

# FLYV

OFFICIELT ORGAN  
FOR  
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:

*kaptajn JOHN FOLTMANN*

---

32. ÅRGANG 1959



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK  
Flyvestation VEDBÆK

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG  
KØBENHAVN V.



# INDHOLDSFORTEGNELSE

|                                        | Side                            |                                           | Side                    |                                        | Side                          |
|----------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------|-------------------------------|
| Aero Commander .....                   | 154, 203                        | Dalbros, Sv.-A. ....                      | 44                      | Gad, H. C. ....                        | 34                            |
| Aerodynamik .....                      | 86                              | Danske Flyvere .....                      | 126, 258                | Gloster Javelin 9 .....                | 244                           |
| Aeroklub, Kongelig Dansk ....          | 9, 53,                          | Dansk Flyveselskab, A/S .....             | 18                      | »Glenten« .....                        | 20, 30, 55                    |
| 61, 66, 71, 73, 86, 96, 106, 126, 140, |                                 | Dassault MD-415 Communauté .....          | 178                     | Grumman Gulfstream .....               | 169                           |
| 170, 194, 214, 238, 258, 282, 301      |                                 | Dassault Mirage IV a .....                | 200                     | Grumman UF-16 Albatros .....           | 69                            |
| Agusta AZ-8L .....                     | 145                             | De Havilland Comet 4 B .....              | 244                     | Grut, Torben .....                     | 20                            |
| Airunion .....                         | 183                             | De Havilland DHC-4 Caribou .....          | 125                     | Gronland og flyvningen .....           | 91                            |
| Amatorbygning .....                    | 41, 228                         | De Havilland Sea Vixen .....              | 244                     |                                        |                               |
| Andersen, E. E. ....                   | 34                              | Dessau, Einar .....                       | 32, 71, 72, 124         | Hangarskibet »Centaur« .....           | 186                           |
| Andersen, Tage .....                   | 35, 139, 208                    | Diplom til B og C, Ikke mere .....        | 59                      | »Hansa«-luftskibet .....               | 13                            |
| Andrée, Gösta † .....                  | 95                              | Distanceflyvninger 1958 .....             | 101                     | Harboe gået af .....                   | 124, 126                      |
| AOPA's 180° sving .....                | 92                              | DM i modellflyvning .....                 | 167, 214,               | Hawker Hunter Trainer MK.T.53 ....     | 161                           |
| Armstrong Whitworth Argosy ..          | 125, 271                        |                                           | 248, 274, 277           | Henry Farman-biplan ....               | 18, 20, 30, 55                |
| Artilleriflyverbatteri Vandel .....    | 93                              | DM i svæveflyvning ..                     | 101, 143, 189,          | Helio Courier .....                    | 267                           |
| Atomreaktorer som flyvemotorer .....   | 126                             |                                           | 197, 204, 252, 279      | Helio Super Courier .....              | 193                           |
| Australienflyvningen 1934 .....        | 257, 273                        | Dornier Do-27 .....                       | 154                     | Hirth, Wolf † .....                    | 232                           |
| Axel, Prins .....                      | 19, 20                          | Dornier Do-28 .....                       | 178                     | Hollænder AH-1 .....                   | 228                           |
| Aarhus Flyveklub .....                 | 66                              | Douglas C-54 .....                        | 139                     | Holtermann, Carl .....                 | 10                            |
|                                        |                                 | Douglas DC-8 .....                        | 105, 132, 156, 190      | Houlberg, Alex .....                   | 123                           |
|                                        |                                 | Douglas DC-9 .....                        | 235                     | Hultmann, E. ....                      | 104                           |
|                                        |                                 | Dous, C. le .....                         | 47                      | Højriis, Holger .....                  | 25                            |
| Ballonen, der begyndte .....           | 11                              |                                           |                         |                                        |                               |
| Ballonforercertifikater .....          | 13                              | Ellehammer, J. C. H. ....                 | 34                      | Ibsen, Hjalmar .....                   | 35, 194                       |
| Beechcraft Bonanza .....               | 92                              | Ellehammer, Lars .....                    | 144                     | Ilyushin IL-14M .....                  | 145                           |
| Beechcraft 180 med Bastanmotorer ..    | 200                             | Erhvervsflyvernes sammenslutning ....     | 205                     | Ilyushin Moskva .....                  | 213                           |
| Berg & Storm-monoplan .....            | 20, 30                          | Eskildsen, M. P. ....                     | 35                      | Instruktørkursus .....                 | 104, 144                      |
| Bergfalke .....                        | 81                              | Esso-anlæg i Sdr. Strømfjord .....        | 247                     | Instrumentflyvning .....               | 92                            |
| Bergh, Jørgen G. † .....               | 292                             | Europa i moderne rejsefly .....           | 265                     | Ingeniørforeningens flyvetekn. sektion |                               |
| Berømte gæster .....                   | 25                              | FAI .....                                 | 49                      |                                        | 282, 302                      |
| Bibliotek, KDA's .....                 | 26                              | Farnborough .....                         | 193, 243-45, 273        | Jaskolka ZO .....                      | 154                           |
| Birch, Ulrich .....                    | 18, 19, 20                      | Fjernkendingsskole, Forsvarets .....      | 133                     | Jodel DR-100 Ambassadeur ....          | 257, 295                      |
| Bjarkov, L. ....                       | 22                              | FLYV .....                                | 29                      | Jodel D-112 .....                      | 228, 295                      |
| Bjergsvæveflyveskole ved Ober-         |                                 | Flyvedagskonkurrencer (svævefl.) ....     |                         | Jodel D-120 .....                      | 154                           |
| ammergau .....                         | 136                             | 59, 101, 143, 170, 190, 205, 227,         |                         | Jodel D-140 Mousquetaire ....          | 257,                          |
| Blackburn NA-39 .....                  | 65                              | 255, 279, 299                             |                         |                                        | 285, 295                      |
| BLEU-landingssystemet .....            | 138                             | Flyvedagskonkurrencer (modellfl.) ....    | 103                     | Jørgensen, Oberstløjtnant K. ....      | 75                            |
| Boel, Esper .....                      | 106                             | Flyvedagskonkurrencer (motorfl.) 214, 238 |                         |                                        |                               |
| Breguet 940 Integral .....             | 200                             | »Flyvefisk« .....                         | 18                      | Kalundborg, Flyvestævnet ved .....     | 269                           |
| Brevkasse .....                        | 63, 208, 296                    | Flyvepladser i Danmark, Flere ..          | 273,                    | Kampmann, Per † .....                  | 136                           |
| Borgward Kolibri 1 .....               | 117                             | 289, 296                                  |                         | Kapflyvning Kbh.-Stockholm 1912 ..     | 18                            |
| Bocing 707 .....                       | 273, 293                        | Flyveklubberne, Det begyndte i ..         | 21,                     | Katapultsæde, Raketdrevet .....        | 193                           |
| Bell XV-3 .....                        | 117                             | 29, 37, 41, 44, 49                        |                         | Kawa Air .....                         | 293                           |
| Bell 204 .....                         | 223                             | Flyvelotteriet .....                      | 51, 11, 131,            | Kjeldfort, K. V. † .....               | 258                           |
| Blériots kanalflyvning .....           | 186, 222                        |                                           | 135, 143, 153, 159, 214 | KLM .....                              | 253                           |
| Bristol Britannia 250 .....            | 244                             | Flyvercertifikater, Internationale ....   | 16                      | Klein, Else .....                      | 29                            |
| Boger ..                               | 72, 96, 167, 192, 212, 279, 296 | Flyvesikkerhedsmodet .....                | 73, 120                 | Klemm Daimler .....                    | 38                            |
|                                        |                                 | Flyvestævner .....                        | 153, 228, 269           | Klovermarkstiden begynder .....        | 14                            |
|                                        |                                 | Flyvevåbnet .....                         | 63, 74, 104, 138        | Klublederkursus .....                  | 66, 301                       |
|                                        |                                 | 139, 161, 183, 208, 251, 273, 292         |                         | Kofoed-Jensen, M. ....                 | 23                            |
| C-diplom, Internationalt .....         | 66                              | Folland Gnat Trainer .....                | 244                     | Konstmann, Boy .....                   | 41, 279                       |
| Cederström, Baron .....                | 16                              | Formænd, KDA's .....                      | 35                      | Kontingent, KDA's .....                | 37                            |
| Certifikatreglement, Nyt .....         | 245                             | Forsikring, Flyvningens .....             | 91, 114                 | Krebs, Georg .....                     | 11, 35                        |
| Cessna 150 .....                       | 154, 202, 258                   | Fotoflyvning, Kritik af .....             | 221                     | Krebs, Gudrun .....                    | 29                            |
| Cessna 210 .....                       | 247                             | Frankrig, Med KDA i .....                 | 76                      | Kolibrie-helikopter .....              | 248                           |
| Cessna 407 .....                       | 301                             | Frederik IX .....                         | 35, 269                 | KZ-II Coupé .....                      | 154                           |
| Cessna CH-1 .....                      | 208                             | Forslev, C. C. J. ....                    | 35, 117, 138            | Københavns lufthavn ....               | 63, 82, 96,                   |
| Chr. X .....                           | 1                               | Forslev, Harriet .....                    | 43                      |                                        | 117, 144, 161, 183, 223, 251, |
| Charterselskab, Dansk .....            | 222                             | Første medlemmer af KDA .....             | 61                      |                                        | 269, 293                      |
| Codanpokalen .....                     | 59                              |                                           |                         |                                        |                               |
| Convair F-102 A .....                  | 129                             |                                           |                         |                                        |                               |
| Convair 600 Coronado .....             | 269, 293                        |                                           |                         |                                        |                               |
| Convair 880 .....                      | 82, 98                          |                                           |                         |                                        |                               |



|                                           | Side      |                                            | Side                   |                                           | Side               |
|-------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------|--------------------|
| Landingssystem, Fuldautomatisk .....      | 138       | Omnipol L-200 Morava .....                 | 237                    | Sud Aviation Caravelle .....              | 131, 132           |
| Lanier Paraplane Commuter .....           | 121       | Overlydsfart, Trafikflyvning med .....     | 289                    | Sud Aviation SE-3200 .....                | 178                |
| Larsen, Ole Meyer .....                   | 143       | Papirkrig og svæveflyvning .....           | 189                    | Svendsen, Robert .....                    | 16, 23             |
| Laub, W. ....                             | 35        | Paris-Salonen .....                        | 173, 177, 200          | Svæveflyvegården .....                    | 53, 72, 101, 236   |
| Larsen Special .....                      | 228       | Piaggio P-166 .....                        | 200                    | Svæveplaner, Vor flåde af civile ....     | 81                 |
| Legatet for skand. flyveres efterladte .. | 37        | Piel Emeraude .....                        | 201                    | Svæveflyvningen og KDA .....              | 43                 |
| Lindbergh, Charles .....                  | 25        | Piccard, Professor .....                   | 25                     | Sætter-Larsen, E. ....                    | 23                 |
| Livsforsikring og flyvningen .....        | 91        | Piper L-18 Super Cub .....                 | 93                     | Sønderjyllands Flyveselskab .....         | 57                 |
| Lockheed Electra .....                    | 85        | Privatmotorflyvningen og KDA .....         | 38                     | Svæveflyveskolen .....                    | 166, 194, 227, 301 |
| Lockheed F-104 Starfighter ....           | 178, 251  | Pollner, Poul .....                        | 23                     | Svæveflyveklubberne, Nyt fra ....         | 86,                |
| Lokaler, KDA's .....                      | 26        | Prestwick Pioneer og Twin Pioneer ..       | 113                    | 104, 125, 143, 166, 194, 214,             |                    |
| London Gliding Club .....                 | 144       | Piper PA-23 Apache .....                   | 115, 163               | 238, 258, 282, 302                        |                    |
| Lovgivning om luftfart .....              | 32        | Piper PA-24 Comanche .....                 | 221                    | Svæveflyverådet .....                     | 124, 146           |
| Ludvigsen, V. ....                        | 20        | Plan for dansk flyvning efterlyses ....    | 265                    | Svæveplaner, Hvilke skal vi købe? ..      | 100                |
| Lufthavne, Trafikken på danske .....      | 96        | Radionavigationsmidler .....               | 208                    | Telefonistregler, Lempede .....           | 277                |
| Luftrummet over Danmark .. 71, 73,        |           | Rallyer .....                              | 35, 170, 194           | Teorikursus, Tusinder på .....            | 44                 |
| 86, 93, 120, 177, 199, 243                |           | Ramberg, K. ....                           | 139, 205               | Thai Airways International .....          | 245                |
| Luftmeldetjenesten 25 år .....            | 291       | Ramm, Poul .....                           | 12, 71                 | Thestrup, Donald .....                    | 21                 |
| Luftskib landet i Danmark .....           | 13        | Rasmussen, Erik .....                      | 23                     | Thielst, C. ....                          | 38                 |
| Lybye, K. ....                            | 44        | Rekorder, FAI- .. 72, 117, 194, 208, 298   |                        | Thorup, K. ....                           | 34                 |
| Længderekorden i 1915 .....               | 19        | Rekorder, Svæveflyvning .... 164-65,       |                        | Tidsskrifter, Vore .....                  | 29                 |
| Macchi MB-326 .....                       | 178       | 189, 204, 227, 238, 279                    |                        | Tingskou, Poul .....                      | 86                 |
| Madsen, Godtfred † .....                  | 86        | Rekorder, Modellflyvning .....             | 298                    | Tipsy Nipper .... 65, 200, 217, 228, 257  |                    |
| Maegård, C. F. ....                       | 34        | Rekorder og præmier .....                  | 23, 49                 | Tjekkisk besøg .....                      | 179                |
| Martin RB-57D .....                       | 247       | Repræsentantskabsmoder .. 122, 124, 146    |                        | Toft, Erik .....                          | 149                |
| Maurice Farman .....                      | 1, 15, 19 | Republic F-105 Thunderchief .....          | 156                    | Toftager-Larsen, Gunnar .....             | 29                 |
| Messe på Skovlunde .....                  | 153       | Rhönlerche .....                           | 116                    | Toldlov, Ny .....                         | 96                 |
| Meteorologi .....                         | 279       | Risø-forbud .....                          | 243                    | Trafikflyvenyt .....                      | 63, 161, 293       |
| Modelflyve-memoirer, Muntre .... 83,      | 122       | Rom, Bendt .....                           | 26, 47                 | Transland Ag-2 .....                      | 117                |
| Modelflyverne skifter formand .....       | 122       | Rothe, Tyge .....                          | 34                     | Tupolov Tu-104B .....                     | 178                |
| Modelflyvningen og KDA .....              | 47        | Rumfart .....                              | 112                    | Tuxen, I. C. ....                         | 34                 |
| Missiler og Droner .....                  | 281       | SAS .....                                  | 82, 95, 111, 126, 131, | Typenyt .....                             | 65, 85, 125, 145,  |
| Moltke, Grev Fr. ....                     | 12        | 132, 161, 245, 248, 269, 292               |                        | 169, 193, 213, 237, 257, 281, 301         |                    |
| Morane Saulnier MS-1500 Epervier ..       |           | Saunders-Roc Hovercraft .....              | 243, 261               | Tøjhusmuseet .....                        | 208                |
| 178, 213                                  |           | Schleicher K-8 .....                       | 232                    | Udstillinger og flyvestævner .. 22, 144,  |                    |
| Moseslaget .....                          | 194       | Schweizer 1-30 .....                       | 74                     | 153, 177, 193, 200, 208, 228              |                    |
| Motorflyverådet .....                     | 86        | Scottish Aviation .....                    | 113                    | Udveksling af unge 61, 76, 146, 199, 225  |                    |
| Museum, Hvornår får vi et .....           | 30        | Schenström, G. ....                        | 12                     | Ullidtz, H. C. ....                       | 10, 13, 20         |
| Møller-Nielsen, H. ....                   | 37        | Sejstrup, N. ....                          | 44, 204                | Ulykker .....                             | 63, 104, 117, 222, |
| Narssarsuaq .....                         | 222       | Sekretariat, KDA's .....                   | 29                     | 223, 251, 257, 269, 292                   |                    |
| Nervø, Alfred .....                       | 16-18, 34 | Severinsen, Søren .....                    | 18, 26, 71, 72         | Unionens skoleglider .....                | 43                 |
| Nielsen, Ingolf .....                     | 57        | Shell-film .....                           | 126                    | Ussing, J. B. ....                        | 18                 |
| Nielsen, N. K. (†) .....                  | 35, 292   | Silkeborg Flyveklub 25 år .. 272, 282, 299 |                        | Varde Sportsflyveklub .....               | 170                |
| Nissen, Jørgen .....                      | 49        | Sikorsky HO4S-3 .....                      | 69                     | Vertol 44 .....                           | 139                |
| Nord 3400 .....                           | 237       | Sikorsky HSS-2 .....                       | 161                    | Vertol 107 .....                          | 223                |
| Nordisk Motorflyverkonkurrence ....       |           | Sikorsky S-60 .....                        | 161                    | Vickers Vanguard .....                    | 85, 96, 268        |
| 214, 238, 257                             |           | Sikorsky S-62 .....                        | 203                    | VM i modellflyvning .. 194, 230, 248, 297 |                    |
| Nordisk Modelflyvelandskamp .. 103,       |           | Skalategninger .....                       | 55, 191                | Voisin-biplan 1909-10 .....               | 14, 16, 17         |
| 238, 241, 246                             |           | Skovlunde .....                            | 296                    | Vordingborg, Hurtige mænd i .....         | 235                |
| Norsk Aero Klubb 50 år .....              | 166       | Skrydstrup, Flyvestation .....             | 74                     | Wampa .....                               | 17                 |
| North American A3J Vigilante .....        | 109       | Sommerlejr, Modelflyvernes 167, 194, 211   |                        | Wassmer WA 40 Super 4 .....               | 201                |
| North American F-100 Super Sabre ..       |           | Spanien, Flyvepladser i .....              | 302                    | Westphall, Povl .....                     | 51, 222            |
| 139, 183, 273                             |           | Spionage eller Air Education .....         | 159                    | Wilkins og Eielson .....                  | 25                 |
| North American X-15 .....                 | 155       | Sportsflyveklubben .....                   | 106, 117,              | Windy-pokalen .....                       | 167                |
| North American Sabreliner .....           | 169       | 144, 258, 279, 302                         |                        | World Congress of Flight .....            | 155                |
| Northrop T-38 Talon .....                 | 105, 193  | Stamer & Lippisch .....                    | 43                     | Westland Widgeon .....                    | 244                |
| Northrop N-156F Freedom Fighter ..        | 251       | Stark Turbulent D .....                    | 228, 251               | Wulff, Willie .....                       | 23, 71             |
| Nyrop, J. E. † .....                      | 222       | Stempelmotor-luftlinernes fremtid ....     | 94                     | Waage-Jensen, C. ....                     | 19                 |
| Omnipol I-60 .....                        | 179       | S-teorikursus .....                        | 86                     | Æresmedlemmer af KDA .....                | 34                 |
| Omnipol Meta-Sokol .....                  | 144, 154  | Strange Hansen, A. ....                    | 194, 269               | Ærespokalen .....                         | 35                 |
| Omnipol Trener .....                      | 179       | Støtte fra staten .....                    | 20                     |                                           |                    |





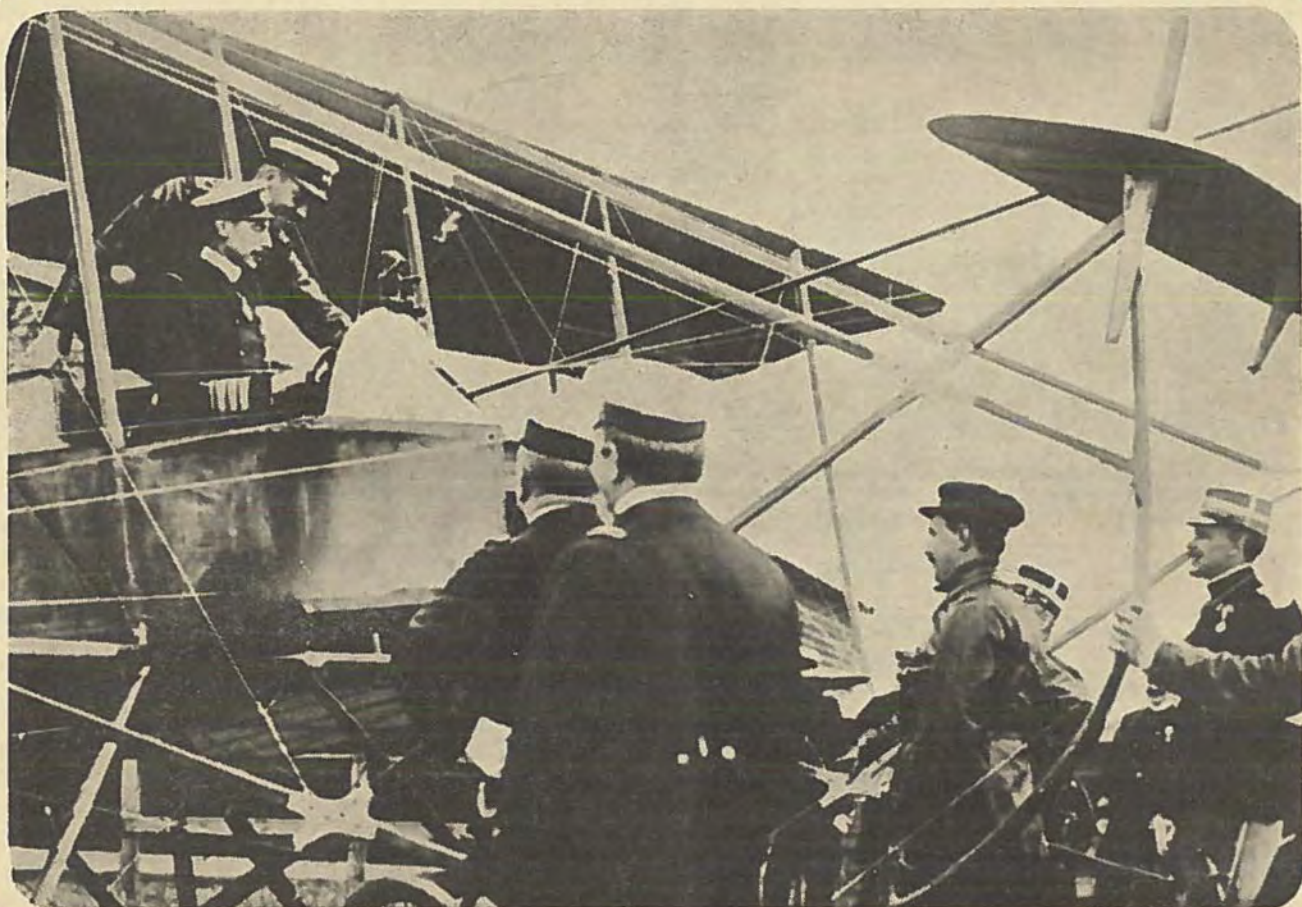




# FLYVV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Kong Christian d. 10., der i 1925 gav selskabet tilladelse til at sætte »Kongelige« foran sit navn, inspicerer Maurice Farman biplanet »Ørnens« i 1913. Prins Axel forklarer.

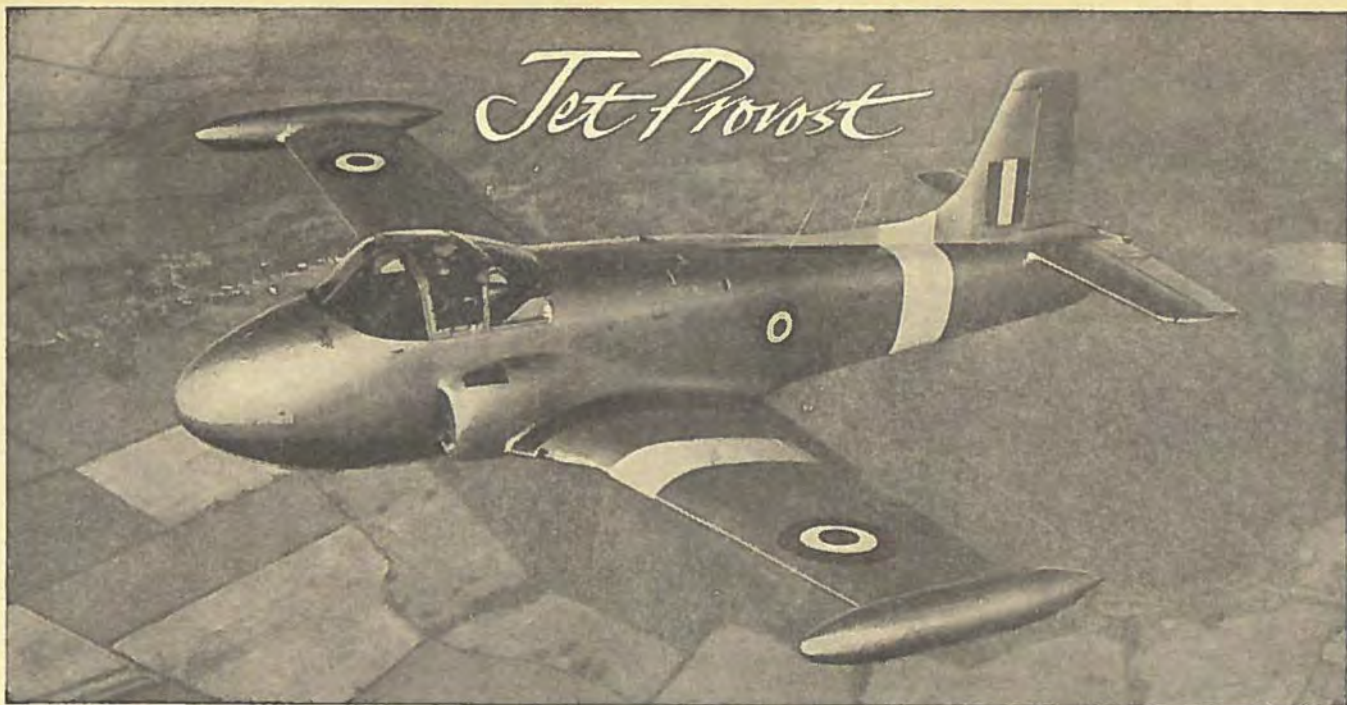
PRIS 1 KRONE

1

## INDHOLD:

Over 30 specialsider om selskabets og aeroklubbens virke gennem 50 år i dansk flyvning \* Skatetegning af Glenten \* Svæveflyvegården \* Sønderjyllands Flyveselskab.





To års tjeneste ved Royal Air Force har bevist, at Jet Provost begyndertræneren er det bedste luftfartøj til formålet, og Mk 3 udstyret med een Armstrong Siddeley Viper Turbomotor er nu i produktion til fornyelse af Flying Training Command's materiel.



## HUNTING AIRCRAFT LIMITED

*A Hunting Group Company*

LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND and at 1450, O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

## Pembroke

Pembroke er i tjeneste hos flyvevåbnene i syv lande, og den har mange anvendelsesmuligheder til militær transport. Sæderne kan hurtigt udskiftes, således at luftfartøjet kan benyttes til godstransport, nedkastning af forsyninger, ambulance, fotografering eller som flyvende skolestue.

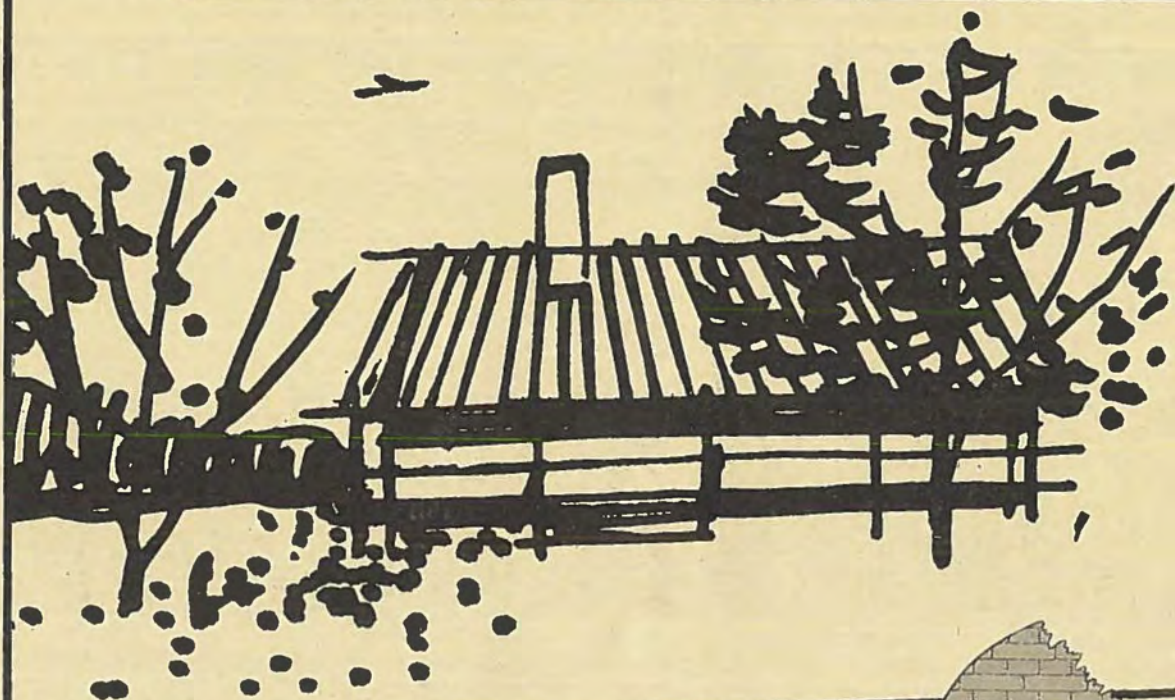


REPRÆSENTANT: NORTHERN TRADING COMPANY, H. C. ANDERSENS BOULEVARD 20, KØBENHAVN V.



# CEMPEXO

- vandafvisende mürfarve



- den populære forsteningsfarve fremstillet på basis af  
**HVID PORTLAND-CEMENT**

Den ideelle overfladebehandling  
til bygværker af enhver art.

Fås i 8 smukke farver og hvid.

Anvendes på

murværk, puds, beton m. m.





## F-105



I stand til med stor effektivitet at imødegå en angriber  
eller foretage gengældelsesaktioner er den nye REPUBLIC  
F-105 THUNDERJET jager bomber et ødelæggende  
våben for den vestlige verdens forsvar.

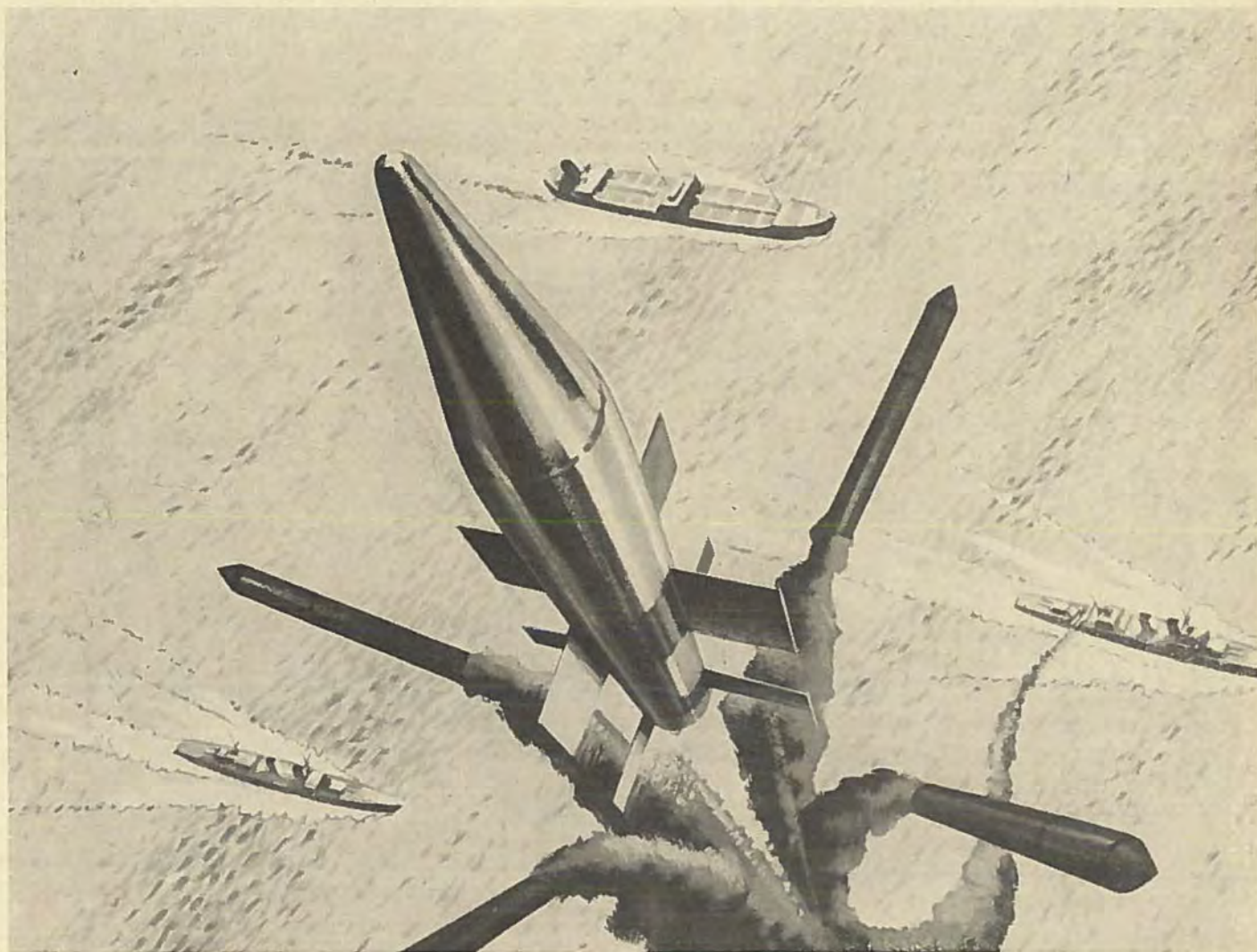
REPUBLIC AVIATION

FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incomparable* **THUNDER-CRAFT**



# SEASLUG



## SKIB-TIL-LUFT FJERNSTYRET VÅBEN MED EN SKARPSKYTTES PRÆCISION

Seaslug er Royal Navy's første skib-til-luft fjernstyret våben. Afskudt fra det rullende, gyngende dæk på forsøgsskibet H.M.S. Girdle Ness har det vist sin træfsikkerhed under de vanskeligste forhold. Selv om Seaslug ikke behøver at få en direkte træffer sat ind for at ødelægge sit mål, så har man under prøveskydninger uden sprængladning meget ofte opnået direkte træffere i mål-luftfartøjet. Ved hjælp af langtrækkende radar kan Seaslug få fat i bombere, der befinder sig i de største højder, hvori moderne luftfartøjer kan flyve. Betjeningsmandskabet er meget mindre end skytsbetjeningen i et krigsskibs kanontårn. Seaslug, som drives af en hovedmotor med fast brændstof og fire hjælpemotorer, er konstrueret og fremstillet af AWA i forbindelse med Sperry Gyroscope Co. Ltd. og G.E.C. Ltd.

**SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry, England**

**MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION**

Repræsentant: Mogens Hartung . Jens Kofodsgade 1 . København K.





— — — „Vore piloter har erklæret sig meget tilfredse med luftfartøjets flyveegenskaber. De har konstateret, at „Caravelle“ er nemmere at manøvrere end vore nuværende luftfartøjer“.

*Uddrag af et brev til præsidenten for Sud-Aviation, G. Hereil, fra vicepræsident i SAS, Olof Carlstein, ved afslutningen af et instruktionskursus på „Caravelle“ som SAS-piloterne deltog i.*

# Sud Aviation



37 BOULEVARD DE MONTMORENCY - PARIS (16<sup>e</sup>) - TEL : BAG 84-00  
SUD AVIATION CORP. 500 FIFTH AVENUE - NEW YORK 36 N.Y. U.S.A.

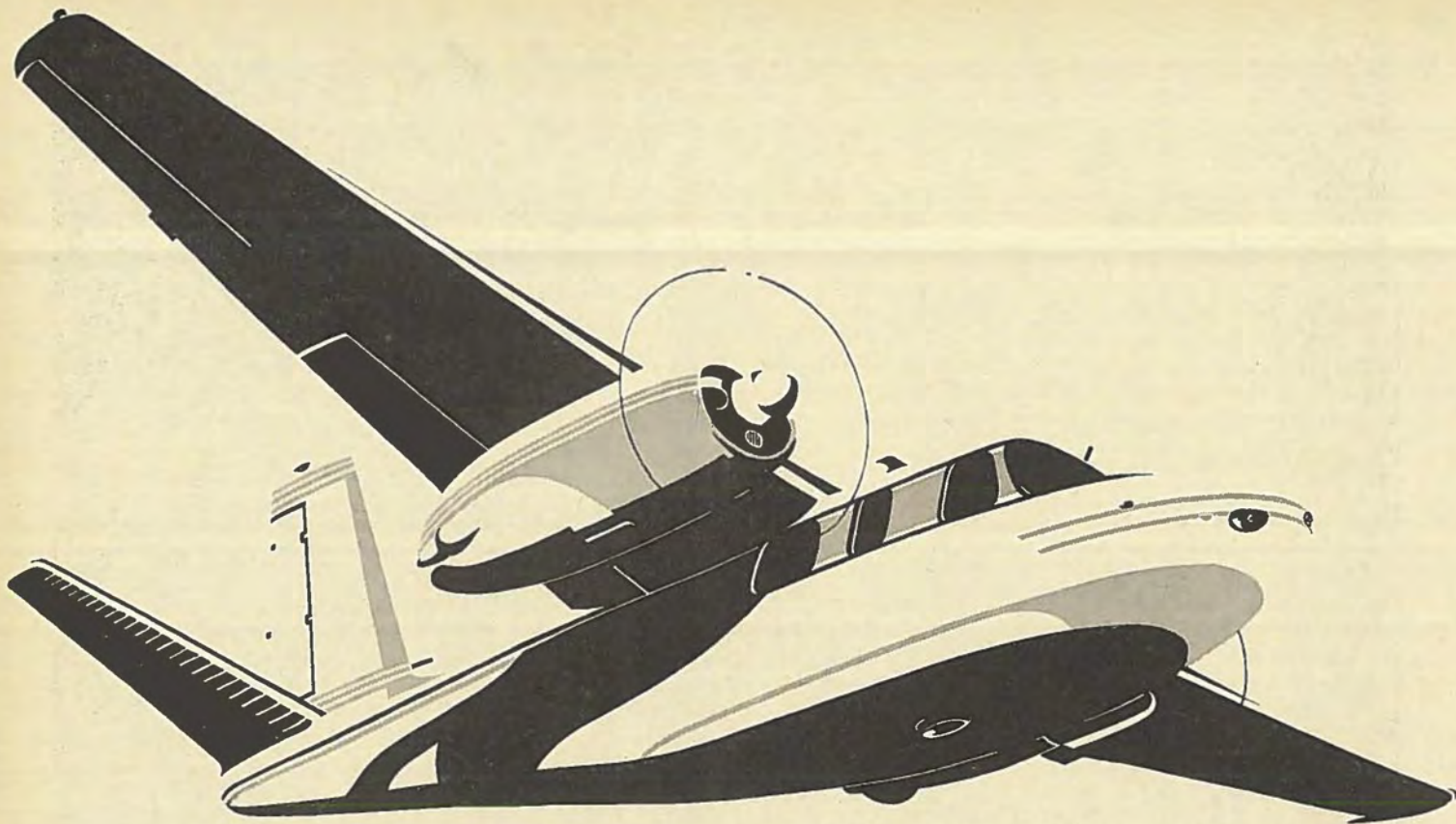




**DUNLOP**

**er skabt med henblik på fremtiden  
- og opfylder derfor fuldt ud dagens krav**





## DEN NYE AERO COMMANDER 560-E

Den nye AERO COMMANDER 560-E med 2 Lycoming høj-komprimerede motorer, forener tophastighed med stor aktionsradius, hvilket f. eks. vil sige, at maskinen også egner sig til flyvning ud over Europa.

Den komfortable kabine — som iøvrigt hurtigt og let kan omdannes til varetransport — har behagelige siddepladser til seks passagerer, der alle har frit og uhindret udsyn fra deres pladser.

stor flyvehastighed  
kort start- og landingsbane  
fuld flyve- og manøvreedygtighed — også med een motor.

AERO COMMANDER er maskinen for den travle forretningsmand.



*Danfoss*

**N O R D B O R G - T L F . ( 0 4 4 ) 5 1 1 1**



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 1

Januar 1959

32. årgang

## OM DETTE NUMMER

DETTE jubilæumsnummer tilstræber ikke at skildre flyvningens historie, som den er forløbet i Danmark. Derfor vil nogle af læserne måske savne mange ting, som er hændet herhjemme i de 50 år, der er gået, siden Aeronautisk Selskab blev startet i 1909, og de samme læsere vil måske også forgæves lede efter adskillige navne.

Men — hensigten med jubilæumsnummeret har udelukkende været at skildre Aeronautisk Selskabs andel i udviklingen gennem det lange spænd af år. Og så er det blevet tilstræbt at skildre noget af den hygge og romantik, som var forbundet med flyvningen i »gamle dage«, og dengang flyverne så ivrigt drøftede, om det nu også var tilrådeligt at starte i en »vindstyrke«, der kunne få en så tung genstand som et lommeterklæde til at bevæge sig, når det blev holdt i vejret. Der var en spændende og romantisk periode, og det er hele den tid, som Aeronautisk Selskab har været med til at gennemleve.

Teksten i jubilæumsnummeret er ikke skrevet som en serie længere artikler, fordi det meget nemt kunne virke trættende. Redaktionen har i stedet for i en lang række mindre artikler og småhistorier tilstræbt at give et glimt af Aeronautisk Selskabs andel i og forbindelse med hele flyvningens vældige udvikling.

Aeronautisk Selskab hedder i dag Kongelig Dansk Aeroklub, eller kort og godt aeroklubben eller bare KDA. Det navn blev til ved omorganiseringen i 1950. Før den tid og tilbage til 28. december 1925 var navnet Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, eller DKDAS, og det oprindelige navn fra starten i 1909 var Det Danske Aeronautiske Selskab, eller DDAS.

Derfor vil læserne kunne møde alle tre udtryk i den efterfølgende tekst. Men de står for den samme organisation: den nuværende Kongelig Dansk Aeroklub.

## KONGELIG DANSK AEROKLUB

1909 — 20. JANUAR — 1959

**B**ALLONSPORTEN havde i mere end 100 år været populær, inden det i begyndelsen af dette århundrede lykkedes en maskine, der var tungere end luften, at hæve sig fra jorden. Men det er først fra dette tidspunkt, flyvningens udvikling tager virkelig fart, og samtidig dannes der aeronautiske sammenslutninger i en række lande. I betragtning af, at den internationale aeronautiske federation (Fédération Aéronautique Internationale, Paris) først blev skabt i 1905, tør det vel siges, at vi i Danmark ikke var langt bagefter. Man havde et vågent blik for de kommende muligheder, og i 1909 blev grunden lagt til den nuværende Kongelig Dansk Aeroklub.

Det begyndte med en kreds af unge entusiaster, der på nærmeste hold havde fulgt udviklingen i udlandet, men der er et videre perspektiv i dette, at de blev støttet af en kreds af datidens ledende mænd indenfor videnskab, politik, forsvar, handel og industri. Man opmuntrede det dristige sportslige initiativ, fordi man i dette så et middel til forskning og udvikling på praktisk og videnskabelig basis. Flyvningen måtte gores populær i videre kredse, men samtidig bringes ind under ordnede forhold. Det må erindres, at der den gang ikke fandtes luftfartsmyndigheder, og det aeronautiske selskab så det derfor som sin opgave at vejlede, hjælpe, regulere og kontrollere. Overordentlig mange og forskellige artede er de opgaver, som selskabet har påtaget sig i de forløbne 50 år. Selskabet har arrangeret udstillinger og flyveopvisninger, formidlet uddannelsen af de første flyvere til Hæren og Marinen, udstedt certifikater, kontrolleret rekorder, udsat præmier og pokaler til opmuntring af stadigt nyt initiativ. Der er givet direkte økonomisk støtte til flyveklubberne, som er tilsluttet selskabet, og gennem populære og videnskabelige foredrag af førende danske og udenlandske personligheder er den danske offentlighed holdt underrettet om flyvningens hastige udvikling.

Mange af selskabets oprindelige funktioner er ganske naturligt, efterhånden som udviklingen tog fart, gået over til andre organer og virksomheder såsom luftfartsmyndigheder, flyvevåben og luftfartsselskaber, men for flyvesporten under alle former står Aeroklubben stadig som det samlede organ. Den egentlige flyvevirksomhed ligger i flyveklubberne landet over, men Aeroklubben ser det som sin opgave udadtil at repræsentere dansk flyvning og indadtil at regulere og samordne de forskellige interesser og at yde støtte til fremme af fortsat initiativ, ligesom Aeroklubben er det naturlige forum for udbredelse af kendskabet til den videre udvikling. Aeroklubben står udenfor partier og særinteresser, og den søger ved formidling og mægling at forene alle gode kræfter ud fra princippet om, at enighed gør stærk.

På selskabets 50-års dag vil tankerne naturligt gå til stifterne og de mange fremragende mænd, der i årenes løb ved initiativ, fantasi og energi hver på sit felt har ydet bidrag til flyvningens udvikling. Vi vil minde dem og bringe dem vor tak, ligesom vi udtaler vor taknemmelighed for den støtte og bevågenhed, vi i årenes løb har modt hos myndigheder og presse. Vi kan glæde os over, at en frisk og levende ungdom skaber liv og virksomhed i klubberne, men også at en kreds af ledende mænd og virksomheder indenfor vort samfund stadig står vagt om Aeroklubben og forlener den med den prestige og autoritet, som hjælper den i udførelsen af sine funktioner. Det er vort håb, at dette forhold fortsat må bestå, men også at Aeroklubben må få tilgang af unge kræfter med friskt initiativ, således at det gamle selskab stadig kan tilpasse sig tidens krav og i mange år fremover udføre sin funktion som samlingsmærke, som neutralt forum og som formidlende og mæglende organ for dansk flyvning.

HJALMAR IBSEN,  
formand for Kongelig Dansk Aeroklub.



## Aeronautisk Selskabs første år

**D**ER er to mænd, som man først og fremmest kan takke for, at Aeronautisk Selskab blev stiftet, og det er overingeniør *Carl Holtermann* og premierløjtnant *H. C. Ullidtz*. *Carl Holtermann* havde studeret i Tyskland og havde derefter været beskæftiget i landet som ingeniør, og her havde han haft lejlighed til at overvære grev *Zeppelin*'s første forsøg med luftskibe, som fandt sted nede ved Bodensøen. Tyskerne selv så på det hele med mistro, og da *Holtermann* i 1896 vendte tilbage til Danmark, var der heller ikke ret mange herhjemme, som havde nogen som helst interesse for de tåbelige påfund, man forsøgte at realisere ude omkring i Europa med hensyn til bygning af luftskibe og deslige.

Men *Holtermann* var fuldt og fast overbevist om, at aeronautiken, som al luftfart dengang kaldtes, havde en fremtid for sig. Han fulgte med interesse de spredte meddelelser, der kom fra Amerika om brødrene *Wright*'s flyvninger og senere *Ellehammers* flyveforsøg, og da han så erfarede, at der ude i Europa blev dannet aeronautiske foreninger, mente han, at man også her i landet burde have en sådan forening. Han var i familie med kommandør *Eduard Andersen*, som en aften havde fortalt ham, at der var en ung premierløjtnant i marinen, som også var interesseret i lignende planer, og det førte til, at *Holtermann* og *Ullidtz* kom i kontakt med hinanden, og det blev begyndelsen til det hele.

De var begge lige interesserede og begejstrede for alle de nye tanker, som var fremme vedrørende luftens erobring, og de havde begge en meget stor bekendtskabskreds — eller forstod i hvert fald at få kontakt med alle ledende kredse — og det kom deres planer til gode. Det lykkedes dem at interessere en kreds af ledende mænd indenfor handel, industri, videnskab, politik samt hær og marine, og det resulterede i indbydelsen til et møde på hotel *Phoenix* i København den 20. januar 1909 kl. 8 om aftenen.



Premierløjtnant H. C. Ullidtz var den anden af initiativtagerne og en drivende kraft i selskabets første år.

### Det stiftende møde

Følgende herrer var kommet tilstede: Grosserer *Moses Melchior*, sekretær i Geografisk Selskab professor *O. Olufsen*, direktør for meteorologisk institut *Carl Ryder*, kaptajn i marinen *G. C. Amdrup*, etatsråd *C. A. Olesen*, mægler *G. C. Bartholdy*, generalkonsul *Chr. Hecksher*, kommandør *C. With-Seidelin*, direktør *Blom*, kaptajn, direktør *Hecksher*, dr. med. *Victor Lange*, kontraadmiral *Zachariae*, oberst *Palle Berthelsen*, kommandør *A. P. Hovgaard*, professor *C. Christiansen*, konsejlspræsident *N. Neergaard*, højestetssagfører *Johs. Stein*, statskonsulent *Chr. Lofting*, apoteker *Scheel*, grosserer *Harald Fritsche*, konsul *V. Ludvigsen*, premierløjtnant i marinen *Hj. Rechnitzer*, ritmester *Otto Molkte*, premierløjtnant i marinen *Godfred Hansen*, ingeniørkaptajn *Torben Grut*, kaptajn i generalstaben *A. B. Schouboe*, oberstløjtnant i ingeniørkorpsen *E. Rambusch*, premierløjtnant i marinen *H. Bonde*, *J. C. H. Ellehammer*, redaktør *Alfred Nervo* og redaktør *K. C. Nielsen*.

Højestetssagfører *Stein*, der valgtes til dirigent, gav en kort meddelelse om, at indvarslingen til mødet var ønsket om at danne en forening til varetægelse af Danmarks aeronautiske interesser. Det vedtoges enstemmigt at danne et selskab under navnet »Det danske aeronautiske Selskab«, og begejstringen herfor var meget stor hos alle de tilstedeværende.

Om man kan jo ikke nægte, at det var en repræsentativ forsamling, som nu havde lagt grunden til den senere aeroklub. Det var derfor intet under, at den senere flyver, redaktør *Alfred Nervo*, der var tilstede ved mødet, spøgende kunne skrive følgende om stiftelsen i *Politiken*:

»Det var en smuk start Det Danske Aeronautiske Selskab fik. Det som med den velfortjente pludselighed, som ikke er uden virkning. Igår anede kun en snes strengt hemmelighedsfulde herrer, at der var planer oppe om, at vi herhjemme nu også skulle have lejlighed til at deltage i arbejdet på luftens erobring, og i dag vil hele landet vide, at det danske aeronautiske selskab er kommet til verden, holdt over dåben af så pæne og repræsentative mænd som konsejlspræsidenten (*N. Neergaard*), handelsministeren (*Johan Hansen*), gehejmetatsråd *Bramsen* og endnu flere direktører, etatsråder og højere militærpersoner. Der er altså ikke synderlig fare for, at det går luft-selskabet og flyvemaskinen, som det gik bilerne, at de måtte vinde indpas ved deres egne fortrin — de slipper lettere over den vanskelige begyndelse.«

Men selskabet var startet og var blevet holdt over dåben af gode, danske mænd.

Repræsentativ forsamling  
stifter selskabet den 20. januar 1909. —  
De første ti år  
virker DDAS som luftfarts-  
myndighed  
og er med til at starte  
hærens og marinens  
flyvevirksomhed.



Den ene af initiativtagerne til selskabets start, overingeniør *CARL HOLTERMANN*, der døde i 1958.

Den 11. marts holdtes den konstituerende generalforsamling. De af højestetssagfører *Stein* og premierløjtnant *Ullidtz* udarbejdede love blev vedtaget, og der valgtes den første bestyrelse. Direktøren for orlogsværftet, kommandør *I. C. Tuxen* valgtes til formand, premierløjtnant *Ullidtz* til næstformand, premierløjtnant *Rechnitzer* til sekretær og overingeniør *Holtermann* til kasserer. De øvrige bestyrelsesmedlemmer var højestetssagfører *Stein*, kaptajn *Grut*, hofjægmester, baron *Wedell-Nergaard*, kaptajn *Amdrup*, docent ved Polyteknisk Læreanstalt *C. Hansen* og kaptajn *Schouboe*.

### Selskabets formål

Selskabets formål, som fremgik af lovenes § 2, var:

- at udvikle interessen for og fremme aeronautiske foretagender i Danmark samt de videnskaber, som knytter sig hertil,
- at foranstalte ballonfarter til videnskabelige og sportslige formål,
- at arrangere forevisninger og opstigninger af flyvemaskiner,
- at uddanne selskabets medlemmer i luftskibsfart og dens teknik,
- at grundlægge et bibliotek samt give medlemmerne adgang til udenlandske tidsskrifter vedrørende luftskibsfarten og eventuelt udgive et dansk tidsskrift for luftskibsfart.



For at kunne gennemføre dette program såvel indadtil som udadtil søgte selskabet straks og blev også anerkendt af »Fédération Aéronautique Internationale« (FAI) som ene-repræsentant for aeronautiske interesser i Danmark (17. april 1909).

Og disse grundlæggende bestemmelser for selskabets formål danner stadig, med enkelte variationer, formålsparagrafferne i de nu-værende love.

## Ballonsport og flyvning

Aeronautisk Selskabs virksomhed blev broget og mangeartet. Det startede med ballonsport og efterfulgtes meget hurtigt af flyvning. En kortere periode herskede der ovenikøbet stærk jalousi mellem de sportsgrene. Men flyvemaskinen gik af med sejren; man var klar over, at den var fremtiden, og selskabets virksomhed blev vejledende, hjælpende, regulerende og kontrollerende. På det tidspunkt fandtes jo ingen tilsynsførende luftfartsmyndighed. Denne opgave var i årene før den første verdenskrig helt og holdent i hænderne på Aeronautisk Selskab. Og takket være de gode og velmenende mænd i bestyrelsen med formanden, kommandør *Tuxen* i spidsen, røg det sin opgave på en fortræffelig måde. Aeronautisk Selskab repræsenterede sagkundskaben, myndigheden og den internationale tillid, og det bøjede alle parter sig for — i hvert fald uden større bråvallaslag. For enkelte meningsforskelle var der selvfølgelig i en kortere periode i begyndelsen, hvor flyverne mente, at der blev gjort for meget ud af ballonsporten på flyvningens bekostning. Men det trak sig hurtigt i lave.

## Staten overtager kontrollen

Flyvningens udvikling under den første verdenskrig, hvor man anede dens vældige fremtid, førte med sig, at staten selv overtog selskabets hidtidige opgaver som tilsynsførende og kontrollerende led, og det bevirkede igen, at selskabet en overgang kom ned i en bølgedal. Men lige forinden det skete, havde det i samarbejde med vores første flyvemaskinefabrik, firmaet Nielsen & Winther skabt den 2. skandinaviske flyveudstilling i 1919, som afholdtes i Tivoli, og den blev en succes.

Under stilstandsperioden holdt de luftfartsinteresserede medlemmer imidlertid stadig sammen, således at selskabets kerne var parat til at virke, når det rette tidspunkt kom. Og det kom første gang i 1927, da der blev arrangeret den første internationale luftfartsudstilling i København med tilhørende flyvestævne i Københavns Lufthavn, hvor Hans Majestæt Kong Christian d. X var tilstede.

På dette tidspunkt kom nye mænd til i selskabets ledelse, og nu begyndte en opblomstring, som har sat sine spor den dag i dag. Selskabet, der kort forinden kunne knytte prædikatet *Kongelig* til sit navn, var igen blevet en stærk faktor.

Selv om årene under den anden verdenskrig atter lagde en dæmper på virksomheden, så lykkedes det at føre selskabet frelst igennem ragnarokken, så det med fornyet kraft kunne varetage og fremme interessen for luftfart indenfor alle grene af flyvningens område. Aeroklubben, som selskabet nu var kommet til at hedde, havde konsolideret sig indadtil og udadtil, og den spæde spire fra 1909 var blevet til en organisation af dygtigt arbejdende flyveklubber over hele landet, som hver for sig har gjort en overordentlig stor positiv indsats til gavn for flyvevåbnet og SAS.

# Det var ballonen, der begyndte

Ballonfarter i selskabets første år — og en genopblussen i tyverne.

O G det var ret naturligt. For det var de mange ballonfarter og vellykkede luftskibsfarter, der var årsag til starten af de fleste aeroklubber rundt om i verden. Flyvemaskinen var ved at gro frem, men hvad den ville blive til, vidste man ikke rigtig. Derfor var det også i første række ballonsporten, der stod på det nystiftede Aeronautiske Selskabs dagsorden.

Der skulle anskaffes en ballon og uddannes ballonførere. Den initiativrige ritmester *Clauson-Kaas* gik i spidsen. Han skulle have den nye Klampenborg Væddeløbsbane gjort kendt i videst mulige kredse, og han købte både en flyvemaskine og en ballon. Han fik en gasledning fra gasbeholderen i Klampenborg ned til væddeløbsbanen, og ved en overenskomst mellem Aeronautisk Selskab og Væddeløbsbanen stillede han ballonen og gasledningen til selskabets rådighed. Ballonen var en fransk Percal-ballon på 1200 m<sup>3</sup>, og den fik navnet »Danmark«.

Men foreløbig havde man ingen til at føre ballonen. Spørgsmålet løstes imidlertid, da den ballonsportsinteresserede ingeniør *Georg Krebs*, som havde været beskæftiget i Tyskland i nogle år, hvor han havde været med på nogle ballonfarter, tilbød at tage til Tyskland for på selskabets bekostning at få de to opstigninger, han manglede i at kunne få certifikat.

Han vendte hjem i slutningen af juni 1909, og den 26. samme måned fik han af selskabet udstedt ballonførercertifikat nr. 1.

Den 9. juli kl. 8 om aftenen gik »Danmark« til vejrs ført af *Georg Krebs* og med premierløjtnant, grev *Frederik Moltke* som passager og med et stort antal af selskabets medlemmer som begejstrede tilskuere. Det blev til en længere tur. Efter 8½ times forløb og en tilbagelagt strækning på 430 km,



Ingeniør G. KREBS og grev FR. MOLTKE går til vejrs med »Danmark« den 9. juli 1909. Turen blev på 430 km og endte i Posen.

hvoraf 235 km gik over Østersøen, landede ballonen i Posen i Tyskland. Den anden opstigning fandt sted den 18. juli med de samme to mænd om bord, og denne tur blev endnu længere. Efter omtrent 8 timers sejls i den lyse sommernat gik ballonen ned lige ved den russiske grænse nord for Memel efter at have tilbagelagt 545 km, hvoraf de 415 km havde været over vand.

Disse to betydelige rejser med en så lille ballon vakte berettiget opsigt i alle ballonkyndige kredse hele Europa over, og det stimulerede i høj grad interessen for ballonsport herhjemme.

Fortættets næste side.



I november 1910 var der skandinavisk ballonkonkurrence fra Tivoli. Fra venstre ses kaptajn Sievertsen, løjtnant v. Hoffsteen og Ingeniør G. Krebs, indehaver af dansk balloncertifikat nr. 1, senere nogle år formand for selskabet.





Premierløjtnant G. Schenstrøm, der var ivrig ballonsportsmand i tyverne (certifikat nr. 8), og som repræsenterede Danmark i Gordon-Bennett-konkurrencen i USA i 1929.

## Ballonfarter fra Århus

Årets tredje og fjerde ballonfart finder sted fra Århus. Georg Krebs er fører, og på den første tur fra Århus følger redaktør *Welling-Nielsen* (der senere blev fransk krigsflyver under den 1. verdenskrig) og baron *Lovenskjold* med som passagerer. På den anden tur når ballonen helt over til Upsala i Sverige, en rejse på 610 km.

Senere på året deltager Georg Krebs med »Danmark« i en ballonkonkurrence, som afholdes i Zürich i forbindelse med Gordon-Bennett-ballonkampen, og her erobrer han en 2. præmie. Der deltog ialt 28 balloner. Dansk ballonsports første år slutter med en opstigning fra Tivoli i København, men den var lige ved at ende galt, idet den ene af ballonerne havnede i Øresund og den anden ved den svenske kyst. Men alle ombordværende klarede den.

## »Greven ud af luften«

Den 8. maj 1910 går det løs igen. Grev Moltke, som i mellemtiden havde kvalificeret sig til certifikatet som ballonfører i udlandet, fik den 3. februar udstedt ballonførercertifikat nr. 2, og den 8. maj foretog han en opstigning fra væddeløbsbanen i Klampenborg. Grev Moltke blev så ivrig ballonsportsmand, at københavnerviddet kaldte ham »Greven ud af luften«. Og så gik det slag i slag hele året igennem. Selskabet anskaffer en ny ballon, »Danmark II« til erstatning for »Danmark«, der ikke kan

mere. Nye navne kommer frem. Premierløjtnant *Ullidtz* får ballonførercertifikat nr. 3 (20/11-1910), premierløjtnant *P. G. Ramm* får certifikat nr. 4 (31/1-1911) og kaptajn *C. Ph. Seidelin* nr. 5 (13/5-1911). Henved en snes opstigninger foretages der i løbet af 1910, og året efter går det ligeså livligt til. Ja, der er så meget gang i ballonsporten, at flyverne begynder at bebrejde selskabet, at det favoriserer ballonsporten på bekostning af flyvningen. *Alfred Nervø* står i spidsen for de utilfredse flyvere, det lykkedes at få indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling, og her går bølgerne højt. Der rettes hvasse angreb mod bestyrelsen, som beskyldes for at nære ensidige balloninteresser, men det lykkes to af de tilstedeværende medlemmer, geheimeetatsråd *Bramsen* og generalkonsul *Johan Hansen* at få stillet følgende dagsorden: »Under hensyn til den stedfundne diskussion udtaler generalforsamlingen sin tillid til bestyrelsen.« Denne dagsorden blev vedtaget enstemmigt. Den første paladsrevolution i selskabet var overstået, og selv om bestyrelsen havde sejret, stod det klart, at en kursændring var nødvendig.

## Ballonklub i mellemkrigsårene

Der var gydt olie på bølgerne, og nu gik det igen et stykke tid. Men så kom den 1. verdenskrig. Den civile ballonsport ophørte, hærens ballonpark var ene om opstigningerne, og sådan blev det ved lige indtil den 3. september 1927, da en kreds af mænd startede en ballonklub, der skulle arrangere opstigninger og tage sig af ballonførerruddannelsen. Ingeniør Georg Krebs blev formand for den nye klub, som blev tilsluttet Aeronautisk Selskab. Den øvrige bestyrelse var administrator *Kroll*, læge *Hans Kruse*, kaptajn *Davidson* og premierløjtnant *Schenstrøm*.

Forinden ballonklubben blev startet, havde selskabet i forbindelse med de militære ballonfolk været medvirkende til nogle opstigninger fra Tivoli og en enkelt fra Ringsted. Selskabet havde ingen penge til at købe ballon for, men havde lejet den svenske ballon »Andree«. Under opstigningerne fra Tivoli medføjte hver gang to passagerer, som hver betalte 80 kr. for turen. Der blev trukket lod om, hvem der skulle være fører, og de to første gange blev *Erik Hildesheim*, der havde fået sin uddannelse i Tyskland, den heldige. Den tredje tur førtes af premierløjtnant Schenstrøm. Ringsted-opstigningen gik mindre godt. Under fyldningen kom der pludselig nogle kraftige vindstød, der greb ballonen og førte den et stykke til vejs. Nogle soldater, der udgjorde holdemandskabet, blev nervøse, slap taget, hvorved hylstret smøgede sig ud under nettet i læsiden — og forsvandt i det fjerne. Det blev næste dag fundet drivende i Østersøen.

Men — tilbage til ballonklubben. Efter at denne var startet, kom der atter liv i ballonsporten i Danmark, og ballonklubben var bl.a. medvirkende til, Danmark blev repræsenteret ved to af de internationale Gordon-Bennett-ballonkonkurrencer i USA. Det skete første gang i 1928, da den i USA bosiddende dansk-amerikaner, ingeniør *S. A. Rasmussen* blev anmodet om at føre den danske 2200 m<sup>3</sup> ballon »Danmark«, som direktør *Percy Ipsen* fra B.P. havde foræret ballonklubben. Ingeniør Rasmussen blev nr. 5 af 13 deltagende balloner.

Året efter deltog ballonen »Danmark« atter i Gordon-Bennett-ballonkampen i USA,



Grev FR. MOLTKE, der havde balloncertifikat nr. 2, forsøgte at flyve over Sundet med Ellehammer model 1909.

og denne gang havde den premierløjtnant Schenstrøm som fører. Også denne gang erobrede de danske farver en femteplads efter en tur, der varede 24 timer.

Herhjemme havde ballonklubben været meget aktiv og talt adskillige meget interesserede og aktive medlemmer, bl.a. redaktør *Leif B. Hendil*, restauratør *V. Hammer*, direktør *Frantz Harlang* for blot at nævne nogle af dem. Der havde både i 1928, 1929 og 1930 været flere opstigninger fra Rosenborg Eksercerplads og Tivoli samt mange steder ude i provinsen, og adskillige danske trænede til opnåelsen af ballonførercertifikatet. Men nu var det, som om interessen begyndte at dale, bl.a. fordi det var vanskeligt at få arrangeret tilstrækkelig mange opstigninger, og da der samtidig opstod en vis opposition, blev det på ballonklubbens generalforsamling i 1933 besluttet at opløse klubben. Og dermed ophørte al ballonsport i Danmark.

## De gode gamle dage

Ved at blade i selskabets første medlemsblad, tidsskriftet »Luftsport« for maj 1911 — der desværre kun udkom denne ene gang — fremgår det af annoncerne, at tiderne på andre måder end de rent flyvemæssige har været ganske gode — set med vore dages øjne. Havnens Motorfærge reklamerer f.eks. med, at man nemmest og billigst kan komme til flyvepladsen ved at tage med færgen fra Kongens Nytorv til Kristianshavns Torv, hvorfra der kun er 5 minutters gang til flyvepladsen. Og så koster hele turen kun 5 øre.

Annoncen fra Restaurant Wivels Terrasse er heller ikke kedelig. Den siger: Diner à 2,00, 2,50 og 3,50 med smørgåsbord samt souper à 2,00 & 2,50.

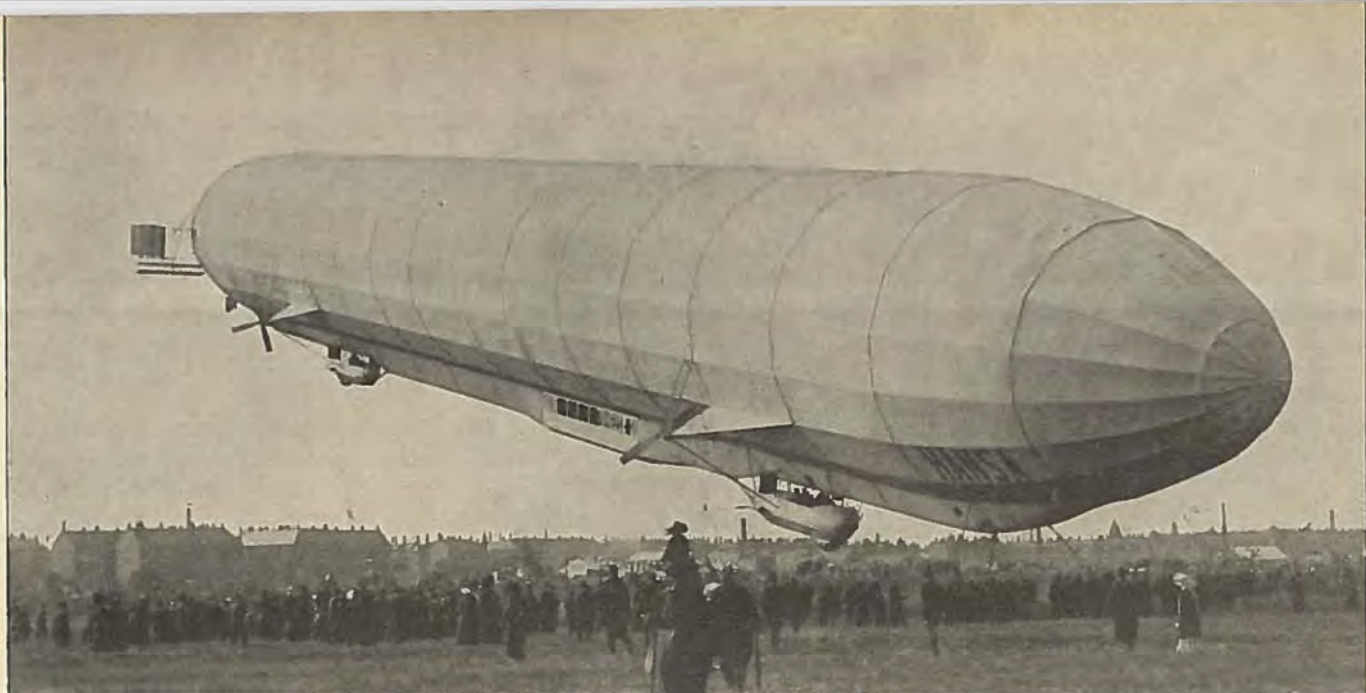
Og så reklamerede firmaet G. H. Mumm & Co. fra Reims med Champagne.

Ja — det var dengang.



Dav. premierløjtnant P. RAMM, der fik balloncertifikat nr. 4 og var med i luftkøbet Hanes.





Luftskibet »Hansa« med grev Zeppelin og dr. Eckener ombord lander på Kløvermarken.

## Da det første luftskib landede i Danmark

Den største flyvemæssige begivenhed i 1912 var besøget af luftskibet »Hansa«. Aeronautisk Selskab, og i særdeleshed overingeniør Holtermann, havde gjort et meget stort arbejde for at få arrangementet i stand med Zeppelinselskabet om et besøg med landing af luftskibet »Hansa« med selve grev Zeppelin ombord, og dette besøg blev som sagt årets altoverskyggende begivenhed, ved hvis tilrettelæggelse selskabet ydede et meget betydeligt arbejde.

Luftskibets ankomst blev meldt og afmeldt flere gange, men endelig den 19. september viste »Hansa«s slanke skrog sig over København. Det blev en vældig begivenhed. Folk jublede, og enhver påstod, at »Hansa« var gået netop lige over hans hus. Dr. Eckener, der førte luftskibet, landede elegant på flyvepladsen ved Kløvermarksvej, og titusinder af tilskuere så beundrende til. Det var første gang, »Hansa« var landet udenfor Tysklands grænser. Grev Zeppelin ville ikke ud af gondolen, og sammen med den øvrige besætning og passagerer spiste han en hastigt tilvejebragt let »luftlunch«. Grev Zeppelin ville hjem, mens vejret endnu var lyst.

Efter at de danske officerer, der havde gjort turen med fra Hamburg for at overvåge, at ingen fotografering af forter og andre militære etableringer fandt sted, var blevet afløst, gik »Hansa« til vejrs igen. På hjemturen medfulgte premierløjtnant P. Ramm, som dengang var ung ballonfører og havde fløjet med små luftskibe i Frankrig, og overingeniør Holtermann.

På Københavns red lå på det tidspunkt en stor engelsk eskadre af Dreadnought'er, som skulle vise, at »Britannia rules the waves«. Premierløjtnant (senere general) Ramm har fortalt, at grev Zeppelin gerne vise, at Tyskland beherskede luften og derfor ønskede at flyve en rundkreds over skibene, men da hans instrukser påbød ham at undgå en sådan demonstration, bad han grev Zeppelin om at flyve direkte til Malmø. »Grevnen så vredt på mig,« fortæller Poul Ramm, »målte mig med øjnene og sagde så endelig — Sie haben den Befehl, Herr Leutnant — vendte ryggen til mig og gav ordre til at styre direkte mod Malmø.«

## FØRSTE BALLONFØRERCERTIFIKATER UDSTEDT AF SELSKABET

|                                    | udstedt  |                                    | udstedt |
|------------------------------------|----------|------------------------------------|---------|
| 1. Georg Krebs, civilingeniør...   | 26/6-09  | 7. L. A. Brandt-Møller, prljtn...  | 26/9-12 |
| 2. Frederik Moltke, greve, prljtn. | 3/2-10   | 8. G. Schenstrøm, premierløjtn.    | 24/4-24 |
| 3. H. C. Ullidtz, premierløjtnant  | 20/11-10 | 9. K. A. Culmsee, premierløjtnant  | 24/4-24 |
| 4. P. L. Ramm, premierløjtnant     | 31/1-11  | 10. Erik Hildesheim, direktør      | 20/8-25 |
| 5. C. Ph. Seidelin, kaptajn, dir.  | 13/5-11  | 11. Sr. Aa. Rasmussen, ing., USA   | 12/6-28 |
| 6. A. P. V. Andersen, kaptajn      | 26/9-12  | 12. T. A. Poulsen, premierløjtnant | 21/5-20 |



Selv om luftfartsmyndighederne i begyndelsen af tyverne overtog selskabets kontrollerende rolle, var der dog endnu en årrække interesse for de internationale certifikater, som det fremgår af listen foroven. Billedet viser H. C. Ullidtz's balloncertifikat.



# Kløvermarkstiden begynder

Da Christianshavns fællod ved Kløvermarksvej blev til flyveplads. Selskabet lejede pladsen og kontrollerede flyvevirksomheden.



Selskabets første aktive virksomhed bestod i arrangement af flyvning fra Klampenborg væddeløbsbane med denne Voisin, som blev fløjet af franskmændene Legagneux.

**A**ERONAUTISK Selskabs første bestyrelsesmøde fandt sted på overingenior Holtermanns kontor den 13. april 1909, og selv om ballonsporten måske nok var den gren af aeronautikken, som først og fremmest skyldtes selskabets tilblivelse, så var man aldeles ikke blind for flyvningens voksende betydning. Et udvalg, bestående af højestetssagfører Stein og kaptajn Grut, meddelte således, at man havde forhandlet med ritmester Clauson-Kaas, som på »Den ædle hesteavl«s vegne havde oplyst, at denne forening kunne tænke sig at købe et Voisin-biplan i Frankrig, hvor Folmer-Hansen for tiden opholdt sig. Det var meningen, at Aeronautisk Selskab skulle udtale sig om muligheden af at anvende væddeløbsbanen i Klampenborg som forsøgsflyveplads. Hvis dette kunne lade sig gøre, skulle selskabet have en passende andel af nettooverskuddet ved eventuelle opvisninger.

## Det begyndte på Klampenborg væddeløbsbane

Den pågældende flyvemaskine blev også købt og blev sendt — med toget naturligvis — til Klampenborg Væddeløbsbane, hvor franskmændene Legagneux skulle flyve den. Det var nu ikke mange flyvninger, der kom ud af det. Den 8. juni 1909 slap den jorden for første gang og fløj en strækning på 400 meter og i 5 meters højde. Den længste flyvning foretoges den 15. juni — og det blev til tre baneomgange på ialt 4800 m.

Det gik næsten bedre i Århus, hvor der under landsudstillingen i sommeren 1909 blev afholdt nogle flyveopvisninger på Skejby Mark af franskmændene Delagrangue med et Bleriot monoplan. Hans første flyvning, der varede 1 minut 4 sekunder og strakte sig over 1000 meter, blev foretaget den 9. september. Den 13. september fløj han 15 km, og dagen efter foretog han nogle flyv-

ninger for den danske kongefamilie. I slutningen af måneden rejste Delagrangue til Belgien.

Men — tilbage til Klampenborg. Flyvningerne herude førte med sig, at Robert Svendsen, der havde lært flyvekunsten i Frankrig (sammen med Alfred Nervø), inden sin hjemrejse havde købt en havareret Voisin, og alle stumperne blev i november 1909 sendt til væddeløbsbanen i Klampenborg, hvor han samlede dem. Væddeløbsbanen herude var jo centret, men banen egnede sig bare ikke til flyvning.

Det gjorde derimod Christianshavns Fælled for enden af Kløvermarksvej.

## Kløvermarken indvies

Det havde det nydannede konsortium Winkel & Co. fundet ud af, og efter at det ved Aeronautisk Selskabs mellemkomst havde fået krigsministeriets tilladelse til at anvende Christianshavns Fælled ved Kløvermarksvej, blev DDAS anmodet om at overtage dommerhvervet »ved en flyvning med aeroplaner« i dagene 25. december til 5. januar, og det blev en af selskabets første store opgaver.

I dette første danske flyvestævne deltog Robert Svendsen med sit nyistandsatte Voisin biplan, fabrikant H. C. Christiansen med Voisin biplanet »Wampa« og århusianeren Knud Thorup med et Bleriot monoplan, der var indkøbt af et konsortium i Århus. På grund af meget ugunstige vejrforhold fandt der imidlertid ingen længere flyvninger sted. Den længste flyvning blev foretaget af Robert Svendsen, som den 3. januar fløj en tur på 18 minutter, og derved vandt dagbladet Politikens præmie på 500 kr.

Københavnerne strømmede til Kløvermarks-aerodromen i tusindvis og frøs i timevis for at få et glimt af en flyvemaskine i luften, og det gav arrangørerne lyst til at fortsætte. Her kom Aeronautisk Selskab atter ind i billedet. Det førnævnte konsortium fik oprettet aktieselskabet Skandinavisk Aerodrom, og under forhandlingerne med krigsministeriet om leje af Kløvermarksfælleden stillede man fra ministeriets side den betingelse, at DDAS i kraft af sin sagkundskab skulle stå som den officielle lejer af pladsen. Med krigsministeriets billigelse afsluttede DDAS derefter den 4. juni 1910 en kontrakt med »Skandinavisk Aerodrom« på vilkår, som var meget gunstige. Bl.a. skulle medlemmer af DDAS have gratis adgang til den afspærrede flyveplads, og der skulle opføres et klublokale for medlemmerne. Som sikkerhed for indgåede forpligtelser skulle »Aerodromen« stille et depositum på 5000 kr.

## Der bygges hangarer m.m.

Derefter blev Kløvermarksfælleden indrettet med hangarer, tilskuerpladser, tribuner, restaurant, klublokale — og plankeværk uden om hele pladsen. Ialt blev der ofret ca. 100.000 kr. Den højtidelige indvielse fandt sted den 11. april 1911 med luftfartens spidser i ind- og udland samt civile og

Fortættets næste side.



Dansk flyvning udfoldede sig fra slutningen af 1909 på flyvepladsen ved Kløvermarksvej, hvor siden hørrens flyvning havde hjemsted, indtil Værøse blev oprettet i trediveerne.



## Flyvepladsens Signaler.



Flyvning sandsynlig.

Flyvning.

Ingen Flyvning.

### Tallene.



### Talsignaler.

- |                                                      |                                               |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1. ○ Agter at starte.                                | 12. ○ Konkurrenceflyvning (Hejser over Raen.) |
| 2. ● Starter til Provellyvning paa Pladsen.          | 13. ○ Flyveren landet. Alt vel!               |
| 3. ● — for at forlade Flyvepladsen.                  | 14. ○ Uheld med Maskinen. Flyveren uskadet.   |
| 4. △ — for at forlade Flyvepladsen og vende tilbage. | 15. ○ Flyveren tilskadekommen.                |
| 5. ▲ Flyvning med Passager.                          | 16. ▲ Sidste Signal gælder ikke.              |
| 6. ▲ Distanceflyvning.                               | 17. ○ Rekorden slaet.                         |
| 7. □ Hastighedsflyvning.                             | 18.   Forbeholdt Dommerkomiteen.              |
| 8. ■ Højdeflyvning.                                  | 19.                                           |
| 9. ■ Starter for at slaæ Rekord.                     | 20.                                           |
| 10. ○ Opstigning med kortest mulig Startlængde.      |                                               |
| 11. ○ Glidflugt med standset Motor.                  |                                               |

### Anmeldte Flyvere:

Gabriel Poulain. (Endækker, eget Fabrikat.)  
Baron Carl Cederström. (Blériot.)

Og mulig:

Rene Cozic. (Todækker, egen Konstruktion.)  
Robert Svendsen. (Farman-Todækker.)

Desuden vil rimeligvis endnu en Flyver i sidste Øjeblik blive anmeldt.

Signalmasten, der ses på billedet nederst på modstående side, spillede en meget stor rolle, for ved hjælp af dens signaler fik publikum meddelelse om, hvad der foregik.

militære autoriteter som gæster. Det var en stor dag.

Forinden dette skete havde Kløvermarksfælleden været igennem sundflyvningsårets dramatiske dage, hvor københavnere i juni/juli 1910 tilbragte dage og næster under åben himmel i de udtørrede grøfter langs flyvepladsens sider — bare for at få chancen for at se en af flyverne foretage hoppet over Øresund. Det var Knud Thorup, Robert Svendsen, Alfred Nervø, baron Cederström og greve Moltke, som kappedes om at blive den første tid at besøge Sverige ad luftvejen.

Som før nævnt var Aeronautisk Selskab mellemedet mellem krigsministeriet og »Skandinavisk Aerodrom«, og det stillede bestyrelsens medlemmer overfor en række opgaver, som ikke altid var så lette at løse. Selskabets delegerede påtog sig således ofte den rent politimæssige ordning med flyveopvisningerne, forbød uegnede maskiner at

starte med passagerer, forbød flyvning over selve byen, sørgede for at Aerodromen stillede bankgarantier for engagementer og præmier o.s.v., altsammen opgaver som staten gennem ministerium og civile luftfartsmyndigheder senere har overtaget.

### Et nyt konsortium kommer til.

Flyvningerne på kløvermarksfælleden vakte i begyndelsen stor interesse for flyvesporten hos det store publikum. Men interessen holdt sig desværre ikke ret længe, til trods for at så berømte, internationale navne som belgieren Cozic, franskmænden Poulain og tyskeren Thelen viste deres kunst.

Det gik ned ad bakke med interessen og dermed også med »Aerodromen«s indtægter, og end ikke besøget af Zeppelinluftskibet »Hansa« i 1912 formåede at redde »Skandinavisk Aerodrom«s fortsatte eksistens. I foråret 1913 blev bygninger og hangarer stillet til tvangsauktion. Det skal dog til »Aerodromen«s undskyldning siges, at noget lignende også skete mange steder i udlandet.

Der var ikke særlig stor købelyst på auktionen, men tilsidst blev der dog givet et bud på 8000 kr af et privat konsortium, og dette fik hammerlaget. Ved Aeronautisk Selskabs mellemkomst, og på initiativ af overretssagfører Falbe-Hansen og konsul Ludvigsen dannedes et nyt aktieselskab, »Aktieselskabet Flyvepladsen«, og daværende A. Lowenstein trådte til som direktør.

Så blev nye, fremmede flyvere engageret til at give opvisninger. Det var navne som Chevillard, Chanteloup og Pegoud, alle sammen verdensnavne. Og det var efter danske forhold vældige summer, som de udenlandske flyvere forlangte for at gå i luften. Pegoud forlangte således et honorar på 20.000 frs pr dag — og det var dengang ikke langt fra den samme sum i kroner — og beløb af denne størrelse kunne »Flyvepladsen« slet ikke få i kassen af den simple grund, at publikum blev stående udenfor.

Så kom de skæbnsvangre augustdage i 1914 og dermed den 1. verdenskrig. Krigsministeriet overtog flyvepladsen ved Kløvermarksvej og købte hangarer og øvrige bygninger — og »Aktieselskabet Flyvepladsen« blev opløst.

Og samtidig måtte Aeronautisk Selskab se sig om efter et andet hjemsted for sin virksomhed.



Publikum blev beskyttet af »barrieren« på dette billede, hvor den har været i funktion over for en Maurice Farman.





Robert Svendsen, der 15. januar 1910 fik dansk flyvercertifikat nr. 1, og som den 17. juli samme år som den første fløj over Øresund.

EFTER at Aeronautisk Selskab i april 1909 var blevet tilsluttet flyvnings internationale organisation FAI (Fédération Aéronautique Internationale), havde det fået det blå stempel som en halvofficiel myndighed og var nu berettiget til at udstede både flyvercertifikater og balloncifikater. Det første internationale flyvercertifikat, som man udstedte, var til den senere sundflyver Robert Svendsen.

Robert Svendsen havde lært at flyve i Mourmelon le Grand i Frankrig i sommeren 1909, hvor Voisin havde sin flyveskole. Hans landsmand Alfred Nervo var forøvrigt elev på samme flyveskole, hvis lærer var franskmænd Colliex. Maskinen, som blev benyttet til skoleflyvning, havde ikke dobbeltstyring, og det gav unægtelig hver enkelt flyvning en ikke ringe portion spænding. Megen flyvning blev der ikke til hver af skolens syv elever, fordi al træning måtte foregå om morgenen ved halvfire-firetiden. Det måtte jo ikke lufte den mindste smule.

Efter nogle enkelte småflyvninger og et enkelt sving, hvorunder venstre vinge kurede henad jorden, så den yderste del splintredes, var læretiden ved at være slut. Vingen blev ganske vist repareret i løbet af et par dage, men da den næste elev under en lignende manøvre pulveriserede maskinen totalt, rejste Robert Svendsen hjem — og fortsatte for sig selv.



## DE FØRSTE FLYVERCERTIFIKATER

Robert Svendsen og de andre pionerer

Han havde købt resterne af en ødelagt Voisin, stumperne blev sendt hjem til Klampenborg Væddeløbsbane, hvor han byggede hele maskinen op igen, og da arbejdet var færdigt, blev Voisin'en transporteret ud til Kløvermarksfælleden, hvor der i juleugen 1909/1910 skulle afholdes det første flyvestævne ved København.

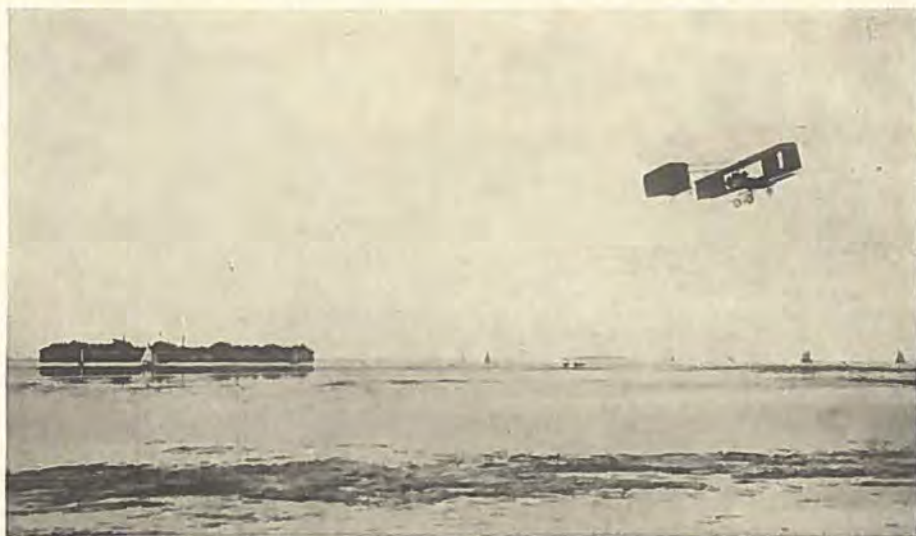
Her kappedes Robert Svendsen, H. C. Christiansen og Knud Thorup om publikums gunst — og om præmierne — og Robert Svendsen vandt begge dele. Han kunne nemlig flyve. Først var han i luften 4 min. 20 sek, derefter 5, så 7 og så til sidst 18 minutter. Derved vandt Svendsen dagbladet Politikens præmie på 500 kr., som var udsat til den danske, der fløj en dansk mil. Samtidig fik han overrakt en sølvpokal, der var

b) foretaget en højdeflyvning, bestående af en flyvning i mindst 100 m højde over startpunktet med landing fra denne højde i glideflugt.

Landingen for hver flyvning skal foregå på normal måde og for de to 8-tal-flyvninger på et af kontrollen angivet areal med 100 m diameter, og motoren skal være standset, inden maskinen berører jorden.

Kontrollen ved de nævnte flyvninger skal foretages af to af DDAS's medlemmer, af hvilke mindst det ene skal være medlem af af selskabets bestyrelse eller særlig hertil designet af bestyrelsen.

Når flyvningerne er udført, sendes en, af de kontrollerende attesteret, ansøgning om certifikat til bestyrelsen, der da træffer afgørelse om certifikatets udstedelse.



Robert Svendsen træner med sit Voisin-biplan til sundflyvningen i 1910.

udsat af en anonym giver til den første dansker, der fløj uafbrudt i ét kvarter. Et par dage senere erobrede han Aeronautisk Selskabs pokal for en højdeflyvning på mindst 50 m. Han nåede op i 85 m.

Og da alt det var overstået, aflagde Robert Svendsen prøverne, der skulle til for at erhverve FAI's internationale flyvercertifikat. Han fik det den 15. januar 1910, og blev derved den første dansker, som opnåede dette certifikat.

### Certifikatkravene

Lad os engang se, hvad der krævedes for at opnå et internationalt certifikat som flyver. Bestemmelserne herom sagde følgende:

Certifikat som flyver udstedes i Danmark af bestyrelsen for Det Danske Aeronautiske Selskab til personer over 18 år, som bestyrelsen anser for kvalificerede hertil, og som derhos som fører har opfyldt nedenstående betingelser:

a) foretaget to længdeflyvninger, hver bestående af mindst 5 uafbrudte 8-tal om to mærkepæle i 500 m afstand.

Sundflyvningskonkurrenterne ROBERT SVENDSEN, baron CEDERSTRØM og ALFRED NERVØ. Sidstnævnte fik certifikat nr. 3 og foretog den første flyvning ind over København.

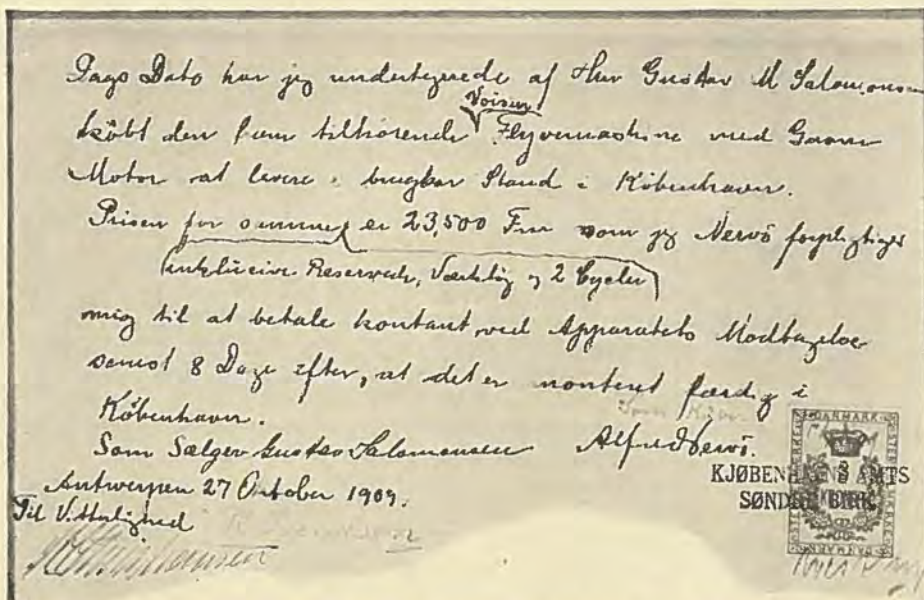
### De første internationale flyvercertifikater udstedt af KDA

|                                       | udstedt  |
|---------------------------------------|----------|
| 1. Robert Svendsen, bestyrer . . .    | 15/1 -10 |
| 2. Knud Thorup, vinhandler . . .      | 11/3 -10 |
| 3. Alfred Nervo, redaktør . . . . .   | 2/6 -10  |
| 4. Peter Nielsen, værkfører . . .     | 6/7 -10  |
| 5. Søren Severinsen, mekaniker . .    | 13/7 -11 |
| 6. H. C. Ullidtz, premierløjtnant     | 19/2 -12 |
| 7. J. B. Ussing, premierløjtnant      | 26/3 -12 |
| 8. Sv. Aa. Christiansen, prløjtn.     | 1/4 -12  |
| 9. F. V. H. Laub, premierløjtnant     | 11/2 -13 |
| 10. Hs.Kgl.Højh. prins Axel, prltn.   | 12/2 -13 |
| 11. Axel Høeck, premierløjtnant . .   | 13/2 -13 |
| 12. Hakon Grut, premierløjtnant       | 25/7 -13 |
| 13. J. H. A. Hammelev, prløjtnant     | 25/7 -13 |
| 14. H. F. R. von der Maase, prltn.    | 7/7-14   |
| 15. H. M. Kofoed-Jensen, prløjtn.     | 11/7 -14 |
| 16. C. Waage-Jensen, premierløjtn.    | 11/7 -14 |
| 17. Cai Caspersen, ingeniør . . . . . | 16/12-14 |
| 18. J. P. F. Ekman, løjtn. af res.    | 3/10-15  |
| 19. A. Krarup Gundel, sekondløjtn.    | 14/10-15 |
| 20. P. W. Jørgensen, oversergent . .  | 14/10-15 |



## Hvem var Wampa?

Belgisk barpige gav navn til kendt dansk flyvemaskine.



Dokumentet, hvorigennem Nervø overtager Voisin-biplanet »Wampae«. Bemærk, at prisen inkluderer 22 Cycles.

DET var såmænd en barpige i Antwerpen. Hun hed Wamba, men da navnet førtes til Danmark, blev det stavet Wampa. Herhjemme kender vi ikke pigen fra baren i Antwerpen, men derimod det Voisin biplan, som Alfred Nervø benyttede til sin byflyvning i 1910.

Historien, der gik forud, var følgende:

Under flyveugen i Antwerpen i 1909 var den kendte motormand H. C. Christiansen og en grosserer Falck dannede for at se på flyvning. Falck, der havde tjent en formue på at sælge farver og lignende varer, fik lyst til at købe en flyvemaskine — som han dog ikke selv ville flyve. Resultatet blev, at han købte franskmændene Rougier's Voisin Biplan, som han døbte »Wampa«. Og det navn havde han fundet på en pudsigt måde.

Falck, som var en meget excentrisk herre, der kunne finde på de mærkeligste påfund, var en sen aften drevet ind på en bar, hvor han drak en flaske champagne. Tilfældigvis fik han øje på et stort politireglement for bevertningslokaler, der hang på væggen. Blandt de mange paragraffer fandt han en, hvori der stod, at det var forbudt at servere for berusede personer, ligesom værten ikke havde nogen ret til betaling for de varer, han serverede for slige personer.

Det gav Falck en lys idé. Han sagde til den unge dame, der havde serveret champagne, at han ikke ville betale, fordi han var fuld, og værten havde ingen ret til at forlange betaling af fulde personer. Der blev selvfølgelig stor opstandelse, og det endte med, at politiet blev tilkaldt og Falck kom på stationen. Her blev han visiteret, og da man fandt, at den ellers meget rolige mand havde et halvt hundrede tusinde francs på sig, og da den samme person iøvrigt holdt på, at han var beruset, sendte man ham hjem til hotellet.

Næste dag fortalte han glædestrålende sine bekendte, hvor godt han havde moret sig og sagde: »Kan I se, hun står derude og passer på. Hun er lynende gal og vil ha' pengene, hun har lagt ud. Dem skal hun naturligvis også få, men det er så sjovt at ha' sådan et hidsigt kvindemenneske til at gå og passe på sig.«

Til minde om dette lille eventyr fik Voisin'en navn efter hende.

## Det måtte ikke blæse

DEN uforfærdede journalist og flyver Alfred Nervø havde fået sit Voisin biplan »Wampa« til København i maj måned 1910 og var straks gået i gang med sin træning. Den 2. juni lykkedes det ham at flyve de kurver, der skulle til for at erhverve sig det eftertragtede internationale flyvercertifikat. Han fik udstedt certifikat nr. 3.

Dagen efter gennemførte han sin berømte berømte byflyvning ind over København. Hidtil havde ingen af flyverne dristet sig til at forlade selv Kløvermarksfælledens område, fordi man hele tiden måtte holde sig i nærheden af flyvepladsen, hvis motoren skulle gå i stå. Det gjorde den nemlig alt for tit. Men Nervø havde omhyggeligt planlagt det hele. Han fulgte Kastellet, Østre Anlæg, Botanisk Have, Ørstedsparken og Tivoli, så han ikke behøvede at lande i en af gaderne, hvis motoren skulle svigte. Men den holdt. »Wampa« havde klaret skærene.

Så gik det los med træningen til Sundflyvningen. Og det var svært. Foruden Nervø med »Wampa« var der Robert Svendsen

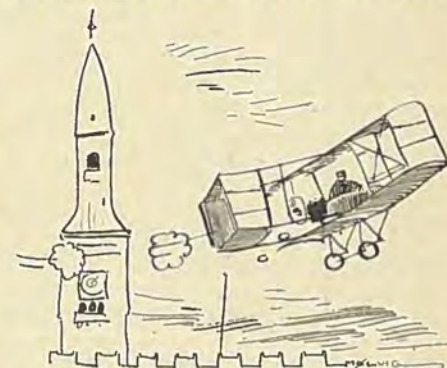
med et andet Voisin biplan, Knud Thorup med en Blériot, grev Moltke med Ellehammeren og senere baron Cederstrøm med en Blériot.

For det første var det svært at få motoren til at gå, og for det andet var det svært at finde nogle timer med fuldstændig stille vejr. Flyvning i blæsevejr var nemlig ganske umuligt på det tidspunkt. Maskinerne havde jo ingen balanceklapper. Der måtte heller ikke være »uro i luften«, som der kan være på en stille, varm sommerdag. Derfor var den bedste tid de tidlige morgen-timer og de sene aften-timer.

Og flyverne var meget omhyggelige med at undersøge, om det nu også var helt vindstille. Det var de vidunderligste metoder, man anvendte for at prøve vinden. Selv om et lommeterklæde blev holdt i vejret og det ikke bevægede sig, så lod man sig ikke nøje med det. En så »tung« genstand som et lommeterklæde var ikke helt pålidelig. Nej så var røgen fra en cigaret langt bedre. Når røgen kunne gå lige til vejrs, så var det stille, og så kunne der være tale om at flyve.

Det var svære tider i flyvningens første dage.

Apropos, de fire flyveres træning på Kløvermarken. Det var træningen til Sundflyvningen. De tre måtte give op, men en skønnet morgen lykkedes det Robert Svendsen at blive den første til at komme ad luftvejen over Øresund mellem København og Malmø. Det skete den 17. juli 1910 ved 4-tiden om



Nervø runder rådhuset i »Wampae«.

morgenen. Det var en vældig begivenhed. Kongen sendte et lykønskningstelegram, bladens flyvedarbejdere hædrede ham ved en fest på Paladshotellet, og Aeronautisk Selskab udsendte Sundflyvningsplatten.

Men den fornemste hyldet var, at Robert Svendsen blev foreviget i voks og udstillet mellem andre berømtheder i Panoptikon.

Ja, det var store dage.



Alfred Nervø's Voisin-biplan »Wampae«, hvormed han tog certifikat nr. 3, foretog byflyvningen over København og trænede til sundflyvningen.





Bulletin på Rønne  
Nuværlig i Saar 3 1/2 Kilometer, 30 Meter højde

Storm P. var meget flyveinteressert og er mester for ovenstående tegning.

## Et af de første flyveselskaber

Den 15. juni 1910 kunne man bl.a. i dagbladet København læse en annonce, hvori der indbydes til aktietegning i et nyt foretagende, nemlig „Aktieselskabet Dansk Flyveselskab“. Indbydelsen er undertegnet af tre af Aeronautisk Selskabs bestyrelse: overingenior Holtermann, konsul Ludvigsen og premierløjtnant Poul Ramm, desuden af de flyveinteresserede medlemmer, ritmester greve Otto Moltke og brygger Axel Hansen.

Aktiekapitalen var foreløbig sat til 30.000 kr., som dog i tilfælde af overtegning skulle kunne forhøjes til 50.000 kr.

Flyveselskabets første opgave skulle være at erhverve flyvemaskinen „Wampa“, som med materiel og reservedele ville komme til at koste 20.000 kr. Endvidere skulle den kontakt, der bestod mellem det konsortium, som ejede „Wampa“ og Alfred Nervo, overdrages til det selskab, således at Nervo beholdt føringen af maskinen.

Ja — sådan stod der.

Aktierne blev udstedt à 10 kr., og selskabet mente at kunne love sine aktionærer et „passende udbytte“, navnlig i betragtning af, at der ved de internationale flyvestævner alene i 1910 er udsat præmier til over 4 millioner francs (en franc var dengang omtrent 80 øre).

De 10.000 kr., der blev tilovers efter købet af „Wampa“, skulle udgøre selskabets foreløbige driftskapital.

Op hvordan gik det så?

Mildest talt elendigt. Interessen for den slags aktieselskaber var ikke særlig stor. Der blev tegnet 3.000 kr. i stedet for 30.000 kr. En enkelt mand var så flot at tegne to aktier. Men så betingede han sig også som tilgift for sine 20 kr., at han skulle være revisor i selskabet! Da han ikke omgående fik garanti for dette, forlangte han meget energisk sine penge tilbage.

Op dermed måtte Nervo opføre med al videre flyvning.

## Kapflyvningen København-Stockholm

Den ene havarerede midt på Kløvermarken, den anden nåede lossepladsen for enden.



Ussing klar til start mod Stockholm i Henry Farman-biplanet. Han nåede lossepladsen i modsatte ende af Kløvermarken!

I efteråret 1912 fik Aeronautisk Selskab indbydelse til at lade danske flyvere deltage i en kapflyvning mellem København og Stockholm. Starten skulle foregå fra København, og propositionerne meddelte, at en præmie på 13.000 kr. ville blive givet til den, der nåede frem til Stockholm inden 24 timers forløb. Såfremt flyvningen blev gennemført inden 6 dogn, ville præmien blive nedsat til halvdelen, og hvis flyvningen varede mere end seks dogn, vankede der ingen-ting.

Aeronautisk Selskab spurgte bl.a. flyveren Ulrich Birch, om han kunne tænke sig at deltage som repræsentant for Danmark, men han stillede som betingelse at ville have 3.000 i startpenge, og det kunne selskabet ikke garantere. Derfor kom Ulrich Birch ikke med i konkurrencen.

Men der var to andre danske flyvere, som var villig til at deltage uden særlige betingelser, og det var premierløjtnant Ussing og daværende direktør Lowenstein (nu Werber) fra Berlitz School. Sidstnævnte havde lige købt det Farman biplan, som belgieren Cozic solgte efter afslutningen af sine flyvninger i Danmark, og nu ville han selv være

nen røg tilvejs, pinden blev omgående skubbet fremefter, maskinen røg lige på næsen i jorden, men til al held sad nybegyn-uskadt mellem stumperne. Det skete midt ude på Kløvermarken.



Premierløjtnant J. B. Ussing fik certifikat nr. 7 og søgte at flyve til Stockholm i 1912. Han var chef for hærens flyveskole.

Den anden af konkurrenterne, premierløjtnant Ussing, nåede lidt længere. Aeronautisk Selskab havde ydet ham et tilskud på 300 kr. til denne Stockholm-flyvning. Ussing var en vovehals og en ubestridelig dygtig flyver, siger en beretning fra den tid, men materiellet svigtede. Efter en vellykket start fra Kløvermarksfælledens vestlige side måtte Ussing lande i den modsatte ende af flyvepladsen, i det hjørne hvor lossepladsen lå. »Honny soit qui mal y pense«, står der til slut i den samme beretning.

Men lossepladsen lå i hvert fald på strækningen København—Stockholm, sagde man for at trøste den uheldige flyver.



Søren Severinsen er en af de få nulevende fra pionertiden. Han har certifikat nr. 5, fløj med »Flyvefiskene« (t.v.) og blev senere militærflyver.

flyver. Søren Severinsen blev hans lærer, men lærerhvervet var noget vanskeligt dengang, fordi der ikke var dobbeltstyring i maskinen, og det gjorde unægteligt hvert eneste flyveforsøg noget mere spændende. Eleven begyndte med køreøvelser på jorden, og så var det op til ham selv at prøve på at få maskinen i luften. Det prøvede Lowenstein også på, han trak kraftigt i pinden, maski-

I 1912 tilstræber Aeronautisk Selskab at vænne sine medlemmer til at flyve. Man slutter kontrakt med den danske flyver Ulrich Birch, der lige er vendt hjem fra Frankrig med fransk certifikat, og som var blevet meget populær for sine flyvninger ude i provinsen. Ulrich Birch får bevilget et tilskud på 250 kroner mod til gengæld i juleugen at flyve med 10 passagerer hver dag for en betaling af 5 kroner for aktive og 10 kroner for passive medlemmer af selskabet.





# Da længderekorden blev sat i 1915

*Hvordan Waage-Jensen „kom til“ at flyve næsten til Viborg, selv om man ikke måtte flyve uden for Sjælland.*

Den danske længderekord for året 1915 blev sat af daværende militærflyver, premierløjtnant C. Waage-Jensen. Den var på 205 km, og den officielle beretning, som flyveskolens chef, premierløjtnant J. B. Ussing indsendte til aeronautisk selskab, lød således:

Premierløjtnant Waage-Jensen startede fra København den 26. juni 1915 kl. 2 om eftermiddagen med løjtnant Gundel som passager. Vejret var blæsende og overtrukket med regnbyger nu og da. Kalundborg passeredes i 900 m højde lige i underkanten af skyerne, over Samsø måtte flyveren gå yderligere ned, så at højden, da han atter stod

ud over Kattegat uden at kunne se et glimt af Jylland, kun var 500 m. En klaring i nordlig retning lod Hjelm og Mols til syne, og snart efter opdagedes Aarhus, Kl. ca. 4 landede maskinen i fuldstændig regntykning ved den lille landsby Ilso, tæt n.ø. for Viborg, efter en flyvning på 205 km i luftlinie (den tilbagelagte vej er ca. 250 km). Så snart det klarede op, lettede flyverne og fløj de få km til Viborg, og endnu samme aften gjorde de turen Viborg—Aarhus på tilbagevejen. Den næste dag vendte de tilbage til København med en mellemlanding i Nyborg.

Det er jo en nydelig beretning, men den bliver bedre endnu, når man hører, hvordan den blev planlagt. Det skete på følgende måde:

## Hvordan det i virkeligheden gik til

Den 26. juni 1915 rådede hæren kun over to maskiner, der var i stand til at flyve, nemlig en Henry Farman og en Maurice Farman. Sidstnævnte havde en luftkølet Renault motor på 50 hk og benzin og olie til 3 timers flyvning. Dens marchhastighed var 90 km/t. Der blæste den dag en ret kraftig vind fra sydost, og vejret var byget. Der havde om morgenen været foretaget forsøg med artilleriobservation fra luften ude over Amager, men det var blevet opgivet, fordi den kraftige blæst og maskinens langsomme fart bevirkede, at det tog for lang tid at nå frem, når der skulle flyves op imod vinden.

Ved frokosten i messen på Kløvermarksvej lidt senere på dagen blev der talt om den mislykkede flyvning, da pludselig en siger: »Med den sydøstlige vind i dag kunne der godt sættes længderekord, og det kunne være morsomt at prøve.«

Nu var sagen imidlertid den, at der ikke uden overkommandoen tilladelse måtte foretages flyvninger udenfor fæstningsområdet, og for at få en længderekord var det nødvendigt at nå helt over til Jylland, og det

Premierløjtnant C. Waage-Jensen (certifikat nr. 16), der fik selskabets pokal for distancerekorden i 1915.



regnede man ikke med at kunne få lov til, fordi hele den disponible luftstyrke kun bestod af to maskiner. Premierløjtnant Ussing, der var leder af Hærens Flyveskole, spurgte Waage-Jensen om denne havde lyst til at foretage en længere flyvning over Sjælland, så ville han forsøge at få tilladelse fra overkommandoen.

Det lykkedes Ussing at få tilladelse til, at der måtte foretages en trekantflyvning over Sjælland, og ruten skulle være København—Kalundborg—Korsør—København. Det gav jo ikke store chancer for en rekordflyvning i lige linie, men Ussing klarede problemet ved at give Waage-Jensen følgende instruktion:

»Når du nu kommer henover Kalundborg, kommer du ind i skyer og driver ud over Kattegat, og når du atter kan orientere dig, er du kommet så langt ud, at du ikke, med den modvind, du får, hvis du skal flyve tilbage over Sjælland, tør gøre dette, og du vælger så at benytte den stærke medvind og går videre til Jylland for så hurtigt som muligt at få land under maskinen, og da det skal være en længdeflyvning, går du til Viborg. Så har vi længderekorden, og jeg skal nok klare den for dig hos overkommandoen.«

Det var en klar og tydelig besked, som Waage-Jensen gladeligt fulgte. Han satte årets længderekord og fik overrakt Aeronautisk Selskabs store pokal.



## PRINS AXEL BLIVER FLYVER

I 1912 fik flyvningen i Danmark et frisk pust udefra. Det var da Ulrich Birch kom hjem efter sin flyveruddannelse i Frankrig, medbringende et Maurice Farman biplan. Med denne maskine foretog han en mængde provinsflyvninger rundt om i landet, bl.a. også en tur til Eremitagen, hvor prins Axel sammen med premierløjtnant Christiansen var med som passagerer.

Det var i det år, den danske marine havde fået oprettet sin først flyveskole ved hjælp af Robert Svendsens „Glenten“. Her på efteråret erhverver Marinen imidlertid Birchs „Maurice“ med Ulrich Birch selv som lærer, og det satte fart i skoleflyvningen. Der kom flere elever til, nemlig premierløjtnanterne prins Axel, V. Laub og A. Hoeck, og de fik alle tre deres internationale flyvercertifikat i februar 1913.



ULRICH BIRCH (forrest) sammen med prins AXEL og premierløjtnant A. HOECK, der fik certifikater nr. 10 og 11. i 1913.



Maurice Farman-biplanet, hvormed Waage-Jensen satte længderekord med 205 km. Motoren var en 70 hk Renault og rejsefarten 90 km/t.



## STØTTE FRA STATEN

Selskabet foranstalter uddannelse af de første flyvere til marine og hær og fik i mange år statsstøtte. — Hvorfor har staten ikke som udlandet de senere år udnyttet flyveklubungdommens muligheder?



Selskabet skaffede de to første flyvemaskiner til marinen og hæren og satte uddannelsen af flyvere i gang. Herover tager H. C. Ullidtz certifikat på »Glenten«.



Hæren begyndte uddannelsen i 1912 på det danske Berg & Storm-monoplan, der her ses over Frederikshavn og ligesom Glenten nu findes på tøjhusemuseet.

SOM et synligt udslag af myndighedernes anerkendelse af Aeronautisk Selskabs store betydning for luftsportens fremme skal det nævnes, at bestyrelsen ikke længe efter selskabets start søgte de to militære ministerier om et årligt tilskud på 2.000 kroner, mod at selskabet til gengæld stillede sit materiel til rådighed under mobilisering og større øvelser.

Disse andragender blev bevilget, og det fik den største betydning for selskabet, da hverken krigs- eller marineministeriet stillede store krav om modbydelser. Der skulle bl.a. optages 5 officerer af hær og flåde kontingentfri i selskabet, og disse skulle efterhånden gennemgå en gratis uddannelse med selskabets materiel.

Aeronautisk Selskab fik sit første statstilskud i 1910, nemlig 1000 kr. fra marineministeriet og 1000 kr. fra krigsministeriet, og dette beløb på ialt 2000 kr. modtog selskabet hvert år lige til 1922, hvor tilskuddet bortfaldt.

Forhandlingerne med krigs- og marineministeriet om uddannelse af befalingsmænd til »aeroplanførere« resulterede i, at marineministeriet og senere krigsministeriet ønskede uddannelse af et vist antal officerer og underofficerer, og den 14. december 1911 blev følgende personel fra marinen beordret til uddannelse ved Aeronautisk Selskabs foranstaltning: premierløjtnanterne H. C. Ullidtz (tillige tilsynsførende ved uddannelsen) og S. A. Christiansen samt underbådsmand J. G. V. Sørensen.

Lidt senere kom hæren med elever, idet krigsministeriet den 2. juli 1912 udtog premierløjtnanterne J. B. Ussing, J. Hammelev og Nørgaard til militære flyvelever.

Som skolemateriel var det lykkedes Aeronautisk Selskab at stille to flyvemaskiner på benene, som blev anskaffet og stillet til rådighed for henholdsvis marineministeriet og krigsministeriet, nemlig Robert Svendsens



Generalkonsul V. Ludvigsen, der en årrække var medlem af selskabets bestyrelse, skænkede »Glenten« til marinen.

»Glenten« og B & S monoplanet. Selskabet havde formået konsul V. Ludvigsen (Helsen & Ludvigsen) til at købe »Glenten«, og ingeniørkaptajn Grut, som havde finansieret ingeniør Berg, tilbød at sætte det nylig havarerede B & S monoplan i brugbar stand, så det kunne bruges af de militære elever.

Det var Aeronautisk Selskab, som formidlede alt dette. Selskabet fik uddannelsen ordnet således, at ministerierne betalte 600 kr. for hver elev, og desuden skulle de erstatte den eventuelle skade på materiellet.

Dette var begyndelsen til Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen.

Ulrich Birch, H. C. Ullidtz, A. Høeek, mekaniker Nielsen og prins Axel.

### Senere fra ministeriet for offentlige arbejder

Fra ministeriet for offentlige arbejders side så man også med velvilje på selskabets arbejde for flyvesagens fremme, og i finansret 1919/20 bevilgede ministeriet et tilskud på 2000 kr. til dækning af udgifter ved afholdelsen af den nordiske flyverkonkurrence i København.

For at opmuntre selskabet til at fortsætte sin virksomhed bevilgede ministeriet for offentlige arbejder fra og med 1921 et årligt tilskud på 3000 kr. de følgende seks år, og derefter indtil 1930 inklusive 2000 kr. om året.

Selskabets bestyrelse var meget glad for denne påskønnelse af det uegennyttige arbejde, som blev gjort for flyvesagen.

### 5 Grunau Baby fra arbejds- og socialministeriet

I 1942 fik Dansk Svæveflyver Union gennem DKDAS et statstilskud på 35.000 kr. til bygning af fem Grunau Baby 2 B på Hærens Flyvetroppers værksteder. De koster ialt godt 45.000 kr. Det var nu ikke bare for at støtte svæveflyvningen, at midlerne blev bevilget, men også som beskæftigelsesforanstaltning med godkendelse af arbejds- og socialministeriet, ministeriet for offentlige arbejder.



Ingeniørkaptajn Torben Grut, der havde finansieret ingeniør Berg, lod B & S-monoplanet sætte i stand til hæren.





der og arbejdsministeriets beskæftigelsescentral.

De to første Baby'er blev indfløjet den 11. juli 1943 ved Roskilde efter at være blevet døbt af ingeniør M. P. Eskildsen og direktør Einar Dessau. De blev indfløjet af dav. løjtnant J. G. Bergh og dav. oberstinde Harriet Forslev. De fire af dem gør forøvrigt godt tjeneste den dag i dag.

## Finansministeriet bevilger tipsmidlerne

Når talen drejer sig om tilskud af offentlige midler, bør her også nævnes, at aeroklubben i årene 1954—1958 gennem finansministeriet har modtaget tilskud fra tipsmidler til følgende formål: international udveksling af flyveinteresserede unge, teorikursus for motorflyvere, instruktøruddannelse af svæveflyvere samt uddannelse af instruktører og fremstilling af instruktionsmateriel for modelflyvere.

I årene efter 2. verdenskrig har aeroklubben — i lighed med hvad tilfældet har været andre steder i udlandet — søgt om økonomisk tilskud fra staten, hvilket desværre hidtil har været forgæves. I det efterfølgende skal korteligt nævnes, hvad der har været gjort for at opnå statstøtte.

## Første forsøg lige efter krigen

I årene 1947—48 søgte KDA ministeriet for offentlige arbejder om et større tilskud til støtte af motorflyvning, svæveflyvning og modelflyvning, og ansøgningen var motiveret med, at Danmarks langvarige afspærring fra omverdenen — og derved også afspærring fra flyvningsens udvikling — havde bevirket, at dansk lufttrafik ikke kunne foregå alene på grundlag af dansk bemanning af rutemaskinerne, men at der måtte søges assistance hos flyvere af andre nationaliteter. For at sikre landet en tilstrækkelig mulighed for udvælgelse ved rekruttering af piloter til lufttrafik — dette være sig rutemaskiner, taxaflvning eller ambulancflyvning — eller til rekruttering af det øvrige mandskab i luften eller på flyvepladserne og værkstederne samt for at sikre at de flest mulige blev positivt indstillet overfor flyvning, var det nødvendigt at gøre en indsats — og denne kostede penge.

På denne ansøgning blev der i 1950 givet blankt afslag.

## Forsøgene i 1951—1953

I løbet af 1951/52 drøftede aeroklubben gentagne gange med flyvevåbnet mulighederne for at få støtte til motor-, svæve- og modelflyvningen. Flyvevåbnet var meget interesseret heri, men kun under den forudsætning, at det ikke medførte nogen udgift for flyvevåbnet selv. Man håbede dog på, at det skulle lykkes at finde en løsning, og i foråret 1952 blev der udarbejdet en plan, ifølge hvilken man ville prøve på at skaffe midler til uddannelse af motor- og svæveflyvere i aldersklassen 18—22 år.

Senere drøftedes også mulighederne for at yde støtte til motorflyveklubberne i form af materiel samt ved at lade disse udføre visse sigteflyvninger o.l., og sideordnet hermed fortsattes drøftelserne med hensyn til støtte af svæveflyvernes uddannelse, således at disse kunne danne et ikke ubetydeligt rekrutteringsgrundlag.

Resultatet af alle drøftelserne, som fandt sted på et meget højt plan, var imidlertid negativt.

## Forsøget i januar-marts 1955

Medio januar 1955 forsøgte aeroklubben igen. Denne gang gjaldt det udelukkende støtte til svæveflyvning og modelflyvning. KDA søgte finansministeriet om et tilskud på 2,2 mill. kroner, fordelt over en 10-årig periode. Pengene tilhørte det såkaldte »counterpart fund«, d.v.s. pengemidler (ialt ca. 105 mill. kr.) som var stillet til rådighed for den danske regering af amerikanerne til anvendelse til særlige forud bestemte formål.

Inden ansøgningen indsendtes til finansministeriet gennem forsvarsministeriet havde KDA sikret sig, at chefen for den henværende amerikanske, rådgivende militærmission, som på den amerikanske regerings vegne skulle sanktionere counterpart-midternes anvendelse, ville godkende, at den del af pengene, som var til rådighed til civile formål, måtte anvendes til støtte for uddannelsen af danske svæveflyvere.

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 sagen. Sidstnævnte fremhævede bl.a. overfor forsvarsministeriet de gode erfaringer man i England havde haft med tilsvarende ydelse af støtte til svæveflyvning.

Forsvarsministeriet anbefalede overfor finansministeriet meget varmt, at det ansøgte beløb burde bevilges til KDA, og man nævnte bl.a., at en støtte til svæveklubbernes uddannelsesarbejde ville medføre:

- 1) en meget tiltrængt bedring med tilgangen af kvalificeret personel og udvælgelsen af egnede elever,
- 2) at det på længere sigt billiggør uddannelsen og gør flyvevåbnet mere effektivt, og
- 3) at det formentlig også vil medføre en højnelse af flyvesikkerheden.

Og hvad blev så resultatet? Afslag fra finansministeriet og afslag fra forsvarsministeriet.

Senere på året 1955 og året efter forsøgte KDA igen på at skabe interesse for direkte støtte til svæveflyveuddannelsen, men stadig uden resultat. Og det samme var tilfældet ved en fornyet henvendelse i 1957. Men håbet lever stadig.

## Introduktion til

### Det begyndte i flyveklubberne —

Som aeronautisk selskab hjalp ved vor militære flyvnings start, hjælper aeroklubben og dens medlemmer idag både den militære og kommercielle flyvning ved et omfattende ungdomsarbejde især i flyveklubberne landet over.

Talrige er de gamle model-, svæve- og privatmotorflyvere, der begyndte med flyvning som hobby, men siden har gjort den til erhverv, enten som flyvere eller på poster på jorden.

I dette specialnummer har vi plukket seks af dem ud, seks der virker på seks forskellige områder, og spurgt dem om hobbytidens betydning for deres erhverv.

Verden over erkender man den karakterdannede betydning, medlemsskab i flyveklubberne har for tilgangen til militær og civil flyvning, og verden over udnytter man intensivt disse muligheder ved at investere penge i klubberne, så langt flere får mulighed for at deltage, penge der siden kommer igen med renter.

Kun ikke i Danmark.

## Det begyndte i flyveklubberne —

### Jetpilot



Donald Thestrup forlader sin Hunter efter en fotokynningsmission.

Kaptajn løjtnant DONALD THESTRUP er en af de mange modelflyvere, der er gået pilotvejen i flyvevåbnet. Han begyndte i 1948 i Kolding Modelflyveklub, var en overgang distriktsleder i 6. distrikt, blev uddannet som klubinstruktør, flyttede så en tid til Kibæk og startede en modelflyveklub der.

Efter at have taget studentereksamen overvejede han en tid at søge ind ved statsbanerne, men valgte i stedet flyvevåbnet. Endnu som flyverkadet aspirant blev han i 1950 danmarksmester med svævemodel.

Han blev uddannet til jetpilot på første hold i USA, blev flyverløjtnant II i 1952 og kom på officersskolen og bestod med med ug+ som den næstbedste på sit hold. I 1957 blev han kaptajn løjtnant og er nu næstkommanderende i eskadrille 724 — Hunter-eskadrillen — som han har været i lige siden officersskolen.

»For mig, tror jeg,« udtaler Thestrup, »at modelflyvnings største betydning for min løbebane som flyver lå i, at jeg havde nået det stadi, hvor man konstruerer og bygger sine egne modeller; det indebærer, at man lærer en hel del om aerodynamik, og jeg kunne tydeligt mærke det på flyveskolen, hvor mange ting inden for dette fag var gammelkendte for mig.

Jeg tror også, at den nøjagtighed og præcision, modelflyvning kræver, er grundlæggende begreber, som er gode at tage med på flyveskole.

Den gode og sunde konkurrenceånd inden for modelflyvningen er lige til at tage med over i flyvevåbnet.

Sidste vinter fik jeg bygget en A 1, og jeg fløj lidt med den i foråret. En A 2 er halvt færdig, men nu kniber det med at få tid. Jeg tror, jeg må vente, til John — der er 2 år — bliver stor nok til at komme med ud og flyve med modellerne.«



## Udstillinger og flyvestævner

*Fra internationale luftfartsudstillinger til rallyer og sportslige konkurrencer.*



Fra den 2. skandinaviske flyveudstilling i Tivoli i 1919. Biplanet med kokarderne er en Nielsen & Winther-jager.

VED alle de mange flyvninger, stævner og opvisninger, som fandt sted på Kløvermarksfælleden i København og andre steder rundt om i landet, var det ikke Aeronautisk Selskab, som var den direkte arrangør. Det var i alle tilfælde private arrangementer, og selskabets opgave var den vejledende og kontrollerende. Første gang selskabet selv stod som arrangør var i 1914, dengang »Nordisk Søflyvning« skulle have fundet sted fra 21.—30. august. Den skulle være gået over Tyskland, Danmark (København, Århus og Ålborg), Norge og Sverige, og det samlede præmiebeløb var på omtrent 80.000 kr., et efter vore forhold meget stort beløb. Men krigen kom og ødelagde det hele. For hele flyvesagens skyld var det meget beklageligt, idet der var tilmeldt 10 tyske søflyvemaskiner, 5 franske, 2 italienske, 2 svenske og 1 østrigsk.

Så måtte al den slags vente, indtil krigen var færdig. Men så skete der noget igen. Med kaptajn Ussing fra Nielsen og Winthers flyvemaskinefabrik som en strålende drivkraft og med Aeronautisk Selskab bagved afholdtes i Tivoli den 2. skandinaviske flyveudstilling i dagene 12.—27. april. Den blev støttet fra officiel side, og særlig den danske marines udstilling var bemærkelsesværdig. I forbindelse med udstillingen fandt der en stjerneflyvning sted, hvori skandinaviske flyvere deltog. Her opnåede den danske flyver, nuværende oberst Bjarkov 1. præmien efter at have tilbagelagt det største antal kilometer indenfor tidsrummet fra kl. 6 morgen til kl. 6 aften. Og det blev gjort med hærens gamle Maurice Farman biplan. Blandt de norske flyvere, som besøgte København, var sådanne berømtheder som Lützow-Holm og Riiser-Larsen.

Udstillingen blev både en publikumsmæssig og en økonomisk succes, idet den indbragte selskabet en sum på ca. 10.000 kr., som blev benyttet til oprettelse af »Legatet til fordel for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterladte«.

Nuv. oberst Bjarkov blev flyver i 1916 og fik præmie ved stjerneflyvningen i 1919. Han var i mange år medlem af selskabets bestyrelse.



I 1923 skete der noget igen. I forbindelse med den svenske flyveudstilling i Göteborg afholdtes et flyvestævne i Kastrup, og takket være kaptajn Kofoed-Jensen's vældige energi forløb det godt og indbragte selskabet et overskud.

### Stort fremskridt i 1927

Efter en mildest talt død periode fik hele flyveinteressen herhjemme en frisk — og hårdt tiltrængt — indsprøjtning i 1927. Allerede i november året forud havde Kaptajnerne Ussing og Krause-Jensen foreslået selskabet at arrangere en international flyveudstilling i Forum i København, og det var resulteret i, at direktør Willy Wulff fik overdraget hvervet som udstillingens generalsekretær og rejste til udlandet for at prøve på at skaffe udstillere.

Forhandlingerne vedrørende den påtænkte udstilling gik imidlertid i stykker med det resultat, at selskabets bestyrelse aflyste udstillingen.

Men så skete der noget helt nyt. Et konsortium bestående af direktør Tyge J. Rothe, direktør Aug. Gihm, højesteretssagfører Alb. V. Jørgensen og kaptajn Krause-Jensen trådte til og tilbød at arrangere udstillingen under selskabets auspicer. Og nu blev det gennemført. Det blev en strålende succes, både hvad antallet af besøgende og det økonomiske resultat angik. Udstillingen fandt sted i dagene 17. august—2. september, og samtidig afholdtes et stort flyvestævne i den nye lufthavn i Kastrup.

Aeronautisk Selskabs udbytte blev på over 27.600 kr. (27.640,84), og den, der trak læsset, direktør Tyge J. Rothe, fortjener den største tak for sin strålende indsats. For takket været denne udstilling kom interessen for flyvning herhjemme ud af et meget kritisk dødvande, og Aeronautisk Selskab fik samtidig midler i hænde, der styrkede dets aktivitet meget betydeligt. I særdeleshed må FLYV være taknemlig for resultatet, for dette skabte mulighed for bladets oprettelse. Og nu har det eksisteret uafbrudt i snart 32 år.



Fra den internationale udstilling i Forum i 1927, hvis overskud betød stor fremgang for selskabet. Man skimter nederst til højre en Klemm L. 20, længere bagude en Hawker Dankok (155) og bagest en Hansa-Brandenburg (30).



I 1934 afholdtes den 2. internationale luftfartsudstilling i Forum, og denne var helt og holdent selskabets eget værk. Formanden for udstillingskomiteen var igen direktør Tyge J. Rothe, og det blev atter en meget stor publikumsmæssig og økonomisk succes, som yderligere styrkede selskabets position. Udstillingen fandt sted i dagene 17. august til 2. september, og i samme periode (23.—24. august) forestod selskabet, under kaptajn Bjarkovs ledelse, arrangementet af »Den nordiske pokalflyvning«. Det var nemlig Danmarks tur til at forestå dette arrangement, fordi den danske søløjtnant Erik Rasmussen blev vinder af Nordisk Flyverpokal, da konkurrencen afholdtes i Sverige i 1931. Ved samme lejlighed var danskeren K. Clauson-Kaas blevet nr. 2 i klassen »civile maskiner«. Denne gang blev danskeren, løjtnant Clausen nr. 2.



Nuværende generalmajor Erik Rasmussen vandt som søløjtnant i 1931 nordisk flyverpokal.

### Efter krigen

I årene efter den 2. verdenskrig traf aeroklubben, som den nu hed, store forberedelser til afholdelsen af en ny international flyveudstilling i København. Det var i 1948. Der blev gjort et stort arbejde for at interessere flyvemaskinefabrikker o.l. fra hele verden for udstilling, og udstillingen kunne sikkert også have været gennemført, hvis man fra udstillingskomiteens side ikke havde stået så fast på, at hovedparten af de udstillede genstande i Forum skulle være flyvemaskiner i fuld størrelse. Det kunne ikke skaffes, og så blev sagen opgivet.

En stor begivenhed var det internationale rally for privatflyvere, som aeroklubben indbød til i 1951. Det fandt sted fra 15.—18. juni og blev en stor succes. 53 privatflyvemaskiner med 122 personer fra 8 lande besøgte Esbjerg, Odense og København.

Vi må også nævne verdensmesterskabet med svævemodeller i Odense den 25.—28. juni 1954, den hidtil mest internationale flyvesportsbegivenhed i Danmark, idet 18 lande med over 150 modelflyvere deltog.

Den seneste gang aeroklubben har arrangeret udstillinger, var i 1956, da 50-året for Ellehammers første flyvning på Lindholm den 12. september 1906 blev fejret ved en meget interessant Ellehammer-udstilling i rådhushallen i København. De to genopbyggede Ellehammer-flyvemaskiner blev senere på året sammen med andre Ellehammer-relikvier sendt til udstilling i Ålborg, Esbjerg og Odense.

## REKORDER OG PRÆMIER

Aeronautisk Selskabs første præmie for en rekordflyvning blev udsat i 1909/10 for den første flyvning på mere end 50 meters højde. Den blev vundet af Robert Svendsen, der under flyvestævnet på Kløvermarksfælden i juli 1909/10 nåede op i 84 m.

I årene derefter har der været udsat andre præmier, som blev vundet af følgende:

- 1911 Ulrich Birch. Højde med 1 passager: 760 m. Varighed med 1 passager: 20 min. 37 sek.
- 1912 Ulrich Birch. Højde: 1050 m.
- 1913 Kaptajn J. B. Ussing. Højde- og længderekord.
- 1914 Prltn. Hoeck. Højde- og distancerekord.
- 1915 Prltn. C. Waage-Jensen. Distance: 205 km (luftlinie).  
Ltn. P. Pollner. Højde: 2800 m.
- 1916 Prltn. M. Kofoed-Jensen. Højde: 3.300 m.
- 1917 Prltn. M. Kofoed-Jensen. Højde.  
Sgt. C. Erlind. Distance.
- 1918 Ltn. E. Sætter-Lassen. Distance: 334,1 km.  
Sgt. C. Erlind. Højde 5.750 m.

I 1918 modtager Aeronautisk Selskab fra privatflyveren Frede Nehm en pokal, som udsættes for den længst varende flyvning.

- 1923 Ltn. C. Erlind. Højde: 7.450 m.
- 1926 Soltn. S. H. Topsøe-Jensen. Højde: 8.860 m.
- 1930 Ltn. Michael Hansen. Nehm's pokal for 1650 km i løbet af 11 timer uden mellemlanding.
- 1931 Ltn. Michael Hansen. Nehm's pokal.
- 1932 Ltn. Michael Hansen. Nehm's pokal til ejendom: 1.775,9 km i løbet af 14 t 7 m 9 s uden mellemlanding.
- 1933 Soltn. Svend Grønbech. Højde: 10.500 m.



Premierløjtnant M. Kofoed-Jensen, kaldet Cowboy, der satte højderekorder i 1916 og 1917.

### Vandrepræmier for motorflyvere

Flyvedagskonkurrencens orienteringsflyvning, skænket af Skandinavisk Aero Industri A/S.

Flyvedagskonkurrencens landingsprøver, skænket af Ellehammers Laboratorium.  
Flyvedagskonkurrencens samlede resultat, skænket af Nordisk Pool for Luftfartsforsikring.

### Vandrepræmier for svæveflyvere

Individuel højdevinding, skænket af KDA.  
Individuel distanceflyvning, skænket af KDA.

Direktør Willie Wulff, der på billedet til højre ses i midten foran en de Havilland DH-9A, var medvirken ved luftfartsudstillingen i 1919. Han var DDL's direktør fra 1918 til 1926.



Den 3. juli 1910 blev den første flyvning med passager foretaget i Danmark. Piloten var Robert Svendsen, der ses ved ratet, og passageren den senere militærflyver Poul Pollner, som i 1915 satte højderekorden op til 2800 meter.

Individuel målflyvning, skænket af KDA.  
Flyvedagskonkurrencerne, varighed, skænket af Ekstrabladet.

Flyvedagskonkurrencerne, højdevinding, skænket af Berlingske Tidende.  
Flyvedagskonkurrencerne, distance, skænket af Politiken.

Flyvedagskonkurrencerne, hastighed, skænket af forsikringsselskabet Codan.  
Götapokalen,

skænket af O. Arnulf-Olsson.  
Vandrepokal for varighedsrekord, skænket af Chr. Augustinus fabrik.

Ellehammer-pokalen for danmarksmesterskabet i svæveflyvning, skænket af Ellehammers Laboratorium.



Dav. løjtnant E. Sætter-Lassen satte distancerekorden op til 334 km i 1915.

### Vandrepræmier for modelflyvere

Til modelflyvernes mange forskelligartede konkurrencer disponeres der ialt over 23 vandrepokaler, hvoraf de 11 er skænket af KDA. De øvrige vandrepokaler er skænket af følgende: Zone-Redningskorpsen, Det Danske Luftfartselskab, Ellehammers Laboratorium, de udenlandske luftfartskabers repræsentanter i København, Bendt Rom og KLML. Dertil kommer Fuglsøpokalen, DMI-pokalen samt 4 sommerlejrpokaler.







## **SHELL AVIATION SERVICE**

ønsker tillykke med de 50 år

A/S DANSK SHELL KAMPMANNSGÅDE 2  
KØBENHAVN V. MI. 5340



# Berømte gæster

Selskabet har været vært for talrige af de kendteste navne i flyvningens historie.

I gennem årene har Aeronautisk Selskab været for mange berømte navne indenfor luftfarten. Det begyndte i årene for den første verdenskrig, da navne som *Chevillard*, *Thelen*, *Delagrang*, *Legagneux*, *Cozic*, *Poulain*, *Brindejonc des Moulinais*, *Pegoud*, *Chanteloup*, dr. *Eckener* og grev *Zeppelin* besøgte Danmark, og det fortsattes i årene mellem de to verdenskrige.

I 1923 gæstedes Danmark af den engelske flyver *Alan Cobham*, der kom flyvende med chefen for det engelske luftfartsministerium, general *Sir Sefton Brancker* som passager i en D.H. 9a. Og derefter fulgte mange flere navne. I 1928 kom den tyske flyver direktør *Wronsky* fra Lufthansa for at holde foredrag, og samme år modtog selskabet de to amerikanske polarflyvere *Wilkins* og *Eielson*.



Professor Piccard, det første menneske, der nåede stratosfæren, holdt foredrag i København i 1932.

Senere kom de to svenske flyvere, som havde deltaget i undsætningen af *Nobile* og hans mænd, *Lundborg* og *Schyberg*, og endnu samme år professor *Hobs* sammen med *Hassel* og *Cramer*, der var nødlandet i Grønland under en flyvning fra Amerika.



Holger Højris ankommer til Københavns rådhus efter atlantehavsflyvningen i 1931. Til venstre for ham direktør Rothe.



Modtagelsen af (fra venstre) Eielson og Wilkins (der døde i december ifjor). Desuden ses ekspeditionssekretær Knud Gregersen, grev Eigil Knuth, selskabets formand, direktør Tyge J. Rothe og bag denne skimtes havnechef Leo Sørensen.



Charles Lindbergh og frue i Julianahab på vej til København i 1933. Selskabet havde arrangeret stor modtagelse, men Lindbergh nægtede at lade sig hylde. Filmen om hans første atlantehavsflyvning i 1927 får premiere på KDA's fødselsdag den 20. januar.

Året efter var selskabet vært for den årlige FAI kongres, som afholdtes i København med præsidenten for FAI, grev *de la Vaulx* i spidsen. Samme år var også nordmanden *Tryggve Gran* og lederen af den svenske *Nobile*-undsætningsekspedition, kaptajn *Thornberg* selskabets gæster. 1930 blev et livligt gæsteår. Den italienske luftskibskonstruktor, general *Nobile* kom til Danmark for at holde foredrag. Det samme gjorde den tyske luftskibsfører, kaptajn *Flemming*, som fortalte om sine farter med »Graf Zeppelin«. Den svenske journalist *Stubbendorff* holdt foredrag om fundet af *Andree*-ekspeditionens rester, den norske flyver kaptajn *Riiser-Larsen* talte om sine flyveekspeditioner til det nordlige og sydlige Polarhav, og tyskeren *Fritz Morzik* fortalte om sine flyvninger.

De følgende år havde selskabet besøg af den tyske flyver *von Gronau*, som fortalte om sin jordomflyvning — og så modtoges danskeren *Højris* efter sin berømte flyvning over det nordlige Atlanterhav sammen med tyskeren *Hillig*. Det blev en stor fest. I 1932 gæstedes Danmark af den første, der havde været oppe i stratosfæren, professor *Piccard*, som var inviteret hertil af dagbladet *Politiken*, og året efter kom luftskibsføreren, dr. *Eckener* hertil som *Berlingske Tidendes* gæst.

Blandt gæsterne har også været sådanne navne som den engelske australiensflyver *Bert Hinkler*, nordmanden *Roald Amundsen*, dansk-amerikaneren *John M. Larsen*, tyskerne *Elly Beinhorn* og *Fritz Stamer*, og den norske atlantehavsflyver *Thor Solberg*, hvorimod en stort anlagt modtagelse af *Charles Lindbergh* og frue, da de i 1933 kom flyvende via Grønland, blev en eklatant fiasko, da *Lindbergh* nægtede at lade sig hylde.

☆

Men mange, mange andre kendte navne har været selskabets og senere aeroklubbens gæster i løbet af de mange år, der er gået. Årene efter den anden verdenskrig har aeroklubben budt velkommen til mange kendte navne fra udlandet og herhjemme fra, som har glædet medlemmerne med deres interessante foredrag. Blandt disse kan f.eks. nævnes *Lord Douglas* og *Neville Duke*.



# Hvor har KDA boet?

FRA KLØVERMARKEN TIL ØSTERBROGADE

Lige fra selskabets første år har man været klar over, hvor vigtigt det var, at medlemmerne havde et samlingssted, hvor bl.a. bøger og tidsskrifter var fremlagt, og så tidligt som i sommeren 1909 lykkedes det efter forhandling med formanden for ingeniørforeningen, professor *Steenberg*, at få oprettet en „læsestue“ på Polyteknisk Læreanstalt.

Allerede året efter kunne der flyttes til egne lokaler. Det var umiddelbart efter Kløvermark-Aerodromens tilblivelse, da Aeronaustisk Selskab havde påtaget sig den sportslige kontrol m.m. med alle flyvninger, og da krigsministeriet havde givet sin tilslutning til, at selskabet den 4. juni 1910 afsluttede en kontrakt med det konsortium, som ledede aerodromen, på så gunstige vilkår, at der kunne bygges et klublokale. Selskabets bibliotek blev samme år overført til de nye klublokaler.

Da „Aerodromen“ likviderede i 1913, måtte klublokalerne på Kløvermarksfælleden imidlertid opgives, men takket være general-konsul *Ludvigsen*'s initiativ lykkedes det at få et arrangement med Kongelig Dansk Automobil Klub (KDAK) om fælles lokaler på Paladshotellet. Aeronaustisk Selskab bidrog med 400 kr. om året til dækning af udgifterne.

Fælleslokalerne med KDAK fraflyttedes dog efter et par års forløb — „efter venskabelig overenskomst“ hed det, men egentlig vist nok fordi de unge og muntre flyvere lavede lidt for meget spræl. Sådan står der i hvert fald i beretningen fra den periode. Det lykkedes ikke at finde noget passende klublokale i årets løb, og derfor blev biblioteket flyttet til selskabets kontor i Ameliegade 34, d.v.s. til kassereren, overingeniør *Holtermann*, der velvilligst stillede sine kontorer til rådighed.

Nu havde medlemmerne ikke mere noget modelokale, men kun adgang til et bibliotek — og derved blev det i de år, der nu fulgte.

Da overingeniør *Holtermann* trådte ud af bestyrelsen, flyttedes kontor og bibliotek i 1927 til lokalene på Christiansborg, hvor

Efter at have haft læsestue på Polyteknisk Læreanstalt flyttede selskabet i 1910 til et klublokale på Kløvermarken.



den daværende luftfartskommission velvilligst gav kontor og bøger husly, og sådan var forholdene, indtil 1. februar 1935, da der atter måtte skiftes tilholdssted. Denne gang var det selskabets nye kasserer, direktør *Aug. Gihm*, som stillede sine kontorer i Amaliegade 33 til rådighed for biblioteket.

Men intet varer evigt. Biblioteket måtte ud igen, og nu fandt selskabet atter husly hos KDAK, først på Vesterbrogade, derefter i Dagmarhus og senere i Nørre Farimagsgade 3-5.

Den foreløbig sidste flytning skete i 1953, da aeroklubben flyttede ind i sine nuværende lokaler på Østerbrogade 40, hvor der er ideelle forhold både for kontor og bibliotek med tilhørende læsesal.

## Vort bibliotek

PÅ et meget tidligt tidspunkt af sin tilværelse oprettede selskabet det bibliotek, der stadig er et væsentligt aktiv for medlemmer af alle kategorier.

Det skyldte i væsentlig grad den flyveinteresserede *Bendt Rom* sin tilblivelse og voksede støt og sikkert og fulgte med selskabet rundt på dets forskellige hjemsteder i København gennem årene.

Idag omfatter det ca. 2000 bind af såvel bøger som indbundne tidsskrifter. Netop for-



Søren Severinsen med to passagerer, til venstre Bendt Rom, der startede KDA's bibliotek, var en af vore første modelflyvere og i mellemkrigsårene KLM-propagandachef i Danmark.



Siden 1953 har KDA haft til huse på Østerbrogade 40 i København. Til venstre ses generalsekretærens kontor, der også bruges til receptioner, kursus o.lign.

KDA's bibliotek omfatter ca. 2000 bind om flyvning og søges meget af medlemmer i hovedstadsområdet, mens medlemmer ude i landet får bøgerne tilsendt.



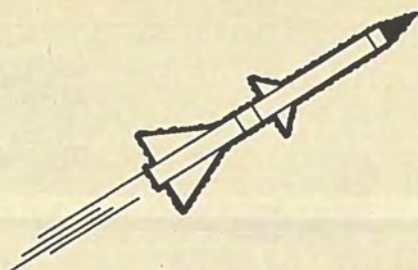
di man så tidligt kom i gang med det, indeholder det meget værdifuldt materiale til belysning af flyvningens fantastiske udvikling gennem det 20. århundrede.

I de senere år har man i mindre grad anskaffet højere teknisk litteratur, som kun interesserer de færreste af medlemmerne, men i stedet bestræbt sig på at anskaffe de mere almenne bøger og blade, som interesserer hovedparten af medlemmerne, og et stigende udlån vidner om, at dette er den rigtige linie.

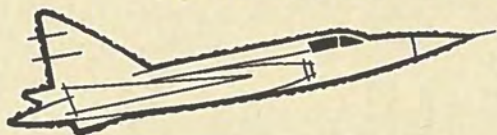
I det smukke lokale i generalsekretariatet på Østerbrogade, hvor også bestyrelsesmøder og rådsmøder afholdes, kan man i kontortiden udsøge sig bøger og studere de nyeste tidsskrifter (som først lånes ud efter indbindingen), men også de mange hundrede medlemmer rundt om i landet, hvad enten det er model-, svæve-, motorflyvere, typeentusiaster eller simpelthen flyveinteresserede, kan skrive og få tilsendt bøger.

Desværre har vi i nogle år savnet et samlet katalog, som der ikke har været råd til at trykke. Men det er et af KDA's ønsker til fødselsdagen, at det skal lykkes i år at skaffe det nødvendige beløb til dette formål.

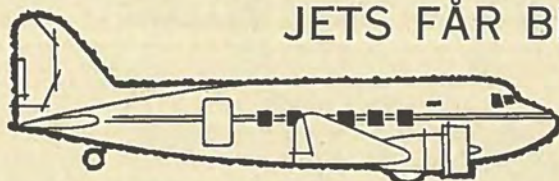




RAKETTER FÅR BRÆNDSTOFSYSTEMER



JETS FÅR BEDRE BREMSER



TRANSPORTPLANER FÅR VÆGTBESPARELSER



SPORTSMASKINER FÅR SERVICE



LUFTFARTØJER FÅR ISBESKYTTELSE



INGENIØRER FÅR DE RIGTIGE SVAR

**FRA**



THE GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S · AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø · TRIA 4115





Comet 4 de Havilland jetliner.

# LUCAS i luftfartens tjeneste

Lucas leverer elektriske anlæg og gasturbine-udstyr til størsteparten af den britiske fly-industri.

LUCAS' erfaring i udvikling og produktion af disse anlæg er grundlaget for den kvalitet og præcision, der kendetegner alle LUCAS produkter.

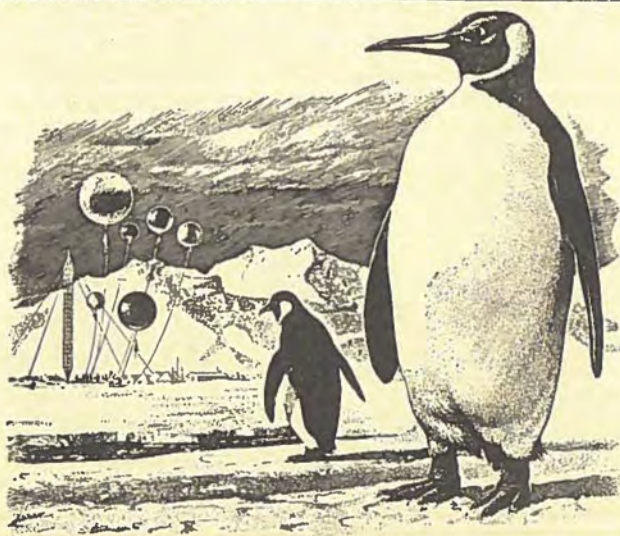


De verdensberømte LUCAS batterier fremstilles til ethvert formål. F. eks. fly-batteri i type J0102, 12 Volt. 40 amp/timer. Vægt 24 kg.



ELEKTRISKE ANLÆG OG BRÆNDSTOFUDSTYR TIL JETTURBINER

AXEL KETNER - VORDINGBORGGADE 6-8 - KØBENHAVN Ø



## Hvorfor skulle videnskaben flytte til Sydpolen?

Tid og penge investeret i nyt og sindrigt elektronisk udstyr, om hyggeligt udviklet af specialister indenfor mange videnskabsområder, ville være bortkastet, hvis dette udstyr ikke kunne afprøves under de mest forskelligartede betingelser. Radiosendere til flyvemaskiner, for eksempel skal være lige pålidelige i tropernes fugtige hede og i Antarktis gølle kulde. Det skal også laboratorieapparater og røntgen-udstyr. Men skulle videnskabsmænd og teknikere derfor føre hele deres udstyr med sig til tropene eller til Sydpolen for at kontrollere deres arbejdsresultater. Selvfølgelig ikke! Philips stiller moderne prøvelokaler til rådighed for sine forskere, hvor alt udstyr kan underkastes de strengeste prøver under de forskellige betingelser, der spænder fra hed tropisk em til bidende tør antarktisk kulde.

Dette er blot et eksempel på hvordan hos Philips arbejdes i teamwork med dette ene formål: pålidelighed og kvalitet.

# PHILIPS





## SEKRETARIATET

Hvordan selskabets sekretariat virkede, til generalsekretariatet blev oprettet for en halv snes år siden.

**A**LLEREDE i efteråret 1909 skønnede selskabets bestyrelse, at arbejdet var vokset så meget, at medhjælp var tiltrængt, og i november måned blev det vedtaget at engagere en lønnet sekretær mod det beskedne honorar af 300 kroner årligt. Hvervet blev overdraget intendant i hæren *Hjort-Hansen*.

Engagementet varede imidlertid ikke ret længe, fordi selskabets slunkne kasse ikke kunne afse penge til lønnet medhjælp, og således var forholdene i mange år. I en periode midt i tyverne varetog kaptajn *Alf Brun* hvervet som ulønnet sekretær udenfor bestyrelsens kreds.

Men i maj 1927 ændredes forholdene. Der bliver pustet nyt liv i selskabet, nye mænd kommer til, og nye ideer praktiseres.



Frk. Else Klein var sekretær i selskabet fra 1927 til 1935. Hun var samtidig ansat i ministeriet for offentlige arbejder og virkede stadig i luftfartsdirektoratet.



Fru Gudrun Krebs var sekretær i selskabet fra 1935 til sin død i 1952.

Den større effektivitet medførte, at frk. *Else Klein*, der var ansat i Ministeriet for offentlige Arbejder, knyttet til selskabet som lønnet — ganske vist med en uhyre beskedne løn (50 kr. om måneden) — sekretær for bestyrelsen. I denne egenskab var frk. Klein til uvurderlig hjælp, ikke blot for bestyrelsen, med også for medlemmerne, takket være sin store elskværdighed, hjælpsomhed og utrættelige tjenstvillighed.

Og sådan var det indtil selskabet i februar 1935 måtte fraflytte lokalerne på Christiansborg, hvor det en årrække havde nydt så megen gæstfrihed. Ved samme lejlighed måtte selskabet antage en ny sekretær, der skulle forestå alt kontorarbejde, og det blev fru *Gudrun Krebs*, enke efter DDL's direktør K. Krebs, som var afgået ved døden i oktober 1934.

Fru Krebs var ene om kontorarbejdet lige til 1945, da nyorganisationen medførte oprettelsen af et generalsekretariat til varetagelse af de mange nye opgaver, som nu kom

til. Men i al den tid og lige til hendes død i marts 1952, havde skiftende bestyrelser lært at værdsætte fru Krebs for hendes trofasthed og loyalitet overfor Aeronautisk Selskab.

I denne forbindelse skal også nævnes, at afdøde luftfartsinspektør *Sv.-A. Dalbro*, der var medlem af bestyrelsen i en længere periode under krigen 1939—45, virkede som generalsekretær og udrettede et meget stort og påskønnelsesværdigt arbejde.

### Det begyndte i flyveklubberne —



Gunnar Toftager-Larsen



Efter lidt modellflyvning begyndte luftkaptajn *GUNNAR TOFTAGER-LARSEN* i 1936 at dyrke svæveflyvning i Køge Svæveflyveklub og fortsatte senere i Ringen og Sportsflyveklubben. Han har C nr 10 og S nr 9, samt sølv-diplom nr 13.

Af uddannelse var han automekaniker, og en overgang fungerede han som hjælpemekaniker i Sportsflyveklubben på Lundtofte. Her lærte han også at motorflyve, fik A i 1947 og B i 1949, hvor han fløj en del rundflyvning.

I juni 1949 blev han ansat i DDL som linkinstruktør, kom på pilotkursus i februar 1951, og idag flyver han på New York som kaptajn på DC-7C og DC-6B.

»Det har absolut haft betydning for mig at være begyndt i flyveklubberne«, udtaler han til FLYV. »Her får man fat i meget af det grundlæggende på et tidligt tidspunkt og får lært noget af teorien. Teorien var dog en af vanskelighederne for mig, da jeg kom på pilotkursus, for jeg er født på landet og har blot almindelig folkeskoleuddannelse. Især kneb det med matematik, men her fik jeg hjælp af en af kammeraterne i flyveklubben, og ved at gå på kursus, f.eks. for at lære sprog, har jeg indhentet, hvad jeg manglede.«

Vi kan sluttelig tilføje, at på et helt andet felt begyndte det også for ham i flyveklubben — her traf han nemlig sin kone, der var svæveflyver i Århus-klubben.

## Vore tidsskrifter

FLYV's forgængere og kolleger

**D**ET første medlemsblad, selskabet fik, hed »Luftpost«. Det udkom i maj 1911 og var et lille illustreret blad på 32 sider, redigeret af *H. C. Ullidtz* og *Jens Ervø*, men fortsatte ikke.

I oktober samme år blev Dansk Automobil Klub's blad »Auto« også organ for selskabet. Det kom først hver 14. dag, senere hver uge og var medlemsblad i hvert fald til 1919, de første år med dav. premierløjtnant *H. C. Ullidtz* som ansvarlig for flyvestoffet.

Fra januar 1921 gik man derimod over til det konkurrerende blad »Motor«, Forenede Danske Motorejeres ugentlige udkommende blad, og her stod dav. direktør *John Foltmann* for flyvestoffet.

I 1923 fik selskabet imidlertid atter eget eget organ. Det hed »Luftens Erobring« og udkom i ti numre, redigeret af selskabets sekretær, kaptajn *Alf Brun*. Det var på 16 sider, uden illustrationer og annoncer.

I 1925 fik man påny et organ. Det var dog fortrinvis et motorblad, kaldet »Motor Mandens Magasin«, redigeret til september af løjtnant *John Foltmann*. Det kom hver 14. dag, var på 20 sider med illustrationer og annoncer og i stort tidsskriftformat.

Efter at direktør *Tyge J. Rothe* var blevet formand i 1927 og havde gennemført den vellykkede udstilling samme år, tog man fat på at skabe et rigtigt flyvetidsskrift.

Og i juni 1928 så første nummer af FLYV dagens lys under redaktion af *D. la Cour* og *J. Foltmann* og udgivet af August Bangs Forlag (Eivind Christensen). Førstnævntes navn forsvandt i maj 1930. I 1936—37 forsøgte man en popularisering af det hidtil mere fornemme og diskrete tidsskrift. Der kom flere billeder og anden opsætning, og orlogskaptajn *Kay Jungersen* blev knyttet til bladet og tog sig især af flyvesporten. I 1945 var *Poul Westphall* redaktionssekretær, i 1946 en kort overgang *O. Thuelund*, og fra december 1946 har *Per Weishaupt* varetaget denne post.

Siden 1949—50, da selskabet blev til KDA, har KDA og FLYV således haft samme daglige ledelse, hvorved bladet mere direkte har kunnet fungere som talerør for aeroklubben.

Foruden talrige klub- og foreningsblade, herunder »Aviatik, Dansk Aviatisk Forenings Medlemsblad«, der udkom i 1911—12, såvel duplikerede som trykte, har vi her i landet haft følgende tidsskrifter om flyvning i handelen: »Flyvebladet«, udgivet af Berlingske Tidende 1939—40, »Luftsport« 1944—47, begyndt som modellflyvetidsskrift i 1941 og det meste af tiden udsendt af Dansk Modellflyve Industri og fra 1952 har SAS-ungdomsbladet »Vi flyver« og fra 1955 militærtidsskriftet »Flyvevåbnet« suppleret FLYV's arbejde for her i landet at virke oplysende om flyvningsudvikling.





I tøjhuseet findes bl.a. marinens og hærens første flyvemaskiner, »Glenten« og B & S-monoplanet.

## HVORNÅR FÅR VI ET DANSK LUFTFARTSMUSEUM?

**L**IGE fra selskabets første år ivrede overingeniør *Carl Holtermann* energisk for, at der på Aeronautisk Selskabs initiativ burde oprettes et luftfartsmuseum, og tanken vandt også bifald, hvor gang den blev drøftet. Men desværre kom der aldrig noget virkeligt positivt ud af det. Alle var enige om, at ideen burde føres ud i livet — men ingen kunne anvise, hvor pengene skulle komme fra. Og penge skulle der visseligen til for at skabe den eller de bygninger, som skulle rumme et luftfartsmuseum. Der skulle jo plads til, og det var dyrt.

### Begyndelsen til et luftfartsmuseum skabes i mellemkrigsårene

Sideordnet med Aeronautisk Selskabs bestræbelser forsøgte man fra anden side at bevare noget af det gamle flyvemateriel, og takket være en vågen forståelse for hele sagen fra Marinens Flyvevæsenets side, og især fra daværende marineingeniør *M. P. Eskildsen*, selskabets senere formand, lykkedes det i årene op til den anden verdenskrig at skabe et veritabelt flyvemuseum, som havde til huse i en af de gamle magasinbygninger i Qvinti Lynette på Refshalevej. Heri samledes lidt efter lidt en hel del af flyvevæsenets tidligere materiel, både flyvemaskiner i fuld størrelse, motorer, tilbehør og modeller. Her var bl.a. en flyvebåd af »Mågen«-typen, marinens første flyvemaskine, det af *Robert Svendsen* byggede, farman-lignende biplan, en Dankok-jager, og mange flere værdifulde genstande. Offentligheden kendte desværre så lidt til det, fordi det faktisk var et lukket område for offentligheden i almindelighed.

Her var i virkeligheden det solide grundlag for et dansk luftfartsmuseum, og det hele ville vel også have udviklet sig i den retning, hvis ikke Danmark var blevet besat af tyskerne i april 1940. På det tidspunkt gjaldt det om at redde hvad reddes kunne, fordi tyskerne forlangte, at al flyvemateriel skulle ødelægges — med mindre de selv kunne bruge det.

Til alt held lykkedes det flyvevæsenet at redde det meste af flyvemuseets indhold og at få genstandene transporteret bort fra det militære område, hvor de befandt sig.

Ved ESSO's hjælp blev det hele kørt ud til firmaets lagerplads ved Tuborg havn, og her stod det under alle krigsårene — uden at der var lejlighed til at få det hverken passet eller tilset, og det gnavede selvfølgelig på det.

### Aeroklubben redder de gamle maskiner fra undergang

Da det efter krigen blev nødvendigt at flytte sagerne, for at benzinselskabet selv kunne få plads i sine lagerrum, lykkedes det ved aeroklubbens mellemkomst — og især ved ingeniør *Leif Prytz's* energiske indsats — at få det meste anbragt i en utæt hangar, som tyskerne havde efterladt på den sydlige del af Københavns lufthavn, Kastrop, og her stod det i flere år og var langsomt ved at gå til grunde.

Så skete det imidlertid, at aeroklubbens generalsekretær kom i kontakt med den nye formand for udvalget til skabelsen af et teknisk museum, professor *Weber* ved Danmarks tekniske højskole, og denne var lige så interesseret som aeroklubben i, at man søgte at bevare det mest mulige flyvemateriel for et kommende specialmuseum. Efter nogle forhandlinger mellem aeroklubben og professor *Weber* enedes man om at tage i lufthavnen for — som man siger — at se på stumperne. Her mødtes fra aeroklubben civilingeniør *Leif Prytz* og kaptajn *John Foltmann* med professor *Weber* og direktøren for tøjhuseet, oberstløjtnant *Jørgen Poulsen*, og dette møde gav et strålende resultat. Da hverken aeroklubben eller teknisk museum i en overskuelig fremtid kunne påtage sig at opbevare de gamle flyvemaskiner på en betryggende måde, tilbød oberstløjtnant *Poulsen* beredvilligt, at tøjhuseet ville påtage sig opbevaringen, når blot det forskellige museumsgenstande blev sat i forsvarlig stand. Det sidste klarede ingeniør *Leif Prytz* med det resultat, at tøjhuseet i begyndelsen af januar 1954 kunne indbyde til indvielsen af en afdeling om luftfart.

Tøjhuseet var i forvejen i besiddelse af en flyvemaskine, nemlig den danske hærs første flyvemaskine, det af ingeniørerne *Berg* og *Storm* i 1910 konstruerede B-S monoplan, som var udstyret med en 30 hk luftkølet, trecylindret motor, konstrueret af danskeren *Niels Petersen*, også kaldet »motordoktoren«.

Som nyerhvervelse fik museet nu følgende typer, som alle var blevet istandsat ved flyvetropperne foranstaltning:

Biplanet »Glenten«, bygget af *Robert Svendsen* i 1912, »Mågen 2«, en fransk flyvebåd, som Marinen havde købt i 1913/14, *Avro 504 N*, en engelsk type fra 1921, og en *Hawker Dankok* jager fra 1925.

### To værdifulde nyerhvervelser

Da aeroklubben i 1956 fejrede 50-året for *Ellehammers* første flyvning den 12. september 1906, lykkedes det at skaffe tøjhuseets »luftfartsafdeling« to nyerhvervelser, som blev et meget værdifuldt supplement til de bestående udstillingsgenstande.

Aeroklubbens generalsekretær henvendte sig til *Dansk Esso's* administrerende direktør, *E. Norby Nielsen*, med anmodning om økonomisk støtte til en rekonstruktion af den flyvemaskine, som *Ellehammer* anvendte til sin flyvning den 12. september 1906, samt til istandsættelse af et *Ellehammer*-monoplan fra 1909. *Dansk Esso* erklærede sig uden betænkning parat til at betale, hvad det kostede at genopbygge de to flyvemaskiner, og i løbet af 1956 blev de indlemmet i tøjhuseets »luftfartsafdeling«.

Forinden havde de to flyvemaskiner været et led i en *Ellehammer*-udstilling, som KDA ved hjælp af SAS havde arrangeret i Rådhushallen i København, og: derefter havde de ved KDA og *Esso's* hjælp været sendt til udstillinger i Ålborg, Esbjerg og Odense, hvor henholdsvis Flyveklubben Aviator, Vestjysk Flyveklub og Odense Flyveklub var arrangører.

### Teknisk museum

Det endelige bestemmelsessted for alle de gamle flyvemaskiner m.m. skulle være et kommende teknisk museum, og såvel formanden for museumsudvalget, professor *Weber*, samt direktøren for tøjhuseet, oberstløjtnant *Jørgen Poulsen* er enige om at det kommende tekniske museum ville være det rigtige sted for opbevaringen af al det materiel, som har været med til at skabe dansk flyvnings historie.

Men — planerne for det nye tekniske museum, som er planlagt at skulle opføres ved Østerport station i København, omfatter desværre ikke plads hverken til opbevaring eller udstilling af noget flyvemateriel. Museet vil blive bygget uden at være stand til at vise den vældige tekniske udvikling, som er foregået med flyvemaskinen i det sidste halve århundrede.

Det er kedeligt at måtte konstatere dette, og der er kun en ting at gøre: Tanken om at skabe et luftfartsmuseum må ikke opgives, hvad enten det nu skal være et selvstændigt museum eller en del af et andet museum. Det er slet ikke det afgørende. Nej, det vigtigste er, at der skabes mulighed for at vise vore efterkommere, hvordan luftfartens tekniske udvikling har formet sig.

Derfor må tanken om oprettelsen af et luftfartsmuseum stadig holdes vedlige.





# FLYVEVÅBNET

## ANTAGER FLYVERE

*gratulerer*  
*K.D.A.*  
*i anledning af*  
*50 års jubilæet*

I februar 1959 afholdes optagelsesprøver for aspiranter til nyt flyverhold.

Ansøgningsfristen udløber den 30. januar, men træningskommandoen modtager gerne Deres ansøgning straks. Optagelsesprøverne, der varer en uge, afholdes i København. Deres rejse betales, og opholdet er gratis.

### Ansøgningsbetingelser:

1. Et upåklageligt helbred, fuld synsstyrke på begge øjne (6/6) og naturlig farvesans
2. Alder: Fyldt 18, men ikke 23 år.
3. Må ikke være straffet.

4. Studentereksamen, realeksamen, evt. mellemkole eller folkeskole med dokumenteret supplerende uddannelse i dansk, engelsk, matematik og fysik svarende til realklassens pensum.
5. Højde: 163—188 cm.

### Befalingsmænd og menige,

der har gennemgået mindst 3 mdr.s rekrutuddannelse, og som iøvrigt opfylder ansøgningsbetingelserne og består optagelsesprøverne, skal møde den 6.-4. 1959 og påbegynder straks flyvetræningen. De øvrige antagne møder samme dag på den militære forskole.

Træningskommandoen gør iøvrigt opmærksom på, at der påregnes afholdt optagelsesprøver 4 gange årligt, nemlig i februar, maj, august og november. Ansøgere vil således kunne vælge det tidspunkt, der passer dem bedst med hensyn til eksamen, læretid eller anden uddannelse.

Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til:

### TRÆNINGSKOMMANDOEN

FLYVESTATION VÆRLØSE · TLF. 97 20 00, LOK. 410



EJNAR SELIGMANN

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

**CARL JACOBSENS**  
**VINHANDEL**

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø



WATER FOR OXEN ·  
· WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA





## Da DKDAS blev til KDA



**E**N væsentlig ændring i selskabets struktur skete i 1950, da nye love blev sat i kraft efter at være vedtaget i 1949. Fire års arbejde var gået forud.

Årsagen var, at man ønskede at samle hele den private flyvning i én organisation i stedet for gennem selvstændige unioner, der var tilsluttet selskabet. Det var indlysende, at en enhed var mere rationel og langt stærkere.

I den forholdsvis uvrirksomme tid under krigen, hvor unionerne var gået stærkt frem i medlemstal, havde man indgående diskuteret mulighederne for en bedre organisation. Forud herfor havde selskabet efter et motorflyverstormløb før krigen bøjet sig for unionernes ønske om større repræsentation i hovedbestyrelsen, men det var kun en foreløbig ordning.

Voldsom gang i diskussionen bevirkede en kronik »Samling om flyvesagen« i Politiken i oktober 1944. Den var på eget initiativ skrevet af selskabets generalsekretær, dav. overflyveleder *Sv.-A. Dalbro*. Han gik ind for enhedsklubber i byerne og klubbernes direkte tilslutning til selskabet efter svensk mønster.

### Problemet enhedsklubber

Der var langt fra enighed om, hvorvidt enhedsklubber var den bedste løsning. I teorien så det godt ud, men hvordan i praksis? Tiden har givet skeptikerne ret. Vi har prøvet både store og små enhedsklubber her i landet, men de tre kategorier er for forskellige, og administrationen bliver for vanskelig.



Direktør Einar Dessau har været medlem lige fra selskabets første år, var en af vore første svæveflyvere, blev privatmotorflyver efter krigen, var formand for lovudvalget og er næstformand for KDA.

Der blev imidlertid arbejdet videre både på forsøget med enhedsklubber i praksis og med forslag til en ændring af hovedorganisationen. På selskabets generalforsamling i 1946 fremsatte lrs. *Børge Moltke-Leth* et forslag til ændrede love efter svensk mønster. Det blev ikke krævet behandlet, men der blev nedsat et lovudvalg med direktør *Einar Dessau* som formand og repræsentanter for alle interesserede parter, og så tog man for alvor fat på arbejdet.

Dette strakte sig gennem talrige møder over flere år. Der var enighed om, at det svenske forbillede ikke helt passede for danske forhold. Det demokratiske selvstyre, man nu i en årrække havde haft inden for unionerne, skulle bevares ved hjælp af repræsentantskaber og råd for de tre luftsportsgrene.

Efterhånden fandt udvalget ind til den organisationsform, vi kender idag. Det havde sine vanskeligheder, især fordi der inden for motorflyvernes rækker ikke var enighed. Motorflyvernes repræsentation i udvalget skiftede flere gange og dermed synspunkterne.

### Lige ved at falde i 1948

Ved generalforsamlingen i 1948 udtalte formanden, ingeniør *M. P. Eskildsen*, at der nu forelå et lovforslag, men at bestyrelsen ville henlægge det, da statsstøtte måtte være en forudsætning, idet selskabets økonomi ikke kunne bære de øgede administrationsomkostninger.

Fra forsamlingen blev der imidlertid gjort gældende, at administrationsomkostningerne snarere måtte blive mindre end under den daværende spredte organisation. Lovudvalget genoptog arbejdet, bestyrelsen forelagde forslaget i 1949, hvor det blev vedtaget på to generalforsamlinger — så godt som enstemmigt. Og efter et overgangså, hvor der blev oprettet overenskomster mellem Kongelig Dansk Aeroklub, som selskabet nu havde ændret sit navn til, og de enkelte klubber, og hvor de tre unioner ved en række nødvendige møder ophævede sig selv, kom den nye organisationsform i fuld kraft i 1950.

### Den nuværende organisation

Efter denne består medlemmerne af to hovedkategorier, personlige medlemmer og organisationsmedlemmer.

De personlige medlemmer indmelder sig individuelt og vælger på generalforsamlingen 6 af hovedbestyrelsens 13 medlemmer. Organisationsmedlemmer er medlemmerne af samtlige tilsluttede flyveklubber. Disse klubber sender repræsentanter til et årligt repræsentantskabsmøde for hhv. model-, svæve- og motorflyveklubberne, hvor der vælges tre råd à 5 medlemmer. Hvert af rådene udpeger to af sine medlemmer til hovedbestyrelsen. Hermed er vi oppe på 12. Det 13. medlem udpeges af direktøren for statens luftfartsvæsen, idet man gerne vil have nær kontakt med luftfartsmyndighederne.

Er man interesseret i en eller flere af grenene model-, svæve- og privatmotorflyvning, bliver man medlem af en eller flere af disse klubber og dermed organisationsmedlem en eller flere gange (og betaler kontingent og får stemmeret herefter).

Motor-, svæve- eller modelflyvesager behandles af de tre råd, og kun principielle sager eller sager af fælles interesse bliver behandlet i hovedbestyrelsen.

Mange organisationsmedlemmer er samtidig personlige medlemmer, fordi de som helhed interesserer sig for flyvning og gerne vil have indflydelse på valget af de seks personligt valgte bestyrelsesmedlemmer.

Det er imidlertid ikke tanken, at man derigennem skal søge at fremme en speciel fraktions interesse. Blandt de personligt valgte bestyrelsesmedlemmer tilstræbes det at have repræsentanter for flyvevåben, SAS, de øvrige erhvervsflyvevirksomheder etc., og det er meget praktisk, at man blandt de personligt valgte har en neutral formand, der ikke kan beskyldes for at fremme særinteresser.

Mens man i gamle dage af og til kunne få det indtryk, at medlemmerne var til for bestyrelsens skyld, så har KDA nu længe i praksis bevist, at det er medlemmernes organisation — et serviceorgan, som inden for mulighedernes grænser skal gøre alt for at varetage sine medlemmers fælles interesser, hvad enten det drejer sig om modelflyvning, svæveflyvning, motorflyvning eller simpelthen flyveinteresse som sådan.

## Luftfartslovgivning

Som den halvofficielle myndighed, Aeronautisk Selskab var, interesserede den sig lige fra starten for, hvordan der kunne skabes en ensartet lovgivning for luftfart, fordi flyvemaskinen jo før eller senere ville komme til at flyve over landegrænserne. I første række var det navnlig fælles skandinaviske luftfartsregler, det gjaldt om at få indført, uden at en større helhed derved tabtes af syne. Så tidligt som 1909 deltog overretsassessor *C. E. Cold* som Danmarks repræsentant i en international konference om luftret, der afholdtes i Paris, og ved et senere foredrag for selskabets medlemmer fortalte overretsassessor Cold om denne første store begivenhed indenfor luftfartslovgivningen.

Konferencen førte dog ingen positive resultater med sig, og verdenskrigen 1914—18 bidrog heller ikke til at fremme det internationale luftfartsretlige samarbejde. Henimod krigens slutning tages problemet imidlertid op på ny. »Svenska aeronautiska Sällskapet« indbyder i foråret 1918 A.S. til at sende en delegation til Stockholm for at repræsentere Danmark ved den første nordiske luftfartskonference, og højesteretssagfører *Stein* bliver udpeget til delegationens formand.

Beretningen om konferencens forløb blev tilstillet de interesserede myndigheder, og allerede i juni måned samme år besluttes det at afholde den anden nordiske luftfartskonference i København om efteråret, og som juridisk sekretær blev antaget A.S. fuldmægtig, cand. jur. *Jung*.

Konferencen fandt sted den 12. december på Københavns Rådhus, og der mødte delegerede fra Sverige, Norge og Finland. Såvel Københavns magistrat som staten viste sig som gode værter for de fremmede delegerede. Navnlig havde ministeriet for offentlige arbejder vist Aeronautisk Selskab særlig interesse ved at lade generalsekretær *Holtnagel-Jensen* og fuldmægtig *Knud Gregersen* deltage i konferencen.

På dette tidspunkt var man blevet helt klar over, at Aeronautisk Selskabs officielle og dominerende stilling på mange områder — også det militære — var tabt for stedse. Noget lignende fandt jo også sted i de andre lande, og det viste sig da også senere, at den tredje nordiske luftfartskonference måtte opgives, fordi de respektive statsmyndigheder allerede havde taget affære og var i fuld gang med at fastsætte love og regler for al luftfart.





# Se den nye ARGOSY!

VERDENS FØRSTE TURBINEDREVNE FRAGTLUFTBUS OVERTAGER  
ET BERØMT NAVN INDENFOR TRAFIKFLYVNINGEN



I den britiske flyvnings historie findes nogle særlig berømte navne: flyvemaskiner som indskrev deres navn på himlen og hjalp med til at fremme luftfartens udvikling.

Et af disse navne er ARGOSY — den første civile flyvemaskine, der blev bygget af Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. så langt tilbage som i 1926. Den skabte historie som værende det første kommercielle luftfartøj, der var rentabelt for et luftfartselskab, og som indviede Imperial Airways berømte Silver Wing middagsrute mellem London og Paris. Økonomisk drift blev muliggjort ved dens nemme vedligeholdelse, dens pålidelighed og dens lasteevne.

Den nye turbinedrevne ARGOSY, som skal ud på sin første flyvning i slutningen af indeværende år, er jetalderens efterfølger af den berømte navnefælle. Og ligesom

den gamle ARGOSY vil fragtluftbussen (kaldet AW 650) åbne en ny æra i luftbefordring. Det er et meget alsidigt luftfartøj. Det kan ikke alene medføre indtil 80 passagerer i en bekvem, tryktæt kabine ved en hastighed på 480 km i timen, men det vil også åbne et vældigt marked for luftfragt.

Den moderne ARGOSY kan medføre mere end tre gange så megen last som en Dakota, og den kan gøre det dobbelt så hurtigt og for de halve omkostninger.

## YDELSE:

MOTORKRAFT: 4 Rolls-Royce Dart.  
REJSEHASTIGHED: (14.000 o/m) 476 km/t.  
STØRSTE BETALENDE LAST: 12.247 kg.  
RÆKKEVIDDE MED 9.072 kg BETALENDE  
LAST: 2.575 km.  
STØRRELSE AF LASTRUM: 46 ft 8 in.  
(14,23 m) x 10 ft. (3,05 m),  
gulvareal 426 sq. ft. (39,6 m<sup>2</sup>).

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry, England  
Medlem af Hawker-Siddeley Aviation Division

**Argosy** — BRINGER OMKOSTNINGERNE VED LUFTFRAGT NED PÅ JORDEN

Repræsenteret i Danmark ved civilingeniør Mogens Hartung, Jens Kofodsgade 1, København K.



## SELSKABETS OG AEROKLUBBEN



Kommandør I. C. Tuxen



Kommandør C. F. Maegaard



Kommandør E. E. Andersen



Kommandør H. C. Gad



Direktør Tyge J. Rothe

### Formændene gennem 50 år

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Kommandør I. C. Tuxen       | 1909—1913 |
| Kommandør C. F. Maegaard    | 1913—1920 |
| Kommandør E. E. Andersen    | 1920—1924 |
| Kommandør H. C. Gad         | 1924—1927 |
| Direktør Tyge J. Rothe      | 1927—1933 |
| Civilingeniør G. Krebs      | 1933—1936 |
| Havnedirektør W. Laub       | 1936—1937 |
| Direktør N. K. Nielsen      | 1937—1940 |
| Oveingeniør M. P. Eskildsen | 1940—1949 |
| Direktør Hjalmar Ibsen      | 1950—     |



Indehaver af dansk flyvercertifikat nr. 2, K. Thorup



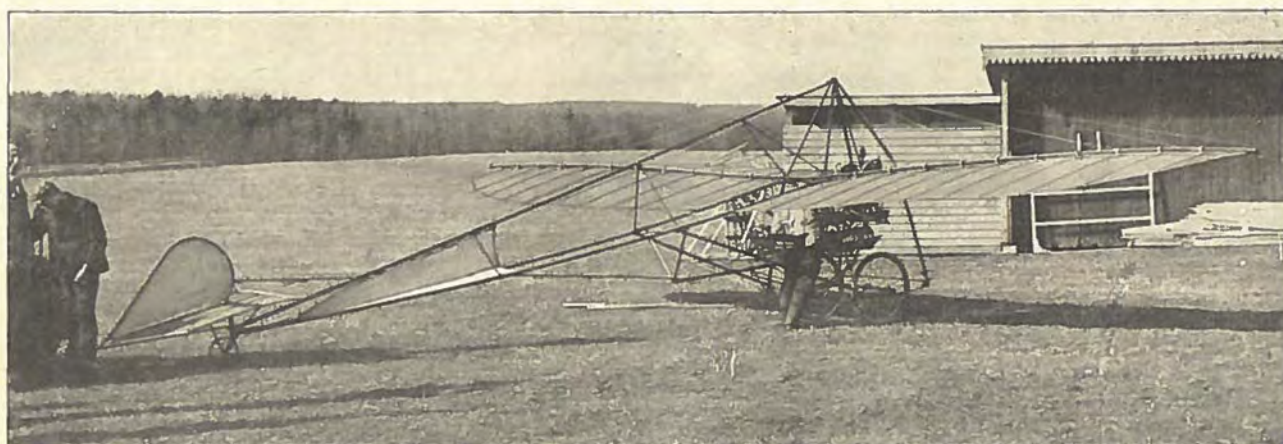
Alfred Nervø, der fik certifikat nr. 3 i 1910, vovede sig som den første fra Kipvermarken ind over selve København, idet han dog fulgte parkerne for en sikkerheds skyld.

### Æresmedlemmer

Direktør I. C. Ellehammer. †  
 Overingeniør C. Holtermann. †  
 Kommandør H. C. Gad. †  
 Direktør Tyge J. Rothe.  
 Ingeniør G. Krebs. †  
 Direktør O. Arnulf-Olsson, Sverige.  
 Oberst H. Enell, Sverige.  
 Direktør N. K. Nielsen.  
 General E. de Linder, Sverige. †  
 Assessor J. Sticker, Tyskland. †  
 General K. Amundson, Sverige. †  
 Kommandør C. F. Maegård. †  
 Direktør I. C. Tuxen. †  
 Kommandør E. E. Andersen. †



Direktør J. C. H. Ellehammer var et af selskabets æresmedlemmer.



Ellehammers model 1909, hvormed grev Moltke deltog i forsøgene på at komme først over Øresund i 1910.



## FORMÆND GENNEM HALVTREDS ÅR



Civilingeniør G. Krebs



Havnedirektør W. Laub



Direktør N. K. Nielsen



Overingeniør M. P. Eskildsen



Direktør H. Ibsen



Kong Frederik IX fornyede efter tronbestigelsen i 1947 aeroklubbens tilladelse til at føre betegnelsen Kongelig og har 1947 i mange år været protektor for Danske Flyvere. Kongen ses i flyvevåbnets uniform sammen med generalmajor C. Førslev.

### Ærespokalen

KDA fik af redaktør Leif B. Hendil til sin 40-årige stiftelsesfest den 20. januar 1949 overrakt en sølvpokal som gave fra Pressens Luftfartsmedarbejdere. Foruden aeroklubbens navn har pokalen indgraveret årstallene fra 1948 til og med 1957, idet det var tanken, at aeroklubbens bestyrelse hvert år i januar måned igennem 10 år skulle tildele denne sølvpokal som vandrepokal for et år til en dansk mand eller kvinde, der i det forløbne år havde gjort en særlig anerkendelsesværdig indsats for dansk flyvning eller luftfart.

Hvert år inden overleveringen er den nye indehavers navn blevet indgraveret ud for det pågældende årstal. Når Kongelig Dansk Aeroklub så den 20. januar 1959 fylder 50, vil pokalen gå tilbage til aeroklubben og bliver opbevaret i aeroklubbens arkiv eller i det danske luftfartsmuseum — når det er en kendsgerning — således at de 10 indehaveres navne bevares for eftertiden som en varig tak og honnør for den indsats, aeroklubben fandt at måtte påskønne.

De ti indehavere af ærespokalen har været:

- 1948: Kaptajn John Foltmann
- 1949: Civilingeniør Per Kampmann
- 1950: Generalmajor C. Førslev
- 1951: Direktør V. Kramme og civilingeniør K. G. Zeuthen.
- 1952: Luftkaptajn i SAS Povl Jensen
- 1953: Hs. Kgl. Højhed Prins Axel
- 1954: Redaktør Povl Westphal
- 1955: Direktør i SAS Viggo Rasmussen
- 1956: Generalmajor Tage Andersen
- 1957: Luftkaptajn i SAS Emil Damm.



Fra 40-årsjubilæet og ti år frem er den ærespokal, Pressens Luftfartsmedarbejdere skænkede KDA, uddelt til 11 kendte navne inden for dansk flyvning, herover til generalmajor Tage Andersen. Den skal på jubilæumsdagen returneres til aeroklubben og senere anbringes på luftfartsmuseet, når vi får et sådant.



En af efterkrigstidens største begivenheder var det første store rally, som KDA arrangerede i 1951. Der deltog 53 maskiner, der her ses i Odense.





## Fairey flyver det første lodret startende trafikfly

Fairey Aviation fortsætter sin succes og har nu bygget muligvis verdens vigtigste transportfly, Fairey Rotodyne.

Med 48 passagerer eller 4½ tons fragt om bord starter det lodret som en helikopter, og når det har opnået højde, flyver det fremad som et normalt dobbeltmotoret trafikfly.

Det er det mest anvendelige roterende-vinge luftfartøj i verden og det første, der, hvad driftsøkonomi angår, umiddelbart kan sammenlignes med fast-vinge luftfartøjer af op til 600 km rækkevidde.

Apteringen af Rotodyne's rummelige krop kan nemt indrettes til civil og militær anvendelse.

Motorkraften er to Napier Eland propel-turbiner med Fairey Tryk-Jets i rotorbladenes spidser til start og landing.

**FAIREY**

# *Rotodyne*

**48 passagerer - 300 km marchhastighed  
600 km aktionsradius.**

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX  
ENGLAND · AUSTRALIEN · CANADA



Det begyndte i flyveklubberne —

## Ingeniør i SAS

»Det har afgjort haft betydning for mig, at jeg begyndte i flyveklubberne under KDA,« udtaler lederen af undervisningsafdelingen hos SAS i Danmark, civilingeniør HENRIK MØLLER-NIELSEN på vor forespørgsel. »Ganske vist var jeg allerede drageekspert i de tidlige drengeår, flyveinteressert i skolen allerede i 1934—35, men det tog først fart, da jeg begyndte at blive modelflyver i 1936 og i 1937 sammen med SVEN WIELBANG og andre kendte modelflyvere var med i en af landets dengang førende klubber, Globus Aero Klub i Hellerup, hvor jeg var kasserer i 3 år.

I 1941 blev jeg medlem af PFG og var med til at bygge en SG-38, men studierne tog for meget tid, til at jeg nåede mere end de første hop, hvorimod jeg fortsatte med modelflyvning til 1943.

Jeg var også med på et af DALBRO's første teoriskolehold, og det førte til mere interesse for motorflyvningen, ligesom min hobby skabte interesse for teorien.«

Møller-Nielsen kom til DDL i 1947 og arbejdede i ingeniøraftdelingen med DC-4-modifikationer. Senere kom han på skole og over i instruktionsafdelingen. Fra 1952 til 1955 var han af ICAO udsendt som vedligeholdelses-instruktør hos det ætiopiske luftfartsselskab, og siden 1955 har han altså været hos SAS.



H. Møller-Nielsen i Addis Ababa i 1954.

# AEROKLUBBENS KONTINGENT

Aktive betalte det samme i 1909 som de personlige medlemmer i 1959.

**A**EROKLUBBENS nuværende årskontingent på 20 kroner er det samme, som de aktive medlemmer betalte i 1909!

Det er vist nok noget ganske enestående indenfor foreningslivet. Husk på, hvordan priserne på alt muligt er steget siden de paradisiske år før den første verdenskrig, hvor man trygt kunne se langt frem i tiden uden at skulle tænke på, at pengenes værdi blev mindre for hvert år, der gik.

Årskontingentet på 20 kroner svarer vel i dag til et kontingent på ca. 100 kroner. Derfor må man håbe, at alle aeroklubbens personlige medlemmer, som den dag i dag kun betaler et kontingent på 20 kroner om året, virkelig påskønner det store arbejde, der fra KDA-ledelsens side gøres for at skaffe de midler, der skal til for at få det hele til at løbe rundt, og vel og mærke på en så effektiv måde, at medlemmerne får meget mere for deres kontingent i dag, end de fik den gang, det i virkeligheden var fem gange så stort.

Men — KDA går som sagt ud fra, at det bliver påskønnet.

## Oprindelig aktive og passive medlemmer

I de love, der blev vedtaget på den konstituerende generalforsamling i 1909, vedtoges det, at selskabets medlemmer deltes i to grupper, aktive og passive.

For at blive aktivt eller passivt medlem af selskabet måtte vedkommende proponeres af 2 medlemmer og anerkendes af bestyrelsen. Kontingentet blev sat til 20 kroner årligt for aktive medlemmer og 10 kroner årligt for passive medlemmer.

Medlemmerne skulle have følgende for deres kontingent:

Aktive medlemmer havde ret til af selskabet at blive uddannet til ballonførere, når sådanne kursus måtte blive oprettet, at deltage i og overvære de af selskabet foranstal-

tede ballonopstigninger, forevisninger, udstillinger, foredrag m.v., samt til at benytte selskabets materiel til private opvisninger.

Passive medlemmer havde ret til at overvære de samme ballonopstigninger, forevisninger, udstillinger, foredrag m.v., som de aktive medlemmer. Alle medlemmer havde adgang til de af selskabet holdte tidsskrifter, bibliotek m.m.

## Da de aktive var passive

Apropos kontingentet i gamle dage. De 20 kroner om året for aktive medlemmer var den gang mange penge for adskillige mennesker, deriblandt langt størsteparten af de aktive flyvere. Derfor var man også vidne til det særsyn, at så og sige alle aktive flyvere stod som passive medlemmer af Aero-nautisk Selskab udelukkende for at spare de 10 kroner i kontingent om året.

Og sikkert og vist var det, at kontingentet på de 10 kroner for passive medlemmer var svært nok at hive ud af flyverne den gang. Den arme inkassator fra selskabet måtte høre på mange undskyldninger, når han præsenterede kontingentkvitteringen. Det blev nemlig opkrævet pr. inkassator, og ham lærte flyverne hurtigt at kende. Så såre han viste sig, blev der slået alarm — og så forsvandt alle de, der var medlemmer af selskabet. Men — det kunne selvfølgelig hænde, at en af dem ikke nåede at komme væk hurtigt nok. Og så kneb det med bortforklaringerne. Den stående undskyldning var, at de pågældende var bortrejst, og selv den, der blev spurgt, hævdede frimodigt, at han dagen forinden var rejst til Jylland.

Til at begynde med troede inkassatoren på alle de roverhistorier, men det gik selvfølgelig ikke i det lange løb. Selskabet skiftede inkassator gentagne gange, og så var det forbi med at gemme sig, når han — eller hun — kom. Det blev til sidst selskabet, der sejrede — og fik sit kontingent.

# LEGATET

for skandinaviske flyveres trængende efterladte

Den 2. skandinaviske flyveudstilling, som afholdtes i Tivoli i København i april 1919, blev både en publikummæssig og en økonomisk succes. Der blev et efter datidens forhold ret stort overskud, nemlig over 10.000 kr., og dette kom Aeronautisk Selskab til gode, idet udstillingskomitéen blev fritaget for at betale forlystelsesafgift af entréindtægten mod at lade hele overskuddet tilfalde velgørende formål, og det blev i dette tilfælde et legat for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterladte.

Legatet blev oprettet i 1919, og dets kapital bestod af 4% Østifternes Kreditforeningsobligationer, 11 serie, af et samlet pålydende på 10.100 kr., samt et kontant beløb på kr. 357,92 — indestående på bankbog.

Legatet fik kongelig konfirmation den 10/10 1922.

Statutternes § 3 siger følgende om anvendelsen af legatets renter: »Af renten af de legatet tilhørende obligationer uddeler bestyrelsen hvert år en legatportion på 400 kr. til en forulykket dansk, norsk eller svensk flyvers — derunder ballonførers — efter-

ladte, trængende pårørende, navnlig hustru eller børn.

Den øvrige del af renten af legatets midler lægges til kapitalen, indtil denne er forøget så meget, at der kan udredes endnu en legatportion på 400 kr. i samme øjemed. På samme måde forholdes med senere tilkommende rentebeløb.

Endelig står der i en anden af statutterne: »Bestyrelsen kan modtage gaver til legatets forøgelse.

Den første legatportion på 400 kr. blev uddelt i 1919, og i de forløbne år er der ialt uddelt ca. 14.000 kr. af legatets midler. Udbetalingen af legatportionerne i Norge og Sverige sker gennem de respektive landes aeroklubber. Legatet for året 1958 blev udbetalt til Sverige. Næste år går det til Norge og derefter til Danmark, og således fortsættes.

Den oprindelige legatkapital var på kr. 10.457,42. Pr. 1. januar 1959 var kapitalen vokset til kr. 23.050,00, således at der nu bliver udbetalt 2 legatportioner à 400 kr. årligt.



## PRIVATMOTORFLYVNINGEN OG KDA

Egentlig privatflyvning begyndte i 1927.



Egentlig sports- eller privatflyvning begyndte i 1927, da Ernst Granzow indførte denne Klemm med 20 hk Daimler-motor i Danmark, hvilket gav stødet til den første Sportsflyveklubben's oprettelse.

DE første flyvepioners flyvning var naturligvis ganske privat, men formålet var mere opfindelser, teknik, udviklingen af flyvemaskinen, og derfra gik man over til at vise, hvad der kunne præsteres med den i retning af rekorder, langflyvninger o.s.v.

Det vi kalder privatflyvning, og som tidligere blev kaldt sportsflyvning, begyndte først nogle år efter verdenskrigen 1914—18, da man i England og Tyskland byggede de første lette flyvemaskiner, beregnet til folk, der ville flyve for deres fornøjelse, som sport og til rejsebrug.

I maj 1927 blev den første danske klub stiftet og den hed ligesom vor nuværende største klub Sportsflyveklubben, og den blev tilsluttet selskabet. Det der førte til oprettelsen af klubben var, at *Ernst Granzow* havde hjembragt en Klemm Daimler fra Tyskland og demonstrerede den i Kastrup.

I september samme år fik klubben en sådan maskine og skolede hele vinteren med ti elever under dav. overofficiant *C. C. Larsens* ledelse, ligesom klubben havde teori-kursus.

De ti medlemmer fik alle certifikat i 1928, men så havarerede Klemm'en desværre så alvorligt, at al flyvning måtte standses. Det var ikke muligt at rejse penge til en ny, og man henviste derfor medlemmerne til at lære at flyve på nogle af de erhvervsvirksomheder, der var opstået, f.eks. *H. I. M. Jensens*. Men det kostede ca 100 kr/time, og det var mange penge den gang.

En tid lang var direktør *Chr. Thielst*, der havde fået certifikat i januar 1929 og købt en de Havilland Moth, vor eneste egentlige og aktive privatflyver.

Enkelte blev uddannet enten herhjemme eller i udlandet (fru *Harriet Førslev* var således i 1932 i England den første danske kvinde, der fik certifikat), men først i 1933—34 blussede det lidt op igen. Ganske vist blev Sportsflyveklubben ophævet den 26. maj 1933, da man ikke kunne få lov at skole i Kastrup, og medlemmernes interesse efterhånden var kølnet.

Der var imidlertid kommet enkelte sportsmaskiner til landet, og noget hjalp det også, at hæren solgte fem Gipsy Moth.

I 1936 var der så mange privatflyvere, at der påny blev dannet en klub, nemlig Flyveklubben Danske Privatflyvere, der blev stiftet i juni måned med lrs. *C. A. Koefoed* som formand. Klubben blev tilknyttet selskabet. Det var en sammenslutning af ejere af flyvemaskiner eller andre, der fløj, men klubben selv drev ikke flyvning. Den gjorde et betydeligt arbejde for at lindre de vanskelige kår, privatflyvningen havde dengang, hvor valutaforholdene gjorde det næsten umuligt at få nye maskiner ind, og hvor hangarforholdene i Kastrup blev kritiseret voldsomt.

I september samme år blev Vestjysk Flyveklub i Esbjerg stiftet efter samme retningslinier, og den er således den ældste af de nu eksisterende klubber.

Selskabet kunne i 1938 opnå en vis lompelse af valutarestriktionerne, hvorved dels nye maskiner i et vist omfang kunne komme ind, dels materialer til gavn for *Kramme & Zeuthens* nyoprettede virksomhed i Kastrup og til Cub Aircraft Co.'s samlefabrik i Lundtofte.

### Stort opsving lige før krigen

Nye elever strømmede til flyveskolerne, og nye klubber blev oprettet. Den betydeligste af disse var en ny klub med det gamle navn Sportsflyveklubben, som blev oprettet den 10. juni med trafikassistent *A. Ohrt* som formand. Den var udgået fra en kreds af medlemmer i Berlingske Tidendes Flyveklub, der havde drevet propagandavirksomhed et par år for flyvningen, og Berlingske Tidende satte gennem en række stipendier à 200 kr. voldsom gang i uddannelsen. Ja, flyvningen med denne klubs og andre skolers Cub'er på Lundtofte blev så intens, at beboerne protesterede, og Sportsflyveklubben og klubben Activ blev opsagt af Cub-fabrikken, da denne skulle udvide. I Kastrup måtte man først ikke være, men til sidst lykkedes det at komme derud.

Sportsflyveklubben blev ikke tilsluttet selskabet som de øvrige, og der var en tid ret kølig luft mellem parterne. Klubben ønskede selskabet reorganiseret efter svensk mønster, men på en ekstraordinær generalforsamling i selskabet blev dens forslag stemt ned, da bestyrelsen ønskede oprettet en motorflyverunion på linie med de to andre unioner.

Så kom krigen og standsede den aktive flyvning, men ikke den organisationsmæssige del. Sportsflyveklubben begyndte sammen med nogle af klubberne i provinsen at danne en union. Dansk Motorflyver Union blev officielt stiftet 11. marts 1941 og den 25. april 1941 blev den tilsluttet selskabet, som samtidig indvilligede i at overlade ialt 5 af de 12 bestyrelsespladser til repræsentanter fra de tre unioner.

Kunne man ikke flyve, så kunne man i hvert fald holde sammen på medlemmerne på anden måde, og det skete gennem teori-kursus, som afholdtes over hele landet i stort omfang. Flyveinteressen steg meget stærkt under krigen, da alle kunne se flyvningen uhyre betydning, og det kom klubberne til gode. Flere og flere skød op rundt om i landet.

### Næsten 6000 medlemmer

I 1945 var man oppe på 45 klubber og 5696 medlemmer. Unionen havde samtidig agiteret meget stærkt for oprettelse af flyvepladser rundt om i landet og havde også tilknytning til et nyoprettet lufttaxaselskab. Man var altså klar til at starte flyvningen med stor optimisme.

Men med hvad? Hele den park af små flyvemaskiner, der befandt sig her i landet ved besættelsen, godt et halvt hundrede stykker, havde tyskerne taget. Der måtte altså begyndes på bar bund, men heldigvis var KZ-fabrikken i fuld gang med at bygge KZ III allerede før befrielsen.

I 1946 lykkedes det at komme igang igen. Men bestemmelserne var skærpet betydeligt i forhold til før krigen. Der krævedes nu mere end dobbelt så mange flyvetimer som dengang, og priserne var højere end antaget under krigen. Det lykkedes ikke at købe Cub'er fra overskudslagrene, men trods alle disse vanskeligheder, herunder også mangel på flyvepladser, gik det dog stærkt fremad, og i 1947 kulminerede aktiviteten.

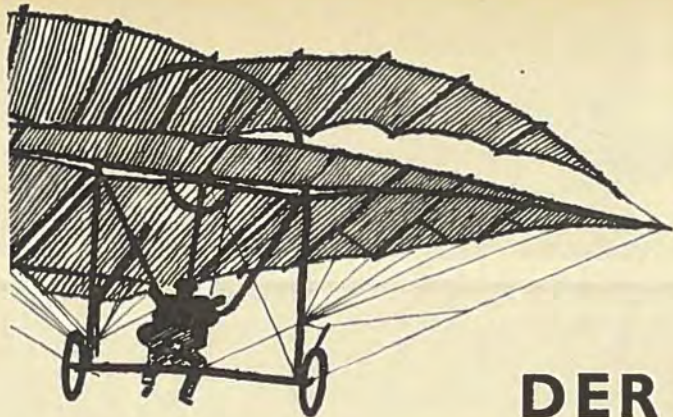
Siden gik det nedad. Den voldsomme ekspansion i de år, hvor flyvningen var lammet, havde ikke været naturlig, og efterkrigstidens realiteter svarede ikke til krigstidens drømmerier. Det var en smuk tanke at ville samle de ledende mænd i byerne i flyveklubberne og at søge at oprette en flyveplads ved hver by; men da det kom til styk-

Fortsættes side 41.

Direktør *C. Thielst* var en af vore første privatflyvere med egen maskine og fløj, til han var over 70. En årrække var han medlem af selskabets bestyrelse.







# DER SKETE MIRAKLER PÅ 50 ÅR



## Kongelig Dansk Aeroklub runder de 50...

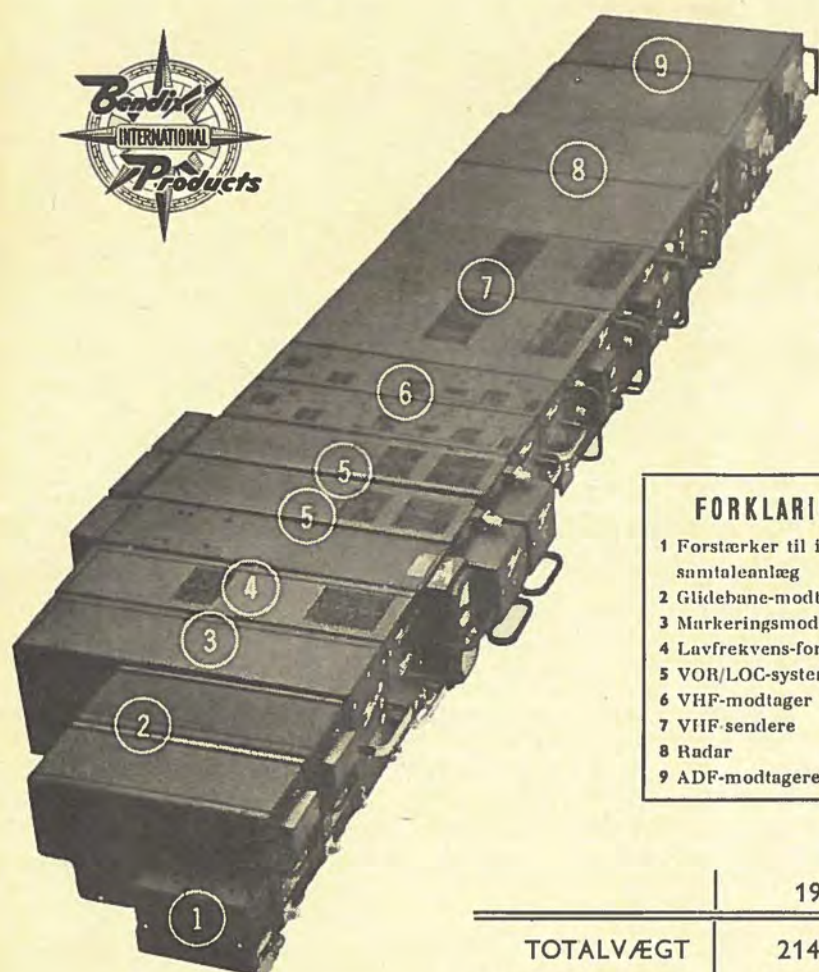
Ikke for intet kan dansk luftfart samtidigt se tilbage på et halvt århundredes rivende udvikling — fremad og opad...

Også KLM følte blomstringen, fra Ellehammer til Super Constellation. Siden 1920 har Det Kongelige Hollandske Luftfartselskab's maskiner været omtrent daglige gæster i Danmark. Derfor er der en særlig „familiestolthed“ i vor lykønskning til januars virksomme jubilar!

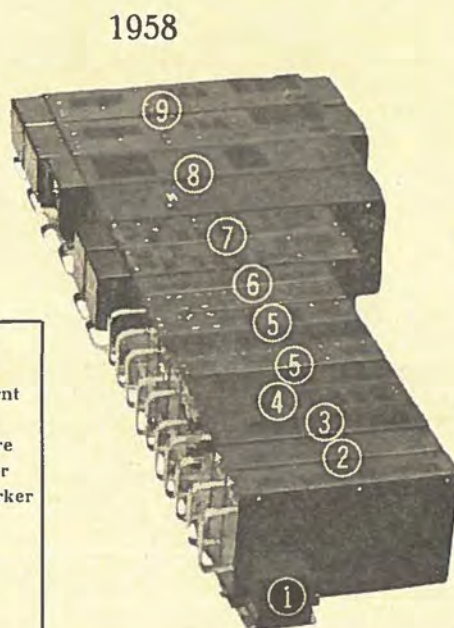




# Bendix\* ... NY FORBEDRET KONSTRUKTION AF ELEKTRONISK LUFTFARTS-UDSTYR



1955



1958

## FORKLARING

- 1 Forstærker til internt samtaleanlæg
- 2 Glidebane-modtagere
- 3 Markeringsmodtager
- 4 Lavfrekvens-forstærker
- 5 VOR/LOC-system
- 6 VHF-modtager
- 7 VHF-sendere
- 8 Radar
- 9 ADF-modtagere

|                | 1955                    | 1958                   | % REDUKTION |
|----------------|-------------------------|------------------------|-------------|
| TOTALVÆGT      | 214 kg                  | 98 kg                  | 54%         |
| TOTALSTØRRELSE | 255.000 cm <sup>3</sup> | 98.500 cm <sup>3</sup> | 63%         |

Billedet herover viser et komplet radiopanel med Bendix's nyeste elektroniske luftfarts-udstyr .... ved siden af en lignende installation af samme type udstyr, der var i produktion i vor fabrik i 1955.

Illustrationen viser fremskridtet m.h.t. konstruktion og fabrikation i det elektroniske luftfarts-udstyr fra Bendix. Men .... det kan på ingen måde fortælle én bestemt, meget vigtig del af historien. Og det er den kendsgerning, at den umådelige reduktion i

størrelse og vægt er foretaget samtidig med, at man har indført betydelige forbedringer m. h. t. præstationer og pålidelighed af de forskellige dele i udstyret,

Ingeniørerne hos Bendix har haft deres opmærksomhed rettet mod udviklingen og præstationerne hos nutidens og fremtidens højreflyvende luftfartøjer og har holdt trit med deres stadig større krav. Her ser man et klart bevis for, at fremskridtet ikke forsømmes.

## Bendix International

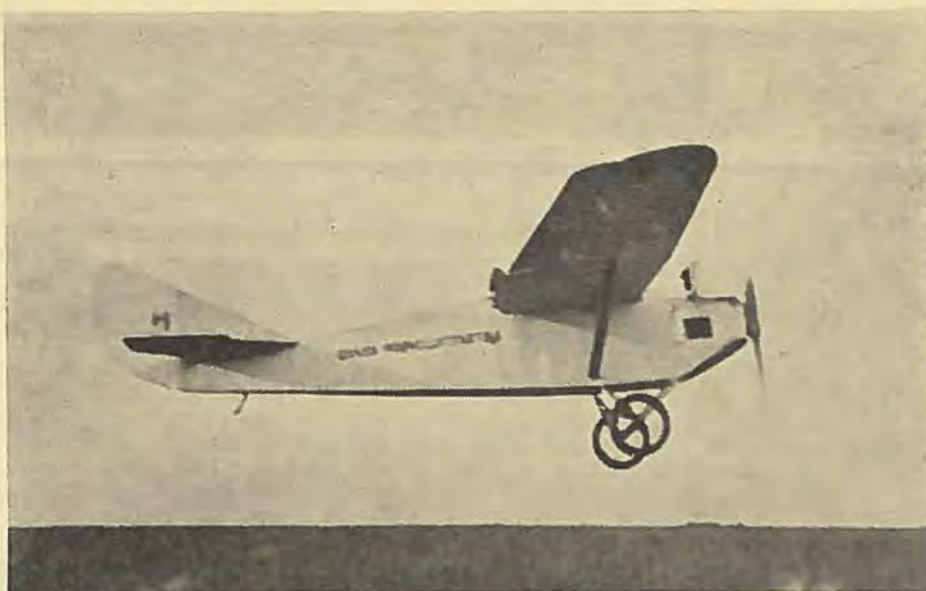
EN AFDELING AF BENDIX AVIATION CORPORATION

205 EAST 42ND STREET, NEW YORK 17, N. Y., U. S. A.

Telegramadresse: »Bendixint« N. Y.

\*BENDIX AVIATION CORPORATION'S  
indregistrerede varemærke.





Amatørbygning, som nu blomstrer op igen, er ikke noget nyt i dansk privatflyvning. Her ses det hjemmekonstruerede og -byggede monoplan med Ford-motor, som fabrikant Hans Axel byggede i 1929 og selv prøvede sig at lære at flyve på.

## Det begyndte i flyveklubberne —



### Erhvervsflyver

Boy Konstmann.

BOY KONSTMANN, der er chefpilot hos Sønderjyllands Flyveselskab begyndte som modelflyver i 1938 og startede Modelflyveklubben Frem i Bredebro. I krigsårene var han en af vore førende modelflyvere og distriktsleder i Sønderjylland. Svæveflyvning interesserede han sig tidligt for, byggede et primitivt glideplan, som ikke kunne bære ham selv, og senere købte han en Stamer fra Esbjerg-klubben og fløj den, idet han startede med hest foran og havde lillebror bundet fast bagpå!

I 1952 fik han A-certifikat, og næste år forlod han landbruget og blev ansat hos Ingolf Nielsen. Nu har han 3400 flyvetimer, mest på KZ III og KZ VII, som ingen kender og udnytter bedre end han.

I model- og svæveflyvetiden var han kendt som ualmindelig skrap til teori. Hans teori prøve til B-certifikatet siges også at være en af de bedste, der er præsteret her i landet, og nu er han igang med instrumentbevis.

»Motorflyvning har naturligvis ikke så meget tilfælles med model- og svæveflyvning, at man kan anvende sin praksis direkte. Men det teoretiske grundlag, jeg fik i flyveklubberne, har betydet, at jeg altid har følt mig et skridt foran på dette felt, og så når det gælder motorflyvning,« udtalte han til FLYV.

Fortsat fra side 38.

ket, ønskede de færreste at flyve selv, og klubberne og unionen kunne ikke holde på dem. Antallet af klubber og medlemmer sank støt og sikkert år for år til det nuværende stadi, der sikkert er væsentligt mere realistisk.

Bedre blev det ikke af, at der i en årække bestod et spændt forhold mellem motorflyveunionens formand og selskabet, og forevrigt også mellem unionen og nogle af de mest aktive klubber.

I 1947 blev lrs. B. Moltke-Leth, der samtidig var formand i Sportsflyveklubben, også formand for unionen, og året efter overtog lrs. Ørum-Jensen, Ålborg, posten.

I 1949 vedtoges nyorganisationen af KDA, som blev sat i kraft i 1950, hvor også motorflyverunionen blev opløst og erstattet af et motorflyverråd i KDA, som fik dav. kommunelærer William Nielsen til formand. Han afløstes i 1957 af ingeniør Arne Kragels.

I de sidste år har der vist sig tendenser til nye linier for privatmotorflyverne. Foruden det hidtidige klubliv har der vist sig voksende interesse for mere forretningsmæssig anvendelse af små flyvemaskiner, og samtidig har der på den anden side vist sig interesse for amatørbygning af små billige maskiner. Det sidste er for resten ikke noget nyt, men har blot fundet en sundere form. Allerede så langt tilbage som i 1929 byggede fabrikant Hans Axel en hjemmekonstrueret højvinget maskine, som han oven i købet selv forsøgte at lære sig at flyve i, og det er meget morsomt, at netop han er den første, der har fuldendt en af de moderne typer. Og i trediveerne var der en overgang stor interesse for den franske »Himmellus«, der imidlertid havde dårlige flyveegenskaber.

Men amatørmaskinerne og forretningsflyvningen er altså to nye felter, som KDA's motorflyverråd i de kommende år sikkert får rigeligt at gøre med. Det er ikke arbejdsopgaver, der mangler.

# Cessna

Forretningsfly  
på det danske marked.



**310 C** 1959. Det elegante fly for firmaer med større rejsebehov. Rejsefart 350 km/t. 5-personers helmetalfly med to 260 HK Continental motorer. Direkte benzinsprøjtning giver større marchfart og bedre økonomi. Høj ydeevne på en motor + tiptanke øger sikkerheden. Kabinen er effektivt lydisoleret og udstyret i lækrestoffer og moderne farver. Pris F.A.F. \$ 59.950 — ca. kr. 414.800.



**175.** Rejsefly for salgs- indkøbs- & servicerejser. Hurtig transport af teknikere, montører, reservedele etc. Rejsefart 220 km/t. Omkostninger ca. 50 øre pr. km. 4-personers helmetalfly med 175 HK Continental motor. Det særlige Land-O-Matic understel gør start og landing legende let. Pris F.A.F. \$ 11.250 — ca. kr. 77.800.



**150.** Skole- udlærings- & rejsefly. Den store succes i U.S.A. 600 stk. solgt på en dag — før produktionen blev påbegyndt. 2-personers helmetalfly. Continental motor på 100 HK. Rejsefart 195 km/t. Kan udstyres til blind- og natflyvning incl. Rotating beacon på halefinnen. Pris F.A.F. \$ 6.995 — ca. kr. 48.400.

## A/S COMMERTAS

Frederiksholms Kanal 2  
København K.  
Telf. Minerva 2123

Efter kontortid: Fulda 503209



*Congratulations*

TO THE

ROYAL DANISH AEROCUB

*on the occasion of its*

50<sup>th</sup> ANNIVERSARY



ROLLS-ROYCE



# SVÆVEFLYVNINGEN OG KDA

Glimt af 50 års dansk svæveflyvning

**D**A vor flyvepioner *Ellehammer* ikke som så mange andre pionerer startede med glideforsøg, men straks brugte motoriserede modeller, er der ingen forbindelse mellem svæveflyvningen og motorflyvningen i dansk flyvnings første historie.

Dansk svæveflyvning begyndte imidlertid i år for 50 år siden, da gymnasiasterne *Einar Dessau* og *Johan Ernst Nyrop* lavede et glideplan, som blev prøvet på Djælebakken i Dyrehaven, men havarede. Næste år var de mere heldige med nye typer i klitterne ved Søndervig og opnåede hop på op mod ti sekunders varighed.

Direktør Dessau må således betegnes som vor første pioner på den sportslige flyvnings område. Han er vist også den danske svæveflyver, der har været længst om at få c-diplom. Det skete i 1947, 38 år efter.

I 1911 beskæftigede »Dansk aeronautisk Amatørforening« på et terræn ved Husum sig med »glideflyvere og flyvemaskiner«.

Der var enkelte andre, der eksperimenterede, men den første verdenskrig virkede lammende. Som bekendt var det derpå især tyskerne, der tog fat, og Det Danske Aeronautiske Selskabs initiativrige sekretær, kaptajn A. Brun fik den tyske svæveflyver *Arthur Martens* herop i 1922 og 1923 for at holde foredrag, ligesom han fik ham til at skrive en bog »Svæveflyvning«, som Gyldendal udsendte i 1923, og hvortil man kunne købe tegninger til et svæveplan af typen H 5.

Den 7. april 1924 blev så Dansk Flyve-model- og Glideflyver Forening stiftet, men beskæftigede sig i begyndelsen fortrinsvis med modellerne for sidst i tyverne at begynde at bygge et glideplan.

I 1926 blev den første Polyteknisk Svæveflyvergruppe stiftet og byggede af dele fra diverse gamle motorfly et glideplan, hvorved *Frantz Davidsen* den 13. maj 1927 foretog de første glideflyvninger ned fra skrænten ved Rågeleje. Gruppen blev i 1928 optaget i DKDAS og fungerede i varierende grad, til den i 1935 blev opløst.

Men nu dukkede der stadig nye svæveflyveklubber op rundt om i landet i begyndelsen af trediveerne, og fremgangsmåden var normalt den, at man begyndte at bygge en Stamer & Lippich, Zogling eller anden tysk ensædet skoleglider, og hvis den blev færdig (mange gav op på halvvejen), så begyndte de udholdende at flyve med den som regel uden instruktører med nogen erfaring. Det førte ofte til havarier, og ikke alle havde energi til at reparere og begynde igen.

## For alvor igang med flyvningen

Ude i landet kom der også gang i flyvningen, først i Vordingborg, der i 1933 udførte 900 flyvninger, og dernæst i Århus, der begyndte i 1934.

I 1932 begyndte der dog at komme form over det, da foreningen Dansk Luftsport fløj flere hundrede starter ved Tåstrup med skoleglideren »Pioner« og andre typer, ligesom den af et par medlemmer byggede Kassel »Glenten« med lukket krop kom i luften.

Dansk Luftsport blev pr. 1.1.33 optaget som underklub i Selskabet og søgte under *W. Dannerfjords* ledelse at få samlet de for-

skellige svæveflyveklubber samt at oprette underafdelinger rundt om i landet. Der blev endvidere fastsat de første regler for A-, B- og C-diplomer, og *Willy Jensen* (senere *W. Waisham*) fik A nr. 1 det år.

I samarbejde med selskabet fik DL ved året 1933's slutning indført en frivillig kontrol med materiellet, idet ingeniør *C. V. Thymann* blev første tekniske tilsynsførende.

I 1934 udstedte selskabet det første B, nemlig til *Ulrich Birch*, søn af flyvepioneren af samme navn.

## Unionen stiftes

Den 5. oktober 1934 blev Dansk Svæveflyver Union stiftet og i 1935 tilsluttet DKDAS. Stifter og formand de første to år var *S. Tscherning*. Mange brydninger og meningsforskelle var gået forud herfor, og nogle år endnu var der adskillig uro til bekymring for selskabet, der stærkt havde tilskyndet til dannelse af unionen. I 1936 blev *Alf Dochedahl* formand.

De tre første C-diplomer, hvortil krævedes 5 min. flyvning uden højdetab, blev taget den 9. april på skrænterne ved Tisvilde med Danmarks første Grunau Baby, der var færdigbygget i 1934. De blev udstedt til hhv. *Ulrich Birch*, *Otto Weibel* og *Willy Jensen*, der hver holdt sig ½ time i luften og altså foretog de første egentlige svæveflyvninger i Danmark.

Et forsøg på om sommeren at gennemføre et landstævne måtte opgives, men i 1937 blev den første Lønstrup-lejr afholdt.

Samtidig fik man nøjere kontakt med den tyske svæveflyvning, der var verdens førende på det tidspunkt. Flere danske kom på kursus dernede, deriblandt dav. oberstinde *Harriet Førslev*, der opstillede den endnu bestående danske varighedsrekord for kvinder med 7 t. 25 min., og som de følgende år gjorde glimrende propaganda for svæveflyvning.

Fra 1938 prægedes ledelsen af dansk svæveflyvning af militærflyvere. Kaptajn *H. H. Nielsen* var formand i 6 år, og efterfulgtes af *H. A. Ehlers*, Slagelse. Løjtnant *Fritz Rasmussen* blev unionens første instruktør og efterfulgtes først af dav. løjtnant *J. G. Bergh*, senere af dav. lt. *A. H. Jørgensen*, mens fru Førslev energisk varetog sekretærhvervet.

Generalinde *Harriet Førslev*, der var første danske kvinde med motorflyvercertifikat, var siddet i trediveerne samt i krigsårene en af dem, der opbyggede dansk svæveflyvning. Hun indehaver stadig varighedsrekorden for kvinder.



I disse år gik det hurtigt fremad. Lønstruplejren blev samlingsstedet både i 1938 og 1939. Instruktører og værkstedsledere blev uddannet i Tyskland, og tyske instruktører kom her til landet.

I 1938 opstillede det daværende Statens Luftfartstilsyn sine første regler for svæveflyvning, vidtgående dog baseret på svæveflyvernes egne flyveledere og byggekontrollanter. Det første S-certifikat blev udstedt i 1939 til *Ejvind Vøgg*. Fru Førslev fik nr. 2 samme år.

Så kom krigen og besættelsen. Efter først at være blevet helt forbudt blev svæveflyvning senere tilladt visse steder i landet, men kun til 200 m højde. Det var nok til skoling, både i de pågældende klubber og især i de kæmpemæssige lejre ved Bjergsted i 1942, Svebolle 1943 og på Bøtø i 1944. Sidstnævnte lejr havde 200 deltagere, over 5000 starter og resulterede i 182 diplomer!

Det er bemærkelsesværdigt, at svæveflyvningen trods de ugunstige vilkår gik så voldsomt frem under krigen, at man ved unionens 10-års-jubilæum i 1944 havde ca 40 klubber og 1000 medlemmer. Men i virkeligheden var de unormale krigsåre på mange punkter gunstige. Folk havde tid til at bygge og flyve, og unionens propaganda bar god frugt.

## Efter krigen

Samarbejdet med tyskerne, der var naturligt før krigen, blev vanskeligt under besættelsen, og der var langt fra enighed om, hvad der var korrekt og hvad der ikke var det. Derfor blev unionens repræsentantskabsmøde i maj 1945 et voldsomt opgør, som bevirkede, at der ikke kunne vælges en ny bestyrelse.

Fortsættes næste side.



I mange år var dansk svæveflyvning baseret på ensædede skoleglidere som (t.v.) »Unionens skoleglider« fra 1938 konstrueret af Carl Johansen, og (t.h.) en Stamer & Lippich fra 1934, forsynet med »Både. Billedet er fra 1938 og viser vor førende klub Aviators daværende flåde.



## Tusinder på teorikursus

**D**A motorflyvningen var lammet i krigsårene, men motorflyveklubberne ikke desto mindre skød op i massevis landet over, var de »Teoretiske Sportsflyvekursus« et vigtigt led i arbejdet.

Det begyndte i 1941, da Dansk Motorflyver Union blev tilsluttet selskabet. Sportsflyveklubben startede da under selskabets kontrol og i samarbejde med og med støtte fra Berlingske Tidende og Nordisk Lufttrafik de første kursus med dav. flyverkapitajnlejt-nant Sv. A. Dalbro som kursuseder.

Samtidig udsendte Berlingske Forlag første udgave af lærebogen »Så flyver vi —«, som den dag idag anvendes på teorikursus.

Fra København bredte disse kursus sig til Århus og Ålborg, og i 1942 til Rønne, Odense, Esbjerg, Randers, Hobro og Viborg. Selv i hver af de to sidstnævnte byer var der 49 deltagere!

På to år havde ialt 1117 gennemgået teorikursus, 650 havde været til prøve og 554 fået selskabets diplom udstedt — og det til trods for, at prøven ikke havde gyldighed, når flyvningen blev frigivet, men skulle aflægges påny. I 1943 var tallet på deltagere ialt nået op på 2125.

Fortsat fra side 43.

Et råd med direktør Dessau som formand overtog arbejdet, fik stridighederne bilagt efterhånden og fik et sagligt arbejde igang. Hermed begyndte en epoke med ingeniører som formænd, efter Dessau i 1950 Hans Harboe, så Bjørn Thøgersen, Harry Nielsen og siden 1953 atter Harboe.

Disse års udvikling vil endnu være i forholdsvist frisk erindring. Medlems- og klubtallet gik ned fra krigens unaturlige højde, men kvaliteten gik frem. PFG's indflydelse mærkedes især de første år ved det tekniske arbejde, SM-blade o.s.v., mens Århus Svæveflyveklub var førende ved optagelsen af den termiske svæveflyvning i 1946, hvor Harald Wermuth Jensen fik det første danskudstedte sølv-diplom.

1947 var det store gennembrudsår for distanceflyvninger og gav 16 sølv-diplomer, og de store lejre i Vandel begyndte. Flyvelotteriet muliggjorde ansættelsen af Erik Eckert som sekretær. Dette tempo kunne dog ikke helt holdes de følgende år, men i 1950 ophevedes unionen og erstattedes af svæveflyverrådet under KDA, som klubberne nu blev direkte sluttet til, og i hvis generalsekretariat Weishaupt siden har passet både svæve- og modellflyvnings daglige arbejde.

Kontakten med udlandet i FAI, OSTIV og ved VM har været meget værdifuld for dansk svæveflyvnings udvikling, men som det »underudviklede« land, vi er uden offentlig udnyttelse af svæveflyvnings rige muligheder har vi af økonomiske grunde kun langsomt kunnet følge med, og først nu skimter vi klart den dag, hvor den sidste ensædede skoleglider tages ud af drift. Den moderne to-sædede skoling har bevirket, at man hurtigere og nemmere kommer gennem skoling og kan hellige sig egentlige svæveflyvesport med overlandflyvninger og konkurrencer.

Ved DM og flyvedagskonkurrencerne er vi blevet udviklet i denne henseende, og i stigende grad har flyvevåbnets svæveflyvere, som i en årrække på særlig måde har været tilsluttet KDA, kunnet gøre sig gældende.

Vore svæveflyvere har således gennem de sidste år været nogle af de mest aktive medlemmer af aeroklubben og regner med yderligere fremskridt de kommende år.



Tusinder har gået på teorikursus under og efter krigen. Billedet viser direktør Knud Lybye åbne et sådant kursus hos DDL. Bag ham nuværende vicepræsident i SAS, P. Bach Nielsen og siddende ved tavlen nuværende ingeniør C. Holten Lund.

## Virkning efter krigen

Da motorflyvningen efter befrielsen kunne genoptages, blev der direkte brug for teorikursus som led i uddannelsen til A-certifikat. Da flyvelotteriet begyndte, gav KDA af overskuddet stipendier for opnåede certifikater. Det var der siden ikke tilstrækkeligt store beløb til rådighed til. Men da tilgangen til flyveskolerne i 1950-51 var ved at svigte, begyndte KDA at give tilskud til teorikursus for at gøre disse så billige som muligt, således at enhver flyveinteresseret kunne deltage. Siden er der til dette formål udbetalt ca. 20.000 kr., og de er givet godt ud.

De har været af uvurderlig betydning for tilgangen. Det er nemlig langt fra alle elever, der går på teorisikole med det udtrykkelige formål at lære at flyve. Mange tager det som et aftenskolekursus af interesse for flyvning, men bliver så interesserede, at de derpå begynder at flyve aktivt.

Sådanne kursus har været afholdt i klubberne rundt om i landet, men tilstrømningen har naturligvis været størst i København, hvor man på Dalbro's tilskyndelse oprettede Sportsflyveklubbens permanente Teorisikole under nuv. overlærer William Nielsens ledelse. Denne kendte institution, der ikke bare betjener Sportsflyveklubben, men er åben for alle, har siden krigen afholdt 41 elementære teorikursus med ca. 1200 elever, og der løber stadig 2—3 kursus om året.

Foruden disse kursus er der også afholdt kursus i udvidet navigation, udvidet meteorologi og radiokursus, men det er de elementære kursus, der er det bærende, og som derfor først og fremmest støttes.



Luftfartsinspektør Sv.-A. Dalbro, der døde ifjor, var selskabets første generalsekretær og en af de drivende kræfter ved krigstidens teorikursus.

## Det begyndte i flyveklubberne —

## Tekniker i flyvevåbnet

Niels Sejstrup



Fenrik NIELS SEJSTRUP startede som 16-årig Hammelev modellflyveklub og varetog 1946—48 posten som leder af 6. distrikt, idet han efterfulgte Boy Konstmann.

I 1948 begyndte han som svæveflyver i Haderslev Svæveflyveklub, der fløj på Skrydstrup, og i 1948 fik han sit C.

Efter at være blevet udlært som maskinarbejder blev han soldat i 1949 og søgte samme år på mathskole, hvor han blev uddannet som stelmekaniker. Efter denne søgte han til Karup, hvor flyvevåbnet bod på de bedste svæveflyvemuligheder — og det tør siges, han udnyttede dem!

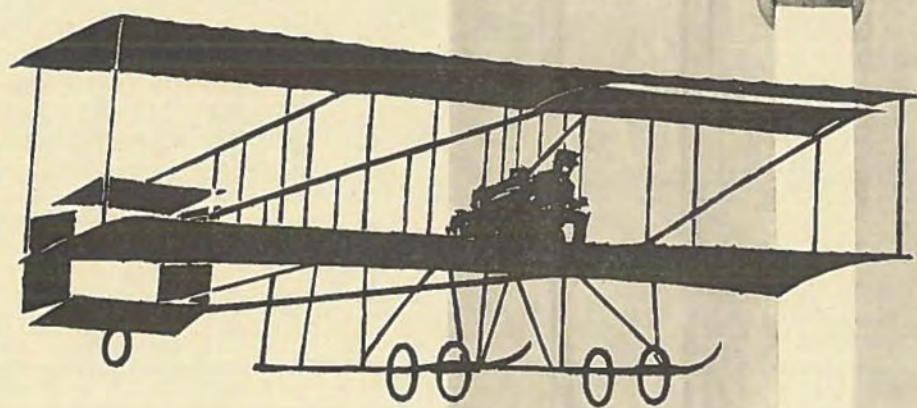
Han har passet F-84'er i eskadrille 726 siden dens start, blev oversergent i 1952, fenrik i 1954, og er nu på FSN Ålborg.

»Model- og svæveflyvevirksomheden havde stor betydning for mig på mathskolen,« siger Sejstrup. »Det lærte mig tilegnelsen af aerodynamik. Mit kendskab til overfladebehandlinger og skævheders indflydelse på flyveegenskaberne kan også i en vis grad overføres til andre luftfartøjer og hjælper én at afgøre, om et luftfartøj er flyvedygtigt eller ej.

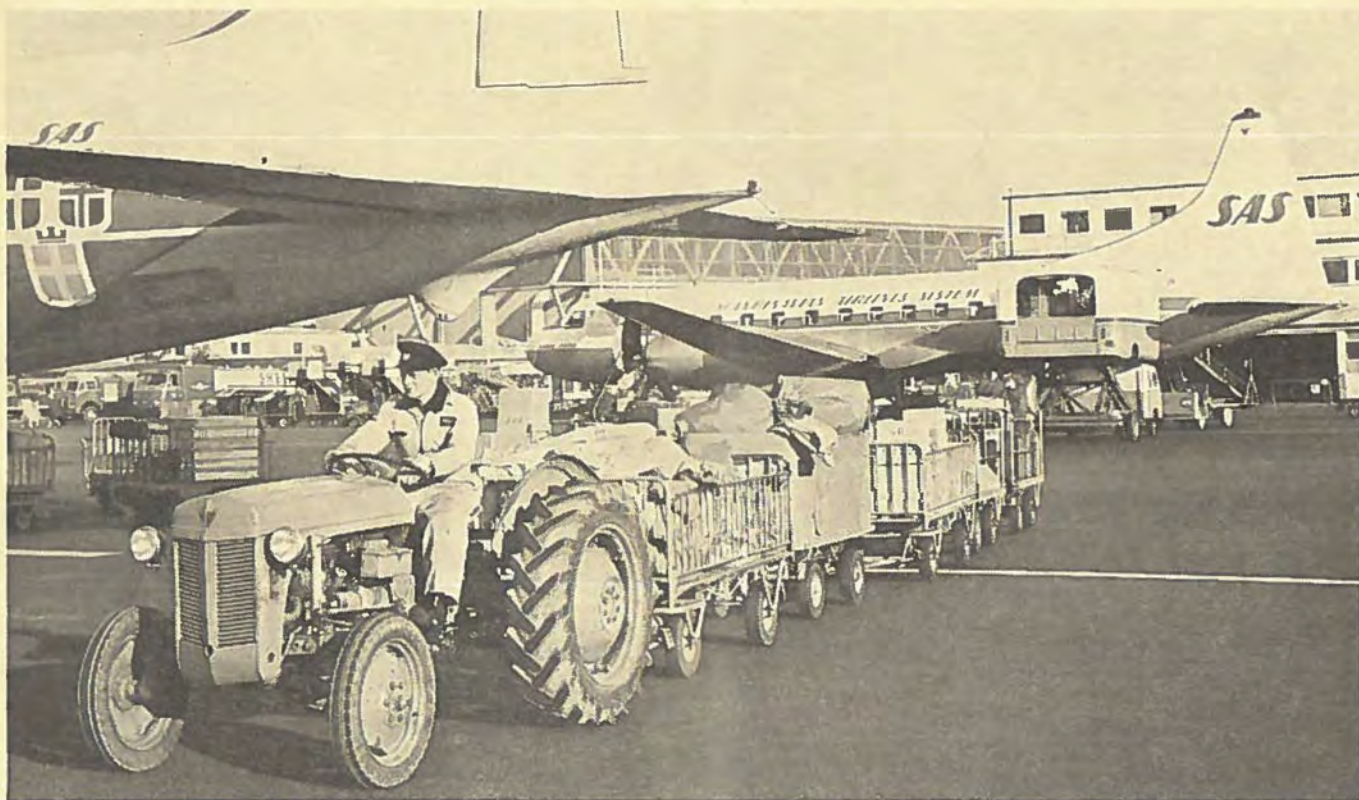
Muligheden for at dyrke svæveflyvning i flyvevåbnet var medvirkende til, at jeg søgte ind i våbnet og har også være det i andres tilfælde.«



Den enestående pionerånd, det mandfolkemod, den fremsynet-  
hed, der skabte Dansk Aero-  
klub, verdens første flyveklub,  
har sat varige spor i flyvningens  
fantastiske udvikling. Vi  
er glade og stolte over at  
have bidraget til udvik-  
lingen med brændstof, der  
altid svarede til kravene,  
selv de hårdeste! Til  
vor lykønskning følger  
vi løftet om også  
fremtidig at yde  
det ypperste.







Nordisk Tractor Company A/S, der repræsenterer den verdensomspændende Massey-Ferguson fabrik for landbrugsmaskiner, har leveret adskillige traktorer til SAS, og i Københavns lufthavn anvendes de til flere forskellige formål. Her er der netop ankommet post, og SAS benytter traktoren til den videre transport fra maskine til postvæsen. Udenfor selve lufthavn området anvender man flere Massey-Ferguson traktorer på de marker, der omgiver lufthavnen. Det er vist næppe almindeligt kendt, at Københavns lufthavn driver et af Danmarks største landbrug herude....



# DORNIER

## DO 27



### SHORT TAKE-OFF AND LANDING-FLY

VELEGNET FOR DANSKE FORHOLD SOM:

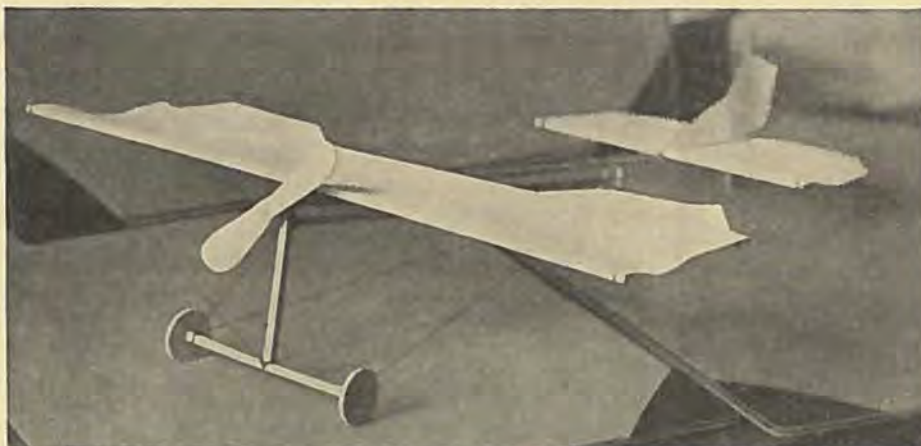
REKOGNOSKERINGS- OG ARTILLERIOBSERVATIONSFLY  
TRANSPORTFLY  
LAND- OG SKOVBRUGSFLY  
LUFTFOTOGRAFERINGSFLY  
TRÆKFLY TIL LUFTAVERTERING  
TRÆKFLY TIL SVÆVEPLANER  
REJSEFLY FOR 4—5 PASSAGERER  
AMBULANCE- OG UNDSÆTNINGSFLY  
POLITIFLY

**JØRGEN HØYER . GENTOFTE . TELEFON 877097**



## MODELFlyVNINGEN OG KDA

Dansk Modelflyvning fejrer også 50-års jubilæum i år.



Danmarks første egentlige flyvemodel, d.v.s. en model konstrueret for bedst mulig flyvning som sådan, blev bygget af Bendt Rom i 1909-10 og blev fløjet indendørs.

**M**ODELFlyVNINGEN i Danmark er stort set lige så gammel som aeroklubben, når vi ser bort fra *Ellehammer*, der på et tidligere tidspunkt gjorde modelforsøg og bygge presluftmotorer som led i sine forberedelser til flyveforsøgene i fuld størrelse.

Men modelbygning og modelflyvning som sådan begyndte ligesom i udlandet samtidig med, at den egentlige flyvning begyndte i Europa, og i december 1909 blev den første modeludstilling afholdt i det danske Selskabs Skole i København. Det drejede sig mest om skalamodeller, men der var også enkelte flyvemodeler med gummimotor, hvor der først og fremmest var tænkt på flyveegenskaberne. *Bendt Rom* havde lavet en sådan model, som ikke blev præmieret i flyvekonkurrencen, »da den ikke ville være anvendelig i praksis«, men han fik en præmie for smuk bygning, som han senere skænkede Odense Model-Flyveklub som vandrepræmie.

I sommeren 1910 afholdt det nystiftede aeronautiske selskab en flyveudstilling på fregatten *Jylland*, hovedsagelig bestående af modeller, både flyvemodeler og skalamodeller af flyvemaskiner, balloner, luftskibe m.m.

Omkring 1911 arrangerede Dansk Aviatisk Forening i København modelflyvning så vidt muligt 1 gang månedlig.

Der kom adskillige andre udstillinger og konkurrencer, men den første verdenskrig fik det tilsyneladende til at dø helt hen.

I 1923 oprettede selskabet et modelflyvekursus på initiativ af sekretæren, kaptajn *Alf Brun*. Der blev bygget regulære flyve-modeller, mest gummimotormodeller. Efter et nyt kursus i vinteren 1923-24 stiftedes den første forening eller klub, som beskæftigede sig med modelflyvning og senere også med svæveflyvning. Det var Dansk Flyve-model- og Glidflyverforening, som blev stiftet 7. april 1924 på initiativ af *C. le Dous*, der stadig er flyveinteressert den dag i dag som energisk medlem i Sportsflyveklubben.

Der blev afholdt konkurrencer, aeronautisk selskab og DDL udsatte præmier, og den tekniske udvikling skred fremad. Således præsenterede snedker *A. Larsen* den første model med helprofil (beklædt på begge sider) i 1925 og samme år den første danske svæve-model (2½ m spændvidne).

Siden gik det op og ned — luftfartsudstillingen i 1927 bragte mange nye medlemmer — men nu var man nået så vidt, at det gjaldt bygning af svæveplaner, og så gik det ud over modelflyvningen.

I begyndelsen af trediverne blev der i de nystartede svæveflyveklubber også dyrket en del modelflyvning, enkelte havde regulære modelflyveafdelinger.

### De egentlige modelflyveklubber begynder

I 1934 udgav *Knud Flensted-Jensen* sin første bog med tegning til en svæve-model efter tyske forbilleder. Det satte gang i modelflyvningen, for modellen havde langt bedre præstationer, end man ellers havde været vant til. Samtidig blev højstart almindelig.

Den 7. april 1935 blev Odense Model-Flyveklub stiftet, den første klub, som udelukkende var en modelflyveklub, og det gav stødet til den nuværende klubbevægelse.

OM-F var inspireret af *Flensted-Jensen*, men voksede op på grundlag af tyske svæve-modeltegninger.

I 1936 tog FLYV fat på at gøre propaganda for oprettelse af flere klubber, og de skød op landet over. OM-F arrangerede udstillinger og i pinsen 1937 den første landskonkurrence på Pilebakken ved Tommerup.

Tanken om en sammenslutning var ofte diskuteret, og bl.a. drøftet med den allerede oprettede Svæveflyver Union, og 29. august 1937 blev Dansk Modelflyver Forbund stiftet i Odense med OM-F's første formand, *Per Weishaupt* som første landsformand.

Modelflyvningen kom dermed i faste rammer med ensartede regler, danmarksrekorder o.s.v. Svæve-modellerne var de overvejende, gummimotormodeller fandtes også og en enkelt benzinmotormodel dukkede op.

I 1938 begyndte *Familie Journalen* i samarbejde med forbundet at udgive *Sven Wiel Bangs* svæve-modeller, og modelflyvningen gik voldsomt frem i omfang. Sammen med *Berlingske Tidende* blev der arrangeret stævner og udstillinger, så modelflyvningen blev almindelig kendt af offentligheden.

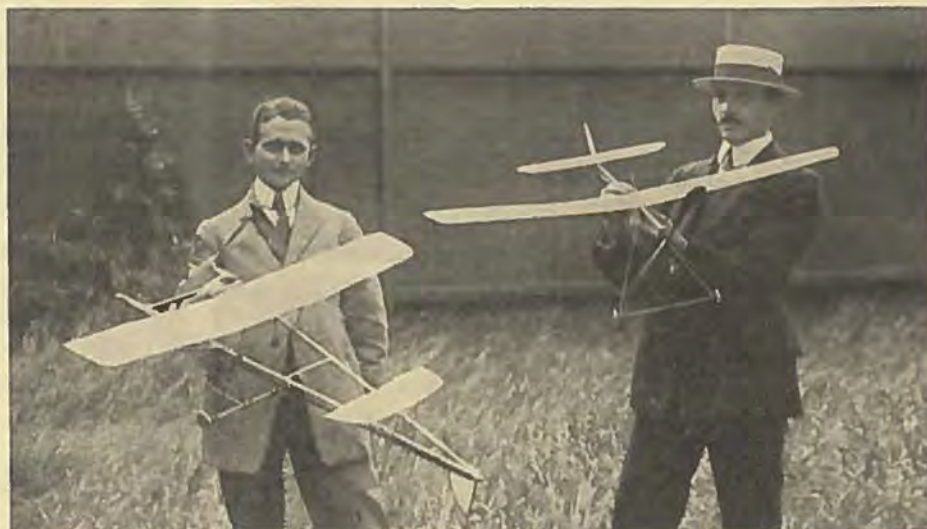
Allerede kort efter starten henvendte forbundet sig til selskabet for at blive tilsluttet, hvilket man fra modelflyvernes side betragtede som en selvfølge, at man ligesom svæveflyver unionen skulle. Selskabets bestyrelse var dog — måske p.g.a. vanskeligheder og indre stridigheder hos svæveflyverne — lidt skeptisk, og først på generalforsamlingen i 1939 meddelte den, at Dansk Modelflyver Forbund var officielt tilsluttet.

Selskabet blev altså styrket med en velorganiseret, landsmømfattende ungdomsorganisation, som var vokset op på naturlig måde og på eget initiativ. Selskabet anerkendte dette ved at udsætte en række præmier, bl.a. årsrekordpokalerne. Ved krigens begyndelse var der ca 50 klubber med ca 600 medlemmer.

### Krigstiden

Selskabet undgik ikke helt besvær med modelflyverne. En lidt uheldig forbundsbestyrelse klæbede ved taburetterne og undlod at indkalde til generalforsamling. Provinsklubberne foranstaltede under OM-F's ledelse en ekstraordinær generalforsamling den 27. oktober 1940. Den var støttet af den overvejende majoritet af modelflyveklubber, men naturligvis ikke fuldt lovlig. Selskabet ville ikke anerkende den nye »regering«,

Fortættets side 49.



C. le Dous (t.v.) og en anden modelflyvepioner, snedker A. Larsen med to modeller af årgang 1924. Le Dous' har to gummimotorer og er en andemodell.



**SAAB PRÆSENTERER**



SE-CFZ

**en ny version  
af den berømte  
Saab Safir**

**SAAB 91 D  
SAFIR**

Safir'ens flyveegenskaber og mulighederne for indbygning af udstyr gør den til et udmærket luftfartøj til elementær og videregående uddannelse, IFR-flyvning og navigationsøvelser. Safir er i brug til civile og militære formål i 15 lande.

*De fem mest betydningsfulde træk ved den nye Safir er:*

**ny motor**

Lycoming 180 hk  
O-360-A1A

**ny constant  
speed propeller**

Hartzell eller McCauley

**nye bremses**

Goodyear Single Disc

**ny 25 amp.  
generator**

50-amp. generator kan også leveres til brug for ekstra elektrisk eller radio-udstyr

**nyt trim på  
sideror**

stilbar under flyvning

Tomvægten er formindsket med 45 kg til ekstra nyttelast eller udstyr.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET • (SAAB AIRCRAFT COMPANY) • LINKÖBING • SVERIGE

Repræsenteret i Danmark ved: ICI AVIATION A/S, Industrivej 7, Glostrup, telefon 96 19 00



Fortsat fra side 47.

men lod den gamle indkalde til en ordinær generalforsamling i januar 1941. Dette magtede den gamle ikke at gennemføre, så til sidst måtte selskabet de facto anerkende den i Odense valgte bestyrelse, og derpå gik alt fredeligt videre.

Under krigen var modellflyvningen den form for flyvning, der — trods materiale-vanskeligheder — bedst kunne dyrkes, og det gik godt fremad. Ikke mindst skalamodeller af krigens flyvemaskiner blev meget populære, men også svævemodellerne udvikledes videre.

## Efter krigen

Selskabet, der regelmæssigt støttede modellflyverne økonomisk, fik som bekendt efter krigen gennemført flyvelotteriet, og herved blev det muligt at gennemføre et længere næret ønske: den 1. april 1946 kunne Dansk Modellflyver Union, som den nu hed, ansætte en førsteinstruktør, der kunne overtage en stor del af bestyrelsens arbejde og desuden rejse rundt i klubberne.

Samtidig genoptog man det internationale samarbejde, der med selskabets støtte var indledet i 1939, og deltog først i nordiske, siden i internationale konkurrencer.

Også inden for FAI kunne vi i samarbejde med de øvrige nordiske lande gøre vore synspunkter gældende, bl.a. blev A 2-klassen som bekendt VM-klasse.

Modellflyvningen udviklede sig nu videre efter samme hovedlinier som idag. Teknisk skete der store ændringer, da man atter kunne få balsa, og dieselmotorerne, der dukkede op i Europa under krigen, gav modellflyvningen et helt nyt præg. Linestyling og radiostyring fulgte efter.

Modellflyver Unionen deltog intensivt i forarbejdet til den reorganisation, der som andetsteds omtalt fandt sted i 1950 og hvorved unionen blev ophævet og modellflyveklubberne direkte tilsluttet KDA. Herved er der skabt mulighed for et mere intimt samarbejde mellem alle flyvningens grene og mere stabile forhold for modellflyvningen, som efter et topmedlemstal på lige ved 1000 i 1953 de sidste år har ligget på godt 500 medlemmer.

## Kontrol af internationale rekorder

Samarbejdet med FAI

Da den tyske flyvemaskinefabrik Rohrbach i årene efter den første verdenskrig havde flyttet en del af sin virksomhed til Danmark og oprettet firmaet Rohrbach Metal Aeroplan Co. A/S, der havde til huse i en fabriksbygning på Øresundsvej i København og i en hangar i Kastrup, byggede det bl.a. flere store tomotorede flyvebåde. Med disse nybyggede flyvebåde blev der over farvandet i nærheden af København foretaget flere rekordflyvninger, og bl.a. blev der sat fem verdensrekorder, som blev anerkendt af F.A.I. Kontrollen med disse rekordflyvninger blev foretaget af Aeronautisk Selskab, som jo repræsenterede F.A.I., og de to mænd, der havde arbejdet som kontrollanter, var kaptajn Kofoed-Jensen og ingeniør M. P. Eskildsen.

Propos — kontrollering af rekordflyvninger. I årene efter den anden verdenskrig måtte aeroklubben repræsentanter gentagne gange foretage tidskontrol af flyvemaskiner, som var ude på at sætte rekord på strækningen London—København. Bl.a. kontrolleredes rekordflyvninger med en Gloster Meteor og den første de Havilland Comet. Disse tidskontrolleringer blev foretaget under ledelse af civilingeniør Vagn Prytz.

Når F.A.I. nævnes, skal det fremhæves, at aeronautisk selskab og senere aeroklubben som repræsentant for denne verdensorganisation har været danske flyvere til meget stor hjælp. Ved at have deltaget i F.A.I.'s årskongresser og de forskellige komitéers møder har aeroklubben været med til at udarbejde mange af de bestemmelser, som har fremmet det internationale samarbejde på privatflyvningens, svæveflyvningens og modellflyvningens områder. Bl.a. har Carnet-ordningen været til stor gavn for det internationale flyversamkvem.

## Det begyndte i flyveklubberne — Ingeniør i luftfartsvæsenet



Jørgen Nissen på kursus på CAA's prøvecentrum for radiohjælpemidler i Oklahoma.

Luftfartsingeniør JØRGEN NISSEN blev modellflyver i Odense i 1936, overtog formandsskabet i Odense Model-Flyveklub i 1938, da klubben havde haft en nedgangsperiode, reorganiserede den, skaffede den et fast lokale, som den havde i mange år, og det satte system i bestyrelsesarbejdet, som virkede en lang årrække. I 1939 var han en af vore første deltagere ved internationale modellflyvekonkurrencer i England.

Snart drog Dansk Modellflyver Forbund også gavn af hans evner i bestyrelsen.

I 1944 begyndte han som svæveflyver, og efter at have fået sin ingeniørexamen i Odense i 1945 kom han i 1946 til DDL, hvor han var i 4 år. Fra september 1950 har han været ansat i luftfartsdirektoratet, hvor han nu beskæftiger sig med driftskontrol med de koncessionerede selskaber og i den egenskab kommer på inspektion over hele SAS-rutenettet.

Samtidig har han fortsat som svæveflyver i DDL's flyveklub, Sportsflyveklubben og de senere år i PFG, og han er kendt og skattet som DM-chef og dirigent ved svæveflyverepræsidentskabsmøder.

»Min model- og svæveflyvevirksomhed har betydet overmåde meget for mig,« udtaler han til FLYV. »Det har i hvert fald været sporen til og dannet hele grundlaget for, at jeg søgte ind i luftfarten, og ved min ansættelse i direktoratet blev der netop taget hensyn til, at jeg var svæveflyver, da jeg i begyndelsen skulle tage mig af dette område.«



Fra FAI's kongres på Christiansborg i 1929. Forrest den daværende præsident, greve de la Vaulx, til højre for ham direktør Tyge Rothe og yderst til højre DDL's daværende direktør Knud Krebs, der var kongressens generalsekretær. Til venstre for præsidenten ses (i hel figur) FAI generalsekretær Tissandier, efter hvem Tissandier-diplomerne har navn.



# Bedre orden, mere plads...

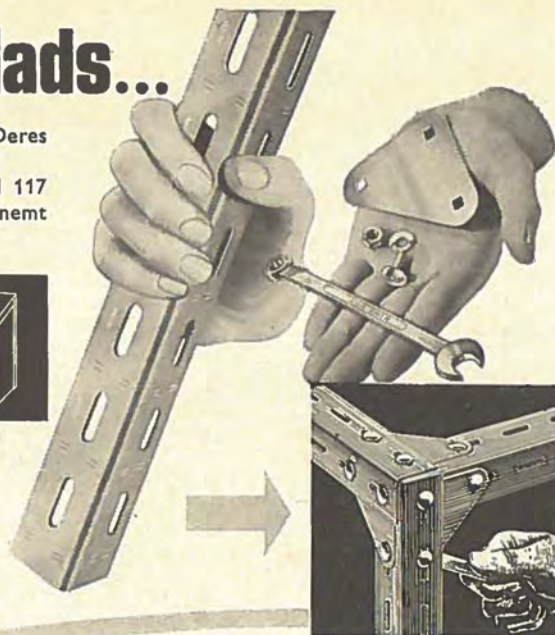
Har De set det nye materiale, der kan udnytte pladsen i Deres fabrik eller lager, Deres kontor eller hobbyrum 100 %. Det hedder Handy stålprofil og er det ideelle materiale til 117 forskellige formål. Her er nogle eksempler på, hvad De selv nemt kan bygge med Handy:



transportbånd, skillerum, reoler, arkiver, borde, bænke, diske, værkfærbure, transportvogne og mange andre konstruktioner. — Handy stålprofil leveres nu i 3 typer.

*Byg selv med*  
**HANDY**  
**STÅLPROFIL**

Salgskontor:  
Skandinavisk Aero Industri A/S,  
Kramme & Zeuthen,  
Jens Kofods Gade 1, København K, Minerva 5380



Ring i dag til Minerva 5380 og forlang brochure og prisliste eller eventuelt besøg af en Handy-konsulent.



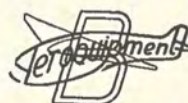
**BENDIX INTERNATIONAL**  
(DIVISION OF BENDIX AVIATION CORPORATION)



**ROTOR LIMITED**

✱  
**FLIGHT REFUELLING LTD.**

✱  
**GRAVINER MANUFACTURING CO. LTD.**



**BRYANS AEROEQUIPMENT LTD.**



**IRVIN AIR CHUTE OF GREAT BRITAIN LTD.**

✱  
**R. B. PULLIN AND COMPANY LTD.**

✱  
**THOMPSON BROS. (BILSTON) LTD.**

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

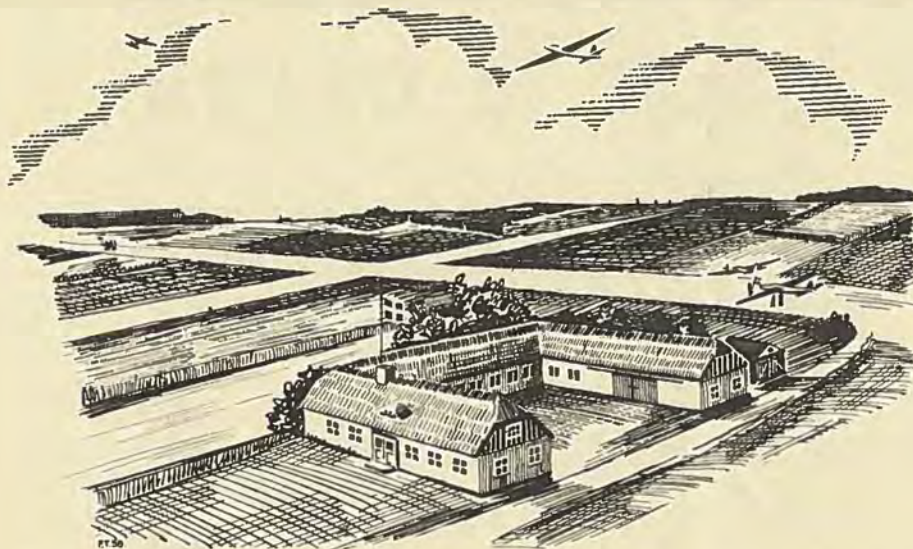


**JENS KOFODSGADE 1 . KØBENHAVN K. . MINERVA \*5380**



# Svæveflyvegården -

*en drøm, der må virkeliggøres.*



Som Poul Trøllund forestiller sig svæveflyvegården. Der skal være to græsbaner til flyvning og resten normalt landbrug.

**M**ENS næsten alle lande har et eller flere svæveflyvecentre med hangarer, skolebygninger, værksteder o.lign., hvor der dels kan uddannes masser af nye svæveflyvere, dels holdes instruktør- og byggekontrollantkursus, sommerlejre for klubberne og sidst, men ikke mindst store svæveflyvekonkurrencer, så har vi hidtil i Danmark savnet noget tilsvarende.

I den sidste halve snes år har vi jo takket være flyvevåbnets store forståelse og hjælpssomhed kunnet bruge Vandel til dette formål.

Helt uden restriktioner har vi naturligvis, men desværre, ikke kunnet bruge denne fortrinlige plads, og på grund af fortsat udbygning af Vandel vil det blive stedse vanskeligere for os at flyve der.

Svæveflyverådet har længe været opmærksom på denne udvikling og mange gange drøftet, hvad vi skulle gøre. Det nemmeste var at få lov at anvende en anden flyveplads til formålet. Her har Herning været anset for den eneste mulige, og KDA har da også fået tilbud om at overtage pladsen, idet det hidtidige lejemål af denne udløber nu.

Man kan imidlertid ikke lave et svæveflyvecentrum til højere svæveflyvning, når der er restriktioner med et »loft« på 700 meter over pladsen. Henvendelser til flyvevåbnet herom har givet til resultat, at man af trafikmæssige grunde ikke ser sig i stand til at imødekomme vort forslag om at hæve loftet til 1500 m. Hermed er denne plads ude af billedet, selv om den naturligvis stadig er velegnet til skoling for de lokale klubber.

## Hvad med heden?

En overgang drøftede man muligheden af at bruge nogle af de midtjyske hedearealer til formålet. En stor del af disse er imidlertid fredede og også for dyre i forhold til indtjeningsmulighederne, ligesom etablering af en skole og opsyn med materiellet vil blive for dyrt.

Efter derpå at have forladt denne plan tog svæveflyverådet udvalget, der nu kom til at hedde »svæveflyvegårdsudvalget«, fat på at undersøge mulighederne for at købe en gård, drive den som landbrug og samtidig holde et par græsbaner til svæveflyvning.

Udvalget, der ledes af Dansk Svæveflyvefunds formand, sekretær *Mogens Henriksen*, har gennemgået planen med forskellige landbrugskyndige, og er kommet til følgende resultat:

## Flyvegården et økonomisk sundt projekt

Af hensyn til mulighederne for at dyrke distanceflyvning i større stil fra pladsen, må denne ligge midt i jylland, og for at blive generet mindst mulig af øvrigt lufttrafik må det nøjere sagt være et sted omtrent midtvejs mellem Vandel og Karup.

På jorden skal kunne indrettes mindst to på hinanden vinkelrette startbaner på ca. 1000 m længde, en bredde af 50 m på den midterste del og 100 m i enderne, ligesom der endvidere må være tilpas frit på siderne. På arealet skal være græs, der foruden til flyvning skal kunne bruges til kreaturhold.

For at der skal være et landbrugsmæssigt rimeligt forhold mellem græsarealet og arealet med andre afgrøder, skal gården være på mindst 60—70 ha.

Iøvrigt mener man, at den ved bortforpagtning driftsmæssigt skal kunne hvile i sig selv, eller så godt som.

Den kombinerede landbrugsdrift og svæveflyvevirksomhed har mange fordele, f. eks. fællesbrug af traktor, billig vedligeholdelse af svæveflyvevirksomhedens bygninger (måske kan der i starten blive lidt plads til os i de bygninger, der findes), opsyn med materiellet er sikret o.s.v.

## Tiden er gunstig nu

Nødvendigheden af et sådan centrum bli-

ver med svæveflyvnings vækst og bortfald af andre pladser stadig mere påtrængende.

Men mulighederne for at få gården er også blevet bedre end for nogle år siden. Pri-serne på landbrugsejendomme er faldet, og samtidig er det blevet lettere at låne penge.

For penge skal der naturligvis til. En stor del af lånene i gården vil man antagelig kunne få finansieret på normal vis og også kunne forrente dem o.s.v., men til udbetaling og til dækning af den lille forringelse af landbrugsdriften, som hensynet til svæveflyvningen kræver, får vi antagelig brug for en sum på omkring et halvt hundrede tusind kroner i form af rentefri eller meget billige lån.

Vi skal altså i gang med to ting for at virkeliggøre projektet: man skal finde en egnet gård — og det er ikke så let, fordi ikke én af ti gårde kan indrettes som ønsket — og vi skal skaffe disse billige lån.

Det er svært at begynde på det sidste, for man har et konkret tilbud på en gård, og det er vi nu igang med.

Dernæst håber vi, at det netop her i KDA's 50-års-jubilæumsår må lykkes at skaffe de nødvendige midler.

Det er et stort fødselsdagsønske, men en værdig opgave til gavn for landets flyve-ungdom.

## Hvordan gården skal bruges

Når gården er en kendsgerning og banerne dækket med tæt græs, skal gården opfylde følgende formål:

Til DM og efterhånden vel også til andre svæveflyvekonkurrencer.

Til instruktørkursus og den centrale svæveflyveskole for såvel begyndere som viderekomne.

Til sommerlejre for klubber fra alle egne af landet.

Til flyvning hver weekend for klubber og medlemmer fra nær og fjern.

Det vil nok blive sådan, at den i hvert fald i sommerhalvåret er i drift hver eneste dag til et eller flere af disse formål, og det kan blive nødvendigt på en eller anden måde at regulere tilstrømningen.

Mens man i begyndelsen må klare sig med enkelte rum i gården, med telte og lignende, så er det tanken efterhånden at bygge hangarer, værksteder, lokaler til undervisning, ophold o.s.v.

Interesserede svæveflyvere har allerede foreslået, at vi foruden at flyve der, også selv skal arbejde på opførelsen af disse bygninger! Vi er jo fingernemme folk.

Svæveflyvegården skal blive dansk svæveflyvnings højborg — mens den på god dansk vis opfylder sin ene mission som landbrug, skal den samtidig gøre det muligt for os at flyve uhindret.

Mens en del af de udenlandske centre giver stort understud og derfor må støttes i kraftigt omfang fra staten (der gerne gør det, fordi pengene kommer igen), så regner vi med, at dette er et overskueligt og gennemførligt projekt. Vi bliver nødt til at låne nogle penge, men disse står sundt forankret i en landbrugsejendom.

Skulle det ikke kunne lykkes os ved fælles anstrengelser at gøre denne drøm til virkelighed i 1959?





**Nu**

**USA**

778 kr. billigere  
end noget andet  
luftfartselskab!

**-RETUR**

**FOR KUN**

**MED...**

**2.836 kr.\***

**OFTELEFON**

*Fuld service, komfort og forplejning..!*



**OPEL**  
*er trumf..!*

**OPEL CARAVAN**



Pris på gaden:  
kr. 21.400  
(m. tagbagage-  
bærer) kr. 21.900

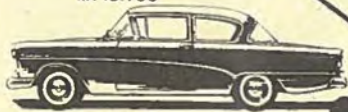
**OPEL COMBI**

Pris på gaden:  
kr. 16.960  
(m. tagbagagebærer)  
kr. 17.330



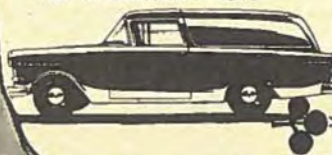
**OPEL REKORD**

Pris på gaden:  
kr. 19.700



**OPEL VAREBIL**

Pris på gaden:  
Gule plader kr. 10.500  
Med 1/2 omsætn. kr. 14.840



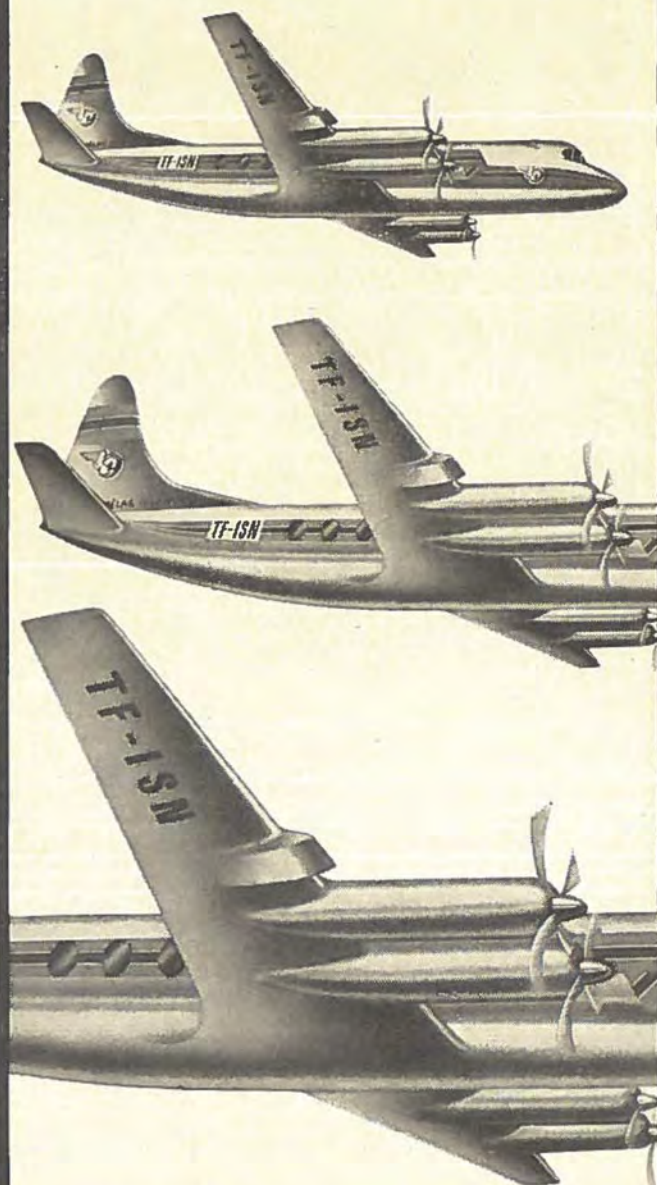
**Køb Opel hos**  
**OLUF SVENDSEN**

SHELL-HUSET, CENTRAL 2115 · AMAGERBROGADE 290, TLF. 50 64 33









Til GLASGOW eller  
REYKJAVIK —  
ICELANDAIR flyver Dem  
hurtigt, sikkert og komfortabelt  
i moderne Vickers Viscount  
prop-jet maskiner.



**ICELANDAIR**

## VORT LEVERINGSPROGRAM:

### »RHÖNLERCHE II«

det billige og robuste to-sædede skolesvæveplan

### Ka2b »RHÖNSCHWALBE«

### K7 »RHÖNADLER«

de to-sædede ydedygtige svæveplaner

### Ka6 »RHÖNSEGLER«

det ensædede svæveplan for den kræsne.  
Fik tildelt OSTIV-Prisen 1958 som det bedste  
standard-svæveplan.

### ny K8,

det robuste, ensædede svæveplan for begyndere  
og viderekomne i enhver klub.

## ALEXANDER SCHLEICHER

SEGELFLUGZEUGBAU

Poppenhausen a. d. Wasserkuppe

*Danmarks eneste boghandel med speciale  
i flyvelitteratur ønsker Kgl. Dansk Aero-  
klub til lykke med 50 års jubilæet.*

## To interessante nyheder

Ett År i Luften 1958, mange illustrationer, kr. 21.00  
Vingade Vapen, ill., . . . hft. kr. 9.80, indb. „ 14.80

## KNUD RASMUSSEN

*Boghandel*

Afdeling for flyvelitteratur  
VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.  
Hilda 2055 . Giro 27529



# Sønderjyllands Flyveselskab

— en virksomhed i kraftig udvikling.



Det nyeste på Sønderborg flyveplads: Aero Commander'en foran de nye bygninger, fotograferet fra KZ IV'en.

SIDEN vi for godt et par år siden berettede om Sønderjyllands Flyveselskab i Sønderborg, har firmaet under ledelse af sin dynamiske ejer, den 34-årige *Ingolf Nielsen*, udviklet sig videre med et imponerende tempo. For et par måneder siden aflagde FLYV besøg dernede, da Ingolf Nielsen gerne ville vise, hvordan der så ud nu.

Med overfladetransportmidler er der langt fra hovedstaden til Sønderborg, men da der bogstavelig talt daglig er flyveforbindelse, går det nemt at smutte derned. I strid modvind kom vi fra Skovlunde dertil på 1 time 40 min., hvorimod hjemturen i KZ IV og en del medvind kun tog knap en time.

Vi havde ikke selv set pladsen før. Det er en af de små græsflyvepladser, der oprindeligt er anlagt til typer som KZ III og VII. Ja, der er nærmest kun en græsmark, som i den tid, hvor der ikke flyves, bruges til græsning for kreaturer — hvilket flyenes undersider bærer tydeligt spor af! Den er ret ujævn, og indflyvningen generes i øst-siden af en lille lund.

Fordelen ved pladsen er imidlertid, at den ligger umiddelbart uden for byen, kun 2 km fra centrum. Den er anlagt og ejes af Sønderborg kommune, men ledes og driver af Ingolf Nielsen.

Men det var bygningerne, vi skulle se. Foruden flyvepladslederens hyggelige hus og den hangar, vi bragte billede af for et par år siden, er der et hus, der rummer kontor og fotoafdeling og så nybygningen; en 40 x 12 m hangar med tilstødende værksteder, kontorer, pilotlokale og ventesal. Endnu var den ikke helt færdig, men den tegnede til at blive særdeles nydelig og velindrettet, og foruden de omtalte lokaler er det meningen at indrette boliger for et par piloter på første sal.

Med en cementeret forplads mellem bygningerne vil det hele komme til at tage sig nydeligt og velindrettet ud. Ja, man kan roligt sige, at pladsen i den henseende kommer til at indtage den førende stilling blandt vore små flyvepladser. Faktisk bliver hovedet (bygningerne) stort i forhold til kroppen (selve pladsen), og det næste skridt må vel være at udvide pladsen.

## Nødvendigt at udvide pladsen

Det er nemlig også ved at være nødvendigt nu, for den er ved at være for lille og ujævn til det nye flagskib, Aero Commander'en, og til lignende moderne typer.

Det må derfor forventes, at Sønderborg kommune, som har været så forudseende at indrette flyvepladsen, vil følge med udviklingen og sørge for plads til hurtigere fly.

Der kræves jo i virkeligheden ikke mere jord til større pladser, for man kan udmærket klare sig med to baner på 800—1000 m længde og udnytte resten på anden måde.

Man burde få mange flere byer til at anlægge små landingsbaner, siger Ingolf Nielsen, der for nylig under en rejse i USA har brugt øjnene godt. Her anlægges man sådanne »strips«, og det er faktisk nok at have en enkelt. For at mindske virkningen af sidevind anlægges der nemlig læbælter på hver side!

## Store kunder i Tyskland og Sønderjylland

Som det vil være bekendt, har Sønderjyllands Flyveselskab i lighed med andre danske luftfartsforetagender arbejdet en del i Tyskland, og det foregår ved hjælp af søsterfirmaet Schleswig-Holsteinische Luftfahrtgesellschaft, der har til huse i Kiel-Holtenau.

I øjeblikket består den tysk registrerede del af flåden af 3 KZ III og 1 KZ VII, men iøvrigt opererer flåden som en enhed, og de tyske maskiner får deres eftersyn i Sønderborg.

I Danmark er der til rådighed: 3 KZ III, 2 KZ VII, 1 KZ IV og en Aero Commander 560E.

De to sidstnævnte ejes af Danfoss ligesom en KZ VII, men flyves af Ingolf Nielsen.

Kæmpevirksomheden Danfoss, der i øjeblikket beskæftiger 3.500 mennesker og eksporterer ca. 85 % af sin produktion, er naturligvis en af firmaets største kunder, og m.h.t. de nævnte luftfartøjer og den fælles repræsentation af Aero Commander'en i Skandinavien består der et snævert samarbejde mellem de to foretagender.

Men foruden Danfoss har Ingolf Nielsen mange andre kunder i Sønderjylland. Et antal betydelige firmaer har efterhånden indset, at anvendelse af flyvemaskinen byder dem en række fordele, og de har lært at bruge den.

Derfor flyver Ingolf Nielsen dem hyppigt især til København og Hamburg, hvor de enten gør forretninger, eller opnår tilslutning til de internationale lufruter.

Mens der i 1952 blev udført 14 taxaflvninger med Sønderborg som basis, steg tallet i 1957 til 278. Af fremmede luftfartøjer blev der i 1952 foretaget 27 indenrigske og 15 udenrigske ekspeditioner, mens tallene i 1957 var steget til henholdsvis 183 og 483. Og mens vi er ved statistikken, kan vi nævne, at den sønderjyske flåde i 1957 fløj ialt 7750 timer, heraf 3270 timer i den tyske afdeling.

Foruden passagerer flyver man med en del lettere fragt, lidt landbrugsflyvning og en del skoleflyvning. Der er gerne til stadighed en 7—8 elever, som siden lejer maskiner hos Ingolf Nielsen.

Teoriundervisning foregår også på skolen. For resten gik Ingolf Nielsens egne danske pilotstab selv på teoriskole, da vi var dernede, nemlig med henblik på opnåelse af instrumentbevis, som anses for nødvendigt i den videre udvikling.

Pladsen har selv endnu intet udstyr i den retning, men det er forøvrigt så heldigt, at

Fortættets side 59.



Ingolf Nielsen



# ASSURANCEFORRETNING

GRUNDLAGT 1906



*Løser alle  
forsikringsproblemer*



**STATSANSTALTEN  
FOR LIVSFORSIKRING  
HOVEDAGENTUR . VESTERPORT  
v/ Otto Thomsen**



VESTERPORT

TELEX 5982

TELF. MINERVA 1112



## Slutresultatet af svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

Flyvedagspokalerne blev overrakt repræsentanter for flyvestationerne Skrydstrup og Karup inden KDA's andespil den 5. december. Den nye vandrepriemie, som A/S Forsikringselskabet Codan har skænket til den nye hastighedsklasse, blev overrakt af assurandør Brandt, Hillerød. I anledning af den forestående festlige aften var pokalerne fyldt med frugter og andre lækkerier. Under uddelingen ankom en stor blomsterbuket, som de to flyvestationers svæveflyvere gav Flyveklubben Aviator i Ålborg for klubbens fine indsats i distanceklassen i år, men desværre var der ingen repræsentanter for klubben til stede.

Resultaterne af flyvedagskonkurrencerne 1958 bærer tydeligt præg af, at vejret ikke var så godt som i topåret 1957. Antallet af resultater (312) er omtrent nede på 1956-niveauet mod 444 i 1957, og resultaterne ligger betydeligt lavere (se FLYV 12/57-263). Men vi har fået flere klubber med (FSN Ålborg, Kolding, Næstved) og en ny klasse — hastighed — hvortil forsikringselskabet Codan har været så venlig at udsætte en ny pokal.

I distanceresultaterne mærkes, at det ikke var DM-år, for resultater i udlandet ved VM tæller jo ikke med.

Det er rart til en afveksling at se en ny samlet vinder — var det ikke en idé at prøve at få en civil klub forrest i KDA's jubilæumsår? Iøvrigt er det interessant at konstatere, at de sjællandske klubber er gået godt frem i placeringerne.

### Bedste klub

|                                 |          |
|---------------------------------|----------|
| 1. Flyvestation Skrydstrup .... | 5 points |
| 2. Flyvestation Karup .....     | 8 "      |
| 3. Aviator .....                | 16 "     |
| 4. Havdrup .....                | 21 "     |
| 5. Ringsted .....               | 24 "*)   |
| 6. Birkerød .....               | 27 "*)   |
| 7. Værløse .....                | 27 "*)   |
| 8. Silkeborg .....              | 31 "*)   |
| 9. Midtjydsk .....              | 33 "     |
| 10. Sportsflyveklubben .....    | 34 "     |
| 11. FSN Ålborg .....            | 37 "     |
| 12. Næstved .....               | 42 "     |
| 13. Vejle .....                 | 43 "     |
| 14. Vestjysk .....              | 45 "     |
| 15. Kolding .....               | 40 "     |

Fortsat fra side 57.

den ligger under luftvejen Red 1, og fyret Als (alfa lima) står få km fra pladsen og kan godt anvendes ved anflyvning af denne.

### Fotoflyvning et væsentligt led

En meget væsentlig del af virksomheden er imidlertid fotoflyvning, som stadig er en god forretning for en hel del firmaer her i landet. Ca. halvdelen af de omkring 50 mennesker, Ingolf Nielsen beskæftiger, arbejder i denne afdeling, som ledes af H. C. Bergmann. Af disse er 13 repræsentanter, et par står i mørkekammer, og en 6—7 unge damer sidder og farvelægger forstørrelser.

Ialt er der en halv snes piloter, hvoraf 6 i Danmark, og Boy Konstmann er chefpilot.

Ingeniør Hans Lund er chefmekaniker og leder af den tekniske afdeling, der foretager alle eftersyn undtagen hovedeftersynene. Det er meningen efterhånden at udvide denne side af virksomheden.

De øvrige afdelinger er reklameafdelingen,

Assurandør Brandt (t.h.) overrækker overfenrik H. Winter-skov den nye Codan-pokal, mens resten af Skrydstrup-holdet ser til.



### Varighed (Ekstrabladets pokal)

| *) Klub              | resultat  | g       | i  | k | d | f |
|----------------------|-----------|---------|----|---|---|---|
| 1. Karup .....       | 47 t 07 m | 10-18-0 | 5  | 3 |   |   |
| 2. Skrydstrup .....  | 41 t 28 m | 10-14-0 | 7  | 4 |   |   |
| 3. Birkerød .....    | 37 t 20 m | 10-22-0 | 11 | 4 |   |   |
| 4. Værløse .....     | 34 t 18 m | 10-28-2 | 13 | 5 |   |   |
| 5. Havdrup .....     | 33 t 05 m | 10-12-0 | 5  | 3 |   |   |
| 6. Ringsted .....    | 20 t 50 m | 10-11-9 | 11 | 5 |   |   |
| 7. Aviator .....     | 16 t 31 m | 9-10-0  | 6  | 4 |   |   |
| 8. Vejle .....       | 16 t 12 m | 5-5-0   | 3  | 1 |   |   |
| 9. Midtjydsk .....   | 13 t 07 m | 3-3-0   | 2  | 1 |   |   |
| 10. Silkeborg .....  | 9 t 45 m  | 4-5-1   | 5  | 3 |   |   |
| 11. FSN Ålborg ..... | 9 t 41 m  | 5-5-0   | 2  | 3 |   |   |
| 12. Vestjysk .....   | 7 t 31 m  | 5-5-0   | 3  | 2 |   |   |
| 13. Sportsflkl. .... | 5 t 09 m  | 4-4-0   | 3  | 3 |   |   |
| 14. Kolding .....    | 3 t 08 m  | 3-4-1   | 3  | 1 |   |   |
| 15. Næstved .....    | 1 t 10 m  | 1-2-1   | 2  | 1 |   |   |

### Højdevinding (Berlingske Tidendes pokal)

|                     |          |         |    |   |
|---------------------|----------|---------|----|---|
| 1. Skrydstrup ..... | 15.865 m | 10-16-1 | 6  | 3 |
| 2. Karup .....      | 13.515 m | 10-12-0 | 8  | 3 |
| 3. Aviator .....    | 12.945 m | 10-14-0 | 8  | 4 |
| 4. Værløse .....    | 12.945 m | 10-20-0 | 11 | 5 |
| 5. Ringsted *) ..   | 9.145 m  | 9-9-0   | 7  | 4 |
| 6. Silkeborg *) ..  | 8.745 m  | 7-7-0   | 6  | 2 |
| 7. Birkerød *) ..   | 8.325 m  | 10-12-4 | 9  | 2 |

|                      |         |       |   |   |
|----------------------|---------|-------|---|---|
| 8. Havdrup .....     | 7.635 m | 7-7-0 | 6 | 3 |
| 9. FSN Ålborg ..     | 4.240 m | 5-8-3 | 3 | 3 |
| 10. Sportsflkl. .... | 3.730 m | 4-4-0 | 3 | 3 |
| 11. Næstved .....    | 3.650 m | 3-3-0 | 2 | 1 |
| 12. Vestjysk .....   | 2.040 m | 2-2-0 | 1 | 1 |
| 13. Vejle .....      | 1.020 m | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 14. Midtjydsk .....  | 900 m   | 1-1-0 | 1 | 1 |

### Distance (Politikens pokal)

|                     |     |      |       |   |   |
|---------------------|-----|------|-------|---|---|
| 1. Skrydstrup ..... | 842 | 1026 | 5-5-0 | 4 | 2 |
| 2. Aviator .....    | 470 | 584  | 5-6-0 | 3 | 2 |
| 3. Karup .....      | 282 | 450  | 3-4-1 | 3 | 2 |
| 4. Midtjydsk .....  | 290 | 392  | 4-5-1 | 5 | 3 |
| 5. Havdrup .....    | 255 | 347  | 3-3-0 | 3 | 2 |
| 6. Sportsflkl. .... | 209 | 267  | 3-3-0 | 3 | 2 |
| 7. Ringsted .....   | 130 | 130  | 3-3-0 | 3 | 1 |
| 8. Århus .....      | 72  | 108  | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 9. Silkeborg .....  | 85  | 85   | 2-2-0 | 2 | 2 |
| 10. Næstved .....   | 48  | 48   | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 11. Birkerød .....  | 33  | 33   | 1-1-0 | 1 | 1 |
| FSN Ålborg ..       | 33  | 33   | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 13. Værløse .....   | 29  | 29   | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 14. Kolding .....   | 20  | 20   | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 15. Vestjysk .....  | —   | —    | 0-1-1 | 1 | 1 |

### Hastighed (Codans pokal)

|                     |       |       |   |   |
|---------------------|-------|-------|---|---|
| 1. Skrydstrup ..... | 144,0 | 3-3-0 | 4 | 2 |
| 2. Karup .....      | 133,1 | 2-2-0 | 2 | 2 |
| 3. Havdrup .....    | 76,3  | 1-1-0 | 1 | 1 |
| 4. Aviator .....    | 59,1  | 2-2-0 | 2 | 2 |
| 5. Sportsflkl. .... | —     | 0-1-1 | 1 | 1 |

\*) Med forbehold, idet en barograf skal efterkalibreres.

\*) g: gyldig, i: indsendt, k: kasseret, d: deltagere, f: anvendte fly.

### Ikke mere diplom til B og C

Svæveflyverrådet har besluttet, at man til B- og C-diplomer fra det nye års begyndelse kun udleverer emblemet og ikke de hidtil anvendte diplomer, som der nu er meget ringe interesse for. Dermed er det heller ikke længere nødvendigt at indsende fotografier til disse diplomer.

Der udstedes stadig diplom for sølv- og guld-diplom.

Iøvrigt forudser man, at der snart ikke længere skal udstedes A-diplomer, idet den sidste rest EK-skoling formodes at forsvinde i år. Så det bliver helt spændende at se, hvem der får det sidste A.

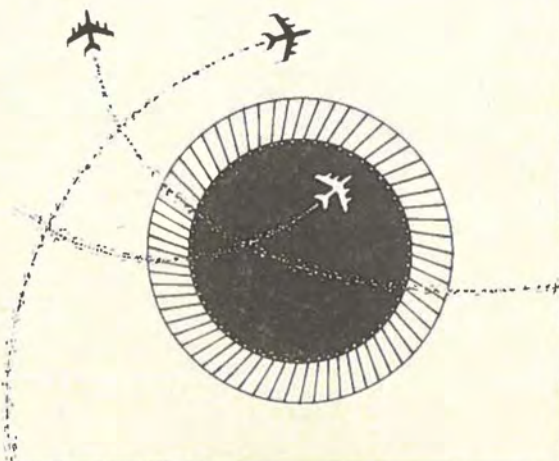
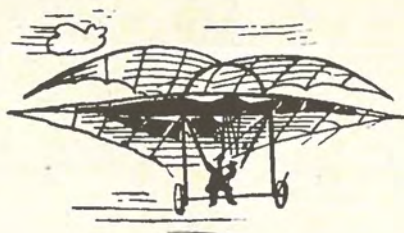
Indtil videre udstedes dog DK-A og DK-B-diplomer, som vi har gjort nogle år, men det overvejes at lade dem falde bort, når EK-A'et gør det.

PW.



# Ellehammer's Laboratorium

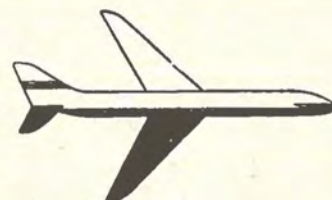
*ønsker KDA til lykke med de 50 Aar*



**SABENA**

SABENA sender, på tærsklen til jetalderen,  
Kongelig Dansk Aeroklub sine hjerteligste  
lykønskninger i anledning af jubilæet.

SABENA — BELGIAN WORLD AIRLINES  
V. FARIMAGSGADE 7—9, KØBENHAVN V., MINERVA 3027



Daglig fra KØBENHAVN til

**HELSINGFORS  
KÖLN/BONN  
FRANKFURT**

Fra 1960 indsættes også 3 CARAVELLE jet  
på Finnair's ruter.

Alle oplysninger i rejsebureauerne eller  
i Finnair's københavnskontor, Vester  
Farimagsgade 3, Kbhvn. V., MI. \*3921.

**FINNAIR**  
AEROBY

— det finske luftfartselskab



Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

**Køb bilen i Shell-Huset**



OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen A/s**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

**Luftfartforsikringer**

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

## Aeroklubbens første medlemmer

Det er meget interessant at kigge i de gamle medlemsprotokoller fra Aeronautisk Selskabs første år. Langt største parten af medlemmerne er navne, som var kendt i vide kredse. Der var først og fremmest den unge premierløjtnant i marinen. Hans Kongelige Højhed *Prins Axel*, som senere selv blev flyver, og der var en lang række navne i førende stillinger indenfor politik, erhvervsliv, bladvirksomhed, embedsverdenen samt hær og marine, og så var der nogle navne, som ikke hørte til de kendte. Et af dem var stud. art. *E. Dessau*, et andet var stud. polyt. *E. Nyrop*, og en tredje *Bendt Rom*.

Den ene af disse unge flyveentusiaster blev imidlertid et kendt navn, ikke blot indenfor flyvekredse, men også udenfor. Det var den unge student *Dessau*, som senere blev civilingeniør, direktør *Einar Dessau*, Tuborg — og senest næstformand i KDA. Og i alle årene lige siden 1909 har direktør *Dessau* uden afbrydelse stået som medlem af aeroklubben, og er idag det eneste af aeroklubbens medlemmer, som kan opvise denne enestående rekord.

Det mangeårige medlemskab har ikke været af passiv art — tværtimod. I alle de mange år har direktør *Einar Dessau* været et af de mest aktive medlemmer i aeroklubben. Det begyndte i 1909/10, da han sammen med sin kammerat, stud. polyt. *E. Nyrop*, tog fat på at foretage en række glideforsøg med hjemmelavede glideplaner, og interessen holdt sig gennem alle årene. Direktør *Dessau* blev senere aktiv svæveflyver, tog certifikat som privatflyver og blev en meget ivrig dyrker af flyvesporten, samtidig med at han meget energisk tog aktiv del i aeroklubbens organisationsarbejde. Det var derfor ganske naturligt, at direktør *Dessau* for nogle år siden valgtes til aeroklubbens næstformand.

Som påskønnelse for sit store arbejde for flyvningens sag blev direktør *Dessau* for et år siden hædret med *Tissandier Diplomet*, der blev indstiftet af *Fédération Aéronautique Internationale* som belønning til de personer, der på særlig måde har bidraget til fremme af flyvningens sag.

\*

Af andre navne, som på meget tidligt tidspunkt blev medlemmer af aeroklubben, skal nævnes civilingeniør *Henning Holst*, der blev medlem i 1911 og direktør *A. Werber*, som blev medlem i 1912. Begge er stadig medlemmer af aeroklubben og har været det uafbrudt siden indmeldelsen for henholdsvis 48 og 47 år siden. *Poul B. Pollner* har med afbrydelse været medlem fra 1910, og *C. le Dous* har været medlem uafbrudt fra 1916.

## International udveksling af flyveinteresseret ungdom

Som et væsentlig led i KDA's arbejde skal nævnes den virksomhed, der indadtil i højeste grad bidrager til at fremme interessen hos de unge for arbejdet ude omkring i klubberne, og som udadtil er af stor betydning for international forståelse og samarbejde. Der tænkes i denne forbindelse på den udveksling, der hver sommer finder sted mellem flyveinteresserede unge fra USA, Canada og flere vesteuropæiske lande.

Det begyndte i 1951, da Civil Air Patrol (CAP) i USA og Air Cadet League of Canada inviterede et antal unge mænd på en gratis 3-ugers flyverejse til henholdsvis Amerika og Canada, og senere har de vesteuropæiske lande begyndt en lignende indbyrdes udveksling af flyveinteresseret ungdom. Hver sommer har fem unge af de mest energiske klubmedlemmer været på en 3-ugers rejse ad luftvejen til Amerika, to har været i Canada, og andre har været i Holland, England og Frankrig. Til gengæld har KDA været vært for et lignende antal unge fra de respektive udvekslingslande.

Når KDA har kunnet gennemføre dette meget omfattende arbejde, skyldes det forståelse for sagens store betydning hos ministerier, som hjælper med til sagens gennemførelse, nemlig finansministeriet, der yder økonomisk støtte, og forsvarsministeriet, som yder en uvurderlig støtte i retning af lufttransport og ophold på flyvestationerne. I alle de år, der er gået, har KDA haft et fortræffeligt samarbejde med flyvevåbnet. Men også andre har hjulpet med til gennemførelsen af udvekslingen. Her skal f.eks. nævnes flyveklubberne i Odense, Esbjerg, Silkeborg, Århus og Ålborg, som har været værter for de udenlandske kadetter, der besøgte Danmark, endvidere Verdensvenskabsforbundet, som beredvilligt har sørget for kadetternes indkvartering i København, Flyvestation Avnø, mejeriejer *Espen Boel*, godsejer *Thor-kild Dahl* og alle de mange private kvarterværter. KDA siger dem alle hjertelig tak for det strålende samarbejde, uden hvilket udvekslingen ville være umulig at gennemføre.

**FALCKS FLYVETJENESTE**

Hangar C  
50 52 64

Kastrup  
50 53 64

**Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn**

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulevard 64, Luna 622

## REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr.

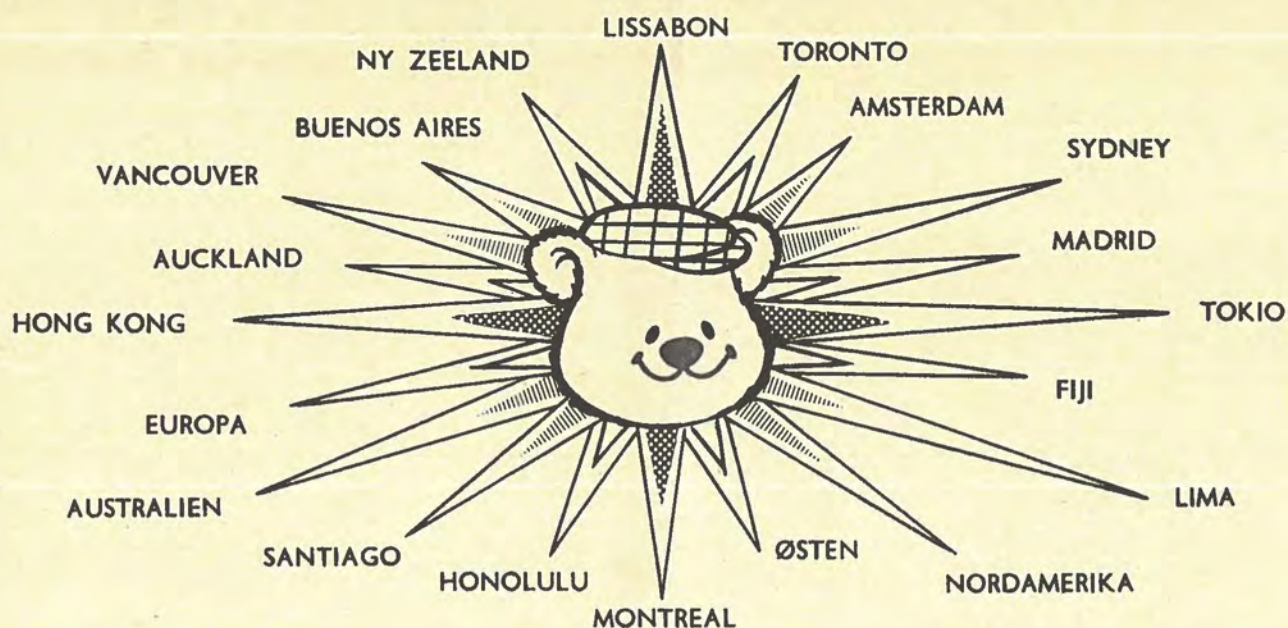
Leveres fra lager.

**ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V**

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

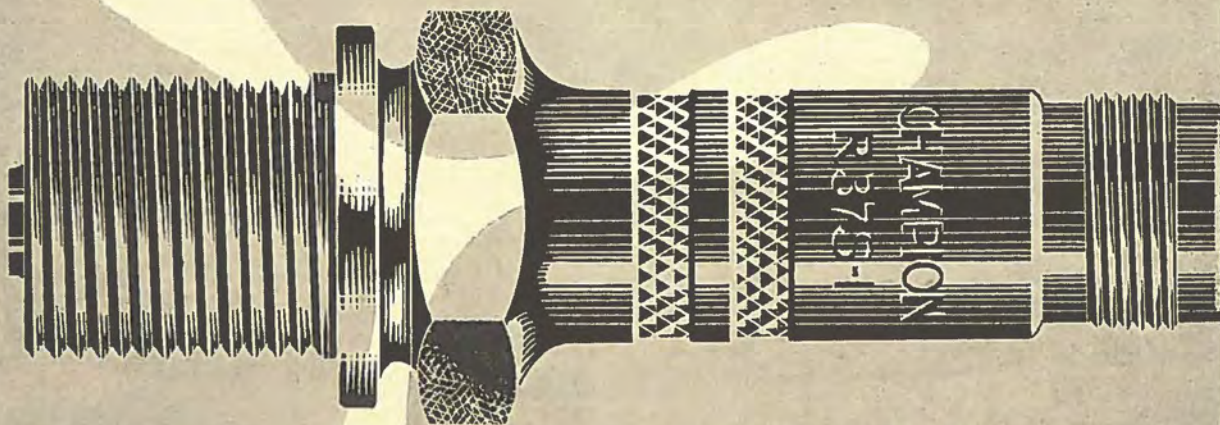


KGL. DANSK AEROKLUB GRATULERES MED DE 50 ÅR AF



*Canadian Pacific* **AIRLINES** 

-over **90%** af alle luftfartselskaber



benytter udelukkende



**Champion**

tændrør som standard udstyr

*Bilow*



## Hvor kan man lære at flyve?

### AARHUS LUFTFART

»KIRSTINESMINDE«

Skejby pr. Aarhus

Tlf. Skejby 47

### Perch's Luftfart

Frederikshavn Telf. 228  
Esbjerg » 558

### Egen Teori- & Flyveskole

Undervisning i instrumentflyvning på linktræner og moderne 4 pers. fly. — Udlejning af fly med radio og navigationsinstrumenter.

#### Sportsflyveklubben

Københavns Flyveplads, Skovlunde  
Telf. 94 47 35, aften: Helrup 4204 y

### Sønderjyllands Flyveselskab

Ingolf Nielsen

Sønderborg Flyveplads  
Tlf. (044) 22224

## TRAFIKFLYVENYT

### 75.000 flyvninger over Nordatlanten

Siden Pan American den 28. juni 1938 som det første luftfartsselskab indledte regelmæssig rutetrafik over Nordatlanten, har selskabet gennemført 75.000 flyvninger på denne rute.

Flyvningerne indledtes med en Boeing B-314 flyvebåd, der kunne medføre 35 passagerer, og den havde en startvægt på 40 tons. Flyvetiden var ca. 27 timer.

Nu, 10 år senere, gennemflyves ruten 4 gange så hurtigt med 4 gange så mange passagerer i en Boeing 707 jetliner, som flyver i 12.000 meters højde. I de 19 år, der er gået, har Pan American befordret ca. 3 millioner passagerer (2.939.054), ca. 35 millioner kg fragt og 25 millioner kg post mellem Europa og USA.

### Jorden rundt i 72 timer

Den engelske Comet 2, som tilhører R.A.F., har fornylig gennemført en flyvning jorden rundt. Det var en demonstrationstur, som fulgte ruten England—Canada—USA—Stillehavet—Honolulu—Fiji—øerne—New Zealand—Australien—Singapore—Hong Kong—England. Flyvetiden har på den lange distance været lidt over 72 timer.

### 65.000 på Los Angeles-ruten

I løbet af de fire år, siden SAS åbnede sin rute til Los Angeles, er der transporteret 65.000 passagerer på denne første rute mellem Europa og Amerika via de polare egne. Heraf er de 24.000 befordret på det sidste år. I vinter flyves der seks gange ugentlig i begge retninger med DC-7C.

### Lufttrafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup i november

|                               |        |
|-------------------------------|--------|
| Ank. passagerer .....         | 24.172 |
| Afg. passagerer .....         | 25.392 |
|                               | 49.564 |
| Transitpass. 2x21.298 = ..... | 42.586 |
| Andre pass. ....              | 2.231  |
| Ialt .....                    | 94.381 |

Tilsvarende tal for november 1957 var 89.572 (stigning 5,4 %).

Antal starter og landinger i november var 4.245 og heraf 3.490 i lufttrafik. (Tilsvarende tal for november 1957 var 4.385 og 3.594).

## Brev KASSE

### En læser spørger:

„Hvor kan det være, at præmien for kaskoforsikring her i landet ligger fra 7% og opefter, når den samme forsikring i USA kun beregnes med 1,5% af værdien?“

„Er det vort materiel, der er blevet for utidssvarende eller for stærkt nedslidt?“

### Svar:

Præmien kan sættes betydeligt lavere i USA end i Danmark, fordi man derovre har ca. 80.000 privatflyvemaskiner o.l. i modsætning til Danmarks langt mindre flåde af lignende typer, som kun er ca. 80.

Desuden er det langt billigere at købe reservedele i Amerika, hvor produktionssteder har hjemme, og hvor udgifter til transport er ringe og til told lig med nul.

For helt at kunne sammenligne må man endvidere kende størrelse af selvrisikoen i de to lande.

Forældet materiel vil selvfølgelig altid have en indflydelse på kaskoforsikringspræmiens størrelse, men dette er ikke det væsentligste moment for Danmarks flåde af privatflyvemaskiner. Gennemsnitsalderen for danske privatflyvemaskiner ligger på ca. 12 år. Til sammenligning skal nævnes, at gennemsnitsalderen i Sverige er ca. 15 år (antallet af privatflyvemaskiner er 261) og i England ca. 21 år.

## FLYVEVÅBNET

### Flyveulykken ved Gram

Mandag den 24. november forulykkede en Republic F-84G Thunderjet fra eskadrille 729 i Skrydstrup. Piloten, den 21-årige flyverløjtnant II, Claus Bugge Garn fra Helsingør, blev dræbt. Han kom bort fra sin formation og kolliderede med en højspændingsledning.



Flysprøjtning af kartoffelforsøg.

## LANDBRUGS-FLYVNING

1948-1958

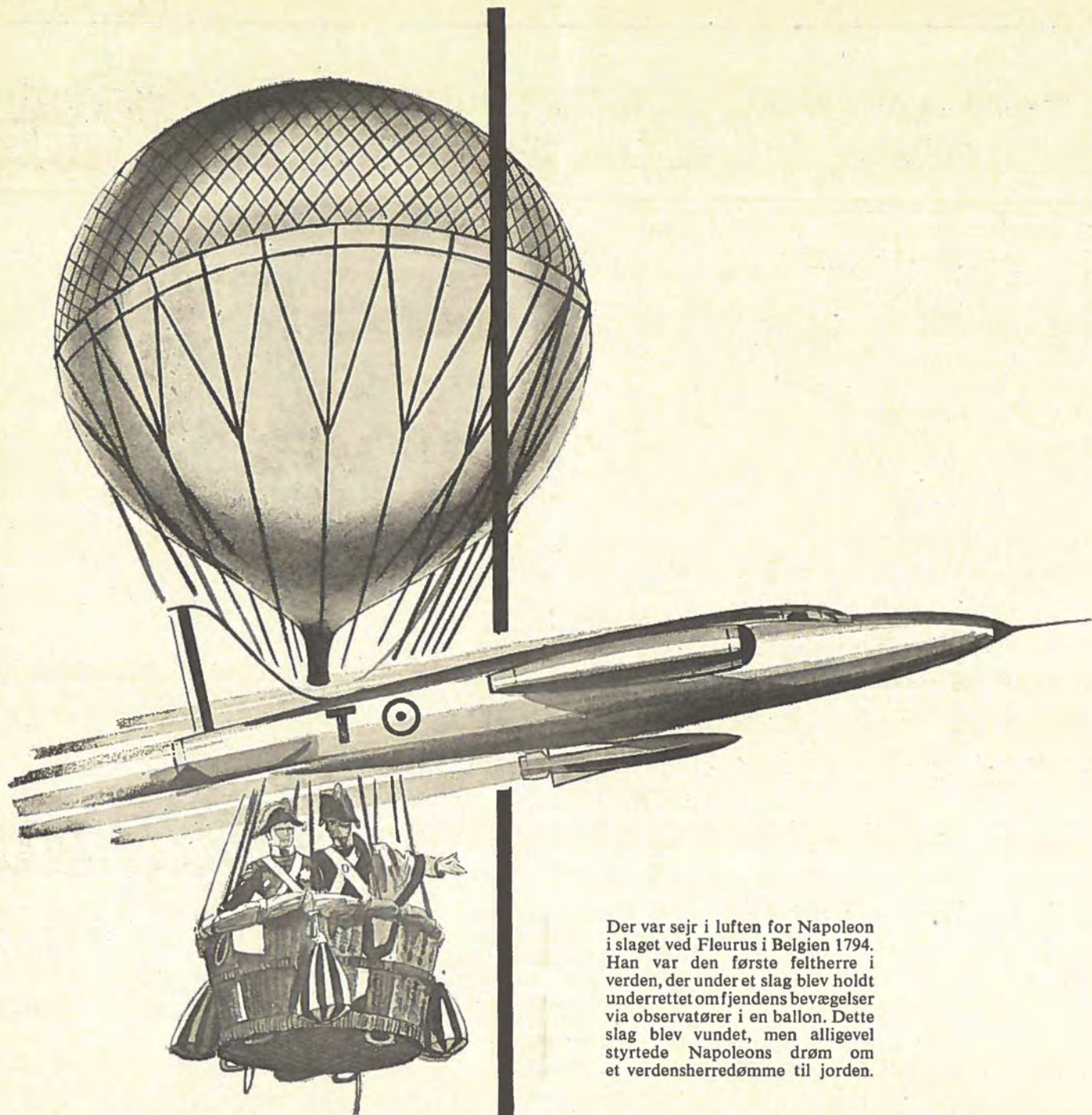
### MALMMOS-FLY

v/ AKTIESELSKABET

### AGRO-KEMI

ODENSE LUFTHAVN . BELDRINGE





Napoleon havde ..... men ikke højtflyvende planer hurtigflyvende jets !

Der var sejr i luften for Napoleon i slaget ved Fleurus i Belgien 1794. Han var den første feltherre i verden, der under et slag blev holdt underrettet om fjendens bevægelser via observatører i en ballon. Dette slag blev vundet, men alligevel styrtede Napoleons drøm om et verdensherredømme til jorden.

Der er et langt spring fra Napoleons første ballon til brødrene Wrights flyvemaskine. Det næste spring, som førte til nutidens hypermoderne superjetjagere, er dobbelt så langt — målt med udviklingens målestok. Esso har været med til at udføre dette spring, ved at udvikle nye og bedre brændstoffer — og derved presse udviklingen frem mod stadig større højder.



AVIATION PRODUCTS



## BLACKBURN N.A. 39

Konstrueret af Blackburn and General Aircraft, England. Første flyvning april 1958.

Maritim angrebsflyvemaskine med overlydshastighed. Beregnet til at anvendes i lav højde for at undgå radaropdagelse).

NA. 39 er udstyret med to de Havilland DGJ.1 Gyron Junior jetmotorer på hver 3150 kg reaktionskraft, anbragt i planrødderne.

Kroppen er udformet efter „areal-reglen“



Tegning og foto: Blackburn N.A. 39.

med et par store buler på bagkroppen, og den slutter helt agterude med en forlængelse, der i to halvdele kan drejes udad og fungere som luftbremser.

Vingen er forsynet med korte „blown flaps“, der forsynes med luft fra motorenes kompressorer, og som nedsætter landingshastigheden, så den er brugbar på hangarskibe.

Besætningen består af to mand, der til deres hjælp får det mest moderne radar- og navigationsudstyr. Bevæbningen kan bestå af en atombombe, anbragt indvendigt, men iøvrigt også af normale bomber, torpedoer og fjernstyrede våben.

Foruden den engelske flåde er også den amerikanske flåde samt RAF interesseret i den nye type.



## TIPSY NIPPER

Konstrueret af Avions Fairey, Belgien. Første flyvning 1958.

Tipsy Nipper er en ensædet ultralet privatflyvemaskine, beregnet til amatørbygning af byggesæt, og forsynet med en 25 hk folkevognsmotor. Den kan også anvendes med Porsche-bilmotor.

Vingen er bygget af træ, beklædt med krydsfiner på forkanten. Den er nem at demontere til transport.

Kroppen er af svejste stålør med et åbent cockpit til piloten, der kommer op i dette



Tegning og foto: Tipsy Nipper.

ved hjælp af et trin i den inderste del af vingen, der til dette formål kan slås ned. Førersædet er ganske enkelt med et minimum af instrumenter.

Der er næsehjulunderstel med styrbart næsehjul, bremsebare hovedhjul med gummi-afledring.

Prisen bliver ca. 20.000 kr. for et færdigt eksemplar, mens et byggesæt koster 12-14.000 kr.

Data: Spændvidde 6,0 m, længde 4,5 m, højde 1,6 m, planareal 7,3 m<sup>2</sup>. Tomvægt 163 kg, fuldvægt 300 kg. Tankindhold 25 liter.

Præstationer: Maximumfart ved havoverfladen 120 km/t, rejsefart 105 km/, landingsfart 61 km/t. Startstrækning 136 m, landingsafløb 91 m, rækkevidde 300 km.



## TYPENYT

Bell X-1E, en modificeret udgave af den Bell X-1, som i 1947 som første fly gennembrød lydmuren, er blevet anvendt til afprøvning af de jet-styreanordninger, som X-15 skal anvende i store højder.

North American T J-1 er en jettræner til den amerikanske flåde til anvendelse fra første flyvning indtil indøvelse af hangarskibslanding. Den anvender vingen fra FJ-1 Fury, styresystem fra T-28C og den gamle Westinghouse J34-motor. Den gik direkte i produktion, og første eksemplar fløj 31.1.58. Tophastighed 800 km/t.

Hawker P.1127 skal være et projekt til en taktisk NATO-jager med lodret start og landing.

Bounder er kodenavnet på en russisk bomber med overlydshastighed (Mach 2.0), deltavinge, jetmotorer anbragt i vingerne og ekstra motorer på begge sider kroppen. Spændvidden menes at være ca. 23 m, længden 60 m.

Lockheed Jetstar er nu sat i produktion, dels som prototype med to Bristol Orpheus, dels med fire P & W JT-12 eller General Electric J85.

Douglas Skyhawk er nu bestilt i en tredje version kaldet A4D-2N, der er en smule længere end forgængerne, har bedre navigationsudstyr og lufttankningsudstyr.

Piper Caribbean er en firesædet højvinget privat- og klubflyvemaskine, udviklet fra PA-22 og forsynet med næsehjul og en 150 hk Lycoming-motor.

Fokker Friendship er nu sat i rutedrift af det irske Aer Lingus, og i USA er Fairchild Friendship sat i drift af flere selskaber.

Boeing såvel som andre firmaer sysler med projekter til et trafikfly med overlydshastighed. Det kunne foretage sin første flyvning om 5-6 år, men man mener ikke, at luftfartsselskaberne er klar til at flyve med 2000 km/t før om 10-15 år.

Peking nr. 1 er en kinesisk transportmaskine, lavvinget med to motorer og næsehjul, som skal kunne befordre otte passagerer over op mod 1000 km med knap 300 km/t.

North American Super Sabre's produktion vil nå sin afslutning i 1959.

Douglas DC-9 er for tiden et projekt med to eller fire jetmotorer til 72 passagerer. Rækkevidde 3200 km, fuldvægt 57 tons.

En Beechcraft BD.18 anvendes af franskmændene til forsøg med Turboméca Bastan turbomotorer og har fløjet med over 440 km/t.

Vickers Vanguard blev rullet udendørs første gang den 4. december og ventedes i luften inden jul.

Boeing 707-320 Intercontinental blev rullet ud den 24. november. Det er den første Boeing med den stærke JT-4A-motor.

DC-8 nr. 2, der er den første DC-8 med JT-4A-motorer, var i luften første gang 29/11.

Baade 152, den østtyske jetliner med fire motorer, var i luften første gang 4/12.

SE-3200 en stor fransk helikopter til op til 28 personer og forsynet med tre turbine-motorer ventes snart prøvefløjet.

Supermarine Scimitar bliver den sidste Supermarine-type, og Vickers-Armstrongs vil i fremtiden koncentrere deres konstruktionsafdelinger i Weybridge.





## 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: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

### MODELFlyVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor C. Forslev.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen,  
Dansk Pool for Luftfartforsikring, Østergade 24,  
Tlf. Minerva 1841.

### Nye medlemmer

Barneplejerske frk. Lis Dørig.  
Snedkermester Hans Rezen.  
Automobilmekaniker Carl Hansen.  
Bestyrer Jørgen Hansen.  
Medhjælper Hans Hansen.  
Salgschef Erik Holck.  
stud. med. J. Lomholt Olesen.

### Runde fødselsdage

Vognmand Carl I. Dam, Nelliavej 9,  
Gentofte, 50 år den 14. januar.  
Direktør Tage Hestbech, Tranegårdsvej 4,  
Hellerup, 60 år den 17. januar.  
Grosserer Kai Petersen, Kastanievej 42,  
Holte, 60 år den 20. januar.  
Civilingeniør K. G. Zeuthen, Ved Kæret  
12, Gentofte, 50 år den 29. januar.

### Nye bøger i biblioteket

William Green og John Fricker: *The Air Forces of the World*.  
Frank Zaic: *Model Aeronautic Year Book 1957—58*.  
Robert de la Croix: *They flew the Atlantic*.  
James C. Fahey: *The Ships and Aircraft of the Fleet U.S.*  
James C. Fahey: *USAF Aircraft 1947—1956*.  
Jørgen Florant: *Gyldendals Bog om FLY*.

### Livligt klublederkursus

Svæveflyverrådets femte klublederkursus den 29—30. november var overtegnet, så ikke alle kunne komme med, men de 15 heldige havde to udbytterige dage med livlig diskussion om klubledelsesproblemer.  
Det var ganske karakteristisk, at de fire deltagere fra de to nystiftede klubber prægede diskussionerne — ikke som det skulle ventes med spørgsmål, men ved at docere, hvordan det hele skulle ordnes!  
Grunden er, at de nye klubber jo ledes af gamle erfarne svæveflyvere, som ved at begynde med en flok helt nye medlemmer uden konservative fordomme har fået en enestående lejlighed til at opbygge ideal-klubber.  
Kursus blev ledet af Mogens Henriksen og havde som lærere Hans Harboe, Anders Hørbj Hansen, Eli Nielsen, Mogens Buch Petersen og Weishaupt.

## KDA's 50-års jubilæum den 20. januar

### RECEPTION OG FILMPREMIERE. LODTRÆKNING OM FLYVEREJSE til USA.

Tirsdag den 20. januar er det 50 år siden KDA blev stiftet.

Dagen vil blive fejret ved en reception på hotel d'Angleterre om eftermiddagen, og ved en forpremiere på Lindbergh-filmen om aftenen.

Receptionen vil finde sted fra kl. 16,00 til 18,00, og hertil er indbudt en lang række gæster.

Endvidere indbydes aeroklubbens medlemmer til at komme tilstede ved denne reception. Der vil ikke blive udsendt nogen særlig indbydelse til medlemmerne; men de, der kan ofre tid til at komme tilstede, bedes senest dagen i forvejen om at meddele dette til tlf. Øbro 29.

Der vil ikke blive arrangeret nogen middag eller andet selskabeligt samvær.

Filmpremieren på den storslåede, hel-aftens cinemaskop-film finder sted i et af Københavns store biografteatre. Hvilket vides ikke på det tidspunkt, hvor disse linier går i trykken, men det vil nærmere blive meddelt i dagspressen.

Filmen, som hedder »Spirit of St.

Louis«, fortæller om Charles Lindbergh og hans enestående flyvning over Atlanterhavet fra New York til Paris i 1927.

Teatret, hvor premieren finder sted, stilles gratis til KDA's disposition, og hele indtægten går ubeskåret til velgørende formål, nemlig til Danske Flyveres Fond, Pressens Luftfartsmedarbejderes Hjælpefond og aeroklubbens Fond for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterladte. Der vil ikke blive en eneste gæst til denne storslåede film-aften. Billetterne kommer til at koste fra 10 til 25 kr.

Som et flot punktum på aftenens program vil der blive skænket en gave til en af gæsterne i teatret. Alle billetterne er nummereret med fortløbende numre, og blandt dem vil der blive trukket lod. **GEVINSTEN, SOM ER SKÆNKET AF SAS, ER EN ÆRES-FLYVEREJSE TIL AMERIKA MED ALT BETALT.** Det er en rejse på første klasse frem og tilbage og som SAS's gæst under opholdet i USA.

På gensyn den 20. januar.

### Landingskonkurrence i Århus

Århus Flyveklub afholdt søndag d. 19/10 sin årlige landingskonkurrence. Arrangementet blev helt igennem heldigt gennemført under stor deltagelse og i fint flyvevejr. Efter konkurrencens afslutning foretoges præmieuddelingen, og den smukke vandrepokal, der i to år har været i Orla Sørensen's besiddelse, gik til Marius Jakobsen, der blev nr. 1 med 25 point. Nr. 2 blev Jørn Carsten med 35 point, og nr. 3 Jørn Hansen med 42.

## KALENDER

- 20/1 KDA's 50-års-jubilæum.
- 27/1 Foredrag og film i Danske Flyvere.
- 20/2 Generalforsamling i Danske Flyvere.
- 10/3 Klubaften og keglespil i Danske Fl.
- 13/6 Skovtur i Danske Flyvere.

### Svæveflyvning

- 1/3 Flyvedagskonkurrencerne begynder.
- 15/3 Repræsentantskabsmøde (København)
- 21-30/3 Instruktørkursus.
- 28/6-12/7 Danmarks mesterskab.
- 12/7-26/7 Svæveflyveskole.
- Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

- 1. 1. Årsrekordår og holdturnering begynder.
- 8. 2. Flyvedagskonkurrencerne (decentr.)
- 1. 3. Repræsentantskabsmøde (Odense).
- 5. 4. Vårkonkurrence, fritflyvende.
- 19. 4. Vårkonkurrence, linestyrede.
- 3. 5. DM, fritflyvende modeller.
- 5.—11.7. Sommerlejr.
- 23. 8. DM, linestyrede modeller.
- 6. 9. Nordisk landskamp.
- 20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.
- 4.10. Høstkonkurrence, linestyrede.
- 31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

### Internationalt c-diplom nr. 6

Den meget energiske jyske modelflyver, Peder Dueholm Kristensen fra klubben »Midtjyden« i Stoholm, har — selv om han for tiden er inde som soldat — fået tid til at opnå sidste betingelse til det eftertragtede internationale c-diplom for modelflyvere, det sjette i Danmark.

Han fik c-diplom med svævemodel i maj 1955, med gummimotormodel i april 1956, og nu tog han et af de meget sjældne c-diplomer med fritflyvende gasmotormodel den 23. november. Ialt har han bestået 15 af vore diplomprøver nu, for han flyver også både hastighed og kunstflyvning med linestyrede modeller.

### De næste numre af FLYV

indeholder bl.a. artikler om Flyvestation Skrydstrup og Artilleriflyverbatteri Vandel, om sidste års udvekslingsrejse til Frankrig, fortegnelse over vor flåde af svæveplaner, artikler om nyere svæveplaner samt om morsomme modelflyveerindringer og meget andet godt stof.

### 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.  
Abonnementpris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre p.t. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



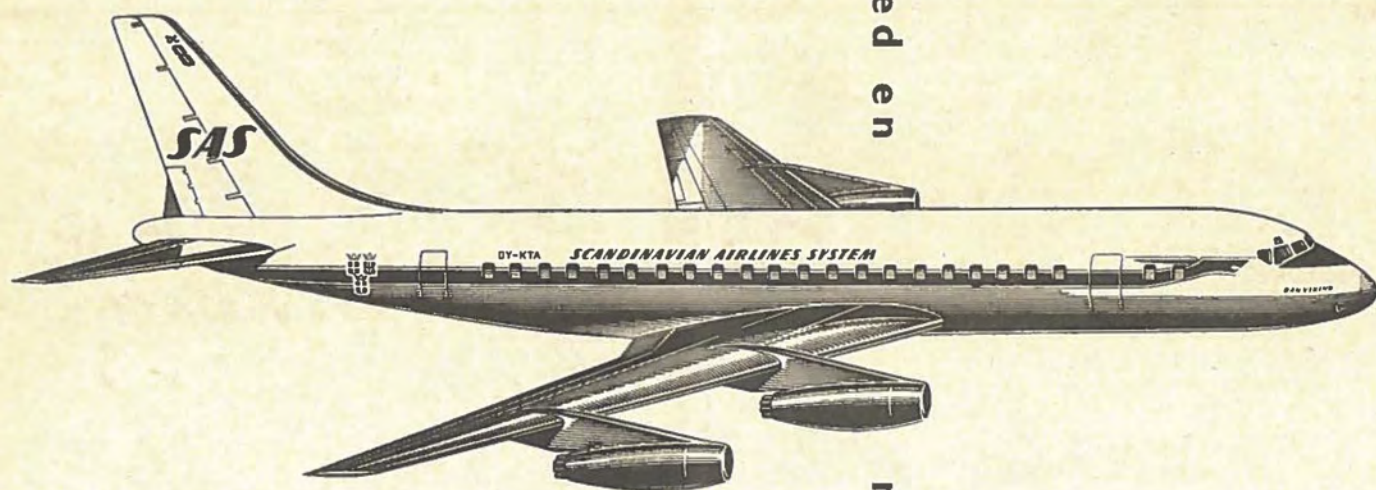


**META SOKOL**  
kvalitet fra Omnipol A.G., Praha

Et 4-personers rejsefly i helmetal og med optrækkeligt understel. Motor M 332 140 hk med compressor, elek. stilbar propeller. Rejsefart 220 km/t. max 260 km/t. Pris ab Praha kr. 69.000,00  
Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, kontor: Vesterbrogade 54, København V. Eva 4687.



# FLYV



...ved en

milepæl



Vi hilser Kongelig Dansk Aeroklub  
— pioneren og banebryderen  
fra 1909, fra flyvningens første  
spændende „take off's” —  
med alle jetalderens vimpler hejst  
og majestætisk brus fra alle turbiner...  
Femti kalenderår: et millennium  
i flyvningens historie...



## SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Et fint billede, taget lige i rette øjeblik, da fire Grumman UF-16 Albatros passerer tre Sikorsky HO4S-3 helikoptere, der står stille i luften.

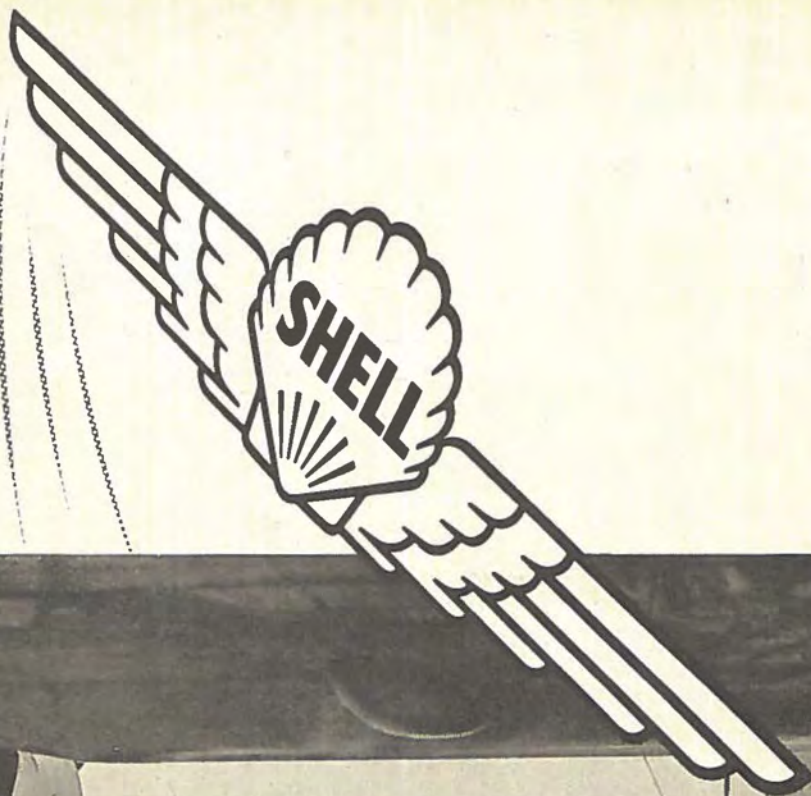
PRIS 1 KRONE

2

## INDHOLD:

Aeroklubbens jubilæum \* Flyvesikkerhedsmødet \* Med FLYV på PSN Skrydstrup \* Med KDA i Frankrig \* Danske svæveplaner \* Muntre modellflyvememolrer.





## 2000 liter pr. minut

leverer de nye supertankbiler, som SHELL har anskaffet til betjening af de store rute-maskiner i lufthavnene. DC-7C - de nye kæmpefly, der går til Los Angeles - skal alene have ca. 25.000 liter brændstof fyldt på i løbet af kun 20 minutter!

**A/S DANSK SHELL, Kampmannsgade 2, København V - Minerva 5340**



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**

Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 2

Februar 1959

32. årgang

## Plads til alle i luften

DET var et prisværdigt initiativ, at luftfartsdirektoratet indbød repræsentanter for alle brugere af luftrummet til et møde, hvor man drøftede sikkerheden i luften og forelagde de foreløbige udkast til nye lufttrafikregler for det danske luftrum. Man kan kun håbe, at direktoraet også i andre spørgsmål af fælles interesse vil afholde lignende møder.

Men det havde været endnu bedre, om man straks fra begyndelsen havde sørget for at repræsentanter for alle brugerne havde kunnet bistå flyveledelsen ved forberedelsen af de nye planer og ikke kun fra SAS og flyvevåbnet, med hvem der er en permanent kontakt i SACMIL-udvalget.

Indehaverne af vore over 150 mindre luftfartøjer og de over 1000 piloter, der benytter disse, har ingen indflydelse haft, og forslaget led derfor af tydelig slagside, idet der ikke i tilstrækkelig grad var taget hensyn til disse gruppers berettigede krav og ønsker.

Dette kan endnu rettes op og bliver det forhåbentlig på grundlag af de indsigelser og forslag, der blev stillet. Men det er straks sværere at ændre et forslag, som man efter lang tids diskussion med nogle af parterne er nået frem til, end det havde været straks fra begyndelsen at tage lige hensyn til alle.

Det er jo således, som det også blev fremhævet i aeroklubbens indlæg på flyvesikkerhedsmødet, at der i al trafik gælder den regel, at man har lige ret i trafikken, hvad end formålet med ens færd er. Der gælder de samme regler for bilisten, der kører søndagstur, som for lastbilen og store busser og rutebiler.

Det er svært at regulere et så lille luftrum som det danske, og det kan til opnåelse af den sikkerhed, alle er lige interesserede i, ikke gøres uden gener for alle parter. Men man må, som flyvevåbnet sagde, give alle brugerne størst mulig frihed til at flyve på økonomisk og hensigtsmæssig måde.

## KDA's 50-års-jubilæum

Stor hyldest og mange gaver til aeroklubben

KONGELIG Dansk Aeroklub's stiftelsesdag tirsdag den 20. januar blev en festfyldt og begivenhedsrig dag i klubbens historie, en dag man i fremtiden vil mindes med glæde.

Allerede fra tidlig morgen strømmede lykønskningstelegrammer ind – fra Hans Majestæt Kongen, fra prins Axel, fra forsvarschefen, admiral Qvistgård, fra overborgmester Munk, og fra udlandet kom bl.a. telegrammer fra FAI, aeroklubberne i Norge, Sverige, Finland, Holland og Frankrig, fra general Beau i Washington, fra generalmajor Bull i Oslo, fra Donald W. Douglas m. fl.

Præcis kl. 10 nedlagde aeroklubbens formand, direktør Hjalmar Ibsen sammen med andre medlemmer af bestyrelsen en laurbærkrans ved flyvermonumentet for dermed at mindes bortgangne flyverpionerer og medlemmer, og direktør August Jensen nedlagde på foreningen Danske Flyveres vegne en buket.

### Receptionen på Hotel d'Angleterre

Om eftermiddagen fra kl. 16 til 18 indfandt over 300 gæster og medlemmer sig i Hotel d'Angleterres palmehave for at gratulere klubben til de 50 år. SAS havde arrangeret en smuk historisk udstilling af modeller og fotografier. På klubbens vegne tog formanden, næstformanden og generalsekretæren imod de mange fremtrædende repræsentanter for danske og udenlandske myndigheder, institutioner, foreningen, firmaer og enkeltpersoner.

Det er selvsagt umuligt at nævne dem alle, men det kan oplyses, at regeringen var repræsenteret af forsvarsminister Poul Han-



Ved festen i Saga-teatret blev KDA's gyldne plaquette overrakt til (fra venstre) direktør Einar Dessau, flyveren Søren Severinsen, general Paul Ramm og DDL's første direktør, Willie Wulff. Endvidere blev kapajn John Foltmann udnævnt til æresmedlem.



sen og fra ministeriet mødte desuden blandt andre departementschef *C. Langseth*. I spidsen for en talstærk repræsentation fra flyvevåbnet mødte chefen, generallojtnant *Tage Andersen*, der takkede aeroklubben for den virksomhed, den udfolder, også til gavn for flyvevåbnet. Fra søværnet kom viceadmiral *H. A. Nyholm* og fra hæren generalmajor *A. Højland Christensen*.

Af andre kan nævnes direktøren for udenrigsministeriet, ambassadør *Niels Svenningsson*, direktør *G. Teisen*, luftfartsdirektoratet, borgmester *Julius Hansen*, generallojtnant *C. Forslev*, regnskabschef *Peter Petersen*, SAS, direktør *N. K. Nielsen*, orlogsværftet, fru *E. Martensen-Larsen*, Kvindeligt Flyvekorps, folketingsmand *A. C. Normann*.

Udlandet var repræsenteret af den amerikanske ambassadør *Val Petersen*, den britiske luftattaché *Peter Simpson*, general *H. Riiser-Larsen*, generalmajor *Nils Söderberg*, KSAK, direktør *Sindre Hesstvedt*, NAK, hr. *Niels Kjeldsen*, FFF.

## Storslåede gaver til aeroklubben

Pladsen tillader os desværre heller ikke at nævne alle de store og små gaver, som blev overrakt aeroklubben på jubilæumsdagen.

Men vi skal dog nævne, at de tre store olieselskaber *BP*, *Esso* og *Shell* hver skænkede 5.000 kr. til aeroklubbens arbejde.

Endvidere var der 1.000 kr. fra forsikringsselskabet *Codan* og yderligere en lang række beløb, idet der på aeroklubbens »ønskeseddel« forud for dagen var givet udtryk for, at man i stedet for blomster ønskede sig beløb til aeroklubbens rådighedsfond, og der var heldigvis mange, der gratulerede på den måde.

Fra *Finlands Flygförbund* kom en krystalvase, fra *Norsk Aero Klubb* og *Kungl. Svensk Aeroklubben* plaketter, fra *Zone-Redningskorps* den gamle Monospar-ambulanceflyvemaskine til et kommende luftfartsmuseum, en morsom model af en ballon fra redaktør *J. Hartmann*, indrammede billeder fra *Kongelig Dansk Automobil Klub*, *Politiken*, *Skandinavisk Aero Industri* og *Danavia*, en stor vandrepokal til uddeling gennem 10 år til klubledere fra *SAS*, blandt forskellige bøger og album en gammel scrapbog og en historisk værdifuld svæveplanjournal fra direktør *Johs. Jørgensen* – og mange andre rare ting.



Fra kransnedlægningsen på flyvermonumentet

## Flyvegårdsindsamlingen fortsætter

På svæveflyverrådets vegne overrakte civilingeniør *Hans Harboe* sammen med repræsentanter for en række klubber og flyvestationer det foreløbige resultat af en indsamling fra svæveflyverne selv som grundlag for en svæveflyvegård: kr. 6.694,46.

Men der var mange svæveflyvere, som endnu ikke havde nået at indsende deres bidrag, og indsamlingen fortsætter på fuld kraft – allerede dagen efter kom vi godt over de 7.000 kr.

## Fjernsynsudsendelsen

Presse og radio dækkede effektivt aeroklubbens jubilæum, og specielt havde fjernsynet en halv times udsendelse, hvor man begyndte med ballonen, så udviklingen i kløvermarkstiden, og glimt af udviklingen indtil KDA's daglig virksomhed i form af model-, svæve- og privatmotorflyvning. Direktør *Einar Des-*



En af modellerne på SAS-udstillingen på Hotel d'Angleterre beundres af den gamle flyver SØREN SEVERINSEN.

sau fortalte om sine og civilingeniør *J. E. Nyrops* glidflyveforsøg for 50 år siden, og kaptajn *Foltmann*, stående foran Glenten i tojhusemuseet, kædede det hele sammen.

## Filmsfesten i Saga Teatret

Over 1200 medlemmer med venner og bekendte overværede fra kl. 2215 til henad kl. 1 filmsfesten i Saga Teatret. Direktør *Hjalmar Ibsen* takkede for den megen opmærksomhed ved jubilæet og overrakte derpå aeroklubbens gyldne plakette til følgende pionerer:

Direktør *Einar Dessau*, hr. *Søren Severinsen*, direktør *Willie Wulff* og generalmajor *Paul Ramm*, hvis store indsats vi ikke her behøver gentage – den er omtalt i jubilæumsnummeret. Endvidere udnævntes kaptajn *John Foltmann* til æresmedlem af aeroklubben, og han havde iøvrigt om eftermiddagen fra Pressens Luftfartsmedarbejderes formand, *Gunnar Hansen*, modtaget *Lindbergh-prisen* på 1.000 kr.

Og så fandt forpremieren på Warner Bros.-filmen »The Spirit of St. Louis« sted, den storslåede farvefilm, som beretter om *Charles A. Lindbergh's* soloflyvning fra New York til Paris i 1927, og som samtidig giver



Blandt eftermiddagens talrige gratulanter var direktør *GÖSTA FRAENCKEL* fra Aeroklubben i Göteborg, der her ses til højre sammen med direktør *HJALMAR IBSEN*, direktør *ENAR DESSAU* og kaptajn *JOHN FOLTMANN*.

glimt af *Lindbergh's* tidligere flyveoplevelser.

Jubilæumsdagens spændende afslutning var lodtrækningen om en æresrejse med *SAS* til New York og Washington med en uges ophold i USA. Den blev foretaget af general *Tage Andersen*, og den heldige blev fru *Ketty Christensen*, der er gift med en flyverlojtnant, og som en gang i løbet af jubilæumsåret tiltræder den store rejse.

## FAI-rekorderne

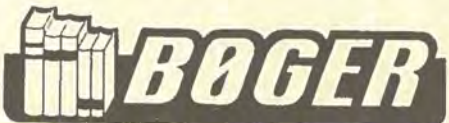
Amerikanerne har sat en lang række rekorder med en *Boeing KC-135 Stratotanker*, bl.a. distance på lukket bane 5.026 km (få dage senere af en *B-52D* sat op til 10.032 km), hastighed over 2000 km lukket bane 948 km/t, over 5000 km 944 km/t (af *B-52D* sat op til 961). *Stratotanker*en medførte 10.000 t last og satte herved 8 hastighedsrekorder i forskellige lastkategorier, mens *B-52D'en* over 10.000 km holdt 902 km/t. *KC-135A* har desuden sat rekord ved at løfte 35.421 kg last til 2000 m.

På svæveflyveområdet har *B. Komac* (Jugoslavien) fået anerkendt sin hastighedsrekord over 300 km trekant på 79,4 km/t, sat med *Meteor'en* fra Leszno under VM-træningen.

Foruden et utal faldskærmsrekorder har *FAI* på modelflyvningens område godkendt *K. Willard's* varighedsrekord for radiostyrede modeller på 5 t 28 min. 27 sek., samt en hastighedsrekord med linestyret model klasse *F 2* på 253 km/t og i *F 3* først en på 267 og derpå en på 274 km/t.

## Tyskerne bygger Sikorsky helikoptere

Det tyske flyvemaskinefirma *Weser Flugzeugbau*, der blev startet i 1938, har udvidet sin aktiekapital fra fire til syv mill. DM. Alle de nye aktier er overtaget af *United Aircraft*, og det er meningen at *Weser Flugzeugbau* skal bygge og sælge *Sikorsky* helikoptere.



*P. G. F. Chinn*: »All about Model Aircraft« *Percival Marshall & Co. Ltd.*, London. 102 sider, over 350 fotografier. Pris 6 shilling.

Denne lille bog af *Chinn* er en udvidet og forbedret udgave af en lignende, der kom for nogle år siden. Den er baseret på en artikelserie i tidsskriftet »Model Aircraft«, hvorved prisen har kunnet holdes så lavt. Den beskæftiger sig kort, men instruktivt med det meget store antal forskellige modeltyper, deres bygning og indflyvning, og selv uden alt for perfekte engelskkundskaber vil man kunne have udbytte af bogen på grund af det store antal fortræffelige billeder.



# Flyvesikkerhedsmødet

Kollisionsfaren og flyveledelsens nye planer til debat.

SOM omtalt i dagspressen havde luftfartsdirektoratet fået den udmærkede idé at indbyde repræsentanter for alle brugerne af det danske luftrum med det formål at orientere disse om de planlagte ændringer i reglerne for luftrumets benyttelse samt især at drøfte kollisionsfaren med dem. Der var derfor den 7. januar samlet et halvt hundrede repræsentanter for luftfartsvæsenet, flyvevåbnet, SAS, Dansk flyvebesætningsforening, KDA og de forskellige koncessionshavere samt flyvepladslederne til et heldagsmøde i ingeniørhuset i København.

Med hensyn til kollisionsfaren må det straks siges, at man på dette sagkundskabsplan på ingen måde syntes særligt foruroliget. Der er kun rapporteret et relativt lille antal »nærkollisioner«, hvoraf kun et mindre antal kan siges at have været farlige. Men med den forøgede trafik, især af hurtige trafikflyvemaskiner, kan man sige at risikoen vil stige noget, dersom man ikke træffer de fornødne foranstaltninger herimod. Derfor er de nye planer underarbejdet, og derfor diskuterede man dem.

Man må dog være klar over, at den eneste måde man helt vil kunne undgå risikoen for kollisioner på, er ved at undlade at flyve. Man tilstræber at formindske risikoen mest muligt, men som på landjorden og på havet vil den altid være til stede.

En måde til at mindske risikoen på er en mere hensigtsmæssig bemaling af luftfartøjerne samt anvendelse af nye typer antikollisionslys. Der var naturligvis fra alle sider positiv interesse for at indføre disse hjælpemidler, forudsat det er økonomisk overkommeligt og de holder hvad de lover, hvilket man nu undersøger.

## Flyveledelsens fremtidsplaner

Vi har allerede i august ifjor omtalt planerne for forestående ændringer i luftvejs-systemet. Siden er der kommet adskillige ændringer og tilføjelser til, fremgår det af de reviderede planer, som flyveledelsen fremlagde til mødet.

Disse blev gennemgået i detaljer, efter at de forskellige grupper af luftrumets brugere kort havde redegjort for deres fremtidsplaner, ønsker og problemer, set i relation til spørgsmålet om sikkerhed ved flyvning i det danske luftrum.

Vi skal her ud af det omfangsrige materiale prøve at fremdrage de ting, som i særlig grad har interesse for dem, der flyver lette motorflyvemaskiner og svævefly.

Flyvning i *Kastrups kontrolzone* under 900 m må, med mindre speciel tilladelse gives, kun udføres under radiokontrol fra Kastrup, uanset om man vil lande der eller ej.

*Indflyvningsområdet* til Kastrup udvides voldsomt, så det stort set omfatter hele Sjælland og det meste af Lolland-Falster. Særlige regler for VFR-flyvning, bl.a. krav om radioforbindelse inden for et nærmere fastsat område, vil være nødvendige.

Flyvningen på *Skovlunde* må reguleres efter regler, der vil genere pladsens frie benyttelse mindst muligt.

For Kastrup, Værløse og Bulltofta's vedkommende søges etableret fælles indflyv-

ningsområde og i realiteten *fælles flyveledelse*.

*Luftvejene* ændres stort set efter de retningslinier, vi meddelte i august. De nedre grænser er kun delvis angivet i redegørelsen, men strækker sig fra 600 til i et enkelt tilfælde 1500 m.

Det overvejes at indføre en bestemmelse om, at al flyvning i luftveje over f.eks. 900 m skal udføres som IFR-flyvning uanset vejret.

*VFR-flyvning* uden for kontrolleret luftrum over 900 m skal udføres efter kvadrant-højdetabellerne.

*Albors indflyvningsområde* udvides mod Ø og S (til Hobro fjord). Der laves et restriktionsbehæftet område i Thy, som ikke må gennemflyves uden tilladelse.

De militære restriktionsbehæftede områder omkring flyvestationerne ændres til *militære indflyvningsområder*, hvor VFR-flyvning kun må foregå efter nærmere fastsatte bestemmelser. Indflyvningssektorerne udvides i gradtal, og Tistrups indflyvningssektor udvides mod vest.

*Odense og Esbjerg* lufthavne vil efterhånden blive omgivet af kontrolleret luftrum.

*Øgede VFR-minima*: Mens kravet om »1,5 km sigt, klar af skyer« og lodret jordsigt ikke ændres ved flyvning uden for kontrolleret luftrum i under 300 m højde, ændres kravene i kontrolleret luftrum og i over 300 m uden for dette således: Siget 8 km (nu 5), skyafstand 1,5 km vandret (nu 600 m), 300 m lodret (nu 150) samt med lodret jordsigt, hvis man ikke er i stand til at overgå til IFR-flyvning. VFR-flyvning inden for kontrolzoner må uden speciel tilladelse ikke udføres, når der er mindre end 8 km sigt (nu 5) eller mindre end 450 m skydækkeshøjde (nu 300).

## Kommentarerne hertil

Flyvevåbnets repræsentant udtalte, at målet måtte være en sikker (koordineret eller fælles) lufttrafikkontrol af al flyvning i dansk luftrum tilrettelagt således, at der uden sikkerhed for alle gives civile og militære brugere størst mulig frihed til at tilrettelægge og afvikle deres flyvninger på økonomisk og hensigtsmæssig måde.

Flyvevåbnet forelagde et forslag til størst mulig frivillig adskillelse af trafikken, således at man indtil ca. 900 m, uden for kontrolleret luftrum, kun har militær flyvning og VMC-flyvning med lette fly, mens flyvevåbnet vil søge at holde sig fra området 900-1800 m til fordel for civile fly. Luftvejenes undergrænse foreslås hævet til 750 m, så flyvevåbnet kan flyve derunder samt igennem i et lag i omkring 6 km, men ellers skulle al flyvning foregå efter kvadrant-højderne. Kastrups indflyvningsområde skulle fortrinsvis forbeholdes civil flyvning, mens militær VFR-flyvning skulle blive under kontrol af Kastrup for dette område.

SAS fremhævede som flyvevåbnet betydningen af, at alle overholdt de givne regler med stor disciplin. Man tilstræber fælles kontrol af luftrummet, støtter forslaget om forhøjelse af VFR-minima og ønsker kontrol af al trafik over 900 m.

Fra erhvervsflyverne gav man udtryk for, at de øgede VFR-minima ville virke generende, og man tvivlede på deres gavnlige virkning. Man kunne godt flyve i kvadrant-højder, men var imod kravet om IFR-flyvning i luftveje over 900 m, da man gerne skulle kunne overflyve vandområder i betydeligt større højde. Det blev fremhævet, at det betød øget kollisionsfare, at startmeldinger fra de små flyvepladser kom langsomme frem end flyene.

## Aeroklubbens indlæg

KDA fremhævede, at alle brugere af luftrummet havde lige ret til dette uanset formålet med trafikken. Den private flyvning ønsker at være i fred og have færrest mulige restriktioner; men man er klar over, at en vis trafikregulering er nødvendig. Man foreslog den hurtige og tunge trafik holdt højt oppe, men luftrummet under f.eks. 2000 m fortrinsvis reserveret den langsomme trafik.

På motorflyveområdet var KDA betænkelig ved øgede VFR-minima, da disse i vort klima vil hindre vore former for flyvning stærkt. Man foreslog at hæve den 300 m grænse, hvorunder der kan flyves efter meget lempelige vejkrav, til f.eks. 600 m, da man er utryk ved at være henvist til 150-300 m laget, hvori alt for mange dårligt afmærkede luftfartshindringer skyder op, og hvori man ikke kan overflyve bymæssigt bebyggede områder uden risiko for tiltale, samt hvor man på længere afstand ikke kan opnå radiokontakt. Også aht vandoverflyvning må man højere op.

Kravet om lodret jordsigt foreslås ændret, så flyvning over f.eks. et 4/8 cumulus-lag muliggøres.

IFR-flyvning med tilstrækkelig udstyrede enmotors fly ønskes tiladt.

Det må muliggøres for folk, der har ejendomme beliggende i områder med militære restriktioner at flyve til og fra disse.

Restriktionsområder, der ikke er flyvesikkerhedsmæssigt begrundet, såsom områderne ved Korsør og Frederikshavn, ønskes afskaffet.

På svæveflyvningens område ville mange af de foreslåede regler betyde, at man ikke kunne svæveflyve over store dele af Danmark. Svævefly kan ikke følge kvadrant-højderne og kan ikke flyve IFR over 900 m, men kan på den anden side heller ikke udføre distanceflyvning, hvis man kun kan færdes til denne højde.

Man ønsker luftvejenes underkanter hævet til 2.000 m, så man under denne højde kan flyve i nogenlunde sikkerhed efter princippet »se og blive set«.

De øgede VFR-minima, specielt 300 m lodret skyafstand, vil med vor lave skybasis stort set umuliggøre svæveflyvning i Danmark. Iøvrigt finder man disse regler delvis illusoriske, da disse afstande kun kan bedømmes efter skøn, men ikke måles.

Endelig ønsker svæveflyverne mulighed for som i andre lande at kunne udføre legal skyflyvning, enten overalt i ikke kontrolleret luftrum eller i visse bestemte områder.

\* \*

På mødet, der kun blev betragtet som en gensidig orientering, kom man naturligvis ikke til konkrete resultater.

Man må håbe, at de fremsatte indvendinger vil medføre ændringer, der kan gøre reglerne acceptable for alle parter, og de nærmere detaljer forventes diskuteret mellem luftfartsdirektoratet og de enkelte interessegrupper ved møder i den kommende tid.



# FLYVESTATION SKRYDSTRUP



VOR sydligste flyvestation, Skrydstrup, stammer ligesom hovedparten af vore store flyvepladser fra krigens tid. Tyskerne byggede den delvis ud i 1943; men den fik ikke egentlig jagerbesætning, men blev brugt til deployering.

Efter befrielsen blev den brugt til flygtningelejr og en tid af hærens tekniske korps. Men så blev NATO oprettet, og i 1950 begyndte udbygningen af Skrydstrup til NATO-flyveplads.

Den 1. maj 1953 blev Flyvestation Skrydstrup oprettet, og dens første chef blev oberstløjtnant K. van Wylich-Muxoll. Stationens eskadriller blev oprettet på Karup og efterhånden overflyttet til Skrydstrup.

Det drejer sig om eskadrille 728, der blev oprettet 22. maj 1953 og flyttet dertil den 15. august samme år. 729 blev oprettet 1. september og flyttede til Skrydstrup 1. januar 1954, og samme dato blev 730 oprettet og kom derned 1. september 1954, hvorpå stationen var fuldt besat.

Alle tre eskadriller var udrustet med Republic F-84G Thunderjet, som vi havde fået som led i den amerikanske våbenhjælp. Oberstløjtnant Muxoll var chef til 24. august 1955 og blev så efterfulgt af oberst E. C. T. Jensen, og efter dennes udnævnelse til stabs-

chef i flyvertaktisk kommando i Karup med virkning fra 1. oktober 1958 har den 39-årige oberstløjtnant K. Jørgensen været stationschef.

Efter en netop tilendebragt forstærkning af hovedstartbanen, der er på 2800 m plus »overruns«, er stationen, som desuden har to parallelbaner, fuldt udbygget. Dens hovedopgave har hidtil været at uddanne jagerbomber-eskadrillerne til »offensiv indsats i forsvaret«, som det hedder.

De vanskelige opbygningsår i flyvevåbnet er nu passeret, og det hele forløber nu gnidningsløst. I eskadrilleoperationerne mærker man en afgørende forskel i sammenligning med begyndelsen af halvtredserne. Dengang måtte man på mange områder prøve sig frem. Nu har eskadrillerne stor erfaringsbasis, og de virker langt mere professionelle. Mens der i opbygningstiden stadig blev tilført så store mængder helt nye flyvere, at det kunne gå ud over kampkraften en tid, så danner de lidt ældre og mere erfarne flyvere (adskillige med over tusind timer på F-84G) nu et så solidt grundlag, at den mere begrænsede tilgang af nye virker ganske naturlig. Flyverne er nu 3—4 år ved en eskadrille, og nogle på forlænget kontrakt.

## En »ren« flyvestation

Det der har karakteriseret Skrydstrup i disse år frem for de øvrige stationer, er at den har været en »ren« flyvestation, udelukkende med operative eskadriller, som oven i købet var af samme art og med samme flytype. Der er ikke civil trafik som i Ålborg, stabe som på Karup eller materieltjeneste som i Værløse, og dette forenkler naturligvis arbejdet på Skrydstrup.

Der sker dog imidlertid nu en lille ændring i det nye år, idet 730 som led i flyvevåbnets spredning flytter til Værløse, mens 724 med sine Hawker Hunter, der tidligere var i Ålborg, men ifjor flyttede til Karup, nu fortsætter sydpå til Skrydstrup, samtidig med at der kommer F-100 til Karup.

Oberst K. Jørgensens ledende medarbejdere i Skrydstrup ved vort besøg var operationsofficeren, kaptajn Niels Lund, som tidligere var chef for 728, oberstløjtnant P. O. H. M. Stilling, der er administrationsofficer siden 1. oktober, og kaptajn Poul Sørensen, som er materielofficer.

Eskadrillecheferne er kaptajn P. Andersen (728), kaptajnløjtnant H. Corfitzen (729) og kaptajn J. A. F. Jørgensen (730).

Chef for flyvekontrolltjenesten er kaptajnløjtnant H. C. Petersen.

Skrydstrup har nær tilknytning til hærens hjemmeværnskompani m.h.t. forsvaret af

Til venstre Republic F-84G Thunderjets på Skrydstrup.

pladsen, ligesom der er et flyverhjemmeværnskompani på pladsen. Endvidere er der en afdeling af kvindeligt flyverkorps (dels funktionærer på flyvestationen, dels på den nærliggende GCI-station). Endelig findes der i Vojens en afdeling af luftmeldekorps.

Under Skrydstrup hører iøvrigt også i administrativ henseende flyvestation Vandel hvor kaptajn K. Simonsen nu er chef.

## Militæret og befolkningen

Flyvestationen ligger et par kilometer vest for stationsbyen Vojens, hvor de fleste af stationens personel har udmærkede boligforhold. I modsætning til Kølvrå ved Karup, der er en ren militær by, er der i Vojens en passende blanding af den oprindelige civile og den nye militære befolkning, og flyvevåbnets folk er faldet godt til blandt sønderjyderne. Ja, så godt, at de fleste fra 730, hvoraf mange er københavnere, er kede af at skulle flytte til Værløse. Forøvrigt er flyvevåbnets personel repræsenteret i sognerådene både i Vojens og Skrydstrup.

For at fremme det gode forhold til civilbefolkningen bliver denne inviteret med til velfærdsarrangementerne på stationen, hvis gymnastiksal forøvrigt fungerer som teatersal for omegnens befolkning.

Der er også et meget snævert idrætssamarbejde på alle felter med de sønderjyske klubber og forbund, og ved vort besøg havde der netop været pokalparade, hvor man havde taget et overblik over årets høst af pokaler.

En af de sportsgrene, hvor Skrydstrup har klaret sig særligt fint ifjor, er svæveflyvningen, som ledes af svæveflyveofficeren, overfenrik H. Winterskov.

»Svæveflyvningen er et mægtigt godt incitament for det ikke-flyvende personel,« udtalte oberstløjtnant Jørgensen. »Det er en morsom fritidsbeskæftigelse, der samtidig giver god indsigt i flyvemæssige problemer og skaber goodwill for flyvevåbnet hos personalet. Og klarer de sig godt, bidrager svæveflyverne til at højne stationens ry.«



Piloter uden for en af eskadrillebygningerne.



Eskadrille 728's flotte masoot.



Det var en relativ stille efterårsldag, vi besøgte Flyvestation Skrydstrup; men på en tur rundt fik vi et godt indtryk af, at personellet — gennemgående unge friske mennesker — arbejder med energi og entusiasme på deres opgaver.



Flyvestation Skrydstrup's chef, oberstløjtnant K. Jørgensen.

Eskadrillerne er forlagt på den sædvanlige måde på tre forskellige steder. Bygningerne er næsten overalt nye, lave, enkle, men bekvemme og veludstyrede huse.

Vi fik en af eskadrillebygningerne forevist. Mange af rummene var udstyret med store tavler og oversigter, der giver overblik over arbejdet og standpunkterne, så udviklingen kan følges fra dag til dag.

Vi var en tur oppe i det øverste af det fritstående tårn, hvor flyvekontrollen har til huse og er forsynet med moderne hjælpemidler af mange forskellige typer, vi besøgte stationsværkstedet, der foretager de rutinemæssige eftersyn af fly, motorer og instrumenter m.m.

En karakteristisk ting ved Skrydstrup er, at den hidtil ikke har været så hermetisk afspærret fra omverdenen som de fleste andre stationer. Der går faktisk en offentlig vej gennem stationsområdet! Men der er nu ved at blive bygget en omkørselsvej, så der kan blive spærret regulært af. PW.

## Udnævnelser m. m. i flyvevåbnet

Oberstløjtnant F. W. Bistrup, stabschef ved Grønlands kommando, fratræder nævnte stilling og ansættes som chef for flyvevåbnets mathskole fra den 1/5 1959 at regne.

Oberstløjtnant F. W. Bistrup, stabschef ved flyvevåbnets mathskole, fratræder nævnte stilling og ansættes som stabschef ved Grønlands kommando fra den 1/5 1959 at regne.

Øvrige ansættelser og forfættelser:

Fra 1/1 at regne: kaptajn løjtnant D. E. Thestrup, kaptajn løjtnant E. P. Schneider og flyvetrløjtnant af 1. gr. af res. A. Hansen ansættes ved flyvertaktisk kommandos stab.

Fra 15/1 at regne: Kaptajn løjtnant M. V. Hansen afgår fra flyvertaktisk kommandos stab.

Fra 1/2 at regne: Kaptajn K. Skydsbjerg ansættes ved flyvertaktisk kommandos stab.

Fra den 15/3 at regne: Flyverløjtnant af 1. gr. B. W. Ledertoug ansættes ved flyvertaktisk kommandos stab.

Fra den 1/4 at regne: Kaptajn løjtnanterne P. Schrøder, P. D. Jørgensen og B. E. Pedersen afgår fra flyvertaktisk kommandos stab, og kaptajn løjtnant K. Abildskov ansættes ved samme stab.

Flyverløjtnant F. D. Rasmussen har fået tilladelse til at benytte fornavnet Dissing som efternavn, således at hans fulde navn bliver Finn Dissing.

Fenrik J. E. Sørensen er fra 4/12-58 udnævnt til overfenrik.

Kaptajn løjtnant i indendanturkorps (Flyvevåbnet) C. C. Christensen ved flyverstaben er udnævnt til kaptajn i indendanturkorps.

## Billig amerikansk tosædet på trapperne

SOM nævnt i »Typenyt« har Schweizer Aircraft Corp., Elmira, New York, bygget en let motormaskine, kaldet Schweizer 1-30. Schweizer er bedst kendt for sine svæveplaner, mest bygget i helmetal, men lever dog fortrinsvis af at bygge dele til andre flyvemaskinefabrikker.

1-30 er et eksperiment. Hensigten er at søge at skabe den billige tosædede type, som der nu er behov for i USA og andre steder. Som typebetegnelse første cifre angiver, er den imidlertid ensædet, men det er meningen at fortsætte med en tosædet version.

1-30 er baseret på svæveplanet 1-26, som har en stålørskrop, letmetalplan og haleparti, dog fortrinsvis lærredsbeklædt. Der er hos Schweizer og rundt om i verden bygget 85 af 1-26, der leveres i byggesæt til amatørforestillinger. Det er 12,2 m i spændvidde, er altså et lille svæveplan med et ret beskedent bedste glidetal på 23, hvorved man dog under amerikanske termikforhold kan udføre fremragende præstationer.

Til 1-30 har Schweizer brugt vinge og haleparti fra 1-26, dog hvor formentlig forstærket for at klare de højere belastninger.

### Sundt at anvende svæveplansprincipper i motorfly

Svæveplankonstruktører tvinges ud fra de givne forudsætninger til at øge deres konstruktioner præstationer ved omhyggelig detailkonstruktion, ved en meget gennemgribende aerodynamisk udformning; og i årene efter krigen har det vist sig, at man har kunnet sætte præstationerne godt i vejret, uden det egentlig koster andet end lidt omtanke og en del forsøg. Ikke mindst dr. Raspet har sin andel heri, og efter f.eks. at have forbedret verdensrekordflyet RJ-5 i forbløffende grad, har han også ved de samme metoder forbedret motormaskiner, hvor man ellers er fristet til at opnå højere præstationer ved større motorkraft.

Brødrene Schweizer mener, at de på samme måde kan bygge en motormaskine, som er en relativ svag motor (den velkendte 65 hk Continental) kan opnå bedre præstationer, end man hidtil har set — og til en billigere pris.

En af de største udgifter ved at holde flyvemaskinen er hangarlejen, så også her sætter de ind på svæveplansvis, idet man nemt kan afmontere vingerne, anbringe dem på kropsiderne og tage flyet på slæb hjem efter sin bil.

Motormaskinen skal kunne hjemmebygges som svæveplaner og skal være typegodkendt, hvad de fleste amerikanske hjemmebyggede ellers ikke er — de flyver på en særlig eksperiment-tilladelse.

Den nye maskine arver svæveplanets fine langsomflyvningssegenskaber og kan med dets effektive luftbremser landes på ganske små marker.

### Fine præstationer

Proveflyvningerne har vist, at 1-30 med sine 65 heste har en maksimal fart på 175 km/t og stiger næsten 5 m/sek. Den egner sig for resten også fortræffeligt til slæb af svævefly og har startet typer som 1-26, og den nye 1-29 og den ret klodsede tosædede 2-22C. Der anvendes hertil en speciel propel.

Man regner med, at den tosædede version, der nu arbejdes på, får næsten lige så gode præstationer, for 1-30 er også afprøvet med 150 kg større fuldvægt.

Kroppen på 1-30 er en letmetal-skalkonstruktion fortil og af stålør bagtil.

Det skal blive interessant at se, om Schweizer vil være i stand til at komme virkelig ind på motorflyvemaskinemarkedet. Der angives ingen forventet pris på typen, og selv om den vel bliver billig efter amerikanske forhold, er amerikanske maskiner det jo desværre ikke, når de skal leveres i Europa. Svæveplanerne har således ikke kunnet trænge igennem i Europa i større stil — de bliver alt for dyre.

Data: Spændvidde 12,0 m, længde 6,2 m, planareal 14,5 m<sup>2</sup>, sideforhold 10:1, tomvægt 317 kg, fuldvægt 500 kg. Planbelastning 34,3 kg/m<sup>2</sup>. Stallingsfart 61 km/t, rejsefart 160 km/t. Stigevevne ved jorden 3 1/2 til 5 m/sek efter propeltype, startstrækning i stille vejr 46-76 m (do.), til 15 m højde 110-146 m.



Den ensædede Schweizer 1-30, der vil blive udført som tosædet. Den anvender dele fra svæveplanet 1-26 og har på kun 65 hk fine præstationer.





## Med KDA i Frankrig

Jean Claude Wiese fra Odense Flyveklub fortæller om KDA's første kadetudveksling med Frankrig — den mest flyveprægede af de hidtidige udvekslingsture.

**S**AMMEN med de svenske og norske kadetter fløj vi fredag den 18. juli 1958 fra Kastrup til Ypenburg ved Haag, hvor første overnatning fandt sted. Denne aften blev anvendt til at besøge i Haag, og den følgende formiddag blev vi af en højerestående officer fra det hollandske flyvevåben vist rundt i hangarerne, hvor vi så Chipmunk, Harvard m.fl.

Samme dags eftermiddag skulle vi fortsætte til Paris i en fransk DC-3, men p.g. af radioanskeligheder kom starten først til at foregå kl. 1835, og kl. 2010 landede vi i Le Bourget, hvor vi blev modtaget af 2 repræsentanter fra den franske aeroklub og kørte i bus til den franske aeroklub's hovedkvarter, hvis store monumentale bygning imponerede os. Her fandt den egentlige velkomst sted ved en storslået middag, samtidig med at vi blev præsenteret for de 7 amerikanske, 2 engelske og 2 tyrkiske kadetter. Vi kunne allerede fra starten af mærke med hvilken akkuratess hele programmet skulle ledes i, og det var en dejlig fornemmelse.

Den følgende dag startede vi kl. 0905 fra Le Bourget i vor DC-3, stillet til rådighed af det franske flyvevåben. Kl. 1030 landede vi ved byen Caen, hvor vi fik forevist de interessante steder fra den sidste verdenskrig. Om aftenen inviterede den lokale klub os til en stor champagnefest, og aftenen sluttede med en sightseeing-tour.

### Selv styret en DC-3 på vej til Caravelle-fabrikken

Næste morgen d. 21. kl. 0835 skulle vi på den igen, her var fart over feltet — ingen tid til sorte rande under øjnene — og vi dampede afsted i vor DC-3 til Toulouse. Turen foregik i 6000 ft., og jeg fik bl.a. lejlighed til her for første gang at styre et motorluftfartøj. Kl. 1100 landede vi, og blev budt velkommen af en repræsentant fra Caravelle-fabrikken. Vi blev naturligvis vist rundt på denne kæmpefabrik og så hvorledes produktionen af disse herlige maskiner fandt sted. Herfra kørte vi med bus til Aero-Club De Languedoc i Toulouse, hvor vi skulle være gæster til den følgende dag. Vi fik her demonstreret faldskærmsudspring, foruden vi kom op at flyve i deres egne hjemmebyggede motorfly.

Om aftenen var vi til souper, hvor jeg roligt tør sige, at der intet manglede af nogen art. Jeg fandt desværre ud af, hvor kedeligt det kan være, at døgnene ikke har mere end 24 timer, for jeg kunne godt have brugt et par extra til søvn den følgende formiddag. Ak — ak — næste morgen ventede der os endnu en oplevelse, vi skulle hen og se bl.a. *Toulouse-Lautrec's* museum, men desværre tror jeg ikke ret mange af os fik det ud af det, som vi nu gerne ville have haft.

Kl. 1605 begyndte næste etape til byen Carcassonne — det nationale centrum for motorflyvning. Ak du lieber Augustin — sikke en flyvetur. Under hele turen måtte vi sidde med sikkerhedsbælterne stramt fastspændt, og hvor jeg skreg af latter, da en amerikansk kadet løsnede sine seler for at gå på toilettet, han mistede omgående fodfæstet p.g. af den fantastiske turbulens.

Fra Carcassonne kørte vi i bus gennem det storslåede bjerglandskab til Mazame, hvor vi blev indkvarteret i private hjem. Vi var her i 2½ dag, og vi foretog herfra ture ud i omegnen, bl.a. var vi til flere større festarrangementer, og vi fik også lejlighed til at besøge *Goya's* museum i De Castres.

Fra Mazame fortsatte vi i bus til La Montagne Noire (et nationalt centrum for svæveflyvning), hvor vi blev bekvæmt overdækket af organisationen i den store og flotte flyverestaurant i lufthavnen.

Efter middagen var vi ude at se en fantastisk opvisning i kunstsvæveflyvning. Det var en opvisning, hvor intet manglede — end ikke en forbi-flyvning i 2 m højde med hovedet nedad (rygflyvning) — efterfulgt af et halvt *udvendig* loop og med en afslutning af et hel roll med derpå følgende landing.

Vi fortsatte nu retur overvældet af indtryk til Carcassonne — steg op i vor DC-3, og vi fløj derpå til Nice. Herfra kørte vi i bus til hærens idrætsskole, hvor vi blev indkvarteret. I 2 dage gik vi og nød al den skønhed, som i rigelig målestok findes på dette sted.

Mandag d. 28. gik turen fra Nice over bjergene — hvor var det skønt — til Cambray, hvor vi landede på hærens helikopterbase. Efter at vi havde fået forevist basen, fortsatte vi i bus til den nationale svæveflyveskole for instruktører i Challes-les-Eaux — vel nok højdepunktet på rejsen.

### Herlige dage med motorflyveskole og kunstflyvning

Efter at vi var blevet indkvarteret — her skulle vi være i 10 dage — mødte vi til instruktion i teorilokalet, hvor vi fik foreholdt de stedlige bestemmelser. Hver dag fra kl. 0900 til kl. 1500 fik vi uafbrudt instruktioner i motorflyvning på den velkendte Stampe — et herligt fly — vaks på rorerne — og efter ca. 60 min. dobbeltstyring fik vi overladt apparatet til egen betjening.

I du milde himmel — godt at direktoratets repræsentanter ikke var til stede — her var værd at leve!

Daglige flyvninger begyndte med spind fra 1000 m ned til 400 m, herfra fortsatte vi 2—3 gange rundt i indvendig loop's, og vi sluttede gerne med 1—2 hårnålesving.

Af andre daglige øvelser kan eksempelvis nævnes stigning til 3.500 m — et loop efterfulgt af ½ roll med rygflyvning i ca. 2 min — derpå 4 til 5 roll.

Alle disse flyvninger fik jeg selv og mine kammerater lov til selv at udføre, kun én eneste manøvre fik vi ikke lov til selv at foretage — udvendig loop. Denne manøvre er lidt ud over daglig kost — den foregår så hurtigt, at vi skal være glade for, at vi var to i flyet.

Vore landinger blev fint pudset af, og senere — da vi fik lejlighed til at flyve Nord 1203 med indtrækkeligt understel, var alle kadetternes kommentarer, at de hellere ville flyve Stampe — det var en flyvemaskine!

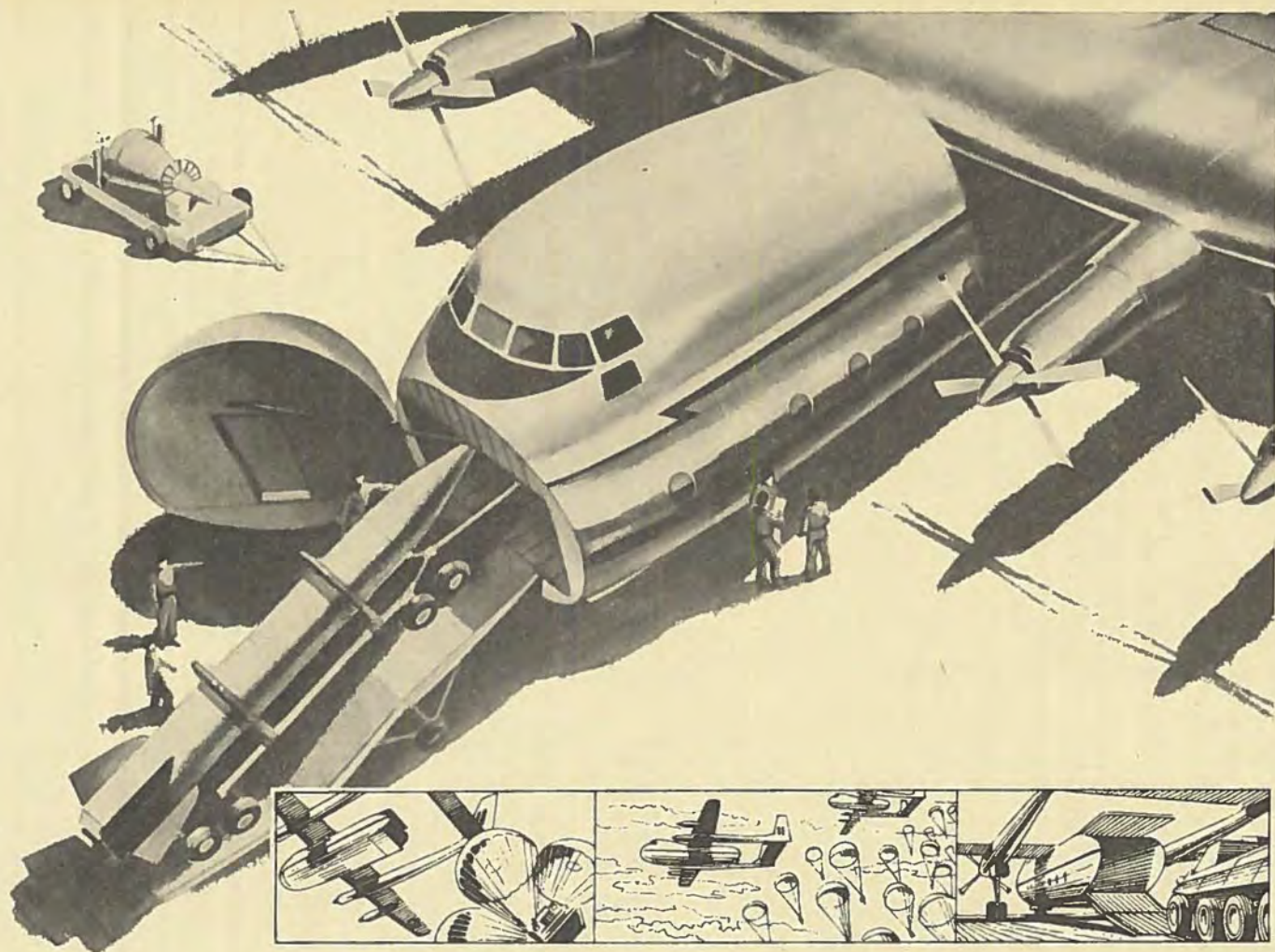
### Også lidt bjerg-svæveflyvning

Svæveflyvning havde vi også lejlighed til at foretage, men ikke i samme målestok. Jeg fløj i den 2-sædede PM-200 og C-800. Begge

Fortsættes side 80.

1. Pjæl GP 30 Emeraude, en type hvis popularitet i Frankrig og andre lande stiger.
2. I Challes-les-Eaux fandtes den eneste skygge under Stampe'erne.
3. Niels Konradi fra Holstebro klar til start i en Stampe.
4. Kadetterne fløj også Nord 1203. Noreorin.
5. Djinn-helikopter.
6. Klar til afgang i DC-3'en.





# AW.660 -

**Ny slags  
transportmiddel  
til den ny  
slags hær**

Efterhånden som nye våben bliver mere komplicerede og mere omfangsrige, og efterhånden som kravet til militært beredskab øges, bliver behovet for et transportluftfartøj som AW. 660 mere nødvendigt. AW. 660, der er udstyret med fire Rolls-Royce Dart motorer, er et mellemdistance-luftfartøj med en marchfart på 480 km/t. Det kan medføre over 13,5 tons af det mest uhandlelige udstyr, som en moderne kampstyrke behøver. Den brede, og i hele sin længde tryktætte krop, har plads til soldater med fuld udrustning, radar-udstyr, fjernstyrede våben, køretøjer og alt det nødvendige grej, som en mobil militær styrke har brug for. De agterste lemme kan åbnes under flyvning for nedkastning af forsyninger med faldskærm. På jorden klappes den underste halvdel af lemmene ned, således at den danner en komplet lasterampe. AW. 660 kan uden besvær anvendes fra improviserede flyvepladser. AW. 660 yder massetransport på mindst mulige tid. Den kan komme til at spille en betydningsfuld rolle i en verden, hvis frihed kan være afhængig af størst mulige bevægelighed af mandskab og udstyr.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry, England  
MEMBER OF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K.



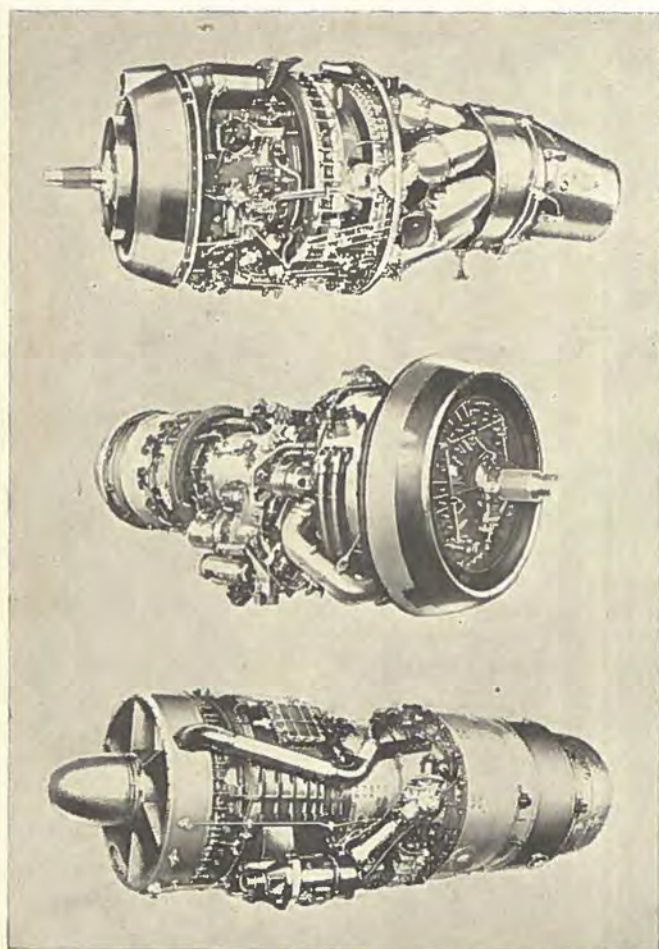
# EN NY ÆRA



## **ROLLS-ROYCE CONWAY BY-PASS JET MOTOR**

*har nu opnået fuldt luftdygtigheds-  
certifikat fra Air Registration Board  
med en minimums-rating på 17.000 lb. thru  
Conway-motorer bliver nu leveret til  
flyvemaskinfabrikkerne.*

**ROLLS ROYCE'S ERFARINGSGRUNDLAG MED DRIFT AF JETMOTORER I AIRLINE OPERATIONEN ER ENES**



### **DART**

- den første og gennem 4 år den eneste propel-jetmotor i offentlig lufttrafik har fløjet over 6 millioner timer. Den tid mellem hovedeftersyn af Dartmotorer er i øjeblikket op til 2200 timer.

### **TYNE**

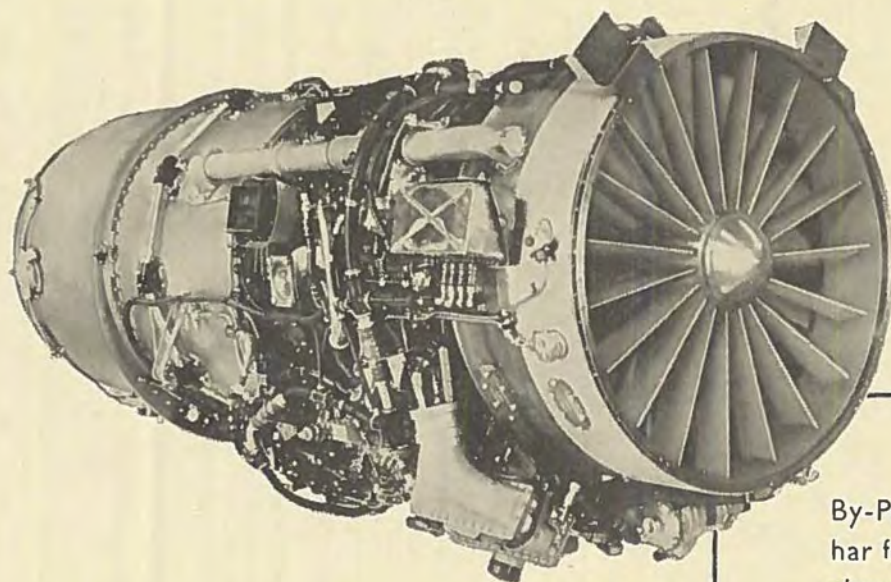
- en højt udviklet propel-jetmotor, som vil blive taget i brug i løbet af 1960 med ratings på 4.985, 5.525 og 5.730 e. Tyne-motoren har et specifikt brændstofforbrug af samme størrelsesorden som de seneste compound-stempelmotorer.

### **AVON**

- den første turbo-jetmotor, der blev taget i brug på Nordatlantiske rute, og som nu er i daglig drift, påbegynder regelmæssig rutetrafik med en godkendelse på 10 driftstimer mellem hovedeftersyn.



# JET-ALDEREN



**UDVIKLET PÅ BASIS  
AF PRAKTISKE  
ERFARINGER**

By-Pass-princippet, som Rolls-Royce har ført bevis for i Conway-motoren, akcepteres nu som den korrekte formel for al jettransport og for visse militære anvendelser.

Den ny R.B. 141 serie By-Pass jet-motorer er baseret på 7 års udviklingserfaringer indenfor By-Pass-princippet opnået med Conway-motoren samt på 6 års driftserfaringer for andre gasturbinemotorer indenfor luftfartsselskaberne. Den første motor af denne serie er allerede blevet udvalgt til den nye British European Airways medium-range jet-airliner.

# ROLLS-ROYCE

## **JETMOTORER**

**ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND**

AERO ENGINES • MOTOR CARS • DIESEL AND PETROL ENGINES • ROCKET MOTORS • NUCLEAR PROPULSION  
*Aero Engine Representative: Mogens Harttung, Jens Kofods Gade 1, København K.*



planer er af fransk konstruktion, og særlig PM-200 var særdeles velflyvende og endvidere godkendt til kunsthøjflyvning. Vi havde herlige skrantflyvninger tæt ind mod de stejle bjergsider, og for os to danske kadetter (vi var de eneste svæveflyvere) var dette en stor oplevelse.

Den 4/8 tidlig om morgenen kørte vi i bus til Mont Blanc, hvor vi med cable-car nåede toppen af Europas højeste bjerg. Kunde, som har opholdt sig i bjergegne, kan bekræfte, hvilke enorme indtryk disse masser giver på en førstegangs-besker. Det var en vidunderlig oplevelse.

Onsdag den 6. stod i afskedens tegn i Challes-les-Eaux. Denne aften blev der arrangeret stor afskedsmiddag med diverse vine for kadetterne, og vi fik alle udleveret et bevis på, at vi havde fløjet så og så mange timer på div. planer.

Næste morgen forlod vi flyvepladsen og fløj til vindistriktet Champagne, hvor vi besøgte de store champagneskældere. Selvfølgelig kom vinen af samme navn til at flyde i smukke krystalglas, og hvor var det lifligt at nyde denne skønne drik, om vi fik 2 eller 4 flasker pr. kadet — det erindrings jeg ikke.

### Til slut i Paris

Byernes by — Paris — kom vi til den følgende dag, og her nød vi livet i 5 herlige dage. Desværre var general *De Gaulle* optaget, da vi var til audiens i Nationalforsamlingen, hvorfor vi måtte nøjes med hans stedfortræder. Mange interessante presoner,

mange skønne bygningsværker og fortræffelige festarrangementer oplevede vi, og jeg er overbevist om, at enhver kadet, som deltog på denne tur, mange år frem i tiden vil minde denne udvekslingsrejse som én række af storslåede oplevelser.

Er du 17—20 år, og du på et eller flere felter har ydet en indsats til gavn for din klub — og dermed også KDA — så har du også chancen i det nye år at blive en af de heldige kadetter.

Jean Claude.

### Hvem vil med på udvekslingsrejserne?

I lighed med tidligere år vil KDA i den kommende sommer kunne invitere nogle unge, flyveinteresserede klubmedlemmer på en udvekslingsrejse til USA, Canada og til et land her i Europa. Til gengæld skal KDA være vært for et tilsvarende antal udenlandske flyverkadetter fra henholdsvis Civil Air Patrol i Amerika, Air Cadet League of Canada og en tilsvarende organisation fra et land her i Europa.

Hele rejsen foretages pr. flyvemaskine, og opholdet i det fremmede kommer til at vare ca. 3 uger. Der vil blive startet fra København omkring den 20. juli med hjemkomst midt i August.

Når alt tages i betragtning, bliver udgiften for den enkelte deltager ikke særlig stor. Men noget kommer det til at koste, fordi der kræves en ensartet påklædning (som imidlertid kan bruges sidenhen, da den er fuldkommen civil), lidt lomme penge, eventuelt visum m.m. Der må regnes med en udgift på omkring 600 kroner.

### Hvem kan komme med?

Hvis du er mellem 17 og 19 år og har gjort en indsats for flyvesagen, f.eks. i din klub, hvis du har en brændende interesse for flyvesagen, og hvis du kan klare dig i en samtale på engelsk — dette er meget nødvendigt — og hvis du mener at kunne klare de førnævnte udgifter, så skal du snarest sende en ansøgning ind til KDA.

Denne ansøgning skal være håndskrevet, og den skal være KDA i hænde inden den 1. marts. Ansøgningen skal indeholde følgende:

1. Navn, fødselsdato og -sted, adresse og telefon.
2. Oplysning om medlemsskab og virksomhed i klubben (evt. andre flyveklubber).
3. Oplysning om dine engelske kundskaber.
4. Anbefaling fra din klubs bestyrelse.
5. Fotografi (svarkuvert må vedlægges, hvis du vil have det retur).
6. Udtalelse om, at du er villig til på egen bekostning at deltage i en udtagesprøve en søndag på KDA's kontor i København.
7. Udtalelse om, at du er villig til at afholde de udgifter, der er nævnt.

### Super Aero over Sydatlanten

To til Argentina udvandrede italienere fløj sidste sommer hjem på ferie i Italien med en Super Aero, og de overføj Sydatlantenhavet fra Natal via Fernando de Noronha til Dakar. Ved starten fra Fernando de Noronha havde de en overvægt på 200 kg, da de havde installeret ekstratanke. Denne strækning er 2800 km. De havde ikke radio ombord.



Kursen er regnet ud

„den bliver  
OMNIPOL, Praha“

hvor den danske krone har den rigtige købekraft. Meta Sokol, med motor M. 332. 140 hk m/compressor, elek. stilbar metal propeller, optrækkeligt understel, helmetal konstruktion, rejsefart 220 km/t for fire personer. Et teknisk raffinement til kr. 69.000,00.

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



# Vor flåde af civile svæveplaner



Bla. 1100 S. fly. anskaffet, var registreret 11. 1. 1959. Falster fik en lignende, og såvel Als som Vejle er ved at tage lignende hjem i brugt stand.

## DANSKE SVÆVEFLY 1. 1. 1959

| Nuv. registr. OY- | Evt. gl. registr. OY- | Type            | Færdig-bygget år | Nuværende ejer                    |
|-------------------|-----------------------|-----------------|------------------|-----------------------------------|
| AAX               | 49                    | Grunau Baby 2 B | 1943             | Sportsflyveklubben                |
| ABX               | 87                    | Grunau Baby 2 B | 1946             | Ringsted Svæveflkl.               |
| ACX               | 122                   | Grunau Baby 2 A | 1950             | Ringsted Svæveflkl. S             |
| ADX               | 50                    | Grunau Baby 2 B | 1943             | Bornholms Flyveklub               |
| AEX               | —                     | Ka-6 Rhönsegler | 1957             | Flyveklubben Aviator              |
| AFX               | 65                    | Polyt 2         | 1945             | Polyteknisk Flyvegr.              |
| AHX               | 90                    | Grunau Baby 2 B | 1946             | Århus Svæveflyvekl.               |
| AIX               | 123                   | 2 G             | 1950             | Silkeborg Flyveklub               |
| AKX               | 94                    | SG-38           | 1946             | Bornholms Flyveklub S             |
| ALX               | 106                   | SG-38           | 1946             | Århus Svæveflyvekl. S             |
| AMX               | 97                    | SG-38           | 1946             | Holstebro-Struer Svæveflyveklub S |
| AOX               | 85                    | SG-38           | 1946             | Holbæk Flyveklub S                |
| APX               | 84                    | SG-38           | 1945             | Vestjysk Svæveflkl. S             |
| ARX               | 119                   | 2 G             | 1948             | Birkerød Flyveklub S              |
| ASX               | 54                    | KZ G 1          | 1943             | Ringsted Svæveflkl. S             |
| ATX               | 100                   | 2 G             | 1946             | Flyveklubb. Horsens S             |
| AUX               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1947             | Dansk Svæveflyvefond              |
| AVX               | 121                   | 2 G             | 1950             | Vejle Svæveflyveklub S            |
| AXB               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1947             | Odense Svæveflyvekl. S            |
| AXC               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1947             | Midtjysk Svæveflkl.               |
| AXE               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1948             | Nykøbing S. Flyvekl.              |
| AXH               | 61                    | Hütter 17       | 1938             | Midtjysk Flyveklub                |
| AXI               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1948             | Birkerød Flyveklub                |
| AXK               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1950             | Odense Flyveklub                  |
| AXL               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1950             | Flyveklubben Aviator              |
| AXM               | —                     | Kranich 2       | 1943             | Birkerød Flyveklub                |
| AXN               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1951             | Ringsted Svæveflyvekl.            |
| AXO               | 93                    | Grunau Baby 2 B | 1946             | Vestjysk Svæveflyvekl.            |
| AXP               | —                     | Bergfalke 2     | 1954             | Flyveklubben Aviator              |
| AXR               | —                     | Spatz           | 1954             | Ringsted Svæveflykl.              |
| AXS               | —                     | Bergfalke 2     | 1954             | Odense Flyveklub                  |
| AXU               | —                     | Spatz           | 1954             | Flyveklubben Aviator              |
| AXV               | —                     | Spatz           | 1954             | Silkeborg Flyveklub               |
| AXY               | —                     | L-Spatz         | 1954             | Viborg Svæveflyvekl.              |
| BBX               | 76                    | Grunau Baby 2 A | 1945             | Vejle Svæveflyvekl. S             |
| BCX               | 120                   | Grunau Baby 2 B | 1948             | N.J. Thorup, Randers S            |
| BDX               | 89                    | Grunau Baby 2 B | 1946             | Køge Svæveflyveklub S             |
| BEX               | 98                    | Polyt 1         | 1946             | Midtjysk Svæveflkl. S             |
| BFX               | 60                    | SG-38           | 1944             | Svæveflyvekl. Falster S           |
| BGX               | —                     | Rhönlerche 2    | 1958             | Flyveklubben Horsens              |
| BHX               | —                     | Kranich 1       | 1944             | Flyvegr. Skrydstrup               |
| BLX               | —                     | 2 G             | 1958             | Vestjysk Svæveflkl. S             |
| BMX               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1942             | Holbæk Flyveklub                  |
| BNX               | —                     | Bergfalke 2     | 1954             | Svæveflkl. Falster                |
| BOX               | —                     | Bergfalke 2     | 1957             | Ringsted Svæveflkl.               |
| BTX               | —                     | Jaskolka ZO     | 1958             | Midtjysk Flyveklub                |
| BUX               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1948             | Dansk Svæveflyvefond              |
| CUX               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1948             | Kolding Flyveklub                 |
| DAX               | —                     | Grunau Baby 2   | 1939             | Silkeborg Flyveklub               |
| DEX               | —                     | DFS Olympia     | 1939             | Vestjysk Svæveflyvekl.            |
| DOX               | —                     | Hütter 28       | 1943             | Århus Svæveflyveklub              |
| DUX               | 53                    | Grunau Baby 2 B | 1943             | Århus Svæveflyveklub              |
| DXA               | —                     | Rhönbussard     | 1945             | Sørensen & Christoffersen         |
| DXE               | 69                    | Gövier          | 1945             | Midtjysk Flyveklub                |
| DXI               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1946             | Silkeborg Flyveklub               |
| DXO               | 52                    | Grunau Baby 2 B | 1943             | Sportsflyveklubben                |
| DXU               | —                     | L-Spatz 55      | 1956             | Birkerød Flyveklub                |
| DXV               | 124                   | Grunau Baby 2 B | 1951             | Næstved Svæveflyvekl.             |
| DYX               | —                     | Delfin          | 1938             | Birkerød Flyveklub                |
| FUX               | —                     | Eon Olympia 2   | 1947             | Dansk Svæveflyvefond              |
| GUX               | —                     | K-7 Rhönadler   | 1958             | Dansk Svæveflyvefond              |
| MUX               | —                     | Mü-13d          | 1944             | Midtjysk Flyveklub                |
| VAX               | 68                    | Grunau Baby 2 B | 1945             | Havdrup Svæveflyvekl.             |
| VEX               | —                     | Specht          | 1954             | Havdrup Svæveflyvekl.             |
| VIX               | 103                   | Grunau Baby 2 B | 1947             | Viborg Svæveflyveklub             |
| VOX               | —                     | Weihe           | 1943             | Havdrup Svæveflyvekl.             |
| XEX               | —                     | Grunau Baby 2 B | 1947             | Polyteknisk Flyvegr.              |
| XIX               | —                     | Fi-1            | 1945             | Polyteknisk Flyvegr.              |
| XYX               | 82                    | Grunau Baby 2 B | 1945             | Sportsflyveklubben                |

SIDEN vi sidst — i maj 1953 — offentliggjorde en liste over de civile danske svæveplaner er der heldigvis sket nogle ændringer. Antallet er det samme — det har siden 1950 ligget ganske nær de 70. Gennemsnitsalderen er steget fra 8 til 10 år, d.v.s. nyanskaffelserne er gået for langsomt. Det gælder dog ikke 1958, hvor der er sket flere nyregistreringer end i en lang årrække, først og fremmest af tosædede planer, hvoraf dog en del har været brugte.

Men med disse anskaffede planer og dem, der nu planlægges at bygge eller købe, nærmer vi os det tidspunkt, hvor al skoling foregår efter DK-metoden. Vi er vist også et af de sidste lande, der når så vidt. Der er en fair chance for, at den sidste ensædede skoleglider kan tages ud af drift i 1959, og det sidste A-diplom kan udstedes. Hvem bliver den sidste klub og sidste A-mand?

En anden grund til, at vi nu bringer oversigten, er at man efter indførelse af nye svæveflybestemmelser for to år siden har omregistreret de tidligere tal-registrerede »begrænsede« fly til bogstaver, og af listen ser man nu, hvad der er hvad. Derimod kan man ikke mere slutte sig til noget ud af bogstaverne, idet direktoratet ikke længere tager hensyn til specielle ønsker, hvad der er rimeligt nok, da fly skifter ejere, og betydningen derfor ikke er sikker (bestemmelsen er indført, efter at direktoratets egen Anson blev registreret OY-EVA ...).

Hvis man sammenligner opgørelsen for 6 år siden med den idag, ser man endvidere, at mens der dengang var 31 glidere blandt de 73 på listen, er der idag kun 14. Når de 9 resterende ensædede, der gennemsnitlig er 13 år gamle, slettes, hjælper det lidt på gennemsnitsalderen.

Mens der for 6 år siden kun var 6 tosædede (5 2G og 1 Gö-4) blandt de 73, er der idag 15, og tallet vil hurtigt stige.

Antallet af øvelsesfly, hovedsagelig Grunau Baby, er med ca. 30 næsten uændret. Denne mere end 25 år gamle fortræffelige konstruktion er her i landet gennemsnitlig 12—13 år gammel og ryg-raden i flåden, og selv om der vel ikke vil blive anskaffet flere af dem, kan vi anvende dem en årrække endnu. Klubber, der skoler på 2G, kan dårligt undvære dem, og de andre kan også bruge dem.

Hverken vore tosædede eller vore ensædede svæveplaner viser større tegn på en lignende standardisering som SG-38'erne og Baby-erne. Antallet af ensædede egentlige svævefly er tredoblet på de 6 år, fra 5 til 14, og når vi har »fyldt op« med tosædede, bliver det vel især her, nyanskaffelserne skal koncentreres.

Til de særligt »registerinteresserede«, der observerer »huller« i hosstående liste, skal vi oplyse følgende: AGX, ANX, AXA, AXF, AXG, DIX, HUX, XAX og XOX har været anvendt, men disse er slettet af registret. BIX og BKX blev midlertidigt anvendt til de to af flyvevåbnets Olympia'er, der deltog i VM. BPX og XUX er reserveret planer under bygning. Af de anførte er AXE og DOX havareret.

Med tal, men uden gyldigt luftdygtighedsbevis, eksisterer endnu OY-70, 81, 86, 113, 117 og 118, de fleste ensædede glidere; 113 er en Hütter 17 i Ålborg, 117 en havareret Baby på Falster, der genopbygges.

Et S efter ejernavnet betyder, at planet kun må bruges til skole-flyvning og ikke forlade flyvepladsen.



## SAS-huset åbnet

SAS åbnede den 17/1 første del af sit nye hus i Hammerichsgade i København, nemlig den store Air-Terminal. Af tids- og pladsmæssige grunde må vi udskyde en nærmere omtale til næste nummer.

## Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup i december

|                               |        |
|-------------------------------|--------|
| Ank. passagerer .....         | 23.224 |
| Afg. passagerer .....         | 23.014 |
|                               | 46.238 |
| Transitpass. 2 × 18.015 ..... | 36.030 |
| Andre passagerer .....        | 2.021  |
| Total.....                    | 84.289 |

Tilsvarende tal for december 1957 var 76.488 (stigning 10,2 %).

Antal starter og landinger 4.002 (heraf 3.372 i lufttrafik). Tilsvarende tal for december 1957 var henholdsvis 3.950 og 3.366.

## Trafikken på Lufthavnen i 1958

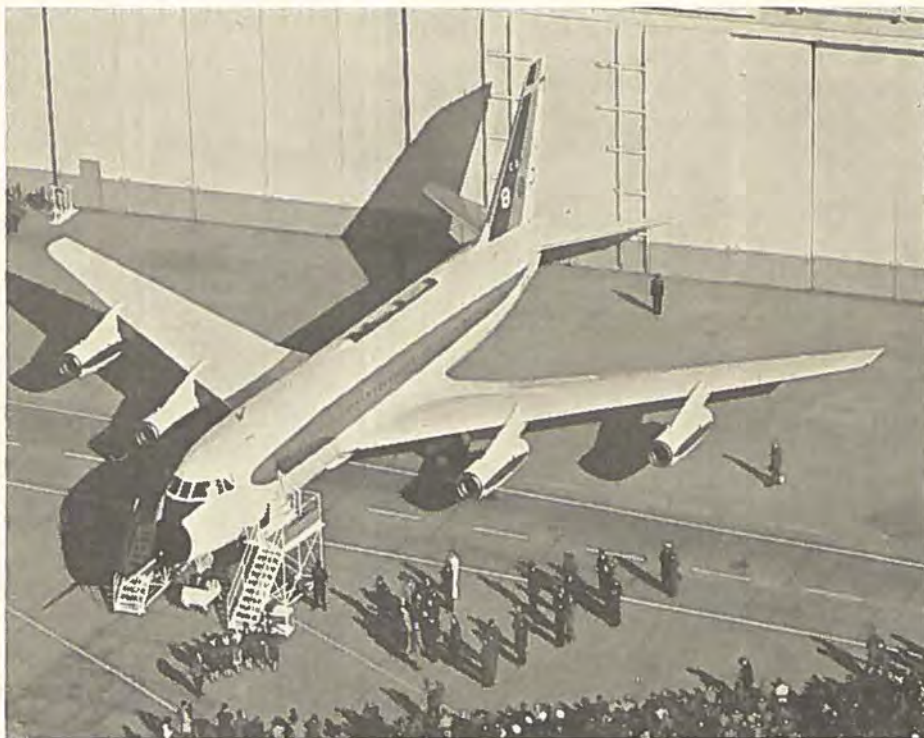
|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| Ank. passagerer .....          | 375.311   |
| Afg. passagerer .....          | 375.229   |
|                                | 750.540   |
| Transitpass. 2 × 295.806 ..... | 591.612   |
| Andre passagerer .....         | 54.048    |
| Total.....                     | 1.396.200 |

Tilsvarende tal for 1957 var 1.242.234 (stigning 12,4 %).

Antal starter og landinger i 1958 var 65.601 og heraf 50.874 i lufttrafik. (Tilsvarende tal for 1957 var henholdsvis 62.969 og 47.301).

Øvrige trafiktal for 1958 var:

|                     |             |
|---------------------|-------------|
| Fragt .....         | 15.482 tons |
| Post .....          | 4.388 tons  |
| Bagage .....        | 18.070 tons |
| Ialt luftgods ..... | 37.940 tons |



Convair 880-prototypen, der her ses uden for hangaren for første gang midt i december, har muligvis været på sin første flyvning, når dette nummer udkommer. Dermed er alle de tre jet-typer, hvorpå SAS baserer sin overgang til jetalderen, på vingerne.

\**Theo Löbsacks internationale succesbog nu på dansk*

# Luften vi lever i

Første sammenfattende skildring af alle de forskningsområder, der har at gøre med atmosfæren

»Lufthavet er endnu så gådefuldt for os, at de videnskabsmænd og teknikere, der arbejder med dets problemer, gang på gang kommer ud for helt forbløffende opdagelser, og studiet af det er så spændende og livsvigtigt for os alle, at stadig større kapitaler investeres heri...

Der er næppe noget betydningsfuldt fænomen i forbindelse med atmosfæren, der

ikke er omtalt i denne spændende bog. Hvad enten man søger forklaring på hjemlige daglige vejrforhold eller på japanske taifuner, amerikanske tyfoner, muligheder for stratosfære- og rumflyvning, for radiofoni, television, radar, ja selv for de biologiske udsigter for kommende menneskeslægter og forholdene på andre himmellegemer, vil man finde forskningens nyeste resultater og viden herom.

Med fortræffelige skemaer, diagrammer og kort lettes forståelsen og tilegnelsen. Udmærkede fotografier dokumenterer en række iøjnefaldende fænomener og forhold, og ved hjælp af nogle farvebilleder levendegøres atmosfæriske foreteelser med et afsluttende billede af atom-paddehatten...« (Niels Foged i Fyens Stiftstidende).

»Löbsack har en evne til at skrive klart og forståeligt uden at forfalde til letkøbte forklaringer... Det sidste kapitel handler om radioaktivitet. Alene dette kapitel ville



Her anskueliggøres, hvad der sker med en pilots blod, når trykkabinen i hans maskine pludselig bliver utæt højt oppe over jorden.

være tilstrækkelig grund til at købe »Luften vi lever i.« (Per M. Boll i Information).

Oversættelsen er gennemset af statsmeteorolog Johs. Egedal. Bogen er forsynet med 39 tegninger i teksten og 29 fotografier, heraf 8 i farver. Kr. 26,50. Deres boghandler har den. — J. H. Schultz Forlag.



Årligt hjemses Jorden af ca. 16 millioner tordenvejr, og flere tusinde lyn slår ned indenfor den lasetid De bruger på teksten her om »Luften vi lever i«.



## Muntre modelflyve-memoirer

NÅR man efterhånden har dyrket model-flyvning i mere end 15 år, er det klart, at det ikke blot er for resultaternes skyld. Man kan nemlig ikke opgøre alle sine modelflyve-resultater i diplomer og tal. Grunden til at man stadig fortsætter, er ganske simpelt den, at hver flyvedag og hvert stævne er en form for festdage, hvor man hygger sig og som man senere mindes med glæde.

Man oplever ustandselig en masse nyt. Nye venskaber indgås og nye erfaringer høstes. Man diskuterer med kammeraterne og får udløsning for sin skabertrang, og sidst men ikke mindst, man har det fornøjeligt og morsomt.

De mange morsomheder man oplever bliver måske nok »krydrete« lidt gennem humorkomiksen; men det er de i hvert fald ikke blevet kedeligere af, så de kan sagtens tåle at blive fortalt.

### Da den første model-jetmotor blev prøvet

Lad os f.eks. tage historien om den første amerikanske model-jetmotor, der kom til klubben.

Når ejeren selv skal fortælle om sit første flyveforsøg lyder det omtrent således: »Det foregik på startbanerne i Vandel. Vi fik endelig motoren startet, og jeg tog håndtaget og gav signal til afgang. Modellen tippede desværre om på ryggen og kurede således et stykke, indtil den stoppede«.

Men skal en anden fortælle historien lyder den således: »Han var smadder nervøs, den stakkels ejermand. Da vi andre endelig havde fået motoren igang, rystede han så meget på hånden, at modellen hoppede og faldt ned på ryggen, men motoren brølede videre. Ved snæbnens ironi tog bæstet retning efter den nervøse ejer, som smed håndtaget og løb det bedste han havde lært.«

Ikke sandt, næsten det samme, bare »krydrete«.

Løvrigt var samme jetmotor et usandsynligt ondskabsfuldt bæst. Den brølede værre end nogen dampsiirene, og hele motoren, som var ca. 50 cm lang, blev fuldstændig hvidglødende efter få sekunders kørsel. Engang smeltede den et par svære zinkbeslag, som den var spændt fast med. Heldigvis skete der ikke andet, end den flydende zink brændte et stort hul i modellen.

Stadig samme jetmotor var skyld i, at der et kort øjeblik herskede fuldstændig enighed blandt klubbens medlemmer. Vi startede den første gang i klubbens lokale til akkompagnement af en masse medlemmers gode råd. Da bæstet startede, var virkningen fantastisk. Ingen havde regnet med det øredøvende brøl — som yderligere forstærkedes indendørs. Som på tælling sad der en halv snes mand fast i døren, vildt kæmpende. De var enige om at ville ud samtidig allesammen.

En overgang havde jeg selv lånt bæstet og skulle flyve den i en skolegård. Den fløj ca. 1 omgang for derefter at ramme en udbygning over skoledøren med det yderste plan. Det gik den imidlertid ikke i stå af, men den kunne ikke holde sig i luften til trods for, at jeg løb baglæns det bedste jeg havde lært. Derved forlod jeg det meget

Modelflyvning er sjovt og giver anledning til en masse morsomme oplevelser.



begrænsede område hvorfra der kunne flyves. Linerne kom omkring drikkevandskummen et par gange og sprang så endelig. Modellen for lidt på egen hånd hvæsede rundt i landskabet for endelig til slut at gå i stå ved sammenstød med skolen. Da stilheden sænkede sig på ny blev låget på en skraldespand forsigtig løftet og derefter forsvandt en ungdommelig tilskuer hastig fra farezonen.

### Svævemodel angriber tysk lyttepost

Min første selvkonstruktion var en svævemodel med pilformede planer og stort sideforhold. Den lærte aldrig at flyve, men bragte mig trods alt i livsfare. Den blev højstartet på et hedeareal syd for Herning (med 200 meter snor som man dengang brugte). Efter udløsningen foretog den en fuldstændig styrtdyknung med opretning i få meters højde over en tysk udkigs- og lyttepost, som hovedsagelig var bygget i glas.

Den tysker, som kom farende var helt blå i hovedet af arrigskab. Han svingede faretruende med et gevær, og selv om jeg ikke er noget sproggeni, fandt jeg alligevel ud af at fordufte.

### Med trillebør som transportvogn

I Nykøbing M. var vi sommeren igennem uden flyveplads og derfor henvist til et lille område med stejle lyngbakker. En ung landmand kom ofte og beundrede os på ærbødigt afstand. Men en skønne dag var det os, der måbede. Han kom skubbende med en trillebør, hvori der lå en 3-dobbelt udgave af den populære »F.J.-1 a«. Den var, hvad vi hurtigt erfarede, en regulær tredobling af alle modellens mål. Profilerne var f.eks. af 3 mm tyk margarinebøtte-krydsfiner og listerne var udsavet med håndkraft. F.eks. havde han lavet en liste 9 x 30, hvor det originale mål var 3 x 10 mm. Hele den godt 3 meter store model var beklædt med kardus og ferniseret.

Trillebøren blev under store anstrengelser og vor måbende tavshed skubbet op ad den stejleste og højeste lyngbakke. Og deroppe blev modellen stemt op (=stærk mand i cirkus) over hovedet og startet.

Braget var øredøvende. Resterne blev igen læsset på trillebøren — og vi havde ikke mere nogen beundrer.

I linestyringens allerførste spæde barndom havde jeg engang lånt en gammel Thorning 2,5. Den var som bekendt udstyret med en strømlinietank i forlængelse af krumtap-huset, og samme tank var yderst slet egnet netop til linestyring. Når den var halvtømt, var brændstoffet slynget så meget ud til siden af centrifugalkraften, at motoren begyndte at »hoste« og gå langsommere.

Således udstyret fløj jeg engang på en sportsplads. Jeg var lige kommet i luften, da en flok drenge troppede op og skulle til at træne. Deres leder bad mig hvent om at holde op. Nu er det jo lettere sagt end gjort, hvis man ønsker at bevare modellen, og manden blev meget irriteret da jeg fortsatte. Så begyndte motoren at »hoste«, omdrejningstallet gik ned og jeg blev nødt til at lande med motoren gående. Lederen gjorde mine til at overtage pladsen, men brændstoffet havde fået tid til at synke ned på bunden af tanken, og jeg lettede igen i stor stil.

Nu blev han direkte uhøvisk. Næste gang det gentog sig gik han et par skridt hen imod modellen, og næste gang igen nåede han næsten at indhente den før den lettede lige for næsen af ham.

På det tidspunkt hylede drengene af grin — og jeg er sikker på, at manden den dag i dag tror, at jeg lavede grin med ham.

Min første udenlandske motor var fantastisk vanskelig at starte. Men heldigvis havde jeg fundet et dejligt kløftet træ lige ved flyvepladsen. Der kunne modellen kiles fast, mens jeg besvor motoren.

En søndag middag kom et nydeligt ældre ægtepar hen og stillede det sædvanlige antal spørgsmål om modelflyvning og motorer. Ægtenlig troede jeg, at jeg havde skaffet modelflyvningen et par varige beundrere, men selvfølgelig var det forkert. Sidst på eftermiddagen hørte jeg nemlig, da jeg på ny var i arbejde ved træet, en halvøj hvisken bag mig: »Åh, gud, han står der endnu!« Og mit nyherhvervede bekendtskab forsvandt hovedrystende.

### Forfløjen distancemodel

Der kan også være enkelte modeller, som man specielt husker, og jeg syntes, at jeg vil slutte med at fortælle om »Super«, konstrueret og bygget af Jørgen Lillelund, Nykøbing Mors.

Den svarede til sit navn, var en smuk strømlinet model i den da nylavede A2-klasse.

Den startede sin karriere med at vinde sit første stævne og senere flere, men sit ry vandt den først og fremmest som distancemodel. Den blev hentet hjem pr. træde-cykle adskillige gange og opnåede årsrekord 2 år i træk. Sidste gang blev den først satte årsrekord slået, men den stak af på ny og hentede atter rekorden hjem.

Tilslidst fløj den bort midt om vinteren og lå 4 uger begravet i en snedrive. Der fik den sit knæk. Planet havde slået sig temmelig kraftigt og trods Jørgens anstrengelser blev den aldrig helt sig selv igen. Alligevel blev dens endeligt glørværdig. En strålende forårsdag forsvandt den for sidste gang — og for første gang i vestlig retning. Da Jørgen sveddrypende kom tilbage efter at have forfulgt den mange kilometer sagde han: »Nu kommer den ikke igen« og fortsatte lidt efter: »Jeg havde jo ikke skrevet Danmark på den!«

Egon Briks Madsen.



## Københavns Flyveteoriskole

(Godkendt af Luftfartsdirektoratet)

Korrespondancekursus og undervisning samt indstilling til Luftfartsdirektoratets prøve i samtlige fag til B-C-D og N licens. Nærmere oplysning vedrørende kursus fås hos skolens instruktører:

### KJELD SASBYE

Navigator og instruktør (SAS)  
Grønnevej 261<sup>a</sup>, Virum  
Tlf. 85-26-64

### KARL RASMUSSEN

Navigator og instruktør (SAS)  
Hyttelunden 4, Brøndby Strand  
Tlf. Brøndbyvester 610

Den flyvende vinduespudder  
anbefaler sig med 1. kl.s arbejde

BØRGE RAFFN

Vodroffsvej 17 A . Kbh. V . Telefon Hilda 2682

Cykler og autocykler , Radio og fjernsyn

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulevarde 64, Luna 622



## 172 - FORRETNINGSFLY

Med sit elegante udseende er 172'eren et overordentligt praktisk forretningsfly. Udageligg bagsæder kan ændre flyet til lastfartøj på minutter. Indbyggede fastspændingsanordninger sikrer ladningen — Og Cessna's meterhøje døre på begge sider gør ind- og udladning legende let. Kan leveres bemalt med selvlysende farve.

Cessna

1/2 COMMERTAS

TELEFON MI. 2123

## Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

Oluf Svendsen 1/2

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

## 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.

## Den BEDSTE GAVE til enhver FLYVE-interesseret

2 bogværker af blivende værdi:

### MOTORFLYG FÖR ALLA

— Den storartede motorflyvehåndbog er skrevet af oberstløjtnant i det svenske flyvevåben, Nils Kindberg, og anbefales af general G. A. Westring i Svenska Dagbladet foruden af hele den øvrige fagpresse. Letlæseligt, stort format, over 100 illustrerede sider.

Aldrig har De fået  
så meget for så lidt!

REKLAMEPRIS d. kr. 4,75

### Den 500 sider store FLYGHANDBOKEN

— Specielt for svæveflyveinteresserede har alverdens fornemste eksperter i samarbejde med den skandinaviske elite skrevet den 520 sider store svæveflyvehåndbog med flere hundrede illustrationer, solidt indbundet i bedste biblioteksbind.

PRIS kun d. kr. 18,75

Til FLYG-UNIONEN, box 4237, Malmø 4, Sverige.

Send omg. pr. postoprævning

ekspl. MOTORFLYG à d. kr. 4,75

» SEGELFLYG (500 sider) à d. kr. 18,75

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

## Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool  
for Luftfartforsikring

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

## Indbinding af FLYV

koster stadig 5,00 pr. bind

2 årgange kan indbindes i eet bind til samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag.

Indbindingen er det såkaldte strip-bind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygtitel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN . VESTERBROGADE 40 . KØBENHAVN V.



## LOCKHEED ELECTRA

## TYPENYTT



Tegning og foto:  
Lockheed  
Electra

Konstrueret af Lockheed Aircraft Corp., USA. Første flyvning, december 1957.

Kort- til mellemdistance-trafikflyvemaskine, udrustet med fire Allison 501-D13 turbinmotorer med firebladede Aeroproducts propeller. Motorstyrke: 3750 hk ved 13.820 omdr./min. Beregnet til at anvende eksisterende lufthavne og til kortest mulige ophold på disse under mellemlandinger.

Konventionel lavvinget helmetal konstruktion med næsehjulunderstel.

Trykkabinen indrettes normalt til 66 passagerer (4 pr. række) til 1. klasse, 85 (5 pr. række) i turistklasse og 99 (6 pr. række) i økonomiklasse. Ved de to første klasser er der yderligere plads til 6 i en salon bagtil.

Lockheed Electra har fået luftdygtighedsbevis, og de første af de 161 bestilte er sat i rutedrift i USA, hvor ca. to trediedele af ordrene ligger. Eneste kunde i Europa hidtil er KLM (12 stk.).

Som Lockheed P3V-1 er den bestilt til den amerikanske flåde som patruljefly mod ubåde med omfattende radarudstyr, forlænget hale og andre ændringer.

**Data:** Spændvidde 30,5 m, længde 31,8 m, højde 10,0 m, planareal 118 m<sup>2</sup>. Tomvægt 26,7 tons, største nyttelast 12,25 t, største brændstofmængde 16,3 t, fuldvægt 51,4 t (ventes hævet til 52,6), største landingsvægt 43,5 t.

**Præstationer:** Rejsefart 650 km/t i 6,7 km højde ved 38,8 tons. Forbruget er da 2270 liter/time. Indflyvningsfart ved største landingsvægt 224 km/t. Startbanelængde ved havoverfladen 1670 m, landingsdistance fra 15 m ved største landingsvægt 985 m. Rækkevidde i stille luft uden reserver 5670 km med 9,6 t nyttelast ved 602 km/t. Med største nyttelast uden reserver, 5370 km.



Cessna T-37 jettræneren bruges nu forsøgsvis i USA til opskoling fra bar bund, og hvis det falder godt ud, vil amerikanerne følge Englændernes eksempel på dette felt. Der er 200 T-37 i tjeneste.

Sud Aviation SO-4050 Vautour er nu leveret i 100 eksemplarer.

Breguet 906 er et nyt fransk svævefly med 18 m spændvidde, udviklet fra det delvis plastikbyggede 905 Fauvette. Tomvægt 400 kg, mindste synkehastighed 70 cm/sek, glide-tal 30.

Breguet S.10 stratosfæresvæveflyet ventes at flyve i denne måned. Den er forsynet med trykkabine.

Handley Page Dart Herald's anden prototype kom i luften den 17/12, ført af H. G. Hazelden, der i september nedlandede første prototype, der kom i brand efter en motorfejl.

English Electric Lightning har nu udført over 1300 flyvninger med over 40 forskellige piloter, og en del af de 20 i forsøgsserien er afleveret. Der er afskudt Firestreak-fjernvåben og skudt med kanoner fra den.

Republic Swallow er en jetdreven drone til rekognosceringsformål. Den har delta-plan, startes med raketthjælp og lander i faldskærm.

Sud Aviation SE 116 er prototype for SE 117 Voltigeur og SE 118 Diplomate. 116 har stempelmotorer, de andre Bastan turbinmotorer. 117 er militær, 118 civil, og to trediedele af delene på de to typer er ens.

Convair 880 blev rullet ud den 15. 12. og ventes prøveflyet, når dette nummer udkommer. Der er bestilt ialt 87 af denne type og den større udvikling Convair 600.

Kaman HTK-1 er blevet prøveflyet med en elektromotor, der fik strøm pr. ledning fra jorden.

SZD-19a er betegnelsen på det polske svævefly Zefir med 17 m spændvidde, fuldvægt 375 kg, glidetid 34,1 ved 89 km/t, og synkehastighed 0,69 ved 84 km/t.

Hiller X-18, der er en forsøgstype med to Allison T-40 turbinmotorer på hver 5535 hk, der sammen med planet kan drejes om en tværakse til brug ved lodret start og landing, ventes snart prøveflyet.

Canadair har leveret sin 1815. og sidste Sabre og sin 650. og sidste T-33.

Piper PA-25 Pawnee er en lavvinget landbrugsmaskine med 150 hk Lycoming-motor.

Hawker P. 1127, projektet til en taktisk jager, skal foruden at kunne udføre det samme arbejde som en Hunter deruden kunne starte og lande lodret.

Armstrong Whitworth Argosy blev rullet ud den 20. december og var i luften første gang 8. Januar.

Bell XV-3 udførte 18/12 den første overgang fra lodret til vandret flyvning, idet den drejede sine rotorers akse fra lodret til vandret stilling.

Marcel Dassault MD-415 skal prøveflyves i marts. Det er en militær træner og transporttype med to Bastan turbinmotorer, plads til 10 passagerer og rejsefart 550 km/t.

Longren Centaur er en højvinget amerikansk transporttype med en 300 hk stjernemotor, nyttelast 820 kg, rejsefart 160 km/t.

Il-18, den russiske trafikmaskine med fire turbinmotorer skal være bestilt af det tjekiske CSA og vil muligvis blive licensbygget i Østtyskland.

## VICKERS VANGUARD



Tegning og foto:  
Vickers  
Vanguard

Konstrueret af Vickers-Armstrongs (Aircraft) Ltd., England. Første flyvning 20. januar 1959.

Vickers 950 Vanguard er en kort- til mellemdistance-trafikmaskine, udrustet med fire Rolls-Royce Tyne turbinmotorer med firebladede de Havilland propeller. Den er oprindelig beregnet til BEA's rutenet, men udvidet til at dække luftfartselskaber med meget afvigende krav. Noget specielt er det meget store fragtrum i den underste del af kroppen, således at man næsten kan flyve med fuld last enten af passagerer eller fragt.

Vanguard er en normal lavvinget helmetal konstruktion med næsehjulunderstel.

Kabinen har plads til 97 passagerer på 1. kl. (5 pr. række), 114 med blandede klasser (5) og 139 maksimalt (6).

Vanguard er bygget på erfaringerne med Viscount og er efter nogle års udvikling nu under bygning i følgende versioner: type 951

til BEA med 61,2 t fuldvægt, 9,5 t betalende last med 4.935 hk R.Ty.1 motorer (6 bestilt), type 952 til TCA med 64 t fuldvægt, 10,9 t bet. last, med 5525 hk ved 15.250 omdr. pr. min. R.Ty.11 (20 bestilt), samt type 953 til BEA med 64 t fuldvægt, 13,2 t bet. last, med 5525 R.Ty.11. En særlig langdistance-type og en fragtype er under forberedelse.

**Data:** Spændvidde 36,0 m, længde 37,5 m, højde 10,7 m, planareal 139 m<sup>2</sup>. Tomvægt 37,9 t, største nyttelast 13,2 t, største brændstofmængde 18,5 t, største fuldvægt 64 t, største landingsvægt 55 tons.

**Præstationer:** Rejsefart 680 km/t i 6 km ved 55 t. Forbruget er da 3220 liter/time. Indflyvningsfart ved største landingsvægt 235 km/t. Startbanelængde ved havoverfladen 1830 m, landingsdist. fra 15 m 1000 m. Rækkevidde i stille luft uden reserver 6.100 km med 8,65 t nyttelast ved 650 km/t. Med største nyttelast uden reserver 4.700 km.







## 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: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen

**MOTORFLYVERADET**  
Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

**SVÆVEFLYVERADET**  
Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

**MODELFLYVERADET**  
Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

**DANSKE FLYVERE**  
Formand: Generallojtnant C. Forslev.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen,  
Dansk Pool for Luftfartforsikring, Østergade 24,  
Tlf. Minerva 1841.

## KDA sammenkomst i febr.

KDA indbyder til foredrag tirsdag den 10. februar kl. 1945 i Nationalmuseet, Ny Vestergade 10.

Mejeriejer **ESPER BOEL**, der for et årstid siden var på en længere flyvetur over Afrika, vil fortælle om  
**GENNEM 3/4 AFRIKA PÅ 7 UGER — 27.000 KM I SPORTSFLYVEMASKINE**

Foredraget vil blive ledsaget af farvelysbilleder.

Der er adgang for KDA's personlige medlemmer, organisationsmedlemmer og flrmamedlemmers personale.

Næste mødeaften bliver torsdag den 12. marts.

## NYE MEDLEMMER

Godsejer *Frantz Lassen*  
Ingeniør *Knud Agård Pedersen*  
Maskinarbejder *Peder Mortensen*  
*Bent Petersen*  
Flyvermath *Johnny Sørensen*  
Oberstinde *Henny R. Poulsen*  
Direktør, oberstlojtnant *J. Poulsen*

## RUNDE FØDSELSDAGE

Chefredaktør *Alf. Krabbe Schiøtz-Christensen*, Nytorv 5, Ålborg, 50 år den 12. februar.

Vicepresident *P. Bech-Nielsen*, SAS, Københavns lufthavn, Kastrup, 50 år den 17. februar.

Direktør *I. Lassen Studstrup*, Hobrovej 33, Ålborg, 65 år den 26. februar.

Redaktør *Jørgen Sandvad*, Politiken, Rådhuspladsen, V., 60 år den 1. marts.

Direktør *N. K. Nielsen*, Sct. Pauls Plads 1, K., 70 år den 2. marts.

## Nye bøger i biblioteket

L. Bridgman: *Jane's all the World's AIRCRAFT 1958-59.*  
Btt år i luften 1958.

## Rettelse

Commertas Cessna 175, som vi omtalte i nr. 12 side 258, hedder ikke OY-AEG som nævnt, men AEC.

Samtidig kan vi oplyse, at Sportsflyveklubbens Cessna 172 nu er blevet dansk indregistreret som OY-AER.

## Meddelelse fra motorflyverådet

I FLYV no. 11/58 meddelte vi, at KDA var villig til at yde sine medlemmer en ekstra service vedrørende påmindelse, inden deres certifikat og luftdygtighedsbevis udløb, således at de ikke ved forglemmelse pådrog sig ekstra udgifter eller ubehageligheder med myndighederne.

Da man imidlertid kun har hørt fra ganske få medlemmer, opfordrer vi dem endnu engang, idet vi mener, at flyvningen i sig selv er dyr nok; hvorfor risikere boder?

Derimod har der været flere forespørgsler angående rådets juridiske assistance. En redigering desangående er desværre ikke mulig her i bladet, men vi kan anbefale enhver, der har behov for juridisk assistance, at henvende sig til landsretsagfører *Søren Gudmand*, Vestervoldgade 14, (Minerva 6800), idet rådet har sikret sig, at fordelene herved ligger på medlemmernes side.

A. Kragels.

## Godtfred Madsen død

Et af aeroklubbens trofaste medlemmer, malermester *Godtfred Madsen*, døde nytårsdag efter lang tids sygdom, 52 år gammel. Godtfred Madsen lærte at svæveflyve i Sportsflyveklubben og senere at motorflyve samme steds. Foruden flyvning havde han en anden hobby, idet han komponerede.

## KALENDER

- 10/2 Mødeaften i KDA (Nationalmuseet).
- 20/2 Generalforsamling i Danske Flyvere.
- 1/3 Frist for ansøgning om udveksling.
- 10/3 Klubbaften og keglespil i Danske Fl.
- 12/3 Mødeaften i KDA (Nationalmuseet).
- 12-21/6 XXIII flyveudstilling i Paris.
- 13/6 Skovtur i Danske Flyvere.

## Motorflyvning

- 11/2 Klubbaften i Sportsflkl. (Radiokompas)
- 18/2 Klubbaften i Sportsflkl. (Piper-film)
- 25/2 Klubbaften i Sportsflkl. (VOR).
- 24/4 Rally i Tanger.
- 23-25/5 Rally i Quiberon (Fr.)
- 24-31/5 Stjernerally i Milano (It.)
- 30/5-1/6 Rally i Luxembourg
- 6-7/6 Rally ved Florens (It.)
- 19-22/6 Int. rally v. Rotterdam (Holl.)
- 13-14/6 Rally Basse Normandie (Fr.)
- 26-20/6 Tour de Sicile (It.)
- 27-28/6 Rally i Aix les Bains (Fr.)
- 30/6-5/7 Flyveuge i Rom og Venedig (It.)
- 4-5/7 Rally i Anjou (Fr.)
- 9-11/7 Air Races og kunstflyvekonk. (Eng.)
- 11-12/7 Rally Pescara (It.)
- 18-19/7 Rally i Verona (It.)
- 25-26/7 Mindefest for Bleriots kanalfl. (Fr.)

- August Tour de Suisse internat. (Schw.)
- 8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)
- 11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)
- 26-27/9 Rally i Genes (It.)

## Svæveflyvning

- 1/3 Flyvedagskonkurrencerne begynder.
- 15/3 Repræsentantskabsmøde (København)
- 21-30/3 Instruktørkursus.
- 28/6-12/7 Danmarks mesterskab.
- 12/7-26/7 Svæveflyveskole.
- Okt. Byggekontrollantkursus.

## Modelflyvning

- 8. 2. Flyvedagskonkurrencerne (decentr.)
- 1. 3. Repræsentantskabsmøde (Odense).
- 5. 4. Vårkonkurrence, fritflyvende.
- 19. 4. Vårkonkurrence, linestyrede.
- 3. 5. DM, fritflyvende modeller.
- 5.—11. 7. Sommerlejr.
- 23. 8. DM, linestyrede modeller.
- 6. 9. Nordisk landskamp.
- 20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.
- 26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).
- 4. 10. Høstkonkurrence, linestyrede.
- 31. 12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

## Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har købt en brugt Bergfalke II i Tyskland og venter den snarest i drift.

Horsens flyver stadig med Rhönlerche'n, som vi havde lejlighed til at prøve i efteråret og fandt meget tiltalende.

Kolding har bestilt en ny Rhönlerche fra Schleicher til snarlig levering.

Veje har købt den omtalte Bergfalke II. Flyvedbnet har fået sine tre Rhönadler'e hjem og er ved at beklæde og færdiggøre dem.

Ringsted havde næsten 100 deltagere til sin 15-årsfest 6/12 og kunne opvise hele tre nye sange foruden en traditionel. Efter spisningen svang man benene på Benløse kro til ud på morgenstunden. -S-teorikursus afholdes i januar-februar.

PFG havde et halvt hundrede deltagere til sin hyggelige fest 13/12, hvor de tilskadekomne Fl. Lund og Per Bach heldigvis kunne deltage. Den forestående overgang til DK-skoling har gjort det til en attraktion at nå at få A og B efter EK.

## Tingskou flyver første Cherokee i Canada

Poul Tingskou, gl. Aviatormedlem, indføj i september det første kanadisk-byggede eksemplar af Cherokee-svæveplanet, som han også selv arbejder på et eksemplar af. — Ved en konkurrence i Alberta blev han nr. 5 med en TG-2 af 15 deltagere.

## Aerodynamik på Folkeuniversitetet

Folkeuniversitetet afholder på Danmarks tekniske Højskole fra 12/2 til 19/3 ialt seks forelæsnings om „Aerodynamik — luftens mekaniske egenskaber“ ved civilingeniørerne *Helge Petersen* og *B. Maribo Pedersen*.

I form af forelæsnings og spørgetimer gennemgås luftens egenskaber, forskellige strømningsformer, modstand og opdrift, forklaring af turbiner, møllers og flyvemaskinens funktion, fænomener og problemer ved trans- og supersonisk bevægelse og lidt om modelforsøg. Foredragene ledsages af demonstration, film og lysbilleder.

## S-teorikursus i København

Polyteknisk Flyvegruppe regner med i denne måned at indlede sit årlige S-teorikursus, der også står åbent for medlemmer af andre svæveflyveklubber. Nærmere ved henvendelse til PFG, Øster Voldgade 10, K. (Pa 5860).

## Mere verboten —

Notam-Danmark af 10. januar bringer meddelelse om et forbudt område omkring forsøgsanlægget ved Risø.

Aeroklubben har gennem luftfartsdirektoratet protesteret mod dette forbud, som er til gene og fare for flyvningen og desuden ikke opfylder sin hensigt, der skulle være at hindre eventuel nedstyrtning af luftfartøjer i området. Dette vil kræve afspærring af det meste af Danmark og Sydsverige.

## 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: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre p. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



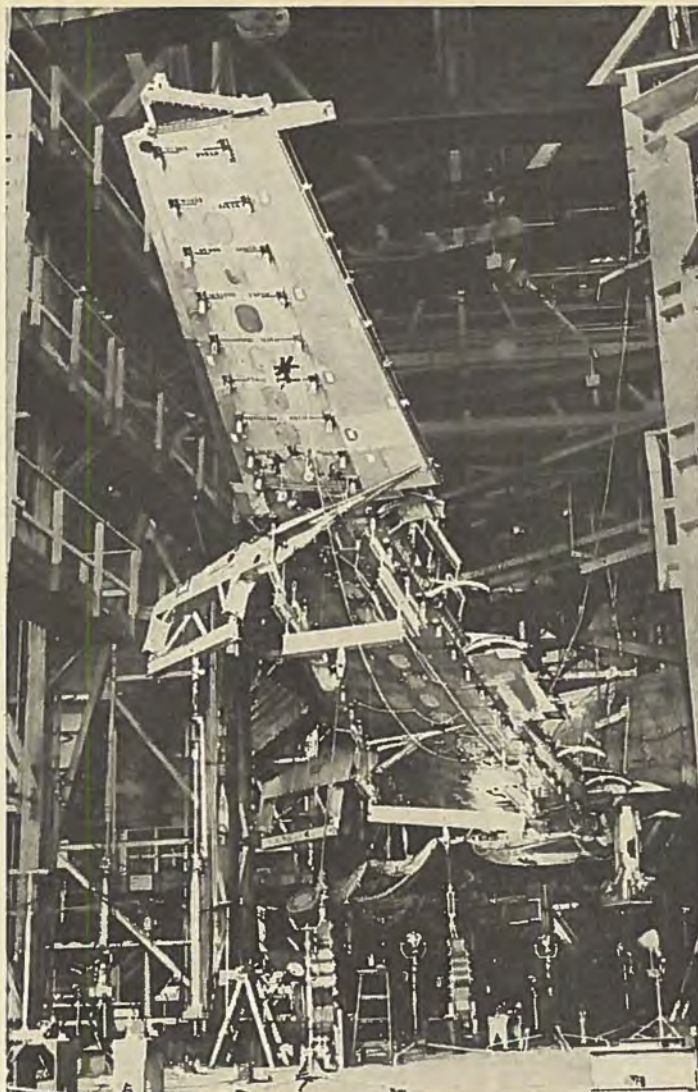
## RAPPORT OM STRUKTURENS FULDKOMMENHED



**8.000 FUNKTIONSPRØVER.** I højere grad end nogen anden trafikflyvemaskine blev Boeing 707 konstrueret og bygget som en strukturmæssig helhed — og såvel prototypen som enkelte dele bestod mere end fire års prøveløvnin samt afprøvning af dele på jorden. Understellet, der ses herover, gennemgik således 8 000 funktionsprøver.



**TANKPRØVE.** Selv om Boeing har bygget flere luftfartøjer med trykkabine end noget andet firma, gennemgår jetflyets krop kabine trykprøver under vand, hvor man simulerer 50 000 „flyvninger“ i stor højde. Ved hvert forsøg påvirkes den af belastninger, der svarer til normale kræfter under flyvning, såsom dem der fremkommer under start og landing, og som skyldes kabine trykket, vindstød samt vægten af passagerer og fragt.



**PINEBÆNKEN.** En KC-135 jetdrevet transport- og tankflyvemaskine fuldførte for nylig en 15 måneders prøve, der kulminerede i et forsøg, hvor man ødelagde den for at fastslå de absolutte grænser for, hvor længe den kan holde. Under prøverne tilførte man kræfter, der bøjede plantippen over en bue på 4,8 meter. Flaps, spoilers, motorfundamenter, sideror og andre dele beviste alle, at de var i stand til at holde til langt større påvirkninger, end man kan forestille sig, at de vil møde under praktisk flyvning.



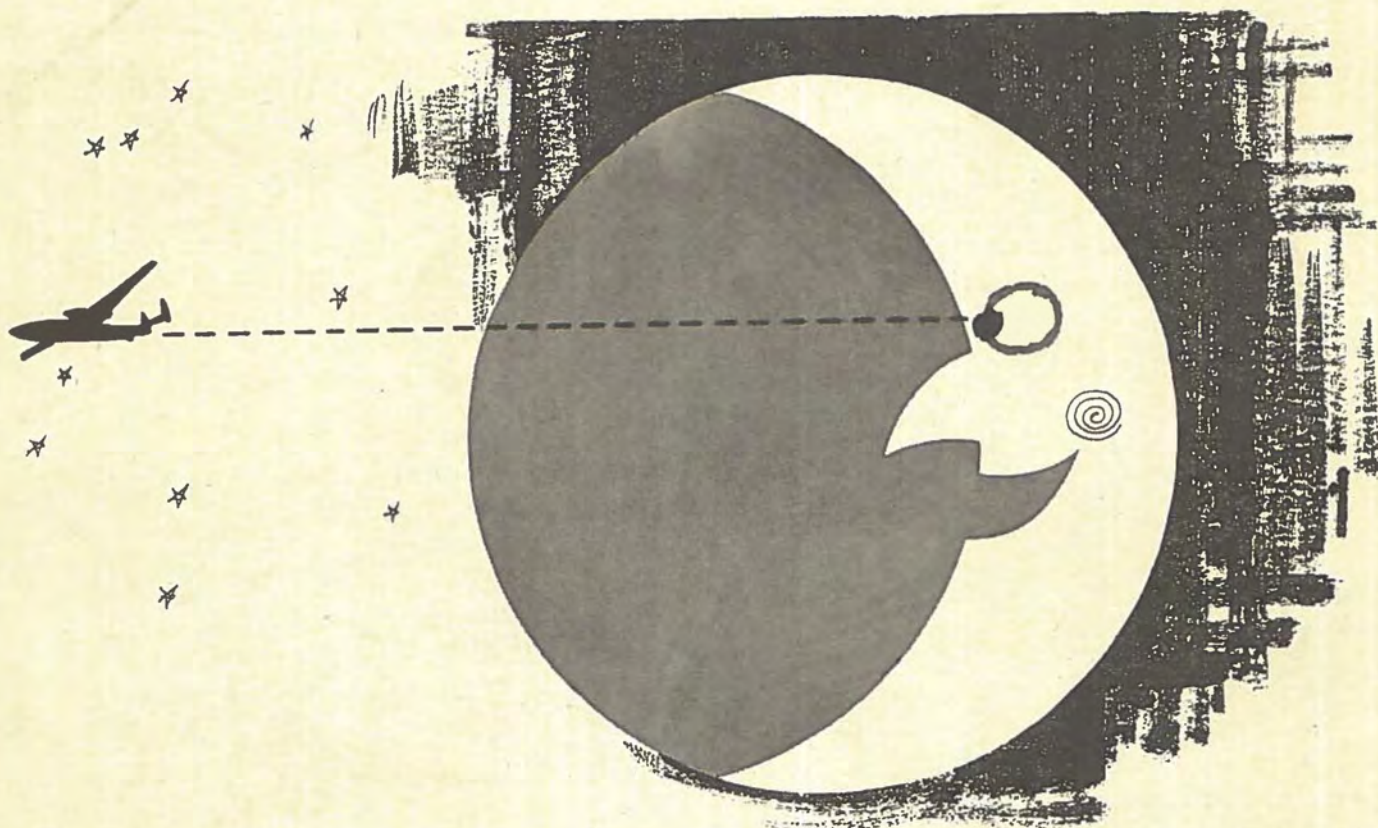
»REVNE-STANDSERE« som vist på billedet herover begrænser enhver mulig skade til afgrænsede arealer — selv en sådan skade, som man under prøven har påført den med et tungt stålblad. Boeing 707 og den til kortere rækkevidde bestemte 720 nyder helt igennem godt af den udstrakte erfaring, Boeing har indvundet ved at bygge mere end 1600 store flermotors jetluftfartøjer — flere end nogen anden fabrik i verden.

Følgende luftfartselskaber har bestilt Boeing jetlinere: AIR FRANCE • AIR INDIA AMERICAN • B.O.A.C. • BRANIFF • CONTINENTAL • CUBANA • LUFTHANSA • PAN AMERICAN QANTAS • SABENA • SOUTH AFRICAN • TWA • UNITED • VARIG • Også MATS

# BOEING

En familie af jetluftlinere





# 86.000

## GANGE TUR-RETUR TIL MAANEN

Tusindvis af millioner af kilometer tilbagelægges »by air« over hele verden i løbet af et år. Lagt sammen ville sidste års lufttrafik blive til 86.000 rejser tur/retur til månen.

Og medens kilometerantallet vokser, stiger også kravene til materiel...og til olieprodukterne.

På Esso-laboratorierne arbejdes der derfor også til stadighed for at løse morgendagens opgaver — eller for at sige det præcisere: For at holde forskningen det stykke foran den tekniske udvikling, der er nødvendigt for at bevare sikkerheden i luften. Og for at bevare førerstillingen. Esso er stadig mærket, der hæves til skyerne.

8 AF 10 INTERNATIONALE LUFTLINIER BRUGER ESSO



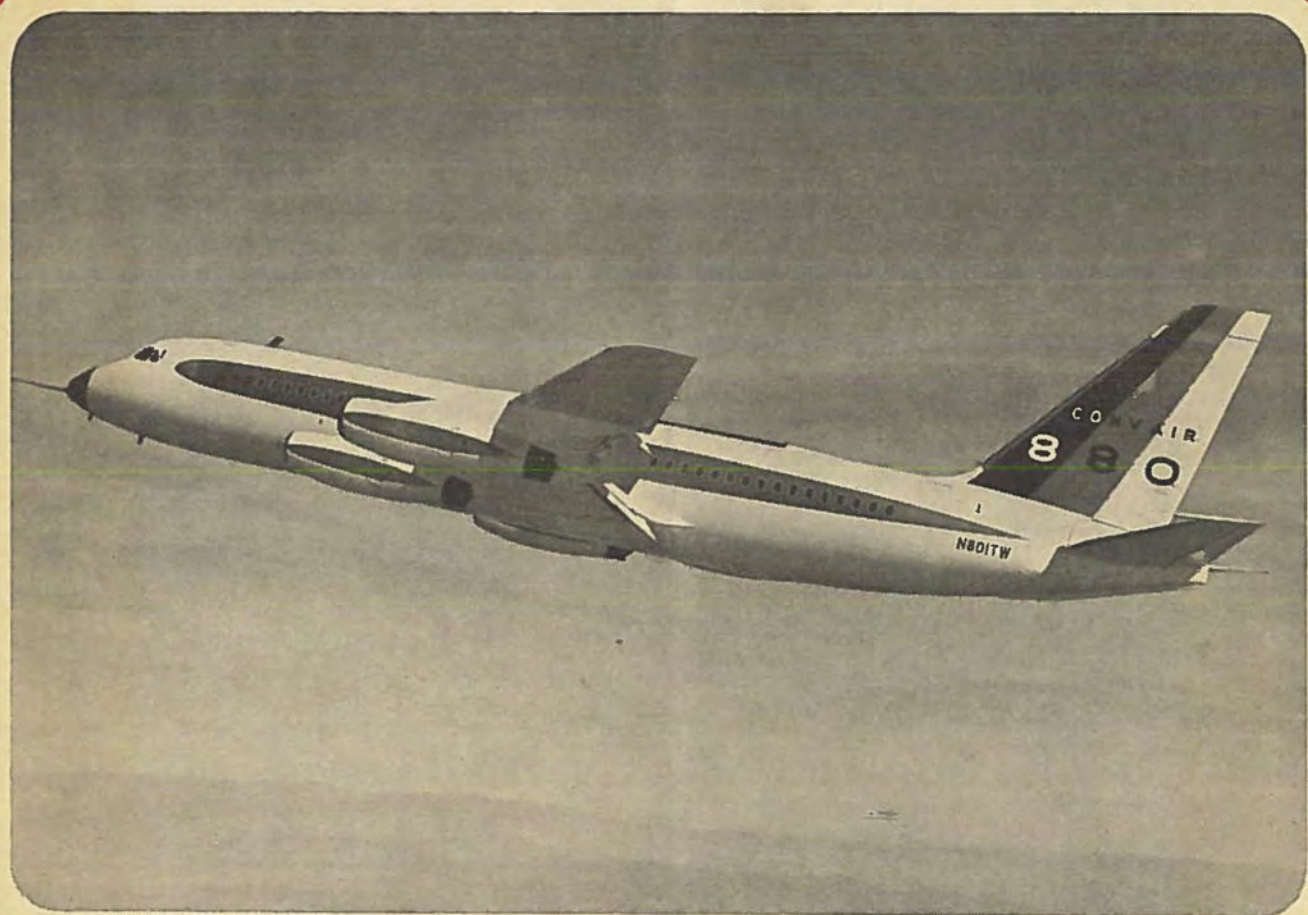
AVIATION PRODUCTS



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Jetaldren udvikler sig mere og mere. Her ses den første Convair 440 på sin jomfruflyvning. Den skal kunne anvende lufthavne af samme størrelse som de nuværende stempelmotortyper, men alligevel rejse med 966 km/t.

PRIS 1 KRONE

3

## INDHOLD:

Livsforsikring og flyvning ★ AOPA's 100<sup>th</sup> Rating ★ Artilleriflyverbatteri Vandel ★ Stempelmotor-luftlinernes fremtid ★ Nyere svæveplaner.





# Jet Provost

**Standardtræneren for begyndere og viderekomne i Royal Air Force**

En intensiv og grundig bedømmelse af typen Mk 1 har banet vej for den nuværende produktionstype, Mk 3. Forbedringerne omfatter hydraulisk betjent udstyr, Martin Baker udskydningssæder, reservetanke i vingetippene og en vindskærm fremstillet i eet stykke. Alle Jet Provost er udstyret med Armstrong Siddeley Viper reaktionsmotor.

Foto: „The Aeroplane“.

## HUNTING AIRCRAFT LIMITED

*Et Hunting Group selskab*

LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND samt 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA  
Repræsenteret i Danmark af Northern Trading Co., H. C. Andersens Boulevard 20, København V.





# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 3

Marts 1959

32. årgang

## GRØNLAND OG FLYVNINGEN

**S**KIBSKATASTROFEN for nylig, hvor det splinternye skib »Hans Hedtoft« forulykkede med tab af 95 menneskeliv, har påny sat flyvningen på Grønland i søgelyset. Fra flere sider har man udtalt forundring over, at man på en årstid, hvor der efter sagkundskabens mening er en betydelig risiko ved at sejle, ikke i stedet beforder i hvert fald passagererne ad luftvejen.

I flyvekredse kan man kun slutte sig til denne forbauselse, og her vil man i det hele taget undre sig over, at man stadig har tid og råd til at befordre folk ad søvejen mellem Danmark og Grønland.

Erfaringen mange andre steder fra, f.eks. de engelske erfaringer mht befordring af soldater til og fra kolonier og andre baser, viser klart, at det er for dyrt at sejle, fordi alt for meget mandskab er bundet alt for lang tid under transport.

Måske er billetprisen ad luftvejen lidt dyrere end ad søvejen, men med nutidens lønninger – og ikke mindst de særligt høje lønninger i Grønland – må det kunne betale sig at ofre den lidt dyrere flyvebillet og til gengæld undgå spildte arbejdsdage.

Mens andre lande allerede for krigen gjorde deres yderste for at forbinde moderland og kolonier ad luftvejen, gjorde vi ingenting. Efter krigen havde vi pludselig fået flyvepladser i Grønland, og dermed var en del af problemet løst. Alligevel har man ikke benyttet lufttransport i det omfang, det nutildags kunne forventes, hverken til eller i Grønland.

Forhåbentlig bevirker de overvejelser, man gør sig efter katastrofen, at der i højere grad vil blive banet vej for benyttelsen af flyveforbindelser til denne ikke længere nær så fjerne del af det danske rige.

## LIVSFORSIKRING OG FLYVNING

Hvorfor kræves der nu tillægsbetaling?

FLYV har flere gange fået forespørgsler vedrørende problemet livsforsikring i forbindelse med flyvning, og senest har en af vore lærere, J. Lomholt Olesen, Aarhus, sendt os følgende:

**S**OM det forhåbentlig er alle privatflyvere bekendt, kræves det – såfremt man ønsker, at en livsforsikring skal dække flyverisiko udover som passager i offentlig godkendt lufttrafik – at man anmelder dette overfor forsikringsselskabet. Flyverisikoen vil herefter kunne dækkes ved betaling af et årligt risikotillæg på 1/2 % af forsikringssummen (1 1/2 % for ambulanceflyvning og vistnok 5 % for militærflyvning) i de første 5 år. Dette dækker dog ikke det noget vage begreb »sportsmæssige flyvepræstationer«. Disse bestemmelser er en skærpselse indført i 1957; tidligere dækkedes flyverisiko for forsikringssum indtil 20.000.- kr. uden risikotillæg. En ulykkesforsikring kan, så vidt jeg ved, overhovedet ikke tegnes med dækning for flyverisiko.

Dette syn, som forsikringsselskaberne an lægger på privatflyvningen, er selvfølgelig i første række et økonomisk spørgsmål for den enkelte flyver. På længere sigt må det imidlertid først og fremmest være et alvorligt handicap for propagandaen for privatflyvningen. I alle livsforsikringspolicer kan man læse, at flyvning ligestilles med »... anden farlig sport eller foretagender, der i farlighed kan sættes i klasse hermed«. Med hvilken ret omtaler man nu flyvning på denne måde? Og hvordan skønner man, at man må fastsætte særlige vilkår for livsforsikringer, der skal dække flyverisiko? Foreligger der f.eks. nogen statistik, der kan underbygge dette skøn? For automobilkørsel kræves dog intet risikotillæg – for atter at drage denne sammenligning som altid forekommer i diskussioner om risiko og flyvning. For os, der både er kendt med kørsel på de danske landeveje og flyvning, er der vist ingen tvivl om, at vi vælger luftfartøjet fremfor bilen, såfremt vi udelukkende ser på risikoen. Man kunne fristes til at tro, at forsikringsselskaberne var lidt antikverede i deres syn på flyvningen; men hvorfor så den ovennævnte skærpselse så sent som forrige år.

### Hvad siger livsforsikringsselskaberne

Ovenstående brev fra hr. J. Lomholt Olesen har været forelagt de danske livsforsikringsselskabers udvalg for flyverisiko, og udvalget siger følgende:

De danske livsforsikringsselskaber har for år tilbage nedsat et aktuaryndigt udvalg,

hvis opgave det skulle være at indsamle statistik og andre oplysninger om såvel militær som civil flyverisiko og derefter fremsætte forslag til fælles regler for danske livsforsikringsselskaber, som kunne anvendes ved bedømmelse af flyverisikoen. Nævnte udvalg er iøvrigt et permanent udvalg, der med mellemrum søger at indhente nye oplysninger og, hvis disse nye oplysninger giver anledning dertil, foreslår ændringer af de gældende regler.

Iøvrigt skal det bemærkes, at langt den største del af den flyverisiko, som eksisterer her i landet, er flyverisikoen for passagerer i offentlig lufttrafik. Denne risiko dækkes af danske livsforsikringsselskaber uden nogen form for tillægspremie og uden hensyn til, om flyvningen foregår med offentlige danske luftfartøjer eller med udenlandske. Også dansk ulykkesforsikring dækker (indenfor grænsen 200.000 kr. ved dødsfald og 400.000 kr. ved invaliditet) gratis for risiko ved offentlig lufttrafik.

Denne form for flyverisiko lader sig formentlig i nogen grad sammenligne med risikoen ved at køre automobil, men dette kan næppe være tilfældet, hvis man går over til at betragte risikoen ved militærflyvning og risikoen ved privatflyvning i dens forskellige former allerede af den grund, at det kun er meget lille udsnit af befolkningen, der beskæftiger sig med militærflyvning eller med privatflyvning, mens det derimod efterhånden er en meget almindelig ting, at folk benytter offentlige luft-ruter, ligesom det er almindeligt, at folk kører i automobil.

### Det er vanskeligt at fremskaffe det nødvendige statistiske materiale

Overfor militærflyvning og privatflyvning har udvalget derfor set sig nødsaget til efter bedste evne at skaffe sig statistisk materiale dels hos de militære myndigheder og dels hos de civile luftfartsmyndigheder, således at man ad denne vej blev i stand til at fastsætte rimelige tillægspremier afpasset efter de forskellige former for risiko.

Iøvrigt er det klart, at det statistiske grundlag både for militærflyvning og for privatflyvning i et land af Danmarks størrelse kun kan være forholdsvis spinkelt, og selvom det suppleres med vejledende udtalelser fra erfarne folk, kan det vanskeligt danne et altfor sikkert grundlag for præmiefastsættelsen, som derfor i nogen grad bliver skønsmæssig. Dette er også årsagen

Fortsættes nederst næste side.





Beechcraft Bonanza

## Bekæmp havarierne:

# AOPA's „180° rating“

DET er en kendt sag, at man ikke kan flyve efter sin følelse i skyer og tåge, men kun ved hjælp af specielle instrumenter og efter speciel uddannelse i brugen af disse. Det er dog få den anden side en ting, mange uerfarne piloter tvivler lidt på, indtil de en enkelt gang har prøvet det.

Nu må den uerfarne privatflyver ikke flyve i skyer, tåge og lignende; men erfaringen viser, at det for ofte sker, at en pilot trods sine bedste forsøg på at undgå det, kommer ind i vejr, der bliver stadig dårligere.

Den amerikanske organisation AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) har studeret ulykker og havarier med mindre flyvemaskiner for at finde frem til metoder til at undgå disse, og har fastslået, at et meget betydeligt antal ulykker skyldes, at uerfarne piloter kommer ind i dårligt vejr, forsøger at klare sig, men p.g.a. moderne flyvemaskinens manglende spiralstabilitet kommer i et spiraldyk, der enten får maskinen til at bryde sammen luften eller dykke i jorden.

I samarbejde med flyveinstituttet på universitetet i Illinois har man undersøgt problemet og fundet frem til en simpel metode, hvorpå piloter uden at have lært egentlig instrumentflyvning i hvert fald kan manøvrere deres flyvemaskine de 180° rundt, som kan bringe dem ud af det dårlige vejr igen.

til, at udvalget stadig fortsætter sin virksomhed ved at indhente nyt materiale og stadig er opmærksom på muligheden af revision af de fastsatte regler.

Iøvrigt skal det bemærkes, at den revision, der blev foretaget i 1957, som medførte, at der herefter skulle betales tillægspræmie for privatflyvere for alle forsikringer uanset størrelsen, ikke uden videre kan betegnes som en skærpelse, idet tillægspræmien for beløb over en vis størrelse indtil 1957 var betydeligt større end efter 1957.

Med hensyn til ulykkesforsikring skal det oplyses, at privatflyvere kan få dækket risikoen ved privatflyvning i forbindelse med ulykkesforsikring ved betaling af den af Dansk Pool for Luftfartforsikring bestemte tillægspræmie.

Der er ikke noget at sige til, at privatflyvere ser på privatflyvning med nogen større optimisme end forsikringsselskaberne, men dette behøver ikke at være ensbetydende med et antikeret standpunkt hos forsikringsselskaberne. Tværtimod følger disse udviklingen vågent og med interesse.

I en senere artikel vil FLYV komme tilbage til privatflyvnings forsikringsproblemer i almindelighed.

Mange af eksperterne er af den opfattelse, at man inden en elev går solo dels skal have overbevist ham om, at han ikke kan flyve uden sigt og dels skal have lært ham fremgangsmåden ved »180° svinget«.

## De to ulykkestyper

Spiraldyket, som amerikanerne meget malende kalder »graveyard spiral« eller »kirkegårds-spiralen«, optræder på følgende måde: efter at være kommet ind i instrumentforhold begynder flyvemaskinen af en eller anden grund at svinge. Piloten lægger enten ikke mærke til det, eller han kan p.g.a. den slags »svimmelhed«, der optræder under sådanne forhold, ikke korrigere svinget. Krængningen øges, næsen går stadig mere ned, farten stiger. Piloten konstaterer fartstigningen og trækker pinden til sig; herved bliver svinget mere snævert, næsen går yderligere ned, farten stiger endnu mere, og han trækker pinden endnu mere i maven. På meget kort tid ligger han i et sving med 60-70° krængning og oppe på maksimalt til-ladte hastighed, og jo bedre aerodynamisk udformet en maskine han har, desto hurtigere går det.

Den anden ulykkestype skyldes, at maskinen kommer til at flyve i »bølgegang«, når piloten under instrumentforhold prøver at flyve efter fartmåler og højdemåler, men p.g.a. manglende kendskab til disse instrumenters reaktionstid ikke tager hensyn her-til. I stedet for at stabilisere farten får han luftfartøjet bragt ind på en bølgebane med stadigt voldsommere stigninger og dykninger, som kan få planet til at bryde sammen.

## Forsøg med piloter af forskellig erfaring

For nærmere at studere forholdene udvalgte man tyve piloter i aldre mellem 19 og 60 år med fra 31 til 1625 timers flyve-erfaring og med varierende erfaring m.h.t. typer og på andre områder, men alle uden erfaring i instrumentflyvning, hverken i luft-ten eller på link.

Til forsøgene anvendte man en Beechcraft Bonanza C-35 som repræsentant for de mere moderne og komplicerede privatflyve-maskiner – og en forholdsvis vanskelig repræsentant. Forsøgspiloterne fik et grund-læggende kendskab på typen, men ingen havde fløjet den solo. Man gik ud fra, at kunne de mestre 180°-teknikken på denne type, ville de kunne gøre det på enhver type under 1350 kg fuldvægt. Der blev kun brugt de krævede instrumenter til VFR-flyvning samt en drejningsviser. Kunstig horisont, kursgyro og variometer blev fjernet. Til den simulerede blindflyvning blev maskinen udstyret med orangefarvede vinduer og piloterne med blå briller. Luftfartøjet blev lastet til fuldvægt og med tyngdepunktet i bageste stilling.

Først lod man »forsøgskaninerne« prøve at flyve simuleret instrumentflyvning i ca. 500 m højde. Af de tyve endte de nitten i et spiraldyk under deres første forsøg. Det tog fra 20 sekunder til 8 minutter, i gennemsnit 178 sekunder. Den 20. kom i et hårdt stall.

Resultaterne bekræftede, at flyvemaski-nernes manglende spiralstabilitet i forbindelse med manglende instrumentflyvnings-uddannelse er væsentlige faktorer, som fører til alvorlige ulykker.

Instruktøren rettede ud af spiraldyket ved 300 km/t, således at de maksimalt til-

ladte 320 ikke blev overskredet. Umiddelbart forinden fik piloten ordre til at fjerne brillerne, så han blev helt klar over situati-onens alvor. Uanset deres erfaring blev de alle meget forbløffede!

## 180° sving-teknikken

Den fremgangsmåde, hvorefter det viste sig, at man kunne lære uerfarne piloter at komme ud af det dårlige vejr, de rendte ind i, er følgende:

0. *Drejningsviseren centreres med side-roret.* Det hører egentlig ikke med til tek-nikken, da det kræver en del og skal gøres forsat.

1. *Hænderne væk fra styrepind eller rat!* Hermed overlades situationen i høj grad til flyets egen stabilitet, og muligheden for at overbelaste flyet udelukkes. Den største fart, der opnås er den, flyet er trimmet til, for-udsat det ikke får lov at gå i spiraldyk.

2. *Ud med understellet.* Gøres ved rejse-fart. Den øgede luftmodstand mindsker risi-koen for alt for store hastigheder.

3. *Tilbage med gashåndtaget* – til lidt over tomgang.

4. *Trim* til en afmærket i trimstilling, som medfører den ønskede lave hastighed, når tyngdepunktet ligger i agterste stilling – for Bonanza, ca. 150 km/t.

5. *Reguler propelstigning og gashåndtag.* Propellen indstilles til høje omdrejninger (lav stigning), gassen reguleres til en af-mærket stilling, der svarer til den krævede motorydelse for at holde nøjagtig samme højde i den trimmede stilling.

De foregående skridt udføres hurtigt i angivet rækkefølge, uanset de udsving flyet kommer ind i. Jo hurtigere, man gør det, jo mindre slemme stillinger kommer man ind i.

6. *Læg mærke til kompasvisningen* og bliv klar over, hvad kompasset skal bringes til at vise for at komme på modsat kurs af den oprindelige.

7. *Drej med sideroret*, så drejningsvise-ren giver et udslag svarende til ¾ af et normalt førstegradssving.

8. *Gå ud af svinget* under hensyntagen til kompasfejlene.

9. *Centrer drejningsviseren og kontroller kursen.* Er denne rigtig, så hold den. Er den mere end 30° gal, så korrigér den.

Hvis man i løbet af nogle få minutter ikke kommer ud og får klart sigt igen, ta-ger man straks fast på punkt

10. *Mindsk motorstyrken* til en bestemt størrelse, der giver 1½ til 3 m/sek. synke-hastighed, så man langsomt taber højde.

Punkt 1 – hænderne væk – anses for det psykologiske vanskeligste, men samtidig det mest effektive skridt.

Hver af de tyve personer fik undervisning i teknikken og udførte derpå tre sådanne forsøg. Af disse 60 forsøg var de 59 fuldt ud tilfredsstillende, ved et glemte piloten at stille propel og motor og tabte højde under proceduren, men de øvrige han udførte var OK. Piloterne lærte teknikken på mellem 1½ til 3 timer simuleret instrumentflyvetid.

Resultaterne af disse forsøg er så inter-essante, at man må overveje, om vi ikke også kan udnytte dem her i landet. Oven-stående er kun et kort resume af resulta-terne, som i fuld udstrækning og med de-taljerede anvisninger for instruktørerne fin-des i et lille hefte, der hedder »AOPA's 180° Rating«, og som ikke mindst vore in-struktører bør interessere sig for.



# ARTILLERIFLYVERBATTERI VANDEL

**V**I ved ikke, om det er almindeligt kendt blandt vore læsere, at den danske militære flyvning ikke længere er begrænset til flyvevåbnet, men at også hæren har flyvere. Men det har været tilfældet i nogle år, og det er artilleriet, de sorterer under.

I april 1958 skete der en væsentlig udvikling på dette område ved oprettelsen af det såkaldte »Artilleriflyverbatteri Vandel«, og for at få lidt mere at vide det, har **FLYV** for nylig aflagt besøg i Vandel. Artilleriflyvningen blev startet omkring 1950 på forsøgsvis basis med flyvevåbnets KZ VII-maskiner, og i 1951 tog man fat på at uddanne nogle af hærens officerer til artilleriflyvere på flyvestation Avnø.

Til brug for hæren blev der bygget en serie af den specielle AOP-type KZ 10, som var i brug i 1952-54, indtil den efter nogle ulykker blev standset og ikke siden er kommet igang igen, selv om der vist aldrig er blevet påvist nogen fejl ved typen. Det er egentlig en lidt mærkelig affære, og det er ganske interessant at konstatere, at prototypen har gyldigt civil luftdygtighedsbevis og stadig flyver meget.

I nogle år måtte artilleriflyverne nøjes med at vedligeholde træningen på flyvevåbnets KZ VII'er, men i maj 1957 fik vi som led i det amerikanske våbenhjælpsprogram en snes Piper Super Cub, der stod i Belgien. Man tog så fat på at omskole til denne type, og i april ifjor blev batteriet oprettet.

## Bruger kun et hjørne af Vandel

I hærens organisation er artilleriflyverbatteriet henhørende under det 4. (sønderjyske) feltartilleriregiment, som har hjemsted i Varde, men det står naturligvis til rådighed for samtlige artillerienheder.

Hjemstedet er flyvevåbnets flyvestation Vandel, hvis chef er kaptajn *K. Simonsen*. Ved vort besøg havde man endnu til huse i signalgården nord for pladsen, men bygningstjenestens håndværkere var i fuld gang med at ombygge baglokalerne i den store hangar nogle kilometer syd for pladsen, så artilleriflyverne helt og holdent får til huse her, hvor deres luftfartøjer allerede bor.

Sagen er jo den, at en Piper Super Cub naturligvis ikke har den ringeste brug for en moderne flyvestations kilometerlange startbaner, og den har forøvrigt ikke godt af at køre flere kilometer på rullebanerne dertil.

I de allerfleste tilfælde kan starten foregå på rullebanen ved hangaren — hvor man jo også i mange år har startet svæveplaner med flyslæb — og hvis der er for meget sidevind, kommer starten fremtidig til at foregå på et specielt lille område, man indretter i nærheden af rullebanen. Artilleriflyverne kommer på den måde til at operere temmelig uafhængig af anden trafik på pladsen.

## Uddannelsen til artilleriflyver

Artilleriflyverbatteriets chef er kaptajn *B. O. Fabricius* og næstkommanderende kaptajn *N. P. Tvede*. De har begge fået en 8 måneders uddannelse til dette formål i USA og fløjet adskillige af den amerikanske hærs typer.

Uddannelsen foregår nu iøvrigt på den måde, at eleverne, som er sergenter, oversergenter eller løjtnanter, kommer på et 3 måneders elementærkursus på Avnø og flyver ca. 30 timer på Chipmunk, hvorpå de samme steds fortsætter på et specielt AOP-



Hærens flyvemaskiner er af denne ganske enkle Piper L-18 Super Cub-type med 90 hk Continental-motor.

kursus på Cub'en. Det giver ca. 70 flyvetimer til.

Så bliver de overtaget af batteriet og kommer i Vandel på et 4 måneders artilleriflyverkursus. Her er hovedformålet at lære at løse de artilleristiske opgaver, mens det flyvemæssige efterhånden bliver noget sekundært. Naturligvis viderebygges deres flyvemæssige kunnen, men til taktisk anvendelse.

De artilleristiske opgaver er artilleriobservation, opklaring, rekognoscering, og egentlig også ting som nedkastning af forsyninger, lysbomber, telefonrådsudlægning, fotoopgaver o.lign. men hertil egner Cub'en sig ikke.

## Cub'en og dens egenskaber

Piper PA-18 Super Cub er en meget enkel type, udstyret med en 90 hk Continental motor og et elementært instrumentbræt. Der er plads til pilot og observatør bag hinanden, og så heller ikke til meget mere. Der er ingen flaps, ingen elektrisk installation og altså ingen fast radio. Den må kun flyve om dagen under VMC-forhold, og den må kun have 5 knob sidevindskomponent, men den starter på så kort plads, at man nemt finder feltflyvepladser til den. Den amerikanske militære betegnelse er L-18.

Til en feltflyveplads stilles det krav, at der kan blive en stribe på 10 m bredde, 150 m længde og med minimumsafstand til hindringer i længderetningen på 20 x hindringshøjden. Endvidere skal den være nogenlunde jævn.

Ved vort besøg fik vi forevist anvendelsen af kort startteknik. I næsten stille vejr startede de fra rullebanen mod øst og kom selv ved start øst for hangarvejen nemt op. Piloterne gav fuld gas (det lyder for resten ikke af så meget), slap så bremserne, rullede vel 40-50 m og steg derpå imponerende.

Når en artilleriafdeling rekvirerer assistance, sender man en artilleriflyvesektion ud, bestående af to fly, to køretøjer, 2 flyvere, 2 observatører, 1 flyvemekaniker og 3

menige, vælger en feltflyveplads i forbindelse med afdelingens stilling, går ind på afdelingens radionet og foretager de ønskede observationer.

Man skulle måske tro, at de langsomme ubevæbnede Cub'er var et godt bytte for fjendtlige jagere i en krigssituation. Men deres kamuflering og deres manøvredegtighed i lav højde (de flyver nu mindst i 300 fod (90 m), men vil i tilfælde af alvor gå ned i trætophøjde) er god beskyttelse. Under den anden verdenskrig var det ofte jagerne, der gik ud over under forsøg på nedskydning af artillerifly, som forøvrigt næppe er et vigtigt mål for jagerne, og som — da de opererer over eget område — kan forvente nogen beskyttelse fra deres eget artilleri.

Mens hæren således nu har sine egne maskiner, så har artilleriflyverbatteriet altså på flere punkter snævert samarbejde med flyvevåbnet, som også står for vedligeholdelsen (i Vandel under ledelse af flyverløjtnant af specialgruppen, *A. H. Mathiesen*), som hjælper ved uddannelsen og som har tilsyn med de flyvesikkerhedsmæssige forhold. Det er således nok mere end et tilfælde, at kaptajn Simonsen, der er en af landets mest erfarne flyvere m.h.t. anvendelse af lette luftfartøjer fra små pladser, er blevet stationschef netop i batteriets opbygningsår, hvor hans erfaringer kan komme artilleriflyverbatteriet til gode.

PW.

## Nyt restriktionsområde ved Blokhus

Ifølge Notam-Danmark af 28.1.59 er fareområderne ved Blokhus og Tranum nedlagt fra 15. februar, men i stedet etableres et enkelt område ved Blokhus, ikke blot som fareområde, men direkte som restriktionsbehaftet område, hvori der foregår bombning, skydning fra luftfartøjer mod luft- og jordmål, og som går fra jorden til 9.150 m højde.

De nærmere grænser fremgår af Notam. Flyvning i området må kun finde sted efter forud indhentet tilladelse fra flyveledelsen i Ålborg eller København.



# Stempelmotor-luftlinernes fremtid

Store problemer ved overgangen til jetdrift

ALT tyder på, at et meget stort antal flyvemaskiner i nærmeste fremtid vil blive udbudt til salg, uden at der vil dannes særlig lange køer af købere — ja, måske uden at der overhovedet viser sig købere. Det er ikke nogen særlig hyggelig situation, som er under optræk, og de sælgere, som vil komme til at lide under manglen på købere, er de store luftfartsselskaber rundt om i verden. Og det vil komme til at koste penge, med mindre der kan findes på en eller anden udvej. Men denne udvej mener den engelske flyvemotorfabrik Napier at have fundet.

Varerne, som udbydes på markedet, er de store stempelmotor-udstyrede luftlinere, hvoraf der i øjeblikket er over 3.500 i brug rundt om i verden. Sådanne typer som DC-6, DC-7, Super Constellation og andre lignende stempelmotor-udstyrede typer vil blive udbudt til salg for at skaffe plads og penge til nye, hurtige jetdrevne luftlinere, som vil blive en livsbetingelse for ethvert større luftfartsselskab, hvis det vil gøre sig noget som helst håb om at kunne klare sig i den kommende jernhårde konkurrence på verdenslufruterne.

## Hvem skal købe de brugte stempelmotorluftlinere

Problemet er dobbelt. For det første vil passagererne fortrække de hurtigere og mere komfortable jetdrevne eller turbinedrevne luftlinere, hvis de har valget mellem disse og stempelmotor-luftfartøjer. For det andet vil turbine-luftlinernes stærkt forøgede arbejdskapacitet — næsten det dobbelte passagerantal og dobbelt så stor fart — betyde, at der ret hurtigt vil være et overskud af befordringsmulighed på verdenslufruterne til stede, med mindre de ældre stempelmotor-udstyrede luftlinere tages væk fra ruterne.

For et halvt års tid siden regnede ICAO (International Civil Aviation Organization) med, under forudsætning af at lufttrafikken ville fortsætte med at stige gennemgående 15 % om året, at der vil være et overskud af kapacitet på 3.360 millioner ton-kilometer tilstede i 1960 og 2.500 ton-kilometer i 1961. IATA (International Air Transport Association), som er luftfartsselskabernes internationale organisation, er imidlertid af den opfattelse, at ICAO, som er luftfartsmyndighedernes internationale organisation, ikke har taget hensyn til, at der i perioden fra nu og til de to nævnte terminer er blevet taget luftfartøjer ud af driften, enten for at blive »stillet til side« eller for at blive solgt.

Det er givet, at et betydeligt antal stempelmotor-luftlinere vil blive »stillet til side«. Men ikke dem allesammen. Der vil i det store hele være to kategorier af købere til de luftfartøjer, der bliver tilovers. For det første er der de luftfartsselskaber, som er nødsaget til at købe et vist antal for at ud-

fylde hullet, indtil deres bestilte jetluftlinere bliver klar til aflevering. For det andet er der de mindre, hovedsageligt uafhængige selskaber — såsom charterselskaber — der, i hvert fald i øjeblikket, mener at turbine-motordrevne luftlinere er alt for kostbare til de formål, hvortil de skal anvendes.

Disse to kategorier er de mulige købere til det overskydende materiel. Men hvilke priser vil sælgerne, de store luftfartsselskaber kunne få for deres stempelmotor-luftlinere? Et af de store amerikanske luftfartsselskaber er så pessimistisk, at det har udtalt: »Bare den dag ikke kommer, hvor vi må give det hele væk ganske gratis.«

## Priserne daler stærkt

I begyndelsen af 1957 havde en brugt Constellation eller en DC-6 en pris på ca. 10 mill. kr., men i midten af 1958 var prisen gået ned til det halve, og det var blevet mere og mere vanskeligt at finde købere efterhånden som disse luftfartøjer blev udbudt til salg. Tag for eksempel to af de mange amerikanske luftfartsselskaber, som benytter DC-7, American Airlines og United Air Lines. Det første påtænker at skille sig af med samtlige 60 luftfartøjer og det andet med 36 i løbet af 1961. Disse tilfælde er typiske for situationen. Og alene i USA anvendes der på ruterne i øjeblikket over 200 DC-7'ere.

I mellemtiden tyder alt på at markedet for handel med brugte flyvemaskiner er blevet mættet. Det tidspunkt, hvor en luftliner til en værdi af 15 mill. kr. vil blive solgt

for ca. 1,2 mill. kr., er ikke så langt borte. Sådan ser mange af de store luftfartsledere i hvert fald på situationen. Efter meddelelser fra Amerika er der planer fremme om at prøve på at forhindre, at markedet bliver fuldstændig overfyldt med brugte flyvemaskiner. De forholdsregler, der påtænkes gennemført går bl.a. ud på at lade stempelmotor-luftlinerne blive udbudt til salg lidt efter lidt for på den måde at prøve på at skaffe en rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel. Endvidere vil man prøve på at finde nye markeder, at skabe nemme betalingsvilkår, og at beholde stempelmotormaskinerne for bl.a. at bruge dem til charterflyvning, fragtflyvning, langsommere postbefordring o.s.v., efter at de er blevet erstattet af jetlinere eller turbine-motor-luftfartøjer.

## Stempelmotoren udskiftes med turbinemotoren

Napier's forslag til en løsning af problemet er at udskifte stempelmotorene i de luftlinere, som skal blive ved med at flyve, med firmaets Eland turbinemotorer. Dette ville f.eks. forny en tre år gammel DC-7 og gøre den konkurrencedygtig i jet-alderen. Omkostningerne ved ændringen ville beløbe sig til ca. 7 mill. kr. for en DC-7, Super Constellation eller DC-6, medens det for en tomotoret type som Convair 340 ville blive ca. 3 mill. kr. Napier hævder, at driftsomkostningerne vil blive reduceret med 5—10 procent som følge af turbinemotorens bedre økonomi, og at endvidere en af de store amerikanske flyvemaskinefabriker, nemlig Douglas, er villig til et samarbejde, såfremt den kan få garanti for, at et vist marked for sådanne ombygninger er til stede.

Hvis priserne på stempelmotor-luftlinere bliver ved med at falde, er det slet ikke udelukket, at en forholdsvis ny firemotoret luftliner af en af de ovennævnte typer vil kunne købes og få sine motorer udskiftet med Eland turbinemotorer for en samlet pris af ca. 8 mill. kr., medens en tomotoret type vil kunne købes og fornyes for ca. 3,6 mill. kr. eller derunder.

Der er allerede et luftfartsselskab, R.E.A.L. i Brasilien, foruden den canadiske regering, som har afgivet ordre på udskiftning af stempelmotorene i et antal Convair med Eland turbinemotorer.

Hvordan hele denne udvikling vil forme sig i de nærmest følgende år, er det meget vanskeligt at forudsige. Det eneste givne er, at en mængde store, firemotorede luftlinere, som kun er nogle få år gamle, vil blive udbudt til salg. Og — hvis de bliver købt, vil køberne efter alle solemerker at dømmе anvende dem i chartertrafikken og derved tilføre luftfartsselskaberne, som driver de regelmæssige ruter, en højst ubehagelig konkurrence.

Med mindre der er passagerer nok til begge parter!



Hovedparten af de firmotors typer, som der nu er betydelige afsætningsvanskeligheder for, er af Douglas og Lockheed typerne. Billedet viser Douglas-familien.



## Første del af det nye SAS-hus indviet

SOM omtalt i sidste nummer åbnede SAS 18. januar første del af det nye SAS-hus i København, den såkaldte Air Terminal, efter først at have præsenteret den for et stort antal indbudte dagen i forvejen.

SAS-huset bliver et nyt og karakteristisk led i det centrale København, hvis tyngdepunkt flytter mere og mere vestpå, og hvor en lang række luftfartsselskaber efterhånden også har kontorer i Vesterport-området.

SAS-huset ligger i Hammerichsgade og strækker sig fra Vesterport station helt ud til Vesterbrogade, hvor det 22-etagers nye SAS-hotel, Royal Hotel, er ved at have nået fuld højde.

Air Terminal-fløjen er derimod kun bygget i to etager – over jorden i hvert fald. Centret i denne er en stor hal, hvor ventende passagerer kan opholde sig. Hallen er indrettet med magelige møbler og grønne planter, men virker med sine bare flader og lysstofrør-belysning lidt rigelig kølig. I den ene ende af hallen fører en trappe op til Air Terminalens bar, som er indrettet til hurtig servering. Her fører også en trappe ned til toiletterne og venterum m.m. i kælderen.

I den modsatte (nordlige) ende af hallen fører døre gennem en glasvæg ind i luftrejsebureau'et, hvor man kan købe billetter til alle jordens egne, men hvor der også er valutahandel, biludlejning og anden service.

På SAS-torvet, der er bygget over bane-graven, er den midlertidige terminal, der i ¼ år efter bedste evne har betjent de rejsende, blev fjernet. Her ankommer og afgår busserne til lufthavnen, her er holdeplads for hyrevogne, parkeringsplads til 60 vogne og benzin- og service-station, ligesom der i husets underste kælder er garageplads til 120 biler, vaske- og smørehaller, benzin-tank etc.

### Det nye elektronanlæg

Som det første luftfartsselskab uden for USA har SAS taget et moderne elektronanlæg i brug for at holde kontrol med pladssituationen på ruterne verden over.

Denne »elektronhjerne« er installeret i kælderen og er udstyret med 640.000 »hukseceller«, der styres fra ét kontrolpunkt. Her forsyner man anlægget med de stadigt ændrede billeder af situationen, og fra pladsbestillingen på 1. sal kan man gennem 39 »spørgesæt« nåsomhelst få besked, om der er plads på den og den rute på den og den dag. Svaret kommer på ⅓ sekund i form af lyssignaler, og hvis der er udsolgt, gives der besked om op til 9 andre afgang, der kan erstatte den ønskede.

Efterhånden er det meningen, at man fra enhver SAS-station både i Skandinavien



Med disse apparater styres den nye elektronhjerne fra kælderen i SAS-huset. Til højre et af spørgesættene.

og på hele rutenettet, skal kunne anvende »hjernen«, som til enhver tid kan give oplysninger om 50.000 rutestrækninger.

Foruden elektronhjernen er der også installeret et hypermoderne telefonanlæg.

Iøvrigt har SAS's salgsafdeling under ledelse af salgschef E. Østbirk fået erstattet

sine spredte kontorer rundt om i byen med moderne, rationelle kontorer over Air Terminalen, hvor der også er møde- og konferenceværelser, kantine, undervisningslokaler m. m.

SAS-husets arkitekt er professor Arne Jacobsen, og bygherren er et datterselskab af SAS, der hedder SAS Invest A/S.

### Gösta André død



Den kendte svenske flyver, Gösta André, omkom den 21. januar, tre dage efter sin 60-års-fødselsdag, ved en flyveulykke i Göteborg lufthavn, idet en flyvemaskine, hvori han var passager, måtte foretage en undvigemanøvre p.g.a. et uheld med en trafik-flyvemaskine, og herunder forulykkede den.

Et langt flyverliv fik herved sin afslutning. André var i 1920 den første svenske flyver, der fløj over Kanalen i sportsflyvemaskine, den første svensker over Alperne og i 1929 fløj han i en Moth til Kapstaden og retur.

Han virkede som flyveinstruktør, faldskærmsudspringer, flyveskribent og var i mange år havneleder i Göteborg og senere i Visby.

Han havde mange venner blandt danske flyvere, og det er med vemod, de har modtaget meddelelsen om hans død.

Til venstre et kig ud i den store hal i Air Terminal'en. Til højre ses den udefra ved nat og med Royal Hotel's høje bygning i baggrunden.







## NYT UDE OG HJEMME

### Den ny toldlov

Den 1. februar trådte den ny toldlov i kraft, og ifølge denne er balloner og luftskibe, flyvemaskiner, svæveplaner og drager, rotochutes, dele til luftfartøjer, katapulter og lignende startanordninger til luftfartøjer, stationært flyvetræningsudstyr og dele til sidstnævnte varer toldfri.

Derimod skal man erlægge en told på 10% for at få lejlighed til at redde sit liv med faldskærme samt dele og tilbehør dertil.

### Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup i januar

|                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| Ankomne passagerer .....      | 10.834        |
| Afgåede passagerer .....      | 20.745        |
|                               | 40.579        |
| Transitpass. 2 x 17.782 ..... | 35.564        |
| Andre passagerer .....        | 1.524         |
| <b>Total....</b>              | <b>77.667</b> |

Tilsvarende tal for januar 1958 var 65.249 (stigning 19%). Antal starter og landinger i januar 1959 var 4.033 og heraf 3.471 i lufttrafik. Tilsvarende tal for januar 1958 var henholdsvis 3.754 og 3.214.

### Trafikken på offentlige lufthavne i Danmark i 1958

| Lufthavne udenfor København | Starter og landinger |                | Antal passagerer |                |               |                  | Luftgods i tons |
|-----------------------------|----------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|------------------|-----------------|
|                             | I lufttrafik         | Total          | Lokalpass.       | Transitpass.   | Andre pass.   | Total            |                 |
| Ålborg .....                | 2.577                | 15.990         | 58.187           | 8.342          | 2.155         | 68.684           | 653             |
| Århus .....                 | 1.712                | 2.875          | 53.976           | 108            | 572           | 54.656           | 655             |
| Rønne .....                 | 1.302                | 3.420          | 37.975           | —              | 732           | 38.707           | 427             |
| Odense .....                | 964                  | 10.353         | 2.936            | —              | 7.136         | 10.072           | 328             |
| Esbjerg .....               | —                    | 5.087          | —                | —              | 1.463         | 1.463            | 13              |
| <b>Ialt....</b>             | <b>6.555</b>         | <b>37.734</b>  | <b>153.074</b>   | <b>8.450</b>   | <b>12.058</b> | <b>173.582</b>   | <b>2.076</b>    |
| Københavns Lufthavn ....    | 50.874               | 65.601         | 750.540          | 591.612        | 54.048        | 1.396.200        | 37.940          |
|                             | <b>57.429</b>        | <b>103.335</b> | <b>903.614</b>   | <b>600.062</b> | <b>66.106</b> | <b>1.569.782</b> | <b>40.016</b>   |

Stigningen i passagertallet for de fem provinslufthavne i forhold til 1957 er henholdsvis 8,6, 12,1, 17,8, 39,6 og + 14,8 pct.



Her ses Vickers Vanguard-prototypen starte på sin første prøveflyvning. Det er en ualmindelig økonomisk type til op til 139 passagerer. Prøveflyvningerne skrider hurtigt og planmæssigt fremad.

### Trafikken på Århus Privatflyveplads

Århus Privatflyveplads ved Kirstinesminde havde i 1958 ca 28 % flere starter og landinger end året forud, nemlig 15.201 imod 11.857.

Århus Luftfart meddeler, at 10 elever i årets løb erhvervede A-certifikat, 2 fik B og 2 instruktørbevis, medens 9 elever for tiden er under uddannelse.



Green & Pollinger: *The Observer's Book of Aircraft*. 288 sider. 272 illustrationer. 6 kr. Frederick Warne & Co., London & New York. Tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel.

Denne lille nyttige og billige typebog med silhuetter og fotografier af en masse luftfartøjstyper fra hele verden foreligger nu i sin 1959-udgave (det er iøvrigt en mangel, at årstallet ikke fremgår af omslaget). Her er kommet mange nye typer med, såsom X-15, Crusader, NA-39, DC-8, Tu-114 og AW Argosy, hvorimod man leder forgæves efter så betydelig en type som Convair 880. Ialt er der beskrevet 148 typer.

Bergmann & Svensson: *Et År i Luften 1958*. 320 sider, rigt illustreret, kr. 21,00. AB Allhem, Malmö.

Har svenskerne intet flyvetidsskrift mere, har de til gengæld Allhem's fantastiske flotte og billige årbog, der nu er kommet for 10. gang. Den omfatter forholdsvis få, men til gengæld så meget desto mere omfattende kapitler, hvoraf især må fremhæves generallt. Ljungdahls artikel „Militär Brytningstid“. I denne behandler den svenske flyvevåbenchef en del aktuelle problemer for et lille lands forsvar, som også kan interessere i Danmark.

Tilsvarende behandler H. Söderberg i sin artikel „Hur skal det gå för jetflyget“ de spændende spørgsmål for trafikflyvningen ved overgangen til jetalderen, og af en anden artikel noterer vi forøvrigt, at svenskerne forlader ordet „rea“ til fordel for det engelske „jet“.

Iøvrigt kan nævnes artikler om det franske flyvevåben, om flyenes udvikling, fragtflyvning, Caravellen m.m. Den sportslige og private flyvning er stedbarn i dette nummer med kun lidt om VM i svæveflyvning, intet om privat- og modelflyvning.

Bogen afsluttes med en oversigt over flyvebegivenheder i Sverige og udlandet i 1957. Når bogen ikke udsendes, så hele 1958 kan nå med, burde krøniken i hvert fald dække så meget af dette år som muligt for at være nogenlunde aktuel.

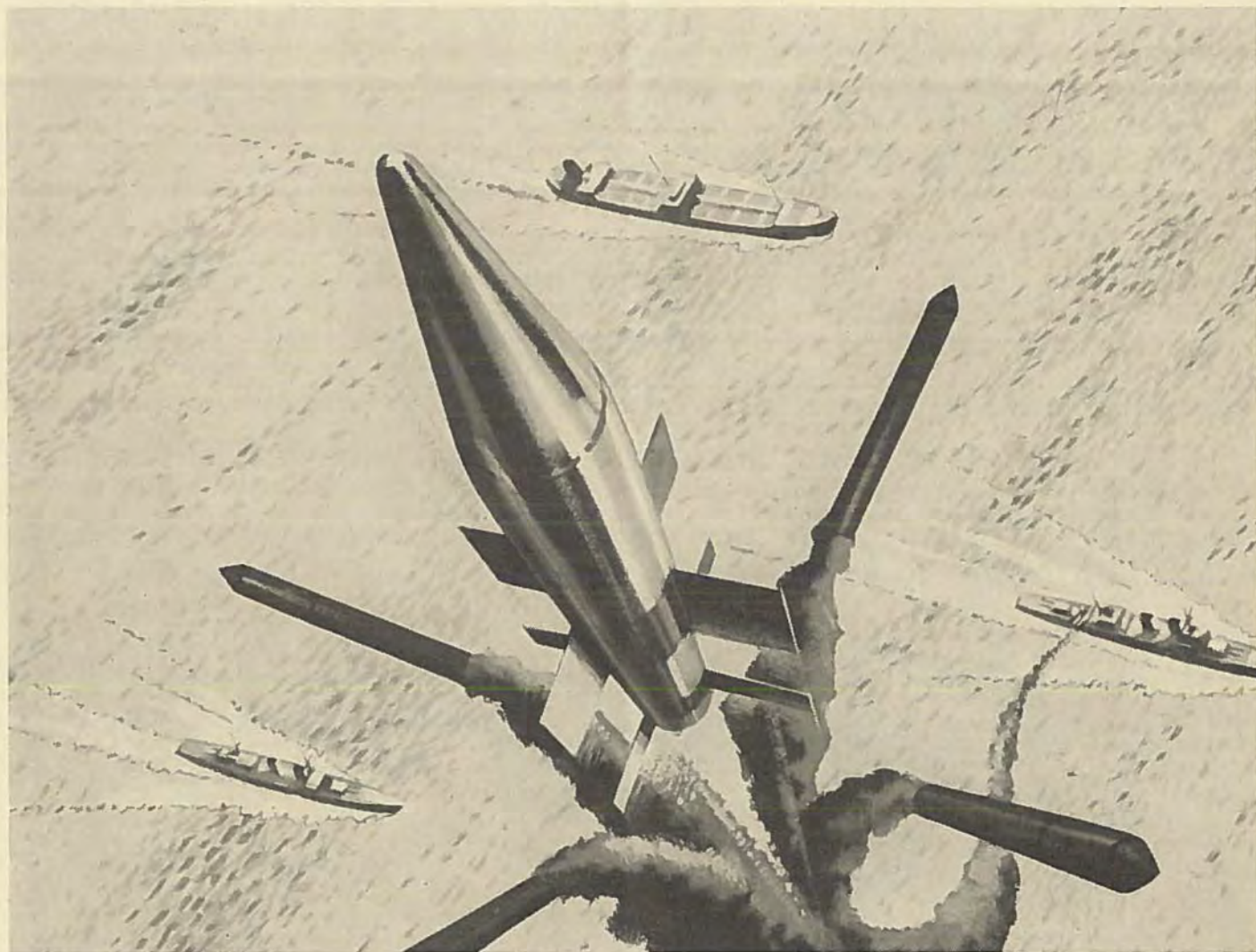


### KDA's JUBILÆUM

Foruden de kontante bidrag, vi tidligere har omtalt, fik KDA mange andre gaver, hvoraf her vises et udsnit.



# SEASLUG



## SKIB-TIL-LUFT FJERNSTYRET VÅBEN MED EN SKARPSKYTTES PRÆCISION

Seaslug er Royal Navy's første skib-til-luft fjernstyrede våben. Afskudt fra det rullende, gyngende dæk på forsøgsskibet H.M.S. Girdle Ness har det vist sin træksikkerhed under de vanskeligste forhold. Selv om Seaslug ikke behøver at få en direkte træffer sat ind for at ødelægge sit mål, så har man under prøveskydninger uden sprængladning meget ofte opnået direkte træffere i mål-luftfartøjet. Ved hjælp af langtrækkende radar kan Seaslug få fat i bombere, der befinder sig i de største højder, hvori moderne luftfartøjer kan flyve. Betjeningsmandskabet er meget mindre end skytsbetjeningen i et krigsskibs kanontårn. Seaslug, som drives af en hovedmotor med fast brændstof og fire hjælpemotorer, er konstrueret og fremstillet af AWA i forbindelse med Sperry Gyroscope Co. Ltd. og G.E.C. Ltd.

**SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry, England**  
MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION  
Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K.



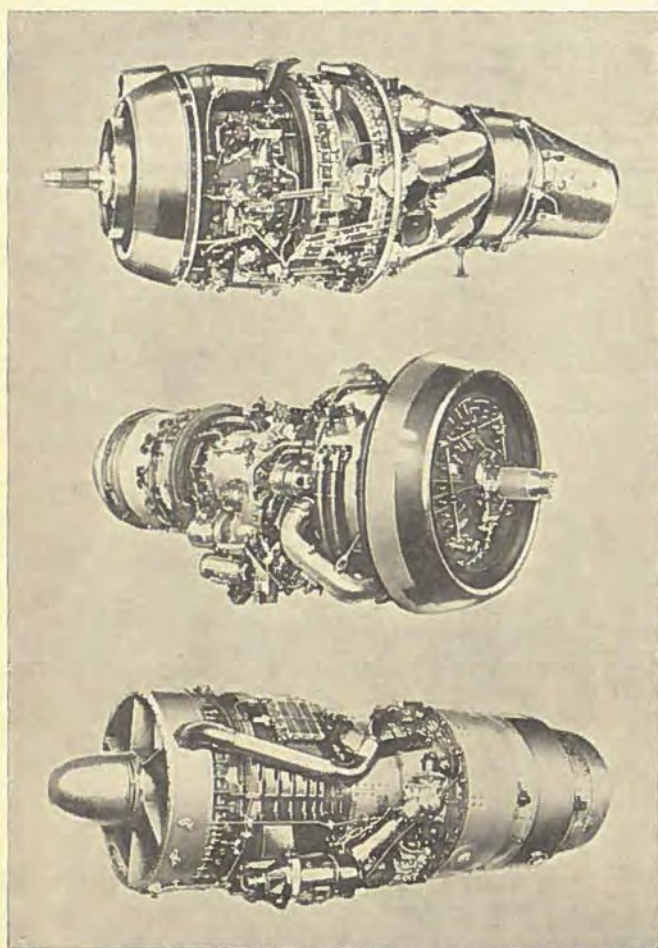
# EN NY ÆRA I



## **ROLLS-ROYCE CONWAY BY-PASS JET MOTOR**

*har nu opnået fuldt luftdygtigheds-  
certifikat fra Air Registration Board  
med en minimums-rating på 17.000 lb. thrust.  
Conway-motorer bliver nu leveret til  
flyvemaskinfabrikkerne.*

**ROLLS ROYCE'S ERFARINGSGRUNDLAG MED DRIFT AF JETMOTORER I AIRLINE OPERATIONEN ER ENEST**



### **DART**

- den første og gennem 4 år den eneste propel-jetmotor i offentlig lufttrafik har fløjet over 6 millioner timer. Driftstiden mellem hovedeftersyn af Dartmotorer er i øjeblikket op til 2300 timer.

### **TYNE**

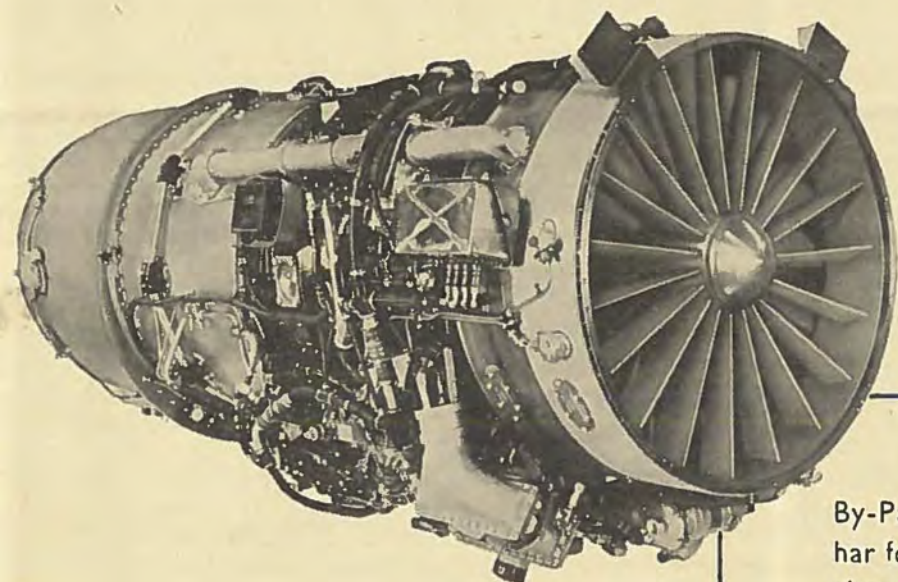
- en højt udviklet propel-jetmotor, som vil blive taget i brug i løbet af 1960 med ratings på 4.985, 5.525 og 5.730 e. H. Tyne-motoren har et specifikt brændstofforbrug af samme størrelsesorden som de seneste compound-stempelmotorer.

### **AVON**

- den første turbo-jetmotor, der blev taget i brug på den Nordatlantiske rute, og som nu er i daglig drift, påbegyndte regelmæssig rutetrafik med en godkendelse på 1.000 driftstimer mellem hovedeftersyn.



# ET-ALDEREN



**UDVIKLET PÅ BASIS  
AF PRAKTISKE  
ERFARINGER**

By-Pass-princippet, som Rolls-Royce har ført bevis for i Conway-motoren, akcepteres nu som den korrekte formel for al jettransport og for visse militære anvendelser.

Den ny R. B. 141 serie By-Pass jetmotorer er baseret på 7 års udviklingserfaringer indenfor By-Pass-princippet opnået med Conway-motoren samt på 6 års driftserfaringer for andre gasturbinemotorer indenfor luftfartsselskaberne. Den første motor af denne serie er allerede blevet udvalgt til den nye British European Airways medium-range jet-airliner.

## ROLLS-ROYCE

## **JETMOTORER**

**ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND**

**AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION**  
*Aero Engine Representative: Mogens Harttung, Jens Kofods Gade 1, København K.*





# Hvad skal vi nu købe?

Efter udskiftningen af skoleglidere med tosædede typer bliver det aktuelt med mere moderne ensædet materiel

**N**YREGISTRERING af en halv snes svæveplaner i 1958 bragte, selv om deres gennemsnitsalder var ca. 7 år, den samlede gennemsnitsalder af vor flåde ned fra 12 til 10 år, idet der også blev slettet nogle gamle. Flere anskaffelser er forestående, først og fremmest af tosædede til erstatning for de forsvindende ensædede glidere.

For et årstid siden bragte vi to artikler om, hvilke typer man skulle købe, hvis man havde råd. Det er gået over forventning, og får vi igen et godt flyvelotteri i jubilæumsåret, hvor også talden er forsvundet, kan vi komme et godt skridt videre med moderniseringen af flåden.

Mht de tosædede er valget ikke så svært. Har man råd, køber man en ny *K-7 Rhönadler* eller *Bergfalke II/55*. Ellers en brugt af disse typer eller en ny eller brugt *Rhönlerche*, som især har interesse, hvis flyvepladsen er for dårlig og kuperet til de store spændvidder.

At købe brugte *Kranich*'er fra Sverige anser vi for en kortsynet disposition, selv om de kan fås billigt. De er forældede, upraktiske og ikke velegnede til skoling. Brug hellere penge til en brugt 2G i første omgang.

Andre typer under overvejelse er den polske *Czapla*, der er billig, men ligesom falder lidt imellem *Rhönlerche*-klassen og *Rhönadler*/*Bergfalke*-klassen, idet præstationerne svarer til førstnævnte og spændvidden til sidstnævnte. Iøvrigt kender vi ikke i praksis dens egenskaber.

*FES 530 Lehrmeister* er en anden og lidt kendt type. Den er østtysk og bør måske undersøges, da den kan have prismæssige fordele. Der er kun instrumentbræt fortil, men agtersædet er hævet, hvilket også skulle give bedre udsyn end på visse andre typer. Præstationerne nærmer sig stærkt den bedre klasser for samme pris som en *Rhönlerche*. Den vil også blive bygget fritbærende med 15 m spv.

## Ensædede typer i den åbne klasse

Når vi har et tosædet skolefly i hver klub, bliver det aktuelt med noget bedre ensædet materiel. Man kan ikke lære folk at flyve på den fine klasse og så forvente, at de derpå vil være tilfredse med at flyve Baby (men de tager ikke skade af at aflægge sølv-diplom med den!).

I sportslig henseende opdeles de ensædede nu i den åbne klasse og standardklassen. I den åbne klasse kommer man til VM ud for så dyr og voldsom konkurrence, at man må have et fly med glidetotal mindst 35 for at kunne gøre sig gældende. Noget af det billigste i den henseende er *Zugvogel 3*, der kommer på 22-23.000 kr. herhjemme, eller *Sky-lark 3*, som vil nærme sig de 27.000.

Typer som *Jaskolka* og den østtyske *Libelle* i den åbne klasse er væsentligt billigere, men ligger præstationsmæssigt ikke over standardklassen. *Libelle* kommer forøvrigt også med 15 m spændvidde.

Man mærker i det hele taget en udviklingstendens, der går ud på at omkonstruere eksisterende typer, der ligger lidt over standardklassen, så de passer i denne (men en

type, der fra starten er konstrueret hertil, er vel at foretrække), mens den åbne klasser typer vil adskille sig tydeligere fra standardklassen.

Men hvad så med en type som *Lo-150*? Den er ikke større end standardklassen, men går p.g.r.a. sine flaps i den åbne. Med et glidetotal på 34 ved så høj en fart som 105 km/t har vi jo set, den kan give de større typer noget at tænke på. Prisen her i landet vil være ca. 23.000 kr. Men som Wolf Hirth selv skriver til os, er det ikke en type for middelmådige piloter, altså ikke en klubtype. Den er i udpræget grad beregnet på store distancer og flyvning mod vinden af eksperter.

## Standardklassen

Standardklassen må siges at være blevet en succes, og mange mener, den efterhånden vil være den vigtigste. OSTIV og FAI har ifjor revideret de oprindelige regler, og de vigtigste er:

Spændvidden må ikke overstige 15.000 mm (!). Det skal være en enkel type uden raffinementer som flaps, optrækkelige understel o. lign. Den skal have luftbremser, som beviseligt kan holde den under den tilladte hastighed i et lodret dyk. Den skal være til-ladt til skyflyvning ved en disponibel last på 99 kg. Den oprindelige tosædede klasse er bortfaldet. De detaljerede regler er stadig genstand for overvejelser i OSTIV og FAI, men hovedtrækkene ligger fast.

Når man skal betragte standardklassen, er det naturligt at se, hvad den internationale ekspertkomité, der bedømte 10 af disse typer i Polen, fandt ud af. Efter inspektion på jorden afprøvede de *Ka-6 Rhönsegler*, *Pik-3c* og *Mucha Standart* i luften og valgte derpå *Rhönsegler* som bedste type.

I sine kommentarer til VM omtaler *Philip Wills* denne udtagelse og siger, at resultatet var rigtigt, men forudsætningerne for det forkert. Komiteen burde have fløjet alle typerne, og så *Sky-lark 2*, og så ville valget have været svært, fordi denne i flyveegenskaber og præstationer i hvert fald ikke er dårligere end *Rhönsegler*, men sidstnævnte er billigere og burde derfor have prisen.

Om de to typer, der i virkeligheden kom med i slutrunden, skriver *Wills*, at de efter hans mening slet ikke er på højde med de andre m.h.t. stabilitet og flyveegenskaber. »Faktisk så jeg ved en landing ude i terrænet en af de tre udvalgte stalle i 3 m højde, tabe en vinge så godt som nogen Harvard og brække midt over.« (Han hentyder vist til *Pik-3c*).

*Wills* tvivler også på, at andre end de engelske typer opfylder OSTIV-kravet om, at luftbremserne virkelig kan begrænse dyk-hastigheden til den tilladte - OSTIV har fremtidig skærpet kravene om bevis herfor.

*Rhönsegler*: Af *Ka 6*, der oprindeligt havde 14,0, senere 14,4 m spændvidde, findes nu *Ka 6B* med 15 m spændvidde og *Ka 6 BR*, som desuden har hjul med bremse, ingen mede samt »all-flying« haleplan. 15 m udgaven skal være endnu bedre at flyve end *Ka 6*. Køber man denne type, er man sikker på at have noget af det allerbedste. Den kan fås færdig eller således, at man selv beklæ-

1. Scheibe Zugvogel 3.
2. Scheicher K-8 med Wasserkuppe i baggrunden.
3. Slingsby T-45 Swallow.
4. Lom 55 Libelle.
5. FES 530 Lehrmeister.



der den, men ikke som tegning eller byggesæt.

**Pik-3c Kajava** er nu forbedret fra prototypen mht de nye OSTIV-krav, er mere stabil, har bedre styregrejer og er gjort lettere at montere. Kan leveres midt i 1959. Den fås som et meget komplet byggesæt uden instrumenter for ca. 13.000 kr. plus transport. Der kræves så ca. 1000 arbejdstimer endnu. Tegninger til at hjemmebygge den fra grunden af er endnu ikke færdige.

**SZD-22 Mucha-Standart** er udviklet af Mucha-100, men må nærmest betragtes som en ny type. Den klarede sig fint ved VM (med piloter på hjemmebane!) og har mange interessante træk. Leveres med fuldt instrument- og oxygenudstyr – og kan fås umalet ÷ 7%. Der er fuld garanti for præstationer.

**Zugvogel 4**, udviklet af den større Zugvogel 3, blev nr. 2 konkurrencemæssigt ved VM ført af Persson. Den har i modsætning til de foregående stålørskrop, der jo har sine fordele, men blev altså ikke særlig anerkendt af OSTIV. Glidetallet angives til lidt mere end de foregåendes.

**Breguet 905 Fauvette** var den eneste helt ny type i klassen, og netop dette og dens revolutionerende konstruktion gjorde, at den ikke kom i toppen i nogle af konkurrencerne. Her har M. Cayla endelig lavet en type med stor udnyttelse af moderne plasticmaterialer (samt træ og stålør), og den er forbløffende let. Videreudviklet bliver det en type af interesse – men hvordan bliver den at reparere?

**Schleichers Ka-8** må vies særlig opmærksomhed. Holder den, hvad den lover i kraft af sin gode familie, har vi her det udprægede klubfly, som kan bruges fra første flyvning på ensædet og op til høje præstationer. Stålørskroppen skule give den robusthed, vi savner på Olympia, prisen er betydeligt lavere og præstationerne bedre (Schleichers præstationsopgivelser plejer at være realistiske, for ikke at sige beskedne). Den kan leveres i byggesæt til klubbygning.

**Slingsby T-45 Swallow** har efter de første prøver fået 1.6 m mere spændvidde og er et engelsk forsøg på at få et mindst muligt og billigst muligt fly frem, så man kan tage konkurrencen op med kontinentets typer. Leveres også i byggesæt.

## Pas på uprøvede typer

Denne artikel er ment som et lille bidrag til anskaffelsesdiskussionerne i landets klubber. Den kan kun skitsere de omtalte typer.

## Diverse svæveplaner

| Type        | Ar | K.  | Spv. | L.  | Areal          | Tom vægt | Last | Fuld vægt | G.v.  | Synk v. | Min fart | Max fart | Pris ca |
|-------------|----|-----|------|-----|----------------|----------|------|-----------|-------|---------|----------|----------|---------|
|             |    |     | m    | m   | m <sup>2</sup> | kg       | kg   | kg        | km    | cm km   | km       | km       | kr.     |
| Czapla      | 53 | T   | 16.0 | 8.7 | 24.0           | 280      | 160  | 440       | 17 66 | 103 55  | 40       | 160      | 13.500  |
| Lehrmeister | 56 | T   | 17.0 | 8.0 | 19.0           | 280      | 200  | 480       | 25 80 | 80 72   | —        | 200      | 14.000  |
| Zugvogel 3  | 54 | TS  | 17.0 | 7.1 | 14.5           | 245      | 120  | 365       | 35 80 | 58 67   | 58       | —        | 22.000  |
| Libelle     | 57 | T   | 16.5 | 6.8 | 14.9           | 240      | 90   | 330       | 30 80 | 70 70   | 57       | 240      | 16.000  |
| Ka-6 BR     | 58 | T   | 15.0 | 6.7 | 12.4           | 185      | 115  | 300       | 30 80 | 65 67   | 58       | 200      | 16.500  |
| Pik-3c      | 58 | T   | 15.0 | 6.4 | 13.1           | 190      | 100  | 290       | 30 75 | 60 64   | 55       | 250      | 20.500  |
| Mucha St.   | 58 | T   | 15.0 | 7.0 | 12.8           | 210      | 95   | 305       | 28 75 | 75 71   | 59       | 250      | 15.700  |
| Breguet 905 | 58 | TSP | 15.0 | 6.0 | 11.3           | 148      | 102  | 250       | 32 72 | 60 60   | —        | 200      | 26.000  |
| Zugvogel 4  | 58 | TS  | 15.0 | 7.1 | 13.4           | 220      | 115  | 335       | 31 80 | 65 70   | 58       | 200      | 19.000  |
| Ka-8        | 58 | TS  | 15.0 | 7.0 | 14.2           | 190      | 120  | 310       | 28 75 | 65 70   | 52       | 190      | 14.500  |
| Swallow     | 57 | T   | 13.2 | 7.0 | 13.8           | 195      | 122  | 317       | 26 68 | 76 58   | —        | 224      | 17.500  |

K = konstruktion (T = træ, S = stålør, P = plastik). G = glidetæl.

Pris efter gældende priser ca. 1. januar 1959 med ensartet instrumentudstyr, incl. transport og indregistrering i Danmark.



En ting må vi imidlertid tage os iagt for: at købe katten i sækken. Det har vi gjort før og kunne godt undvære de små Spatz'er og den første L-Spatz til fordel for noget bedre. Til gengæld var vi heldige med Rhönsegler.

Vi må derfor tilstræbe ved køb af nye typer at få disse demonstreret enten her eller i deres hjemland og få lejlighed til at flyve dem, som vi gjorde med Rhönadler'en, eller i det mindste basere afgørelsen på helt neutrale og pålidelige udenlandske kilder som med Rhönlerche. PW.

Distancekortet 1958 er mere beskedent end det fra 1957, dels p.g.a. vejret, dels da vi ikke havde DM. Interessant er Aviator's nordjyske indsats og de forholdsvis mange efterårsdistancer. — Småpunktrede linier betegner flysløb til startstedet.

## Flyvedagskonkurrencerne begynder

1. marts begynder svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer, hvis vejret tillader det. Vi har indtrykket af, at mange klubber virkelig forbereder sig på at kunne lægge ud fra første dag. Iøvrigt kan vi meddele, at de forbehold, der blev taget mod resultatlisten i nr. 1, er bortfaldet.

## Flyvegårdsindsamlingen

Som nævnt i sidste nummer fortsætter vi indsamlingen blandt svæveflyverne om et grundbeløb til brug ved virkeliggørelse af flyvegårdsprojektet. Klubberne koncentrerer sig især om at få de medlemmer med, som ikke nåede med i første omgang. Har du ikke ydet dit bidrag, kan det nås endnu. Send det ind til KDA's postkonto 256.80, mærket „flyvegårdsindsamlingen“ — alle beløb er velkomne, store som små — men vi skal allesammen være med!

Midt i februar var vi nået op på 8.130 kr.

## DM i svæveflyvning flyttet

Efter fremsatte ønsker a.h.t. ferieperioden er DM i svæveflyvning flyttet til tidsrummet 5.—19. juli. Stedet er endnu ikke fastsat. Der ventes meget stor deltagelse i år, således ventes fra udlandet Feddersen, Coroboy og denne bror Svend Wermuth Jensen hjem til DM.





**DUNLOP**

**er skabt med henblik på fremtiden  
- og opfylder derfor fuldt ud dagens krav**

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30 - KØBENHAVN Ø.



## Termik i gråvej og kulde

Modelflyvesæsonen indledet

DER var nogen spænding om jubilæums-årets første større modelflyvekonkurrence, flyvedagskonkurrencerne, der var ansat til søndag den 8. februar og efter bestemmelserne for i år ikke kunne udsættes. Dagen forud hvilede en så tæt tåge over landet, at lufttrafikken var næsten lammet, men heldigvis løftede den sig nogle hundrede meter i vejret til fastelavnssøndag.

Det var frostvej, så markerne var til at færdes på; men der skete adskillige havarier ved de hårde landinger.

Det var ganske interessant, at det grå skylag landet over viste sig at være forbundet med termik, der i mange tilfælde formelig sugede modellerne ind i skyerne, så de forsvandt, hvis ikke termikbremserne i tide fik dem ned.

Vi opnåede da også det sjældne, at der i tre af klasserne blev opnået førstepladser med 5 maximum-flyvninger à 180 sekunder. Det har vi vist ikke oplevet før.

Det foregik på Djursland, både ved Grenå og ved Lime. Ved Grenå var det dels Ole Kattegat Christiansen, dels Frank Dahlin, som gang på gang sendte deres Skymaster-modeller op i termikken og hver gang fik dem ned med termikbremserne, uden at de fløj længere væk, end at de kunne bruge dem til næste start. Der var ikke brug for reservemodeller.

Selv om de begge er 16 år og således juniormedlemmer, havde de taktisk klogt

indrettet det, så Oles resultat kom i den åbne klasse og Franks i juniorklassen. Ole og Frank fik samtidig deres c-diplomer.

Mens der ellers var nye navne i toppen af juniorklassen, kæmpede Børge Hansen og Hans Frederik Nielsen igen om de næste to pladser, som de besatte i modsat rækkefølge af sidst. Børge var sammen med sin klub begyndt at flyve på Amager fæld; men da vinden her var for ugunstig, kørte de resolut 30 km op i Nordsjælland, hvor de fandt en egnet mark og sikrede sig sejren i holdkonkurrencen med 2331 sek. Hans Frederik fløj i Odense.

Der var kun få deltagere med motormodeller. Widell vandt som ifjor over Nienstødt i wakefieldklassen, begge med lidt bedre resultater. Hans Schiøtt Sørensen præsterede fem maximum i gasmotormodelklassen. I hastighed vandt Svend Nielsen, Vordingborg med 150 km/t.

Deltagelsen var trods det mindre indbyggende vejr (det var jo noget råkoldt) af lidt større omfang end ifjor. Der deltog 21 klubber fra 6 distrikter med 97 deltagere og 104 modeller. Størst deltagelse havde den helt nye klub 313 Svalen fra Fraugde ved Odense med 12 deltagere.

Resultaterne blev:

**Svævemodeller (åben):** Ole Christiansen (533) 900 sek., Børge Hansen (105) 870, H. Fr. Nielsen (201) 837, Ruddi Kusch (623) 830, Jørgen Rasmussen (523) 757.

**Svævemodeller (junior):** Frank Dahlin (533) 900 sek., Finn Sørensen (532) 828, Knud Rasmussen (505) 691, Jørgen Meldgård (530) 691, Finn Gravesen (505) 687.

**Gummimotormodeller:** Karl E. Widell (105) 790, E. Nienstødt (116) 708, P. Højholdt (523) 612, K. Kongsberg (105) 506, J. Marcussen (105) 197.

**Gasmotormodeller:** Hans S. Sørensen (523) 900, Chr. Schwartzbach (225) 722, P. K&e (506) 537, O. Christiansen (533) 180.

**Hastighed:** Svend Nielsen (222) 150 km/t, Ib Hansen (403) 123 km/t, Jens Jørgensen (535) 118 km/t.

**Holdkonkurrence:** 105 København 2331 sek., 523 Djursland 2284, 505 Argus, Silkeborg, 2131, 623 Haderslev 2073, 530 Midtjylland, Stoholm, 2039.

### Modelflyvesommerlejren flyttet

For at kunne benytte samme indkvarteringsmuligheder som svæveflyverne er modelflyvernes sommerlejr flyttet til ugen 28/6 til 4/7. Stedet er endnu ikke fastsat.

### Repræsentantskabsmøder

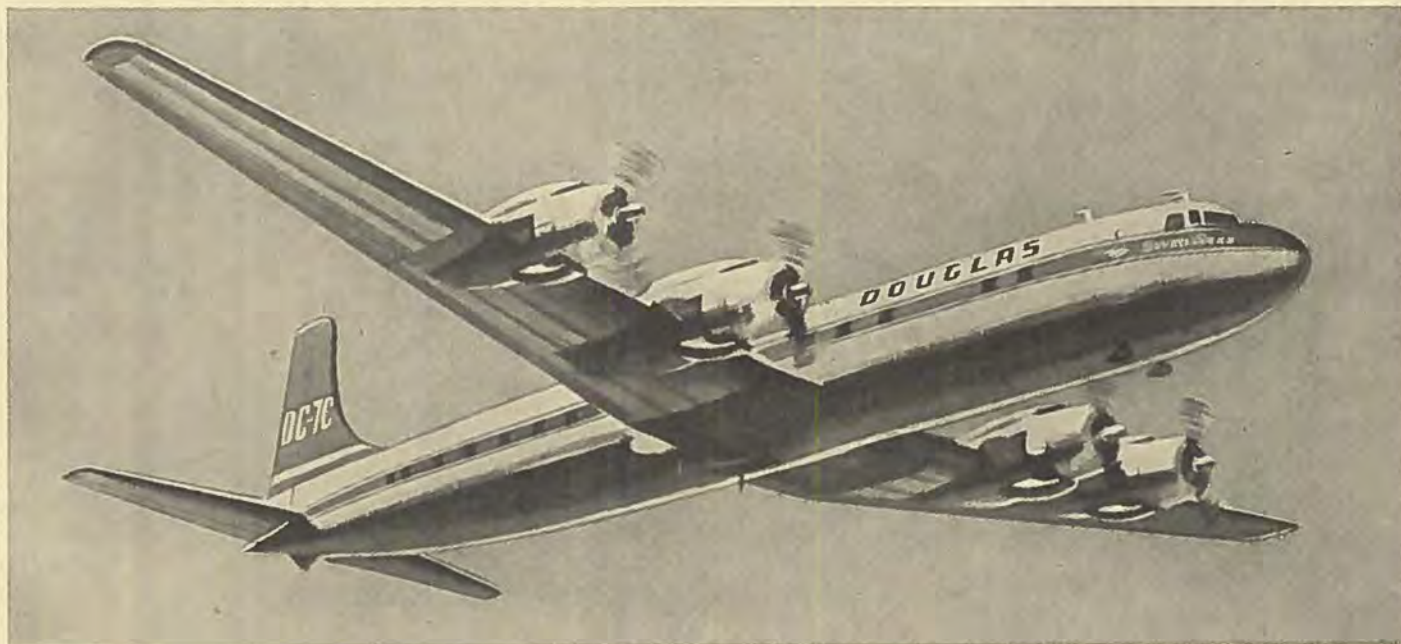
Modelflyveklubberne indleder repræsentantskabsmødesæsonen med deres møde i Odense søndag den 1. marts, hvor bl.a. distriktsordningen kommer til debat.

Svæveflyveklubberne følger efter søndag den 15. marts i København og holder lørdag aften et møde om havarierne.

Begge råds mangeårige formænd afgår.

### Nordisk landskamp i modelflyvning

Modelflyverådet har nu taget fat på forberedelserne til den nordiske landskamp i modelflyvning, der skal afholdes den 6. september, og som påregnes at finde sted ved Haslev, idet klubberne i Haslev, Næstved og Vordingborg, der jo har gode erfaringer fra Sydsjællands Cup, har påtaget sig hovedparten af det praktiske arrangement.



TRAFIKFLYVNINGENS NYESTE VIDUNDER HAR OGSÅ GOODYEAR HJUL, BREMSER OG SLANGELØSE DÆK SOM STANDARDUDSTYR

**GOODYEAR**  
AVIATION PRODUCTS



Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører  
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT  
Minerva 1112

## Cessna 175

Mere end 700 stk. model 175 blev solgt i 1958, det første år denne type var på markedet. Cessna tilbyder nu et billigt »Automatic Flight System« til Cessna 175. Systemet er ligetil. Det kan købes i samlesæt. 1. Kursdel, 2. Balance og 3. Højdekontrollen. Med »Automatic Flight System« flyver man hurtigere, mere direkte, og man har hænderne frie til at navigere og betjene radiokompas etc. Denne, og flere raffinerede ændringer i Cessna 175 gør denne type til et lækkert stykke værktøj for manden med et rimeligt rejsebehov...

Først på pletten..... med



**% COMMERTAS**  
TELEFON MI 2123

## Luftfartforsikringer

af enhver Art  
overtages af

**Dansk Pool**  
**for Luftfartforsikring**  
Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

### FLYVEVABNET

Kaptajnlejtant af specialgruppen *H. H. Jørgensen* er udnævnt til kaptajn.

Flyverlejtant af specialgruppen *A. Olsen* er udnævnt til kaptajnlejtant.

Ingeniør *S. A. Mygind* er udnævnt til afdelingsingeniør.

Ingeniør *P. H. Nielsen* er udnævnt til ingeniør i 25. lønningsklasse.

Kaptajnlejtant *F. Caspersen* er afgået fra forsvarsstaben fra den 15/4 at regne.

Delingsfører i hjemmeflyveret *Liva Olsen* er udnævnt til kompagnichef i kvindeligt flyverkorps.

### Rettelse

I omtalen af udnævnelser i sidste nummer var der indløbet en ombrydningsfejl, hvorved oberstlejtant *F. W. Bistrup*, der fratræder som stabschef ved Grønlands kommando og ansættes som chef for mathskolen fra 1. maj, samtidig er gået den modsatte vej. Det er imidlertid oberstlejtant *E. L. Rostrup*, der fratræder som chef for mathskolen for at blive stabschef ved Grønlands kommando fra 1/5.

### Flyveulykken ved Tranum

Den 27. januar forulykkede en Republic F-84G Thunderjet under skydning mod jordmål ved skydeområdet Tranum i Thy. Føreren, den 25-årige flyverlejtant *Kaj Age Larsen* fra Højninge ved Slagelse omkom. Tilsyneladende har han rettet for sent op af dykket mod målet. *Kaj Age Larsen* var oprindelig tekniker i flyvevåbnet, men kom i 1953 på flyveskolen.

**Den flyvende vinduespudder**  
anbefaler sig med 1. kl.s arbejde

**BØRGE RAFN**  
Vodroffsvej 17 A . Kbh. V . Telefon Hilda 2682

**Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn**  
Konto oprettes  
K. V. Kjeldfort, Aaboulevarden 64, Luna 622

## Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen %**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

## Hultmann 70



Vores allesammen *E. Hultmann* fyldt den 27. 2. halvfjerds år og var genstand for megen hyldelse i flyvevåbnet, der måske ikke flere så mange, der kender den gamle »aeroplansnedker« som kom til haren flyvning omkring 1916, men til gengæld kendes han af enhver svæveflyver landet og af mange motorflyvere.

Hultmann er en institution, og vi håber ikke, de 70 får ham til at lægge helt op.

### Nyt fra svæveflyveklubberne

*Birkerød* har solgt sin 2 G og Delfin til en nyoprettet klub på Bornholm og selv købt to medlemmers private Rhönbussard, medens man til skoling vil købe en brugt Rhönlerche. Klubben bygger en typegodkendt let transportvogn og vil stille tegninger til rådighed for andre klubber.

*Hartrup* bygger hangar.

*Holstebro-Struer* er snart færdig med sin hangar og har købt Vejle's 2G.

*Horsens* har fløjet hele vinteren, da det gælder om at nå så langt som muligt, inden *Peder Mortensen* desværre emigrerer til Canada.

*Næstved* overvejer at købe en 2G.

*Silkeborg* var den klub, der ifjor præsterede flest flyvninger, nemlig 2532. Alene 2G'en udførte 1683 flyvninger. Mon det ikke også er rekord for et fly på et år?

### Instruktørkursus i påsken

Med det stadigt voksende antal tosedede svævefly (der i år forventes at stige med mindst seks) har vi efterhånden en enorm skolingskapacitet, hvis ellers de andre forhold følger med. Med en passende økonomisk udnyttelse på 1000 starter pr. år skulle de kunne præstere over 20.000 flyvninger eller betydeligt mere end noget års samlede antal hidtil. Dermed skulle vi kunne skole flere hundrede frem til C-diplom om året...

Et af de „men“er, mange nu vil fremsætte, gælder det nødvendige antal instruktører. Men nu er der igen lejlighed til at få uddannet et dusin i svæveflyverrådets kursus i Odense omkring påske. For første gang vil der ikke blive undervist i EK-skoling, men kun i uddannelse på tosedede svævefly.



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER  
REDNINGSUDSTYR  
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME  
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER  
FLYVEMASKINELÆRER

HELIKOPTERE  
K. L. G. TÆNDØR  
ILTAPPARATER

## ALFRED RAFFEL % - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343



## DOUGLAS DC-8



Tegning og foto:  
Douglas DC-8

Konstrueret af Douglas Aircraft Co., USA. Første flyvning 30. maj 1958.

Langdistance-trafikfly til op til 176 passagerer, udstyret med fire jetmotorer udvendig under den pilformede vinge.

Produceres i tre hovedudgaver: Domestic, International og Long Range International. Domestic er beregnet til ruter i USA, har 120 t fuldvægt og enten fire Pratt & Whitney JT-3C-6 motorer på hver 5900 kg reaktionskraft eller fire JT-4A-3 på hver 7700 kg, hverved især startegenskaberne bliver bedre.

International-udgaven har 130 t fuldvægt og fire JT-4A-3 motorer eller Rolls-Royce Conway 507 motorer på hver 7.500 kg. Mens rækkevidden på domestic-udgaven er 7.800 km, er den for international ca. 8.600 km.

Endelig tilbyder Douglas den længereflyvende udgave med JT-4A-9 eller Conway 12 på ca. 9.000 kg reaktionskraft. Den får 140 t fuldvægt og næsten 9.500 rækkevidde. Alle nævnte rækkevidder er med fuld betalende last.

Den normale indretning bliver til 116 passagerer med 5 pr. række, i turistversion til 140 (6) og maksimalt med 176 (6).

Luftdygtighedsbevis for de første typer med amerikanske motorer ventes opnået til efteråret og med Conway i februar 1960. Leverancerne til samtlige 16 selskaber, ventes påbegyndt inden udgangen af 1960. Ialt er der bestilt 138.

Data (fælles): spændvidde 42.6 m, længde 45.9 m, højde 12.9 m, planareal 256 m<sup>2</sup>. (International med JT-4A-3): Tomvægt 59.4 tons, brændstof 63.7 t, bet. last 18.2 t, fuldvægt 130 t, max. landingsvægt 89 t.

Præstationer (Int., JT-4A-3): rejsefart 945 km/t i 9 km højde ved 100 t vægt. Fart ved anflyvning 243 km/t. Startbanelængde 2560 m. Landingsbane fra 15 m: 1250 m. Rækkevidde (max) 10.800 km uden reserver med 7.35 t bet. last og 81.700 liter brændstof ved 885 km/t i 11.2 km højde. Rækkevidde med fuld bet. last 8550 km.



## NORTHROP TALON



Tegning:  
Northrop T-38  
Talon, foto:  
T-38 i forgrunden og en mock-up af N-156F bagved.

Konstrueret af Northrop Aircraft Inc., USA.

Northrop T-38 Talon er en to-sædet træner til videregående uddannelse, beregnet på at gengive moderne jagers egenskaber. Den skal erstatte T-33.

Talon er udstyret med to General Electric J85 jetmotorer på hver 1150 kg reaktionskraft uden og 1680 kg med efterbrænder. Motorerne har luftindtag foran planroden og udstødning i halen. Kroppen er formet efter arealreglen. Den korte vinge har kun pil-form på forkanten. Der er bevægeligt haleplan i ét stykke uden separat højderor.

Denne træner er konstrueret helt fra begyndelsen til overlydspræstationer og for-

ventes at få en maximumfart på Mach 1.3.

Mens man normalt konstruerer to-sædede træningsudgaver af jager, kommer der her en ensædet jagerudgave af træneren, nemlig Northrop N-156F, der betegnes som en letvægtsjager med en fuldvægt på 5½ tons, maximumfart Mach 1.5, taktisk aktionsradius på 1200 km. Den er specielt konstrueret med henblik på NATO-landene og skulle være forholdsvis billig.

Data: Spændvidde 7.7 m, længde 13.1 m, højde 3.6 m. Fuldvægt 4.970 kg.

Præstationer: Maximumfart 1380 km/t i 11 km højde (Mach 1.3). Tjenestetophøjde 16.8 km, rækkevidde 1930 km.



## TYPENYT

Fairey Rotodyne har fløjet 307 km/t over en lukket 100 km bane, 18% mere end den gældende helikopterrekord. BEA har til hensigt at bestille 6 af en videreudviklet version.

TSR-2 er en ny betegnelse på den tidligere OR-339 specifikation til en Canberra-efterfølger. Den vil blive udviklet i fællesskab af Vickers-Armstrongs og English Electric.

Avro CF-100 altvejrjageren er bygget i ialt 692 eksemplarer, og produktionen er nu standset.

Slingsby Sailplanes Ltd. ejes nu af Shaw Slingsby Trust Ltd., hvis overskud vil gå til støtte for engelsk svæveflyvning.

Aerodyne er et projekt, som Alexander Lippisch arbejder på i USA. Den er beregnet til lodret start og landing og får antagelig en ringformet „vinge“.

Fiat G-91 vil blive bestilt i 50 eksemplarer af USA til NATO-brug. G-91R har ændret næse med tre kameraer, G-91N særligt navigationsudstyr.

Avro 748 er en ny trafikflyvemaskine til korte og mellemlange ruter, udstyret med to Rolls-Royce Dart-motorer, som ventes at flyve først i 1960 og som bliver en ny konkurrent til Fokker Friendship og Handley Page Dart Herald.

Convair 880 begyndte sine køreprøver den 6.1. og var i luften første gang den 27.1.

Saunders-Roe P.531 helikopteren bygges nu i en lille serie, udstyret med 425 hk Blackburn Turmo motor i Mk. 1-udgaven. Senere udgaver ventes at få en 600 hk motor.

Lockheed GL-224 Hummingbird er en lodret startende type med to J 44 jetmotorer. Den skal kunne starte fra en C-130 Hercules i luften og vende tilbage til denne igen i luften.

Hughes YHO-2HS er den amerikanske hvers betegnelse for den to-sædede Hughes 269A helikopter, der i øjeblikket afprøves.

North American B-70 Valkyrie vil blive et fællesarbejde mellem flere fabrikker, idet Lockheed skal bygge bagkroppen, Boeing vingen og Chance Vought halen.

Sud Aviation SE 116 Voltigeur's 2. prototype forulykkede den 9.1.

Northrop T-38 har nu fået navnet Talon.

Ambrosini Picchio er en ny udgave af Rondone privatflyet, udstyret med 160 hk Lycoming-motor.

Bell D-188A er et projekt til en lodret startende jager med 8 GE J.85 motorer (2 drejelige i hver plantip, to midt i kroppen og to i halen). Fart: Mach 2.0.

IL-18 Moskva er sat i drift af Aeroflot på den 8.350 km lange Moskva-Khabarovsk rute, der flyves på 14 timer.

Boeing 707 Intercontinental foretog sin første flyvning den 11. januar.

Convair B-58 Hustler er nu bestilt i ialt 66 eksemplarer og 40 til vil blive bestilt næste år.

YHO-1DJ er amerikansk hærbetegnelse på SO 1221S Djinn-helikopteren, der afprøves i USA.

North American X-15 var i luften for første gang den 1.2. — uden dog at forlade den B-52, der bar den til vejrs.

Helio L-28A er det amerikanske flyvevåbens betegnelse på den 5-sædede Helio 395, der i øjeblikket afprøves. Den starter og lander meget kort.

Canadair 540 blev rullet ud den 19.1. og fløj første gang 2.2. Det er en 440, forsynet med Eland-motorer. De ti nybyggede 540, der er bestilt som CC-109 af det canadiske flyvevåben, leveres fra et senere tidspunkt i år.

PZL-102 er en polsk to-sædet lavvinget privatflyvemaskine med 65 hk polsk motor eller 65 eller 85 hk Continental. Rejsefart 155 km/t, disponibel last 190 kg, rækkevidde 500 km.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

### MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## KDA's mødeaften 12. marts

Efter i denne mødesæson blandt andet at have behandlet problemerne i den jetalder, vi nu er igang med, og udviklingen på rumfartsområde, afslutter KDA sæsonen torsdag den 12. marts kl. 1945 i Nationalmuseets festsal, Ny Vestergade 10, med et foredrag af lederen af Danatom, civilingeniør Hans Harboe om:

### HAR ATOMREAKTORER EN FREMTID SOM FLYVEMOTORER?

Foredraget ledsages af film.

Der er som sædvanlig adgang for såvel personlige medlemmer, organisationsmedlemmer og firmamedlemmer, og man er velkommen til at tage en ledsager med til dette aktuelle foredrag.

### Esper Boels foredrag

Torsdag den 10. januar fortalte mejerier *Esper Boel* for mange interesserede om den flyverejse, han sammen med direktør *Svend Hansen* i Cessna 180 sidste forår foretog rundt omkring i Afrika.

Flyvningen var foregået forbløffende planmæssigt, så snart de havde forladt Europa. Rejsens formål var bl.a. at bane vej for yderligere eksport af danske produkter på det voksende afrikanske marked, men desuden blev der også tid til lidt storvildtjagt, hvor Boel ikke efter traditionen fremstillede sig som nogen helt, men fremsatte nye og forfriskende kommentarer til.

Causeriet var ledsaget af en masse farveflysbilleder fra turen.

### KDA's filmaften i Saga-teatret den 20. januar

Forevisningen af den nye Lindbergh-film på aeroklubbens 50-års dag gav en nettoindtægt på kr. 12.172,50. Dette beløb er blevet fordelt til følgende tre fond med kr. 4.057,50 til hver:

1. Foreningen Danske Flyvere's hjælpefond.
2. Pressens Luftfartsmedarbejderes hjælpefond.
3. Kongelig Dansk Aeroklub's legat for forulykkedes skandinaviske flyveres trængende efterladte.

### Runde fødselsdage

Direktør *Chris Pedersen*, Pan American World Airways, H. C. Andersens Boulevard 12, V. 50 år den 25. marts.  
Grosserer *Jørgen Højberg*, Rebslagervej 14, NV. 50 år den 26. marts.  
Generallejtant *Tage Andersen*, Flyvestation Vedbæk, 60 år den 4. marts.

### Nye medlemmer

Ritmester *Herbert Leschly*.  
Instruktør *A. W. Andersen*.  
Direktør *Jørgen Holm*.  
Captain *Michael B. McGuinn*.  
Fuldmægtig *Søren Hemdorff*.  
Journalist *Erik Randel-Thomsen*.  
Laborant *H. Møllekov Jensen*.  
Baron *M. Wedell-Wedellsborg*.  
Ingeniør *H. O. G. R. Nedergård*.  
Frøken *Ursula Sharply*.  
*Hans Clausen*.  
Grosserer *Tage Storup*.  
Fotograf *Gerhard Nielsen*.  
Snedkermester *Svend Gammeltoft*.  
Fabrikant *Svend Hjelmgart*.  
Direktør *Willie Wulff*.  
Gårdejer *Søren Kristensen*.  
Fru *Lohla Fahrner*.  
Møbelhandler *Robert Højland*.  
Specialarbejder *Bertel Kofoed*.  
Overassistent *Poul Christensen*.  
Montør *Svend Buhl*.  
Programsekretær *H. Jensen*.  
Flyvermæth *Jørgen Carlsen*.

## KALENDER

- 1/3 Frist for ansøgning om udveksling.
- 10/3 Klubaften og keglespil i Danske Fl.
- 12/3 Mødeaften i KDA (Nationalmuseet).
- 12-21/6 XXIII flyveudstilling i Paris.
- 13/6 Skovtur i Danske Flyvere.

### Motorflyvning

- 24/4 Rally i Tanger.
- 17-19/5 Foire Internationale aux Avions d'occasion, Cosne-sur-Loire (Fr.)
- 23-25/5 Rally i Quiberon (Fr.)
- 24-31/5 Stjernerally i Milano (It.)
- 30/5-1/6 Rally i Luxembourg
- 6-7/6 Rally le Zoute (Belgien)
- 6-7/6 Rally ved Florens (It.)
- 19-22/6 Int. rally v. Rotterdam (Holl.)
- 13-14/6 Rally Basse Normandie (Fr.)
- 26-29/6 Tour de Sicile (It.)
- 27-28/6 Rally i Aix les Bains (Fr.)
- 30/6-5/7 Flyveuge i Rom og Venedig (It.)
- 4-5/7 Flyvelægsmøde i Vittel (Fr.)
- 4-5/7 Rally i Anjou (Fr.)
- 9-11/7 Air Races og kunstdflyvekonk. (Eng.)

- 11-12/7 Rally Pescara (It.)
- 18-19/7 Rally i Verona (It.)
- 25-26/7 Mindefest for Bleriots kanalfli. (Fr.)

- August Tour de Suisse internat. (Schw.)
- 8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)
- 11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)
- 26-27/9 Rally i Genes (It.)

### Svæveflyvning

- 1/3 Flyvedagskonkurrencerne begynder.
- 15/3 Repræsentantskabsmøde (København)
- 21-30/3 Instruktørkursus (Odense)
- 30/5-7/6 Int. konk. „8 Jours d'Angers“
- 5-19/7 Danmarksmesterskab.
- 19/7-2/8 Svæveflyveskole.
- Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

- 1. 3. Repræsentantskabsmøde (Odense).
- 5. 4. Vårkonkurrence, fritflyvende.
- 19. 4. Vårkonkurrence, linestyrede.
- 3. 5. DM, fritflyvende modeller.
- 10/5 Windypokalen (København)
- 16-18/5 Nord. linestyringskonk. (Ålborg)
- 28/6-4/7 Sommerlejr.
- 22-23/8 VM i A2 (Belgien)
- 23. 8. DM, linestyrede modeller.
- 6. 9. Nordisk landskamp.
- 20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.
- 26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).
- 4. 10. Høstkonkurrence, linestyrede.
- 11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)
- 31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

Overfenrik G. Knudsen Bondo.  
Fabrikant Hans Ernst.

### Nye bøger i KDA's bibliotek

Willie Wulff: *Verdens første Luftfartselskab*.  
Owen Thetford: *British Naval Aircraft 1912-58*.  
B. Robertson: *von Richthofen and the „Flying Circus“*.  
C. H. Gibbs-Smith: *Ballons*.  
Harold Mansfield: *The Challenge*.  
Edv. J. C. Rambush: *Luftballoner og Luftsejls*.  
C. Førslev: *25 Aars Flyvning ved Høren*.  
Bernt Balchen: *Kom Nord med meg*.  
Handboek van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart 1959.  
William Green & G. Pollinger: *The Observer's Book of AIRCRAFT 1959*.  
Bergmann & Svensson: *Et dr i luften 1958*.  
Chr. Nees: *Om Luftsejls baseret på Fugleflugt (1869)*.  
Your 1958 Cessna 172.  
Your 1958 Cessna 175.

### Sportsflyveklubbens generalforsamling

Sportsflyveklubben afholdt den 3.2. sin ordinære generalforsamling, der varede i 4½ time. Af beretningen fremgik, at medlems-tallet var steget fra 387 til 413 i 1958, samt at der var fløjet 1703 timer, varierende fra 28 timer på den totalhavarede KZ III og 83 timer på den nye Cessna til 623 timer på KZ III'en DKU. Assurandør Otto Thomsen har skænket klubben første rate på 500 kr. til et lånefond til unge, der vil lære at flyve.

Det blev med akklamation vedtaget at ud-nævne kaptajn John Foltmann til æresmedlem.

Driftsregnskabet balancerede med ca. 133.000 kr. og status med ca. 117.000 kr. Efter en lang debat blev beretningen godkendt, og der blev givet decharge for regnskabet.

Med stort flertal blev det vedtaget at øge kontingentet for alm. medlemmer fra 25 til 50 kr. og for aktive fra 40 til 100 kr. årligt. Af bestyrelsen var *Jørgen Frederiksen* ud-trådt i årets løb. Endvidere afgik forman-den, grosserer *Chr. Fahrner* og kassereren *Arne Kragels* samt disponent *Mogens Holck*, der ikke ønskede genvalg. Til bestyrelsen genvalgte fabrikant *Jørgen Høyer* og nu-valgte fabrikant *Svend Hjelmgart*, fotograf *Gerhard Nielsen*, direktør *Bent Stig Møller* og frk. *Kirsten Lund*. Den består desuden af vinhandler *E. M. Seligman*, der ikke var på valg.

— Bestyrelsen har senere konstitueret sig med Høyer som formand, Stig Møller som næstformand, Hjelmgart som kasserer og Kirsten Lund som sekretær.

### HUSK —

at ansøgningsfristen for KDA's udvekslingsrejser 1959 udløber NU! Foruden USA og Canada er der chancer for at komme til Spanien eller Italien.

### 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. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 ore pr. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





## Fairey flyver det første lodret startende trafikfly

Fairey Aviation fortsætter sin succes og har nu bygget muligvis verdens vigtigste transportfly, Fairey Rotodyne.

Med 48 passagerer eller 4½ tons fragt om bord starter det lodret som en helikopter, og når det har opnået højde, flyver det fremad som et normalt dobbeltmotoret trafikfly.

Det er det mest anvendelige roterende-vinge luftfartøj i verden og det første, der, hvad driftsøkonomi angår, umiddelbart kan sammenlignes med fast-vinge luftfartøjer af op til 600 km rækkevidde.

Apteringen af Rotodyne's rummelige krop kan nemt indrettes til civil og militær anvendelse.

Motorkraften er to Napier Eland propel-turbiner med Fairey Tryk-Jets i rotorbladenes spidser til start og landing.

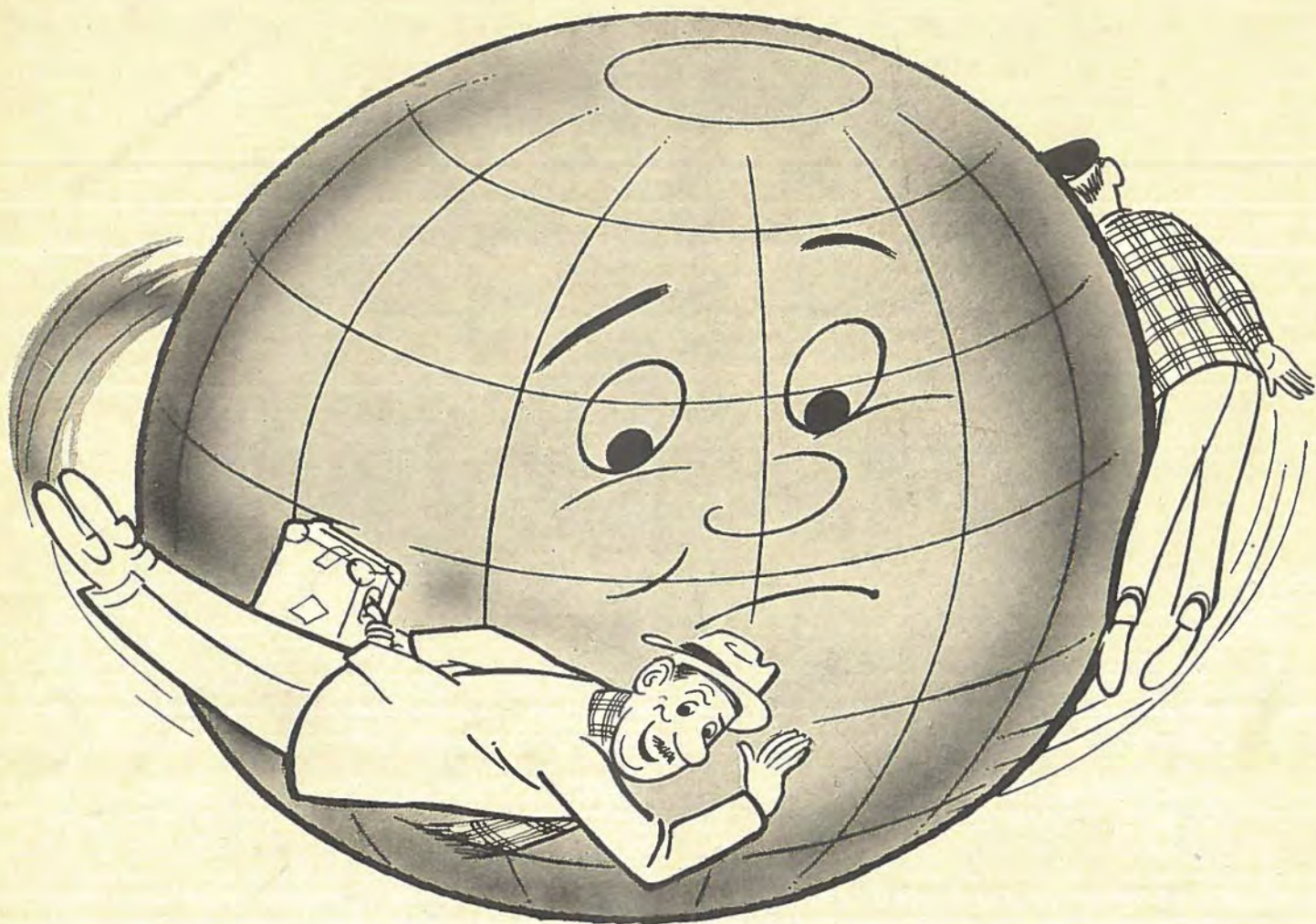
**FAIREY**

*Rotodyne*

**48 passagerer - 300 km marchhastighed  
600 km aktionsradius.**

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX  
ENGLAND · AUSTRALIEN · CANADA





## Rundt om Ækvator 1.500.000 gange

Hvis De var verdens eneste flyve-passager — og De skulle flyve lige så meget, som alverdens luftfartselskaber tilsammen gjorde sidste år — kunne De godt sige Deres job og lejlighed op med det samme. De ville nemlig ikke komme hjem igen, før De havde fløjet rundt om Ækvator 1 ½ millioner gange... eller sagt i tørre tal 60.000.000.000 km! Der er ingen større fare for, at tankeeksperimentet skulle blive til virkelighed nogensinde. Flere og flere mennesker flyver. Og overalt hvor der flyves, bruges der Esso produkter, fordi Esso stadig er på højde med alle bestræbelserne for at gøre flyvning af i dag til verdens sikreste og hurtigste rejseform.....



AVIATION PRODUCTS



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



North American A3J Vigilante kommer ind til landing. Denne angrebsflyvemaskine med topfart Mach 2.0 er ikke desto mindre i stand til at starte og lande på hangarskibe.

PRIS 1 KRONE

4

## INDHOLD:

Fremskridt for rumfarten \* Pionererne fra Prestwick \* Flyvnin-  
gens forsikringer \* Med FLYV i Rhönlerche \* Privatflyvning og  
luftrumsproblemer.



På nøglepunkter på luftfartsselskabernes verdensruter står tekniske rådgivere til disposition med bistand i alle spørgsmål vedrørende smøring og brændstof til flyvemaskiner. Dette er en del af den service, som ydes af verdens mest erfarne brændstof-leverandør.





# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 4

April 1959

32. årgang

## SAS-konflikten

**P**A det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er den konflikt, som indlededes den 1. marts, endnu ikke afsluttet. Igennem længere tid havde der været forhandlet mellem SAS's direktion på den ene side og tre skandinaviske pilotforeninger på den anden. Det gjaldt dels en forhøjelse af det flyvende personels løn som følge af indførelsen af de kommende jetlinere såsom Caravelle og DC-8, og dels vedrørte det kvotaproblemet med hensyn til forholdet mellem antallet af de tre landes flyvere, idet nordmænd og danske fastholdt fordelingen efter kvotaen 2/7 til henholdsvis Norge og Danmark. Svenskerne, som på grund af manglen på flyvere i Norge og Danmark efter krigen havde fået et større antal flyvere end 3/7 af det samlede antal ansat i SAS, holdt derimod fast på, at alle svenske flyvere skulle beholde deres nuværende anciennitet.

Da der ikke kunne opnås enighed, erklærede SAS's direktion de tre landes besætningsmedlemmer for lock-outede fra den 1. marts; men inden dette trådte i kraft, lykkedes det at opnå enighed med den danske og norske besætningsforening, således at lock-outen kun ramte den svenske besætningsforening samt de danske flyvemaskinister, som er medlemmer af den svenske forening.

Den totale lammelse, der truede skandinavisk luftfart, blev således undgået, og i den forløbne tid har trafikken udviklet sig langt gunstigere end ventet. Ved en omlægning af trafikken, og ved indsættelsen af samtlige tomotorede luftfartøjer, efterhånden suppleret med DC-6'erne, er det ikke blot lykkedes at klare hele Europa men også at vedligeholde visse oversøiske forbindelser.

Tilbage er at ønske, at konflikten snarest må ophøre, og at de indtrufne divergenser ikke må have skadet hverken SAS' økonomi eller det gode forhold mellem det skandinaviske besætningspersonel.

## Stort flyvelotteri 1959

Vi skal sælge 250.000 lodsedler fra 1. maj til 30. juni

Som det sikkert er de fleste bekendt, har KDA for kort tid siden fået justitsministeriets tilladelse til at måtte afholde et nyt FLYVELOTTERI, og i anledning af aeroklubbens 50-års jubilæum er der blevet givet tilladelse til at sælge 250.000 lodsedler à 1 krone. Dette er opnået ved hjælp af støtte fra forsvarsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder.

Den omstændighed, at KDA i året 1959 har fået en bevilling på 250.000 lodsedler, medfører imidlertid, at der ikke kan søges om et nyt flyvelotteri før i 1961. Det vil altså sige, at pengene for de lodsedler, som vi nu skal til at sælge, skal gælde for 2 år. Til gengæld medfører det, at klubberne til næste år slet ikke behøver at beskæftige sig med noget flyvelotteri, men helt og holdent kan hellige sig den praktiske flyvning.

Aeroklubben er godt tilfreds med denne ordning, fordi man er af den opfattelse, at det er bedre at lægge alle kræfter i én gang, fremfor at skulle tage hårdt fat på et salgsarbejde år efter år. Fra forskellig side er det desuden meget stærkt tilrådt at undgå et flyvelotteri i 1960, fordi dette er det store olympiade-år, som uden tvivl vil få sit meget store landslotteri.

Alle i klubben skal være med. Vi henstiller til klubbernes bestyrelse om at gøre alt, hvad de kan, for at interessere samtlige medlemmer for salgsarbejdet. Hvert eneste medlem af klubben må tage et nap med. Det er ikke nok, at bestyrelsen selv vil gøre et arbejde. Salget af lodsedler for flyvelotteriet kan ikke gennemføres af nogle få personer. Her må alle hjælpe til, og vi nærer ingen tvivl om, at alle også gerne vil tage del i arbejdet. Det er jo vor egen sag, det gælder, og vi skal vise, at vi kan klare os selv. Vi har fået denne håndsækning, der giver os tilladelse til at sælge 250.000 lodsedler, og denne chance skal vi udnytte fuldt ud.

Det bliver selvfølgelig ikke et arbejde, der går af sig selv. Der skal lægges kræfter i, og først og fremmest skal salgsarbejdet organiseres og lægges til rette på en sådan måde, at den størst mulige kreds af personer kommer til at deltage i arbejdet.

Når De har læst denne artikel, tag så fat på forberedelserne med det samme. Lad være med at vente og tro, at det nok skal gå, for det gør det nemlig ikke, med mindre der virkelig bliver lagt en fornuftig og gennemtænkt plan for arbejdet.



Da det har vist sig, at biler som gevinster spiller en meget stor rolle for salgets succes, har vi også denne gang sørget for, at der ikke blot er 1, men 2 biler blandt gevinsterne. Og da vinderne måske alligevel hellere vil have noget andet, har vi ordnet det således, at der kan købes for et beløb, svarende til bilens værdi. Gevinstlisten kommer derfor til at se således ud:

### Hovedgevinst

De kan vælge mellem en af følgende biler: *Opel Rekord*, *Simca Elysee*, *Volvo P 544* eller *Vauxhall Victor* – eller Ønsk hvad De vil for 19.000 kroner.

### Andre gevinster

1 *Goggomobil T 700* eller Ønsk hvad De vil for 13.000 kroner.  
4 Ruhe fjernsyn med FM (17").  
16 flyverejser tur/retur for 2 personer med SAS til Paris, Bruxelles, Oslo, Stockholm, Ålborg, Århus og Rønne.

Den samlede gevinstværdi er på over 50.000 kroner.

Og lad os så i fællesskab tage fat på forberedelserne, således at flyvelotteriet snarest muligt kan melde udsolgt.

KDA's Flyvelotteri  
Generalsekretæren.



## Fremskridt indenfor rumfarten

Nye vældige forsøg foretaget i både USA og Rusland — ikke uden vanskeligheder og store skuffelser

Af ingeniør Jørgen Florant.

I og med den heldige opsendelse af amerikanernes Pionér 4 den 2. marts i år, er det vel værd at forsøge gjort en slags sammenligning mellem de amerikanske og de russiske bestræbelser på at bane vejen for menneskets endelige erobring af rummet.

Gennem dagspresse og tidsskriftartikler har det for den interesserede ikke været svært at danne sig et nogenlunde klart billede af de uhyre vanskeligheder, som specialisterne på Cap Canaveral ved Miami og andre amerikanske raketafskydningsbaser har haft i forbindelse med opsendelsen af de amerikanske jorddrabanter. Ikke alt er gået efter beregningerne, men offentligheden synes gennemgående at være blevet holdt godt underrettet. Måske har det skortet lidt på detaljoplysninger om vanskelighedernes art — spørgsmål, som det iøvrigt syntes svært at forklare ikke sagkyndige i tilstrækkelig letfattelig form. Til gengæld har man ikke holdt sig tilbage med at fortælle om, hvor mange forsøg — heldige såvel som uheldige — der ialt er foretaget, ligesom tidspunkt og sted for satellitternes eller andre forsøgsraketers opsendelse heller ikke har været mørkelagt.

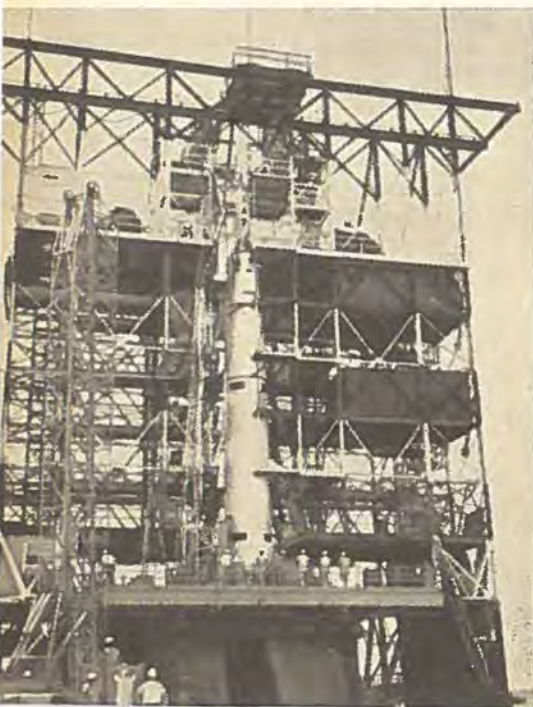
Eksemplet smitter — så også fra russisk side er der nu ved at blive blændet lidt op for oplysninger om de vanskeligheder, der her gik forud for opsendelsen af »Mechta«-satellitten den 2. januar i år.

Ifølge oplysninger givet på en pressekonference holdt af russiske videnskabsmænd i Moskva den 6. januar, er der al god grund til at tro, at det kostede russerne 11 eller 12 mislykkede afskydninger, før det lykkedes at putte »Drømmeskibet« i en bane, som måske skulle have gået omkring månen og jorden, men som kom til at ligge omkring solen.

### Lidt data

Russernes første forsøg på at ramme må-

Klargøring af en amerikansk Thor-Able måneraket. Dette forsøg mislykkedes, men den 2. marts lykkedes det at få Pioneer IV forbi månen ud i en bane omkring solen.



nen blev foretaget kort efter opsendelsen af Sputnik I den 4. oktober 1957. Forsøgene fulgt herefter slag i slag med i gennemsnit ca. een opsendelse pr. måned i løbet af året 1958. Enkelte af raketterne var forsynet med sprængladninger i den hensigt visuelt at konstatere, hvor på månen raketten nedslag evt. ville ske.

Man havde først rigtig heldet med sig den 2. januar i år med opsendelsen af »Mechta«, som passerede månen i en afstand af ca. 7520 km den 3. januar kl. 9:57 GMT. Satellittens hastighed og vægt på nævnte tidspunkt angives til ca. 41.100 km/t henholdsvis ca. 1472 kg.

Vægten af container indeholdende instrument- og radioudstyr plus elektrisk strømforsyning udgjorde alene 362 kg eller ca. 25% af den samlede satellitvægt.

»Mechta« er blevet den første asteroid skabt af menneskehænder. Dens elliptiske bane omkring solen er af russerne anslået til at have en excentricitet på 0,148, medens største og mindste afstand fra jorden angives til 197,5 mill. km henholdsvis 146,5 mill. km. Storaksen i banen, hvis længde er 340 mill. km danner en vinkel med jordbanens storakse på 15°.

Radioforbindelsen med satellitten blev holdt i 62 timer svarende til en tilbagelagt distance på 2,54 mill. km.

Nærmest solen var »Mechta« den 14. januar, og nærmest jorden vil den være om fem år — en begivenhed, som herefter vil gentage sig hvert femte år. Selve omløbstiden i banen vil blive på 450 dage.

Russerne har ikke direkte nævnt noget om de mislykkede forsøg, der gik forud for »Mechta's« start, men har kun refereret til denne begivenhed som »den første heldigt gennemførte interplanetariske rejse«. Et journalistspørgsmål om, hvorvidt forsøget var det første, der var blevet foretaget, blev på nævnte pressekonference besvaret med, at man her havde haft held til at opsende »en helt ny interplanetarisk raket«, hvilket mest sandsynligt skal tydes derhen, at man har anvendt en ny transportabel afskydningsplatform af forbedret konstruktion med mulighed for at begrænse de fejl, som hidtil er indtruffet under selve afskydningen af raketterne.

### De bedste raketmotorer — ?

Nye og bedre raketmotorer må også have haft deres andel i »Mechta-successen«. Russiske teknikere har for nylig udtalt sig om, at man var i gang med at bygge raketmotorer efter beregninger foretaget af prof. V. Yegorow fra det matematiske institut under »Det Russiske Videnskabernes Selskab«. Yegorow's beregninger, påstår man, skulle skåne russerne for de fejl i raketmotorerne, som amerikanerne har erfaret.

### Med hvilket formål — ?

»Mechta's« egentlige opgave er det måske svært at klarlægge som følge af de mange modstridende opfattelser, der er kommet til orde i spørgsmålet om, hvorvidt det har væ-

ret russernes mening at ramme månen, lade satellitten gå i en bane omkring denne eller blot lade den fortsætte videre ud i verdensrummet, således som det er sket. En del videnskabsmænd i udlandet er af den opfattelse, at det har været hensigten at ramme månen. Denne tese støtter sig til, at satellitten medførte apparatur, med hvilket det ville have været muligt at tilbagesende oplysninger om arten af de aflejringer, som forekommer på månens overflade, lagdelingen i månens indre struktur samt om styrken af vor drabants magnetiske felt. En russisk udtalelse om, at raketten blev afskudt med for stor starthastighed og i en fejlregnet bane tyder også på, at man skulle have været ned på månen. I kontrast hertil står prof. A. Bragoravoff's redegørelse, hvori der peges på, at satellittens bestemte opgave var at passere så nær til månen som muligt. Som følge af, at satellittens hastighed lå noget over de 40.000 km/t, som om de var blevet overholdt, ville have bevirket, at den var gået ind i en bane omkring jorden og månen, var det ganske naturligt, at apparatet nu måtte fortsætte sin flugt videre ud i solsystemet. Dette sidste falder godt i tråd med, at også vestlige videnskabsfolk er af den formening, at det før den endelige månelanding foretages, vil være nødvendigt at foretage en serie satellitopsendelser i baner, som trinvis kommer månen nærmere og nærmere. Med disse apparater kunne der foretages vigtige observationer og fotograferinger, som ville være af stor betydning for kommende landinger.

### Et enestående fremskridt

Hvad enten resultatet af Mechta's opsendelse er tilfredsstillende eller ikke, har russerne opnået en enestående succes alene ved at vise, at de har kunnet give et legeme med en vægt på nær 1,5 ton en hastighed større, end hvad der egentlig er nødvendig for at overvinde jordens tyngdekraft. Det må ligeledes antages, at satellittens instrumentudstyr, som syntes at have arbejdet upåklageligt, har givet mange vigtige oplysninger om:

1. Månens magnetiske felt,
2. intensitet og variation i samme af den kosmiske stråling uden for jordens magnetfelt,
3. Photon-registrering i den kosmiske stråling,
4. undersøgelse af radioaktivitet på månen,
5. fordelingen af de tungere partikler i den kosmiske stråling,
6. gassammensætningen af det interplanetariske stof samt koncentrationen af meteoriter og meteoritter,
7. udlosning af en natriumsky med det formål at undersøge de selvsamme fænomener, som forekommer i en komethale, forårsaget af den kortbølgede solstråling.

Resultatet af de ovenfor nævnte videnskabelige observationer samt oplysninger til brug for foretagne baneobservationer blev sendt til talrige jordstationer i Rusland via tre radiosendere i satellitten. De anvendte frekvenser lå på 19,993; 19,995; 19,997 og 183,6 Mc.

De fantastiske perspektiver, som opsendelsen af »Mechta« og »Pionér IV« lader ane, er det endnu for tidligt at udtale sig om. Disse ligger alle på et sådant plan, at selv den mest spændende Science Fiction novelle vil komme til at virke kedelig.

j.fl.





Til venstre et dejligt billede af den tomotorede Twin-Pioneer over Prestwick. Til højre ses den enmotorede Pioneer under langsomflyvning med slots og flaps ude.

## „Pionererne“ fra Prestwick

Fra et besøg hos Scottish Aviation i Prestwick

Af flyveinstruktør Johs. Thinesen.

SOM en mellempportional mellem helikopteren og jetflyet – de to antipoder, hvad angår start- og landingsplads – er fremstået et begreb som STOL, der som bekendt står for »Slow Take Off & Landing«. I denne forbindelse skal det erindres, at i år – 1959 – er det 20 år siden, at Daniel Guggenheim-konkurrencen blev afholdt om den sikre flyvemaskine. De to deltagende maskiner, Curtiss Tanager og Handley Page Gugnunc, var faktisk forløberne til vore dages STOL-typen. Den tyske Fieseler Storch fra 1936 var i virkeligheden STOL. Kravet om STOL voksede med udviklingen efter krigen, hvor tjekkerne byggede den Storch-inspirerede L 60 Brigadyr, amerikanerne Helio Courier, tyskerne Do 27 og englænderne – undskyld skotterne Pioneer og Twin-Pioneer.

### Det begyndte som en flyveskole

De to kendte skotske flyvere, daværende markis af Clydesdale, nu *hertug af Hamilton*, samt dav. F.lt. *D.F. McIntyre*, grundlagde i 1935 Scottish Aviation. De havde forinden opnået at gøre deres navne kendte ved i 1933 som de første at flyve over Mt. Everest. Som hjemsted valgtes et område ved byen Prestwick i de frodige græsarealer ved floden Clydes munding, ca. 4 km fra byen Ayr og ca. 45 km SSV for Glasgow. Området var kendt for sine gunstige meteorologiske forhold for flyvning.

Man lagde ud i 1936 med en flyveskole, da den færdiganlagte flyveplads var blevet indviet i februar. Man fik kontrakt med Air Ministry om uddannelse af piloter til RAE og RAFVR (RAF Volunteer Reserve). I 1938 udvidedes skolen, så også navigatører blev uddannet. Ved krigsudbruddet i 1939 havde Scottish Aviation uddannet 1300 piloter og 2000 navigatører. Man havde op til 120 1-4 mot. maskiner i luften daglig. Krigen gav Scottish Aviation »luft under vingerne«. De allierede fandt snart ud af, at det var nemmere at levere flyvemaskiner fra USA til den gamle verden ad luftvejen end ad søvejen. Den transatlantiske færgeorganisation startede en færgerute via Gander, Reykjavik til Prestwick, der blev

udbygget med to startbaner og udvikledes til den moderne trafiklufthavn, den er i dag. 37000 maskiner blev færget over »dammen« til Prestwick fra 29/12 1940, hvor den første Hudson landede i Prestwick, til VE-dag. Den dag i dag er Prestwick stadigvæk én af de vigtigste udfaldsporte for den transatlantiske flyvning, såvel militær som civil. Her mellemlander bl.a. SAS, KLM, BOAC, Air France, TCA og PANAM. Såvidt pladens udvikling, men hvad med sjælen i foretagende, Scottish Aviation? Firmaet nød naturligvis godt af krigskonjunkturerne, så et personale på 6500 var beskæftiget, da man var på toppen. I 1944 fik man godkendelse til at bygge og vedligeholde civile flyvemaskiner, så man i 1945 kunne komme i gang med at ombygge Dakotas og Skymasters til fredelige DC 3'ere og DC 4'ere til civil passagerflyvning. Scottish Aviation startede sit eget luftfartsselskab, Scottish Airlines, der åbnedes med ruten Prestwick-Belfast. Da BEA efter nationaliseringen overtog den indenrigske lufttrafik, fortsatte Scottish Airlines nogen tid med charterflyvninger. Man havde 23 maskiner sat ind på evakueringen af engelske tropper fra Pakistan og Indien samt den lille luftbro til Berlin i 1947 og den store do. i 1949.

### Prestwick Pioneer bliver til

Scottish Aviation fik gennem sin flyveskole udviklet sine værksteder, så man efterhånden fik overdraget opgaver under krigen som ombygning og vedligeholdelse af amerikanske land- og søflyvemaskiner. Denne tekniske aktivitet bevirkede, at man blev interesseret i at starte en selvstændig fabrikation af flyvemaskiner. I 1945 blev de første studier til et 1-mot. højvinget monoplan med ultragode start- og landingssegenskaber begyndt og accepteret af det engelske forsyningsministerium. Indskrænkningerne, der blev vedtaget i 1946, bevirkede, at man måtte fortsætte med Pioneer for egen regning og risiko. Den blev udstillet på jorden i Farnborough 1947. November samme år var den for første gang i luften. I 1953 overtog Air Ministry de 4 første Pioneers til brug i Malaya, hvor dens gode start- og

landingssegenskaber kunne udnyttes fuldt ud i det vanskelige jungleterræn.

»Pioneer« er af helmetal, udstyret med en Alvis Leonides 540 hk stjernemotor. Kapaciteten er pilot samt 4 passagerer. Den er konstrueret til brug for forbindelsesflyvninger i fronten, hvor den skal kunne anvendes på små, ujævne pladser på mindre end 100 meters udstrækning på længste led! Den skal kunne stige og glide stejlt, for at kunne starte og lande på lysninger i junglen. Man kræver af den, at den skal kunne klare lange perioder under åben himmel med en nødtørftig vedligeholdelse af mindre kvalificeret mandskab uden adgang til tekniske hjælpemidler i større udstrækning. Efter 2 års prøver i Farnborough opgives selve startdistancen i vindstille og med fuld last til 69 m og yderligere 165 m for at stige over en 15¼ m høj hindring. Store spalteklapper langs hele forkanten og store fowler flaps fra krængerorene til kroppen på bagkanten af planerne har været medvirkende til ovennævnte gode flyveegenskaber. De vigtigste data er: Spv. 15 m, længde 10½ m, højde 3,12 m, fuldvægt 2,6 t, planbelastn. 72,7 kg/m², hk-belastn. 4,7 kg/hk. Største hastighed er 233 km/t, marchhastigh. 187 km/t, stallingshastigh. med 30° flaps 69 km/t. Landingsafløb 55 m, do. over 15 m hindring: 183 m. Aktionsradius 1313 km.

### Twin-Pioneer — STOL passagerluftfartøj

Scottish Aviation var af den opfattelse, at der måtte være et behov for lufttransport også på sådanne steder, hvor det teknisk eller økonomisk var vanskeligt eller umuligt at anlægge en lufthavn. Altså hvor der kan være tale om fødelinier til lufthavne med langdistancetrafik, til mindre indenlandske ruter, for flyvning fra små pladser fra by til by o.s.v. Svaret var Prestwick Twin-Pioneer, som er en tomotoret, forstørret Pioneer. Det er et højvinget, afstivet monoplan med et tre-finnert haleparti. Hvilende på det solide, gode »gammeldavse« trehjulede understel danner kroppens længdeakse en vinkel med det vandrette plan på

(Sluttes næste side)



# Flyvningens forsikringer

I fortsættelse af vor artikel om livsforsikring  
i sidste nummer bringer vi her en oversigt over andre af  
den private flyvnings forsikringsproblemer.

Af filialbestyrer N. P. Brandt.

MEDE den stigende interesse der er for anskaffelse af luftfartøjer og iøvrigt fordi der netop i de kommende år – ikke mindst igennem selvbyggermaskinerne – vil ske en tiltrængt fornyelse af den flåde af luftfartøjer, der er til rådighed for danske privatflyvere, har man ment, at en redegørelse vedrørende flyvningens forsikringer ville have interesse for en betydelig kreds af »FLYV«s læsere. Der vil derfor i det følgende blive redegjort for de forsikringer, der har interesse i forbindelse med flyvning, samt de problemer, der knytter sig hertil.

## 1. Lovpligtig ansvarsforsikring

For hvert luftfartøj skal der, for at luftdygtighedsbevis kan udstedes, være tegnet og holdt i kraft en ansvarsforsikring, placeret i et dertil anerkendt selskab, der såvel med hensyn til forsikringsbetingelser som højeste erstatningssum skal opfylde bestemte krav.

Med hensyn til højeste erstatningssum forlanges der fra myndighedernes side, at disse mindst skal andrage:

Kr. 500.000 ved personskaade, dog ikke over kr. 100.000 for enkelt person og kr. 50.000 ved tingskaade, når det drejer sig om motormaskiner. For ansvarsforsikring tegnet for svæveplaner skal højeste erstatningssum andrage:

Kr. 300.000 ved personskaade, dog ikke over kr. 100.000 for en enkelt person og kr. 30.000 ved tingskaade.

Den lovpligtige ansvarsforsikrings formål er at dække ejerens ansvar for skade, der ved luftfartøjets anvendelse påføres personer og ting *udenfor* dette.

11½°, så næsen stikker kækt opad. Kroppen er en semiskalkonstruktion med bærende metalbeklædning. Der er plads til en besætning på to og op til 16 passagerer med 2 stk. 540 hk Alvis Leonides motorer. Philippine Air Lines har 5 Twin-Pioneers i ordre til 19 passagerer og med to 600 hk Pratt & Whitney motorer. 200 Twin-Pioneers er planlagt i serieproduktion, heraf er ca. halvdelen fremstillet og leveret til bl.a. RAF, »De Krondui« (KLM-filial på New Guinea), Borneo Airways, den persiske shah m.fl. Der produceres 1 pr. uge.

De vigtigste data: Længde 13,8 m, spv. 23,32 m, højde 3,7 m, planareal 61,3 m², fuldvægt 6,1 t, planbelastn. 98 kg/m². Største hastigh. 269 km/t, marchhastigh. (50%) 216 km/t, min. hast. 95 km/t, aktionsradius 1040 km. Mindste startdist. 95,2 m, min. landaflob 128 m.

Udover Pioneer-produktionen har Scottish Aviation eftersynsarbejder for RCAF på CF 100 og Sabre jagere. Ved årsskiftet havde man 2300 ansatte, heraf ca. 350 lærlinge, som under uddannelsen går et helt år på fabrikkens egen dagskole.

Johs. Thinesen.

De anførte summer er som nævnt de højeste erstatningsbeløb, ansvarsforsikringen skal dække med for at kunne godkendes af luftfartsdirektoratet. Beløbene danner imidlertid ikke grænse for den erstatning, der i forbindelse med et skadestilfælde kan blive tilkendt en eller flere personer.

Muligheden for at der skal indtræffe skadestilfælde, hvor de lovpligtige højeste-beløb ikke slår til, er måske navnlig størst for tingskadesummens vedkommende, hvorfor jeg vil anbefale, at de der har ansvaret for et luftfartøj, træffer aftale med forsikrings-selskabet om en forhøjelse af ikke mindst tingskadesummen.

En forhøjelse vil formentlig være mest aktuel for de luftfartøjer, der færdes på flyvepladser, hvor der er mulighed for at »forulempe« store kostbare passagermaskiner. Eksempelvis kan nævnes, at en genstand, der tabes på en rullebane og derfra suges ind i motoren på en jetmaskine, hurtigt kan forvolde skade på motoren, der langt overstiger de kr. 50.000, tingskadesummen under ansvarsforsikringen andrager.

Det her omtalte problem vil formentlig falde bort, når den såkaldte Rom-konvention ad åre bliver ratificeret, idet det er tanken, at de højeste erstatningssummer, der derefter kræves ansvarsforsikring for, samtidig skal danne grænsen for det erstatningsbeløb, ejeren af et luftfartøj kan komme til at udrede i erstatning, medmindre skaden er hidført med forsæt.

Iøvrigt vil de højestebeløb, der kræves efter Rom-konventionen, være stigende med luftfartøjets størrelse som udtryk for, at risikoen er stigende med luftfartøjets størrelse. Noget tilsvarende kommer iøvrigt til udtryk også ved de hidtidige præmieansættelser, en praksis, der vil være af allerstørste interesse for selvbyggerne, idet selvbyggerluftfartøjernes vægt ligger lavere end de hidtil normalt anvendte mindste luftfartøjer, nemlig KZ 3, KZ 7 og lign.

## 2. Passager-ansvarsforsikring

Ved den lovpligtige ansvarsforsikring er der skabt en dækning for skade på ting og personer, *udenfor* luftfartøjet.

For skade på personer i luftfartøjet kan der tegnes en såkaldt passageransvarsforsikring, der ved transport af passagerer mod betaling tillige omfatter skade på passagerernes bagage.

Medens luftfartsdirektoratet kræver passageransvarsforsikring tegnet, når der befordres passagerer mod betaling, er det en frivillig sag, om man ønsker at sikre sig mod erstatningskrav fra passagerer ved en sådan forsikring, når det drejer sig om privatflyvning uden betaling.

Ansaret for skade på passagerer, der befordres mod betaling, afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i lov om befordring med luftfartøj, hvoraf det fremgår, at ejer og/eller besætning er fri for ansvar, såfremt det må antages, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelser af ejer og/eller besætning.

Beviset herfor ligger hos ejer og/eller besætning af luftfartøjet, medens det i andre forhold normalt er den skadelidte, der skal føre bevis for, at skadevolderen har gjort sig skyld i fejl eller forsømmelser.

Denne bestemmelse svarer til den omvendte »bevisbyrde«, som også gælder ved motorkøretøjsforsikring.

Da man er klar over, at man igennem denne bestemmelse har sørget for, at der er pålagt ejeren af luftfartøjet forpligtelse udover det normale, har man til gengæld bestemt, at hans ansvar skal være begrænset til kr. 18.250 for hver passager. Dette beløb gælder i almindelige danske papirkroner, sålænge det drejer sig om en flyvning hvis begyndelse og slutning ligger indenfor Danmarks grænser og under forudsætning af, at der ikke har været foretaget mellemlanding i udlandet.

Hvis det drejer sig om en flyvning, hvis begyndelse eller afslutning er udenlandsk lufthavn, eller hvis der har været foretaget en mellemlanding i udlandet, drejer det sig om en såkaldt international flyvning, hvorefter det anførte maximum på kr. 18.250 skal udredes i guld kroner, med det resultat at erstatningsmaximumet stiger til ca. kr. 60.000.

En passager-ansvarsforsikring på kr. 18.250 bør derfor kun være tegnet i de tilfælde, hvor luftfartøjet udelukkende anvendes indenfor Danmarks grænser. I alle andre tilfælde bør forsikringsrummen under ansvarsforsikringen andrage mindst kr. 60.000 pr. sæde.

De anførte grænser for ejerens ansvar på henholdsvis kr. 18.250 og 60.000 guld kroner gælder kun under forudsætning af, at der for rejsens begyndelse er udstedt en billet, hvoraf fremgår startsted og bestemmelsessted, samt at erstatningens størrelse er begrænset i overensstemmelse med Warszawa-konventionens regler. Hvor sådan billet ikke er udstedt, samt når skaden er forårsaget af ejeren eller hans folk med forsæt eller grov uagtsomhed, kan de anførte grænser for erstatningens størrelse ikke påberåbes af luftfartøjets ejer.

De læsere, der driver rundflyvning og taxa-flyvning, bør derfor se deres billetefter, således at de undgår ubehagelige overraskelser.

De grænser på 18.250 kr. henholdsvis guld kroner, der er nævnt ovenfor, gælder ikke, når der ved privatflyvning flyves med passagerer, ligesom heller ikke den omvendte »bevisbyrde« er gældende ved privatflyvning.

Ejeren af et privat luftfartøj bør, såfremt han flyver med passagerer, sikre sig en passager-ansvarsforsikring, hvis maximum pr. passagersæde i dag mindst bør være kr. 100.000 under hensyntagen til det stadige stigende erstatningsniveau.

En passager-ansvarsforsikring med en mindre sum yder ikke den nødvendige sikkerhed, idet ejeren af luftfartøjet løber risikoen for i skadestilfælde at komme til at yde erstatning af egen lomme for den del af erstatningsbeløbet, der overstiger summen på den tegnede passageransvarsforsikring.

For luftfartøjer, der udlejes uden fører til privatflyvning, bør der også være tegnet passager-ansvarsforsikring for op til f.eks. kr. 100.000, idet en flyvetur med en eller flere venner i værste fald kan blive ruinerende for lejerens af luftfartøjet.

Det er min overbevisning, at de der udlejer luftfartøjer til privatflyvere, har et tungt moralsk ansvar, hvis luftfartøjet ud-



lejes uden at en passager-ansvarsforsikring er tegnet med en tilstrækkelig forsikrings-sum.

### 3. Ulykkesforsikring

I dansk flyvning har vi desværre ikke været skånet for havari, hvor fører og passagerer er blevet kvæstet eller dræbt.

Jeg vil derfor for god ordens skyld nævne, at de ulykkesforsikringer, der tegnes på forsikringsselskabernes normale forsikringsbetingelser, ikke uden videre dækker f.eks. flyvning som pilot eller passager i privatmaskine eller under svæveflyvning.

For privatflyvningens vedkommende vil det formentlig være mest praktisk, at den enkelte selv tager stilling til sit forsikringsproblem vedrørende ulykkesforsikring, bl.a. fordi præmien kan variere efter den enkelte flyvers kvalifikationer.

For svæveflyvere vil det sikkert være mest hensigtsmæssigt, at klubben ordner ulykkesforsikringsspørgsmålet kollektivt, idet der formentlig på denne side vil kunne opnås en »mængderabat«.

For passagerer i privatflyvemaskiner kan der tegnes ulykkesforsikring f.eks. knyttet til passagerpladserne på samme måde som passageransvarsforsikringen.

For den, der vil sikre sine passagerer fuldt ud, er det ikke nok enten at tegne passageransvarsforsikring eller at tegne passager-ulykkesforsikring.

Disse to forsikringer vil i visse tilfælde dække over hinanden, således at den ene kunne synes at være overflødig. Der vil imidlertid kunne opstå mange situationer, hvor der ikke vil være dækning, hvis der f.eks. kun er tegnet ulykkesforsikring eller kun er tegnet passager-ansvarsforsikring.

Hvis man tænker sig en passager, der kommer til skade og efter måske et længere sygeleje er fuldt restitueret, vil den pågældende have krav på f.eks. tabt arbejdsfortjeneste.

Er der kun tegnet ulykkesforsikring med forsikringssummen ved død eller invaliditet, er der ingen forsikring, der dækker den tabte arbejdsfortjeneste, og den ansvarlige fører må udrede erstatningen selv.

For et ulykkestilfælde, hvor ingen kan gøres ansvarlig, men hvor passagereren bliver invalid, vil en passager-ansvarsforsikring ikke være tilstrækkelig, idet denne kun vil dække, såfremt føreren er ansvarlig.

I forbindelse med spørgsmålet om ulykkesforsikring vil jeg nævne, at de forretningsfolk eller virksomheder, der anskaffer luftfartøj og ansætter besætning til at føre dette, har pligt til at holde besætningen lovpålagt ulykkesforsikret.

Hvis den pågældende har en lovpligtig ulykkesforsikring i forvejen, bør han gøre sit forsikringsselskab opmærksom på, at forsikringen nu også skal omfatte besætningen på en flyvemaskine, således at selskabet kan få lejlighed til at fastsætte præmie herfor.

Hvis den pågældende ikke i forvejen har nogen lovpligtig ulykkesforsikring, er det meget vigtigt, at han søger for, at forsikringen bliver tegnet, idet ejeren af luftfartøjet ellers risikerer selv at komme til at udrede erstatningen efter ulykkesforsikringslovens regler.

Det vil her føre for vidt at redegøre for, hvor store erstatninger der ydes efter den lovpligtige ulykkesforsikring.

Der gøres imidlertid opmærksom på, at hvis nogen – efter selv at have undersøgt



Den 9. marts landede OY-ABW, den første af den kendte Piper Apache type, der registreres i Danmark, i Kastrup. Billedet viser til venstre piloten Mr. Robert Iba sammen med direktør B. Worziger-Christensen fra ICI-Aviation, der repræsenterer Piper i Danmark. Vi håber i nær fremtid at kunne give læserne vore indtryk af typen. - En anden Piper type i Danmark er landbrugsversionen PA-18A, som Agro-Kemi har fået.

ulykkesforsikringslovens dækning – skulle finde, at dækningen ikke er tilstrækkelig, kan der for besætningen tegnes ulykkesforsikring, hvor præmien fastsættes i overensstemmelse med luftfartøjets førers kvalifikationer.

### 4. Kaskoforsikring (Forsikring af selve luftfartøjet)

Kaskoforsikringen dækker:

- skade på luftfartøjet som følge af en »udefra kommende voldelig påvirkning«, hvilket vil sige sammenstød af praktisk taget enhver art, herunder sammenstød med »Moder jord«, faste genstande på denne, med flyvemaskiner i luften o.s.v.
- Skade på luftfartøjet ved tyveri eller hærværk. Herunder dækkes også tyveri af værktøj, redskaber, instrumenter o. lign., når tyven enten har opbrudt et låst luftfartøj eller har gjort indbrud i den hangar, hvor luftfartøjet er anbragt.
- Skade ved brand, uanset om branden er opstået i luften eller på jorden.

Kaskoforsikringen har imidlertid visse undtagelsesbestemmelser, hvoraf jeg blot skal nævne, at forsikringen ikke dækker almindelig vedligeholdelse eller – som det udtrykkes i policerne »udgift til udbedring af slidtage, materiale- eller konstruktionsfejl, mekanisk brud samt skader, der skyldes vejrligets indflydelse«.

Interesserede bør ved selvsyn i en police-formular gennemgå undtagelsesbestemmelserne fuldt ud.

For kaskoforsikringen gælder iøvrigt en selvrisiko, hvis størrelse afhænger af mange ting og som aftales i hvert enkelt tilfælde ved forsikringens tegning, dog kan en selvrisiko, der er større end hvad der i det pågældende tilfælde ville være normalt, give anledning til et nedslag i præmien.

Den præmiesats, der betales for kaskoforsikring, vil normalt afhænge af:

- hvilken slags flyvning luftfartøjet skal anvendes til,
- hvilke erfaringer (antal flyvetimer) føreren eller førerne har,
- hvor luftfartøjet skal anvendes (geografiske område),
- selvrisikoens størrelse,
- om forsikringssummernes størrelse i forhold til nyværdi o.m.,
- luftfartøjets type.

Såfremt en ejer af et luftfartøj imidlertid ikke ønsker at afholde udgiften til en fuld kaskoforsikring, kan der tegnes en forsikring, der alene dækker luftfartøjet for skader, opstået ved brand, medens dette henstår på jorden, uanset om det henstår i fri luft, i hangar eller befinder sig hos reparatør.

Vil man yderligere billiggøre denne brandforsikring, kan det aftales, at luftfartøjet kun skal dækkes imod brand, når det står i hangar eller midlertidigt i fri luft i hangarens umiddelbare nærhed. Til gengæld dækkes ikke skade, der skyldes at motoren har været »rørt«. For disse brandforsikringer gælder normalt ingen selvrisiko.

### 5. Livsforsikring

Formanden for det af livsforsikringsselskaberne nedsatte tremands-udvalg har i en artikel i sidste nummer af FLYV behandlet dette problem.

Hvad jeg her har anført, må endelig ikke betragtes som en fuldstændig gennemgang af flyvnings forsikringsproblemer; men jeg har bestræbt mig for at give en oversigt over de mest elementære ting, som i det væsentlige skulle sikre et luftfartøjs ejer og hans passagerer, hvorfor jeg henviser den interesserede læser for yderligere viden om spørgsmålene til at drøfte disse med sit forsikringsselskab.

N. P. Brandt.





Flyveklubben Horsens har i vinter udført ca. 350 flyvninger med OY-BGX. Kolding Flyveklub har lige fået et eksemplar fra Tyskland, og Københavns Svæveflyveklub samler en for tiden.

## RHÖNLERCHE-BYGGERI

TRODS mange advarsler fra bedrevideende danske svæveflyvere, men dog også inspireret af opmuntrende klap på skulderen af de mere positivt indstillede, besluttede vi i Flyveklubben Horsens at bygge et tosædet svæveplan af typen Rhönlerche II. Beslutningen blev truffet omkring 1. marts 1958 efter afholdelsen af en halv snes bestyrelses- og et par medlemsmøder i løbet af en måned.

Et snedkerværksted, som ikke blev brugt, med diverse snedkermaskiner, høvlebænke og værktøj blev gratis stillet til rådighed af en lærer ved ingeniørskolen. Værkstedet ligger ca. 5 km uden for byen.

Ingen af os havde bygget svæveplaner før, men ved flittigt studium i den moderne udgave af »Werkstattspraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen« og med småfiduser af Bent Halling, der fungerede som byggekontrollant, blev de tekniske vanskeligheder overvundet.

Vi fik stålørskrop, hovedbjælker og samtlige beslag leveret færdige fra fabrik i Tyskland.

### Arbejdstimernes fordeling:

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Skæring af lister samt fremstilling af samtlige ribber og bjælker incl. skabeloner ..... | 630 timer |
| Bedding til pålimning af ribber til, samt afretning af torsionsnæse .....                | 100 »     |
| Pålimning af krydsfinér til torsionsnæse .....                                           | 75 »      |
| Færdiggørelse af planer til beklædning .....                                             | 200 »     |

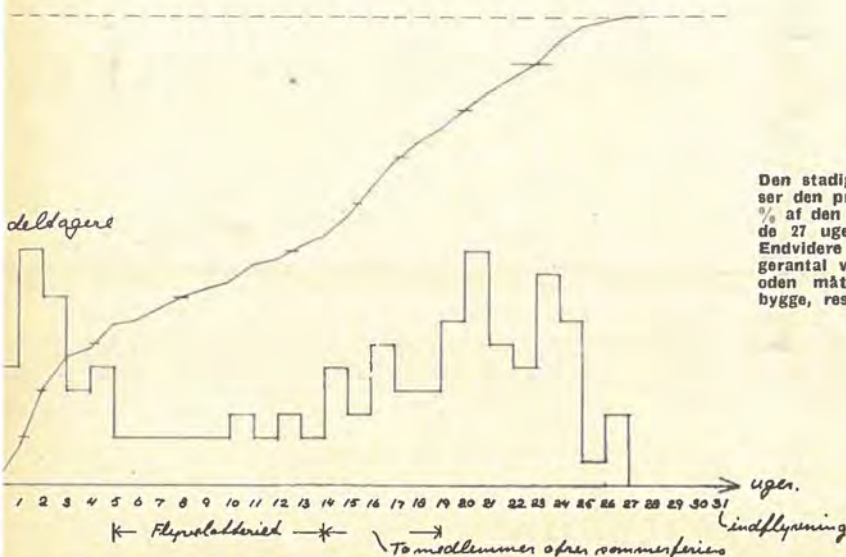
|                                                                         |       |
|-------------------------------------------------------------------------|-------|
| Samling af krængeror klar til beklædning .....                          | 70 »  |
| Samling af højreror klar til beklædning .....                           | 25 »  |
| Samling af sideror klar til beklædning .....                            | 30 »  |
| Samling af haleplan klar til maling .....                               | 50 »  |
| Beklædning med lærred .....                                             | 130 » |
| Færdiggørelse med maling, justering, astralon til førerskærm m. v. .... | 260 » |

Ialt... 1560 timer

Til sammenligning kan nævnes, at en schweizer, ifølge Schweizer Aero Revue, færdigbyggede en L-Spatz i løbet af 800 timer, ud fra samme færdigbyggede dele som vi. Han var alene om arbejdet og havde sikkert prøvet før.

### Oversigt over udgifterne og deres procentvise fordeling mellem medlemmerne:

|                      |       |
|----------------------|-------|
| A .....              | 43 %  |
| B .....              | 12 %  |
| C .....              | 7 %   |
| D .....              | 6 %   |
| E .....              | 6 %   |
| F .....              | 5 %   |
| G .....              | 4 %   |
| H .....              | 3 %   |
| I .....              | 3 %   |
| J .....              | 3 %   |
| K .....              | 2 %   |
| L .....              | 1 %   |
| M .....              | 1 %   |
| Ikke medlemmer ..... | 4 %   |
|                      | 100 % |



## RHÖNLERCHE

### Oversigt over udgifterne og deres fordeling:

|                                                                                     |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Tegning og licens, stålørskrop, hovedbjælker, beslag og astralon fra Tyskland ..... | 5885 kr. |
| Transport fra Tyskland .....                                                        | 350 »    |
| Told .....                                                                          | 45 »     |
| Krydsfinér, lim, bolte, kontrol m.v. ....                                           | 1600 »   |
| Fyrretræ til ribber og bjælker .....                                                | 95 »     |
| Prøvning af samme .....                                                             | 195 »    |
| Lærred .....                                                                        | 435 »    |
| Overfladebehandling .....                                                           | 380 »    |
| Diverse små omkostninger .....                                                      | 150 »    |
| Brand- og ansvarsforsikring, samt indregistrering .....                             | 330 »    |
| Instrumenter .....                                                                  | 500 »    |

Ialt... 9985 kr.

Med samme indregistrering ville et færdigt plan have kostet ca. 13.500 kr. Der var altså et udbytte ved selvbyggeriet på ca. 3500 kr. + et komplet sæt tegninger og en bunke erfaringer. Besparselsen i penge bliver dog langt mere udpræget, hvis man bygger helt fra grunden af. På et svæveplan i samme klasse som Rhönsegler vil man sikkert kunne regne med en gevinst på omkring 10.000 kr. ved et velorganiseret selvbyggeri.

Peder S. Mortensen.

### Med FLYV i Rhönlerche

KORT efter at Flyveklubben Horsens i efteråret havde taget sin OY-BGX i brug, havde jeg lejlighed til at prøve vidunderet. Det var en grå efterårsdag med lavt til loftet. Jeg tog først en solotur i forsædet og derpå en tur fra bagsædet med Peder Mortensen som ballast og kontrollant fortil. Så var han fuldt tilfreds og overlod mig planet til 8 flyvninger, dels med klubbens elever på forskellige trin, dels med nogle gæster, der skulle have den demonstreret.

Den meget hurtige omskoling viser, hvor netm og problemløs Rhönlerchen er at flyve. De øvrige flyvninger gav mig lejlighed til et lidt nøjere kendskab fra instruktør-standpunkt.

Rhönlerchen er uhyre let og behagelig at flyve – takket være stor rorharmonie nemmere end en Baby. Der er normalt udsyn fra forsædet og tilfredsstillende fra bagsædet, hvor man takket være førerskærmens større bredde lettere ser fremad forbi eleven end i visse andre typer, ligesom jeg også kunne se bagud-nedad under vingen.

Spilstarten er ganske normal, og vi fik med små 1000 m wire i næsten blikstille vejr 280 til 310 m udløsningshøjde. I sammenligning med den 2G, jeg normalt har instrueret på, får man mindst et helt minut ekstra pr. flyvning til at instruere i. Man kan tale sammen, og man kan lave ordentlig lang indflyvning med brug af bremsere.

Stallingsegenskaberne virkede ganske lige til, og i sving er det en fornøjelse at flyve den – den er som nævnt harmonisk og bliver liggende i kurven uden nævneværdige korrektioner. Jeg tror, den vil være rar at flyve termik i.

Luftbremserne er kun »spoilers« på planets overside. Man kan være uheldig og få knoerne i klemme mellem håndtag og kropsidens rør, men det kan rettes. Bremsernes virkning er ikke helt så stor som f.eks. på en Baby, men tilstrækkelig, og i givet fald kan virkningen forstærkes med sideglidning, som den er god til; men det skulle ikke være nødvendigt og er næppe ønskværdigt ved skoling.

Landingen er normal, men i det stille vejr ruller den jo et stykke på hjulet. Selv om forkroppen er lav, så indstigningen er



# **NYT UDE OG HJEMME**

## **Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup i februar**

|                             |        |
|-----------------------------|--------|
| Ank. passagerer .....       | 16.194 |
| Afg. passagerer .....       | 17.386 |
|                             | 33.580 |
| Transitpass. 2x16.364 ..... | 32.728 |
| Andre passagerer .....      | 2.135  |
|                             | 68.443 |

Tilsvarende tal for februar 1958 var 67.703 (stigning 1,1%). Antal starter og landinger i februar 1959 3.367 og heraf 2.807 i lufttrafik. Tilsvarende tal for februar 1958 var henholdsvis 3.812 og 3.028.

Stærk tåge i begyndelsen af måneden har influeret på tallene.

Bell XV-3 konvertiplan, der starter med lodrette rotorakser, har nu som første luftfartøj med faste vinger og svingbare rotorakser bevæget sig fra den ene tilstand til den anden og tilbage igen.



## **FAI-rekorderne**

FAI har anerkendt en ny verdensrekord i hastighed for linestyrede modelfly, idet russeren *Ivan Ivannikov* den 5.9.58 opnåede 301 km/t med en reaktionsdrevet model. Endvidere har Rusland fået anerkendt en varighedsrekord for helikoptermodeller med gasmotor (2.5 ccm) på 18 min 40 sek.

## **Intet nyt om general Førslev**

Den tidligere chef for Flyvevåbnet, generalmajor *C. Førslev*, har været forsvundet siden onsdag den 21. januar i år. Hvad der er hændt generalen, vides ikke, og på det tidspunkt, hvor disse linier skrives, foreligger der endnu intet, der kan belyse den tragiske begivenhed.



## **Salgsudstilling og flyveopvisning i Skovlunde**

I samarbejde med Berlingske Tidende afholder Sportsflyveklubben i dagene 2. og 3. maj i år en salgsudstilling og et flyvestævne på Skovlunde Flyveplads. Det er hensigten, at man lørdag den 2. maj vil foranstalte salgsudstilling, hvor både nye og brugte flyvemaskiner (og iøvrigt også svæveplaner) vil blive udstillet og forevist de eventuelle købelystne. Det er første gang, man realiserer denne idé herhjemme, og man regner nabolande vil komme til stede.

med, at også eventuelle købere fra vore Lørdag aften er det hensigten at arrangere et flyverbal i den store hangar på Skovlunde Flyveplads.

Søndag den 4. maj indbydes der til et flyvestævne, og man regner med, at mange tusinder vil finde vej til Skovlunde denne dag, hvor alt bliver gjort parat til at modtage de mange besøgende.

nem, kan man på denne type lære eleverne ordentlig landing med lav hale.

På jorden er Rhönlerchen særdeles nem at transportere og hurtig og enkel at montere og demontere. Mange konstruktionsenkeltheder kendes fra andre Schleichtyper.

Jeg vil uden betænkning lade elever gå solo på Rhönlerche og afslutte S-uddannelsen på den. Har man en Baby, kan man naturligvis bruge den, men en klub med Rhönlerche som skoleplan har overhovedet intet behov for en Baby. Eleverne vil sikkert meget hurtigt kunne gå over på et plan af Olympia-klassen - måske slægtningen K 8 er den helt naturlige udvikling. Selv om den større Rhönadler/Bergfalke-klasse anses for idealet til moderne skoling, fordi man så har lært at flyve på et svæveplan med store ydelser, er Rhönlerche sikkert nemmere at skole på for mindre erfarne instruktører, og med sin korte spændvidde og højtliggende bæreplan samt robuste konstruktion er Rhönlerche meget velegnet til ujævne og vanskelige flyvepladser.

**Dato:** Spændvidde 13.0 m, længde 7.3 m, planareal 16.34 m, sideforhold 10.3. Profil Gö-533. Tomvægt 210 kg, last 190 kg, fuldvægt 400 kg. Planbelastning 24.5 kg/m<sup>2</sup>.

**Præstationer:** Størst tilladte fart 170 km/t, i urolig luft 120 km/t, i flyslæb 120 km/t, i spilstart 90 km/t. Spind tilladt. Mindste synkehastighed med 360 kg: 1.1 m/sek. ved 62 km/t, bedste glidetid 17.5 ved 78 km/t, stallingfart 56 km/t.

PW.

Den tyske helikopter Borgward Kolibri I, der er konstrueret af den kendte helikopterpioner professor Heinrich Focke, er i fuld gang med sine prøveflyvninger. Focke byggede allerede før krigen en vellykket helikopter, der opstillede flere rekorder og endog fløj indendørs, ført af Hanna Reitsch.

## **Flyveulykken ved Hjørring**

Den 27. februar forulykkede en Republic F-84G Thunderjet lige uden for bygrænsen af Hjørring. Piloten, flyverløjtnant *Leif Ardal*, blev dræbt. Ulykkens årsag er ikke kendt. Ardal, der efter uddannelse i Canada var på omskoling til F-84G, fløj sammen med en instruktør i 6 km højde, da han pludselig dykkede ned.



Transland Ag-2, der bygges af Transland Aircraft i Kalifornien, har nu fået luftdygtighedsbevis. Den er specielt konstrueret til landbrugsflyvning.





## Verdens nyeste, hurtigste lang-distance jetliner

Boeing 707 Intercontinental, der vises her på sin første flyvetur, vil helt reformere verdens luft-ruter, når den senere på året bliver sat i regelmæssig drift.

Denne nye Boeing jetliner har større aktionsradius og højere lastevne end nogen anden jet-transportmaskine. Med en aktionsradius på mere end 8000 km med fuld last kan den flyve

uden mellemlanding på selv de længste flyveruter. Marchhastigheden er over 950 km i timer.

Intercontinental er et søsterskib til 707 Stratoliner, men med større aktionsradius. Skønt det er verdens nyeste langdistance-jetliner, er Intercontinental *gennembrøvet* — bag den står mere end 4½ års prøveflyvninger med 707's prototype såvel som et udstrakt afprøvningsprogram, de





## Boeing 707 INTERCONTINENTAL

ev gennemført ved produktionen af denne. 707 Stratoliner, der har været i drift siden sidste oktober, har vist sig at have enestående passagerkapacitet. Publikums modtagelse har — for at bruge et udtryk fra et af de luftfartsselskaber, der anskaffede Boeing 707 — „været den mest begejstrede, nogen ny flyvemaskinetype nogensinde har mødt i flyvningens historie“.

*Følgende luftfartsselskaber har bestilt 707 og 720 (til kortere distancer). \*betyder købere af Intercontinental:*

\*AIR FRANCE • \*AIR INDIA • AMERICAN • \*B.O.A.C.  
BRANIFF • CONTINENTAL • CUBANA • \*LUFTHANSA  
\*PAN AMERICAN • QUANTAS • \*SABENA • \*SOUTH AFRICAN  
TWA • UNITED • VARIG • Også MATS

**BOEING 707** *Intercontinental*



## Den private flyvning og luftrumsp problemerne

### AEROKLUBBENS FÆLLESINDLÆG

**K**ONGELIG Dansk Aeroklub repræsenterer et ret stort antal af de danske civile luftfartøjer og piloter, fortrinsvis dem, som flyver VFR, og som enten dyrker flyvning som hobby og sport eller bruger deres luftfartøjer til turist- eller forretningsrejser. Vore motorflyvere har på mange måder fælles interesser med de erhvervsforetagender, der anvender mindre, fortrinsvis 1-motors maskiner.

De »store«, d.v.s. grupperne lufttrafik og militærflyvning, kan måske være tilbøjelige til at overse denne form for flyvning, men vi må erindre om dens eksistens og om, at også den må forventes at vokse.

Og vi må for en sikkerheds skyld erindre om, at man i luften lige så lidt som på landjorden eller søen kan tillade sig at skelne mellem trafikens formål. Manden, der kører, sejler eller flyver for sin fornøjelses skyld, har lige så stor ret til at benytte henholdsvis vejene, havet og luften som de, der gør det i dets erhverv.

Vore ønsker er i sagens natur at kunne færdes i fred og med de færrest mulige restriktioner. Derfor ønsker vi principielt alle kontrolzoner, indflyvningsområder, luftveje og områder med militære restriktioner indskrænket til et minimum.

Vi er imidlertid klar over, at det i luften som andre steder er nødvendigt med en vis trafikregulering, og vi er naturligvis i høj grad selv interesseret i at kunne færdes i luftrummet i størst mulig sikkerhed.

Da der nu er så stor forskel på de højder og hastigheder, som moderne trafikflyvning og militærflyvning anvender sig af, og de som de mindre og langsommere luftfartøjer færdes i og med, vil vi foreslå, at man tilstræber størst mulig frivillig adskillelse af disse trafikarter, således at man – bortset fra hvor det er nødvendigt a.h.t. start og landing – søger at holde den hurtige trafik højt oppe, men til gengæld giver den langsommere trafik størst mulig frihed i de lave luftlag, f.eks. under 2.000 meter.

### MOTORFLYVERÅDETS INDLÆG

Omfanget af den motorflyvning, vi her skal behandle, er lidt vanskeligt at fastslå, da vore medlemmer ikke blot omfatter privatflyvere, men også mange koncessionshavere af forskellig art. Men vi kan i hvert fald fastslå, at der i Danmark er ca. 80 civile 1-motors flyvemaskiner og ca. 300 indehavere af gyldigt A-certifikat.

Motorflyverådets fremtidsplaner går ud på at fremme såvel den hidtidige form for privatflyvning som de nyere typer, der er under udvikling. Selv om de ikke skarpt kan adskilles, kan man måske inddеле vore motorflyvere i tre grupper:

1. Den første gruppe bygger og flyver amatørbyggede flyvemaskiner og dyrker først og fremmest flyvning som hobby og sport og i mindre grad til rejser. Al denne flyvning foregår under VMC-forhold og så vidst muligt uden radio eller andre fordyrende komplikationer, som disse entusiaster, der formentlig kun flyver et ganske ringe

antal timer årlig, normalt ikke vil have rutine nok til at betjene tilfredsstillende.

2. Den anden gruppe er den hidtil overvejende og omfatter den nuværende elementære uddannelse, omskoling til andre typer, fornøjelsesflyvning, konkurrenceflyvning, turistrejser samt en del flyvning af blandet privat og erhvervsmæssig art.

3. Efter eksemplet fra USA, men naturligvis tilpasset europæiske forhold, er der ved at dukke en tredje gruppe frem, nemlig forretnings- og firmaflyvning, hvor den enkelte forretningsmand eller det enkelte firma holder flyvemaskiner og anvender dem på samme måde som nu-biler, så de med kort varsel kan rejse i forretningsøjemed i ind- og udland. I nogle tilfælde vil forretningsmanden selv være pilot, i andre tilfælde vil man ansætte erhvervspiloter med højere certifikat til at flyve disse en- og flermotors luftfartøjer, der vil have højere præstationer og bedre udstyr end vi ellers har været vant til i årene efter krigen.

**Flyvepladser:** For at fremme denne udvikling mangler vi flere og bedre flyvepladser – især små pladser, der ikke behøver at have større areal end de nuværende, men have det udlagt, så vi får længere start- og landingsbaner. Specielt i hovedstadsområdet vil alle parter vist være bedst tjent med en adskillelse mellem den hurtige og tunge trafik på Kastrup og den mindre og langsomme på en anden og mere enkel plads.

**VFR-minimumsreglerne:** Vi er meget betænkelige ved forslaget om øgede krav til sigtbarhed og skyafstand, da de i vort klima alt for ofte vil hindre vore former for flyvning. Måske ville det hjælpe noget, om man kunne hæve den grænse, hvorunder der gælder lempeligere forhold, fra de nuværende 300 til f.eks. 600 m, især hvis man også kan have de stadigt omsiggribende indflyvningsområders underkant i denne højde.

Vi føler det ikke særligt betryggende i dårligt vejr at være henvist til at færdes i det yderst begrænsede lag mellem 150 og 300 m, hvor to slags farer truer os.

Den ene er det stadigt stigende antal luftfartshindringer, der uden videre får lov til at skyde op i dette luftlag, og som ofte er utilstrækkeligt belyst.

Den anden er, at stedse større dele af Danmark har bymæssig bebyggelse, der som bekendt skal overflyves i større højde. Det er svært at skelne mellem bymæssig og ikke-bymæssig bebyggelse, og hvis man ikke kan komme højere op, risikerer man alt for let, at luftfartsdirektoratet foranlediger tiltale rejst mod en for lav flyvning.

Endelig foregår en del flyvning her i landet over vand, hvor man også gerne vil kunne flyve i nogenlunde sikker højde.

Endnu et punkt i VFR-reglerne vil vi gerne have op til drøftelse, nemlig den specielle danske regel om, at man skal have lodret jordsigt. Den tvinger os på smukke sommerdage til at bumle af sted i uroen under et skylag på f.eks.  $\frac{1}{2}$  cumuluskyer i stedet for mere bekvemt at flyve over disse.

### IFR-flyvning

Den danske bestemmelse om, at man uan-

*1 referatet af flyvesikkerhedsmødet i nr. 2 gengav vi ganske kort aeroklubbens indlæg. På opfordring bringer vi det her i fuld udstrækning for både over for vore medlemmer og andre brugere af luftrummet at klargøre aeroklubbens stilling.*

set udstyr og dygtighed aldrig kan få lov at flyve IFR-flyvning med enmotors flyvemaskiner er desuden til gene – især efterhånden som vi får flere og bedre udstyrede luftfartøjer, der i deres hjemland er beregnet til den slags flyvning.

Den tvinger til lav flyvning i dårligt vejr, hvor man i mange tilfælde på fuld forsvarlig vis kunne gå op over det, og den umuliggør det stigende antal flyvende forretningsfolk at flyve om natten. Der er ikke grund til, at de danske regler her skal være strengere end udlandets.

I den forbindelse skal vi henlede opmærksomheden på en mulighed, der måske vil interessere SAS, i hvert fald salgsafdelingen: Ligesom mange af de nuværende amerikanske turister gør Europa i lejet bil, kan man forvente, at en del af de langt flere turister, SAS regner med at flyve hertil i de kommende år, vil gøre Europa med deres familie i lejede privatfly af samme typer, som de flyver med hjemme i Staterne.

De vil forvente at flyve efter samme regler som hjemme, og de vil ikke forstå de specielle danske restriktioner på dette område. Hvis disse ikke ophæves, vil SAS gå glip af disse kunder, som i stedet går med konkurrenterne til andre lande, hvor de kan leje flyvemaskiner med disse tilladelser – og så vil de for resten også kræve at kunne komme til Kastrup på sådan måde.

### Militære restriktioner

Trafikken om de militære flyvestationer må naturligvis i alles sikkerhedsmæssige interesse reguleres. Men de store cirkler, man har trukket om dem, dækker betydelige landområder, og de generer folk, som har ejendomme derunder. Ligesom disse mennesker kan køre til og fra deres gård i bil, må de kunne flyve til og fra i deres private fly, omend måske ad bestemte ruter og højder. Der har været udvist forståelse for et par af den slags tilfælde for nylig, men det vil måske være på sin plads rent principielt at sikre folk denne ret.

Trafikmæssige restriktioner kan ikke helt undgåes, men lad os få færrest mulige generende skydeområder, og mon så ikke vi, der er forsamlet her idag, trods mange forskelligartede interesser i hvert fald kan blive enige om at bekæmpe restriktionsområder som de to, der ifjor blev oprettet ved Korsør og Frederikshavn. De er små, men generende og meningsløse, og dem må vi snarest have ophævet!

### SVÆVEFLYVERÅDETS INDLÆG

Dansk svæveflyvning omfatter ca. 80 luftfartøjer og ca. 800 piloter, som årligt foretager en 40–50.000 operationer, idet starternet hovedsagelig foregår som spilstart og i mindre grad i flyslæb. Dette operationsantal lyder måske ikke af så meget, men koncentreret på et relativt ringe antal dage, fortrinsvis i weekend'en på 7–8 måneder i sommerhalvåret, hvorfor intensiteten på disse tidspunkter er ret stor. Der kan således godt på samme tidspunkt være 25 svævefly i luften samtidig over Danmark.





Paraplane Commuter, der bygges af Lanier Aircraft Corp. i New Jersey, er et ultrasikkert, billigt forretningsfly, der kan flyve fra fabrik til fabrik. Den viste version 110 er ensædet, men følges af den to-sædede 120 og senere en firesædet udgave.



## PARAPLANE

Hvis alle luftfartøjer som dette kunne flyve så langsomt som 25 km/t, ville luftstrømsproblemerne være meget lettere at løse.

Flyvningerne foretages fra lufthavne, flyvestationer, mindre flyvepladser, særlige godkendte svæveflyveområder samt i mindre omfang på tilfældige marker. Hovedparten af landingerne foregår på startstedet.

Den tidligere fremherskende uddannelse på ensædede åbne skoleglidere vil antagelig i 1959 helt forsvinde og være erstattet af uddannelse på to-sædede svævefly – en udvikling, der for længst er foregået i andre lande, men som af økonomiske grunde er trukket ud i Danmark, der er et af de få lande, hvor svæveflyvningen – hvis værdi og betydning for den øvrige flyvning jo er en kendsgerning – endnu ikke støttes af staten.

Dermed vil omtrent hele flåden af svævefly ikke længere være »begrænset«, d.v.s. bundet til startpladsen, men have tilladelse til at dyrke distanceflyvning, og de nye flys bedre præstationer bevirker, at hver start rækker højere op i lufrummet, og at man opholder sig der længere.

Overgangen til mere rationel skoling og kravet om, at denne skal føres helt frem til S-certifikat, bevirker at en svæveflyver nu på ca. 1 år imod tidligere ca. 4 når frem til at være i besiddelse af certifikatet og dermed kan dyrke egentlig svæveflyvning, herunder distanceflyvning.

Man må derfor forudse samme udvikling som i udlandet, nemlig at den egentlige svæveflyvning vil træde mere i forgrunden og antallet af distanceflyvninger stige betydeligt (det har hidtil kun været et par hundrede om året), medens uddannelsen dog samtidig vil tage til i omfang og intensitet.

Vor aktivitet, som de sidste år har vist en tydelig stigende tendens, forventes således i fremtiden at stige på alle områder.

## Fremtidsplaner og problemer

Svæveflyverådets fremtidsplaner går ud på at hjælpe denne udvikling. Hertil kræ-

ves først og fremmest flere og bedre flyvepladser, hvor svæveflyvevirksomheden især i weekend'en og om aftenen i sommerhalvåret kan udfolde sig nogenlunde uhindret af anden lufttrafik.

Allerede nu hindres svæveflyvningen visse steder en del af militær flyvning og rute-flyvning. Men svæveflyvning kan iøvrigt udmærket finde sted sammen med anden flyvning, når begge slags flyvning udføres disciplineret og om fornødent under fælles flyveledelse. I den forbindelse skal erindres om, at alle svæveflyveinstruktører også er uddannede som svæveflyveledere (trafikledere).

Manglen på egnede flyvepladser, ikke mindst i de tættere befolkede egne af landet, hvor medlemspotentielt er størst, er i øjeblikket en stor hindring for udviklingen. (Til spilstart kræves en bane på mindst 800 m, til flyslæb mindst 600 m).

Til skoling kan sådanne pladser ligge næsten hvorsomhelst, men til egentlig svæveflyvning må de ligge, hvor der er nogenlunde brugbare muligheder for termisk svæveflyvning, d.v.s. ikke for tæt ved vand. Endvidere skal de ligge således, at man kan flyve et andet sted hen, fortrinsvis i den fremherskende vindretning, uden at hindres af geografiske forhold eller restriktionsbæftede områder.

Vore ønsker og problemer i den henseende er følgende:

## Kontrolleret lufrum

Da vi ikke flyver med radio, ikke er i stand til at overholde kvadrantregler, ikke kan »gå rundt igen«, hvis en indflyvning til landing ikke passer eller hindres af anden trafik på pladsen, ønsker vi det størst mulige frie lufrum at udfolde os i – og principielt kontrolzoner, indflyvningsområder og luftveje begrænset til det mindst mulige.

Luftvejenes underkanter ønskes hævet til

2.000 m, så svæveflyvning derunder muligegøres. Da svæveflyverne flyver efter princippet »se og blive det«, har godt udsyn fra førersædet og ifølge sagens natur er tvunget til ustandselig at se sig om for at finde bedst mulige opvindforhold, ser vi gerne, at den trafik, som ikke på samme måde er i stand hertil, løftes mest muligt op over det lufrum, vi fortrinsvis bruger. Det vil være i alle parterers interesse.

## Militære restriktioner

Antallet af militære områder i Jylland, hvor vore svæveflyvemuligheder er bedst, generer allerede stærkt – og det samme gør Værlose-området. Vi overvejede i efteråret et tilbud om at overtage Herning flyveplads og gøre denne til et fremtidigt centrum for højere svæveflyvning, men måtte opgive det p.g.r. af det 700 m »loft«, man a.h.t. Karup har lagt over pladsen – ganske uanset at Herning-flyvepladsen lå der, før Karup kom! Derfor vil de have set, at vi nu prøver at gennemføre en økonomisk langt mere krævende plan om en speciel svæveflyvegård længere mod syd.\*)

## VFR-reglerne

En øgelse af især den lodrette skyafstand vil stort set umuliggøre svæveflyvning med den lave skybasis, vi normalt har herhjemme, især på øerne. Termikken findes som bekendt under cumulus-skyerne, og den er stærkest tæt under disse, hvor svæveflyverne derfor er tvunget til at søge hen. Iøvrigt savner man jo instrumenter til måling af disse afstande, hvorfor regler af denne art er delvis illusoriske, da deres overholdelse helt beror på et skøn.

De øgede krav til sigtbarhed, f.eks. i kontrolzoner, vil gøre os for stærkt afhængige af de enkelte flyvelederes indstilling på de pågældende lufthavne.

## Skyflyvning

For at muliggøre overflyvning af vandområder m.m., og for at vi herhjemme kan erhverve betingelser til de internationale guld- og diamantdiplomer, ønsker vi en legalisering af skyflyvning, d.v.s. mulighed for at vinde nødvendig højde i cumulus- og cumulo-nimbus-skyer.

Man kunne her enten som i England simpelthen tillade sådan flyvning overalt uden for kontrolleret lufrum eller som i andre lande give os visse faste områder, især i Midtjylland, til dette formål. Endvidere ønsker vi mulighed for med meget kort varsel at få tilladelse til skyflyvning langs visse ruter eller i visse sektorer uden for kontrolleret lufrum.

## Resumé

Svæveflyvningen er jo i sin udførelse på mange måder væsensforskellig fra de forskellige former for motorflyvning og kan derfor ikke så nemt indordnes under de samme regler, men har brug for en særlig hensyntagen. Vi er lige så interesserede som de øvrige brugere af lufrummet i, at vi alle kan færdes i størst mulig sikkerhed, og vi har allerede nogle måneder, før indbydelsen til dette flyvesikkerhedsmøde fremkom, truffet forberedelse til at få nogle af disse problemer drøftet med luftfartsdirektoratet.

Vi er glade for denne lejlighed til at kunne forelægge vore problemer for et større forum og for til gengæld at høre de øvrige flyveres problemer, og vi tror, at denne orientering vil være gavnlig for alle parter ved de fortsatte forhandlinger.

\*) Flyvevåbnet har siden forsøgsmæssigt givet lejlighed til flyvning til 1500 m.





Nu er forårets modellflyvekonkurrencer i fuld gang, og mon vi ikke i år kan få lige så sikker radiostyret flyvning at se som den, Rolf Dilot fra Sverige præsenterede ved Sydsjællands Cup ifjor.

## MODELFLYVERNE SKIFTER FORMAND

*Ny konkurrenceopdeling efter erfaring fremfor alder.*

**M**ENS det plejer at blæse bravt, når vi samles til modellflyvekonkurrence i Odense, var det stille dejligt forårsvejr søndag den 1. marts, da modellflyveklubbernes repræsentanter mødtes på Mulernes Legatskole og holdt det årlige møde, med Jørgen Surlykke Petersen som en myndig dirigent.

Formanden, lektor Johs. Holm Jørgensen, aflagde for sidste gang årsberetningen, idet han efter at have siddet i modellflyverådet siden 1951 og været formand siden 1953 fandt, at han havde »aftjent sin værnepligt«.

Dette med værnepligten kom man ind på under diskussionen, fordi modellflyverådet havde ønsket at diskutere den distriktslederordning, som dirigenten havde indført i 1944, eftersom man for første gang ikke havde kunnet nybesætte ledige poster.

Der viser sig at være færre og færre, der er villig til at gøre et stykke arbejde i modellflyveorganisationen, lige som der er langt mindre interesse for den teoretiske side af modellflyvning, end i »gamle dage«.

Der var imidlertid enighed om, at det ikke med hensyn til konkurrencer var nødvendigt med 6 distrikter mere, fordi man f.eks. til vår- og høstkonkurrencer nemt kan komme sammen to steder i landet takket være de forbedrede trafikforhold.

Men når det gælder distriktsledernes opgaver med at vejlede og opildne klubberne, da er de nuværende distrikter store nok, og de meget energiske og succesrige distriktsledere i 2. og 5. distrikt ønskede ikke at ud-

strække deres virksomhed til endnu større områder, fordi de fandt det uoverkommeligt, hvis det skal gøres godt.

Heldigvis lykkedes det nu at få alle seks poster besat igen, og gennem klubinstruktørkursus og på anden måde håber vi stadig at kunne få nye emner frem, så de gamle efterhånden kan få afløsning. Distriktslederne er nu: 1. distrikt (København og Nordsjælland) Karl Erik Widell, 2. distrikt (øvrige Sjælland og øer) Ole Meyer Larsen, 3. distrikt (Fyn) Jørgen Surlykke Petersen, 4. distrikt (Nordjylland) Ole Bisgård Christensen, 5. distrikt (Midtjylland) Egon Briks Madsen og 6. distrikt (Sydjylland) Niels Linnet.

Under forslag var der en lang debat om den klasseinddeling for svævemodeller og kunstflyvemodeller, som man de sidste år har opdelt i junior- og senior- (åben) klasse med aldersgrænse 18 år.

Briks Madsen mente, at det ikke bør komme an på dåbsattesten, men på ens erfaring og han foreslog derfor en begynderklasse for modellflyvere, der endnu ikke havde c-diplom, og en klasse for viderekomne med c-diplom i pågældende gruppe.

Da dirigenten endelig skred til afstemning, stod det 12 stemmer mod 12! Og formanden, hvis stemme var afgørende, havde ikke stemt! Nå, en fornyet – skriftlig – afstemning skabte flertal på 15 mod 12 for forslaget. Det er dog ikke meningen i indværende år at ændre systemet i den allerede løbende holdturnering.

Til modellflyverådet genvalgtes Børge Hansen og Ole Meyer Larsen, mens Hans Schiott Sørensen fra Djursland blev nyvalgt. Widell og Jørgen K. Hansen blev suppleanter.

Rådet har endnu ikke konstitueret sig, men man regner med, at Ole Meyer Larsen fra Næstved bliver modellflyvernes nye formand.

## Endnu en af Madsens modellflyve-memoirer

Det er mærkeligt, men begyndere har nu altid et fantasiprojekt, hvormed de håber at erobre verden.

For kort tid siden var der en, som ville bygge en radiostyret jetmodel!

Mit eget begynderprojekt bestod i en 3,2 meter stor model. Den blev, som så ofte senere, færdig til et stævne og skulle indflyves i kraftig blæst. De første par gange sprang højstartssnoren som en sveden sytråd, og da den senere blev lagt dobbelt resulterede det i, at hele bunden med højstartskrog o.s.v. blev rykket af.

Modellen afgik iøvrigt ved en »brat død«. Den forsøgte at flyve imellem to træer som kun stod et par meter fra hinanden!

## Til orientering

På given foranledning skal vi oplyse, at den i nr. 2 og dette nummer averterede svenske bøger „Motorflyg för Alla“ er udkommet i 1945, mens „Segelflyghandboken“ i svensk udgave udkom i 1943–44 og er en svensk oversættelse af Wolf Hirth's klassiske „Handbuch des Segelfliegens“. Det er altså ikke en ny bog, og på adskillige punkter er den ikke up-to-date, men den indeholder ikke desto mindre meget læseværdigt stof om svæveflyvning.

## DNO TIL SALG

4-sædet Auster, gået 150 timer siden hovedeftersyn – stålpropel, kabine-varme, kunstig horisont, kursgyro.

Fast pris kr. 23.000.00.

**G. JUUL-THOMSEN**

Aarhus 44044 - privat Aarhus 78181



## Mr. Houlberg trækker sig tilbage



På det sidste møde i FAI's modellflyvekommission meddelte formanden, *Alex Houlberg*, at han ikke modtog genvalg, og kommissionens medlemmer måtte endnu en gang sande, at når Houlberg har truffet en beslutning, kan man ikke få ham fra den. I hans sted valgtes belgieren *Roussel* til formand.

Houlberg har været international modellflyveformand siden 1947, men han fortsætter som formand for den engelske modellflyveorganisation SMAE, og her regner man ikke 12 år for noget.

I realiteten fejrer den engelske modellflyvning i år 50-årsjubilæum for sin organisation, idet den første sammenslutning blev startet i februar 1909, og af den udviklede SMAE sig i begyndelsen af tyverne.

Houlberg, som vi gentagne gange har haft besøg af her i landet, hvor han har familie, har været med de fleste af disse 50 år som aktiv modellflyver, idet han vandt sin første konkurrence i 1912.

Når man læser den engelske modellflyvnings historie, kan man ikke undgå at lægge mærke til, at i England har man taget modellflyvning seriøst lige fra starten og tillagt den betydning.

En lang række kendte navne i flyvningens verden var med allerede fra 1909, såsom nuv. Lord Brabazon, Lord Wakefield, major Baden Powell, Sir Richard Fairey, A. V. Roe, Sir Frederic Handley Page og mange flere.

Omkring 1930 var den engelske civilflyvnings chef Sir Sefton Brancker præsident, derpå et andet kendt flyvernavn the Master of Semphill og siden 1945 Lord Brabazon, mens Hertugen af Edinburgh er protektor.

## Den BEDSTE GAVE til enhver FLYVE-interesseret

2 bogværker af blivende værdi:

### MOTORFLYG FÖR ALLA

— Den storartede motorflyvehåndbog er skrevet af oberstløjtnant i det svenske flyvevåben, Nils Kindberg, og anbefales af general G. A. Westring i Svenska Dagbladet foruden af hele den øvrige fagpresse. Letlæseligt, stort format, over 100 illustrerede sider.

Aldrig har De fået  
så meget for så lidt!

**REKLAMEPRIS d. kr. 4,75**

### Den 500 sider store FLYGHANDBOKEN

— Specielt for svæveflyveinteresserede har alverdens fornemste eksperter i samarbejde med den skandinaviske elite skrevet den 520 sider store svæveflyvehåndbog med flere hundrede illustrationer, solidt indbundet i bedste biblioteksbind.

**PRIS kun d. kr. 18,75**

Til FLYG-UNIONEN, box 4237, Malmø 4, Sverige.

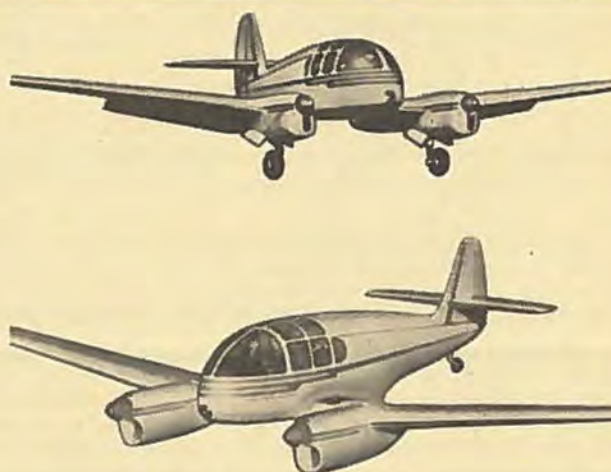
Send omg. pr. postopkrævning

ekspl. MOTORFLYG à d. kr. 4,75

» SEGELFLYG (500 sider) à d. kr. 18,75

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_



## Alle de vigtigste egenskaber findes hos den tjekoslovakiske Super Aero flyvemaskine

Pålidelighed, økonomisk brændstofforbrug på 1 liter pr. 5 kilometer.

Luftfartøjet, som har plads til 1 pilot og 3 passagerer, er udstyret med 2 Walter Minor 4-III 105 hk motorer. Dets rækkevidde er 1600 km.

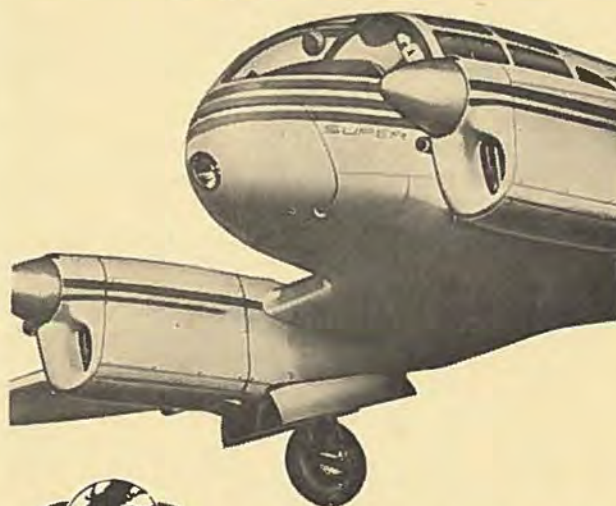
Takket være disse fremragende egenskaber har det sejret i mange internationale konkurrencer, og det flyver idag

**i mere end 25 lande**

hvor det yder fortræffelig service som transport-, sports- eller patruljeluftfartøj, lufttaxa og ambulance, foruden at det også med succes anvendes til forretningsflyvning.

Forlang detaljeret prospekt, hvori De vil kunne finde mange andre interessante enkeltheder.

**Pris d. kr. 156.000,—.**



**OMNIPOL · PRAHA**  
TJEKOSLOVAKIET

Generalrepræsentant for Skandinavien:

HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



Flyvnings Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører  
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT  
Minerva 1112

Cessna

**Land-O-Matic understel**

To store chromvanadium stålfjedre, der holder til det utrolige — og ikke kræver vedligeholdelse. —

25.000 eksemplarer i drift under alle himmelstrøg.

Prøver foretaget af U.S. air force viser, at Land-O-Matic stålfjedre kan holde til påvirkninger svarende til 12 daglige landinger og starter i 114 år.

Cessna forretningsfly

1/2 COMMERTAS  
TELEFON MI 2123

**Luftfartforsikringer**

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

**Den flyvende vinduespudser**

anbefaler sig med 1. kl.s arbejde

BØRGE RAFN

Vodroffsvej 17 A. Kbh. V. Telefon Hilda 2682

**Køb bilen i Shell-Huset**

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen 1/2**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

## Harboe gået af

*Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde vedtog at indføre "lokale" rekorder samt at give medlemmerne i flyvevåbnet stemmeret.*

Det var en stor beklagelse, de 65 repræsentanter for svæveflyveklubberne den 15/3 tog afsked med civilingeniør *Hans Harboe*, der p.g.r.a. mangel på tid trak sig tilbage som formand efter med kort afbrydelse at have været svæveflyvernes leder siden han afløste direktør *Einar Dessau* ved nyordningen i 1950. Man håber imidlertid på en an-



Direktør *Einar Dessau* fik Gøtapokalen overrakt af den afgående formand, civilingeniør *Hans Harboe*.

den plads at kunne bevare hans forbindelse med KDA.

Årsberetningen, der foruden af *Harboe* blev afleveret af det flyvetekniske medlem *Kaj V. Pedersen* og fondsformanden *Mogens Henriksen*, varede hele formiddagen og behandlede grundigt svæveflyverrådets store arbejdsfelt. 1958 viste endnu lidt fremgang i antal flyvninger til 15.474, men lidt tilbagegang i tid og distance p.g.r.a. dårligere vejr. Det væsentligste fremskridt var de mange nye tilsædese fly, der giver os en enorm skolingskapacitet, hvis de udnyttes rigtigt.

Det vakte stor glæde, at flyvevåbnet har givet os lov at benytte *Vandel* til DM og skole og har lempet restriktionerne for *Herning*, men skitserne til nye luftrumsregler blev betegnet som en trusel mod svæveflyvningens eksistens.

Der var fuld tilslutning til at fremme planerne om en svæveflyvegård.

Det vedtoges at lade den permanente flyveskole fortsætte og at ændre propositionerne for årsrekorderne (der tildeltes *B. S. Sørensen* for højdevinding og *Cowboy* for både fri distance og målflyvning), så man fremtidig kun får den ved fri distance, når det er fri distance og ikke målflyvning. Det meddeltes,

**Velholdt KZ 7 sælges**

Billet mrk. nr. 41 modt. FLYV's eksp.,  
Vesterbrogade 60, København V.

**Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn**

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulevarden 64, Luna 622

at *Cowboy* har udsat en vandrepokal for årets bedste trekantflyvning.

Endvidere vedtog man at oprette et sæt rekorder, hvortil der kræves start i Danmark, altså "lokale rekorder", som englænderne har dem ved siden af de andre, som afhænger af indehaverens nationalitet.

Man drøftede desuden, hvad vi kan gøre for at få flere juniormedlemmer (billigere priser, der retfærdiggøres ved bedre udnyttelse af flyene) og for at få flyvelotteriet udsolgt.

Det vedtoges fremtidig at give medlemmerne på flyvestationerne stemmeret på lige fod med de civile klubbers.

Til rådet genvalgtes *Mogens Buch Petersen* og nyvalgte *Per Bach* og *Carsten Thomsen*. Rådet konstituerer sig senere, men det ventes, at *Kaj V. Pedersen* bliver formand.

Som suppleanter valgtes *Børge Christensen* og *Erik Toft* og til fondsbestyrelsen desuden *Ingo Frederiksen*, *Niels Sejstrup*, *Laurits Rasmussen* og *Kaj Rørbeck Christensen*.

— Lørdag aften vistest den pragtfulde polske film fra VM, hvorpå der var en havari-diskussion, indledt af *P. H. Nielsen* og *Kaj V. Pedersen*.

## Nyt fra svæveflyveklubberne

Als havde en overraskelse til medlemmerne på generalforsamlingen den 28.2.: i en nærliggende skolegård var OY-BRX, klubbens i dyb hemmelighed ankomne Bergfalke stillet til skue! Flyvningen skulle være begyndt nu på eksercerpadsen ved Sønderborg.

Aviator sluttede sit s-teorikursus den 17.3. med eksamen. Klubben har afholdt fest og bingospil til fordel for flyvegården.

Svæveflyveklubben på Bornholm af 1959 (til daglig kaldet B.59) er nu en kendsgerning. Ove Rasmussen er formand.

Birkerød har startet et duplikeret klubblad ved navn „Notam-Birkerød“ for at holde sammen på sine over ca. 750 km<sup>2</sup> spredte medlemmer.

Horsens har også begyndt et klubblad med navnet „Turbulens“ og har afholdt s-teori-prøve.

Københavns Svæveflyveklub er det nye navn på den tidligere Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion. Klubben optager nye medlemmer, der har lejlighed til at være med ved samlingen af Rhönlærchen.

Midtjydske holdt generalforsamling 26.2. Der var genvalg til bestyrelsen og „igenvalg“ til sekretær af *Jørgen Bie*, der har holdt lidt pause. *Jens Wistisen*, der i mange år var kasserer, blev udnævnt til æresmedlem. Gø4'en nåede ifjor 680 flyvninger og har bevist sig som et godt skolefly. Jaskolken's gennemsnitsflyvetid pr. start var 2 timer 54 min.

Odense Flyveklub var så småt igang allerede i februar, da materiellet efter vinterens overhaling var ved at være klar. Klubben påtænker at udvide sin hangar, der i mangel af en statshangar i lufthavnen også udlejes til motorflyvere.

Polyteknisk Flyvegruppe åbnede sæsonen den forårsmilde 1. marts med den gode gamle Poly 2. S-teorikursus slutter i denne måned.

Ringsted har afsluttet s-teorikursus den 17.2.

Vejle fik sin Bergfalke i februar. Klubben medlemmer i Haderslev har dannet en „Haderslev flyvegruppe“ med *G. W. Schütze* som leder og en lignende undergruppe er under oprettelse i Fredericia. Klubben har købt en hangar til 4 svævefly. Det overvejes at anskaffe motorfly næste år.

Vestjyske har atter fået *Børge Christensen* i sin nærhed og kom igang med flyvningen den 15.2. med 2G'en.





## DE HAVILLAND CARIBOU

og derfor i en årrække har udviklet specielt egnede typer hertil. Til passagertransport kan den indrettes til 30 passagerer.

Der er foreløbig bestilt 2 til den kanadiske og 5 til den amerikanske hær til forsøg.

**Data:** Spændvidde 29.2 m, længde 21 m, højde 9.7 m (!), planareal 8.7 m<sup>2</sup>. Tomvægt 7.350 kg, største nyttelast 3100 kg, fuldvægt 10.900 kg (forhøjes til 11.800 kg i produktionsudgaven).

**Præstationer:** Rejsefart 275 km/t ved havoverfladen, 294 km/t i 2300 m. Største rækkevidde 2.170 km, rækkevidde med 2.700 kg betalende last 965 km. Tophøjde 8000 m. Startdistance 100 m, til 15 m: 245 m. Landingsdistance fra 15 m: 213 m.



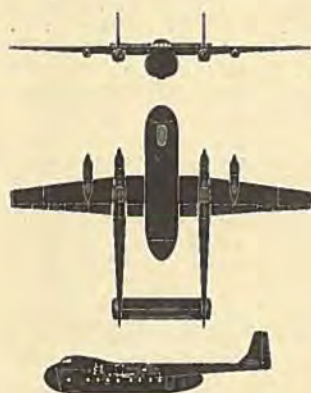
Tegning og foto: De Havilland DHC-4 Caribou.

Konstrueret af The de Havilland Aircraft of Canada, Ltd. Første flyvning juli 1958.

De Havilland DHC-4 Caribou er en transportflyvemaskine til militært og civilt brug, udstyret med to 1450 hk Pratt & Whitney R-2000 stempelmotorer og beregnet til at udføre korte starter og landinger på primitive flyvepladser.

Caribou er en højvinget helmetal-maskine med usædvanligt højt haleparti, hvorved der kan køres last ind gennem døre i bagkroppens underside, ligesom der under flyvning kan udkastes last.

Den har nogenlunde samme lastekapacitet som en DC-3, men endnu bedre start- og landingssegenskaber end Beaver og Otter. Den er i første omgang beregnet til brug for hæren til transport af tropper, udstyr og forsyninger i forholdsvis uudviklede områder, hvoraf man især i Canada har mange



## ARMSTRONG WHITWORTH ARGOSY

Gloster, Vickers, Avro og andre firmaer.

**Data:** Spændvidde 35.05 m, længde 26.44 m, højde 8.23 m, planareal 135 m<sup>2</sup>. Tomvægt 20.8 t, brændstof 12 t, største bet. last 12.7 t, fuldvægt 37.1 t, største landingsvægt 35.3 t.

**Præstationer:** Rejsefart 487 km/t i 6 km ved 31.8 t vægt. Anflyvningsfart 185 km/t. Startbanelængde 1240 m, landingsdistance fra 15 m: 900 m. Rækkevidde uden reserver max. 4600 km med 4.26 t bet. l. ved 451 km/t i 7 km højde. Rækkevidde uden reserve ved max. bet. l.: 1150 km.



Tegning og foto: Armstrong Whitworth AW-650 Argosy.

Konstrueret af Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., England. Første flyvning 8.1. 1959.

Civil fragt- og passagerfly og militær transportfly med fire Rolls-Royce Dart 526 turbinmotorer på hver 2100 hk (motoragregatet til brandskottet som på Viscount). Kroppen kan indrettes med porte både fortil og agtertil, idet halepartiet er ophængt på to bomme fra vingen.

Leveres som AW 650 Argosy til 71-83 passagerer i trykkabine, som militær AW 660 til faldskærmstropper, som AW-670 Air Ferry til biltransport (6 biler, 30 passagerer) og som AW 671 Airbus til 126 passagerer. De to sidstnævnte har en bredere krop uden trykkabine.

Armstrong Whitworth har sat en serie på ti i produktion straks og har iøvrigt nu fået en ordre til RAF. Konstruktion og produktion foregår i snævert samarbejde med

## TYPENYT

**Short S.X-A7 Seacat** er et kortdistance-overflade-til-luft missil, som skal erstatte den engelske flådes 40 mm antiluftskyskanoner. Short arbejder desuden på en land-baseret udgave med navnet Tigercat.

**McDonnell 119** blev rullet ud den 30/1. Det er et lavvinget transport- og trænings-jetfly efter UGX-specifikationen. Den er forsynet med fire J34-jetmotorer under vingen.

**Ryan Vertijet** er efter tre måneders vindkanalforsøg nu begyndt på sine egentlige flyveprøver.

**Douglas DC-7B** tilhørende American Airlines ombygges af Douglas til fragtfly i et antal af ti eksemplarer.

**Boeing 738** er et projekt til en troppe-transport og fragtudgave af KC-135. Bagkroppen er hængt og kan løftes, så man kan køre ind bagfra.

**Piaggio P. 166** firmaflyet til 6-8 passagerer og forsynet med to 340 hk Lycoming-motorer er nu begyndt at komme af produktionslinjen. Den er udviklet af P.136-amfibiet.

**Short Britannia 3**, som er en militær fragtudgave af Britannia med helt ny krop og højvinget planarrangement. Motorerne er Rolls-Royce Tyne turbinmotorer. Prototypen ventes at flyve i 1961, og der er bestilt et mindre antal til RAF. Fuldvægt 88.4 t, største nyttelast 34 t, der kan transporteres 2250 km med 580 km/t.

**Avro Arrow** altvejsjageren er nu endelig skrinlagt, efter at der er anvendt over 2 milliarder kroner på dens udvikling. I stedet skal Canada forsvares af Bomarcmissiler.

**Handley Page Victor 2** fløj første gang 20/2. Den har 3 m større spændvidde end Victor 1, og dens Conway RCo 11 motorer yder over 50% større kraft end Sapphire-motorerne på Mk. 1. Den får ikke større hastighed, men større operationshøjde af denne grund (op mod 18 km).

**English Electric Canberra T. 13** er en udgave til New Zealand af T.4, mens B(I)12 er en tilsvarende version af B(I)8.

**Boeing 707 Intercontinental** kan nu forsynes med endnu mere brændstof, hvorved fuldvægten går op fra 134 til 142 tons og største nyttelast til 20.2 t.

**Tupolev Tu-104B** har fået luftdygtighedsbevis og går snart ind på Aeroflots ruter.

**Jackaroo Paragon** er en lavvinget, 4-sædet type til 4 personer, fragt, landbrugsflyvning, skoleflyvning o.lign., forsynet med 180 hk Lycomingmotor. Den ventes at flyve i foråret 1960 og skulle i produktion koste under 60.000 kr.

**Cessna** leverede 367 civile fly i januar.

**Fairey Rotodyne** er bestilt i 5 eksemplarer af New York Airways, der har reserveret 15 til.

**Canadair CL-44D** til fragbrug er bestilt i 5 eksemplarer af et amerikansk firma og et andet forhandler om at købe 10.

## PZL-102

### Polsk rejse- og sportsfly

Helmetal

2 personer

85 hk Continental motor

Pris kr. 38.000 . Warszawa

**MOTOIMPORT . WARSZAWA**

Repr.: Eli V. Nielsen . Tlf. 850793





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aeroklub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand:

### MODELLFLYVERADET

Formand:

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## Generalforsamling i Kongelig Dansk Aeroklub

KDA afholder sin ordinære generalforsamling den 26. april kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade, København.

Dagsordenen er følgende:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Fremlæggelse af regnskab til decharge.
3. Behandling af forslag.
4. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen.
5. Valg af revisorer.

### Harboe's foredrag om atomflyve-maskiner

Civilingeniør Hans Harboe's foredrag i KDA den 12. marts var en interessant afslutning på sæsonen. „Har atomreaktorer en fremtid som flymotorer?“ lød titlen, og hvis nogen har ladet sig afskrække af emnet, har de taget fejl, for atomreaktorer er lettere at forklare end elektromotorer, og Harboe gav os en yderst letforståelig forklaring på, hvordan en atomreaktor fungerer, viste dens anvendelse stationært gennem filmen fra Calder Hall's bygning og mobilt ved en film om undervandsbåden Nautilus.

„Man skal være uhyre dristig for at påstå, at man ikke har løst de store problemer i forbindelse med atomreaktorers anvendelse som flymotorer om 10 eller 20 år,“ udtalte Danatoms leder og gennemgik fordelene (ubegrænset rækkevidde, ringe volumen) og ulemperne (tung afskærmning, strålingsfare m.m.).

Til slut viste Harboe nogle russiske projekter og omtalte atomreaktorers mulighed som drivkraft for rumraketter.

### 10 % rabatten ophører

Det er med stor beklagelse, at KDA må meddele sine medlemmer, at den rabat på 10 %, som medlemmerne hidtil har haft på SAS' indenrigsruter, ophører fra og med denne måneds udgang. Det er en bestemmelse, som er blevet truffet af SAS' direktion i Stockholm, og som gælder aeroklubberne i Danmark, Norge og Sverige.

### Nye medlemmer

Overfenrik G. Knudsen Bonde  
Fabrikant Hans Ernst  
Direktør Bent Stig Møller  
Overlærer Svend E. Olsen  
Luftkaptajn Poul Westberg  
Radiotekniker Kjeld Henningsen  
Fru Magda Westberg  
Ingeniør Karl-Olaf Valentin  
Svenn Strandberg  
Kontorist fru Jonna Nielsen  
Restauratør Nis Mortensen  
Murermester Helge Denlov  
Møbelhandler Bendt Bendtsen  
Salgschef Per Frigast Larsen  
Murerformand Johan Dreyer Hansen.

### Runde fødselsdage

Direktør H. Davids Thomsen, Loftleidir H/F, V. Farimagsgade 4, V. 50 år den 4. april.

### Nye bøger i biblioteket

E. F. Werner: Aircraft Instrument Maintenance.

## KALENDER

- 16/4 Generalforsamling i KDA (Nationalmuseet).  
3/5 Flyvestævne i Skovlunde.  
12-21/6 XXIII' flyveudstilling i Paris.  
13/6 Skovtur i Danske Flyvere.

### Motorflyvning

- 1/4 Kapt. Foltmann fortæller (Sportsflkl.)  
4/4 Certifikatfest (Sportsflyveklubben)  
8/4 Filmaften (Sportsflyveklubben)  
15/4 Filmaften (Sportsflyveklubben)  
22/4 Sæsonafslutning (Sportsflyveklubben)  
24/4 Rally i Tanger.  
17-19/5 Foire Internationale aux Avions d'occasion, Cosne-sur-Loire (Fr.)  
23-25/5 Rally i Quiberon (Fr.)  
24-31/5 Stjernerally i Milano (It.)  
30/5-1/6 Rally i Luxembourg  
6-7/6 Rally le Zoute (Belgien)  
6-7/6 Rally ved Florens (It.)  
19-22/6 Int. rally v. Rotterdam (Holl.)  
13-14/6 Rally Basse Normandie (Fr.)  
26-29/6 Tour de Sicile (It.)  
27-28/6 Rally i Aix les Bains (Fr.)  
30/6-5/7 Flyveuge i Rom og Venedig (It.)  
4-5/7 Flyvelegemøde i Vittel (Fr.)  
4-5/7 Rally i Anjou (Fr.)  
9-11/7 Air Races og kunstflyvekonk. (Eng.)  
11-12/7 Rally Pescara (It.)  
18-19/7 Rally i Verona (It.)  
25-26/7 Mindefest for Bleriots kanalfl. (Fr.)  
August Tour de Suisse internat. (Schw.)  
8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)  
11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)  
26-27/9 Rally i Genes (It.)

### Svæveflyvning

- 30/5-7/6 Int. konk. „8 Jours d'Angers“  
5-19/7 Danmarks mesterskab (Vandel)  
19/7-2/8 Svæveflyveskole (Vandel)  
Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

5. 4. Vårkonkurrence, fritflyvende.  
19. 4. Vårkonkurrence, linestyrede.  
3. 5. DM, fritflyvende modeller.  
10/5 Windypokalen (København)  
16-18/5 Nord. linestyriingskonk. (Ålborg)  
28/6-4/7 Sommerlejr.  
22-23/8 VM i A2 (Belgien)  
23. 8. DM, linestyrede modeller.  
6. 9. Nordisk landskamp.  
20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.  
26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).  
4. 10. Høstkonkurrence, linestyrede.  
11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)  
31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

### Danske Flyvere's generalforsamling

Under ledelse af landsræssagfører Berge Moltke-Leth afholdt foreningen Danske Flyvere sin ordinære generalforsamling tirsdag den 24. februar.

Under beretningen meddelte den fungerende formand, direktør August Jensen, at foreningen ved udgangen af 1958 talte 473 ordinære medlemmer, 31 ekstraordinære medlemmer og 2 æresmedlemmer, ialt 515 medlemmer. Der var i årets løb tilgået 23 nye medlemmer. Det blev meddelt, at foreningens protektor, Hans Majestet Kongen på sin 60-årige fødselsdag ville få overrakt et maleri af majestæten i flyvergeneralsuniform, udført af tegneren Otto Christensen. Beløbet, som maleriet kostede, var indsamlet blandt foreningens medlemmer.

Efter beretningen blev der givet decharge for regnskabet.

Danske Flyvere's fond var vokset til kr. 175.000,00. I årets løb var der tilgået ialt kr. 9.820, 00 og deraf var de 9.000 kr. en gave fra direktør Knud Lybbye's dødsbo i henhold til testamente. Det blev endvidere meddelt, at fondet nylig havde modtaget en gave fra Kongelig Dansk Aeroklub på kr. 4.157,50. Beløbet var 1/4 af nettooverskuddet fra den midnatsforestilling i Saga-teatret, som KDA havde arrangeret i anledning af sin 50-års fødselsdag. De andre to trediedele var delt lige- ligt mellem Pressens Luftfartsmedarbejderes Hjælpefond og KDA's legat for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterladte. Som generalløjtnant Førslevs efterfølger til formandshvervet valgtes enstemmigt generalmajor H. J. Pagh. Kasserer, tobakshandler Rud. Olsen, genvalgte, og som nye bestyrelsesmedlemmer valgtes luftfartsinspektør L. M. S. Jacobsen, og kaptajn E. L. F. Simonsen. Statsautoriseret revisor Ivar H. Iversen genvalgte, og luftfartsinspektør Arvid Hansen nyvalgte til revisorer.

Bestyrelsen består herefter af følgende: Generalmajor H. J. Pagh, formand, direktør August Jensen, generalsekretær, tobakshandler Rud. Olsen, kasserer, kaptajn B. E. Amled, luftfartsinspektør L. M. S. Jacobsen, oberstløjtnant K. Jørgensen, kaptajn E. L. F. Simonsen, kaptajn G. M. Wegner og underdirektør Max Westphall. Revisorer: statsaut. revisor Ivar H. Iversen og luftfartsinspektør Arvid Hansen.

### To Shell-film med dansk tale

A/S Dansk Shell præsenterede for nylig to nye farvefilm fra sit film-bibliotek. De har begge tidligere været vist i KDA med engelsk tale, men er nu forsynet med dansk.

Den ene er „De eller vi“, den fantastiske insektfilm, der bl.a. viser store græshoppesværme, som bekæmpes fra luften, og den anden er „Skyernes sang“, der behandler det internationale luftfartssamarbejde, og viser glimt af trafikflyvningen fra alle egne af jorden. Den gør det på udmærket illustrerende måde, men så hurtigt går udviklingen inden for trafikflyvningen, at den hvad angår anvendte flyvemaskinetyper og tekniske hjælpemidler meget hurtigt kommer til at virke forældet.

Begge films udlånes gratis af Shell.

### 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 følgende måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

### EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.  
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre pr. mnd.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





**DUNLOP**

**er skabt med henblik på fremtiden  
- og opfylder derfor fuldt ud dagens krav**





**Flyv med *SAS*** .....   
**på de danske  
indenrigsruter**

.....

Benyt Dem af SAS familierabat, der betyder,  
at et ægtepar rejser mellem København  
og Tirstrup eller Rønne for kr. 135,— t/r. og  
mellem København og Aalborg  
for kr. 162,— t/r.

— Hurtigst — behageligst — billigt med SAS.

mellem KØBENHAVN og  
AALBORG  
TIRSTRUP  
RØNNE

..... 

**Rejs bedre  
skift til fly  
sig *SAS***

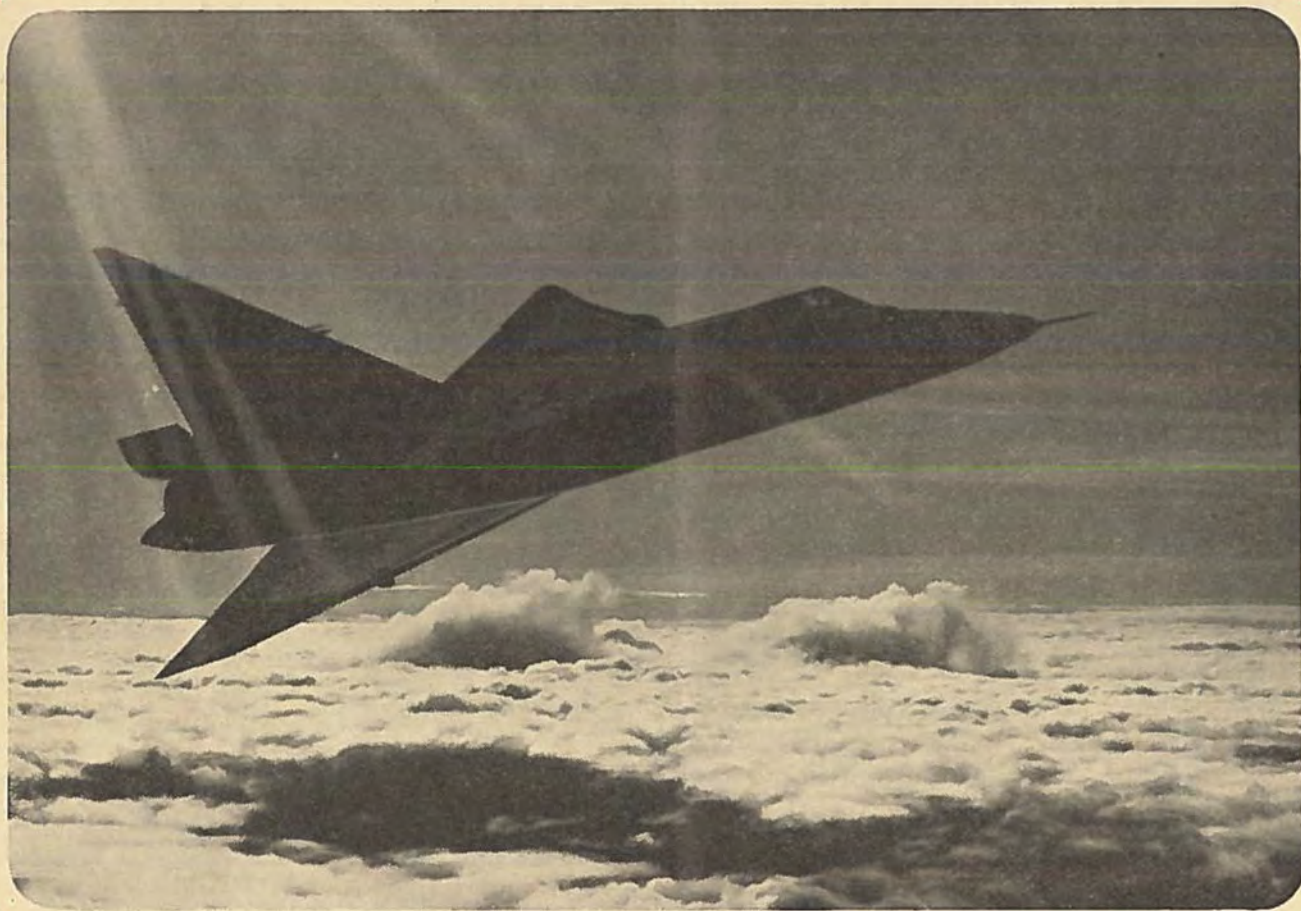




# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRANSPORTFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Også militær jetflyvning har sin poeti, som dette stemningsbillede af en Convair F-102 A Delta Dagger over skyerne viser.

PRIS 1 KRONE

5

## INDHOLD:

Caravelle sættes i drift \* Fjernkendingsskolen \* Automatisk landing  
\* Med FLYV i Vertol 44.

SÅ STARTER FLYVELOTTERIET!



# *Jet Provost*

*Standardtræneren  
for begyndere og  
viderekomne i Royal  
Air Force udstyret  
med Armstrong  
Siddeley Viper.*



**HUNTING AIRCRAFT LIMITED**

*Et Hunting Group selskab.*  
LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND samt 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

Repræsenteret i Danmark af Northern Trading Co., H. C. Andersens Boulevard 20, København V.



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 5

Maj 1959

32. årgang

## Hjælp til selvhjælp

**M**ENS man i de fleste andre lande udnytter flyvesportens værdi ved gennem store statsbidrag at lade mange flere få lejlighed til at dyrke disse flyvegrene, og mens man f.eks. i Sverige ved siden af statsbidraget giver tilladelse til et kæmpelotteri, så er **FLYVELOTTERIET** den danske flyvesports eneste mulighed for at skaffe større midler til klubbernes og centralvirksomhedens mangesidede arbejde.

Muligheden for at skabe en stor indtægt ved afholdelsen af et kæmpeflyvestævne, der samtidig er en positiv propaganda for flyvningen, har desværre på ny måttet opgives, da vi ikke kan få tilladelse til at anvende en egnet flyveplads.

Det er et stort arbejde at sælge lodsedler, og den bedste salgstid falder sammen med den bedste årstid for flyvningen. Derfor mener aeroklubben at vi ikke kan klare denne store opgave år efter år, uden at sælgerne bliver trætte.

Ligesom tilfældet var i Ellehammeråret har vi i aeroklubbens jubilæumsår fået tilladelse til at afholde et større lotteri end normalt, nemlig denne gang en kvart million lodsedler. Til gengæld kan vi ikke forvente at få et lotteri i 1960.

Vi skal med andre ord strænge os ekstra an for at sikre de for aeroklubben livsnødvendige penge til brug i de kommende to år. Til gengæld kan vi – hvis det lykkes at sælge ud – få bedre tid til mere direkte flyvemæssige opgaver.

Arbejdet med at sælge et stort lotteri på ét år er ganske givet betydeligt mindre end det samlede arbejde på to års mindre lotterier.

Det større lotteris mere lokkende gevinstsamling gør også salget lettere, men vi kommer ikke uden om, at det kræver en kæmpeindsats af hvert eneste medlem under KDA at få afsat samtlige 250.000 lodsedler og derved få mulighederne udnyttet til det yderste.

Lad os tage fat straks med fuld energi!

## Caravelle'n sættes i drift

Midt i maj går SAS ind i jetalderen



En af de franske prototyper i SAS-bemaling. SAS brugte den til træning, indtil den første skandinaviske indregistrerede blev leveret den 13. april.

**F**REDAG den 15. maj bliver en stor dag i skandinavisk trafikflyvnings historie, for den dag sættes de første Sud-Aviation Caravelle ind på SAS-ruterne.

SAS foretager hermed et stort og dristigt spring i udviklingen: fra stempelmotorerne hopper man direkte over i de rene jettyper uden som mange andre luftfartselskaber at have fået erfaringer i form af turbinemotordrevne typer med propeller.

Yderligere foretager SAS i modsætning til tidligere, hvor man har holdt sig til gennemprøvede typer, det vovestykke at være først – sammen med Air France – til at sætte en så ny og revolutionerende type i drift.

Når vi siger vovestykke, er det fordi alle nye flyvemaskiner viser sig at have børnesygdomme i større eller mindre grad, og det er naturligvis altid det sikreste at lade konkurrenterne tage sig af dem først og så bagefter få eksemplarer, hvor de er rettet.

Men der ligger en stor reklameværdi i at være først med hypermoderne udstyr, og man må afveje denne salgsmæssige og prestigemæssige fordel mod risikoen for tilbageslag.

Løvrigt er der naturligvis gjort alt muligt for at mindske børnesygdommene til et minimum. Der er fløjet med prototyperne i

næsten fire år, når Caravelle'n nu sættes i drift, og de har tilsammen fløjet i over 2200 timer, ligesom Rolls-Royce Avon motorerne jo er særdeles gennemprøvede med ialt over 1½ million flyvetimer bag sig. De er foreløbig godkendt til at gå 1.000 timer mellem hovedeftersynene.

Når man sammenligner med de tidligere stempelmotordrevne trafikflyvemaskiner, synes indsættelsen af de jetdrevne typer i det sidste halve årstid at være forløbet forholdsvis smertefrit, netop som følge af de overordentlig grundige prøver, der nutildags går forud, og der er god grund til at antage, at det går lige så godt med Caravelle.

### På ruter til 24 byer i 17 lande

Det er god luftfartspraksis at påvise, hvor mange byer i hvor mange lande man flyver til, og i indeværende sommerprogram øger SAS sin indsats til ialt 85 byer i 42 lande, f.eks. er Montreal for nylig kommet med i rutenettet.

Det er meningen, at Caravelle-flåden skal betjene 24 byer i 17 lande i Europa og det mellemste Østen, og dette program begynder man altså på den 15. maj. Når det er i fuldt sving, hævder SAS at flyve med jetdrevne fly til flere byer i verden end noget andet



luftfartselskab. Dette er vel nok en følge af, at mens de store selskaber, der i vinter gik ind i »jetalderen«, gjorde dette på langruter, så er Caravelle'n jo en mellemdistancetype.

De byer, som SAS i sommer får jet-forbindelse mellem, er i Europa: København, Stockholm, Helsinki, Düsseldorf, Stuttgart, München, Wien, Prag, Budapest, Geneve, Milano, Rom, Athen og Istanbul, og i det mellemste Østen og Afrika: Ankara, Beirut, Damascus, Bagdad, Basra, Teheran, Abadan, Kuwait, Cairo og Khartum.

Af disse er Kuwait en ny by på SAS-nettet (andre byer i sommer er Palma på Mallorca og Turku (Åbo) i Finland).

SAS har som bekendt bestilt 16 Caravelle, hvoraf 4 skal anvendes af Swissair. De første 6 til SAS selv skal leveres i indeværende år. De indregistreres og får navne som følger:

LN-KLH Finn Viking  
LN-KLI Einar Viking  
OY-KRA Vagn Viking  
OY-KRB Orm Viking  
SE-DAA Eskil Viking  
SE-DAB Ingemar Viking.

Heraf blev Finn Viking leveret 13. april, endnu en følger ca. 1. maj, to til sommer og to til efteråret.

De første ruter, de indsættes på, er de forskellige ruter med varierende mellemlandingssteder til det mellemste Østen. Enkelte byer kommer dog først med til juli, når man har fået leveret flere, f.eks. Helsinki, Geneve, Milano og Rom.

## Hvad betyder det i tidsbesparelse?

Ved en flyvevægt af 36.3 tons har Caravelle i 9 km højde en anbefalet rejsehastighed på 750 km/t, unægtelig et betydeligt spring fremad i forhold til de nu anvendte stempelmotordrevne typer (DC-7C f.eks. 557 km/t, Convair 440: 465 km/t).

Men der bruges tid til landing, modvind, korsel på jorden o.s.v., og alt dette er naturligvis særligt mærkbart på kortere ruter og ruter med mange mellemlandinger, hvorfor den fartplanmæssige rejsetid ikke afkortes

slet så voldsomt, som man måske skulle vente. SAS siger, at rejsetiden som gennemsnit forkortes med mere end en trediedel.

Nogle konkrete eksempler belyser, hvad man sparer på ruter fra København:

Således kan man til Stockholm starte kl 2125 enten med en DC-6B og være fremme 2300 efter 95 min flyvetid eller med Caravelle og være fremme 2235 efter 70 min. Man har altså sparet 25 min eller 26 %.

Til Helsinki tager det 2 timer 35 min med DC-6, men 1 time 40 med Caravelle. Der spares 55 minutter eller godt 35 %.

Skal man til Rom, kan man afrejse kl 1350 enten med DC-7C om torsdagen eller fra juli med Caravelle om lørdagen. Begge har to mellemlandinger, DC-7C i Hamburg (45 min) og Zürich (50 min) og Caravelle i Düsseldorf (30 min) og i Geneve (50 min). DC-7C'en ankommer til Rom kl 2010, mens Caravelle er der 1915. D.v.s. DC-7C bruger ialt 6 t 20 min, Caravelle 5 t 25 min. Der spares 65 min ved at flyve jet, altså ca 10 %.

Ser man bort fra opholdene i de to luft- havne, som for DC-7C ialt er 95 min og for Caravelle 80 min, er rejsetiden hhv. 4 t 45 min og 4 t 05 min, besparelse altså kun 40 min eller 8½ %.

Skal man til Teheran, tager det med DC-6B indtil midten af juli 19 timer med 5 mellemlandinger, men derefter 14 t 15 m med Caravelle med 6 mellemlandinger. Besparelse 4 timer 45 min eller 25 %.

## Træning og prøveflyvninger

Træningen af besætningerne på Caravelle begynde først i marts under lock-out'en, først med danske og norske piloter, efter konflikten også med de svenske. Til træningsprogrammet havde man lånt en fransk Caravelle. Der flyves med tre mand i førerrummet.

De kortere flyvetider på de enkelte strækninger giver anledning til problemer mht. serveringen, selv om man specielt har måttet indrette herefter.

Allerede når dette nummer udkommer, vil man begynde at kunne mærke den propa-

ganga, SAS naturligvis udfolder omkring sin indtræden i jetalderen.

Således foretages der demonstrationsflyvninger på de forskellige ruter, og efter planen skulle en sådan have fundet sted søndag den 26. april på ruten København-Düsseldorf-Wien-Athen-Beirut.

Som de fleste andre trafiktyper udvikler Caravelle sig også stadig, så tidligere offentliggjorde data er ikke helt korrekte.

De nyeste SAS-tal, der dog endnu betegnes som foreløbige, ser således ud:

**Data:** Spændvidde 34.3 m, længde 32.0 m, højde 8.7 m, planareal 146.7 m<sup>2</sup>. — Største nyttelast 8300 kg, største volumetrisk begrænsede nyttelast 7700 kg. Normalt passagertal: 70.

**Præstationer:** Startbanelængde ved fuld- vægt ved havoverfladen: 1800 m, normal rejsefart i 9 km højde 750 km/t (forbrug 3200 liter/time), tophøjde på en motor: 5.100 m. Rækkevidde i stille luft ved økonomisk rejsehastighed uden reserver 4500 km, med normale reserver 3300 km, største rækkevidde med normale reserver og fuld passagerlast: 2100 km. Banelængde ved største landingsvægt ved havoverfladen: 1860 m. Stallingsfart 175 km/t.

Fuldvægten har dog andre steder været angivet til både 44 og 45 t, så typen har stadig udviklingsmuligheder, også med de stærkere motorer (RA 30 og RA 50), der senere kan anvendes.

## Caravelle på Air France ruterne

Madame de Gaulle døbte den første af Air France's Caraveller „Lorraine“ den 24. marts. Air France sætter typen på Paris-Istanbul-ruten den 12. maj og på ruten til London og Nice i juni.

★

## SAS-konfliktens løsning

Allerede inden vort sidste nummer med lederen om SAS-konflikten udkom, var den — heldigvis — blevet foreløbet ved konflik- tens ophør.

Ved forhandlinger den 23. og 24. marts med den svenske besætningsforening lykkedes det at nå til enighed om, at kvotaspørgsmålet skulle afgøres ved voldgift inden 1. maj. Løsspørgsmålet blev løst på samme vilkår, som SAS allerede var nået til enighed med de danske og norske besætningsforeninger om, og hvorefter der gives et tillæg på 13 % for flyvning med DC-8. I forvejen ligger maximallønningerne på ca. 55.000 kr.

Efter konfliktens ophør tog SAS straks fat på at gøre trafikken normal igen, og i løbet af en ugestid var dette gennemført.

Besætningskonflikten i SAS er ikke et isoleret fænomen. Lignende konflikter har der det sidste årstid været adskillige af, ikke mindst i USA, hvor besætningerne har stillet meget store krav ved overgangen til jettrafik, og også fået gennemført en del af dem.

★

## Douglas DC-8 til København

Douglas DC-8 er nu så vidt fremme med prøveflyvningerne, der udføres med en hel række flyvemaskiner, at typen nu skal demonstreres i Europa.

Det sker antagelig i forbindelse med Paris-Salon'en i juni, og ved samme lejlighed ventes denne verdens største jet-trafikflyvemaskinen på besøg i Kastrup.



Det europæiske SAS-rutenet i sommeren 1959. De tykkere optrukne ruter vil efterhånden blive beflyget med SE-210 Caravelle. Som man ser, er det først og fremmest rutenettet til det mellemste Østen, der får disse moderne luftlinere i denne omgang.



Med **FLYV** på

# FORSVARETS FJERNKENDINGS- SKOLE



Ved hjælp af modeller, lysbilleder m.m. undervises i flykending på et af skolens kursus, her medlemmer af Kvindeligt Flyvekorps.

**F**ORSVARETS Fjernkendingsskole kunne den 1. april i år fejre 10-årsjubileum, og det var en passende anledning for os til at aflægge den et besøg. Imidlertid har der været drevet fjernkending, ikke mindst inden for søværnet, i mange år. Men først under den anden verdenskrig blev det klart, hvor vigtigt det er at kunne skelne ven fra fjende, og så blev det for alvor sat i system.

Efter krigen oprettedes fjernkendingsskolen i 1947 som søværnsinstitution, men det blev snart klart, at skolen også havde interesse for de øvrige værn, især for flyvevåbnet. I praksis kom skolen derfor til at fungere for alle interesserede parter, selv om den endnu ikke er lovfæstet som sådan. Et i 1950 nedsat udvalg med repræsentanter for de tre værn afgav i oktober 1951 betænkning om en sådan fælles fjernkendingsskole, men videre er man ikke kommet med formaliteterne, og skolen henhører stadig under søværnet.

Den har til huse på flådestation København på Holmen i den i 1896 byggede røde bygning, der indtil besættelsen husede flådens enestående modelsamling, som nu mangler et rigtigt hjem, for huset blev ombygget under besættelsen og indrettet i 1948-49 direkte til fjernkendingsskolen.

Skolens chef er kommandørkaptajn R. Steen Steensen, som tillige er leder af skibskendingsafdelingen. Næstkommanderende er flyverløjtnant I (R) J. Lindgård Christensen, som leder flykendingsafdelingen. Af øvrigt personel skal nævnes den civilansatte instruktør W. H. Poulsen, der både har en enorm hukommelse for utallige skibe og fly og samtidig har den lige så nødvendige evne til at give denne viden fra sig på effektiv og interessant vis. Assistent J.-R. Lund leder skolens filmsafdeling.

Flykendingsafdelingens arbejde består i at afholde kursus i flykending, først og fremmest for instruktører, og af disse er der hidtil uddannet ca. 300. Endvidere skal den hjælpe de i flykending uddannede med at opretholde deres træning, og endelig skal den – hvad der ikke er mindst vigtigt – fremstille undervisningsmateriale til disse formål.

## To træningsprogrammer

Selv om skolen naturligvis følger udviklingen af flytyper med stor omhu og har et omfangsrigt materiale med oplysninger om alle mulige typer, så må man naturligvis begrænse undervisning til et nødvendigt antal af disse – ellers kan folk simpelthen ikke overkomme at lære dem.

Man har derfor to træningsprogrammer: et mere omfattende med ca. 120 typer til brug for flybesætninger o. lign. og et begrænset program på knap det halve antal fortrinsvis til brug for folk, der ser typerne fra jorden.

Sidstnævnte program er koncentreret på to flytræningskort i postkortformat, et med 45 flytyper og et andet med 9 helikoptertyper. Nærmere detaljer findes på 10 træningsflytavl.

Det store program findes på en træningsliste med tilhørende 16 tavler.

Desuden har man fremstillet typesæt med et blad for hver type med et eller flere billeder, treplanssilhuetter, historie og beskrivelse samt data.

## Koen brøler muh!

Det er ikke mindst for luftmeldekorpsen, at skolen holder kursus, og foruden 4 årlige kursus for uddannelse af instruktører (varighed 5 uger) holdes der f.eks. sommerkursus for luftmeldekorpsen enten til almindelig opfriskning af kundskaberne eller til uddannelse til hjælpeinstruktør. Man har for resten også måttet lægge nogle af disse kursus til vintertiden a.h.t. landmændene. De varer en uge.

Inden man tager fat på at lære eleverne at skelne de enkelte typer fra hinanden, må de lære faget fra grunden, altså betegnelserne på de enkelte dele på et fly, de særlige hovedtræk man skal mærke sig o.s.v. Også rækkefølgen er vigtig; man foretrækker: Krop, bæreplan, motorer, understel, hale, og husker rækkefølgen af forbogstaverne KB MUH (»Koen brøler muh«).

Når man så skal til at lære de enkelte typer, må de gennemgås en for en, og det er begrænset, hvor meget man kan »fordøje« ad gangen. Til støtte ved undervisningen bruges lysbilleder eller billedbånd, og der anvendes således standardopgaver med 30 billeder, som man først får 4-5 sekunder til at studere hvert i; men senere når man er mere trænet, skal det kunne klares med ét sekund pr. billede.

Foruden billeder bruges modeller, og fjernkendingsskolen har derfor en omfattende modelsamling, dels i undervisningslokalet, dels nydeligt udstillet i vitriner.

Modellerne er både støbte modeller, som man selv lader fremstille (og som man også hjælper andre lande med), samt træmodeller og endelig bruges også de gængse plastikmodeller, når disse er nøjagtige nok, hvad mange af dem er. De støbte modeller er ens-

farvede grå eller sorte til brug som silhuetter, men der findes også nydeligt malede modeller, så man rigtigt kan se, hvordan de er kamufleret og nationalitetsmærket etc.

Undervisningen støttes også med filmsforevisninger i skolens egen biograf, og man har således en god samling af forevisningsapparater til film, lysbilleder og billedbånd samt almindelige billeder i episkop. Også båndoptager bruges i undervisningen, for udtalen af de mange udenlandske typer er også et problem, og der må ikke ske misforståelse af denne grund ved telefoniske meldinger.

Undervisningen kan yderligere gøres interessant ved flykendingslegetøj: firkort, puslespil o. lign.

## Instruktøruddannelsen

Uddannelsen af instruktører er særlig vigtig, og der er til dette formål udarbejdet en særlig håndbog for flykendingsinstruktører, ligesom han også får en slags scrapbog, hvori han kan supplere samlingen af oplysninger om de enkelte typer selv.

Minimum standard for instruktører er baseret på træningslisten, og en pilot eller besætningsmedlem regnes for kvalificeret flykender, når han er i stand til at kende mindst 60 % af alle træningslistens fly under visning af lysbilleder i glimt af 1/10 eller 1/25 sekunds varighed.

For at opretholde træningen af instruktører, luftmeldefolk, operativt personel i flyvertaktisk kommando og søværnet o.s.v. udsendes månedlige opgaver, og ved samme lejlighed kan man også tilsende dem supplerende oplysninger i dette under stadig udvikling værende emne.

## Eget trykkeri

Fjernkendingsskolen fremstiller selv sit undervisningsmateriel på et lille trykkeri, hvis årlige oplagstal af undervisningsblade skrives med syvcifret tal.

Foruden det omtalte mere normale undervisningsmateriel har skolen også fremstillet specialmateriel, som f.eks. en stor flyplakat for Grønland med de typer, man normalt ser deroppe, og materiel til vore styrker i Gazaområdet med oplysninger om den brogede samling typer, der flyves med i det mellemste Østen.

Man vil derfor forstå, at skolen udfører et omfattende arbejde, for i det foregående har vi jo kun befattet os med flykending, mens der også arbejdes med skibskending og i mindre omfang med panserkending.



# HVORFOR



# VALGTE ARGOSY



I de Forenede Stater transporteres mere luftfragt end i resten af hele den øvrige verden — så derfor er det ikke så underligt, at luftfartsselskaberne i USA er meget nøjeregnende med hensyn til omkostningerne.

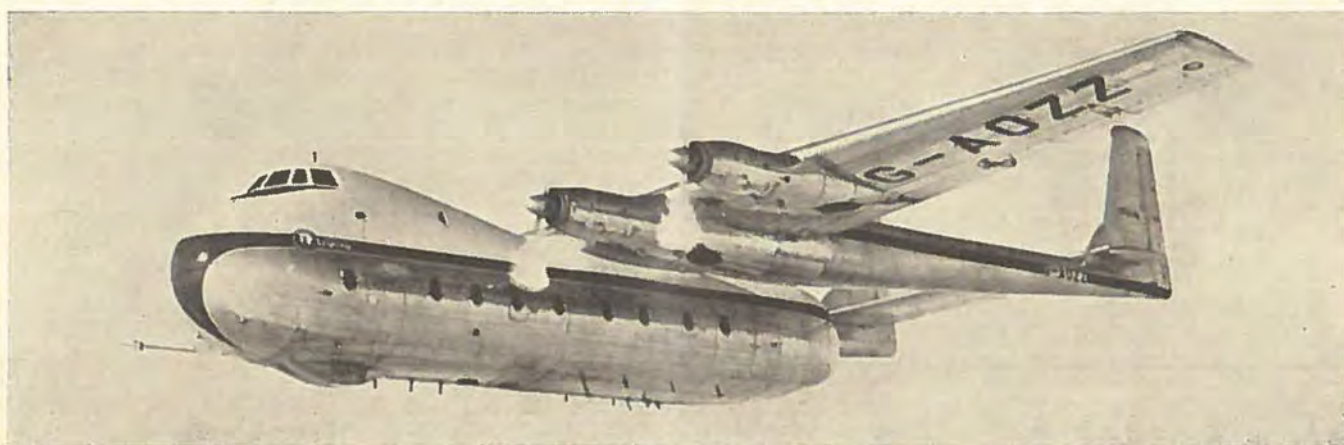
Dette er en af grundene til, at Riddle Airways har bestilt en Armstrong Whitworth 650 Argosy. Dette betydningsfulde gennembrud på dollar-markedet er en hyldest til økonomien ved dette nye britiske luftfartøj — verdens første tryktætte propelturbinedrevne fragtbuss.

Præsidenten for Riddle Airways, Mr. Georg L. Giles, siger: »Foruden dets lave direkte driftsudgifter, vil Argosy'en have fordel af de indirekte udgifter, takket være ringe betjeningsomkostninger . . . . A. W. 650 er det første luftfartøj, som er konstrueret og bygget med dette formål for øje. Ved en ringe ændring af organisationen vil Argosy's muligheder for hurtig omladning spare os for mindst 20% alene i udgifter til hjælpemandskab.«

*Armstrong Whitworth Argosy byder på billigere fragtrater, fordi:*

1. Den er 30% billigere i drift end Riddle's nuværende tomotorede fragtmaskiner.
2. Luftfartøjets raffinerede lastnings- og losningssystemer i forbindelse med døre i begge ender af kroppen og i hele dennes bredde muliggør en hurtig omladning af fragten og hjælper med til at reducere de indirekte udgifter til et minimum.
3. Argosy'en er yderst nem at have med at gøre — den er konstrueret således, at alt er let tilgængeligt — og den kan benytte almindelige landingsbaner.
4. En omfattende service organisation med lagre af de vigtigste reservedele er allerede oprettet de fleste steder i verden.
5. I de Forenede Stater er det muligt at gennemføre en trafik fra kyst til kyst indenfor 24 timer med kun een mellemlanding — eller med indtil fire.

**Argosy'en bringer omkostningerne ved luftfragt ned på jorden.**



*Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1. København K.*



# FLYVELOTTERI- AVISEN

Nr. 1

MAJ

1959

## Den nye avis

Flyvelotteri-avisen henvender sig ikke blot til alle flyveklubberne, men også til alle andre organisationer o.l. samt til hver eneste enkeltperson, som hjælper til med at sælge FLYVELOTTERIETS lodsedler. Det er hensigten at lade avisen udkomme hver 14. dag i den periode, som FLYVELOTTERIET varer. Ganske vist bliver den ikke trykt hver gang, idet de to numre, som udkommer 15. maj og 15. juni, bliver duplikerede meddelelser. Hovedsagen er imidlertid, at vi i hele salgsperioden holder kontakt med de flest mulige af vore mange hjælpere for at orientere dem om salgets forløb m.m.

Vi får jo ikke noget lotteri til næste år. Det bliver et »hvileår«. Derfor gælder det denne gang om at lægge alle kræfter i for at samtlige 250.000 lodsedler kan blive solgt.

KDA's FLYVELOTTERI.

## Så begynder vi igen

Vi har fået »en hjælp til selvhjælp«. Justitsministeren har givet os tilladelse til at måtte sælge 250.000 lodsedler à 1 kr. til fordel for flyvesporten i Danmark, og nu skal vi vise, at vi også kan sælge dem alle sammen. Det skaber nemlig respekt om hele vort arbejde for flyvningens fremme.

På nærværende tidspunkt kan vi allerede sige så meget, at der synes at være en overordentlig stor interesse hos de fleste af klubberne for at ville gøre en meget stor indsats, og det er naturligvis blevet hilst med glæde. Flyvelotteriet er jo ikke noget enkeltmands-job, men i aller højeste grad et job, som samtlige tre tusinde medlemmer skal være med til. Her — som ved så mange andre lejligheder — skal »løftes i flok« for at få opgaven løst. Men det tror jeg også, vi alle sammen er klar over — og villige til.

Godt salg alle sammen!

J.F.



I jubilæumsåret er der også en bil som andanpræmie, nemlig den store Gogomobil T 700 — eller køb hvad De vil for 13.000 kr.

## Læg kræfterne i fra begyndelsen

Selv om hele salgsperioden strækker sig over 8 uger, så lad være med at ræsonere at der er tid nok. For det er et skidt princip. Nej — det, der skal gøres, er at tage fat lige fra den aller første dag, salget må begynde, nemlig den 1. maj. Og lad være med at begynde i det små. Gør hellere det modsatte: slå salgsapparatet stort op lige med det samme. Den slags er der slagkraft i. Det er noget, der imponerer — og virker med til at skabe publicity omkring salget af lodsedlerne.

Det hele kommer også til at gå meget lettere, når man tager den tunge ende først.

Altså — fuld kraft lige fra starten.

## Det er de sidste lodsedler, der tæller!

Husk på, at alle 250.000 lodsedler skal sælges. Udgifterne er nemlig lige store, hvad enten der sælges få eller mange. Men det samme kan ikke siges om indtægterne. Når først der er solgt så mange lodsedler, at udgifterne er blevet dækket, så gælder det om at blive ved, således at der også kan komme et klækkeligt overskud ud af salgsarbejdet.

Det er derfor ikke ukorrekt at sige, at det er de sidste lodsedler, som skaber overskuddet, og det er ved fordelingen af dette især af vital betydning for de tre råds arbejde, at vi har solgt helt ud.

## Gevinsterne

Vi har gjort alt for at skaffe de bedst mulige gevinster og tror også det er lykkedes. Her er nogle af dem: Som hovedgevinst er der valget mellem én af de følgende fire biler: OPEL REKORD, SIMCA ELYSÉE, VOLVO P 544 eller VAUXHALL VICTOR, og hvis køberne ikke er tilfredse hermed, kan vi i stedet tilbyde »Køb hvad De vil for 19.000 kr.«. Blandt de andre gevinster er den nye store GOGOMOBIL T 700 eller »Køb hvad De vil for 13.000 kr.«. Og så er der »4 Ruhe 17« fjernsyn med FM samt 16 flyverejser med SAS til Paris, Bruxelles, Oslo, Stockholm, Ålborg, Århus og Rønne.

Den samlede gevinstværdi er på over 50.000 kr.

## Hvordan skal salgsarbejdet lægges an?

Ja, det kan gøres på mange måder. Det nemmeste ville unægtelig være, at samtlige ca. tre tusinde af vore medlemmer hver havde fire eller fem gode venner, som ville hjælpe til, og disse ca. femten tusinde personer hver ville aftage en femten, tyve lodsedler. Så ville der være udsolgt i en fart!

Så let går det næppe. Men prøv alligevel systemet inden for Deres egen kreds.

Der er imidlertid mange andre metoder. En af dem er at prøve på at sælge lodsedlerne udenfor de større byer. Tag nogle stykker sammen på cycle, pr. bil eller med tog ud i omegnen og sælg lodsedlerne i stationsbyerne, landsbyerne og på de enkelte gårde. Det vil ikke vare længe, inden De gør den erfaring, at der virkelig kan sælges mange lodsedler på denne måde.

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 endelig på, at lodsedlerne ikke ligger og driver ude omkring. Salgscentralerne må passes, men de skal nok give bonus.

Erfaringen har vist, at den bedste salgsmetode er at få fat i en bil, dekorere den med flyvelotteriets plakater m.m., være nogle stykker i vognen — og så køre rundt i by og på land. Det kan nemt give et salg på mindst 5-600 lodsedler om dagen.



## Plakater op overalt

Mangler De plakater, så sæt Dem snarest muligt i forbindelse med flyvelotteriets kontor. Reklamen betyder så uhyre meget. Brug hellere een plakat for meget end een for lidt. Det samme gælder de skiltestrimler, der er blevet fremstillet med ordet FLYVELOTTERIET trykt med sort på gult papir. Hvis første oplag bliver brugt op, så trykker vi nogle flere.

Der skal reklame til, og det besørger plakaterne og strimlerne.

Få alle medlemmer til at forsyne deres person- og varebiler med strimlerne i hele salgsperioden. Det vil slå FLYVELOTTERIET fast i publikums bevidsthed.

## Hvad siger justitsministeriet?

Justitsministeriet siger:

- at omkostningerne ved bortlodningen, bortset fra udgifterne til indkøb af gevinster, ikke må overstige 25.000 kr.,
- at lodsedlerne kun sælges til den pålydende værdi, d.v.s. 1 kr. pr. stk.,
- at der ikke må indrykkes bekendtgørelse om bortlodningen i dagblade, bortset fra meddelelser om bortlodningens resultat,
- 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 anvendes børn under 13 år,
- at salg af lodsedler ved henvendelse i husene 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 politikredse landet over har fået underretning direkte fra KDA om flyvelotteriets afholdelse, samt at KDA står for salget af samtlige lodsedler.

Flyvelotteriets flotte hovedgevinst: Væg en af disse biler — eller køb hvad De ellers vil for 19.000 kr.



Opel Rekord



Vauxhall Victor



Simca Elysee



Volvo P 544



## NY BJERG- SVÆVEFLYVESKOLE I TYSKLAND

ET af Vejle Svæveflyveklub's medlemmer har i fjor oplevet indvielsen af en alpe-svæveflyveskole i et terræn, der overgår alt, hvad man hidtil har set i Tyskland. Man har bl. andet flere gange fløjet guld C-højder.

En af tysk motorløs flyvnings pioner, den 51 år unge rekordflyver *Ernst Jachtmann*, som før drev en svæveflyveskole på flyvepladsen Riem ved München, har med en fantastisk idealisme og under opbydelse af enorme fysiske og økonomiske anstrengelser og personlige afsavn gjort det muligt at udnytte et terræn, som ikke har været tilgængeligt på gr. af mangel på start- og landingsplads.

Forhistorien er den: Ernst Jachtmann var allerede for tre år siden klar over, at han ikke kunne vedblive at være i München på grund af den store stigning i trafikflyvningen på pladsen. Derfor var han allerede den gang på udkig efter noget andet. Ved en flyvning med Garmisch-Partenkirchen som startsted kom han tilfældigvis til at overflyve egnen omkring Oberammergau og fik der meget kraftig opvind. Da han begyndte at flyve rundt for at udforske opvindfeltet, fandt han, at det var ualmindelig udbredt. Kort efter landingen i Garmisch tog han sin vogn og kørte til Oberammergau, hvor han begyndte at studere terrænet. Snart kunne befolkningen træffe på ham der meget hyppigt, bevåbnet med en kikkert og klatrende rundt i bjergene for at observere rovfuglenes flugt og vejrforholdene. Han kom til det resultat, at her skulle det være!

Men hvad med start og landing? Den eneste mulighed var en stor eng, der strækker sig ca. 1,5 km i E-W-retning i dalen mellem Unter- og Oberammergau. Da han første gang tog engen i øjesyn, forefandt han den ufremkommelig, ja nærmest bundløs, og gennemtrukket af tilgroede afvandsgrøfter. Men det var ikke den værste hindring! Det viste sig nemlig, at engen tilhørte 80 (firs) forskellige mennesker, der hver besad et lille stykke, og som næsten alle var i besiddelse af bjergboernes antipati mod forandringer og især mod dette nymodens flyveri. Efter langvarige forhandlinger og med sognerådets hjælp lykkedes

det at afslutte 80 stk. lejekontrakter på 15 år!

Nu begyndte et sandt Sisyphe-arbejde, som kun kunne lykkes for et menneske med en så stærk tro på målet, som Jachtmann havde det. Der foresvævede ham noget i retning af, at flyvepladsen, når den blev fuldført, skulle stå åben for flyveglad ungdom af alle nationer, der her i fredelig kæmpetrid ville måle deres kræfter i den skønne leg med de store glidende fugle.

Jachtmann og to uforfærdede medarbejdere fattede hakke og spade og begyndte at grave grøfter. De fleste, der så dette arbejde, smilede enten medlidende eller forlod hovedrystende pladsen, overbevist om, at det aldrig ville lykkes at få sumpen blot nogenlunde tørlagt. Det viste sig også umuligt! Men på dette tidspunkt, hvor enhver havde givet op, fortsatte Jachtmann med uformindsket energi at fuldføre sine planer.

Han afventede vinterens komme, og da engen var frosset til, begyndte han ved hjælp af amerikanske lastvogne og chauffører, der velvilligt blev stillet til disposition af den stedlige kommandant, at køre slagger og sand på. Det ene læs efter det andet. På den måde lavede han en 5 meter bred og 50 m lang startbane. Med dette gik 2 år, før pladsen kunne anvendes.

Det er et imponerende stykke arbejde for den motorløse flyvnings udbredelse, der her er lagt for dagen, og resultatet er af en sådan art, at jeg vil anbefale enhver, der kommer i nærheden af Oberammergau, at aflægge Jachtmann et besøg. Flyvemulighederne er ganske fantastiske, således fik jeg på 6 flyvninger over 8 timer til trods for min relative uerfarenhed i termikken og komplette ukendskab til skrantflyvning.

Her er særlig gode betingelser for klubber til at afholde sommerlejre med eget plan og for på denne måde at opnå særdeles billige sølv- og guldbetingelser. Jachtmann er ualmindelig imødekommende overfor skandinaver, på grund af, at SAS for nogle år siden forærede ham en ny Kranich, efter at han mistede en ved et havari ved jorden på flyvepladsen München-Riem.

Summa summarum: Jeg har i hvert fald ikke været i Oberammergau for sidste gang!

G. W. S.

*Ernst Jachtmann  
etableret startbane  
på bundløs eng  
ved Oberammergau*

## Civilingeniør Per Kampmann død



Per Kampmann, der har spillet en afgørende rolle for dansk og skandinavisk trafikflyvning.

EFTER nogle måneders sygdom afgik civilingeniør *Per Kampmann* den 7. april ved døden, 67 år gammel.

Per Kampmann var et af de største navne i dansk industri, i første omgang gennem firmaet Kampsax's virksomhed rundt om i verden, men siden også ved tilknytning til en lang række af vore førende virksomheder.

Inden for flyvningen øvede Kampmann også en årelang betydningsfuld virksomhed og må betegnes som en af skaberne og en af de drivende kræfter i SAS.

I 1937 tiltrådte han som næstformand for Det Danske Luftfartselskabs bestyrelse, og siden 1940 var han DDL's formand. Han tilførte sidst i trediveerne DDL ny kapital, hvorved DDL kunne få nye flyvemaskiner og udvide sin virksomhed.

Efter krigen begyndte det nordiske samarbejde så småt i SAS, først på ruten over Atlanterhavet og siden også i Europa. Inden længe smeltede det hele sammen i SAS, som gav nordisk trafikflyvning en position og størrelse, som små lande hver for sig ikke havde kunnet magte. Hvordan SAS siden voksede op, blev pioner på polarruterne og nu i denne måned også går foran mange af sine konkurrenter ved at indsætte jetfly på de kortere ruter, er jo velbekendt.

Fra dansk side var Per Kampmann en af de ledende i det vanskelige arbejde med at skabe SAS og få den rette form over det. Han havde den idealistiske tro på dette hidtil mest strålende eksempel på praktisk skandinavisme, og han havde ingeniørens og industrilederens saglige overblik over mulighederne og gennemførte dem med energi og diplomati.

Per Kampmann var derfor også selvskrevet til at modtage KDA's ærespokal, og han var den anden, som bestyrelsen valgte til denne hædersbevisning, idet den i 1950 blev overrakt ham for hans indsats ved skabelsen af SAS, specielt for hans arbejde hermed i 1949.

|               |        |           |           |            |         |             |                         |                                |             |
|---------------|--------|-----------|-----------|------------|---------|-------------|-------------------------|--------------------------------|-------------|
| Nötkarpspitze | Kofel  | Zugspitze | Brunnberg | Sonnenberg | Am Zohn | Steckenberg | Pfirschtling-<br>häuser | Teufelskitt-<br>kopf Lohnebeck | Hennerskopf |
| 1689 m        | 1342 m | 2964 m    | 1530 m    | 1621 m     |         | 1385 m      | 1565 m                  | 1758 m                         | 1768 m      |



Det herlige terræn, hvor Jachtmann fik lavet flyveplads på engen i billedets højre side.



# Lockheed's F-104 går ind i NATO

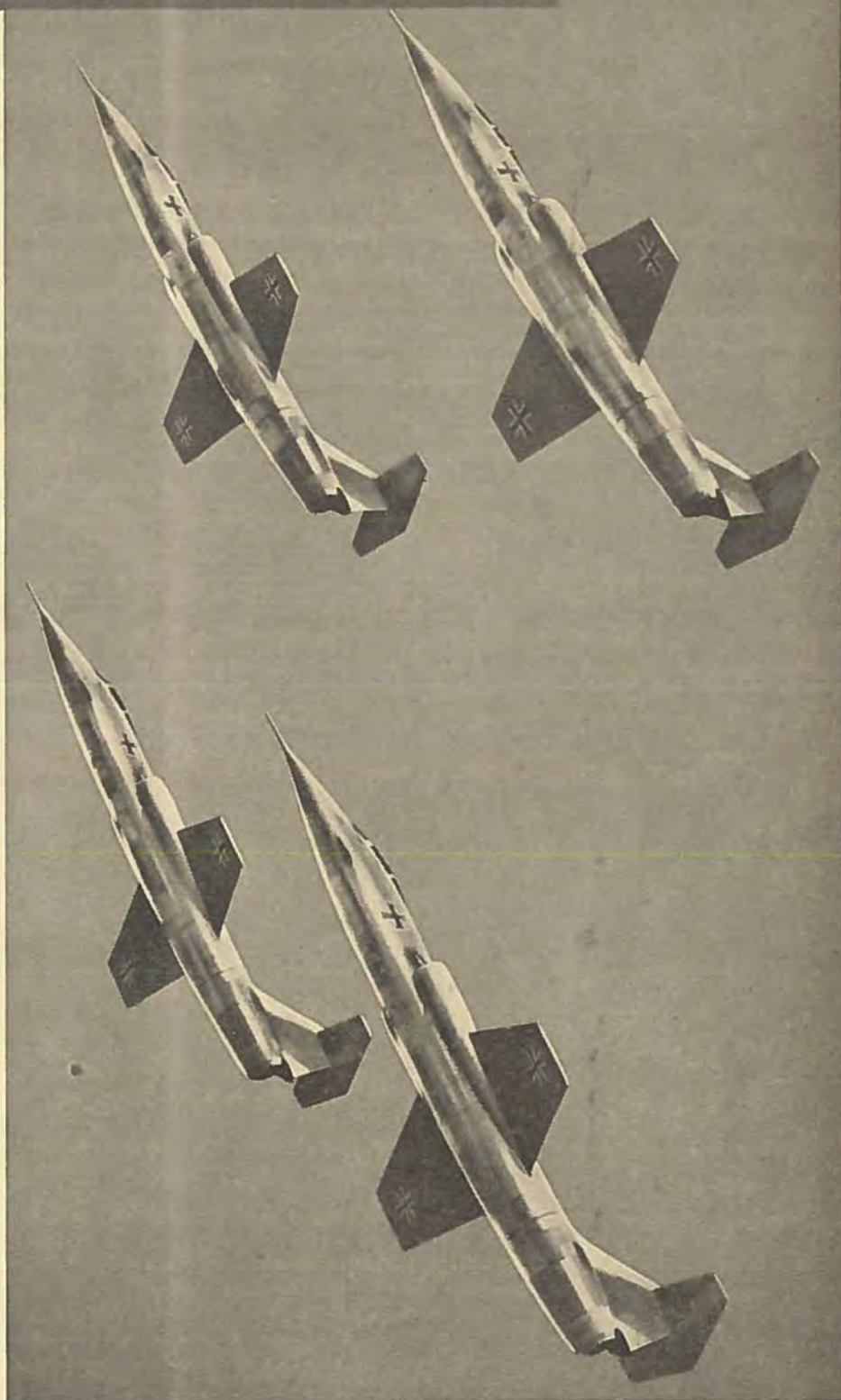
Efter en to-års prøveperiode, hvorunder eksperter fra det vesttyske forsvarsmi-  
nisterium undersøgte og prøvefløj flyve-  
maskiner bygget af 12 konkurrerende  
fabrikker, valgte Vesttyskland at købe  
og licensbygge Lockheed's berømte  
«fjernvåben med en mand i» — *F-104  
Starfighter*.

Aldrig tidligere har en enkelt flyvema-  
skine præsteret så meget og så godt som  
denne U.S. Air Force type: interception,  
overlegenhed i luften, jordstøtte og reko-  
gnoscering — og med bevis for minimal  
vedligeholdelse og små driftsudgifter.

Den nuværende F-104, er indehaver af  
verdensrekord i hastighed og højde samt  
syv rekorder for stigtid. Den vil blive  
udviklet endnu mere for at kunne op-  
fylde de specielle krav, som Vesttyskland  
og andre allierede stiller til en jager, som  
kan anvendes til flere formål fremfor  
mange, der tjener hver sit formål.

Til dens i forvejen imponerende præ-  
stationer kommer dens evne til at kunne  
operere under alle vejrforhold både som  
jagerbomber og til løsning af interceptor-  
opgaver samt endvidere den brugbarhed  
til taktisk rekognoscering.

Den omstændighed, at tyske fabrikker  
skal bygge denne videre-udviklede ver-  
sion på licens, vil gøre det muligt for  
Vesteuropas nationer at anskaffe den  
til en forholdsvis billig pris.



# LOCKHEED

JET TRANSPORTS · JET FIGHTERS · JET TRAINERS · COMMERCIAL & MILITARY PROP-JET TRANSPORTS · ROCKETRY BALLISTIC MISSILE  
RESEARCH & DEVELOPMENT · WEAPONS SYSTEMS MANAGEMENT · ANTI-SUBMARINE PATROL AIRCRAFT · NUCLEAR-POWERED FLIGHT  
ADVANCED ELECTRONICS · AIRBORNE EARLY-WARNING AIRCRAFT · AIRPORT MANAGEMENT · NUCLEAR REACTOR DESIGN & DEVELOP-  
MENT · GROUND SUPPORT EQUIPMENT · WORLD-WIDE AIRCRAFT MAINTENANCE



## B.L.E.U. — et nyt fuldautomatisk anflyvnings- og landingssystem

Af luftfartskontrolør S. O. Madsen.

**D**ESVÆRRE er det jo en kendsgerning at det endnu ikke den dag i dag er muligt altid at lande selv det bedst radio-navigatorisk udstyrede luftfartøj i bestemmelseslufthavnen, men at vejrforholdene for ofte gør det nødvendigt at søge til en alternativ — til ærgrelse for passagerne og til udgift for selskabet. Da de vejrriminima, som det nu engang af hensyn til sikkerheden er nødvendigt at respektere, yderligere stiger i takt med nye luftfartøjstypers større landingshastighed, er det klart, at der udfoldes store anstrengelser for at nå frem til et landings-system, der gør det muligt for luftfartøjet altid at lande i destinationslufthavnen — og ikke noget som helst andet sted.

Vi ved, at det idag er muligt på absolut betryggende måde at lande et luftfartøj under alle vejrforhold på f.eks. ILS eller GCA — eller begge dele i forening; men det landings-system, der spørges efter, er det, der gør det *selvfulgeligt* at lande under en hvilken som helst vejrfarekomst. Der må nødvendigvis stilles meget store krav til et sådant systems nøjagtighed og driftssikkerhed. Om det er på trapperne med BLEU's Automatic Landing System, vil tiden vise.

### Installationer på jorden

Det nye system er udviklet af Royal Aircraft Establishment, Bedford, og BLEU står simpelthen for Blind Landing Experimental Unit. En normal ILS med Localizer og Glidepath er suppleret med to kabler lagt ud med eet på hver side af landingsbanen i en afstand af ca. 75 meter fra banens centerlinje. De begynder ca. 1500 m fra tærskelen og slutter så langt inde på landingsarealet, hvortil en kursindikering måtte være påkrævet. Det ene kabel er fodet med 1100 perioder og det andet med 1700 perioder. Der vil herefter over de to kabler dannes elektromagnetiske felter, der i luftfartøjet påvirker en særlig rammeantenne og sammenlignes i en almindelig modtager.

En sådan supplerende installation til en bestående ILS må anses for en overordentlig enkelt foranstaltning, der ikke kræver større tilsyn og derfor også er velegnet til mindre eller isolerede lufthavne, hvor der ikke i forvejen opretholdes en større teknisk organisation.

### Udstyret i luftfartøjet

For at kunne benytte BLEU må luftfartøjet være forsynet med normalt ILS-udstyr, autopilot, kompas, lufttrykshøjdemåler og radiohøjdemåler — eller med andre ord installationer, som i forvejen findes i alle tra-

fikluftfartøjer. Dertil kommer som allerede nævnt en ekstra modtager og en speciel modtageantenne og en vist nok endnu udbøt »koblingsenhed«, der har til opgave gennem autopiloten at søge for, at anflyvningsproceduren gennemføres som ønsket.

### En BLEU anflyvning

— Men lad os prøve at foretage en fuldautomatisk anflyvning og landing på det nye system.

Under hele proceduren fra A til G på hosstående skitse er autopiloten i virksomhed. Fra A til B kan piloten vælge mellem Localizer og kompas til fastlægning af indflyvningsretningen og holder 1000 til 1500 fod konstant efter lufttrykshøjdemåleren. Fra B påbegyndes glidningen mod jorden — normalt ca. 2½ til 3 grader — ved hjælp af Glidepath-senderen, medens Localizeren stadig tager sig af azimut. I punktet C i ca. 300 fods højde begynder den egentlige landingsprocedure, og autopiloten skiftes her automatisk til styring af signaler fra de udlagte kabler. Over punktet D er luftfartøjet nået ned i ca. 150 fods højde, og der afbrydes automatisk for signaler fra Glidepath-senderen, idet radiohøjdemåleren nu træder i funktion, og luftfartøjet fortsætter automatisk i rette glidevinkel endnu nogle få sekunder ned til ca. 60 fods højde i punktet E, hvor det begynder at flade ud. Nået ned i ca. 20 fod over F ophører automatisk styring baseret på de to kablers magnetfelter, luftfartøjet rettes op og styreorganerne sættes under kontrol af gyrokompasset for at bringe overensstemmelse mellem banens og luftfartøjets QDM. I punktet G, hvor luftfartøjet sættes (»touchdown«), udkobles al automatik og afløses af manuel styring ad banens centerlinje — igen ved hjælp af de udlagte kablers magnetfelter.

Under hele anflyvningen holdes luftfartøjet automatisk på en forud bestemt, konstant fart.

Der skulle indtil nu forsøgsmæssigt være foretaget mellem 2000 og 3000 fuldautomatiske landinger med BLEU, og det påstås, at hver eneste landing har været fuldendt og ikke har kunnet udføres bedre manuelt under gode sigtbarhedsforhold.

— Uden at pille ved Bedfords laurbær turde det måske lige nævnes, at det amerikanske Bell Aircraft har taget konkurrencen op med et andet fuldautomatisk anflyvnings- og landingssystem baseret på en jordetableret medvirken — at holde luftfartøjet under fuld kontrol under indflyvning til landing.

## Generallojtnant Chr. Førslev



General C. Førslev, flyvevåbnets første chef.

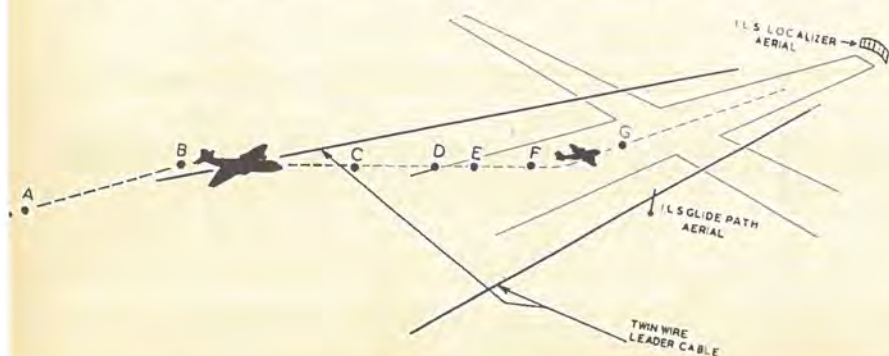
Generallojtnant Christian Førslev, hvis skæbne havde været ukendt, siden han forsvandt den 21. januar, blev den 29. marts fundet druknet i Furesøen, i nærheden af Næsseløttet. Alle omstændigheder ved fundet bekræfter formodningen om, at der er tilstødt generalen en ulykke, da han den 21. januar spadserede langs Furesøen. Såvidt man har kunnet rekonstruere, er generalen gået ud på en af de lange badebroer og er her enten snublet på de våde planker eller er blevet ramt af et ildebefindende, hvorved han er styrtet i vandet og druknet.

**G**ENERALLØJTNANT Førslev ville være fyldt 68 år den 27. januar. Sidste gang han sås offentlig, var ved KDA's 50-års jubilæum, hvor han som formand for Danske Flyvere var med til at lykønske aeroklubben. General Førslev havde været militær hele sit liv. Som 14-årig dreng kom han ind på den daværende Hærens Elevskole, gik derfra videre, kom på officerskolen og blev i 1914 premierlojtnant ved artilleriet. Hans livsgerning skulle imidlertid ikke komme til at ligge i hæren, men ved flyvevåbnet. I 1918 blev han elev ved Hærens Flyveskole, og fra nu og til han i 1956 tog sin afsked, blev den militære flyvning hans livsgerning.

Førslev var flittig, han var energisk, han var videlysten — og han var ualmindelig godt begavet. Alt det i forening gjorde ham til sidst til den øverste chef for det våben, hvor han var begyndt som flyveelev. Efter sin første flyveuddannelse kom han på et toårigt ingeniørkursus på »Ecole superieure d'aeronautique et de construction mecanique« i Paris. Da han kom hjem, var han blevet så interesseret i det franske sprog, at han tog eksamen som translator i fransk. I 1931, kun 40 år gammel, blev Christian Førslev chef for Hærens Flyvertropper. Han var i mellemtiden blevet oberst. Da han efter den anden verdenskrig udnævntes til militær- og luftattaché i Washington, blev han generalmajor, og toppen nåede han, da han i 1950 udnævntes til generallojtnant og chef for det nye flyvevåben.

Det var en meget stor opgave, han der gik ind til. Han blev sat i spidsen for noget helt nyt, for en sammensmeltning af hærens og marinens flyvevæsener til et selvstændigt enhedsvåben: flyvevåbnet. Der var mange vanskeligheder at løse, men Førslev var en mand, som alle havde tillid til, og hvis redelighed, villie og sunde menneskeforstand alle så op til. Derfor havde man valgt Førslev til denne meget krævende post, og det lykkedes ham også at skabe den ro og det grund-

Billedet illustrerer tekstens forklaring af de forskellige faser i den automatiske anflyvning og landing.





## Flyvevåbnet skifter chef



General Tage Andersen, der fra juli bliver chef for NATO-nordregions luftstyrker.



General K. Ramberg, flyvevåbnets tredje chef.

Generaløjntant *Tage Andersen* fratræder stillingen som chef for flyvevåbnet fra udgangen af juni 1959 at regne og ansættes til rådighed for forsvarsministeriet fra den 1/7 1959. Generaløjntant *Tage Andersen* overtager fra nævnte dato posten som NATO-nordregionens flyverchef i Oslo.

Generalmajor *Kurt R. Ramberg* udnævnes til Generaløjntant fra 1/7 at regne og ansættes fra samme dato som chef for flyvevåbnet for et tidsrum af 3 år.

Kaptajn *Erling J. Harder* er fra udgangen af april udnævnt til oberstløjntant og ansat som chef for rekruttskole Sjølland.

Oberstløjntant *W. Lonsdale* er fratrædt stillingen som chef for SOC-Jylland og ansat til rådighed for flyverstaben fra den 1/5.

Oberstløjntant *E. P. Willumsen* er fra den 3/3 ansat til rådighed for flyvestation Alborg.

Kaptajn *K. B. Sørensen* anvættedes ved flyverstaben fra den 1/5 at regne.

Flyverkommandoens presseofficer, kaptajn *A. H. Dolleris* er blevet ansat som næstkommanderende ved flyvestation Avnø. Hans plads som presseofficer overtages af kaptajn *Brons-Hansen*.

### Større transportmaskiner til flyvevåbnet

Som led i den amerikanske våbenhjælp vil flyvevåbnet få leveret tre Douglas C-54 transportmaskiner, de to indrettet til fragt og den tredje til passagertransport. De er fortrinsvis tænkt til forbindelse med Grønland.

### Snart Super Sabre til Flyvevåbnet

Efter de hidtidige planer skulle de North American F-100 Super Sabre, som flyvevåbnet får som led i den amerikanske våbenhjælp, begynde at komme til landet midt i denne måned.

lag, som var nødvendigt for et nyt våbens fremtidige eksistens.

Som menneske var Christian Førslev en af de mest retliniede personer, der har eksisteret. Han gik aldrig på akkord, man kunne blindt stole på hans ord, han var ærligheden selv, og var altid parat til at hjælpe der, hvor det tilrængtes. Han havde mange venner – og vennerne kunne lide ham. Hans åbne væsen, hans trofasthed, hans fuldkomne foragt for snobbedhed og alt hvad dertil hører, og hans stærke personlighed gjorde ham afholdt i vennernes kreds.

Christian Førslev vil blive savnet og han vil blive mindet i dybeste ærbødighed.

## MED FLYV I VERTOL 44

VERTOL-helikopterne, de lange bananlignende helikoptere med bærerotor både for og bag, har før været set i her i landet, når de forskellige militære udgaver kom på besøg, men først i midten af sidste måned blev en af dem for alvor demonstreret, nemlig den civile Vertol 44, som civilingeniør *Mogens Harttung* fra Danavia foreviste pressen, SAS, grønlandsudvalget, luftfartsvæsenet, flyvevåbnet og søværnskommandoen. Ialt opholdt den sig 8 dage her i landet.

Vertol 44 er en civil version af den velkendte og gennemprøvede H-21 Work Horse, der i sine forskellige udgaver anvendes meget både i USA og andre lande, f.eks. i den svenske marine.

Model 44 fik civilt luftdygtighedsbevis i 1957 og bruges bl.a. af New York Airways, ligesom SABENA ved verdensudstillingen ifjor forstærkede sin helikopterflåde midlertidigt med to Model 44, og det var en af dem, der besøgte Danmark.

Den leveres i tre udgaver: 44A til fragtflyvning eller i militær udgave til 20 soldater, 12 båre eller andre arrangementer, 44B til passagerflyvning med 15 passagerer og 44C som forretningsmandens helikopter.

Ingen påstår, at Vertol 44 er et kønt luftfartøj, men pæn maling pynter dog noget på den i civil påklædning. Demonstrationen for pressen begyndte i Kastrup, hvor den ene halvdel af selskabet gik ombord og startede, mens vi andre pr. bus på 55 minutter kørte til Rungsted Golfbane og modtog den, for den var fløjet en lang omvej.

Efter en frokost i golfklubbens smukke hus, hvor Mr. *Pierpoint* fra Vertol viste film af denne og andre typer og klart udtalte, at Vertol 44 er forældet og uøkonomisk, men snart følges af den bedre Vertol 107, blev det vor tur til at flyve den modsatte vej.

### Landet på Esrom sø

Jeg sad ude i førerrummet sammen med piloten, Mr. *Nebergall*, og havde en interessant tur. Udsynet er godt som i de fleste helikoptere (andre flytyper burde lære lidt deraf), og indretningen forekommer konventionel. Herude mærker man ikke direkte, at der er to bærerotorer, men piloten mær-

ker det alligevel derigennem, at den er meget large mht tyngdepunktforskydninger. Passagererne i kabinen fik lov at spadserer rundt.

Når man følger med på styrepinden, mærker man kun få bevægelser under almindelig flyvning, og den synes ikke svær at flyve, men kunne dog ikke helt trimmes til at flyve uden at blive rørt.

Landinger i autorotation kan laves ved normal fart fra alle højder af en prøveflyver, men normale piloter skal holde sig fra intervallet mellem 300 og 500 fod.

Vi fløj nordpå langs kysten med en fart af ca. 70 knob i et par hundrede fods højde, rundede Kronborg i under tårntophøjde, fortsatte ind over Gurre Sø og landede i ret frisk vind på Esrum sø på de tre store nylon-pontoner.

Efter at have sejlet lidt rundt på søen med vandsprojt piskende omkring os gik vi atter i luften og satte kursen sydpå, stadig ikke langt over trætoppene. Det er en lidt usædvanlig højde at iagttage landskabet fra, og da piloten spurgte om navnet på en by, var jeg ikke sikker på, det var Hørsholm, fordi jeg ikke kunne se slottet – for vi kom ganske tæt på og kunne se det over trætoppene, der omgiver det!

Fra Skodsborg fløj vi ude over vandet, ind over havnen og steg fra Kløvermarken op til anstændig højde til overflyvning af Amagers bebyggelse inden landingen foran hangar B i Kastrup.

Lydløs er Vertol 44 ikke, især ikke ude i førerrummet, men det blev stadig fremhævet, at vi kan glæde os til Vertol 107, der har to turbinemotorer og dermed den for trafikflyvning krævede sikkerhed foruden mindre larm og mange andre fordele. Vi glæder os til at se den til sommer.

PW.

**Data:** Rotordiameter 13.41 m, største længde 26.3 m, kropslængde 16.0 m, højde 4.70 m, Tomvægt 4070 kg, last 2430 kg, fuldbægt 6.500 kg.

**Præstationer** med 1425 hk Wright Cyclone: Maximumfart ved jorden 204 km/t, største rejsefart 163 km/t, stigeevne v.j. 5,3 m/sek., tophøjde med jordvirkning 1500 m, uden: 1070 m, rækkevidde m. res. 585 km.

Vertol 44 over Rungsted golfbane.





## Aeroklubben i 1958

Uddrag af årsberetningen. Se også generalforsamlingsreferatet side 146

I løbet af 1958 har der været en afgang på 59 personlige medlemmer (deraf 30 udmeldt og 24 slettet på grund af restance; 5 er afgået ved døden) og en tilgang på 86, således at nettotilgangen i årets løb bliver 27 medlemmer.

For firmamedlemmernes vedkommende har der været 1 tilgang. Blandt æresmedlemmer er 1 afgået ved døden.

KDA's samlede medlemstal pr. 31/12 1958 var derefter følgende:

- 4 æresmedlemmer
- 23 livsvarige medlemmer
- 49 firmamedlemmer
- 751 personlige medlemmer

Ialt 827 medlemmer

Hertil kommer endvidere 2.108 organisationsmedlemmer (2.113 året forud), der fordeler sig på 89 klubber således:

Motorflyvekl. 16 kl. 1.003 medl. (16-1001)  
 Svæveflyvekl. 25 » 543 » (25- 529)  
 Modelflyvekl. 48 » 517 » (49- 538)  
 Statsautoriserede  
 danske flyvemekanikere 45 » ( 45)

*Moder og foredrag.* Der har i årets løb været afholdt 6 foredrag- og filmsaftener, som alle har været omtalt i FLYV.

*KDA's ærespokal* blev for året 1957 overrakt flyvechef i SAS, luftkaptajn *Emil Damm*, ved en reception den 6. maj. Ved samme lejlighed fik den forrige indehaver af pokalen, generaløjntant *Tage Andersen*, overrakt aeroklubbens guldplakette.

*Tissandier diplom.* KDA havde indstillet til F.A.I., at Tissandier diplomat for Danmarks vedkommende blev direktør *Einar Dessau* og luftkaptajn *Emil Damm*.

*Udvekslingen med USA, Canada og Frankrig.* KDA deltog atter i 1958 i en udveksling mellem fem unge CAP-kadetter og fem unge flyveinteresserede danske samt en militær og civil leder fra hver side. Endvidere var der udveksling med to kanadiske og to franske kadetter.

Som militær leder for det danske hold i USA, der besøgte staten Michigan, deltog oberstløjtnant *J. P. Willumsen*, og som civil hjælper stud. polyt. *Carl Georg Rasmussen*.

De fremmede kadetters ophold i Danmark blev muliggjort ved et tilskud fra tipsmidlerne på 6.400 kr., dels ved hjælp fra flyvevåbnet, Odense Flyveklub, Silkeborg Flyveklub og Bornholms Flyveklub.

Takket være Verdensvenskabsforbundet lykkedes det at få ordnet indkvarteringen i København i private hjem, og aeroklubben udtaler sin tak herfor.

*Carnets.* KDA har i årets løb fortsat sit arbejde med at afskaffe carnettvangen, og dette er også delvis lykkedes mellem en række lande i Europa.

Der har i årets løb været udstedt 38 carnet til motorflyvere og 1 til svæveplan. Dette er en fortsat nedgang, idet tallene for 1956 og 1957 var henholdsvis 72 og 47.

*Reduktion i billetprisen på SAS-indenrigsruter.* I løbet af året har 49 af KDA's medlemmer benyttet sig af den reduktion på 10 %, og denne har været fordelt på ialt 94 enkeltbilletter.

*Andel i Tipstjenestens overskud.* KDA fik

for året 1958 tildelt 10.000 kr. at anvende til følgende formål: 1) Arbejde for modelflyveklubberne (kr. 1.200,-). 2) Arbejde for svæveflyveklubberne (kr. 1.200,-). 3) Teorikursus i motorflyveklubberne (kr. 1.200,-). 4) Udveksling mellem Danmark, USA, Canada og Frankrig (kr. 6.400,-). *Boligfonden.* Boligfonden er i det forløbne år vokset med kr. 1.065,-, således at den pr. 31/12-58 udgjorde kr. 7.918,-.

*Biblioteket.* KDA's bibliotek er blevet udvidet med 71 bind. Udlånet er stadigt stigende (over 400 bind), og bibliotekets læsesal benyttes hver dag af medlemmerne.

*Flyvelotteriet.* Justitsministeriet gav KDA tilladelse til afholdelse af et flyvelotteri på 150.000 lodsedler à 1 kr. og takket være en energisk fælles indsats fra KDA og de tilsluttede klubber lykkedes det at få solgt samtlige lodsedler.

*Indførsel af flyvemateriel.* Ved forhandling med Direktoratet for Vareforsyning er det i årets løb ved aeroklubbens mellemkomst lykkedes at skaffe indførselsbevillinger til følgende flyvemateriel, som er blevet købt af klubber og erhvervsforetagender:

5 flyvemaskiner til ialt .. kr. 462.500,00  
 10 svæveplaner og  
 1 transportvogn til ialt .. kr. 118.400,00  
 Indførselsbevillinger ialt .. kr. 580.900,00

I denne forbindelse skal også nævnes, at det er lykkedes at opnå toldfri indførsel for flyvemaskiner o.lign.

### Motorflyvning

Der blev i årets løb udstedt 53 nye A-certifikater mod 57 i 1957. Antallet af gyldige certifikater pr. 31/12-1958 var 308 (304 i 1957).

Ifølge indberetninger fra klubberne har den samlede flyvetid for 1958 været 3.320 timer mod 3.200 timer året forud.

I løbet af 1958 har danske privatflyvere deltaget i 3 rallies i udlandet med ialt 7 luftfartøjer og 8 personer (1956: 73 luftfartøjer og 131 personer; 1957: 16 luftfartøjer og 18 personer).

Flyvedagskonkurrencerne blev i 1958 afholdt på Esbjerg Lufthavn den 23. og 24. august med 9 deltagere.

Den nordiske motorflyvekonkurrence blev afholdt i Sverige (Norrköping) med KSAK som arrangør den 6. og 7. september. Der deltog et hold på tre privatflyvemaskiner fra hvert af de fire nordiske lande. Holdene blev placeret i følgende rækkefølge: Sverige (96,7 points), Norge (150,0 points), Finland (273,5 points) og Danmark (492,6 points). I den individuelle konkurrence sejrede *Nils Mattson* fra Sverige og erobrede »Den nordiske Flyverpokal«.

*Hjemmebygning af flyvemaskiner.* Det møde, som KDA arrangerede i oktober 1957, hvor generalmajor *Nils Söderberg* fra Kungl. Svenska Aeroklubben gjorde rede for, hvordan man i Sverige havde grebet sagen an ved hjemmebygning af privatflyvemaskiner, er resulteret i, at der af privatpersoner i løbet af 1958 blev taget fat på bygning af 6 to-sædede og fem ensædede flyvemaskiner (henholdsvis typerne Jodel D 112 og Druine Turbulent).

### Svæveflyvning

De sidste års fremgang for svæveflyvevirksomheden fortsatte i 1958 mht. antallet af flyvninger, der gik godt 7 % frem til 15.474, hvorimod antallet af flyvetimer, distanceflyvninger og diplomer p.g.a. det dårlige vejr gik lidt tilbage. Antallet udstedte S-certifikater var 57 mod 51 i 1957.

Den væsentligste fremgang ligger i den omstændighed, at klubberne takket være flyvelotteriet og egen indsats endelig kunne tage fat for alvor på at forny deres flåde af svæveplaner, idet de forældede ensædede skoleglidere, der forlængst er udskiftet i andre lande, nu erstattes med moderne to-sædede svæveplaner, der muliggør uddannelse af nye svæveflyvere på hurtigere og mere effektivt vis.

I gennem flere år har svæveflyverådet arbejdet på at oprette sit eget svæveflyvecentrum i Jylland og er kommet til det resultat, at den bedste og økonomisk mest forsvarlige løsning vil være købet af et landbrug i Midtjylland. Hvis der kan opnås nogle lån til favorable vilkår fra en eller flere interesserede erhvervsvirksomheder eller institutioner, vil gårdens drift kunne hvile i sig selv, uanset at en del af arealerne skal bruges til at flyve fra. Ved årets slutning iværksatte svæveflyverne selv en indsamling for at skaffe en startkapital, og det indsamlede beløb nærmer sig de planlagte 10.000 kr.

Alt tegner således til en fortsat god udvikling af svæveflyvesporten i Danmark, vel at mærke hvis man fortsat kan få den fornødne plads i lufrummet til at udfolde sig i. De fremsatte skitser til nye lufttrafikregler og til regulering af lufrummet har været af en sådan art, at de fuldkommen vil umuliggøre egentlig svæveflyvning i hele Danmark, hvis de ikke bliver ændret i væsentlig grad.

Dette har KDA påpeget ved flyvesikkerhedsmødet i januar i år, og aeroklubben må gå ud fra, at man ved fortsatte forhandlinger med luftfartsdirektoratet vil kunne finde frem til bestemmelser, der på forsvarlig vis løser sikkerhedsproblemerne, men samtidig giver svæveflyverne mulighed for fortsat at udøve deres form for trafik i lufrummet.

### Modelflyvning

Modelflyvevirksomheden har i beretningsåret udfoldet sig efter samme retningslinier og i stort set samme omfang som det foregående år.

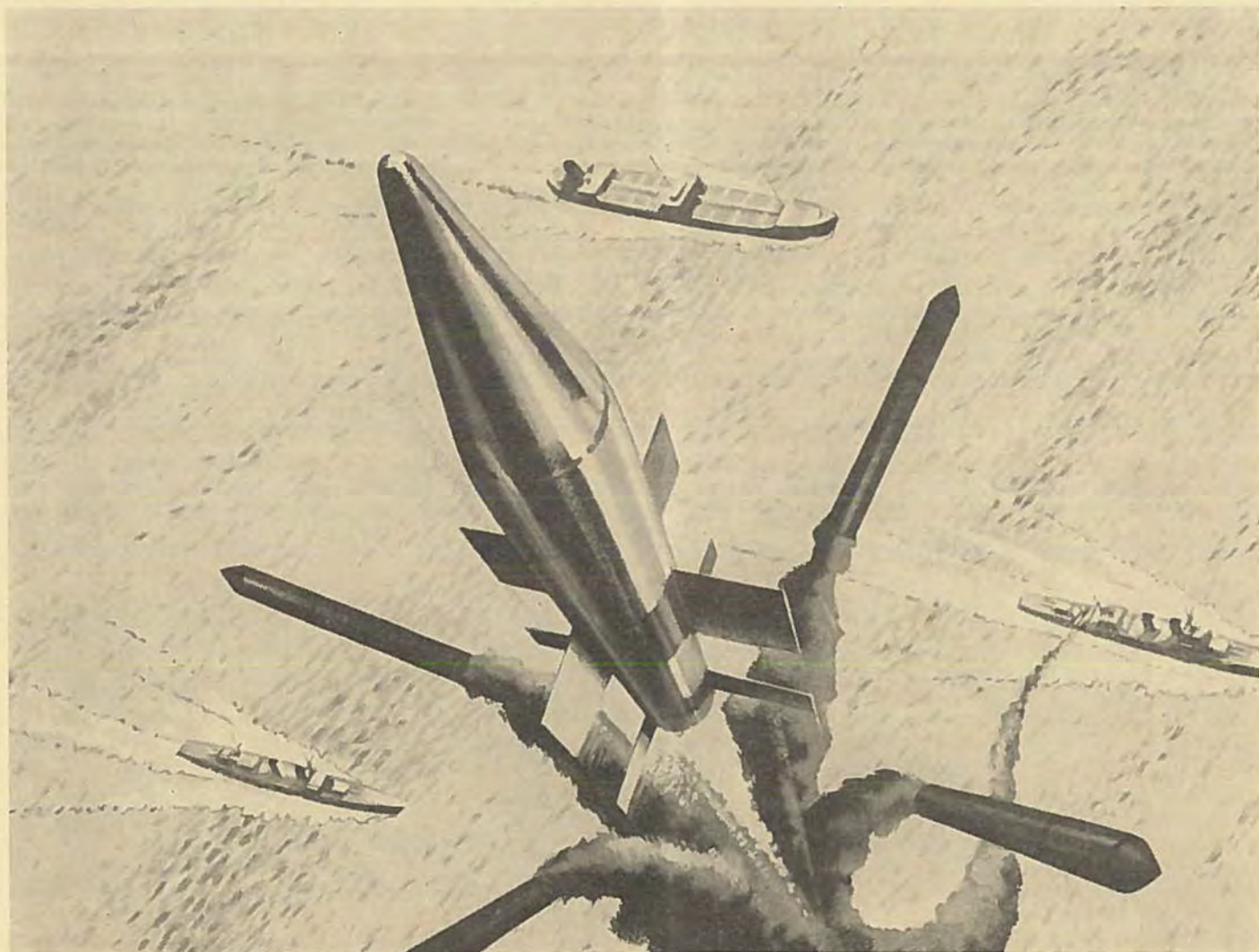
Der har været afholdt de normale centrale konkurrencer og kan noteres stigende interesse for de lokalt gennemførte holdturneringer, især i den nye juniorklasse, hvor der var hård kamp lige til årets sidste dage om resultatet.

Vore deltagere ved verdensmesterskaberne i England opnåede især i klassen for gummi-motormodeller en nydelig placering. Det internationale samarbejde er også fortsat på andre områder, bl.a. deltog vi med et stort hold ved den nordiske landskamp i Jarlsberg i Norge. Denne klassiske konkurrence, der begyndte efter krigen, har ligget stille nogle år, men er nu kommet igang igen på lidt ændret vis. I anledning af KDA's jubilæum har vi inviteret de øvrige lande til at komme til Danmark til denne konkurrence i 1959.

I forbindelse med jubilæet er det værd at nævne, at det i 1959 også er halvtreds år siden, den egentlige modelflyvevirksomhed begyndte i Danmark med de første foreninger, udstillinger og konkurrencer, og det er vort håb, at indeværende år også manifesterer sig som et fremgangssår for denne betydningsfulde gren af vor virksomhed.



# SEASLUG



## SKIB-TIL-LUFT FJERNSTYRET VÅBEN MED EN SKARPSKYTTES PRÆCISION

Seaslug er Royal Navy's første skib-til-luft fjernstyrede våben. Afskudt fra det rullende, gyngende dæk på forsøgsskibet H.M.S. Girdle Ness har det vist sin træfsikkerhed under de vanskeligste forhold. Selv om Seaslug ikke behøver at få en direkte træffer sat ind for at ødelægge sit mål, så har man under prøveskydninger uden sprængladning meget ofte opnået direkte træffere i mål-luftfartøjet. Ved hjælp af langtrækkende radar kan Seaslug få fat i bombere, der befinder sig i de største højder, hvori moderne luftfartøjer kan flyve. Betjeningsmandskabet er meget mindre end skytsbetjeningen i et krigsskibs kanontårn. Seaslug, som drives af en hovedmotor med fast brændstof og fire hjælpemotorer, er konstrueret og fremstillet af AWA i forbindelse med Sperry Gyroscope Co. Ltd. og G.E.C. Ltd.

**SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.,** Baginton, Coventry, England

MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K.





*højeste  
punkt-til-punkt  
fart  
nogen jetliner  
i den  
klasse  
kan præstere... Boeing **720***

Kort-og mellemdistance-typen Boeing 720 har en større fart fra lufthavn-til-lufthavn end nogen anden jetliner indenfor samme klasse.

Ved at give den inderste del af vingen større pilform har Boeing øget 720's marchfart til 920 km/t, og dens Machtal til maximum 0,9.

Som søsterluftfartøj til den af de amerikanske luftfartsmyndigheder typegodkendte 707 omfatter 720 konstruktionsforbedringer, som er blevet indvundet på grundlag af et vedvarende prøveflyvningsprogram med en prototype. 720 omfatter også alle de erfaringsmæssige fordele, som Boeing har opnået gennem bygning af mere end 1600 store, firemotorede jetluftfartøjer — flere end noget andet firma i verden.

*Følgende luftfartselskaber har bestilt  
Boeing 707 og 720:*

AIR FRANCE  
AIR INDIA • AMERICAN  
B.O.A.C. • BRANIFF • CONTINENTAL  
CUBANA • IRISH • LUFTHANSA  
PAN AMERICAN • QANTAS • SABENA  
SOUTH AFRICAN • TWA  
UNITED • VARIG • Også MATS

**BOEING 720**



## Modelflyvernes nye formand om aktuelle problemer



Bankassistent  
Ole Meyer Lar-  
sen, Næstved.

**M**ODELFlyVERADet har nu konstitueret sig med Ole Meyer Larsen som formand og Børge Hansen som næstformand.

Ole Meyer Larsen er 27 år gammel og bankassistent i Næstved. Han blev medlem i begyndelsen af 1946, da klub 208 Vingerne i Næstved blev tilmeldt og formand for klubben i 1947. Efter en mindre paladsrevolution omdøbtes den i 1948 til 208 Ørnen, som den har heddet siden.

I 1951 blev Ole Meyer Larsen distriktsleder i 2. distrikt, et hverv han siden har bestridt med stor energi og dygtighed, men som han nu søger en efterfølger til. Samme år blev han indvalgt i modelflyverrådet, som han siden da har været medlem af. Han kender således problemerne til bunds i vor organisation.

I 1952, inden aldersgrænsen blev skærpet, kunne han endnu lige nå at komme med på den anden af KDA's udvekslingsrejser til USA, hvor han besøgte staten Texas.

Selv om han har c-diplom med svæve-model og a-diplom i gruppe C og D samt internationalt, så har han mere helliget sig organisationsarbejdet end selv stilet mod toppen i konkurrencerne.

Han har organiseret de populære efterårskonkurrencer Sydsjællands Cup, der har været blandt de mest velbesøgte konkurrencer de senere år, og erfaringerne herfra videreføres i år i den nordiske landskamp i Haslev.

Ole Meyer Larsen har som led i sit distriktsarbejde afholdt flere klubinstruktørkursus.

### Vi må øge tilgangen og bremse afgang

På FLYV's forespørgsel om den nye formands syn på modelflyveorganisationsarbejdet udtaler Ole Meyer Larsen:

»Jeg anser vort nuværende medlemstal på ca. 500 modelflyvere som et absolut minimum, ja nærmest som en nødsituation, som vi snarest muligt må se at komme ud af.

Den flyvemæssige aktivitet må derimod — set på baggrund af dette medlemstal — siges at være tilfredsstillende.

Vor statistik fortæller os, at vi har en medlemsfornyelse på 50 % om året. Dette viser, synes jeg, at tilgangen af nye medlemmer er tilfredsstillende, mens det gælder om at bremse afgang, som forekommer urimelig stor. Nu vil vi jo altid have en naturlig afgang som andre organisationer ikke kender til, nemlig den afgang der finder sted til svæve- og motorflyveklubberne samt flyvevåbnet, og som naturligvis ikke skal søges bremset.

Det skal derimod afgang af de medlemmer, som — hånden på hjertet — egentlig aldrig når at blive modelflyvere. Mange medlemmer — altfor mange — forvinder i det blå altfor hurtigt. Ofte i løbet af få uger. Naturligvis er der nogle imellem, som finder ud af, at »dette her er ikke noget for dem«. Men jeg er bange for, at der også er mange, der mister lysten, fordi de overlades til sig selv og ikke får den nødvendige hjælp. Erfaringen viser jo også, at kan vi blot føre en mand frem til b-diplom-stadiet, er han så meget sikret, at der skal mere end en tilfældighed til før han forsvinder.

Derfor må vi sætte ind på uddannelsen af instruktører og klubledere. Ja, vi må endog starte med at uddanne flere lærere til instruktørkurserne. Og når instruktøren er uddannet og skal tage fat på arbejdet, må vi i højere grad end hidtil støtte ham, både med råd og vejledning og med hjælpemidler.

Samtidig må vi erkende, at det ligger lidt tungt med interessen for selve organisationen. Folk vil gerne flyve — men det er svært at finde folk, der er villige til at påtage sig arbejde som distriktsledere og i klubbestyrelser. Det er egentlig ganske typisk, at en af vore ældre klubber for et par år siden var sin opløsning meget nær, fordi ingen ville påtage sig bestyrelsesjob — samtidig med at klubbens medlemmer fløj på livet løs.

Vi må i tide stimulere interessen for organisationsarbejdet. Ellers står hele modelflyveafdelingen måske en skønne dag i samme situation.

### Vi må sælge dobbelt så mange lodsedler i år

Samme forhold gælder iøvrigt også for økonomien, der igen er uløseligt knyttet til flyvelotteriet. Det er jo en kendt sag, at vi modelflyvere i de senere år har solgt alt for få, at vort budget kun har kunnet bringes i balance på grund af meget stor velvilje fra aeroklubbens andre afdelinger. Denne velvilje kan vi ikke vedblivende påregne — derfor må vi selv sælge så mange lodsedler, at vor eksistens sikres. Og vi kan iøvrigt heller ikke være andet bekendt. Lad os derfor i år sælge dobbelt så meget som sidste år — så kan vi med god samvittighed slappe af næste år, hvor der jo intet lotteri bliver!

### Modelflyvekonkurrencer

Vejrguderne viste sig fra en meget umild side ved årskonkurrencerne for fritflyvende modeller den 5. april. Der blev fløjet ved København og Herning med relativt små resultater.

Nu håber modelflyverne på godt vejr til danmarksmesterskaberne for fritflyvende modeller i Odense den 3. ds. Den nye formand Ole Meyer Larsen er konkurrenceleder.

Ved denne lejlighed bliver sammensætningen af det danske hold til den nordiske landskamp til september bestemt, og resultaterne er også vejledende for udtagelsen af vore hold til VM, der med svæve-modeller finder sted i Belgien og med gummimotor-modeller i Frankrig.

Aviators Modelflyvere i Ålborg arrangerer i pinsen en nordisk linestyringskonkurrence i Ålborg lufthavn.

### HER ER CHANCEN

for at få et svæveplan til DM. AVIATOR's Spatz, OY-AXU, bygget 1954, i meget fin stand — superfin overflade — 2-farvet — gennemsnit 16 min. pr. start på 1.000 starter — sælges for kun kr. 6.700 incl. instr. ved hurtig handel. AVIATOR, Aalborg

### Nyt fra svæveflyveklubberne

Als's premiere blev forsinket, da spillet ikke var klar til påske, men i stedet fløj man med flyslæb fra Sønderborg flyveplads den 5. april med OY-BRX.

Aviator holdt standerhejsning langfredag og har fået ca. 15 elever på sin begynder-skole. Bergfalke'n er som ny efter vinterens overhaling.

Birkerød har fået sin nye transportvogn indregistreret. Den netop overhalede Baby blev svært havareret af en instruktør i påsken. Klubben har lånt en anden af Københavns Svflkl.

Bornholm 1959 modtog 5/4 sin 2G og Del-fin fra Birkerød, har lånt et spil samme sted og fik en transportvogn i tilgift.

Holstebro har mistet Stener Hansen, der emigrerer. Ib Randers er formand i stedet.

Horsens har nu også mistet sin ledende kraft Peder Mortensen. Svend Bonfeld er ny formand. Klubben stiler mod en K-8 som næste fly.

Polyteknisk ødelagde i påsken sin Polyt II ved et havari med en elev på højstart. Steoriprøven havde 22 deltagere.

Kolding indviede sin Rhönlerche II OY-BVX i påsken. Der er visse småforbedringer i sml. med Horsens, f.eks. flere vinduer i agtersædet.

Midtjydske indledte sæsonen 5. april, hvor bl.a. Gö-4'en med sin nye hængslede førerskærm kom i sving efter vinterens overhaling.

Silkeborg havarede sin 2G let palmesøndag, da en S-pilot landede den på hangar-taget, der også blev beskadiget.

Vejle's Bergfalke OY-ESX kom i luften i påsken.

Århus havde atter en bitter påske, da en instruktør i landing med Kranich'en på Tirstrup rev halen af den på en betonpæl. — Det var 4 havarier ved sæsonens begyndelse trods alle formaninger...

### Flyvedagskonkurrencerne begyndt

Den 8. marts blev de første præstationer for i år opnået, men påskevejrret blev ikke for godt. Dog kom der højdevindinger på 2—3.000 m fra flyvestationerne i Jylland. Første distancer kom 5/4. Midt i april var stillingen:

#### Varighed

|               |                   |
|---------------|-------------------|
| 1. Karup      | 10 t. 36 min. (6) |
| 2. Ringsted   | 1 t. 47 min. (2)  |
| 3. Vejle      | 1 t. 20 min. (1)  |
| 4. Skrydstrup | 1 t. 07 min. (1)  |

#### Højdevinding

|               |             |
|---------------|-------------|
| 1. Karup      | 4.195 m (3) |
| 2. Skrydstrup | 2.880 m (1) |
| 3. Ringsted   | 1.420 m (2) |

#### Distance

|               |                   |
|---------------|-------------------|
| 1. Skrydstrup | 51 km — 76 p. (1) |
| 2. Ringsted   | 33 km — 33 p. (1) |

#### Hastighed

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| 1. Skrydstrup | 53,8 points (1) |
|---------------|-----------------|

### Svæveflyvekonkurrencer i mange lande

Mens det ikke ser ud til, at vi kan få vort DM flyttet bort fra de store ferieuger i juli, går man i flere og flere lande over til at holde sine nationale konkurrencer i foråret, hvor termikken erfaringsmæssigt er bedre.

Således er der engelske mesterskaber fra 9—18. maj i Lasham. Også Tyskland og Holland holder tidlige konkurrencer, mens svenskerne har deres på en uge fra 5—12. juli på Alleberg, og franskmændenes varer fire uger fra 20/6 til 15/7 i St. Yan.

Vort eget DM afholdes som bekendt 5—19. juli på Vandel, og DM-udvalget er i fuld gang med forberelserne. Kaj V. Pedersen bliver DM-chef. Der ventes endnu større deltagelse i år end i 1957.



## Indholdsfortegnelse til FLYV 1958

er nu færdig og tilsendes gratis  
på forlangende fra forlaget  
**VESTERBROGADE 60, KBH. V.**

## Indbinding af FLYV

koster stadig  
5,00 kr. pr. bind

2 årgange kan indbindes i eet bind  
for samme pris.

Ved indsendelsen bedes anført, om  
bladet ønskes indbundet med eller  
uden omslag.

Indbindingen er det såkaldte strip-  
bind, der består af faste papsider  
med solid limning i ryggen og på-  
trykt rygtitel.

### FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

VESTERBROGADE 60 - KBHVN. V.

## Luftfartforsikringer

af enhver Art  
overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-  
hvert forsikringselskab, der er tilknyt-  
tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

## Udstilling og flyvestævne i Skovlunde

Som meddelt i sidste nummer afholdes der  
den første weekend i maj en udstilling og et  
flyvestævne i Skovlunde, arrangeret af  
Sportsflyveklubben og Berlingske Tidende.

Til udstillingen om lørdagen ventede man  
ved redaktionens slutning typer som Jodel  
D-112, Meta-Sokol, Cessna 150 og 175, Piper  
Apache, hele tre Dornier Do-27, Piper Super  
Cub, Aero Commander m.m. samt også for-  
skellige brugte fly af kendte typer, der er til  
salg.

I flyvestævnet søndag eftermiddag vises  
de fleste af disse typer i luften, flyvevåbnet  
deltager med en redningsaktion med Pem-  
broke og S-55 samt et hold Chipmunks fra  
Avnø, der bliver faldskærmsudspring, pud-  
ringsflyvning, ambulanceflyvning, adskillige  
orkestre o.s.v. — kort sagt en fin optakt til  
flyvelotteriet.

## Lars Ellehammer død

Den gamle *Lars Ellehammer*, flyvepione-  
rens fætter, der var vidne til forsøgene på  
Lindholm i 1906, døde den 25. marts, 89 år  
gammel.

## Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulevarde 64, Luna 622

## Flyvnings Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

## Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen A/s**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

## Trafikken på København i marts

|                             |        |
|-----------------------------|--------|
| Ankomne passagerer .....    | 20.443 |
| Afgåede passagerer .....    | 20.863 |
|                             | 41.306 |
| Transitpass. 2x19.579 ..... | 39.158 |
| Andre passagerer .....      | 3.337  |
| Total .....                 | 83.801 |

Marts 1958: 93.310 (tilbagegang på 10,2  
%). Starter og landinger: 4.306, heraf 2.952  
i lufttrafik (1958: 4.450 og 3.556, d.v.s. til-  
bagegang på 17 % i lufttrafik, men kun  
3,2 % ialt).

Den unormale tilbagegang skyldes natur-  
ligvis SAS-lockout'en.

## Meta-Sokol til Danmark

Det går virkelig fremad med hensyn til  
fornyelsen af vor flåde af mindre flyve-  
maskiner. I Odense lufthavn kunne man så-  
ledes palmesøndag se ikke bare Agro-Kemi's  
Piper Super Cub landbrugsflyvemaskine  
AY-AES, men også Hammers Luftfarts  
flotte Meta-Sokol OY-AEZ, der udførte lan-  
dingsøvelse. Vi håber i nær fremtid at kunne  
give vore indtryk af denne moderne privat-  
flyvemaskine.

## De opfindere — —

En flyvemaskinefabrik i USA fik for ny-  
lig følgende brev:

„Jeg har netop gjort en fantastisk ny  
bremse til flyvemaskiner færdig. Denne  
bremse, som jeg har opfundet, er i stand til  
at bringe et fly, som gør en fart af 640 km/t,  
til standsning på mindre end 3 meter.

Jeg er nu i gang med en opfindelse, der  
skal hindre piloten i at blive kastet ud gen-  
nem vindskærmen.“

## Hvad London Gliding Club når på et år

London Gliding Club i Dunstable Downs,  
der ligger under luftvejssystemet nord for  
London, men tæt ved en lille „fri“ trekant  
mellem luftvejene, hvor der kan udføres  
skyflyvning, præsterede i 1958 hele 10.280  
flyvninger, 2985 flyvetimer og 136 distance-  
flyvninger på ialt 12.300 km. 5 guldhøjder  
og 3 guld-distancer blev udført med start i  
Dunstable.

## I-kursus i Odense

Omkring påske gennemførte svæveflyve-  
rådet i samarbejde med Odense Flyveklub  
det traditionelle svæveflyveinstruktørkursus  
— med maximumdeltagerantal på 15 mand.  
Som lærere medvirkede *Per Bach*, *P. H.  
Nielsen*, *M. Buch Petersen* og *Weishaupt*.  
Undervisningen i A- og B-skolingsnorm var  
strøget, og så meget mere vægt blev der lagt  
på DK-skolingen. Det dårlige vejr hindrede  
bl.a. flyvning på de tre hverdage, men allige-  
vel lykkedes det at opnå de ca. 100 flyvnin-  
ger, der er normalen, heraf de 60 på Rhön-  
adler'en.

## REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr.

Leveres fra lager.

**ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V**

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343



## ILUSHIN IL-14 M



Konstrueret under ledelse af S. V. Ilyushin, Sovjetrusland. Første flyvning omkring 1955.

IL-14 er udviklet af IL-12 og er udrustet med to 1900 hk Shvetsov ASh-82T stempelmotorer. Det er en lavvinget helmetalkonstruktion med næsehjulunderstel, og den har plads til 18-28 passagerer.

IL-14 produceres ikke blot i Rusland, men også som Avia-14 i Tjekkosllovakiet, samt i Østtyskland.

Versionen IL-14P rummer normalt 18 passagerer, IL-14M, der har længere krop, normalt 24 passagerer.

Typen, der i NATO-sproget kaldes Crate, bruges også som militært transportfly i en

række lande, og eksemplarer af typen er skænket til et antal statsoverhoveder af Sovjetunionen.

**Data:** Spændvidde 31,7 m, længde 21,3 m (14P) og 22,3 m (14M), højde 7,8 m, planareal 98 m<sup>2</sup>. — Tomvægt 12.080 kg (M: 12.250), fuldvægt 16.500 kg (17.250). Største nyttelast 2540 kg.

**Præstationer:** Maximumhastighed 396 km/t (M: 382), rejsehastighed i 3.000 m: 320 km/t (M: 358 km/t i 2500 m), landingsfart 135 km/t. Stigeevne ved jorden 5,3 m/sek (M: 4,8 m/sek). Rækkevidde ved rejsefart 1900 km, ved 260 km/t: 3200 km. (M: 1500 km).



Tegning og foto: IL-14M. Fotoet viser en østtysk IL-14M, tilhørende Interflug og fotograferet i København.

## TYPENYT

**Northrop N-205** er et projekt til en raket-drevet version af T-38, som er tænkt som træningsfly for kommende „rumpiloter“, som hermed skulle kunne nå hastigheder på Mach 3,2, topøjde på 60 km og 2½ minuts flyvetid under vægtløshed.

**Lockheed Jet Star** vil sidst på året blive udstyret med fire P & W JT-12 jetmotorer og kan i denne version leveres fra oktober næste år.

**Canadair 540** demonstreres nu både i Nord- og Sydamerika samt i Europa.

**Lockheed Starfighter** leveres i 96 eksemplarer til Luftwaffe, heri iberegnet 30 af den toseddelte F-104D udgave. Desuden skal tyskerne selv bygge 200 af den.

**Percival BP-9** landbrugsflyet, der fremstilles af Lancashire Aircraft Corp., kaldes nu Prospector.

**Sikorsky HSS-2** er en altvejrshelikopter til den amerikanske flåde. Det er et amfibium, forsynet med to 1050 hk General Electric T58-6 turbinemotorer.

**SNECMA C-450** Coleopteren gennemgår for tiden sine første flyveprøver i et stativ, hvor den er tøjret til jorden.

**Fokker/Fairchild Friendship**, der leveres til flere og flere selskaber, har passeret de første 10.000 flyvetimer på ruterne.

**Vultee Viceroy** er den gamle BT-13, som et firma i Texas ombygger til femsædet kabinemaskine.

**Antonov A-13** er et nyt russisk helmetal-svævefly med v-hale og optrækkeligt landingshjul. Glidetid 26.

**Ryan VZ-3 Vertijet** prototypen blev ødelagt ved et havari i februar.

**Douglas** overvejer at bygge en jetdrevet forretningsflyvemaskine.

**Vertol YHC-1-B Chinook** er en svær transporthelikopter, der kan medføre 2—3 tons. Den er bestilt til den amerikanske hær.

**McDonnell 119**, der er en direkte konkurrent til Lockheed JetStar, har nu været i luften. Produktionsudgaven vil antagelig blive forsynet med P & W JT-12 motorer.

**Breguet 906** svæveflyet har fået navnet Choucas og ventes i luften i denne måned.

**Wassmer Bijave** er en toseddel udgave af Javelot-svæveflyet med stålørskrop. Det fløj første gang den 17/12 og prøveflyvningerne forløber godt. Glidetid 27.

**Saab Safir**, der anvendes som skolefly i 8 lande, er påny bestilt af det svenske flyvevåben i 14 eksemplarer af versionen 91C. Den hollandske trafikflyveskole bestilte 18 91D og det abessinske flyvevåben 10 91C tidligere på året.

**Dornier Do-29**, der fløj første gang i december 1958, er en udvikling af Do-27 med to 274 hk Lycoming-motorer med skubbende propeller.

**Breguet 941** er et civilt og militært transportfly med kort start og landing, udstyret med fire DH Gnome turbinemotorer. Den ventes i luften den 31/3.

**Convair 880's** anden prototype kom i luften den 31/3. Den første har fløjet over 50 timer.

**Republic F-105 Thunderchief** produceres nu i B-versionen, men skal også bygges som 105D og E, der er hhv. en- og toseddel altvejrsgaver.

**Boeing 707**-typen har været udsat for et par alvorlige uheld. Først fik en fejl i autopiloten en 707 over Atlanten til at gå i et dyk så pludseligt, at flere kom til skade. Den overskred det tilladte machtal og rystede stærkt, men blev rettet op i 1800 m højde og fløjet til Gander ved „håndkraft“. — En anden mistede en af motorerne under træning i langsomflyvning med to motorer stoppet, hvorunder den gik i et pludseligt begyndende spind i 2400 m højde.

## AGUSTA AZ-8 L



Konstrueret af Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta, Italien. Første flyvning juni 1958.

AZ-8L er en lavvinget trafikflyvemaskine til korte og mellemlange ruter, udstyret med fire 540 hk Alvis Leonides 502 stempelmotorer. Den kan også anvendes som militær transportfly.

Kabinen kan indrettes til 22—26 passagerer. Den er lydisoleret og opvarmet, men ikke udformet som trykkabine.



Tegning og foto: Agusta AZ-8L.

AZ-8L sigter efter det marked, som hidtil er betjent af den standhaftige DC-3, og tiden må vise, om det nu kan lade sig gøre at trænge sig ind på dette marked med stempelmotorer. Der er iøvrigt også planlagt versionen AZ-8S med 575 hk SNECMA 12S motorer.

**Data:** Spændvidde 25,5 m, længde 19,44 m, højde 6,6 m, planareal 66,8 m<sup>2</sup>. Tomvægt 7.100 kg, største nyttelast 3.500 kg, fuldvægt 10.800 kg.

**Præstationer:** Største rejsefart 405 km/t, økonomisk rejsehastighed 370 km/t i 3.000 m, ved jorden 340 km/t. Stigeevne ved jorden 5 m/sek, topøjde 7.500 m. Rækkevidde med 2810 kg nyttelast: 1000 km, med 1975 kg: 1600 km.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFlyVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## KDA's generalforsamling

Aeroklubben afholdt torsdag den 16. april sin ordinære generalforsamling i Borgernes Hus med lrs. *Borge Moltke-Leth* som dirigent. Formanden, direktør *Hjalmar Ibsen*, aflagde årsberetningen (hvoraf uddrag findes side 140), og den blev taget til efterretning uden kommentarer. Kassereren, civilingeniør *Leif Prytz*, aflagde årsregnskabet, for hvilket der blev meddelt decharge uden kommentarer.

Efter tur afgik fra bestyrelsen ingeniør *Prytz*, direktør *Syvest Jensen* og grosserer *C. Fahrner*. Sidstnævnte ønskede ikke at modtage genvalg, hvorimod de to første blev genvalgt, ligesom civilingeniør *Hans Harboe* blev valgt. Alle valg var enstemmige.

Revisorerne, *Iver H. Iversen* og *Sv. Abel Hansen* blev ligeledes genvalgt.

Under eventuelt blev der fremsat forskellige forslag til det fremtidige arbejde, bl.a. af dyrlæge *Finn Nielsen* og grosserer *Fahrner*, og bestyrelsen tog disse forslag og ønsker til efterretning.

### Nye medlemmer

Lokomotivfører *G. V. Lauersen*.  
Kontorassistent *Svend Cederskjold*.  
Sporvognsfunktionær *Erik D. Nielsen*.  
Oversergent *Bent S. Kristensen*.  
stud. merc. *Ole Langballe*.  
Mekaniker *Ib Andersen*.  
Flyverløjtnant *Th. Gjerulff*.  
Journalist *Gunnar Hansen*.  
*Ole Nicolaisen*.

### Runde fødselsdage

Ingeniør *W. E. Reck*, Bistrupvej 149, Birkerød, 65 år den 4. maj.  
Autoforhandler *Ludvig Hansson*, Sydhavnsvej 19, SV, 60 år den 26. maj.  
Luftkaptajn *Poul Jensen*, Vultejusvägen 4, Bromma, Stockholm, 50 år den 27. maj.

### Nye bøger i KDA's bibliotek

*Model Aircraft* 1955, 1956 og 1957  
*Aeromodeller* 1958  
*Flight I-II* 1958  
*Air Pictorial* 1958  
*Shell Aviation News* 1958

*Flyv* 1958  
*Propel* 1954—1958  
*Vi flyver* 1956—1958  
*Flyvevåbnet* 1958  
*Air World*, Esso, vol 9—10  
*Flug Revue* 1958  
*50 Jahre Motorflug*  
*Neville Duke's Book of Flight*  
*Eric Leyland & T. E. Scott Chard:*  
*Hunter Hawk i kamp over skyerne.*  
*Eric Leyland & T. E. Scott Chard:*  
*Hunter Hawk afslører luftens smuglere.*  
*Rose Wyler & Gerald Ames: Ud i Himmeldrummet.*

### Udvekslingen med USA, Canada, Italien og Spanien

På grundlag af indsendte ansøgninger og en mundtlig prøve på aeroklubben kontor i København er nedennævnte blevet udtaget til at deltage i sommerens udvekslingsrejser til henholdsvis USA, Canada, Italien og Spanien:

#### USA

*Helge Olsen*, Vejle Modellflyveklub  
*Hans Chr. Grigo*, Vejle Svæveflyveklub  
*Birger Christensen*, Modellflyveklubben, Bonzo, Viborg  
*Gert Rønne*, Svæveflyveklubben på Bornholm af 1959  
*Ole Zachø*, Odense Model-Flyveklub.

#### Canada

*Arne Rohmann*, Svæveflyveklubben på Bornholm af 1959  
*Erik Portefee Hansen*, Flyveklubben Aviator, Alborg

#### Italien

*Knud Jørgensen*, Modellflyveklubben Bonzo, Viborg  
*Mogens Birger Jacobsen*, Flyveklubben Aviator, Alborg.

#### Spanien

*Kai Voulund Andersen*, Kolding Flyveklub  
*Bendt Themstrup*, Næstved Svæveflyveklub.

### Motorflyvernes repræsentantskabsmøde

Det årlige repræsentantskabsmøde for motorflyveklubberne fandt sted onsdag den 15. april i KDA's lokaler. Der deltog 21 repræsentanter fra 9 klubber ud af hhv 30 og 16 mulige. Lrs. *Kabbelgård Mikkelsen* var dirigent.

Formanden, el-ingeniør *A. Kragels* redegjorde for rådets arbejde i det forløbne år (se hovedpunkter i KDA's årsberetning side 140).

Under diskussionen efter beretningen drøftede man mulighederne for lempelser af betingelserne for at få IFR-bevis, den ønskede bedre afmærkning af radiomasterne, ønsket om lempelse mht skyggenembrud o.m.

Der fremsattes forslag om at få luftdygtighedsbevisernes gyldighedstid forlænget, men hidtidige forsøg herpå havde været for-gæves.

Endvidere blev det foreslået at få afskaffet den nylig indførte bestemmelse om, at der ikke måtte være passagerer ombord ved skoleflyvning.

Et ønske om lavere forsikringspræmier for nye flyvemaskiner blev afvist fra en deltagende forsikringseksperter, der snarere forventede stigende præmier.

Af rådets medlemmer var *Kragels*, fabrikant *Jørgen Høyer* og dyrlæge *Finn Nielsen* på valg og blev alle genvalgt såvel som suppleanterne journalist *Arne Christiansen* og disponent *Mogens Holck*.

### Ny formand for svæveflyverrådet

Svæveflyverrådet har konstitueret sig med ingeniør *Kaj V. Pedersen* som formand og flyveteknisk medlem, *Mogens Buch Petersen* som næstformand, *Per Bach* som materiel-teknisk medlem, mens *Mogens Henriksen* fortsat er formand for Dansk Svæveflyve-fonds bestyrelse.

## KALENDER

2/5 Udstilling i Skovlunde.  
3/5 Flyvestævne i Skovlunde.  
12-21/6 XXIII' flyveudstilling i Paris.  
13/6 Skovtur i Danske Flyvere.

### Motorflyvning

17-19/5 Foire Internationale aux Avions d'occasion, Cosne-sur-Loire (Fr.)  
23-25/5 Rally i Quiberon (Fr.)  
24-31/5 Stjernerally i Milano (It.)  
30/5-1/6 Rally i Luxembourg  
6-7/6 Rally le Zoute (Belgien)  
6-7/6 Rally ved Florens (It.)  
19-22/6 Int. rally v. Rotterdam (Holl.)  
13-14/6 Rally Basse Normandie (Fr.)  
26-29/6 Tour de Sicile (It.)  
27-28/6 Rally i Aix les Bains (Fr.)  
30/6-5/7 Flyveuge i Rom og Venedig (It.)  
4-5/7 Flyvelægsmøde i Vittel (Fr.)  
4-5/7 Rally i Anjou (Fr.)  
9-11/7 Air Races og kunstflyvekonk. (Eng.)  
11-12/7 Rally Pescara (It.)  
18-19/7 Rally i Verona (It.)  
25-26/7 Mindefest for Bleriot's kanalf. (Fr.)  
August Tour de Suisse internat. (Schw.)  
8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)  
11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)  
26-27/9 Rally i Genes (It.)

### Svæveflyvning

30/5-7/6 Int. konk. „8 Jours d'Angers“  
5-19/7 Danmarksmesterskab (Vandel)  
19/7-2/8 Svæveflyveskole (Vandel)  
Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modellflyvning

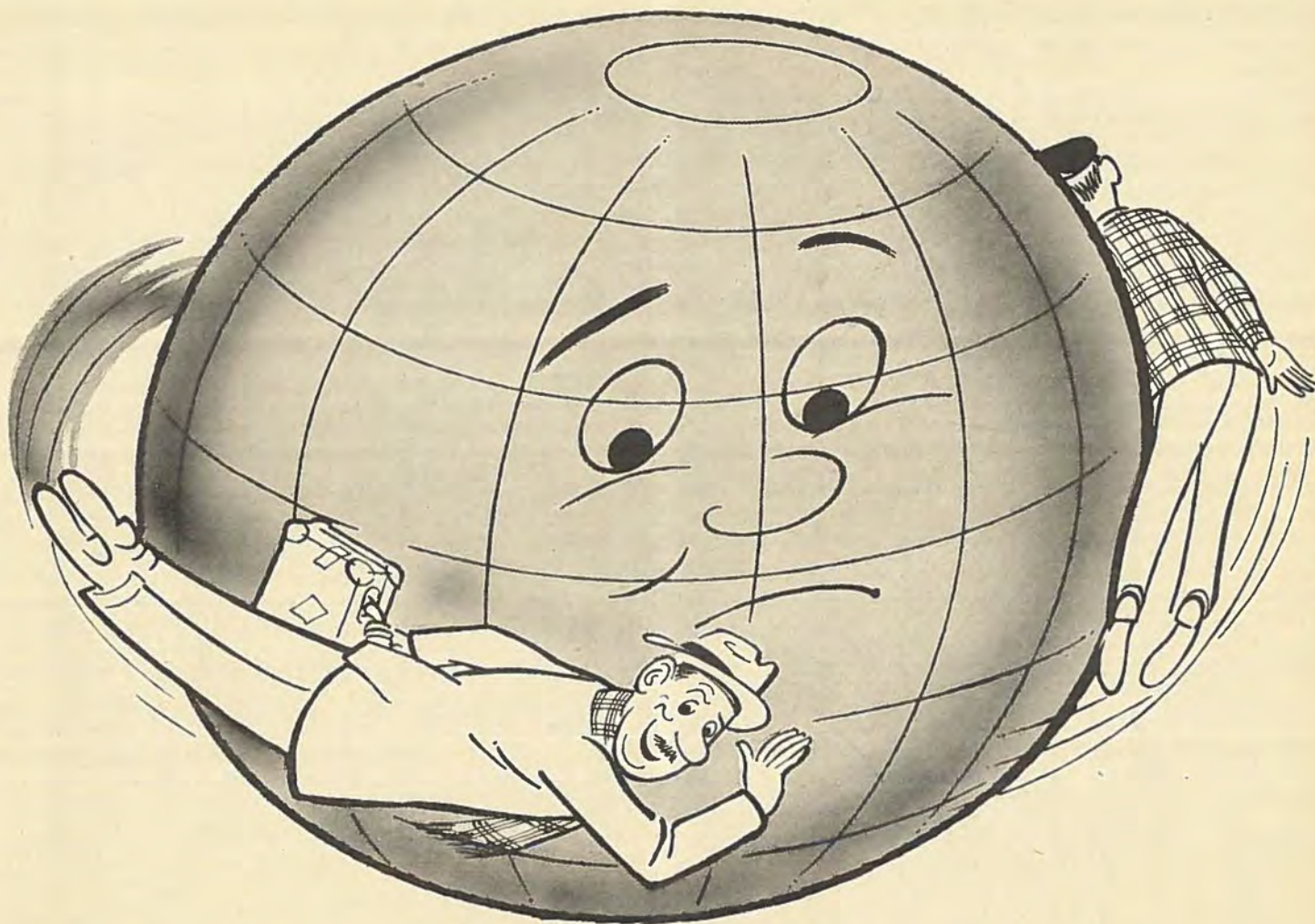
3. 5. DM, fritflyvende modeller.  
10/5 Windypokalen (København)  
16-18/5 Nord. linestyringskonk. (Alborg)  
7/6 Moseslaget (København)  
18-20/7 VM i C3 (Brienne le Chateau, Fr.)  
22-23/8 VM i A2 (Belgien)  
23. 8. DM, linestyrrede modeller.  
6. 9. Nordisk landskamp.  
20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.  
26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).  
4.10. Høstkonkurrence, linestyrrede.  
11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)  
31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

# 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. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





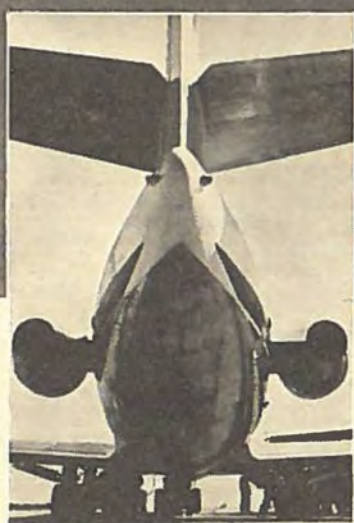
## Rundt om Ækvator 1.500.000 gange

Hvis De var verdens eneste flyve-passager — og De skulle flyve lige så meget, som alverdens luftfartselskaber tilsammen gjorde sidste år — kunne De godt sige Deres job og lejlighed op med det samme. De ville nemlig ikke komme hjem igen, før De havde fløjet rundt om Ækvator 1 ½ millioner gange... eller sagt i tørre tal 60.000.000.000 km! Der er ingen større fare for, at tankeeksperimentet skulle blive til virkelighed nogensinde. Flere og flere mennesker flyver. Og overalt hvor der flyves, bruges der Esso produkter, fordi Esso stadig er på højde med alle bestræbelserne for at gøre flyvning af i dag til verdens sikreste og hurtigste rejseform.....



AVIATION PRODUCTS





# Fra 15. maj kan De flyve med **SAS Caravelle Jet**

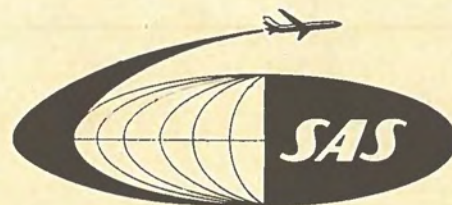
*Reservér Deres plads på den nye SAS CARAVELLE JET.... maskinen, der gør flyverejser til en endnu større oplevelse.*

*CARAVELLEN, der er udstyret med engelske ROLLS-ROYCE motorer,*

*er et produkt af international teknisk kunnen og viden....*

*De flyver over 800 km i timen, afstandene reduceres, og De kommer hurtigere og mere veloplagt til Deres mål.*

**Flyv SAS CARAVELLE JET  
og køb altid Deres billet  
i et autoriseret rejsebureau.**





# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Erik Toft fra Vejle og Godtfred Schütze fra Haderslev foran den Bergsleike, i hvilken de den 13. april foretog rekordflyvningen Vandel—Bræmen. Læs inde i bladet om de store svæveflyvedage.

PRIS 1 KRONE

6

## INDHOLD:

Skovlunde-stævnet \* Flyvekongressen i Las Vegas \* Med FLYV i Piper Apache \* Fire gange Tyskland og to trekanter \* Bedre bredde ved DM i modellflyvning.



## ***De har sikkert hørt om REPUBLIC'S F-105 THUNDERCHIEF***

Republic's F-105 Thunderchief, som har faaet tilnavnet "Verdens mest slagkraftige enmandsfly", er det første fly, som er konstrueret ud fra erfaringer høstet i operativ jager-, bombe- og rekognoceringsvirksomhed. Gennem mere end 1000 testflyvninger i De Forenede Stater har F-105 bevist sin fantastiske stabilitet over for al slags vejr, sin manøvreedygtighed i enhver højde. Dens ildkraft er uden sidestykke; F-105 har paa en enkelt mission den samme slagkraft, som hele styrken af amerikanske fly, der deltog i den koreanske krig. F-105, den sidste i en lang række af Thundercraft-typer, er hurtig, effektiv og overordentlig ydedygtig. Den er Republic's nyeste og mest effektive allierede til Europas eget afakrækkende svar paa aggression.



**REPUBLIC**



**AVIATION**

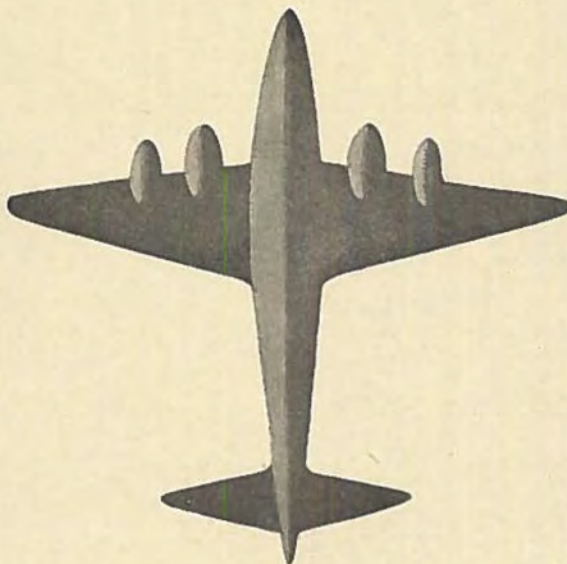


FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incomparable* **THUNDER-CRAFT**



Der er altid en teknisk rådgiver fra Shell  
til rådighed — parat til samarbejde ved  
løsningen af problemer i forbindelse med  
brændstof og olie til luftfarten.  
Bag ham står Shell's aldrig hvilende  
forskningsarbejde.



**Shell Aviation Service**





For

**50** år siden stiftedes  
Handley Page Ltd. — det  
første firma, der blev oprettet  
for at bygge flyvemaskiner.  
Siden da har det bygget  
biplaner og monoplaner,  
militære og civile, store og  
sikre. Hvordan menneskene  
i løbet af det næste halve  
århundrede end vælger at  
rejse gennem atmosfæren —  
eller at krydse frit udenfor  
den — så er det givet,  
at mange af dem vil benytte  
Handley Page befordrings-  
midler.

Opnået på fem  
decennier:

**1909-19** Handley Page fremstiller verdens første vellykkede store flyvemaskiner — de allieredes standardbombe-fly under verdenskrigen.

**1919-29** »Flyvemaskiner er ikke beregnet til fredsmål,« siger man. Men Handley Page Transport Ltd. baner vej for Storbritanniens oversøiske luftruter, som senere danner kernen til Imperial Airways.

**1929-39** Handley Page-vingen med »slot« gør verdens flyvemaskiner virkelig sikre. De otte Hannibal/Heracles trafikmaskiner transporterer en halv million passagerer, uden at en eneste kommer til skade.

**1939-49** Krigsproduktionen af Hampden og Halifax bombemaskiner er kolossal. Hverken før eller siden har R.A.F. været uden Handley Page maskiner i aktiv tjeneste.

**1949-59** V-bombemaskinen Victor er den største flyvemaskine i verden, der har overskredet lydens hastighed. Handley Page's princip for laminar strømning giver løfte om et magisk tæppes effektivitet i luften.



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
*Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning*

Nr. 6

Juni 1959

32. årgang

## GRIB CHANCEN —

**G**RIB chancen, køb en lodseddel, vind en bil! Sådan går flyvelotteriets tusinde sælgere rundt i disse uger og afsætter deres mange lodsedler. Og vi håber, at publikum griber chancen for at vinde gevinster til en samlet værdi af 50.000 kr., hvorved de samtidig støtter en god sag.

Det er samtidig en stor chance for flyveklubberne til at skaffe penge til deres sag. Og det er stort set vor eneste chance for at fremskaffe større beløb, både til de enkelte klubber og deres drift og anskaffelsesplaner og for vor fælles centralorganisation, hvis mange opgaver medlemmerne aldrig bliver trætte af at påtage, og som de sikkert heller ikke undlader at gøre det yderste for gennem flyvelotteriet at muliggøre.

Halvdelen af salgsperioden er nu gået, men som andetsteds omtalt har lotteriet store faste udgifter, og det er faktisk de lodsedler, vi sælger i juni, vi skal tjene på!

— Også på andre områder gælder det om at gribe chancen. Ikke mindst inden for svæveflyvningen, der blandt mange andres luner især er afhængig af vejrgudernes.

Når nu vejrguderne oven i købet på en søndag og så langt inde i flyvesæsonen, at alle må være igang, giver helt enestående chancer for de helt store præstationer, må man regne med, at svæveflyverne erkender disse chancer og udnytter dem.

Som andetsteds omtalt var der mange, der gjorde det. Men vi kommer ikke uden om, at størstedelen af vore svævefly og dygtige svæveflyvere faktisk ikke begav sig på distanceflyvning den 19. april. Måske var de ude at sælge lodsedler, og det skal også til; men mange kunne være afsat, når interesserede strømmede til efter en landing fjernt fra startstedet!

## Messe og flyvestævne på Skovlunde

Trods ugunstigt vejr gennemførtes såvel den første danske fly-messe som flyvestævnet begge dage. —  
Dramatisk faldskærmsshop og helikopterredning som sluteffekt.

**S**OM en passende optakt til flyvelotteriet havde Sportsflyveklubben i samarbejde med Berlingske Tidende arrangeret to dage med en kombineret »Fly-Messe« og flyvestævne i Skovlunde lørdag den 2. og søndag den 3. maj. Vor førende lodseddelsælgende klub de sidste par år havde regnet med yderligere at få afsat en masse lodsedler på én gang, men det blev nu noget af en skuffelse, for dels var der ikke tilstrækkeligt med energiske sælgere ude, dels var det måske ikke organiseret effektivt nok, og — sidst men ikke mindst — folk var ikke særligt villige til at købe. Nå, men det er nu bagefter, og der er ikke andet at gøre end at sælge på sædvanlig vis.

Alt det øvrige klappede imidlertid fint, og der blev da også af indtægterne på de reserverede pladser, ved parkering m.m. et pænt overskud til klubben.

Dog — en ting klappede ikke: vejret! Lige før messen skulle åbnes lørdag morgen, begyndte regnen at sile ned, og det blev den ved med hele dagen, så der kom så godt som ingen til messen og kun få til opvisningen, som trods vejret blev gennemført — herved indvandt man i hvert fald en masse erfaringer til gavn for søndagens arrangement.

### Fugtig messe

Fly-messer er ikke noget ualmindeligt i udlandet, men det er vist første gang, en sådan lille salgsudstilling er arrangeret ved et flyvestævne her i landet. I det sidste årstid eller to er der da også kommet så mange nye fly ind, ligesom interessen for nyanskaffelser er stigende, at vi virkelig har noget at

vise alene af dansk indregistreret materiel, men lidt større udenlandsk repræsentation havde derfor ikke været uvelkommen.

Der var ikke mange tilskuere i regnen om lørdagen — også fordi indbydelserne måske var kommet lige sent nok ud — men i det fine vejr søndag formiddag gik det bedre, og der kom forøvrigt også en del privatflyvere flyvende fra andre egne af landet for at se på mulighederne for at få mere moderne materiel.

Commertas viste sin Cessna 175 OY-AEC og den splinternye Cessna 150 OY-AEF med antikollisionslys og i-staffering med selvlysende maling. Denne første tosedede Cessna-type i en årrække ser meget lovende ud.

Hammers Luftfart viste den lækre firesædede tjekkiske Meta-Sokol OY-AEZ, som fik mange komplimenter.

Jørgen Høyer præsenterede den første dansk-registrerede Dornier Do-27, OY-ABE i orange farve til brug på Grønland, idet Nordisk Mineselskab har købt den. Endnu en ventes snart til landet.

Og så var der de to tomotorede: ICI Aviation's Piper Apache, OY-ABW, og Danfoss' Aero Commander 560 E, OY-ADS.

Herudover var der anbragt nogle brugte typer, såsom en Globe Swift og en Ercoupe, og i nærheden var parkeret hele den sædvanlige Skovlunde-flåde af KZ II Coupe og Træner, KZ III, KZ VII, Auster osv. — Her stod også en Wassmer-bygget Jodel D-120, der var på vej til levering i Norge, og her kunne man se Dyhr Thomsens Jaskolkasvævefly m.m.m.

Fortsættes næste side.





## Flyvestævnerne

Programmet var stort set det samme lørdag og søndag eftermiddag, men kunne bedre udfolde sig om søndagen, hvor en snes tusind mennesker trodsede blæst og enkelte byger fulgte den præcist afviklede opvisning.

Begge dage blev der indledningsvis talt af Ballerups borgmester, *Ove Hansen*, af KDA's generalsekretær, kaptajn *John Foltmann*, samt af Sportsflyveklubbens formand, fabrikant *Jørgen Hoyer*. Og så kunne stævnets speaker, redaktør *Poul Westphall*, præsentere det store program.

Der indledtes med musik af SAS-orkestret og Kvindeligt Flyvekorps' trommeorkester – med ponyen »Pilotte«. Så viste tre de Havilland Chipmunks fra Avnø, ført af flyverløjtnanterne *Carstensen*, *Borgnæs* og *E. V. Jensen* formationsflyvning med afsluttende »fransk lilje«, inden de uden landing returnerede til Avnø.

Direktør *Herman Hammer*, der også i lørdagens regn sad lunt i kabinen i hvid skjorte, demonstrerede Meta-Sokol'en med det usædvanlige understel med halehjul eller snarere »baghjul« helt henne ved planbagkanten.

Kaptajn *Torben Juncker* demonstrerede Zone-Redningskorpsets ærværdige KZ-IV, som i den stærke vind næsten stod stille i luften under langsomflyvning.

Fra Commertas viste grosserer *Chr. Fahrner* og salgschef *Torben Lund Hansen* Cessna 175 og 150 – sidstnævntes lys og farver viste i lørdagsregnen tydeligt deres virkning.

Den skiudstyrede Dornier Do-27 blev ført af kaptajn *A. Asmussen*, der netop havde hentet den i München og ikke var så fortrolig med den som den tyske pilot, der tidligere har vist dens forbløffende egenskaber, hvorfor hans opvisning var ret behersket. Han fløj den få dage senere til Grønland.

Kaptajn *Hans Venningbo* demonstrerede Piper Apache, hvis motorer har en meget lidt støjende gang, kaptajn *Ingolf Nielsen* viste den sønderborgske Aero Commander, bl.a. på én motor, og kaptajn *Orla Christensen* Falcks Flyvetjenestes Aero Commander.

Kontraster hertil var *Hans Axels* Druine Turbulent, der dukkede op under lørdagens stævne til almindelig forbavelse, Axels første »langtur« på 40 minutter fra Vordingborg og med forbrug af 7 liter benzin, og direktør *Bent Stig Møllers* såkaldte »helikopter-båd«, der intet har med en helikopter at gøre, men er en Bensens rotorglider, anbragt på en båd, der kørtes forbi på en vogn.

Jodel D-120'en foretog en kort flyvning, ført af en fransk dame.

## Kunstflyvning uden og med motor

Dyrlæge *Finn Nielsen* trak med sin KZ III fabrikant *Åge Dyhr Thomsen* op i 1.000 m højde, hvorfra han i Jaskolka'en, der er fuldt

kunstflyvningsdygtig, viste, hvad et svævefly også kan bruges til. Spind, loop, hårnåle og ikke mindst rygflyvning (den kan godt flyve termik også på ryggen!) hensatte mange tilskuere i forbavelse, og i et dyk med maximumfarten 250 km/t bøjede de elastiske planspidser tydeligt nedad, inden han efter en avanceret landing satte den præcist på grønsværen.

Modelflyveklubberne Flying Old Fellows og Copenhagen Aeroguidance Society, der havde fået DM i skalamodeller flyttet a.h.t. stævnet, udstillede en smuk samling modeller i kaffebaren i den lille hangar, men kunne ikke flyve i det dårlige vejr begge dage.

Kunstflyvning med motor blev dygtigt udført af flyverløjtnant *John Skat Nielsen*, Bogø, i hans KZ II-T, og mens det ikke rigtigt kom til sin ret i stor højde om lørdagen, blev det fint om søndagen.

I en gammel bil kom »tante Sylvia« ind på pladsen for at få en flyvetur, men stak naturligvis af i en KZ III alene og lavede en gang crazy-flying, som fik selv – eller måske netop – flyverne til at gispe et par gange. Det var pladsens myndige flyveleder *Sylvester Nielsen*, der viste, hvordan man ellers ikke må flyve.

## Helikopteropvisning og faldskærmspring

En Sikorsky S-55 fra flyvevåbnet viste de snart traditionelle redningsaktioner, ført af flyverløjtnant *O. G. Sindberg*, som også alene i en ualmindelig smuk og præcis flyvning viste Sikorsky'ens manøvreegenskaber.

Den tyske faldskærmspringer *Heinz Krebbels*, der gentagne gange før har sprunget her i landet, sprang ud fra Falcks Aero Commander, lørdag fra lav højde og søndag – hans 36-årige fødselsdag – fra stor højde. Tanken var at springe med forsinket udløsning, men ved udspringet fik han trykket styrthjelmene ned over øjnene og udløste straks, da han ikke kunne se på sit stopur, og i den stærke vind førtes han nordpå ind over Skovlunde og landede trods forsøg på at styre skærmen lige i S-banens ledninger, hvor han blev hængende.

Det var en ikke ufarlig situation, men heldigvis skete der ikke noget, og helikopteren viste nu i praksis, hvad den kunne bruges til, da math *Lindahl Nielsen* blev hejst ned over ledningerne og befriede Krebbels. Der blev således lidt dramatik og nerver på til glæde for den sensationslystne del af publikum, og for den øvrige presse, som da Berlingske Tidende var medarrangør, ikke havde været særlig ivrige efter at underrette deres læsere om flyvestævnet, men som nok skulle få uheldet med på forsiderne om mandagen.

Efter opvisningen, der strakte sig over to timer, udførte *Morian Hansen*, der under stævnet havde vist reklamesløb, i pool med Sportsflyveklubbens Cessna 172 rundflyvning, og i den store hangar kunne man se flyvefilms.

Det var således et stort og vellykket arrangement, der viser, at man kan ikke få flyvepladser til storflyvestævne, må man klare sig bedst muligt med små opvisninger som denne på de pladser, man har. Man kan godt få publikum til at komme, og det er en god lejlighed både til at gøre flyvepropaganda på en god måde, og til at skaffe lidt penge i kassen.

1. Aero Commander 560E.

2. Dornier Do-27.

3. Meta-Sokol.

4. Cessna 150.

5. Wassmer Jodel D-120.

6. KZ-II Coupé var før krigen første KZ-type i produktion. OY-AEA blev først færdigbygget i 1940 og solgt til Finland, hvorfra den nu er vendt hjem igen. Den tilhører premierløjtnant Brixgart.

7. Jaskolka ZO.



MED FLYV TIL FØRSTE

# WORLD CONGRESS OF FLIGHT

6 amerikanske flyveorganisationer holdt verdens- kongres i Las Vegas i Nevada. — Sir William Hildred om trafikflyvningens jetalderproblemer. — Starfighter gennem lydmuren i 30 m højde.

Af ingeniør Jørgen Florant.



To vidt forskellige fartøjer, der viser udviklingen: forrest en træmodel af North American X-15 og bagved en Convair Atlas.

**T**USINDER af den civile og militære luft- farts folk fra over halvtreds nationer ver- den over — samt et meget repræsentativt ud- valg af de produkter de enten konstruerer, fremstiller, vedligeholder, benytter, studerer, skriver om eller blot drømmer om — var sam- let én hel spændende uge fra 12.-19. april i ørkenbyen Las Vegas beliggende i det syd- vestlige hjørne af, hvad amerikanerne kal- der The Great American Desert, Nevada, USA.

Begivenheden, som kunne formå at samle alle disse mange mennesker, var afholdelsen af den første »World Congress of Flight« — som man vel lige så godt straks bør nævne, må antages at have etableret sig som en fast årlig tilbagevendende begivenhed inden for flyvningen. Las Vegas-arrangementet forløb på enhver måde så vellykket, at der er al god grund til at komplimentere samtlige ar- rangører.

## Baggrunden for kongressen

Hovedansvaret for denne virkelig betyd- ningsfulde begivenhed i luftfartens historie var lagt på Air Force Association, et af hvis formål det bl.a. er at udbrede kendskabet til flyvning og rumfart for herved at opnå store national sikkerhed og en varig verdens- fred.

AFA lagde grunden til WCF allerede i december 1954 under en af de mange luft- transportkonferencer hvis linie senere er ble- vet fortsat gennem afholdelsen af »Jetalder- konferencerne« i Washington DC i 1956, 1957 og 1958. I virkeligheden var mødet i Las Vegas det fjerde i rækken af disse årl- ligt afholdte jet-samlinger — nu udvidet til også at omfatte international deltagelse.

I samarbejde med AFA om tilrettelægnin- gen af WCF deltog seks af amerikansk flyv- nings største organisationer:

- 1) Air Transport Association of America (ATA).
- 2) Electronic Industries Association (ETA).
- 3) Flight Safety Foundation (FSF).
- 4) National Aeronautic Association (NAA).

- 5) National Business Aircraft Association (NBAA) —
- 6) Space Education Foundation (SEF).

Regeringens godkendelse og støtte var stillet gennem det nydannede Federal Avia- tion Agency (FAA), som siden nytår i år har overtaget Civil Aeronautic Administra- tion's funktion som USA's luftfartsmyndig- hed.

Begrundelsen for at afholde WCF i en by som Las Vegas, som antagelig af de fleste er bedst kendt for sine luksushoteller, sine store forlystelsesetablissementer og sine fabelagtige spillecasinoer, er nu ikke svær at få fat i. Det arrangørerne af kongressen først og fremmest måtte se efter, var en plads med tilslutning til ubeboet område, over hvilket der kunne afholdes flyvedemonstrationer, men samtidig, paradoksalt nok, men mulighed for at kunne huse tusinder af delegerede under absolut komfortable forhold. Las Vegas kan klare begge de her nævnte betingelser og lidt til. Byen har nemlig for ganske nylig ladet op- føre et nyt og arkitektonisk set højst origi- nalt »Convention Center« (byggesum \$ 6 mill.), hvor en kongressal med plads til over 6000 delegerede, en indendørs udstillingshal på næsten 10.000 m<sup>2</sup> og et stadionanlæg af internationale dimensioner kan danne sam- men om et hvilket som helst udstillings- eller kongressarrangement. Lægger vi hertil de for- dele, Las Vegas har ved at besidde to civile lufthavne, hvoraf den ene — McCarran Field syd-vest for byområdet — har startbaner på over 3000 meters længde, og en militær luft- base — Nellis AFB nord for byen — med til- hørende, fuldstændigt øde ørkenområde som øvelses- og skydeterræn, er billedet fuldstæn- diggjort, når guderne samtidig også har sør- get for at netop denne del af Nevadastaten har det mest excellente vejr, man kan ønske sig til et flyvestævne.

## IATA- og ICAO-indlæg til kongressen

Kongressens første dag, søndag den 12. april, var alene helliget en stor pressekonfe- rence præget af det sædvanlige hastværk og

et utal af orienteringsmøder med films af- jag med at få de sidste udstillingsting bragt på plads.

Ialt kom WCF til at omfatte tolv hoved- konferencer, tre store fly-demonstrationer og holdt af de mere prominente blandt de over 200 udstillende firmaer.

Den vigtigste af hovedkonferencerne — den fjerde »Jetalder-konference« under forsæde af formanden for WCF, Mr. Edward P. Curtis — blev indledt med et yderst inter- essant foredrag af generaldirektøren for IATA, Sir William P. Hildred, som talte over emnet »Den nye verden«.

Sir William pegede på betydningen af at luftfarten i og med afviklingen af indevæ- rende sommertrafik vil få et fingerpeg om, hvorvidt jettrafikken vil vise sig at blive billigere per passagerkilometer. De nye jetfly er ikke blot 40 % hurtigere end de seneste stempelmotor-drevne flytyper, men har også større kapacitet. Det er en kendt sag, at jet- flyenes operationsomkostninger per fly-kilo- meter vil være stigende, men det var fore- dragsholderens udtrykkelige håb, at omkost- ningerne per passager- og ton-kilometer i sidste instans må blive lavere, end hvad man har kunnet opnå med gårsdagens flytyper. Sir William erklærede også at luftfartens billetpriser må reduceres yderligere for at stimulere det fremtidige turistmarked. Den ny generation af jet-fragtfly vil få en så enorm kapacitet, at fragtraterne også må kunne nedskræpes betydeligt. Foredragshol- deren følte sig endvidere overbevist om, at luft- fartsselskaberne var villige til enighed i disse vigtige spørgsmål, hvis løsning måtte findes på kommende IATA-møder.

I sine afsluttende bemærkninger advarede sir William imod en for forhastet fremkomst af supersoniske passagerfly med rejsehastig- heder på omkring 3200 km/t. Det var i dag muligt at klare jettrafikken, når blot der blev taget de rette hensyn til at udviklingen af trafikcentre, lufthavne, disses startbane- anlæg og ikke mindst navigationshjælpe- midlerne ville tage tid og kun ske etapevis. Fremkomsten af én eller flere supersoniske



passagerflytyper ville virke ødelæggende på denne forholdsvis rolige udvikling og hermed stille international luftfart over for kaos.

Et lignende syn på udviklingen som sir William's blev der givet udtryk for af ICAO's nuværende president mr. *Walter Binaghi*, som på konferencens anden dag redegjorde for de forbedringer, jetalderen vil stille til luftfarten.

ICAO har siden 1955 ofret megen tid på de problemer, som knytter sig til anvendelsen af jetfly i den internationale luftfart. Et af hovedemnerne har været planlægning og bygning af tilstrækkelige faciliteter på jorden – et problem som behøver fuld støtte fra de enkelte landes regeringer. Mr. Binaghi udtrykte tilfredshed med de resultater, der var opnået med hensyn til udbygningen af det internationale lufthavnssystem. Regeringerne har været hurtige til at lade sig overbevise og hurtige til at handle resulterende i gode fremskridt med bygning af nye lufthavne og store udvidelser på allerede eksisterende anlæg.

Knap så godt syntes det at stå til på det navigations- og kommunikationstekniske område, hvor det vil blive nødvendigt at gøre en betydelig indsats, før situationen er blot nogenlunde tålelig. I mange områder af verden begrænser de radiotekniske navigationshjælpemidler sig endnu til radiofyr af forældet konstruktion, hvor moderne VOR-anlæg syntes at være en betingelse.

En tilsvarende situation eksisterer på det meteorologiske område, hvor mangler i samarbejdet landene imellem truer med at umuliggøre opstillingen af blot nogenlunde pålidelige forudsigelser af vejrforholdene i de store flyvehøjder, jetflyene vil operere på. Det vil blive nødvendigt at intensivere det videnskabelige arbejde med at udforske vejret i disse højder, ligesom oplysninger om vejret på de forskellige landingspladser i fremtiden må gives med meget større akkurate. Selv i lande med en flyvevejrtjeneste af høj standard ligger der betydelige opgaver og venter på at blive løst for at forbedre den teknik og praksis, der er nødvendig for at opfylde de nye krav jetflyene stiller.

Som et eksempel på hvilke opgaver der vil komme til at præge fremtiden redegjorde mr. Binaghi for situationen i det latin-amerikanske område. På strækningen fra Mexico til Argentina vil der blive behov for 80 lufthavne, af hvilke 29 skal kunne betjene de største jetfly. Af disse 29 anlæg er kun 6 så vidt udviklet, at der vil kunne foretages starter med tilstrækkelig brændstofbeholdning til at gennemføre de lange ruteafsnit på øko-

nomisk vis. Med hensyn til navigationshjælpemidlerne er det planlagt, at området har behov for at 87 VOR-anlæg. Af disse er kun 14 i virksomhed, ligesom kun 5 ud af 35 teleprinteranlæg i jordtjenesten er gjort klar.

Et groft overslag viser, at de årlige udgifter til drift af internationale lufthavne i nævnte område beløber sig til omkring 600 mill. kr. hvortil kommer ekstra ca. 460 mill. kr. til vedligeholdelse af udstyret på luftvejene. Foredragsholderen var klar over, at det ikke ville blive let at øge disse beløb tilstrækkeligt til at opfylde de nye krav – enkelte landes regeringer ville simpelt hen ikke være i stand til at yde mere enten på grund af manglende midler eller som følge af båndlægning af kapital til andre opgaver.

I konklusionen til sin redegørelse sagde mr. Binaghi, at transport ad luftvejen i sig selv er international, hvorfor kollektiv indsats af landene verden over til fordel for et meget stort antal mennesker betød noget væsentligt.

## Udstilling og flydemonstrationer

Den smagfulde indendørs udstilling i topklasse blev vel suppleret af det udendørs arrangement, hvor der blev vist så forskellige emner som et over fyrretyveårige Sopwith Camel-fly, en Convair Atlas ICBM og en fuldskala træmodel af det med spænding imødesete X-15 fly fra North American.

Atlas-missilen – som iøvrigt ikke var nogen »mock-up«, men et virkelig eksemplar af racen trukket tilbage fra aktiv tjeneste efter at have spillet hovedrollen i en lang række statiske motorprøver – var indrettet som instruktionslokale, hvor de besøgende efter tur blev informeret om, hvordan afskydningen af ICBM foregår.

Blandt andre fjernvåben eller forsøgsraketter, som var udstillet, kan nævnes Thor-Able, Martin Mace, Boeing Bomarc, Northrop Snark, Discoverer satelliten og kapslen til Mercury-projektet.

Den første af flydemonstrationerne blev afholdt mandag eftermiddag den 13'de på McCarran Field, hvor de seneste amerikanske, civile jet- og turbinemotorfly var samlet med undtagelse af Boeing's 707. Dette fly foretog dog en enkelt overflyvning af pladsen, kort forinden stævnet tog sin begyndelse. Blandt de demonstrerede typer bør særlig fremhæves Douglas DC-8, Convair 880, Lockheed Electra i American Airlines bemaling og Fairchild/Fokker F27 Friendship, som Bonanza Airlines med hjemsted på McCarran få dage forinden var begyndt at anvende på ruterne mellem Las Vegas og San Francisco/Los Angeles.

Størst interesse samlede sig naturligt nok om Convair- og Douglas-flyene, som begge kunne publikum-inspiceres i tidsrummet før de blev dirigeret ud til start. Douglas-flyet virker meget imponerende og syntes i virkeligheden at have et meget lavt støjniveau. Det samme gælder også Convair 880, som kun havde behov for den korte startbane på McCarran.

Tirsdagens demonstrationer blev afholdt på stadionanlægget og var alene helliget de mindre flytyper, småhelikopterne samt svæve- og modelflyvningen. Der er ingen grund til her at fremhæve én type af de viste sportsfly frem for en anden, hertil var de al for lig hinanden, med lige fine tekniske egenskaber og med lige mange specielle raffinementer.

## Modelflyverne bruger nu også raketter

Stævnets to begivenheder var en demonstration af to radiostyrede modelfly og affyringen af en serie modelraketter. Med modelflyene kunne der foretages alle tænkelige manøvrer og aktionstiden var næsten forbløffende lang – godt nok et stykke legetøj, men for folk med forstand på tingene og med pengepungen i orden. Prisen på en enkelt model blev angivet til \$ 400. Med modelraketterne var der succes lige fra første affyring – ikke én blev »fuser« og bifaldet kendte næsten ingen ende, da en totrins variant fungerede perfekt.

Onsdagens militære demonstration på skydebanen ved Indian Springs, som hører under Nellis Air Force Base, var naturligvis den helt store oplevelse; men hvem formår vel med ord at beskrive, hvordan det f.eks. føles når en Lockheed Starfighter går gennem lydmuren under horisontal flyvning i en højde på 20–30 meter og i en afstand af godt 150 meter fra en tæt pakket tilskuerstribune – det er faktisk ikke nogen særlig behagelig oplevelse; men interessant.

Hvad der var demonstrationens højdepunkt er det svært at dømme om, men mon ikke det nationalist-kinesiske kunstflyvnings-teams formationsflyvning og en Republic F-105 Thunderchief's demonstration af den nye »toss« eller LABS-bombningsteknik, var det mest gruvækkende. Air Force's »Thunderbirds« og US Navy's »Blue Angels« var i skarp konkurrence med andre kunstningsteam fra Italien og Holland, medens den smukkeste formationsflyvning afgjort blev vist af tre Avro Vulcan-bombere fra RAF Bomber Command's 617'de eskadrille – måske bedre kendt under tilnavnet »The Dam Busters«.

j.fl.

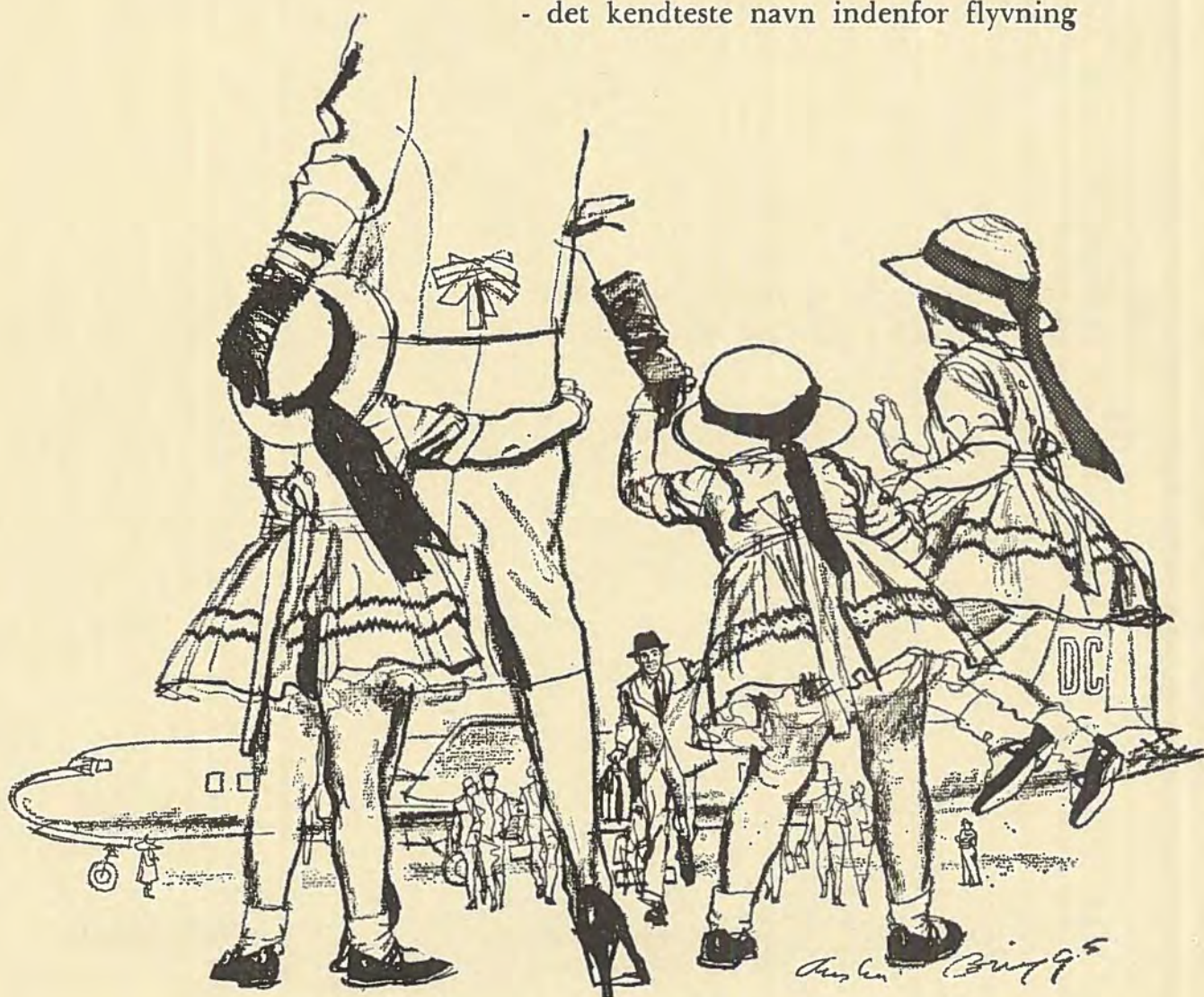


Civil og militær: til venstre en Douglas DC-8 og til højre Republic F-105 Thunderchief.



# De kommer hurtigst frem med **FLY -** og De nyder det mest med **DOUGLAS**

- det kendteste navn indenfor flyvning



Derfor foretrækker flere passagerer og flere flyveselskaber

DOUGLAS DC frem for alle andre maskiner tilsammen!





## I OPERATIV TJENESTE

Med Vesttysklands valg af Lockheed F-104 Starfighter er verdens mest gennemprøvede og effektive interceptor-jager blevet tilgængelig for NATO-forsvarets luftstyrker.

Foruden sine forbavsende mangesidede evner har F-104 vist følgende fordelagtige egenskaber under mere end et års operativ tjeneste i USAF:

|                                       |        |
|---------------------------------------|--------|
| Lave vedligeholdelsesomkostninger     | Bevist |
| Lave driftsomkostninger . . . . .     | Bevist |
| Verdens hurtigste (2259,5 km/t) . . . | Bevist |
| Verdens højeste (91.243 fod) . . . .  | Bevist |
| Forenklet overgangs træning . . . .   | Bevist |

Aldrig tidligere har noget enkelt fly udrettet så mange ting så godt som den nuværende

US Air Force version: Interception, Luft-overlegenhed og bombning — og med så beviseligt lave vedligeholdelses- og driftsomkostninger.

Foruden at være indehaver af verdensrekorden i hastighed og højde har F-104 for nylig sat syv rekorder for stigtid. Det berømte „fjernvåben med en mand i“ er blevet yderligere udviklet for at kunne imødekomme de særlige krav, som Vesttyskland og andre Allierede stiller til en jager, som skal bruges til forskellige formål. Dette foretrækkes fremfor forskellige typer, der løser hver sin opgave. Til dens i forvejen imponerende ydelse kommer dens evne til at kunne operere under alle vejrforhold både som jager-bomber og interceptor samt til taktisk rekognoscering.

Vesttyskland valgte at købe og licensbygge Starfighter'en efter en to-årig prøveperiode, under hvilken forsvarsministeriets eksperter undersøgte og prøvelføj flyvemaskiner, som var bygget af 12 konkurrerende fabrikker. Efter at tyske fabrikker har fået tilladelse til at bygge denne videreudviklede version, vil det være muligt for vesteuropæiske nationer at anskaffe den til en forholdsvis lav pris.



JET TRANSPORTS • JET FIGHTERS • JET TRAINERS  
 COMMERCIAL & MILITARY PROP-JET TRANSPORTS  
 ROCKETRY BALLISTIC MISSILE RESEARCH & DEVELOPMENT • WEAPONS SYSTEMS MANAGEMENT  
 ANTI-SUBMARINE PATROL AIRCRAFT • NUCLEAR-POWERED FLIGHT • ADVANCED ELECTRONICS  
 AIRBORNE EARLY-WARNING AIRCRAFT • AIRPORT MANAGEMENT • NUCLEAR REACTOR DESIGN & DEVELOPMENT • GROUND SUPPORT EQUIPMENT  
 WORLD-WIDE AIRCRAFT MAINTENANCE

# LOCKHEED



# FLYVELOTTERI- AVISEN

Nr. 3

JUNI

1959

## Juni den afgørende måned

Nu er der gået en måned, siden flyve-lotteriet startede. Det vil sige, at De burde have solgt de 90 % af de udleverede lodsedler. Har De det?

Vi ved, at nogle klubber og enkeltpersoner er kommet så vidt og nogle har allerede rekvireret flere. Hvis De ikke hører med til en af disse to kategorier, så kan det nås endnu. Men lad endelig være med at tro, at det nok går af sig selv, for det gør det slet ikke. Der skal gøres en indsats.

Husk også på, at udgifterne er lige store, hvad enten der sælges få eller mange lodsedler. Hvis vi derfor ønsker at få et godt overskud, så kan det ikke hjælpe at give op på halvvejen. For i så fald får vi kun dækket udgifterne — og kommer til at mangle overskuddet. Og det er jo ikke meningen. Så bliver der ikke en øre til fællesarbejdet, og heller ingenting til klubberne.

Derfor: — Bliv ved med at mase på.

## Vi skal selv

I modsætning til hvad tilfældet er i de fleste andre europæiske lande, får flyvesporten i Danmark ikke direkte statsstøtte. Vi må selv skaffe, hvad vi skal bruge. Lad os vise, at vi har så megen energi og vilje, at vi også kan hjælpe os selv. Det skaber en vældig respekt for vores fælles sag.

## Sælg, hvor folk har tid til at købe

Det kan mange gange være svært at standse folk på gaden. Det er meget bedre at sælge, hvor folk står og venter — i en billetkø, for en sportsskamp eller under pausen, i offentlige trafikmidler, hvis man kan få lov hertil, på markeder, o.lign.



Når vi i år har haft stor plakat til lotteriet, kan vi takke et af vore trofaste medlemmer, grosserer Henning Schrøder, for det, idet han har foræret os dem.

## Få fat i endnu flere sælgere

Erfaringerne har vist, at de klubber, som forstår at fordele lodsedlerne, også opnår det største salg. Lad derfor være med at holde lodsedlerne samlet i en bunke på ét sted. Fordel dem til mange sælgere og salgssteder — og kontroller jævnligt, at der også bliver gjort noget ved salget af de mange, der har fået udleveret lodsedler til salg.

## Salg fra biler

Hvis en klub eller en privatperson vil op på det helt store salg, er den bedste udvej at sælge fra en plakatpyntet bil, som er fyldt med energiske sælgere. Der må gerne være nogle søde piger iblandt sælgerne. Fra en sådan bil kan der med garanti sælges 500-1000 lodsedler om dagen. Men det er en betingelse, at der snakkes til folk.

Hvor får man bilen fra? Ja, en del klub-kammerater har biler og endnu flere forældre til medlemmer, og de vil sikkert gerne hjælpe. Og så er der de mange forhandlere. Det er givet, at nogle af disse er interesseret i reklamen, der kan opnås. Husk på der er fem mærker at vælge imellem. Og iøvrigt kan der sælges fra en hvilken som helst bilttype, for hvis vinderen ikke vil have dem, der står på lodsedlen, kan han købe hvad han vil for et tilsvarende beløb.

## Hvor mange lodsedler kan én person sælge?

Mange hundrede mænd og kvinder har i de første tre uger af maj solgt over et hundrede lodsedler hver, enkelte er oppe på flere hundrede, og så vidt det kan skønnes er topsælgeren oppe på lidt over to tusinde på tre uger.

Men han gør også noget ved slaget. Han er enestående. Han nøjes ikke med at plage venner og bekendte, nej — han går ud i marken som en rigtig sælger skal gøre det. Han tager ud til de omliggende landsbyer med sine lodsedler, og det giver altid resultat.

## Salg på gader og pladser

Hvis man går alene på en tilfældig gade blot med et bundt lodsedler i hånden, kan man næsten ingen sælge. Der skal mere til. Gå et par stykker ad gangen som »Sandwichmand« med en plakat for og bag, det hjælper kolossalt. Så har man reklameret, inden man begynder at sælge. Rekvirer nogle af vore store plakater, klæb dem på pap og hæng dem over skuldrene. Det giver salg, kan De stole på.

## Når Foltmann i radioen er krævende —

Efter at generalsekretæren i sin appel i radioen ved lotteriets start bl.a. henvendte sig direkte til Age Dyhr Thomsen i Midtjydsk Flyveklub, kom Jaskolka'en til Skovlunde-stævnet med inskriptionen:

»Når Foltmann i radioen er krævende — så kommer vi straks svævende.«

Og: »Køb en lodseddel, den er ej for dyrt.«



Vor mascot skal med igen i dette nummer. Flyve-lotteri-Avisen nr. 2 blev udsendt i duplikeret form til klubber m.m. midt i maj.

## SPIONAGE

eller

## AIR EDUCATION

Det har vakt pinlig opsigt, at tre drenge for nylig blev anholdt af politiet og underkastet flere timers forhör som mistænkt for spionage, fordi de havde siddet på en offentlig bæk ved en flyvestation og betragtet virksomheden der og gjort sig notater om det i al åbenhed.

Det har vakt mere end opsigt — det har fået borgerne i landet til at trække alvorligt på smilebåndene og kræve den famøse bæk jævnet med jorden!

Det virker temmeligt formålsløst at prøve at forhindre offentligheden i at bemærke, hvad der foregår på vore flyvestationer, der ligger i tæt beboede områder. Hvad man ikke må se fra bænken, kan man se, fotografere og notere sig fra huse i området, og hvis nogen fremmed magt ønsker at få oplysninger om, hvad der foregår, så skaffer de sig uden besvær disse oplysninger. Det er urealistisk at foregive, at den slags er hemmeligheder. Det er i hvert fald, som englænderne siger, højst »secrets known to everybody except ourselves«.

I vore egne kredse er politiets fremfærd over for de tre flyveinteresserede unge nærmest forstemmende.

Det man anholdt dem for, gør man i de fleste andre lande et stort arbejde for at hjælpe de unge til, nemlig at få kendskab til og forståelse for flyvningen, hvilket man anser for nødvendigt i flyvningens tidsalder, hvis en nation skal kunne følge med i udviklingen.

Man støtter økonomisk flyveklubbernes og andre flyveorganisationers arbejde, man inviterer dem endog inden for på flyvestationerne og forklarer dem, hvad der foregår, man holder flyvestævner o.s.v.

Man kalder det Air Education (et udtryk vi tidligere forgæves har efterlyst en passende oversættelse for) og sætter det i system.

Og her slæber man dem altså på politistationen — — —





Der var sejr i luften for Napoleon i slaget ved Fleurus i Belgien 1794. Han var den første feltherre i verden, der under et slag blev holdt underrettet om fjendens bevægelser via observatører i en ballon. Dette slag blev vundet, men alligevel styrtede Napoleons drøm om et verdensherredømme til jorden.

Napoleon havde ..... men ikke højtflyvende planer hurtigflyvende jets !

Der er et langt spring fra Napoleons første ballon til brødrene Wrights flyvemaskine. Det næste spring, som førte til nutidens hypermoderne superjetjagere, er dobbelt så langt — målt med udviklingens målestok. Esso har været med til at udføre dette spring, ved at udvikle nye og bedre brændstoffer — og derved presse udviklingen frem mod stadig større højder.



AVIATION PRODUCTS



## TRAFIKFLYVENYT

### Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup i april

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| Ank. passagerer .....         | 29.289         |
| Afg. passagerer .....         | 28.551         |
|                               | 57.840         |
| Transitpass. 2 x 27.051 ..... | 54.102         |
| Andre pass. ....              | 5.489          |
| <b>Tota</b>                   | <b>117.431</b> |

Tilsvarende tal for april forrige år var 108.937, heraf 103.591 i lufttrafik, stigning ialt 7,8 %. Starter og landinger 5.275 og heraf 4.150 i lufttrafik (tilsvarende tal for april forrige år henholdsvis 5.596 og 4.439).

### Caravelle-premierer

Siden vort sidste nummer udkom, har SAS demonstreret sine første Sud-Aviation Caravelle rundt om i Europa og det mellemste Østen, udført prøveflyvninger og journalistflyvninger på ruterne, og den 15. maj afgik så den første fartplanmæssige flyvning til Cairo, hvorefter der nu som tidligere omtalt flyves på flere og flere ruter, efterhånden som der afleveres flere.

Tirsdag den 12. maj var adskillige hundrede på præsentationsflyvninger fra Kastrup og Tårnstrup, og SAS var så heldig at få fint vejr, så man f.eks. under turene fra Kastrup rundt om den nordlige halvdel af Sjælland også kunne se, hvor hurtigt man kom rundt på den over 300 km lange rute, der blev gennemfløjet på godt 1/2 time. Her til blev anvendt den første danskregistrerede Caravelle OY-KRA, der hedder Vagn Viking, men snarere burde have heddet „Kravellen“.

Det går hurtigt med leverancerne, idet den tredje også er ankommet og den fjerde



I vinter fik flyvevåbnet to Hawker Hunter Trainer Mk.T.53, som ses herover. — Midt i maj ankom tre North American F-100F Super Sabre, som er flyvevåbnets fjerde to-sædede jettetype og begyndelsen til vor første overlyd-eskadrille.



Sikorsky S-60 er beregnet som flyvende kran. Den har ingen kabine til lasten, der anbringes udenbords. Fra førerkabinen kan den styres både »forlæns« og »baglæns«, så piloten har udsigt til kranens arbejdsområde.

er på trapperne, og teknisk har det hidtil kun været småting, der har drillet, f.eks. ved at forsinke Cairo-indvielsen hele 6 timer i starten og ca 3 timer på hjemturen.

Derimod er der nogen „modvind“ på grund af den ydre støj, der har affødt klage fra beboerne i omegnen og medført forespørgsler i folketinget.

### SAS-konflikten afgjort ved voldgift

Midt i maj forelå voldgiftskendelsen, der afgjorde avancement- og tjenesteforholdene for det flyvende personel. Afgørelsen gælder otte år frem i tiden og er i nogen grad et kompromis, idet den nok fastholder kvotatildelingen 3—2—2, men også tager noget hensyn til det store antal svenske kaptajner, som SAS p.g.r.a. underbemander fra dansk og norsk side stadig har.

## FLYVEVÅBNET

Oberst E. C. T. Jensen er fra 1. juli udnævnt til generalmajor og skal efterfølge generalmajor K. Ramberg, når denne til juli forlader posten som chef for flyvertaktisk kommando i Karup for at blive generalmajor og chef for flyvevåbnet.

Fra samme dato udnævnes Danmarks flyveattaché i Washington og Ottawa, midlertidig generalmajor Erik Rasmussen, til generalmajor.

Fra samme dato udnævnes endvidere tre oberstløjtnanter til oberster. Det er oberstløjtnant Knud Jørgensen, som er chef for flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant Vilh. V. Mouritzen, der er til rådighed for forsvarsstaben, og oberstløjtnant Vagn Holm, der er chef for flyverstabens operationsafdeling.

Oberstløjtnant J. Horskjær bliver stabschef i flyvertaktisk kommando fra 1/7, og kaptajnerne Frede Birkelund og P. A. Jensen udnævnes til oberstløjtnanter med tjenestesteder hhv i FSN Ålborg og i forsvarsstaben.

Oberstløjtnant N. Holst-Sørensen, til rådighed for flyvestation Karup, fratræder nævnte stilling og ansættes til rådighed for flyvertaktisk kommandos stab.

Kaptajn B. E. Amled ved flyvertaktisk kommandos stab afgår fra nævnte stab.

Kaptajn N. Lund ansættes fra 1/8 ved flyverstab.

Kaptajn løjtnant A. H. Dolleris er fra 13/4 afgået fra flyverstab.

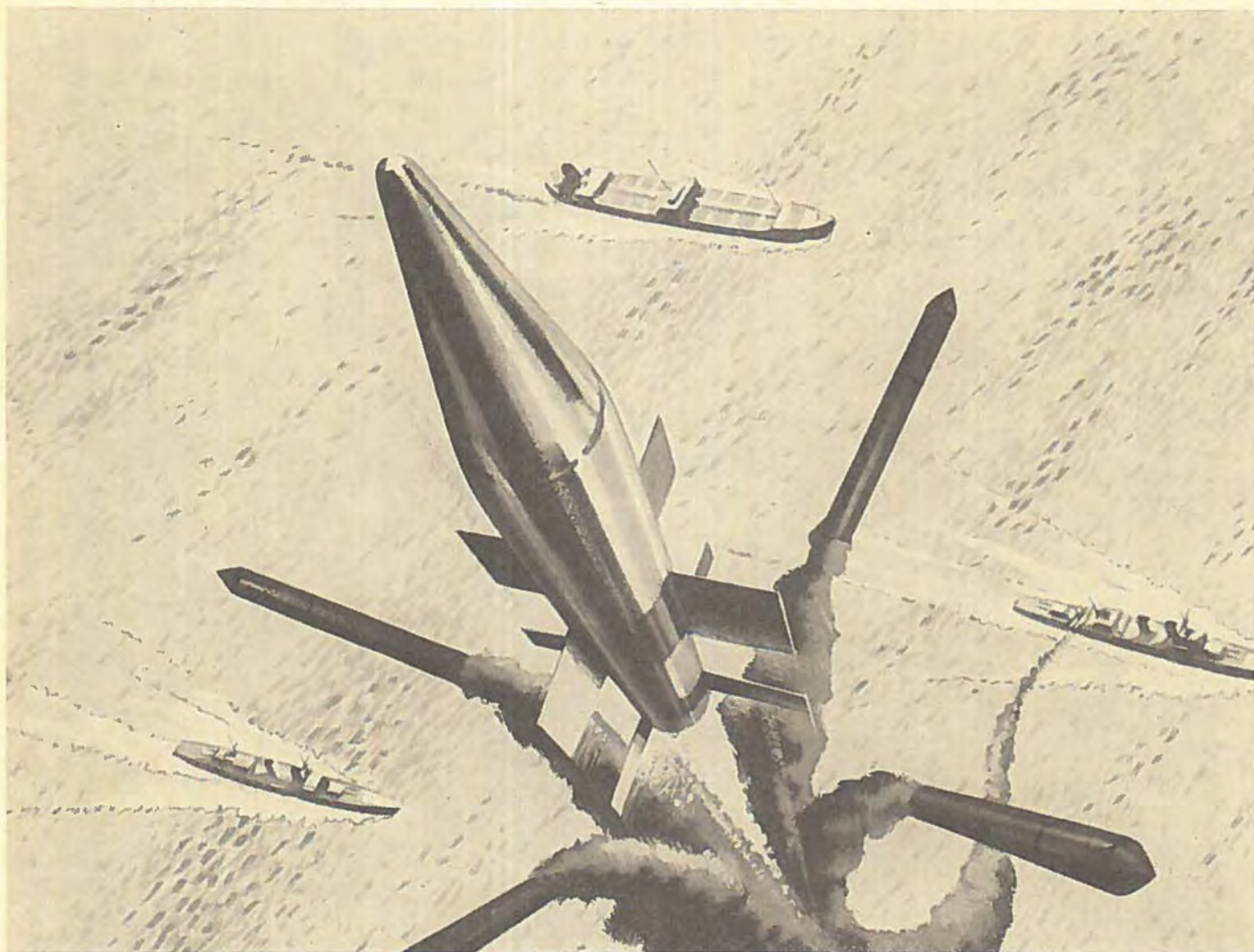
Kaptajn løjtnant af res. B. W. Andersen forsværes til forsvarsstaben fra 15/6 at regne



Sikorsky HSS-2 amfibiehelikopteren har to 1050 hk General Electric T-58 turbinemotorer foroven på kroppen. Det er en altvejrshelikopter beregnet til den amerikanske flåde.



# SEASLUG



## SKIB-TIL-LUFT FJERNSTYRET VÅBEN MED EN SKARPSKYTTES PRÆCISION

Seaslug er Royal Navy's første skib-til-luft fjernstyrede våben. Afskudt fra det rullende, gyngende dæk på forsøgsskibet H.M.S. Girdle Ness har det vist sin træksikkerhed under de vanskeligste forhold. Selv om Seaslug ikke behøver at få en direkte træffer sat ind for at ødelægge sit mål, så har man under prøveskydninger uden sprængladning meget ofte opnået direkte træffere i mål-luftfartøjet. Ved hjælp af langtrækkende radar kan Seaslug få fat i bombere, der befinder sig i de største højder, hvori moderne luftfartøjer kan flyve. Betjeningsmandskabet er meget mindre end skytsbetjeningen i et krigsskibs kanontårn. Seaslug, som drives af en hovedmotor med fast brændstof og fire hjælpemotorer, er konstrueret og fremstillet af AWA i forbindelse med Sperry Gyroscope Co. Ltd. og G.E.C. Ltd.

**SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry, England**

**MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION**

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K.



## MED FLYV I PIPER APACHE

**P**IPER Apache, der fløj første gang i 1952 og siden er blevet udviklet og forbedret og produceret i betydeligt over 1.000 eksemplarer, er USA's billigste fly i sin klasse – det er en tomotors 4-5-sædet rejseflyvemaskine for forretningsmanden.

Som nævnt i FLYV blev den første dansk-indregistrerede Apache (navnet er fra en indianerstamme) for nogle måneder siden fløjet til Danmark. Den tilhører ICI Aviation A/S, der også repræsenterer Piper i Danmark, og som anvender den til egen firmaflyvning (for ICI Motors A/S), demonstrationsflyvning, avisflyvning, taxaflyvning etc.

OY-ABW er af Apache Super Custom versionen med ekstratanke i planerne, generator og vacuum-system på begge motorer. Den blev demonstreret for FLYV af luftkaptein H. P. Venningbo.

Piper Apache er en lavvinget helmetal-konstruktion. Man kommer ind i den meget rummelige kabine ved ad et trin at gå op på højre planrod og derfra ind gennem en dør. Forinden kan man gennem en lem bag planet bekvemt stille bagagen ind i den agterste del af kabinen. Har man kun fire sæder i, er her god plads til 90 kg bagage.

ABW har et femte sæde installeret bagest i kabinens venstre side. Alle sæder har separate, stilbare stole. Gennem de store vinduer er der godt udsyn, dog har det femte sæde ikke vindue lige til siden, og da det er en lavvinget type, tager den ret brede vinge naturligvis lidt af udsynet lige ned.

Foran sig har man et velordnet instrumentbræt med flyveinstrumenter foran venstre sæde, motorinstrumenter foran højre og radio i midten. Under radioen er motorhåndtag, flap- og understelbetjening m.m. anbragt. En lille plads i mellemrummet er udnyttet til skilte med checklister.

Radioudstyret i ABW består af et Lear radiokompas, en Narco omnigator Mk 2 med VOR og VHF samt en helt ny Narco Mk 5 VHF-radio med 90 krystalstyrede kanaler til både sender og modtager. Det er lidt udover standardudstyret og koster vel et halvt hundrede tusinde kroner, men hele flyet i denne

udførelse står i 325.000 kr. I versionen Autoflite Apache får man desuden autopilot i Pipers specielle Auto-Controludførelse.

### God lydisolering

På demonstrationsturen havde vi halv brændstofbeholdning og ialt 4 personer ombord. Straks da Venningbo havde startet de to motorer op, var det påfaldende, hvor godt lydisolaret kabinen er, og hvordan motorstøjen er nedbragt til et minimum derinde, bl.a. ved anbringelse af udstødningen under vingen.

Motorerne er to 4-cylindrede Lycoming O-320-B på hver 160 hk ved 2700 o/min. De er af fabrikken godkendt til 800 timer mellem hovedeftersyn, og der er fra de amerikanske luftfartsmyndigheders side ikke nogen begrænsning for, hvor længe de må køre på fuld kraft, hvilket naturligvis er rart, hvis man tvinges til at flyve på én motor.

Motorerne er forsynet med Hartzell constant-speed propeller, der kan kantstilles.

På sit brede næsehjulunderstel med ret store hjul er Apache nem at køre på jorden. Selv i højre sæde, hvor der ikke er bremses, kan man let styre den ved det styrbare næsehjul, der betjenes samtidig med sideroret.

I starten accelererer Apachen godt og stiger under en imponerende vinkel, ja så stejlt, at den øverste del af instrumentbrættet generer udsynet lidt, men under en lidt mindre stigevinkel eller ligeudflyvning er det helt i orden. Den stiger bedst på en flyvefart af 100 mph (160 km/t). Stigehastighed ved fuldvægt 6.4 m/sek.

En praktisk rejsefart på 60 % motorydelse er ca. 150 mph (240 km/t), men på 75 % går den i 2100 m højde 275 km/t.

Også på én motor har den udmærkede præstationer. Fabrikken fraråder at kantstille propellen, undtagen det er nødvendigt, men ved en tilsvarende tomgangsindstilling får man indtryk af egenskaberne alligevel. Den kan trimmes (højde- og siderorstrim sidder i loftet midtfor) til at flyve på den ene motor uden besvær. Ved godt 150 km/t

*En lækker amerikansk forretningsflyvemaskine.*

stiger den på én motor ved fuldvægt knap 1 m/sek og har en tophøjde på 1680 m.

Normal praktisk tophøjde er 5200 m.

Rækkevidden af Super Custom er normalt ca. 1500 km, men ved at flyve økonomiflyvning med nedsat hastighed kan man strække den til ca. 2.000 km og 9 timers varighed.

### Nem at flyve

Flyveegenskaberne er behagelige, og Apache er faktisk ikke sværere at flyve, end at adskillige kunder har lært at flyve og har foretaget deres første soloflyvning på den.

Det ret tykke, brede plan giver den ikke mindst yderst godmodige stallegenskaber. Den advarer selv (uden kunstig stallindikator) i passende tid før de knap 100 km/t, den ved fuldvægt og med fulde flaps (uden motor) staller ved.

Kombinationen af gode langsomflyvnings-egenskaber, en relativt lav planbelastning og et par kraftige motorer sætter den i stand til at anvende små flyvepladser som dem, vi har en del af her i landet. Den eneste ulempe i denne forbindelse er – trods de store hjul – at mange af dem er rigeligt ujævne.

Det er således en god og alsidig type, som kan bruges af firmaer, der både stiller krav om at kunne flyve rundt om i den store verden – også under ugunstige vejrforhold, som vi ofte finder dem i Europa ved vintertide – og til de små flyvepladser eller »strips«, som de findes overalt i USA. Selv om vi ikke har de samme naturlige forhold og den økonomiske baggrund, der har bragt forretningsflyvningen i så voldsom udvikling i USA, skulle der dog utvivlsomt være et stigende antal firmaer også her i landet, der har et så stort rejsebehov, at det vil være en sund investering at anskaffe eget fly. Piper Apache er en af de typer, de bør kigge nærmere på.

Data: Spændvidde 11.3 m, længde 8.3 m, højde 2.8 m, planareal 18.95 m<sup>2</sup>. Tomvægt (standard) 1020 kg, fuldvægt 1720 kg.

PW



ICI Aviations Piper PA-23 Apache.



19.—20. april:

## Fire gange Tyskland + første 200 km trekant

Hvad der skete de historiske aprildage i dansk svæveflyvning.

»DET vejr har jeg ventet på i årevis«, ud-  
talte *Godtfred Schütze* til pressen ef-  
ter sin og *Erik Tofts* rekordflyvning Vandel-  
Bremen.

Hvad var det for et vejr? En forholdsvis  
sjælden situation, der dog optræder af og til,  
især tidligt på foråret: et højtryk vest for  
Norge bevirker en nordlig strømning, som  
øges i styrke af front over Østeuropa. Natten  
til søndag den 20. passerende et lille regnm-  
råde landet, og den kolde maritime polarluft  
gav den ideelle bagside (søndags maximum-  
temperaturerne lå 7–10° under lørdagens):  
kraftig vind fra N eller NNØ, stærke op-  
vinde, passende mængde af cumulus-skyer  
med høj basis. Et ønskevejr – og så på en  
søndag!

Mens svæveflyverådet fra sin mødesal i  
aeroklubben skottede ud mod den hvidplet-  
tede søndagshimmel og græmmede sig over  
selv at måtte side inde, havde andre travlt.

Toft, der havde meldt afbud til mødet  
med den smukke undskyldning, at den ene  
af klubbens to instruktører måtte tage sig af  
klubbens flyvning, startede 1125 efter flere  
forgæves forsøg med Schütze i bagsædet og  
Bremen angivet som mål. Visioner om tosæ-  
dede fri distance-, mål- og hastighedsrekor-  
der kombineret med sølv-, guld- og diamant-

kløe i knaphullet spøjte i hjernen, og i håb  
om at det ville gøre Bergfalken »ensædet«  
nok til diplomerne, havde man fjernet  
Schütze's styrepind.

Og så gik det alt hvad Bergfalken »Essex«  
(OY-ESX, som den kom til at hedde ved en  
skrivefejl fra direktoratets side i stedet for  
BSX) kunne præstere sydover. Det gik fint,  
kun ved Elbens munding kneb det noget.  
Efter kun fire timers forløb befandt de sig  
syd for Bremens lufthavn, triumferende og  
glade over resultaterne: rekorder, guld-di-  
stance med måldiamant, – og så manglede  
Toft lige femtimersprøven til sølv-diplom, så  
han blev hængende over Bremen og omegn,  
til de fem timer sikkert var gået og landede  
1645.

De fik en fin modtagelse, men måtte kon-  
statere, at barografen havde svigtet.

De regnede med, at distancen var 305 km,  
nok til at slå *Meulengrachts* og *Krebs'* di-  
stancerekord på 294 foruden *B. S. Sørensen*  
og *Korsholms* målrekord på 208 km, og hvis  
ankomsttiden var kontrolleret, skulle de kun-  
ne få hastighedsrekorder på ca. 75 km/t  
over 100, 200 og 300 km – og så det hele  
en gang til som lokale rekorder.

Men *Nemesis* var ude efter Toft, for KDA  
måtte påpege, at der klart og tydeligt står i



Vejrkortet for natten til den 19. april med høj-  
trykket vest for Norge og fronten over Østeuropa.

diplomreglerne, at piloten skal være alene  
ombord. Det er for at undgå, at en mere er-  
faren pilot ved råd og dåd hjælper en min-  
dre erfaren. Hvad distancen angår, viser den  
sig ved beregning at ligge så tæt ved 300  
km, at den måske er lige under – men så  
behøver Toft da ikke ærgre sig over spildt  
guld og diamant. Om den slår *Meulen-  
grachts* rekord, er således tvivlsomt, men  
målrekorden og de to lokale skulle være  
sikre, og det er et smukt resultat for Vejle-  
klubben og for Toft, der kun har udført en  
enkelt distanceflyvning før.

Iøvrigt fløj han 6 timer solo den 7. maj  
og fik så sit sølvdiplo m nr. 104.



Bogen, der er illustreret med  
talrige tegninger og fotografi-  
er, er uundværlig for enhver  
svæveflyveinteresserede. Men  
den er skrevet således, at den  
også kan bruges som gavebog  
af svæveflyvere, der gerne vil  
gøre propaganda for deres  
skønne sport. Her er der svar  
på alle de spørgsmål, uden-  
forstående stiller.

180 sider. 16 store plan-  
cher med 74 fotografier.  
ca. 17,00, indb. ca. 22,00.

G J E L L E R U P

Ca. 10. juni udkommer den hårdt savnede bog om  
moderne svæveflyvning.

Her fortælles bl. a. om svæveflyvningens udvikling,  
hvordan det kan lade sig gøre at svæveflyve, mo-  
derne svævefly, beskrivelser af epokegørende svæve-  
flyvninger, om stratosfæreflyvning, VM og DM samt  
om svæveflyvningens videre betydning. Der afsluttes  
med oversigter over svævefly, klubber, rekorder,  
pokalvindere, diplomindehavere o. s. v.

— en ønskebog for alle flyveinteresserede

I mange år har der manglet en instruktiv bog med  
en omfattende og saglig skildring af svæveflyve-  
sporten. Nu kan De få svar på alle spørgsmål i

## moderne svæveflyvning

af Per Weishaupt



## Dyhr Thomsen på rekordjagt

Dyhr Thomsen havde naturligvis også erkendt, at dagen frembød en sjælden chance, men det kneb med at få startet p.g.a. spilvrøv, og først 1131 udløste han. Der var straks en boble med 5 m/sek klar, som gav 1200 m, og så gik det sydpå uden at nogen i Herning så ham kurve yderligere. Selv fortæller han, at næste boble tog han først ved Vandel – den gav 1600 m, og efter kun fem kvarters flyvning passerede han grænsen. 165 km på 75 min, giver over 130 km/t i beholden fart!

Men han fløj også mindst 100 under ligeudflyvning, til tider op til 150. Han fandt ud af, at det under ligeudflyvning ikke betalte sig at flyve under cumulus-skyer, fordi faldvindsområderne ved dem generede mere, end opvindsfeltet hjalp.

Så gik det videre ned over den vestlige side af Slesvig og Holsten. En enkelt gang fløj han for længe ligeud og var nede i 300 m, før den bar igen. Elben blev overfløjet ved Brunsbüttel. Der så ret dødt ud mellem Hamburg og Hannover, så han holdt vestpå og passerede Bremen og må et eller andet sted på turen havde været i nærheden af Vejle-folkene.

Videre gik det langs Weser, og nu kneb det så meget, at han en enkelt gang var nede i 200 m. Da han nåede bjergene syd for den militære flyveplads Bückeburg VSV for Hannover, var der regn, så han vendte tilbage og landede på flyvepladsen kl. 1630.

Distancen er foreløbig målt til ca 435 km, men skal også finberegnes. Den er altså i hvert fald så stor som *Sejstrups* frie distance-rekord på 431, men den skal slås med 10 km. Den lokale rekord er dog i hvert fald sikker. Løvrigt beviser dagens flyvninger, at det lokale rekordsystem endnu ikke er påkrævet, fordi disse nu er på højde med de almindelige. Hvis Dyhr havde angivet et mål – og han har på en tidligere flyvning angivet Braunschweig, som han var på højde med – havde han fået hastighedsrekorder over 200, 300 og 400 km med 87 km/t og således slået Cowboy's fra USA.

Han blev hentet af *Askman* fra Silkeborg, der fløj hans Auster til Tyskland om mandagen, men grundet formaliteter p.g.a. landingen på militært område, kom de først hjem tirsdag – med *Askman*, der ikke har slæbetilladelse for motorfly, i Jaskolka'en, som han ikke før har prøvet, men som er uhyre nem i slæb. Og onsdag tog Dyhr sydpå igen for at hente *Michaelsen* hjem, så der gik nogle dage med de flyvninger.

## Andre flyvninger om søndagen

Søndagens tredje tysklandsflyvning foregik fra Horsens, hvor man også var klar over mulighederne, men ikke ejer transportvogn. Det lykkedes dog at få en aftale med en lastbil, og kl 1235 kom de til vejrs trods brug af kun 500 m wire, da vinden var på tværs af den øst-vest-vendte plads.

Ombord var klubbens dygtige organisator og hidtidige formand, *Peder Mortensen*, hvis sidste flyvedag i klubben det var, eftersom han den følgende lørdag emigrerede til Canada, samt fru *Toni Berg* fra Vejle, der også er medlem af klubben.

De fortsatte i første boble til Vejle fjord i Rhönlerche'n, der her nåede 1500 m. De kurvede kun, når der var 3-4 m/sek stig og fløj selv dette øvelsesfly ligeud med 100 km/t. Videre gik det over *Fredericia* og *Kolding* og længere nede i Sønderjylland nåede de 1800 m og måtte med spoiler-bremsen

ude gå fra 7 m/sek stig for ikke at komme i skyer.

Efter at have passeret grænsen kom de ud over marskegnene, hvor termikken blev dårlig, men de kunne ikke nå skygader helt ude vestpå og landede kl 1515 på en mark ved Pahlen lige syd for Eideren.

De havde fløjet 181 km på 2 t 40 m, dvs. holdt næsten 70 km/t med dette øvelsesfly og derved udført den næstlængste svæveflyvning med tosædet fly fra dansk område (Bergfalken var jo endnu ikke landet –). En flot præstation på sin første distanceflyvning af *Peder Mortensen*, der heller ikke får den godkendt som sølv-distance, og en værdig afslutning på hans virke i klubben. Nu kan han slutte sig til de snart mange dansk svæveflyvere i Canada.

– Andre der udnyttede vejret, var *Finn Nielsen*, der fra Ålborg fløj til Holstebro med *Spatz'en*, mens *Westergård* forspildte chancen ved at blive hjemme med *Rhönsegler'en*, mens der dog lå over 100 km mere mellem ham og Dyhrs landingssted end fra Herning – – –

Fra Karup fløj *Arne Jørgensen* i Baby målflyvning til Vandel, og selv fra Odense gik *Niels Peter Jensen* og fik sin sølvdistance ved at flyve til Svendborg.

På Sjælland forsøgte tilsyneladende kun *Westermann* fra Værløse at udnytte chancen, men kunne med Baby'en ikke gå på tværs af vinden og landede i et opvindsfattigt område ved Køge bugt. Men *Birkerøds L-Spatz* og *Kranich* stod forgæves og vrinskede i deres stald, det samme gjorde *Havdrups Weihe*, og *Ringsted* indstillede flyvningen. Vel var det ikke skolevejr, men alligevel! Der var 1600 m skybasis ved Næstved, hvor *Knud Host* fik sin sølv-højde og dermed årets første sølvdiplom (nr 101). Der var fri bane til Rødbyhavn – og årets chance for første gang at prøve den ofte diskuterede Rødby-Femern-rute med svævefly.

## Sejstrup tager revanche om mandagen

Men en andendagsbagside er som bekendt ikke at kime af heller. Vinden var aftaget, men stærk nok til, at *Svend Michaelsen* fra Herning fløj de 313 km fra Herning til Nenndorf syd for Hamburg. Han startede 1048 og havde som flere gange før Bremen som mål, men vinden havde denne dag en vestlig komponent, som den gamle Mü-13d ikke kunne hamle op med. Bortset fra det gik det nemt, ofte med flyvning i 2000 m, og 1605 landede han ved Nenndorf og fik kontakt med tyske kammerater i Fischbek ved Hamburg, der hentede ham og tog sig af ham på strålende vis, til Dyhr kom om onsdagen og slæbte ham hjem.

Men vinden var ikke stærkere, end at *Sejstrup* efter mandag morgen at være ankommet til Ålborg fra rådsmødet i København anså det for trekantvejr. Han fik starttilladelse og opgav en 300 km trekant via Århus og Vildbjerg, men tiden gik, så han ændrede det til 200 km via Randers og Skive og koblede kl 1119 i Rhönsegler'en SØ for pladsen.

Første boble var ikke meget bevendt, men de næste var bedre og efter 5 nåede han Randers 1223. Imidlertid fumlede han med kameraet, så lukkeren stod åben 1 sekund eller 2 og billedet ligner en himmel med cirruskyer, men heldigvis blev han observeret nedefra også, for da der kun var et billede tilbage på filmen, måtte det sidste gemmes til Skive.

Der var store døde områder på vejen,

men takket være en højde på 2200 m kom han gennem et af dem og fik 5 m stig ved Viborg. Efter 1 t 25 m flyvning fra Randers fotograferede han Skive, fik 1600 m og måtte næsten til Ålestrup – dvs 25 km i lidt modvind med 800 m højdetab, før han atter fik bid. Over NV-spidsen af Rold Skov holdt skyerne op og fra 1900 m gik det mod Ålborg med bedste rejsefart. Han kunne dog godt havde fløjet hurtigere, for NV for Støvring steg han i stærk tørtermik til 1600 m og skred hjem til Ålborg med 150 km/t på klokken.

Han landede efter 4 timer 06 min, hvilket for den 209 km lange bane giver 51 km/t. Det er første 200 km trekant i Danmark, og hastigheden er større end hans egen for 100 km trekant.

»Bagefter er man altid klog,« siger *Sejstrup*. »Denne trekant burde være fløjet den anden vej rundt, så havde jeg haft mere eller mindre modvind på de to første »ben« og kun direkte modvind på det sidste. Som det nu gik, at vinden drejede mod NV i stedet for som antaget mod NØ, fik jeg medvind på det første, og mere eller mindre modvind på de to sidste.«

## Kr. himmelfartsdag:

## 100 km trekant med 69 km/t

K R. himmelfartsdag er traditionelt en god svæveflyvedag og således også i år. Dagen efter begyndte resultaterne at strømme ind til KDA. *Rasmus Kristensen* fra Ringsted fløj til Herlev og fik sølv-diplom nr 102, han klubkammerat *Henrik Henriksen* fik også endelig overstået sin femtimersprøve og fik nr 103, mens *Erik Toft* som andetsteds omtalt fik nr 104. Desuden var der mange enkeltbetægelser.

Fra Skrydstrup forsøgte *Kai Erik Andersen*, hvis guld-højde netop glippede tidligere på året, påny at lave distancen på ud-og-hjem-bane. Han nåede Skive, hvor han var nede i 200 m højde, kom op igen og landede til slut 1 km nord for Vandel. Ca. 250 km og godt med points til konkurrencen – men bedre held næste gang. Alle gode gange er tre!

Fredag ringede Dyhr Thomsen til KDA og spurgte forsigtigt: »Hvad står 100 km trekanten i for tiden?« – Jo, de stod stadig i 47.2 km/t. – »Nå, jeg lavede en på 59 igår.«

Banen var Herning – Gammelstrup mellem Viborg og Skive – Resenbro øst for Silkeborg og tilbage til Herning, ialt 116.5 km. Han startede med spil i 10-15 km vind fra vest; efter 20 min. passerede han kl 1415 startlinen i 900 m højde og nåede på 35 min. Gammelstrup, som blev fotograferet. Næste stykke tog længere tid, men 1535 var han over Silkeborg i 1400 m i selskab med et par fly derfra og fortsatte stigende mod øst, til han lå over Resenbro i 2000 m. Desværre kunne *Contaflex'en* trods eftersyn ikke tåle kulden, så fotograferingen heraf er svigtet, men man håber at få tilstrækkelig dokumentation fra jorden.

Og så gik det hjemad! uden en eneste kurve! Han passerede en *Spatz* ved Silkeborg i 1700 m, havde endnu 600 m nord for Ikast og hylede over mållinien kl 1613 efter 1 time 58 min.

Det er anden gang, 100 km rekorden forbedres med ca 12 km/t, men fra nu af går det næppe så let. De skal dog kun slås med 2 km/t.



## Norsk Aero Klubb 50 år

Norsk Aero Klubb fejrede den 7. maj sin 50-årige stiftelsesdag. Jubilæet fejredes ved en flyveudstilling i Oslo, som afsluttedes med et flyvestævne på Rygge flyveplads den 24. maj.

Sylvest Jensens kopi af „Ellehammeren“ fra 1909 indtog hæderspladsen på udstillingen, og den var endvidere i luften under flyvestævnet, hvor den gjorde stor lykke.

I fødselsdagsgave overrakte KDA's generalsekretær Norsk Aero Klubb en forstørrelse af et fotografi af Ellehammers flyvning på Lindholm den 12. september 1906 indrammet i en smuk guldramme, forsynet med en solplade med inskription.

## Nyheder på årets svæveflyveskole

KDA's årlige svæveflyveskole vender i år tilbage til den ideale Vandel flyveplads, hvor den finder sted de 14 dage lige efter DM, altså fra 10. juli til 1. august.

Af det udsendte skoleprogram, der kan rekvireres af alle interesserede, fremgår det, at skolen foruden sine normale kursus — herunder begynderkursus på Danmarks mest moderne skolefly Rhönadler'en — byder på forskellige nyheder. Herunder er i lighed med hvad udenlandske skoler byder på et kursus i instrumentflyvning.

Endvidere anbefaler man så mange af vore svæveflyveinstruktører som har tid og mulighed at komme til Vandel bare en dag eller to for direkte at få demonstreret, hvordan de i fremtiden skal undervise i det punkt i den nye skolingsnorm, som hedder „stall under sving“ og som tilsigter at indpode den korrekte udretning af et eventuelt spind.

## Nyt fra Svæveflyveklubberne

Bornholms Flyveklub overvejer at udskifte sin SG-38 med en østtysk Lehrmeister.

Havdrup har helliget forårets flyvesøndage til en vigtig opgave, nemlig bygning af en hangar på den hjemlige flyveplads.

Holstebro-Struer er kommet i gang med flyvningen med 2G'en, men mangler en DK-instruktør.

Nykøbing Sj. er atter ved at få sin baby klar, efter at Knud Andersen og Kjeld Jen-

sen har lagt 1000 arbejdstimer bag sig på den.

Næstved har købt og istandsat 2G-prototypen, som sidst Horsens-klubben havde.

Værløse har fået sin Olympia svært havareret under en lidt for avanceret landing af en instruktør, der også selv kom til skade ved uheldet.

Flyvevdbnet har i iøvrigt fået sine Rhönadlere i drift i Karup, Skrydstrup og Alborg.



## STATENS LUFTFARTSVÆSEN

### FLYVELEDERTJENESTEN

#### SØGER MANDLIGE ELEVER

##### Ansøgningsbetingelser:

1. Dansk indfødsret.
2. Må være fyldt 16, men ikke 20 år den 15. juli 1959.
3. Upåklageligt helbred, fuld synsstyrke på begge øjne, naturlig farvesans samt normal høreevne.

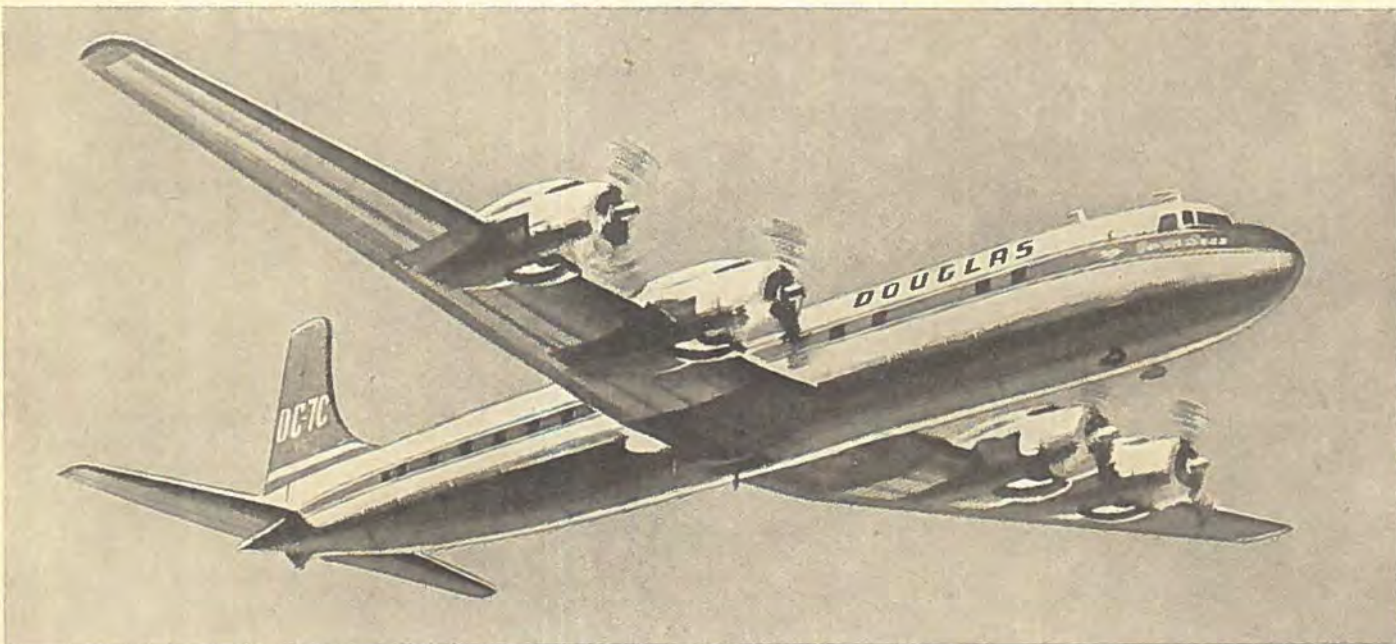
4. Må have bestået eller forvente at bestå real-eksamen eller anden eksamen, der mindst kan sættes i klasse hermed, inden udgangen af juni måned d. å.

Ansøgere, der ikke har afsluttet eksamen inden ansøgningens indgivelse, kan vedlægge bekræftet afskrift af den sidste før afgangseksamen opnåede eksamen, terminsprøve eller lignende og efter bestået eksamen eftersende bekræftet afskrift af eksamensbeviset.

Ansøgningsfristen udløber den 25. juni 1959.

Ansøgere, der vil kunne komme i betragtning, vil senest den 6. juli d. å. blive indkaldt til psykoteknisk prøve samt til speciel lægeundersøgelse.

Ansøgningsskema samt nærmere oplysninger vedrørende tjeneste og lønvilkår fås ved henvendelse til luftfartsdirektoratet, Nyropsgade 26, København V.



TRAFIKFLYVNINGENS NYESTE VIDUNDER HAR OGSÅ GOODYEAR  
HJUL, BREMSER OG SLANGELØSE DÆK SOM STANDARDUDSTYR

**GOODYEAR**  
AVIATION PRODUCTS



# Bedre bredde ved DM

Men det blæste som sædvanligt i Odense

Af Ole Meyer Larsen

SOM sædvanligt blæste det kraftigt, da mere end 70 modelflyvere fra 17 klubber søndag den 3. maj mødtes i Odense lufthavn for at konkurrere om mesterskaberne i fritflyvende klasser. Men selv om vindstyrken var 4-5, var det alligevel lidt bedre betingelser end sidste år, og resultaterne blev da også meget bedre. Navnlig var det glædeligt at se, hvordan bredden var blevet bedre: af over 70 deltagere var der kun en god halv snes stykker, som ikke gennemførte alle 5 perioder.

## Næsten lokal sejr

I svævemodelklassen vandt Hans Fr. Nielsen, der er tilmeldt Haslevklubben, men som læser i Odense, fortjent. På grund af studierne får han ikke bygget nye modeller, men han mere end opvejer denne mangel ved at kende sine gamle modeller ud og ind, hvilket jo navnlig har betydning i hårdt vejr.

I begynderklassen med svævemodeller var størstedelen af deltagerne nye navne - naturligvis, og vinderen Søren Berthelsen fra Næstved deltog her for første gang i et større stævne. Hans model (reserve havde han ingen af) så ikke ud til at være bedre end nogen andre, men han er skrap til at højstarte.

## Wakefield elite

Det ser ud til, at vi igen har fået en lidt mere talstærk elite i C-3 klassen, idet hele fem mand sluttede med mere end 600 sek. Højest nåede Erik Nienstædt fra Gentofte modelflyveklub, som også var danmarksmester i 1955. Også i gasmotormodelklassen blev det gentofte sejr, da sidste års mester Niels Chr. Christensen genvandt sit mesterskab og iøvrigt ligesom sidst med Hans S. Sørensen fra Djursland på andenpladsen.

## Spændende holdkonkurrence

Gentofte's hold, der bestod af de to klassevindere samt H. Mikkelsen, der blev nr. 6 i A-2 klassen, vandt holdkonkurrencen, men først efter en spændende dyst, hvorunder klubberne 523, 105 og 201 havde prøvet at føre. Til slut blev det dog et rent sjællandsk opgør med bedste jyske klub på 6-pladsen.

## Skalamodellerne udsat

Mens skalamodelfolkene - alle fra København - havde fået udsat deres del af konkurrencen til en rolig sommeraften, gennemførtes de radiostyrede. Også her var standarden bedre end sidste år, da nu to mand gennemførte, iøvrigt begge med to modeller. Men der er endnu langt til international standard. Progress-medlem Age Nørgård fra Randers besejrede de sidste tre års vinder Jan Hackhe.

Med tanke på de nordiske mesterskaber, som vi jo selv skal arrangere i år, giver stævnet grund til optimisme. Såfremt det hold, der nu bliver udtaget, kan vedligeholde træningen i sommermånederne, har vi gode muligheder for at hægne sidste års sidsteplads.



Øverst wakefieldmesteren Erik Nienstædt. I midten N. Chr. Christensen ved at klargøre sin gasmotormodel. Nederst gør vinderen af begynderklassen Søren Berthelsen sin model klar.

## Resultaterne

A 2 (viderekomne): H. Fr. Nielsen (201) 711 sek., H. Hansen (105) 668, P. Christensen (506) 624.

A 2 (begyndere): S. Bertelsen (208) 616, Poul H. Egerup (201) 516, E. Fryland (623) 406.

C 3: E. Nienstædt (116) 701, K. Kongberg (105) 678, P. Højholdt (523) 624.

D 1: N. Chr. Christensen (116) 560, Hans S. Sørensen (523) 524, K. E. Widell (105) 436.

K: Age Nørgård (001) 35 points, Jan Hackhe (111) 32 p.

## Modelflyvernes sommerlejr

Den traditionelle sommerlejr for modelflyveklubberne afholdes fra 28. juni til 4. juli og ventes at få endnu større tilslutning end ifjor oven på alle de mange lovord, de derfra hjemvendte deltagere har udbredt.

Da disse linier blev skrevet, var det endnu ikke klart, om lejren som ifjor skulle afholdes i Esbjerg eller om man som tidligere kan være på Vandel, men begge steder er gode, og hvis vejret er godt, bliver der sikkert fine resultater.

Tilmeldingsfristen udløber nu, men hvis der er plads til flere, kan man endnu inden den 15. ds. nå at tilmelde sig mod et lidt forhøjet gebyr.

## Windy-pokalen

Modelflyveklubben Windy afholdt den 10. maj sin årlige konkurrence om Windy-pokalerne på Valby fælled i kraftig blæst. Kunstflyvning blev vundet af Jan Hackhe (111) med 457 points, fulgt af Knud Petersen (111) med 438 og Max Lofstrøm (130), mens Egon Briks Madsen vandt den specielle pokal som bedst placeret med 2,5 ccm motor med 191 points.

I hastighed vandt Svend Nielsen (222) med 137 km/t, mens hans klubkammerat Lars Karlshøj opnåede samme fart.

Bruno Steffen hjemførte endnu en sejr til Vordingborg, nemlig i holdkapflyvning med 8 min 02 sek. Luftkamp blev vundet af Ulf Korreman (111) i 2,5 ccm klassen og af Ole Juul (130) i over 2,5 ccm.



Hans Nietlispach: Segelflug. Forlag: J. Nietlispach, Bern. 151 s. Illustreret. Pris 10 S.frc.

Første halvdel gennemgår meget kortfattet den schweiziske S-prøves teori. Anden del behandler forudsætninger for højere svæveflyvning og har især et stort og instruktivt kapitel om skyflyvning, som aktivt fremmes af de schweiziske myndigheder. Hans forenklede form, hvor han efter trim og med fast siderørstilling faktisk flyver efter kuglen, er interessant.

I sidste trediedel beskriver H.N., der er halvtredsårig, resultatrigeste schweiziske svæveflyver, en række af sine flyvninger ad de to hovedruter, man anvender: mod syd-vest, hvor han via bølger i Sydfrankrig er nået 536 km, og mod nord-øst, hvor han meget poetisk fortæller, hvorledes han drev de sidste 60 km i 400 m højde lige mod målflyvepladsen Augsburg.

Selv om bogen beskæftiger sig med schweiziske forhold, er der meget at lære i den for viderekomne svæveflyvere, ikke mindst om betydningen af omhyggeligt at følge vejrudvikling for at kunne vælge den rigtige dag og tid til at komme af sted.

Leif Hamre: Blå 2 ... spring! Gyldendal. 138 s. Kr. 8.75.

Den norske oberstløjtnant, der ifjor bragte den udmærkede drengbog „Ambulancefly Otter-3-2 kalder“, lader i sin nye bog de samme personer optræde i nye og mere direkte flyvemæssige situationer som jettflyvere i flyvevåbnet. Problemet er det ikke ukendt - en flyvers manglende selvtilid, der genoprettes efter en farlig situation, men forfatteren kender sit miljø og giver realistisk skildring af unge mennesker i flyvevåbnet. Det er en sund bog for drenge.

Deutsches Luftfahrt-Adressbuch, III udgave, Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, München.

Der er kommet en ny udgave af den tyske luftfarts-adressebog, og den bringer et væld af adresser på samtlige tyske firmaer, som beskæftiger sig med luftfart. Den er til disposition for medlemmerne på KDA's bibliotek.



## 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. 12.00) 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)

## Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulevarden 64, Luna 622

## Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

Oluf Svendsen  $\frac{1}{2}$

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

## KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE

Korrespondance-undervisning  
B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64  
Grønnevej 261<sup>a</sup>, Virum

K. Rasmussen, Tlf. BV 610  
Hyttelunden 4, Brøndby Str.

## Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, 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.



Kursen er regnet ud  
„den bliver  
**OMNIPOL, Praha**“

hvor den danske krone har den rigtige købekraft. Meta-Sokol, med motor M. 332. 140 hk m/compressor, elek. stilbar metal propeller, optrækkeligt understel, helmetal konstruktion, rejsefart 220 km/t for fire personer. Et teknisk raffinement til kr. 69.000,00.

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



## NORTH AMERICAN SABRELINER



Konstrueret af North American Aviation Inc., USA. Første flyvning september 1958.

North American T-39 Sabreliner er konstrueret efter det amerikanske luftvåbens specifikation UTX for et træningsfly til mange forskellige opgaver, men det kan også anvendes til stabstransport og som forretningsfly. Selv om den kan rumme op til en halv snes personer, er den dog ikke så stor som den ensædede Super Sabre!

Sabreliner er udstyret med to General Electric YJ85 jetmotorer på hver 1130 kg reaktionskraft. De er anbragt på siderne af bagkroppen som på Caravelle og Jetstar.

Trykkabinen indrettes normalt til to mands besætning og 4 passagerer, men kan rumme op til 9 passagerer i forskellige udførelser.

Det amerikanske luftvåben har sat typen i produktion i efteråret. Produktionsudgaven får dog P & W JT-12 motorer på hver 1360 kg reaktionskraft. De første ventes i luften i begyndelsen af 1960.

**Data:** Spændvidde 12,9 m, længde 13,4 m, højde 5,05 m, planareal 30,4 m<sup>2</sup>. Tomvægt 3700 kg, fuldvægt normalt 6.960 kg.

**Præstationer:** Maximumfart 925 km/t, rejsefart 808 km/t i 12,5 km højde. Rækkevidde med reserver 2220 km, med udvendige ekstratanke 2770 km.



Tegning og foto: North American Sabreliner.

## GRUMMAN GULFSTREAM



Konstrueret af Grumman Aircraft Engineering Corp., USA. Første flyvning august 1958.

Grumman 159 Gulfstream er en forretningsflyvemaskine, udstyret med to Rolls-Royce Dart 529 turbinmotorer på hver 2105 hk. Den indrettes normalt til 12 passagerer men kan til rutebrug medføre 19 passagerer med tre på hver række og 25 med fire pr. række.

Den kan iøvrigt også leveres uden indre indretning, således at hvert firma kan få den udstyret til sit brug og efter sin specielle smag.

Der er trykkabine, indbygget trappe og luftkonditioneringsudstyr, som også kan fungere med standsede motorer.

Stærkere Dart-motorer kan senere indstalleres. Grumman havde modtaget ordre på 27 fly, inden prototypen kom i luften. I øjeblikket bruges tre eksemplarer til luftdygtighedsprøverne.

**Data:** Spændvidde 23,9 m, længde 19,5 m, højde 6,9 m, planareal 56 m<sup>2</sup>. Tomvægt 8926 kg, fuldvægt 14.060 kg. Brændstoftankkapacitet 4940 liter.

**Præstationer:** Største rejsefart i 7,6 km: 595 km/t, økonomisk rejsefart 562 km/t. Stigeevne ved jorden 11,6 m/sek, med én motor 3,5 m/sek. Startbanelængde ved fuldvægt 1210 m ved havoverfladen. Tophøjde 11 km. Rækkevidde med reserver ved fuldvægt 3540 km.



Tegning og foto: Grumman Gulfstream.

## TYPENYT

**Boeing Stratofortress**, hvoraf versionen B-52G nu leveres, vil muligvis også blive bygget som 52H med Pratt & Whitney's J-57 „turbofan“-motorer, der vil øge flyets normale rækkevidde med 10–15 %. 70 ventes bestilt.

**De Havilland DH-123** er et projekt til en efterfølger til Heron og DC-3, udstyret med to DH Gnome motorer.

**Sikorsky S-60** var i luften første gang i april. Det er en flyvende kran med to udvendigt anbragte 2100 hk motorer. Førerrummet, som er anbragt i en gondol i næsen, har en pilotplads, der kan drejes bagud, så piloten kan overse kranens „arbejdsplads“.

**Blackburn NA 39** flyver nu i fem eksemplarer et år efter at den første prototype kom i luften.

**Vickers Vanguard**-prototypen har fløjet over 100 timer, og først produktionseksemplar til BEA slutter sig nu til den i prøverne.

**Millicer Air Tourer** er en australsk lavvinget to-sædet type, der for nylig har begyndt sine prøveflyvninger.

**Slingsby Skylark 2** har fået fuldvægten sat op fra 253 til 349 kg. Nyeste version er Skylark 2B.

**Hurel-Dubois HD-34**, der er bygget i 8 eksemplarer til det franske geografiske institut, er nu i luften i sidste eksemplar.

**De Havilland Caribou**, der for tiden prøveflyves af den amerikanske hær, som ventes at bestille adskillige hundrede eksemplarer, har fået en af de tre prototyper ødelagt.

**Prestwick Twin Pioneer 3** er en version med stærkere (600 hk) Alvis Leonides motorer og noget forøgede præstationer.

**Sud-Aviation Alouette** helikopteren skal leveres i 130 eksemplarer til Vesttysklands flyvevåben.

**Lockheed Super Hercules** er et projekt til et civilt fragtfly, udviklet af C-130B, men med større længde og spændvidde. Fuldvægt 92,5 t, nyttelast 35 t.

**Kellett Cropmaster** er et gyroplan til landbrugsflyvning, udviklet af førkrigstidens Kellett Autogiro. Med en 225 hk motor har den en nyttelast på 325 kg.

**Dassault Mirage IVA** er en bomber med deltavning og to Atar 9 jetmotorer. Den skulle nu have været i luften.

**Conqair 880's** første prototype mistede ved en prøveflyvning under dyk en stor del af sin finne og sideror, men blev landet ved styring med motorerne i stf. sideror.

**Fokker/Fairchild F-27A** med 2015 hk Dart 528 motorer har fået fuldt amerikansk luftdygtighedsbevis og sat i rutefrift.

**Rhein-Flugzeugbau RF-1** er en ny 4-sædet rejseflyvemaskine, hvis prototype skal i luften i slutningen af dette år.

**FVA 18** er en Cub-lignende tysk type med en 30 hk motor, der kun vejer 30 kg. Den 2 m propel går kun 1240 omdr./min. Rejsefart 100 km/t, fuldvægt 400 kg.

**Stark 201** er en tysk 2-sædet lavvinget type med to 45 hk motorer, fuldvægt 730 kg, rejsefart 200 km/t, priser fra 30.000 DM.

**Pützer Bussard**, konstrueret af W. Horten, er en lavvinget to-sædet type med en 95 hk Continentalmotor, der driver en propel i halen. Rejsefart ca 175 km/t, landingsfart 60 km/t.

**Short SC-7** er et projekt til et transportfly med 1½ tons nyttelast til anvendelse fra små flyvepladser.

**Avro 748** bygges i to prototyper, hvoraf den første skal flyve i februar 1960, således at produktionseksemplarer kan leveres sidst i 1961. Den får Dart 514 motorer, plads til 40 passagerer, rejsefart 425 km/t i 6 km, fuldvægt 15 tons, rækkevidde med fuld last 1075 km uden res.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFlyVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## KDA's bestyrelse

Efter den ordinære generalforsamling den 16. april har KDA's bestyrelse nu følgende sammensætning:

Direktør Hjalmar Ibsen, formand, direktør Einar Dessau, næstformand, civilingeniør Leif Prytz, kasserer, direktør Sylvest Jensen, civilingeniør Hans Harboe, regnskabschef Peter Petersen (alle valgt af generalforsamlingens personlige medlemmer), el-ingeniør A. Kragels, fabrikant Jørgen Høyer (valgt af motorflyveradet), ingeniør Kaj V. Pedersen, sekr. cand. jur. Mogens Henriksen (valgt af svæveflyveradet), fuldmægtig Borge Hansen, bankassistent Oye Meyer Larsen (valgt af modelflyveradet) og vicedirektør Hans Jensen (repræsenterende luftfartsdirektoratet).

## Nye medlemmer

Bjarne Skive  
Fru Vikky Stjerneby  
Salgschef Knud Bronnum  
Murer Preben Bald Berg  
Oversergent Niels Nielsen  
Kaptajn H. G. P. Jensen  
Fabrikant Gunnar Jensen  
Fabrikant Jørgen R. Müller  
Vognmand Gunnar Frost Jacobsen  
Frisør Hans Poulsen  
Konstruktør Tage Lund Johansen  
Flyverløjtnant II Bjørn Magleby Petersen

## Runde fødselsdage

Flyvemaskinist Jørgen Dalbro, Fussingsvej 14, S. 50 år den 8. juni.  
Aut. installatør H. Juul-Hansen, Orevej 63, Vordingborg, 60 år den 9. juni.  
Bestyrer Stanley Mortensen, Grækenlandsvej 10, S. 50 år den 10. juni.  
Redaktør Bollerup, Madsen, Jagtvej 214, 1., Ø. 75 år den 11. juni.  
Direktør Hjalmar Ibsen, Østerbrogade 52, Ø. 60 år den 19. juni.  
Luftkontrollør Sv. Ove Madsen, Sverrigsgade 24, S. 50 år den 28. juni.

## Nye bøger i biblioteket

Paul Bergsøe: Verdensrummet og vi.  
Dudley Saward: The Bomber's Eye.  
Leif Hamre: Blå 2... Spring.  
Deutsches Luftfahrt-Adressbuch.  
Interavia 1958  
Flying 1958  
Der Flieger 1958  
Aero Revue 1958.

## KDA-jakkemærket i guldbroderi

Da enkelte af vore medlemmer har ytret ønske om at få KDA-jakkemærker udført som guldbroderi, har vi ladet undersøge, hvad det vil koste. Et jakkemærke, mage til det vævede, vil i guldbroderi komme til at koste 50 kr.

De af vore medlemmer, der måtte ønske et sådant jakkemærke, bedes meddele dette til KDA og indsende beløbet 50 kr.

## Flyvepropaganda i Varde

En idé, som mange andre klubber godt kunne tage op, blev prøvet af Varde Sportsflyveklub lørdag den 2. maj. Man afholdt en „Ungdommens flyvedag“ og havde inviteret de unge i samtlige ungdomskorps i Varde. Trods regn mødte der 250 piger og drenge fra spejderkorps, KFUM og FDF.

Klubben mødte med to maskiner, Thyregod og Arne Hollender med deres private og hører med en Piper fra artilleriflyvebatteriet i Vandel.

Formanden, ingeniør Laur. Lind bød velkommen, hvorpå de unge blev delt op i ti hold, som under ledelse af klubbens aktive medlemmer førte de unge rundt, viste dem maskinerne og fortalte om flyvning.

Det varede en time, og herpå fik ikke mindre end 41 af de unge gæster en gratis flyvetur — for de flestes vedkommende var det første gang, de var i luften, og der var naturligvis stor begejstring blandt de heldige.

## Internationalt Rally i Odense

I dagene 15.—17. august d.å. indbyder Odense Flyveklub til et internationalt rally for amatørbyggede flyvemaskiner. Rallyet afholdes i samarbejde med Flyens Stiftstidende og under protektion af KDA. Alle deltagende flyvere, som kommer i en amatørbygget flyvemaskine, er flyveklubbens gæst i de nævnte tre dage. Eventuelle passagerer skal betale 125 kr.

# KALENDER

12-21/6 XXIII' flyveudstilling i Paris.  
13/6 Skovtur i Danske Flyvere.

## Motorflyvning

30/5-1/6 Rally i Luxembourg  
6-7/6 Rally le Zante (Belgien)  
6-7/6 Rally ved Florens (It.)  
19-22/6 Int. rally v. Rotterdam (Holl.)  
13-14/6 Rally Basse Normandie (Fr.)  
26-29/6 Tour de Sicile (It.)  
27-28/6 Rally i Aix les Bains (Fr.)  
30/6-5/7 Flyveuge i Rom og Venedig (It.)  
4-5/7 Flyvelægsmøde i Vittel (Fr.)  
4-5/7 Rally i Anjou (Fr.)  
9-11/7 Air Races og kunstflyvekonk. (Eng.)  
11-12/7 Rally Pescara (It.)  
18-19/7 Rally i Verona (It.)  
25-26/7 Mindefest for Bleriots kanalf. (Fr.)

August Tour de Suisse internat. (Schw.)  
8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)  
11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)  
26-27/9 Rally i Genes (It.)

## Svæveflyvning

30/5-7/6 Int. konk. „8 Jours d'Angers“  
5-19/7 Danmarks mesterskab (Vandel)  
19/7-2/8 Svæveflyveskole (Vandel)  
Okt. Bygekontrollantkursus.

## Modelflyvning

7/6 Moseslaget (København)  
28/6-4/7 Sommerlejr.  
18-20/7 VM i C3 (Brienne le Chateau, Fr.)  
22-23/8 VM i A2 (Belgien)  
23. 8. DM, linestyrede modeller.  
6. 9. Nordisk landskamp.  
20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.  
26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).  
4.10. Høstkonkurrence, linestyrede.  
11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)  
31.12. Arsrekordår og holdturnering slutter.

# Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

★

Stillingen pr. 15.5. var følgende:

## Varighed

|                |                |
|----------------|----------------|
| 1. Karup       | 36 t 57 m (10) |
| 2. Birkerød    | 18 t 59 m (9)  |
| 3. Silkeborg   | 15 t 43 m (6)  |
| 4. Vejle       | 13 t 23 m (5)  |
| 5. FSN Ålborg  | 12 t 38 m (7)  |
| 6. FSN Værløse | 9 t 19 m (8)   |
| 7. Ringsted    | 8 t 38 m (5)   |
| 8. Midtjysk    | 8 t 30 m (2)   |
| 9. Aviator     | 4 t 05 m (1)   |
| 10. Vestjysk   | 3 t 36 m (3)   |
| 11. Skrydstrup | 3 t 36 m (2)   |
| 12. Kolding    | 3 t 12 m (1)   |
| 13. Næstved    | 1 t 48 m (2)   |

## Højdevinding

|                |               |
|----------------|---------------|
| 1. Karup       | 14.115 m (10) |
| 2. Skrydstrup  | 7.005 m (4)   |
| 3. Værløse     | 7.000 m (9)   |
| 4. Ringsted    | 4.185 m (4)   |
| 5. Birkerød    | 3.260 m (3)   |
| 6. Næstved     | 2.525 m (2)   |
| 7. Vestjysk    | 2.145 m (2)   |
| 8. Aviator     | 1.750 m (1)   |
| 9. Silkeborg   | 1.520 m (1)   |
| 10. Vejle      | 1.240 m (1)   |
| 11. Odense     | 1.140 m (1)   |
| 12. Kolding    | 920 m (1)     |
| 13. FSN Ålborg | 725 m (1)     |

## Distance

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| 1. Midtjysk   | 939 km - 1056 p. (4) |
| 2. Aviator    | 318 km - 527 p. (2)  |
| 3. Skrydstrup | 413 km - 513 p. (3)  |
| 4. Vejle      | 300 km - 450 p. (1)  |
| 5. Karup      | 168 km - 218 p. (2)  |
| 6. Horsens    | 181 km - 181 p. (1)  |
| 7. Ringsted   | 86 km - 86 p. (2)    |
| 8. Odense     | 51 km - 51 p. (1)    |
| 9. Værløse    | 42 km - 42 p. (1)    |

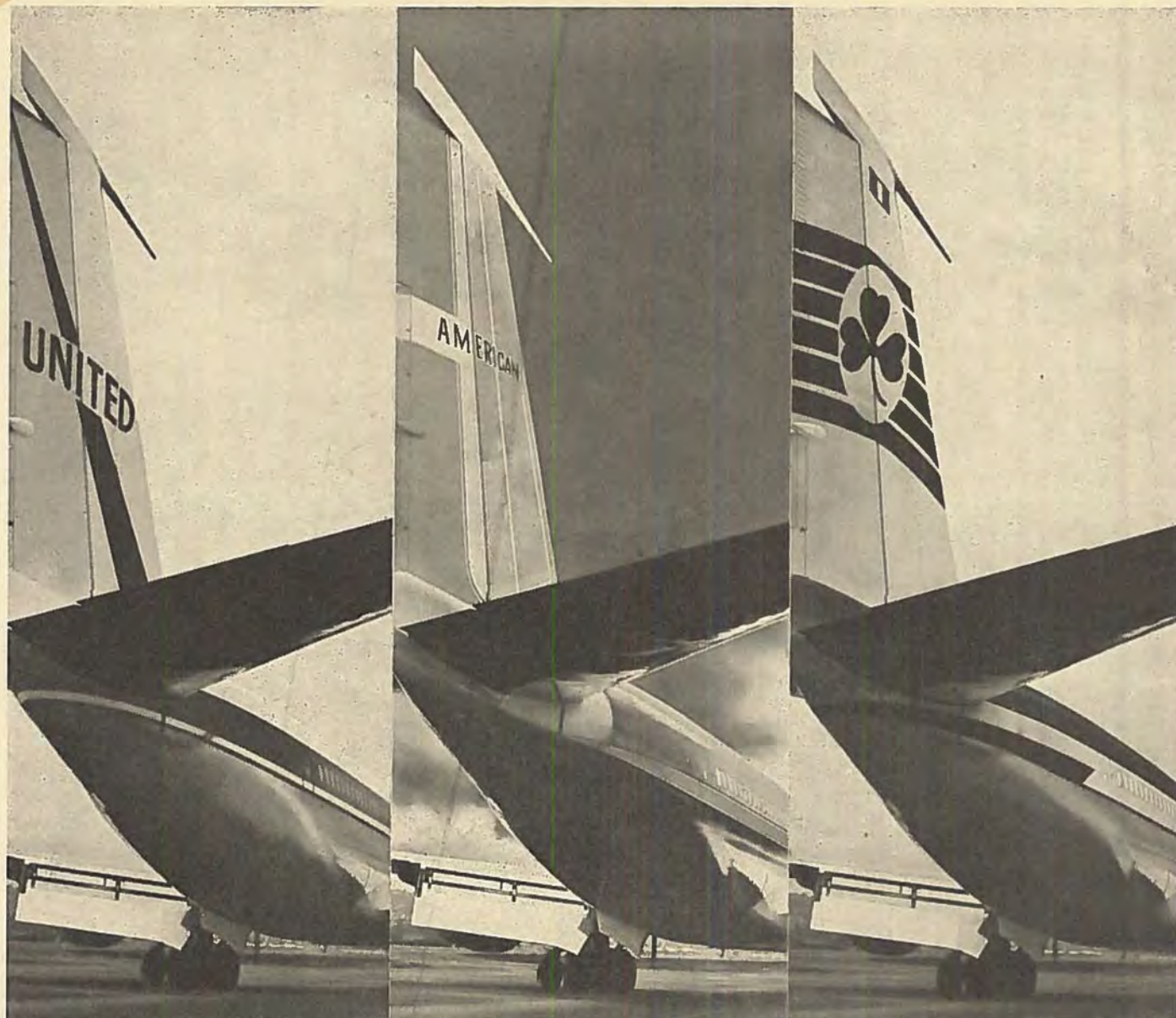
## Hastighed

|               |             |
|---------------|-------------|
| 1. Aviator    | 87 p. (1)   |
| 2. Skrydstrup | 53.8 p. (1) |

## 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. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





## Luftfartsselskaber fra Europa og De Forenede Stater vælger Boeing 720, den hurtigste jetliner i sin klasse

Det nyeste luftfartsselskab, der har indgivet ordre på Boeing 707, er Aer Lingus — Irish Air Lines. Dette køb — det første fra et europæisk selskab — bringer de samlede ordrer på 720 op på 39. De hidtidige købere var American Airlines og United Airlines, der anvender maskinerne på det amerikanske rutenet.

Den hurtige, luksusbetonede 720 har en maximal marchhastighed på 990 km i timen. Den er specielt bygget til at arbejde effektivt og økonomisk på de korte og middellange ruter.

Den alsidige 720 bringer luftfartsselskaberne fordelene ved enorme indtægtsmuligheder, overordentlig høj udnyttelsesgrad og hidtil ukendt passager-tække

— bevist ved den strålende succes, de allerede leverede Boeing jetmaskiner har opnået.

Andre medlemmer af Boeings jetliner familie er 707, bygget til de middellange og lange ruter, og 707 Intercontinental til de meget lange ruter. Boeing familien består således af modeller, der kan tilfredsstille ethvert krav fra luftfartsselskaberne.

Alt ialt har sytten luftfartsselskaber bestilt et samlet antal af 190 Boeing jetlinere. Denne stabel af ordrer, den største i industrien, er et bevis på den tillid, luftfartsselskaberne nærer til jetlinere, der er bygget af Boeing — verdens mest erfarne konstruktør af flermotorede jetmaskiner.

*Følgende luftfartsselskaber har bestilt  
Boeing 707 eller 720  
til kortere distancer:*

AIR FRANCE  
AIR INDIA • AMERICAN  
B.O.A.C. • BRANIFF • CONTINENTAL  
CUBANA • IRISH • LUFTHANSA  
PAN AMERICAN • QANTAS • SABENA  
SOUTH AFRICAN • TWA  
UNITED • VARIG • Også MATS

# BOEING 720



**FLYV**

---

# ***SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM***

**SUD-AVIATION CARAVELLER**

drives af

**ROLLS-ROYCE**  
***AVON TURBO JETMOTORER***



**ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND**

**AERO ENGINES • MOTOR CARS • DIESEL AND PETROL ENGINES • ROCKET MOTORS • NUCLEAR PROPULSION**

*Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1, København K*



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Luftfartsudstillingen i Paris var den store begivenhed i sidste måned. Her er et blik ud over en del af udstillingsterrenet på Le Bourget.

PRIS 1 KRONE

7

## INDHOLD:

Paris-Salonen 1959 \* Tjekkisk besøg \* Super Sabre-eskadrille til flyvevåbnet \* Med FLYV på HMS Centaur \* 50 år siden Blériots kanalflyvning \* Skatetegning til Douglas DC-8.



# De kommer hurtigst frem med **FLY -** og De nyder det mest med **DOUGLAS**

- det kendteste navn indenfor flyvning



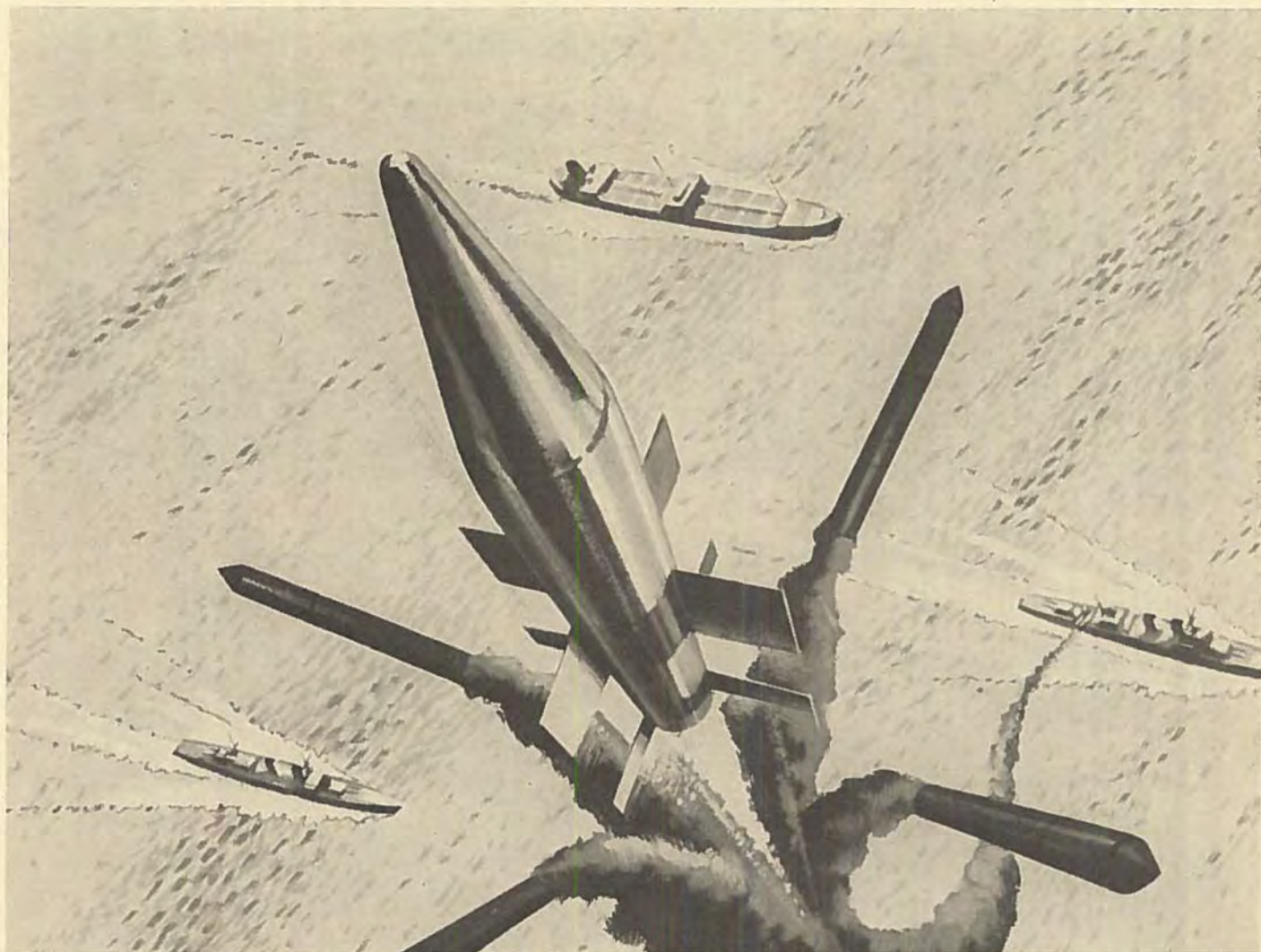
Derfor foretrækker flere passagerer

og flere flyveselskaber DOUGLAS DC

frem for alle andre maskiner tilsammen!



# SEASLUG



## SKIB-TIL-LUFT FJERNSTYRET VÅBEN MED EN SKARPSKYTTES PRÆCISION

Seaslug er Royal Navy's første skib-til-luft fjernstyrede våben. Afskudt fra det rullende, gyngende dæk på forsøgsskibet H.M.S. Girdle Ness har det vist sin træfsikkerhed under de vanskeligste forhold. Selv om Seaslug ikke behøver at få en direkte træffer sat ind for at ødelægge sit mål, så har man under prøveskydninger uden sprængladning meget ofte opnået direkte træffere i mål-luftfartøjet. Ved hjælp af langtrækkende radar kan Seaslug få fat i bombere, der befinder sig i de største højder, hvori moderne luftfartøjer kan flyve. Betjeningsmandskabet er meget mindre end skytsbetjeningen i et krigsskibs kanontårn. Seaslug, som drives af en hovedmotor med fast brændstof og fire hjælpemotorer, er konstrueret og fremstillet af AWA i forbindelse med Sperry Gyroscope Co. Ltd. og G.E.C. Ltd.

**SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., Baginton, Coventry, England**

MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K.





## NU I TJENESTE HOS FLYVEVÅBNET I 8 LANDE



Belgium



West Germany



Rhodesia

til

Forbindelse  
Fragt

Nedkastning af  
forsyninger  
Ambulance

Kortlægning  
Redningstjeneste  
Radiotræning  
Pilottræning



Finland



Denmark



Sudan



Sweden



### HUNTING AIRCRAFT LIMITED

A Hunting Group Company

LUTON AIRPORT, LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND and at 1450, O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

Repræsenteret i Danmark af Northern Trading Company, H. C. Andersens Boulevard 20, København V.



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 7

Juli 1959

32. årgang

## Det må ej ske!

SOM bekendt er luftfartsvæsenet ved at udarbejde nye planer for trafikeringen af luftrummet over Danmark. Man har søgt at imødekomme nogle af de på flyvesikkerhedsmødet i januar fremsatte indvendinger mod de første udkast og også opnået forbedringer, men på adskillige punkter mangler der endnu en del, før det muliggøres for trafikken med de mange mindre og ikke så veludrustede luftfartøjer at kunne foregå nogenlunde ubesværet.

Selv om man hæver undergrænserne for det enorme »københavnske« terminalområde, der skal dække det meste af Sjælland og Lolland-Falster, således at den i yderkanterne bliver 900 og længere inde 600 m, så bliver dog et område, hvori en trediedel af landets befolkning bor, efter planen belejret med en underkant af terminalområdet på kun 300 m, hvilket for det første ikke er praktisk for de motorfly, der ikke er udrustet med radio, idet de – hvis kravet om radio i terminalområdet gennemføres – tvinges til at flyve over hovedstadsområdet m.m. i under 300 m, hvilket for en stor del af området er umuligt, da samme myndigheder kræver, at man skal holde mindst 300 m over hindringer i bymæssig bebyggelse.

Men specielt er det af betydning for den særlige trafikantgruppe, der færdes i svævefly, og som simpelthen ikke kan færdes fra et sted til et andet i så lave højder af rent tekniske grunde.

Det vil være en falliterklæring, hvis man »regulerer« på den ejendommelige måde, at man simpelthen forsøger at likvidere en hel trafikantgruppe. Det er vist i hvert fald ikke før set i trafikens historie og vil sikkert vække en så lidet smigrende opmærksomhed verden over, at de pågældende myndigheder bør se på problemerne endnu engang og finde en mere konstruktiv løsning.

## PARIS-SALONEN 1959

Verdens hidtil største flyveudstilling afholdt i Paris fra 12. til 21. juni.

EN ubønhørlig, bagende sol fra en høj, blå sommerhimmel sender sine stråler ned over en blandet militær og civil forsamling foran den imponerende udstillingsbygning af glas og beton på Le Bourget flyvepladsen uden for Paris. Soldater fra den første amerikanske raket-division under det amerikanske flyvevåben står i tavs venten foran et Atlas interkontinental missil, som hviler i al sin væld på en enorm blokvogn. På slaget 10 leder en venlig, rutineret amerikansk raket-officer en ældre distingveret franskmands magre hånd hen til et blankt stålhåndtag. Franskmanden, monsieur Henry Desbruères, som for et halvt århundrede siden åbnede den første Salon d'Aéronautique i Paris, tøver et øjeblik, men griber så beslutsomt om håndtaget, og Atlas-kolossen hæver langsomt, men sikkert, spidsen mod himlen. Fredag d. 12. juni 1959, den 23. flyveudstilling i Paris er en realitet. Ord synes fattige i beskrivelsen af dette mægtige opbud i flyvemateriale, der er spredt ud over det store udstillingsareal. Paris-Salon 1959 har sprængt alle rammer. 277 udstillere fylder den udvidede udstillingsbygning til bristepunktet. Over et hundrede forskellige typer fra fjorten lande, fra den lille-bitte belgiske *Fairey Topsy Nipper* med Volkswagen-motor til kæmpemastodonten *Douglas C-133A Cargomaster*. I forbindelse hermed den største og mest omfattende udstilling af missiler, der endnu har været vist på det europæiske kontinent.

### Frankrig

*Breguet 940 Integral* med 4 turbinemotorer af typen *Turboméca Turmo II*, prototype for transportmaskinen *Breguet 941*, som, når den om få måneder ruller ud på prøveflyvningerne, vil kunne starte med 40 passagerer på under 200 meter.

*Hurel Dubois HD-34* er bygget for det franske geografiske selskab i 8 eksemplarer. Samme fabrik er netop ved at bygge en udvikling, *HD 37*, som skal være en kombineret bil/passager flyvende færg, med to *Rolls-Royce Tyne* turbiner og med fuldstændig fantastiske start- og landingsegenskaber. Den ventes at flyve inden midten af 1960.

Den velprøvede og yderst stabile *Max Holste Broussard* har fået en storebror *MH 260 Super Broussard*, en tomotoret transportmaskine, udviklet gennem de sidste fem år. Den første *MH 260* fløj umiddelbart før salonen, og fabriken hævder, at der er stor efterspørgsel på netop denne type.

*S.E.-210 Caravelle* afslutter dette civile transport firkløver.

Den franske helikopterindustri er et kapi-

tel for sig. *Alouette II* har vist sig at være et »smash-hit«, som en talsmand for *Republic Aviation*, der varetager distributionen af denne type i USA, meget beskrivende udtaler. *Alouette III* og luksusudviklingen af *Alouette II, Gouverneur*, samt den splinternye *SE 3200*, beregnet til 20 passagerer og udstyret med 3 stk. *Turmo III* turbinemotorer, sikrer Frankrig en glimrende plads på det internationale helikoptermarked.

Mange fremragende, billige civile sportsmaskiner er dukket op i de senere år fra Frankrig. Af de vigtigste skal lige nævnes *Jodel-Wassmer 120-serien*, *Piel Emeraude* samt den allerseneste *Morane Saulnier MS 880 Rallye*, som havde førsteflyvning på Salon'ens første dag d. 12. juni. Man er berettiget stolt af denne nye folkeflyvemaskine, og venter sig meget af den.

Militære flyvemaskiner er nogle af de vigtigste franske triumfer. *Morane Saulnier* er også med her med *MS 1500 Epervier*, to-sædet, lavvinget observationsfly med *Turboméca Bastan*. *Nord 3400*, to-sædet artilleri-observationsfly, højvinget med en konventionel *Potez* stempelmotor. Typen er bestilt i et antal af 150 til den franske hær. *GAMD 415 Communauté* og *GAMD 410 Spirale*, henholdsvis transport og militær træning, er begge forsynet med den meget omtalte *Bastan* turbine-motor og kan flyve over 500 kilometer i timen. De starter og lander på under 600 meter.

*Mirage IIIA* og *Mirage IIIB* er sideløbende udviklinger, én- og to-sædede i Mach 2-klassen. De har Atar med efterbrændere og yderligere en *SEPR* raket, der bevirker at startlængden kan sættes så lavt som under 800 meter!

*Etendard IVM* er en ensædet supersonisk angrebsjager beregnet til brug fra NATO-hangarskibe og som følge heraf forsynet med landingsskrog. Den har Atar jet-motor og et meget effektivt fransk konstrueret radar. *Breguet Alizé* er en meget avanceret ubådsbekæmper i stil med den engelske *Fairey Gannet*.

*Breguet Sahara* er en sværvægter i transportklassen, istand til at flyve med 126 fuldt udrustede faldskærmstropper eller en 14 tons kampvogn med udrustning. *Breguet Taon* var beregnet som anden generation NATO-standard jetjager til afløsning af *Fiat G-91*, men skæbnen er endnu uvis, tilsyneladende er man ved at opgive at gøre noget videre ud af denne type. Den er udstillet i to eksemplarer.

Endelig to helt exceptionelle fly. *Mirage IV*, en 2-motoret jethomber i Mach-2-plus klassen, endnu på den hemmelige liste. Der





vides blot, at den har deltaformede planer og er forsynet med 2 stk. Atar jetmotorer af kolossal styrke. Den skal bære en fransk udviklet atom- eller brintladning. *SNECMA C 450 Coleoptère* er vel nok det mest ukonventionelle fly i Europa idag. Det er en jet-prototype med cylinderformede planer, og den kan starte og lande fuldkommen lodret. Førerkabinen er anbragt inde i cylinderen. Pilotens sæde kan drejes således, at piloten altid sidder bekvemt i forhold til jorden.

## USA

*Douglas C-133A Cargomaster* er det største fly i tjeneste i verden idag og benyttes bl.a. til transport af de interkontinentale missiler Thor og Atlas, den findes i et antal af 50. *Lockheed C-130A Hercules* ligner en dværg i forhold til C-133, men har i de sidste 3 år vist sin uundværlighed. Typen er nu så gennemprøvet, at Lockheed Aircraft under Paris-Salon 1959 har meddelt, at man vil tilbyde C-130 til konstruktion på licens i Europa, muligvis i den udviklede B-version, som har en speciel af Lockheed konstrueret grænselagskontrol. *C-137A*, den militære udvikling af Boeing 707, har sit første besøg i Europa, en fantastisk type.

Næsten hele Century-serien af jet-jagere fra USAF er her *F-100 D*, *RF-101A Voodoo*, den fotografiske udvikling af den fantastiske *F-101*, *F-102A Delta Dagger* samt *F-104B*, den to-sædede udvikling af Starfighter. Denne sidstnævnte har allerede vist nogle gevaldige lave overflyvninger på Le Bourget og er vel nok det mest avancerede militærfly, der er her. Hvis man tvivler på, at de 2,5 meter brede vinger har en knivs-skarpe planforkant, skal man blot stjele sig til at fjerne beskyttelseslisten, der sidder foran, og føle efter, den er som en jævn sløv spejderdolk. Pudsigt er det også at se mekanikerværgen (han er vel 1,20 høj) forsvinde ind i jet-indsgningen. Lockheed har uddannet 25 små mænd netop til dette job, og de er fordelt til eskadrillerne for at foretage inspektioner af turbineblade og lignende.

Missilerne er anbragt lige foran udstillingsbygningen, og der er alle de kendte typer. *Atlas*, den svære langdistanceraket, *Thor*, som nu er hos RAF Bomber Command, *Redstone*, som US Army anvender, *Martin Mace* - udviklingen af Martin Matador. Desuden er der to kombinationer af Nike-raketter, *Nike-Hercules* og *Nike-Ajax*.

Helikoptere er talrigt repræsenteret. Der er *Sikorsky S-62*, denne besynderlige fremtoning, der har bådformig krop, *Doman LZ-5*, *Hughes HO-2*, (en lille to-sædet Army-helikopter), *Bell H-13 Sioux*, *Bell HU-1A Iroquois*, *Sikorsky H-19 Chickasaw*, *Sikorsky H-34 Choctaw* og *Vertol 107*.

Af civile maskiner er *Piper* der med *Comanche* og *Apache* samt sprøjteudgaven af *Piper 18*, *Beechcraft* har *Bonanza* og *Twin Bonanza*, *Cessna* en dansk indregistreret model *175* og *Cessna 310*. Samme fabrik har forøvrigt endnu en charmerende repræsentant i Europa, nemlig *Cessna T-37*, den lille jet-træner, som er i brug i det amerikanske flyvevåben, det er forøvrigt T-37's første besøg i den gamle verden, og folk fra Cessna regner med at finde et marked for netop denne type, således at der kan etableres en bygning under licens. En af de virkelig morsomme deltagere er *Grumman's Ag-Cat*. Denne maskine, et biplan af temmelig agtværdig udseende, er ikke desto mindre bygget sidste år og har en 220 hestes *Lycoming*. Den skal bruges til mark-pudring, og har ganske eminente langsomflyvnings egenskaber, hvilket er af vital betydning i den branche. Som det vil ses er amerikanerne dominerende på mange felter på Le Bourget.

## England

Det er blevet temmeligt sløjt med engelske nyheder. Ligesom for to år siden er det en temmelig sparsom repræsentation af engelsk flyvemaskineindustri, som er at finde på Salon 1959. *Armstrong Whitworth Argosy* er den nye turbinedrevne transportmaskine. Den er foreløbig i 4 stykker blevet bestilt af Riddle Airlines, et amerikansk selskab. Ellers er der *Gloster Javelin Mk. 7*, *Hunting Jet Provost*, *Miles Student* (jet-træner) *Hawker Hunter Træner*, *Lancashire Prospector* (tidligere *Edgar Percival EP-9*) som demonstrerer markpudring, samt en *Jindivik*, drone. Disse nævnte fly, plus *Westland Wid-geon* helikopter improviserer den slumrende engelske løve på dette års pariserstævne. På de to sidste dage er der dog blevet givet løfte om overflyvning og demonstration af en del andre typer, deriblandt et par nyheder som *Blackburn NA 39* og *Vickers Vanguard*.

## Italien og øvrige lande

Italienerne er i år ganske godt repræsenteret. Helikopterne er først og fremmest de licensbyggede *Bell*-helikoptere *47 J Ranger* og *H-40*, men der er også de hjemmekonstruerede *Agusta 101* (ensædet) og *102* (6 sædede) helikoptere. Af andre interessante typer er der *Macchi MB 326*, en meget elegant jet-træner, *Piaggio P 166* (8-sædet amfibie-fly) *Agusta AZ 8* (4 motoret let transportmaskine bestilt af det italienske flyvevåben) samt den flotte *Nibbio F 14* sportsmaskine (180 hk *Lycoming*).

Sverige overrasker med at udstille *Saab A-32 Lansen* og *A-35 Draken*. Desuden vises den nyeste model af *Safir*. Holland kommer med *Fokker Friendship* og den lille to-sædede helikopter *Kolibrie H-3*. Schweiz, som er en sjælden gæst på udstillinger, har den lækre træningsmaskine *Pilatus P-3*, som er bestilt af det schweiziske flyvevåben, samt et hæsligt monstret der hedder *Pilatus P-6*, en femsædet enmotoret højvinget flyvemaskine, man ikke mindes at have set grimere. Tjcechoslovakiet er atter i år repræsenteret af *Omnipol*, hvis *L-60 Brigadyr*, *Zlin Træner 6* og *L-40* er hyppige gæster udenfor jerntæppet. Sovjet er repræsenteret med *Tupolev TU-104B* og *IL-18 Moskva*. Som lidt af en sensation er i sidste øjeblik dukket et helt nyt land op med en flyvemaskineindustri. Det er Østrig. Maskinen hedder *Pauker M 222 Flamengo* og er så ny at den, som den står her på Le Bourget, kun har 20 flyvetimer på bagen. Det er foreløbig kun bygget i samme eksemplar. Til slut skal lige nævnes Vesttyskland, som deltager med *Dornier D 27* og *28*, sidstnævnte er en to-motoret udvikling af *D 27*.

Rundgangen på den 23. franske flyveudstilling er slut. Det har været en hastig rundtur, men pladsen har ikke tilladt at gå yderligere i detaljer. Jeg startede med at sige, at dette års flyvesalon var aldeles overvældende. Konklusionen for en privat iagt-tager må nødvendigvis blive en næsegrus beundring for den glimrende tilrettelæggelse og for den charmerende afvikling af det kolossale apparat som en *Salon d'Aéronautique* nu engang er. *Union Syndicale des Industries Aéronautiques* har hele æren for, at Paris-Salonen 1959 uden overdrivelse kan kaldes verdens største flyveudstilling.

Wilhelm Jørgen Jensen.

1. Marcel Dassault 415 Communauté
2. Morane Saulnier MS 1500 Epervier
3. Tupolev Tu-104B
4. Macchi MB-326
5. Sud-Aviation SE-3200
6. Lockheed F-104B Starfighter
7. Dornier Do-28.



## TJEKKISK BESØG

Trener og L-60 demonstreret i Skovlunde.



Her ses tydeligt, hvordan langsomflyvningssegnekaberne er opnået på L-60 ved slots, dobbelt-slottede flaps og sænkbare krængere.

**M**ENS vi i adskillige år har kendt den tomotorede forretningsflyvemaskine Aero 45 og nylig har stiftet bekendtskab med den enmotorede Meta-Sokol, er der to andre af den tjekkiske flyproduktions kendte typer, vi ikke har haft lejlighed til at stifte bekendtskab med herhjemme, før Hammers Luftfart demonstrerede dem lørdag den 30. maj i Skovlunde, nemlig Z 226 Trainer og L 60.

Begge typer har tidligere været beskrevet i FLYV (3/57 side 45, 12/57 side 265 og 1/58 side 13), så vi skal ikke trætte med alle de tekniske detaljer og data her.

De to maskiner havde været til opvisninger i Norge og Sverige, og Trainer'en havde forøvrigt haft et tosædet Blanik svævefly med til den statsstøttede norske svæveflyvning – det var den, der i St. Yan blev kaldt »Cadillac'en«. De havde slæbt den med hele 180 km/t derop!

### Blændende kunstflyveopvisning

OK-KNP var af versionen Z 226T, altså den udprægede trænings- og kunstflyveudgave, men ikke desto mindre forsynet med slæbeanordning, hvormed den trak en af Københavns Svæveflyveklubs Baby'er op med et par meter i sekundet. Slæbeudgaven er desuden forsynet med en speciel propel, så den stiger endnu mere.

Piloten *Frantisek Kliment* gav et par gange en blændende kunstflyvningsopvisning, der til fulde viste, hvad en dygtig pilot på en speciel kunstflyvetype formår. Man forstår, at de tjekkiske specialister på denne type har været suveræne ved internationale kunstflyvekonkurrencer, og Kliment's opvisning fik det inviterede flyvepublikum i Skovlunde til gang på gang at gispe af beun-

dring, ligesom han hilstes med klapsalver efter opvisningen.

Kort efter starten (den stiger med 10 m/sek) lagde han den over i rygflyvning og fortsatte stigningen på denne måde under sving, og så tog han fat på et program, hvor almindelige loops, rulninger o.lign. kun sjældens sås. Normen var udvendige loops eller dele deraf, rulninger under stejl stigning, næsten lodret flyvning, hængende i propellen, fulgt af bratte dyk, en smule spind og en række komplicerede manøvrer, alt sammen så overlegent og legende udført, at det så ganske let ud. Afsluttet med flyvning for fuld fart i græstopphøjde samt ganske langsom flyvning gav demonstrationen bevis for Trainer'ens enorme styrke (brudlastfaktor 10,8 G både positivt og negativt) og den 160 hk motors indretning til at fungere fejlfrit under adskillige minutters rygflyvning.

Senere fik både *John Skat Nielsen* og *A. W. Andresen* lejlighed til at være med til lidt af det, men sproglige vanskeligheder gjorde det vanskeligt for dem at få lov at prøve selv for alvor.

### Med FLYV i L-60

L-60, også kaldet Avia Brigadyr eller *Agricola*, er en enmotors firesædet flyvemaskine med kort start og landing af den kategori, der før krigen indledtes med Fieseler Storch, og som nu har fået mange moderne udgaver og i de engelsktalende lande går under STOL-betegnelsen.

L-60, der har været i produktion en del år, gør indtryk af at være et solidt og robust landbrugsredskab, men kan foruden til pudring og sprøjtning anvendes til mange andre formål såsom fotoflyvning, ambulanceflyvning, fragtttransport og almindelig person-

transport. Der var også en indbygget krog til slæb i halen.

Sprøjtning foregår nu fra tre dyser, en i hver vingetip og en under haleplanet, anbragt godt fri af metalkonstruktionen, der angribes af visse sprøjtevedsker.

Maskinen, OK-NNM, blev demonstreret af *Josef Meduna*. Den var indrettet til fire personer i en rummelig kabine med fint udsyn. Piloten vinkede afværgende, da jeg ville spænde mig fast, men jeg gjorde det nu alligevel, da jeg ikke brød mig om at falde ud gennem den store dør i et evt. urent sving. Meduna fløj nu ikke urent, men beherskede den naturligvis fint.

Starten med fire personer og så godt som fulde tanke var kort, men ikke sådan at man gispede af betagelse. Den steg stærkt efter starten og var i næsten 100 m ved pladsbegrænsningen. Den stiger på 4,3 min til 1000 m.

I passende højde sagde Meduna »minimum!« tog slots og de dobbelt-slottede flaps 30° ud (de betjenes elektrisk ved en lille kontakt tæt ved gashåndtaget), så vi sejlede af sted med en fartmålerangivelse på 70 km/t ved ca. 2000 omdr./min. Minimumfarten med flaps helt nede angives til 52.

Så sagde han »maximum!«, gav den 220 hk Praga Doris motor fuld gas (3000 omdr./min.), til fartmåleren viste 190 km/t. Det er forøvrigt sjældent, nogen demonstrerer top-hastigheden.

Derpå fik vi nogle snævre sving til begge sider og drejede ind til landing. Vi gled det sidste stykke ned 90 km/t og godt med flaps og slots ude, indtil han lige over jorden trak halen ned, så den satte sig på det solide halehjulunderstel med ca. 70 km/t. Ved en kraftig opbremsning standsede den imponerende krog (afløbet angives i stille luft til 75 m og vort var væsentligt kortere i en jævn vind).



Normal flyvetilstand for Z 226 Trainer

L-60 er ikke nogen moderne rejsemaskine. Motorlarmen gør det vanskeligt at tale sammen og vil sikkert trætte i længden. Men det er en brugsgenstand, som sikkert er særdeles praktisk til mange formål.

Vi kommer nu ikke uden om et par tal, for væggtallene er ændret siden vore tidligere oplysninger. Tomvægten med landbrugsudstyr er nu 990 kg, normal disponibel last er 450 kg og fuldvægten 1440 kg, men last og fuldvægt kan også være 100 kg højere iflg. brochuren, der forøvrigt ikke er helt letforståelig. Maximumfarten er ved en trykfejl angivet til 190 kg/h, og en samvittighedsfuld sjæl har oversat den til 419 lbs/h!

Som andre tjekkiske typer er disse tekniske kvalitetsprodukter især økonomisk konkurrencedygtige på verdensmarkedet. Trainer koster ca. 65.000 kr. og L-60 ca. 85.000 (til sprøjtning 93.000) kr., begge uden radio, som ikke var installeret i demonstrationsmaskinerne, men naturligvis kan indbygges.





Billedet viser »Bloodhound« raketter klar til affyring ved overtagelsesprover i Woomera, Australien. (Det kan i parentes bemærkes, at selve ordet Bloodhound betegner en af de ældste engelske støverracer, en hund, der udmærker sig ved fænomenal lugtesans og sporeevne; navnet har intet med blodtørst at gøre, men svarer til udtryk som f. eks. »fuldblods« om væddeløbsheste).

# EFFEKTIVT

**I det britiske forsvar bekræfter den videreudviklede Bloodhound raket, at dette våben i særlig grad opfylder de europæiske forsvarskrav.**

Bloodhound våbnet er forlængst i operativ tjeneste i RAF og antaget af Sverige (der som bekendt står udenfor NATO). Våbnet er nu under yderligere udvikling til RAF.

Bloodhound fremviser i dag en overordentlig forøgelse af operationsområde og -højde; raketten fremskredne teknik medfører forøget virkning i de udvidede operationsområder; forbedrede præstationer i lav højde modarbejder truslen fra lavtflyvende mål.

Når man har valgt at videreudvikle Bloodhound våbnet, skyldes det klare økonomiske og operative

fordele, der følger af at bygge videre på et forhandenværende system.

Nu og mange år fremover udgør Bristol-Ferranti Bloodhound våbnet verdens mest effektive forsvarssystem — dét er gennemprøvet ved mange hundrede afskydninger, det fremstilles af vor verdensdels største virksomhed for »missiler«, og det er specielt passende til de europæiske forsvarskrav.

**Hensynet til sikkerheden** forhindrer, at samtlige detaljer offentliggøres, men følgende data om Bloodhound kan på nuværende tidspunkt gives:





# FORSVAR

**Til fremdrivning** er Bloodhound udstyret med to Bristol Siddeley »ramjet« aggregater uden bevægelige dele. Ramjetten tilsikrer smidig udnyttelse af kraft og rækkevidde, arbejder med petroleum som brændstof og er enkel og sikker at betjene.

**Målsøgningssystemet** er semi-aktivt: betjeningsmandskabet på jorden retter en radarstråle mod målet, hvorfra den reflekteres til en modtager i Bloodhound raketten. Herved opnås den største nøjagtighed uden hensyn til afstanden; kun én radar er nødvendig, også når Bloodhound affyres i salver.

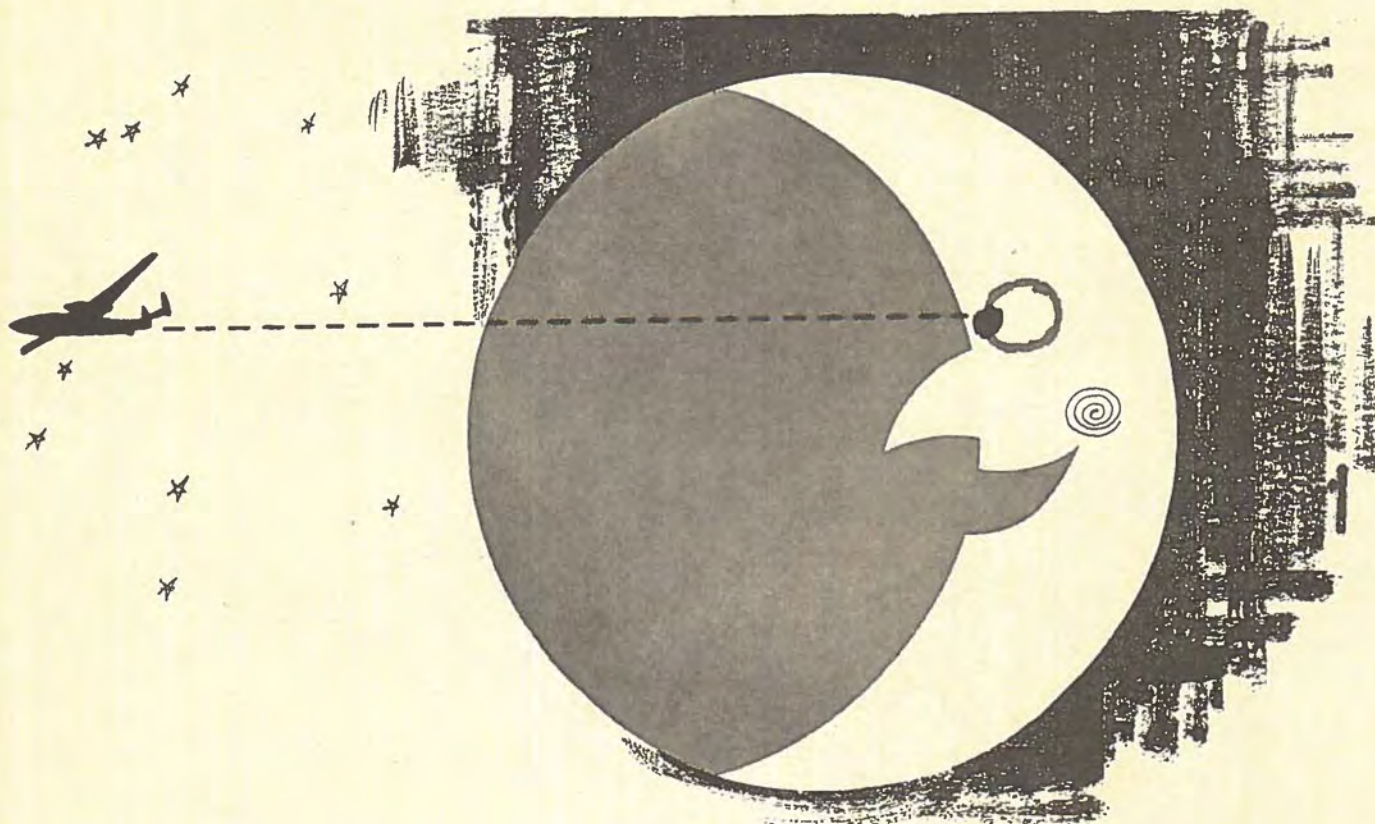
**Bæreplanets princip** blev udvalgt på et tidligt tidspunkt af konstruktionen for at kunne opnå de bedst mulige resultater under videreudviklingen.

Det giver to enestående fordele: (1) hurtigere og mere præcis reaktion, (2) større træfsikkerhed, overlegen ved store højder.



Repræsenteret i Danmark ved  
ABC HANSEN COMP. A, KOMPAGNISTRÆDE 5, KØBENHAVN K.





# 86.000

## GANGE TUR-RETUR TIL MAANEN

Tusindvis af millioner af kilometer tilbagelægges »by air« over hele verden i løbet af et år. Lagt sammen ville sidste års lufttrafik blive til 86.000 rejser tur/retur til månen.

Og medens kilometerantallet vokser, stiger også kravene til materiel...og til olieprodukterne.

På Esso-laboratorierne arbejdes der derfor også til stadighed for at løse morgendagens opgaver — eller for at sige det mere præcist: For at holde forskningen det stykke foran den tekniske udvikling, der er nødvendigt for at bevare sikkerheden i luften. Og for at bevare førerstillingen. Esso er stadig mærket, der hæves til skyerne.

8 AF 10 INTERNATIONALE LUFTLINIER BRUGER ESSO



AVIATION PRODUCTS



# SUPER SABRE-ESKADRILLE

## TIL FLYVEVÅBNET



Fra overdragelsen i Værløse. Til venstre rækken af de 12 North American F-100D Super Sabre. Til højre de indbudte under ambassadør Val Petersons tale.

VORT flyvevåben har nu fået sin første eskadrille overlydsjagere, nemlig en eskadrille North American F-100D Super Sabre, der blev overdraget Danmark på forsvarets dag den 12. juni af den amerikanske ambassadør *Val Peterson*, idet de er et led i den amerikanske våbenhjælp til NATO-landene.

Det skete ved en højtidelighed på flyvestation Værløse, hvor de første tolv F-100D stod opstillet på linie, endnu med amerikanske nationalitetsmærker, efter at de dagen før var ankommet til Danmark.

Højtideligheden blev overværet af chefen for flyvevåbnet, general-løjtnant *Tage Andersen*, forsvarschefen admiral *Qvistgård*, forsvarsminister *Poul Hansen*, chefen for MAAG-Denmark brigadegeneral *Stoyte O. Ross* og talrige andre højtstående danske og amerikanske officerer, udenlandske militær-attachéer, et stort antal civile og militære ansatte på stationen o.s.v.

Efter at de forskellige var ankommet og havde inspiceret æreskompagniet, talte *Val Peterson*, der bl.a. sagde:

»Det er en ære og et privilegium for mig som veteran i det amerikanske luftvåben at være til stede her idag. Den aktivitet, der udfoldes her, genkalder mange ting i min erindring. Jeg er stolt på Deres vegne over rapporterne om de gode fremskridt, det

kongelige danske luftvåben har gjort. Den øverstkommanderende for de allierede styrker i Nordeuropa, general *Murray*, udtalte således fornylig under et besøg her, at det danske luftvåben er »en meget professionel styrke«. Jeg ved, at den form for ros ikke fremsættes tilfældigt, og at De, general *Andersen*, og Deres officerer og menige har arbejdet hårdt for at opnå dette fine resultat.«

Senere udtalte ambassadøren, at flyvevåbnet med de nye fly vil være lige så godt om ikke bedre udrustet end andre NATO-lande i Europa og dermed være en af de mest fremtrædende af NATO-styrkerne.

Forsvarsministeren og chefen for flyvevåbnet takkede.

Man fik desværre ikke de nye jagere at se i funktion, hvorimod der var to overflyvninger af en formation af andre typer i flyvevåbnet, nemlig fem af hver af typerne Republic F-84G Thunderjet, Hawker Hunter, Republic RF-84F og North American F-86D Sabre.

Nærmere oplysninger om typen bragte vi sidst for et år siden i forbindelse med demonstrationen af to amerikanske F-100F, den tosedede udgave, som vi jo også har fået nogle eksemplarer af.

De nye fly stationeres på Skrydstrup.



Den hidtidige chef for flyvestation Værløse, oberst *Spænd Grønbech*, ansættes som chef for træningskommandoen efter oberst *T. P. A. Poulsen*, som falder for aldersgrænsen.

Oberst *Grønbech*s efterfølger på flyvestation Værløse bliver oberst *T. V. G. Nielsen*, som hidtil har været chef på flyvestation Ålborg. I Ålborg afløses oberst *T. V. G. Nielsen* af oberstløjtnant *Jørgen Brodersen*, der har været til rådighed for flyverstaben.

Flyvevåbnets øverste ledelse ser derefter således ud: Efter at general-løjtnant *Tage Andersen* fra og med denne måneds begyndelse har overtaget posten som chef for NATO nordregions flyverstyrker og general-løjtnant *Kurt Ramberg* har overtaget posten som flyvevåbnets chef, er generalmajor *B. C. T. Jensen* chef for flyvertaktisk kommando i Karup. Generalmajor *Pagh* fortsætter som stabschef, oberst *K. Jørgensen* er chef for flyvestation Skrydstrup og oberst *Poul Zigler* chef for flyvestation Karup, medens oberstløjtnant *B. B. Meincke* fortsætter som chef for flyvestation Avnø og oberstløjtnant *Michael Hansen* som chef for flyvestation Vedbæk.

Overfenrik *A. A. Hansen* og *K. K. Nielsen* er udnævnt til flyverløjtnanter af specialgruppen.

64 fenriker er udnævnt til overfenriker, og 19 sergenter og oversergenter er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. gr. af res.

### Airunion bliver til virkelighed

Efter at fem store europæiske luftfartsselskaber, Air France, Alitalia, KLM, Luft-hansa og Sabena, i nogle måneder havde drøftet mulighederne af et snævrere samarbejde, trådte KLM i slutningen af april ud af forhandlingerne. I maj opnåede de øvrige fire enighed om at gøre Airunion til virkelighed, og dermed er der blevet skabt en ny og meget stærk luftfartsblok.

I forvejen er SAS i sig selv og SAS-Swissair-kombination et forbillede på, hvad man kan opnå, når man forener kræfterne. Airunion er, efter hvad der udtales, ikke rettet mod nogen, tværtimod står den åben for andre europæiske selskaber, men den er dog utvivlsomt fremkaldt af den hårde konkurrence i international luftfart, ikke mindst i den kommende tid på atlanttruterne.

I hvor stor grad de fire selskaber vil gå op i en enhed, vides endnu ikke. Antagelig vil man gå skridtvis fremad, som også SAS gjorde det. Det er meningen, Airunion træder i kraft 1. april 1960, hvorefter navnet fremtræder på flyene sammen med de enkelte selskabers navne.

Den trafikfordeling, der tilstræbes, er 34% til Air France, 10% til Sabena, 30 til Luft-hansa og 26% til Alitalia.

### Kastrup-trafikken i maj

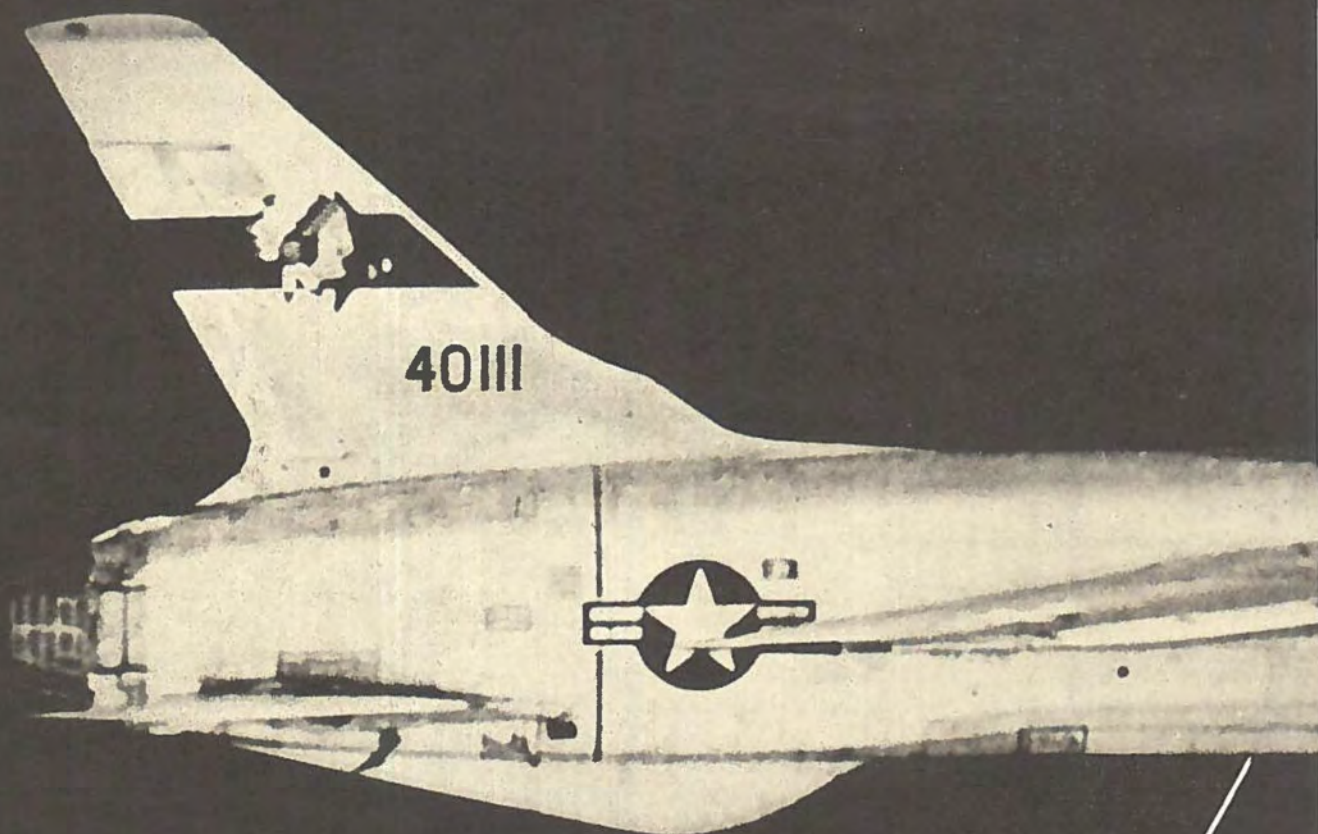
|                       |         |
|-----------------------|---------|
| Ank. passagerer       | 40.431  |
| Afg. passagerer       | 38.894  |
|                       | 79.325  |
| Transitpass. 2x31.342 | 62.684  |
| Andre passagerer      | 6.428   |
| Total                 | 148.437 |

1958: 132.814, fremgang 11,8 %.

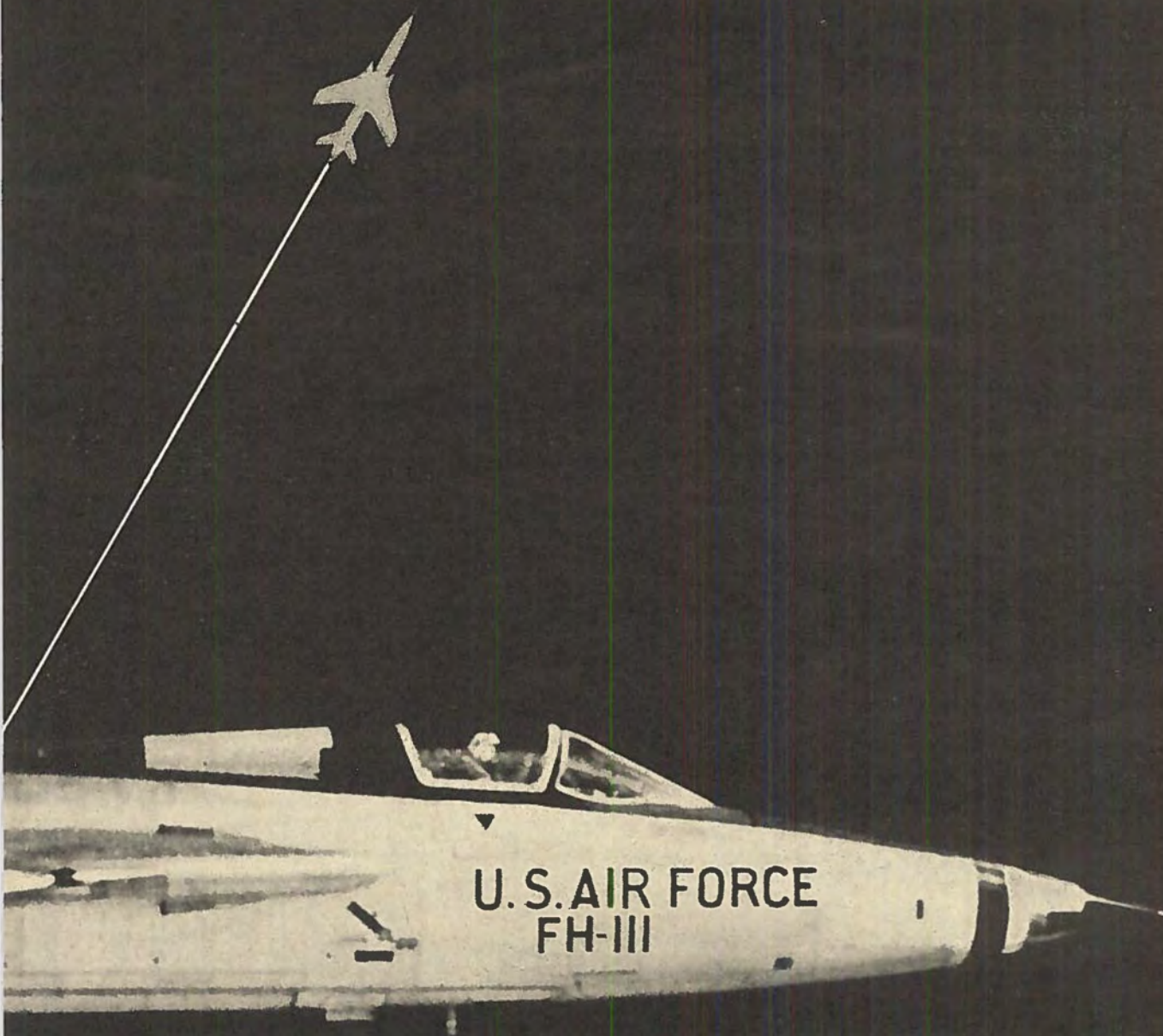
Starter og landinger 6.160 ialt (1958: 6.234, tilbagegang 1,2 %), 4.880 i lufttrafik (+ 3,3 %). Luftfragt viser god fremgang med 27,2 %.



# ***F-105*** ***THUNDERCHIEF***







En enkelt USAF Republic F-105 Thunderchief jager-bomber har større ildkraft end alle de flyvemaskiner tilsammen, som de allierede anvendte til selv det største togt under 2. verdenskrig.

**REPUBLIC**  **AVIATION** 

FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incomparable* **THUNDER-CRAFT**





En Hawker Sea Hawk lander på Centaur.

Den britiske flådeafdeling, som i maj måned besøgte København, omfattede bl.a. det store hangarskib »Centaur«, og da skibet efter besøget i København stod op igen - Øresund på vej via Lissabon til det Fjerne Østen, hvor det skal stationeres til midten af 1960, foranstaltedes en interessant og elegant flyveopvisning med nogle af de ombordværende luftfartøjer. Med skibet fulgte et særligt indbudt dansk selskab bestående af departementschef Langseth fra forsvarsministeriet, henvend 20 officerer fra de tre værn med forsvarschefen, admiral Qvistgård i spidsen samt fem repræsentanter for presse og TV, og deriblandt var FLYV.

H.M.S. Centaur, som blev færdigbygget i 1947, er det første hangarskib, som blev udstyret med et skævt landingsdæk, idet briterne var de første, som indrettede skibets øverste dæk således, at landingsdækkets akse dannede en vinkel på 7-8 grader med startdækkets. Derved undgik man, at landende maskiner kørte op i de på dækket parkerede luftfartøjer. Alle starter foregik ved hjælp af to dampdrevne katapulter på den forreste del af dækket.

Centaur havde fire eskadriller ombord: 891 bestående af 10 Sea Venom altvejrsgigere, 845 bestående af 6 Whirlwind helikoptere, 801 bestående af 14 Sea Hawk dagjagere og 849D bestående af 4 Skyraiders med radarudstyr, ialt 34 luftfartøjer.

#### Der gøres klar til start

Da Centaur var kommet på højde med Skovshoved, blev otte Sea Hawk gjort klar til start. De stod opmarcheret på bagbords side af start- og landingsdækket med vingerne klappet op. Piloterne sad i cockpittet, mekanikerne stod parat ved hver sit luftfartøj - og så lod ordenen til start. Alle otte jetmotorer startede som een enkelt motor. Der lod et brøl, så en hvinen, der gik over i en buldrende torden. Men spektaklet var ingen ting imod det, der fulgte i selve starten.

De to første maskiner kørte frem til start, hen til hver sin katapult, ca. 30 m fra forkanten af dækket. På vej til katapulten klappedes vingerne ned, og så stod maskinerne

## MED FLYV PÅ

# hangarskibet „Centaur“

på katapultens slæde, parat til at blive trukket frem med voldsom fart. Man så kun en rille i dækket, hvor wiren løb, som trak katapultslæden frem. Bagved hver luftfartøj rejstes en stålskærm. Denne skulle beskytte de bagved værende maskiner mod den voldsomme udblæsning fra jetmotorens udstødning. Derefter så flyvelederen sig om for at konstatere, at de to helikoptere, som var startet forinden, var på plads. De skulle være parat, hvis en maskine havnede udenfor skibet.

#### Helikopterne starter først

Helikopterne var der, hvor de skulle være. Og så startede den første Sea Hawk. Et øredøvende brøl var ved at flænge trommehinderne. Det gjorde ligefrem ondt, det drønedes som en eksplosion - og så blev katapultslæden trukket frem med voldsom fart, Sea Hawk'en passerede dækkets forkant - og stak næsen i vejret. På ca. 30 meter havde den fået flyvefart.

Og så startede sidemanden.

De to næste var allerede på vej. Stålskærmene blev lagt ned, de to Sea Hawk kørte på plads, anbragtes på katapultslæden, metalskærmene rejstes igen, og alt var parat til start af nummer tre og fire. Det gik hurtigt. Der hørtes ingen kommandoråb. Hver eneste mand vidste, hvad han skulle gøre, det hele virkede som en velsmurt maskine - og så flængede den infernalske spektakel igen i trommehinderne, da de næste Sea Hawk slyngedes fremefter og gik i luften. Sådan gik det slag i slag, indtil alle otte maskiner var kommet i luften. Men - sikken en spektakel.

Samtlige 34 luftfartøjer kan vi få i luften på 10 minutter, sagde en af de britiske flyveofficerer, men det kræver, at alle forberede

delser er truffet i forvejen - hvilket jo også vil være tilfældet i en krigssituation!

De otte Sea Hawk kredsede over skibet i skiftende formationer. De foretog en række skinangreb mod det, både på langs og på tværs. De var lavt nede - men de blev jo heller ikke beskudt, hverken fra hangarskibet eller fra ledsagende krigsfartøjer.

#### Landingen kan være spændende

Landingen var ligeså spændende for gæsterne at overvære som starten. Når det gjaldt om at få luftfartøjerne startet med mindst mulige mellemrum, så gjaldt det i ligeså høj grad om at få dem ned igen så hurtigt som muligt. Og de kom også ned med ca. 30 sekunders mellemrum. De kom ind med 360 km i timen, de sigtede mod de opsatte lyssignaler, der angiver kurs og flyvehøjde - og så landede de med krogen ude. Den svære krog greb fat i en af de fem wirer, der var spændt ud tværs over dækket. Og den holdt fast i wirerne, lige til næsehjulet slog i dækket og den standsede. Den havde ikke brugt halvdelen af dækket til landing. Det så noget brutalt ud, men det var effektivt.

Krogen blev taget fra wiren i samme øjeblik luftfartøjet standsede, med utrolig fart gled alle wirerne tilbage på plads - parat til at tage imod den næste landende Sea Hawk.

- Maskinerne kan tages ned med ca. 20 sekunders mellemrum, forklarede en af de ledende flyveofficerer - med mindre en af dem må gå en omgang til. For så varer det lidt længere.

Turen med Centaur var en strålende demonstration af præcision, disciplin og samarbejde, og de unge piloters manøvrer i luften var elegante.

For 50 år siden:

## Da Blériot fløj over kanalen

En historisk flyvning med vidtrækkende konsekvenser.

Den 25. i denne måned er det 50 år siden en af de meget store begivenheder i flyvningshistorie fandt sted.

I 1909 havde bladet »Daily Mail« i London udsat en præmie på 18.000 kr. for den første flyvning over den engelske Kanal, og tre piloter forsøgte at vinde det efter datidens forhold store beløb: Lambert med et Wright-biplan, Latham med et Antoinette-monoplan og Blériot med et monoplane af egen konstruktion. Det blev Blériot, der sejrede, hans navn vandt verdensberømmelse, og hans bedrift fik så at sige en hel verden til at se med andre øjne på flyvningen, end tilfældet hidtil havde været.

#### Blériot begyndte med bevægelige vinger

Louis Blériot var født i Cambrai i Frankrig 1872. Han blev uddannet som ingeniør og gjorde en opfindelse, der indbragte ham en betydelig sum penge. Hans interesse for flyvning blev vakt under en udstilling i Paris 1900, hvor han så en flyvemaskine,

som franskmænd Clément Ader havde bygget. Denne maskine havde faste bærepåner, men Blériot byggede en efter sit eget hoved med bevægelige vinger, og det hævdes, at den slog så kraftigt med vingerne, at den rystede sig selv i stumper og stykker. Derefter tog han fat på at bygge glideplaner, og efter at have foretaget talrige værdifulde forsøg med sine nye konstruktioner, startede han en flyvemaskinefabrik sammen med brødrene Voisin.

#### Han bygger sit første monoplane

Samarbejdet varede imidlertid ikke ret længe. Blériot syntes, at det gik for langsomt med at bygge flyvemaskiner; han trak sig ud af kompagniskabet og konstruerede sit første monoplane. Det var udstyret med en motor på 20 hk, og med det foretog han sin første motorflyvning, der strakte sig over en strækning på 80 m. Efter at have foretaget nogle flere flyvninger med den første maskine, havarerede den totalt, men det tog



ikke modet fra Blériot. Han slog den ene maskine i stykker efter den anden, uden at han på noget tidspunkt tænkte på at holde op. Når han blev klar over, at et havari ikke kunne undgås, lagde han maskinen over på siden, så vingen kunne tage stødet af. I den første periode af sin flyverkarriere slog han maskinerne i stykker lige så hurtigt, han kunne bygge nye. Indtil midten af 1909 havde han bygget elleve flyvemaskiner, hvoraf de ti var blevet ødelagt. På dette tidspunkt havde han brugt over en halv million kroner på sine flyveeksperimenter, og hans økonomiske forhold var alt andet end gode. Alle de penge, han havde tjent på sin opfindelse, var gået til flyvning – og så øjnede han pludselig en chance til at tjene nogle af sine tabte penge ind igen.

## »Daily Mail« præmie redder ham

Det var »Daily Mail«s præmie på de 18.000 kr. for den første flyvning over Kanalen, som lokkede ham, og han besluttede sig til at prøve på at vinde præmien med sit monoplan nr. 11. Hans chancer var heller ikke så dårlige. Han var en habil pilot, og han skulle flyve en maskine han selv havde konstrueret. Men han havde en hård konkurrent i sin landsmand Hubert Latham. Latham, der fløj et Antoinette monoplan, var nogle dage tidligere på færd med Blériot. Han havde slået sig ned ved Sangatta i nærheden af Calais og havde anbragt sin maskine i et af de tomme skure, der havde været anvendt til arbejdet på tunnelprojektet under Kanalen. Om morgenen den 19. juli 1909 et kvarter i syv startede Latham fra Sangatte. Blériots chancer syntes at være røget i vasken, men Latham var ikke kommet ret langt ud over Kanalen, førend hans motor gjorde strejke, og han måtte gå ned på vandet. Maskinen var beskadiget til ubrugelighed, og Latham blev fisket op af en fransk torpedobåd, der havde fulgt ham. Latham gav imidlertid ikke op, og tre dage efter havde han fået fat i en ny ma-

skine. Men i mellemtiden var Blériot dukket op. Han var kommet flyvende fra en plads 40 km borte og landede i nærheden af Calais. Han var bombesikker på, at han også skulle kunne flyve den samme strækning over vand. Og så ventede han ganske roligt på et gunstigt øjeblik til starten.

Blériot's kone var fulgt med ham til Calais, og hun var noget bekymret for sin mand, der ikke var helt rask. Han havde brændt sin ene fod temmelig slemt, han gik med bandage og hinkede noget. Men han selv følte sig godt tilpas, og da han efter en prøveflyvning på en fem-seks minutter havde vist, at han udmærket godt kunne manøvrere sin maskine, erklærede han sig parat til start. Det var tidligt om morgenen den 25. juli 1909. Vejrforholdene var gunstige; dagen i forvejen havde det blæst en del, men nu var det helt vindstille. Han sad i sin maskine og ventede på starttilladelse.

Flyvningen skulle nemlig foretages mellem solopgang og solnedgang, og der var endnu nogle minutter til solen stod op. Kontrollanter, der var med ham, passede stopuret, og da klokken var 0441 lød startsignalet. Solen var ikke til at se endnu, men officielt var det daggry. Lige forinden havde han snakket lidt med sin gode ven Leblanc, der også var pilot, og pludselig havde Blériot spugt ham: »Sig mig engang, hvor ligger Dover?«. Spørgsmålet var karakteristisk for datidens flyvere. Leblanc pegede ud over vandet og sagde: »Derovre på den anden side af Kanalen.« Og så startede Blériot.

## Ud i det uvisse

Han styrede efter røgen fra torpedobåden »Escopette«, der var sejlet i forvejen. Sådant gik de første ti minutter. Men så kom han foran torpedobåden og måtte se sig tilbage, indtil den helt forsvandt for ham. Nu var han helt overladt til sig selv; han kunne ikke se den franske kyst mere, og den engelske var endnu ikke i sigte. I nogle minutter havde han på fornemmelsen, at han var

helt alene i verden. Han lod maskinen selv passe kursen og fulgte bare med.

Da der var gået tyve minutter, følte han sig helt oplivet igen. Han kunne se den engelske kyst. Det var imidlertid ikke klipperne ved Dover, som han mente at have styret efter; vinden havde ført ham østover, og han befandt sig omtrent ud for St. Margaret bugten. Så foretog han et sving og så sig om efter en landingsplads, som en fransk journalist skulle have markeret med et flag. Men han fandt den ikke, vinden var sprunget om, og han måtte lande på en eng bagved Dover Castle. I landingen beskadigede han maskinens understel. Han stod ud og så sig omkring. Han havde været i luften i 40 minutter og havde tilbagelagt 48 kilometer.

Han havde præsteret en enestående bedrift. Han havde skabt et stykke verdenshistorie. Men der var ikke et menneske til at lykønske ham. Han stod helt alene. Lidt efter kom der en engelsk politibetjent, og derefter kom den første franske journalist fulgt af en del nysgerrige. Blériot blev ført til Lord Warden hotel. Han var startet uden morgenmad. Den trængte han til nu.

## England er ikke mere et ørige

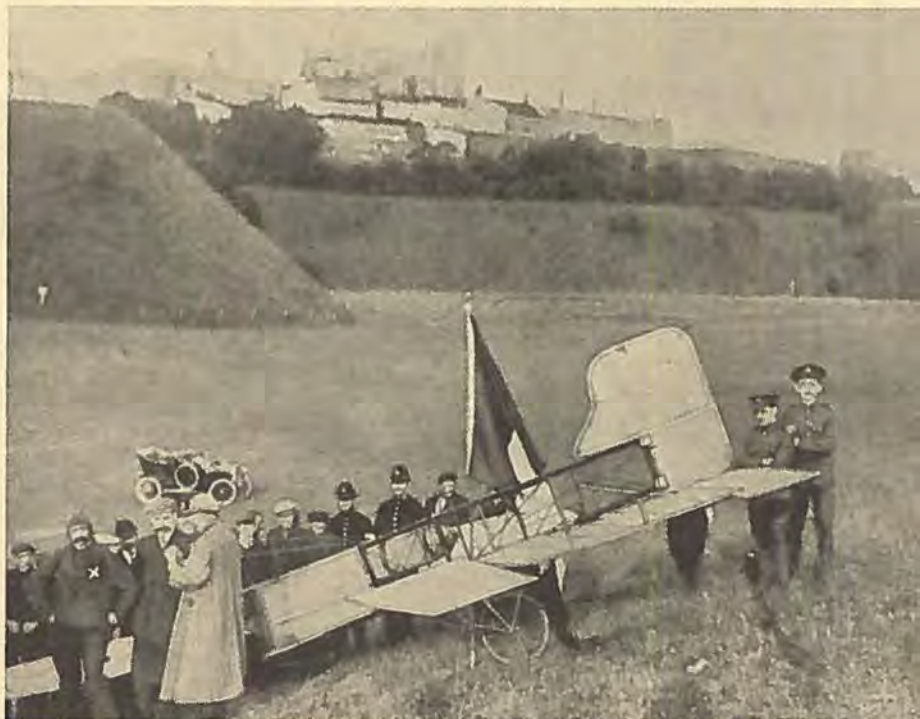
Da nyheden senere spredtes over hele verden, var der enkelte i England, der var betænkelig ved situationen: det gik pludselig op for dem, at England ikke mere var et ørige. Og der var en til, der heller ikke var godt tilpas. Det var Blériot's konkurrent Hubert Latham. Han havde nemlig også haft i sinde at ville starte den 25. juli om morgenen, men havde sovet over sig. Han blev først vækket, da klokken var fem, og da var Blériot forlængst over alle bjerge – eller i hvert fald over Kanalen. Han forlangte, at hans maskine straks skulle gøres startklar, men på det tidspunkt blæste det allerede så stærkt, at hans maskine blev væltet af et vindstød. Han måtte opgive sin plan. Da Blériot erfarede, at Latham også ville starte, viste han sig som den gode sportsmand: Han tilbød at dele præmien på de 18.000 kr. med Latham, hvis han nåede over.

Blériots heldige Kanalflyvning ændrede fuldstændig hans økonomiske forhold. Foruden »Daily Mail«s præmie på de 18.000 kr. vandt han en præmie på 36.000 kr., der var udsat i Frankrig, og flere andre beløb, som han også fik, bragte hans samlede indtægt ved flyvningen op på 72.000 kr. Han startede derefter en flyveskole ved Pau i Frankrig og begyndte at bygge flyvemaskiner, der efterhånden vandt verdensry. Han fik kontrakt med den franske regering, og fra 1909 til 1914 byggede han otte hundrede flyvemaskiner af forskellige typer.

## Ny præmiesum på 200.000 kr. i denne måned

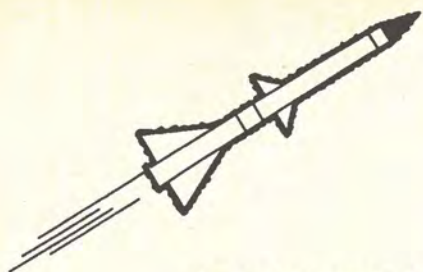
Nu, 50 år senere, fejres den skelsættende begivenhed igen. »Daily Mail« har udsat et samlet præmiebeløb på 200.000 kr. i en konkurrence, hvor det gælder om at komme fra Marble Arch i London til Triumfbuen i Paris på kortest mulige tid.

Konkurrencen skal finde sted i perioden mellem 13. juli og 23. juli. Vinderen af førstepræmien, som er på 100.000 kr., bliver den der tilbagelægger rejsen mellem Marble Arch og Triumfbuen på den korteste tid. Konkurrencen arrangeres af Royal Aero Club i London efter F.A.I.'s regler. Deltagerne må foretage lige så mange forsøg, de vil, indenfor de to nævnte datoer.

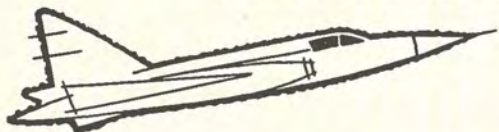


Blériot (med kryds nederst til venstre) efter landingen ved Dover den 25. juli 1909.

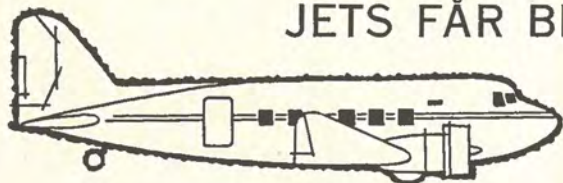




RAKETTER FÅR BRÆNDSTOFSYSTEMER



JETS FÅR BEDRE BREMSER



TRANSPORTPLANER FÅR VÆGTBESPARELSER



SPORTSMASKINER FÅR SERVICE



LUFTFARTØJER FÅR ISBESKYTTELSE



INGENIØRER FÅR DE RIGTIGE SVAR

**FRA**



THE GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S · AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø · TRIA 4115



## KLAR TIL DET 5. DM

Stor spænding om resultatet



De fire hidtidige danmarksmestre, der for første gang alle mødes. Fra venstre Aksel Feddersen, Harald Wermuth Jensen, Åge Dyhr Thomsen og Jørgen Friis.

SÅ står det femte danmarksmesterskab i svæveflyvning for døren, og der er lagt op til en stor og spændende konkurrence på Vandel fra 5.-19. ds.

Det er særligt spændende, fordi de fire tidligere danmarksmestre for første gang mødes samlet til dyst, og de får en række veltrænede dygtige piloter til at gøre sig rangen stridig.

Aksel Feddersen, der vandt i 1951, er kommet hjem fra Venezuela og flyver svæveflyvefondets Rhönadler. Cowboy — også kaldet Harald Wermuth Jensen — der vandt i 1953, kommer udrustet med Wolf Hirths private Lo-150, mens han har lånt sin egen til Peter Riedel i de amerikanske mesterskaber.

Åge Dyhr Thomsen (1955), der sidst kun deltog enkelte dage i Gö-4'en, kommer i Jaskolka'en, og Jørgen Friis forsvarer sin titel med Karups Rhönadler sammen med A. Jørgensen.

Så er der Niels Sejstrup og Ole Didriksen på Alborgs Rhönadler, Bent Skovgård Sørensen og Ole Korsholm på Skrydstrup, mens flyvevåbnets fjerde officielle mand er Hans Borreby fra Værløse på en EON Olympia.

Fra Aviator kommer denne gang Svend Westergård på Rhönsegler'en, DM'ets næstbedste fly hvad glidevinkel angår, mens Mogens Buch Petersen og Ib Braes flyver Bergfalken.

En anden Bergfalk er Vejles med Erik Toft og G. Schütze, så der er mange toædede. Ved redaktionens slutning var det endnu uvist, om Signe Skafte Møller skulle flyve Polyt III eller EON Olympia. Med Viborgs L-Spatz har Svend Ravn fra Karup meldt sig, mens Kai Erik Andersen fra Skrydstrup enten flyver Eon Olympia eller Kranich, og selv en Baby slipper vi ikke for, idet Kurt Petersen fra Århus debutterer med en sådan. Og endelig har vi Eli Nielsen med Birkerøds L-Spatz og Svend Michaelsen med Midtjydsk gamle Mü-13d samt Erik Olsen med Havdrups Weihe.

Ialt 17 fly med ca. 23 piloter, hidtil største deltagertal.

Flyvevåbnet hjælper med tre KZ VIII til slæb, samt med spil og wirehenter, og Vandel's kommandant, kaptajn K. Simonsen, giver os for afvekslingens skyld et 4. bosted ved dette 4. Vandel-DM, og det skal være endnu bedre end de foregående.

Den nye rådsformand, Kaj V. Pedersen, griber denne gang en mere symbolsk styrepind som DM-chef — det er første gang, en tidligere DM-pilot er på den post. Per Bach er flyveleder, Peter Fahnøe hov- og telefonmester og ca. 75 andre svæveflyvere hjælper i konkurrenceledelse og på holdene med at forsøge at gøre det femte DM til det hidtil bedste.

### Vandel-Bremen »kun« 296 km

En finberegning af Toft & Schütze's rekordflyvning Vandel-Bremen den 19/4 viser, at distancen er 296 km, så Toft gik altså ikke glip af guld med diamant ved at have Schütze i bagsædet. Distancen er ikke lang nok til at slå den bestående rekord for flersædede på 294 km, idet den skal slås med 10 km, men den skulle kunne blive „lokal“ distancerekord og både national og lokal målflyvningsrekord. Hvis svæveflyverådet anerkender det, skulle det også blive til nationale og lokale hastighedspræstationer over 100 og 200 km med 55,5 km/t.

Dyhr Thomsens frie distance er beregnet til 435 km, som vil blive lokal, men ikke national rekord, da Sejstrups på 431 skal slås med 10 km.

### Flere rekorder

Den 20/5 forsøgte Sejstrup og Ole Didriksen at opstille en 200 km trekantrekord for flersædede. Dette var ikke muligt, men de passede på vendepunktet Skive og satte derved ud-og-hjem-rekorden for flersædede fra 72 op til ca. 154 km.

Den 27/5 fløj Sejstrup solo målflyvning over 200 km til Skrydstrup med 69,9 km/t, hvilket er ny lokal rekord og ikke langt fra Cowboys nationale.

Den 8/6 sagde Ole Korsholm og K. Dahl fra Skrydstrup tak for sidst for Sejstrups drillerende bemærkninger ved at flyve modsat vej i Rhönadleren med ca. 75 km/t og melde, at Skrydstrup nu langt havde overgået Alborg i flyvedagskonkurrencerne. Det skulle være national og lokal rekord 200 km og man troede først også over 100.

Men samme dag fløj Jørgen Friis med G. K. Bonde de 100 km fra Karup til Alborg på 50 min fra startlinien til landing, en fart på 120 km/t! Og så spildte de endda 2 min, da de ikke blev observeret ved ankomst, men måtte lande. Det er både lokal og national rekord for 100 km og langt vor hidtil hurtigste hastighedsrekord. Der var en medvind på ca. 50 km/t.

Den 12/6 fløj B. S. Sørensen og Hviid Jacobsen den 165 km lange trekant over Vandel og Esbjerg retur til Skrydstrup med 54 km/t — ny national og lokal rekord for flersædede over 100 km trekant.

## Svæveflyvning og papirkrig

SÅ er det bevist een gang til: Kendskabet til de simpleste diplom- og konkurrenceregler er forsvindende ringe i danske svæveflyvekredse.

I de begivenhedsrige dage 19.-20. april var der muligheder for næsten alle former for konkurrencesvæveflyvning — nogle forspildte disse muligheder ved slet ikke at flyve — andre fløj ganske vist; men de havde ikke hovedet med, da de startede.

Det nemmeste er selvfølgelig altid bare at flyve sig en tur — og så lande, når man ikke kan eller gider mere. Her man fløjet i flere timer over pladsen eller udført en distanceflyvning på over 100 km, er man i sine egne øjne dagens helt, og udenforstående synes sikkert også, at man har udført en fantastisk præstation; men målt med internationale øjne er man ikke kommet ret meget over skolegliderstadiet.

Moderne svæveflyvning er målbevidst svæveflyvning; man flyver ikke for at flyve længe eller højt, men for at udnytte sit svæveplan, vejret og sin egen kunnen til at fuldføre en i forvejen fastlagt flyvning — en målflyvning, en retur-flyvning eller en trekant.

Har man først prøvet nogle gange at gennemføre sådanne i forvejen planlagte flyvninger med held og dygtighed, ja så bliver man klar over, at det andet, man hidtil har pjattet det gode vejr væk med, intet er i sammenligning hermed.

Og det er såmænd ikke så svært, som man ofte tror. Det kræver blot at man går 100% ind for den opgave, man har stillet sig — og at man sørger for at den rent formelle side af sagen er i orden. Det var på det sidste punkt, der var mangler den 19. april. Alt for mange startede uden at have vurderet vejrforholdene ordentligt — og uden at have skrevet startattest. Det er selvfølgelig ikke altid nemt nedefra at se, hvor god termikken er — men er man startet uden at have bragt formaliteterne i orden, og så finder ud af at vejret er til noget stort — ja, så må man gå ned og lande og først starte, når startattest er udskrevet, fotos taget etc.

Og er man så først kommet af sted på sin planlagte flyvning, skal man gå ind for at gennemføre den — det går lettere, når man er med i et DM eller et VM, for da er for det første beslutningen om hvad, der skal flyves, taget af andre, og for det andet gør konkurrencemomentet, at man ikke giver op på halvvejen.

Det var måske en ide, om man rundt omkring i klubberne oprettede konkurrenceråd, der havde til opgave at udskrive flyvninger — sådan at dette ikke blev overladt til den enkelte.

I hvert fald må vi gøre en kraftig indsats i klubberne for at sætte os ind i de bestemmelser, der nu en gang gælder for diplomer og rekorder, så der ikke fremover vil gå for megen god termik og flyvetid til spilde. Kun derigennem har vi håb om blot nogenlunde at nærme os de resultater, der opnås rundt omkring — og det er vel det, vi i det stille stræber efter.

mogens.



## FLYVEDAGS- KONKURRENCERNE

Alle toppræstationerne ligger allerede midt i juni over sidste års slutresultater, og distancen er oppe på hidtil største resultat. Derimod skorter det noget på bredden — mange har endnu ikke „fyldt op“ med 10 hhv. 5 resultater, og bliver julivejret brugbart, kan mange klubber indhente det manglende i sommerlejrene.

I varighed har Karup stadig føringen, men Skrydstrup puttede på weekend'en 23—24/5 hele 35 timer på og er lige i hælene.

I højde fører Skrydstrup efter to højder, der var nær guldet og *Kaj E. Andersen* 3430 m guldhøjde 16/5. Ingen civile klubber har indsendt over 6.

I distance har Skrydstrup passeret Midtjysk sidst i maj, da *B. S. Sørensen* og *O. Korsholm* under forsøg på gulddistance fik fløjet 227 og 221 km på brudt bane den 29/5 på knap 6½ time begge to. Dagen efter fløj *Kaj E. Andersen* hastighed på 105 km trekant, hvorpå *Korsholm* i samme Olympia fløj hastighed til Odense!

*Dyhr Thomsen* prøvede 29/5 en 300 km trekant, men nåede kun 98 km til Fyn. 11/6 nåede han Skovlunde.

*Friis'* rekordtur til Alborg var hans tredje på den rute i år. 9/6 fløj *Ravn* hastighed til Frederikshavn.

Fra Alborg har *Sv. Westergård* udført en

ikke forudmeldt 100 km trekant og et forsøg Hirtshals-retur, og *Ole Didriksen* nåede med Rhönadleren 26/5 Svendborg på vej til Gedser, men indsendte det for sent.

Følgende har fået sølv-diplom: 105 *Svend Bach Andersen*, Silkeborg, 106 *E. I. Hansen*, Skrydstrup, 107 *O. Korsholm*, 108 *G. V. Binderkrantz* og 109 *Arne Jørgensen*, Karup, men iøvrigt er der indsendt forbløffende få betingelser trods det fine vejr.

### Stillingen pr. 16.-6.:

#### Varighed

|               |                |
|---------------|----------------|
| 1. Karup      | 49 t 22 m (10) |
| 2. Skrydstrup | 43 t 04 m (9)  |
| 3. Silkeborg  | 25 t 15 m (10) |
| 4. Birkerød   | 24 t 06 m (10) |
| 5. FSN Alborg | 18 t 23 m (7)  |
| 6. Vejle      | 18 t 11 m (10) |
| 7. Midtjysk   | 17 t 50 m (5)  |
| 8. Ringsted   | 13 t 51 m (10) |
| 9. Værløse    | 11 t 44 m (10) |
| 10. Kolding   | 7 t 18 m (4)   |
| 11. Aviator   | 4 t 05 m (1)   |
| 12. Vestjysk  | 3 t 36 m (3)   |
| 13. Havdrup   | 3 t 22 m (2)   |
| 14. Viborg    | 2 t 55 m (1)   |
| 15. Næstved   | 1 t 48 m (2)   |
| 16. København | 1 t 01 m (1)   |

### Højdevinding

|                |               |
|----------------|---------------|
| 1. Skrydstrup  | 18.005 m (9)  |
| 2. Karup       | 16.480 m (10) |
| 3. Værløse     | 10.295 m (10) |
| 4. Silkeborg   | 8.040 m (6)   |
| 5. Ringsted    | 4.855 m (5)   |
| 6. Birkerød    | 4.805 m (5)   |
| 7. Midtjysk    | 2.860 m (2)   |
| 8. Næstved     | 2.525 m (2)   |
| 9. Havdrup     | 2.380 m (2)   |
| 10. Vestjysk   | 2.145 m (2)   |
| 11. FSN Alborg | 2.000 m (2)   |
| 12. Vejle      | 2.000 m (2)   |
| 13. Aviator    | 1.750 m (1)   |
| 14. Odense     | 1.140 m (1)   |
| 15. Kolding    | 920 m (1)     |

### Distance

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| 1. Skrydstrup | 1005 km — 1381 p. (5) |
| 2. Midtjysk   | 1037 km — 1154 p. (5) |
| 3. Karup      | 524 km — 786 p. (5)   |
| 4. Aviator    | 508 km — 772 p. (4)   |
| 5. FSN Alborg | 361 km — 619 p. (2)   |
| 6. Vejle      | 296 km — 444 p. (1)   |
| 7. Horsens    | 181 km — 181 p. (1)   |
| 8. Ringsted   | 86 km — 86 p. (2)     |
| 9. Odense     | 51 km — 51 p. (1)     |
| 10. Værløse   | 42 km — 42 p. (1)     |

### Hastighed

|               |              |
|---------------|--------------|
| 1. Skrydstrup | 275,6 p. (5) |
| 2. Karup      | 260,5 p. (3) |
| 3. Alborg     | 155,4 p. (2) |
| 4. Aviator    | 87,0 p. (1)  |

### Rettelse

Billedet på side 155 i sidste nummer forestillede ikke en Atlas, men en Thor-Able.



### FALCO F.8L.

Maximumfart 345 km/t. — Minimumfart 85 km/t. — Start og landing under 150 meter.

Repræsentant for Skandinavien:

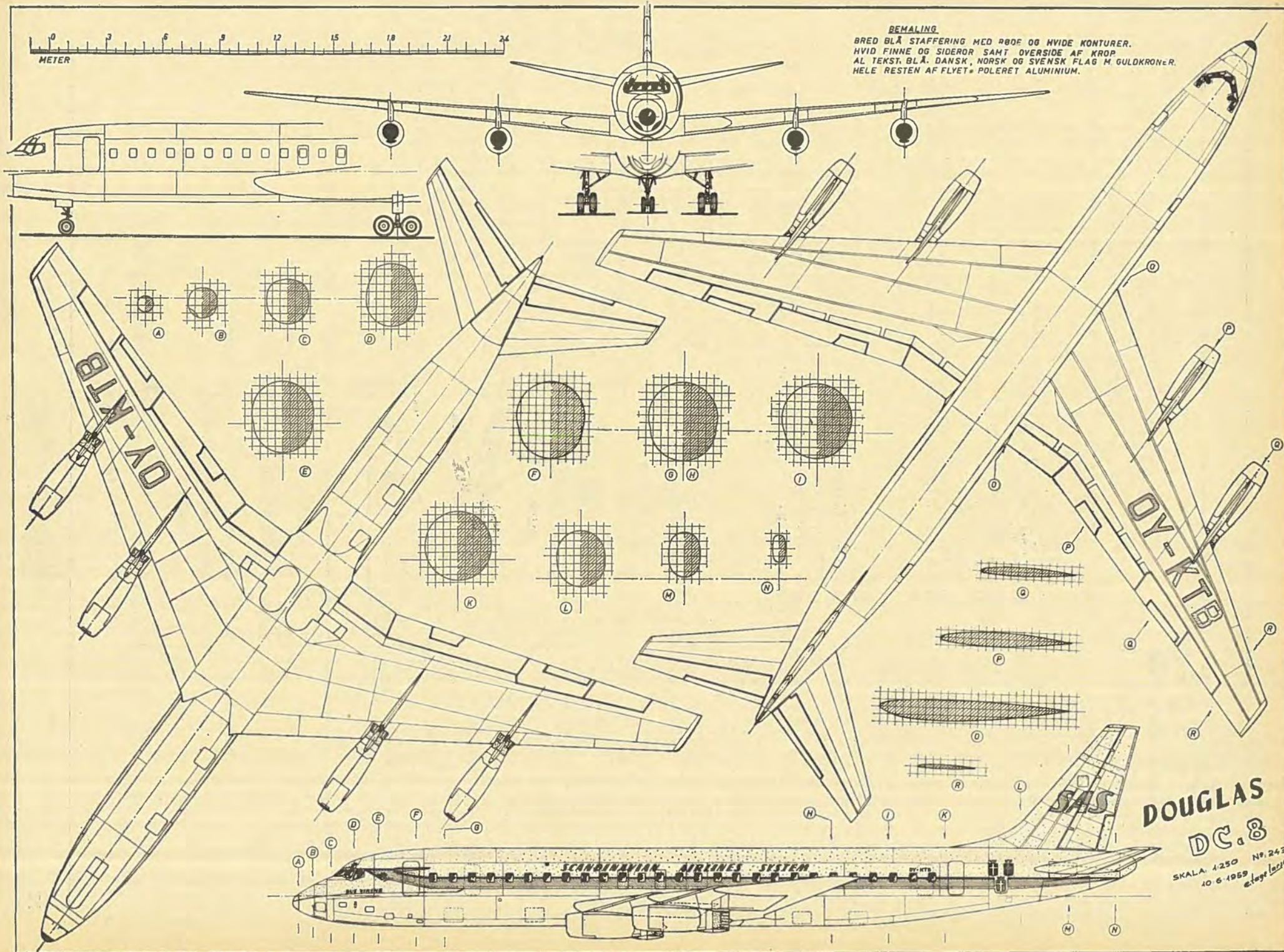
## SCANCOPTER A/S

Postadresse: Postboks 78, Skøyen - Kongensgate 6, Oslo  
Telegramadresse: Norcopter - Telefon 41.02.60 - Privat: 55.89.32



0 3 6 9 12 15 18 21 24  
METER

BEMALING  
BRED BLÅ STAFFERING MED RØDE OG HVIDE KONTURER.  
HVID FINNE OG SIDEROR SAMT OVERSIDE AF KROP  
AL TEKST: BLÅ, DANSK, NORSK OG SVENSK FLAG M. GULDKRONE R.  
HELE RESTEN AF FLYET POLERET ALUMINIUM.



DOUGLAS  
DC-8

SKALA 1:250 Nr. 243  
10-6-1959  
af Jørgen Lassen



## BØGER

*Per Weishaupt: Moderne Svæveflyvning.* Gjellerups forlag. 180 sider, ill., samt 16 plancher med fotografier. Forord af dir. Einar Dessau. 19.00 hft., 23.00 indb.

Endelig en bog om svæveflyvning, som denne skønne sport drives i dag. Det er ikke den længe savnede håndbog, der hermed udkommer — men „Moderne Svæveflyvning“ indeholder dog så meget godt stof, der kan benyttes til vor S-teoriundervisning, at dens værdi som oplysende og interesselæbende litteratur øges væsentligt. Klublederne vil hilse den med glæde — og den unge svæveflyver kan her læse sig til alt det, han søger svar på.

„Moderne Svæveflyvning“ skildrer i sine første kapitler en ung mands udvikling fra novice til erfaren svæveflyver — adskillige vil nok mene, at PW er gået lidt for langt ind i fremtiden, men om 5 år vil man måske anse bogen for forældet på dette punkt.

De øvrige afsnit i bogen optages af teorien bag svæveflyvningen, dansk og udenlandsk svæveflyvnings udvikling, konkurrencesvæveflyvning — herunder omtale af VM'erne og (for lidt) DM'erne. Der er spændende afsnit om de „store“ svæveflyvninger — Dick Johnson's 861 km — dr. Küttner's bølgeflyvning — Nietlisbach's 536 km diamantflyvning m. m. — helt rart at læse dem på dansk.

Sidste del af bogen beskæftiger sig med det gamle spørgsmål om svæveflyvnings berettigelse — hvor har PW ret i det, han her skriver, bare det kunne hjælpe og trænge ind på rette sted.

Man snyder sig selv ved ikke at læse denne bog — enten man så er ny eller gammel svæveflyver — især anbefales den dog til de unge svæveflyvere.

Bogen er tilegnet Per Weishaupt's kone Tove — og med hende alle de „forsømte“ svæveflyvekoner, der søndag efter søndag må undvære manden hjemme — i „Moderne Svæveflyvning“ kan vore koner læse hvorfor. Derfor er bogen egnet til gavebog — til forældre, arbejdsgivere og donatorer.

„Moderne Svæveflyvning“ fremstår i yderst smukt illustreret indbinding og er selvfølgelig udstyret med masser af fotos (ca. 75) og skitser.

*mogens.*

*Aeromodeller Pocket Data Book.* Model Aeronautical Press Ltd., Watford. 64 s. 5 sh.

Baseret på en lille amerikansk håndbog har man nu i England udgivet denne lille bog, der udelukkende i billedform med små tekster fortæller en masse om, hvordan man bygger og flyver med alle mulige typer af modeller. Det er så koncentreret, at det måske stiller visse krav til øjnene for at få det hele med, men bogen er værd at studere og have hos sig.



### STATENS LUFTFARTSVÆSEN FLYVELEDERTJENESTEN ANTAGER MANDLIGE ASSISTENTASPIRANTER

Fra den 1. september 1959 antages et antal mandlige assistentaspiranter ved statens luftfartsvæsen, flyveledertjenesten.

Ansøgningsbetingelser:

1. Alder 22—26 år.
2. Upåklageligt helbred, fuld synsstyrke på begge øjne, naturlig farvesans samt normal hørevne.
3. Realeksamen eller anden eksamen, der mindst kan stilles i klasse hermed.
4. Uddannelse i flyvekontrolltjeneste.

Begyndelselønnen udgør p. t. kr. 11.200,80 årligt, for ugifte under 25 år dog kr. 11.052,84 årligt.

Ansøgningsfristen udløber den 18. august d. å.

Ansøgningsskema samt nærmere oplysninger om tjeneste- og lønvilkår fås ved henvendelse til flyveledertjenesten, »Krudthuset«, Københavns lufthavn, Kastrup.

#### KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE

Korrespondance-undervisning  
B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64

K. Rasmussen, Tlf. BV 610

Grønnevej 261<sup>9</sup>, Virum Hytteulunden 4, Brøndby Str.

Flyvefogens Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

#### Luftfartsforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartsforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulvarden 64, Luna 622

#### Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen <sup>1</sup>/<sub>5</sub>**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

## REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr.

Leveres fra lager.

**ALFRED RAFFEL <sup>1</sup>/<sub>5</sub> - KØBENHAVN V**

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343



## Nyt udefra



North Amerikan T-38 Talon starter på sin første prøveflyvning.

### Udstillingen i Farnborough

Den britiske flyvemaskineindustri 20. udstilling vil i år blive afholdt i Farnborough fra 7. til 13. september. Efter alt at dømme vil den blive endnu mere righoldig end de tidligere udstillinger, idet den vil komme til at omfatte 376 udstillere mod 352 forrige år. Den vil omfatte luftfartøjer, motorer, tilbehør og fjernstyrede våben.

### Hello Super Courier

Helio Aircraft har på grundlag af sin Helio Courier med 260 hk motor udviklet Super Courier med 295 hk Lycoming, og der er leveret tre til afprøvning af det amerikanske flyvevåben. Den femsædede højvingede maskine har STOL-præstationer, ja overgår endog kravene, der går ud på landing over 15 m hindring på mindre end 150 m i stille luft og flyvedygtighed under 65 km/t. Super Courier starter i stille luft over 15 m på 145 m og lander på lige under 150. Rejsefarten er 274 km/t, hvad firmaet anser for den højeste i verden for et etmotors fly med fast understel.



Den velformede Helio Super Courier, der både kan flyve meget langsomt fra ganske små pladser og samtidig har høj rejsehastighed.

### Raketdrevet katapultsæde

Den amerikanske Air Force Research and Development Command har udviklet en ny form for katapultsæde til de nyeste amerikanske jetjagere, der flyver med overlydsfart. Det kaldes B-sædet og er raketdrevet. Når piloten trækker i sit håndtag, kastes førerskærmen, sædet drejes 80 grader bagover, så piloten næsten ligger ned, stabiliserende stænger skydes bagud, og faststofraketten slynger sæde og pilot til vejrs. Det hele varer kun 1,31 sekunder. Sker det i stor højde, falder det til 4.500 m og faldskærmen udløses så automatisk, og han frigøres for sædet. Sædet særlige „bobsældeform“ bevirker, at det af aerodynamiske kræfter suges fri af flyet, selv om raketmotoren ikke virker, og selv hvis flyet står stille på jorden, slynges det af raketten 55 m til vejrs. Ved 900 km/t når det over 100 m op og ved overlydsfart over 200 m over flyet.

På billederne herunder ses sædet under afprøvning på raketdrevet forsøgsførersæde.

Sædet skal først installeres i Convair F-106. En lang række firmaer har arbejdet sammen for at udvikle dette redningsudstyr.



Convair's raketslæde blev brugt til afprøvning af det raketdrevne katapultsæde, hvis slædeagtige form ses på nederste billede.

## TYPENYT

North American T-38 Talon var efter 4 mdr. ventetid på motorer i luften første gang den 10/4 og havde få dage senere været oppe på overlydsfart.

Grumman YAO-1 Mohawk har også været på prøveflyvning. Der bygges ni prototyper til hæren og derpå 35 af versionen AO-1AF.

Rollason Turbulent, der er den engelske produktionsudgave af Turbulent'en, leveres med Ardern motorer på 31 til 38 hk og til priser omkring 20.000 kr.

Tipsy Nipper, et andet lilleputfly, har en op til 40 hk folkevognsmotor og bygges nu med lukket førerskærm og højere bagkrop. En serie på 50 er under bygning.

Bristol Chipmunk er brugte de Havilland Chipmunks, der modificeres af Bristol, således at der kommer en moderne og velegnet rejseflyvemaskine ud af det med hjulskærme, ny førerskærm, antikollisionslys, fluorescerende bemaling, bagageplads og større tankindhold.

Canadair CL-44 er nu bestilt i 15 eksemplarer af to amerikanske fraktselskaber, som har reserveret 10 til. Det er en canadisk udvikling af Britannia, udstyret med fire 5370 hk Rolls-Royce Tyne motorer. De er af versionen 44D-4, der har svingbar hale til lastning og losning, hvad en ny militær udgave 44G også har. Første CL-44 ventes i luften i indeværende år.

Dornier Do-28 er ligesom Do-29 en to-motors udvikling af Do-27, men med motorerne anbragt med trækkende propeller på små underplaner. Det er 180 hk Lycoming, og den rejser med 250 km/t og har en rækkevidde på 1300 km.

Macchi MB-308, der er en lille tresædet privatmaskine, hvis produktion i Italien er forbi, skal nu bygges i Argentina.

Procaer F.15 Picchio er en ny italiensk tresædet type, lavvinget og med 160 hk Lycoming.

Vickers Viscount er nu bestilt i alt 407 eksemplarer, hvoraf nr. 400 for nylig blev leveret.

Procaer F.100 Cobra er en tosædet lavvinget type med Turboméca Marborée II jetmotor.

Boeing 707-436, den første 707 med Rolls-Royce Conway motorer, var i luften første gang den 20/5.

MD-12 er en lavvinget polsk trafikflyvemaskine med fire 320 hk stjernemotorer og plads til 20 passagerer. Den er ved at være klar til prøveflyvning.

Potez-Air Fouga Zephyr CM-175 fløj første gang i produktionsudgave den 30/5. Det er flådeversionen af Magister.

Nord-Blume-Hamburger-Weser transportfly: Et fransk og tre tyske firmaer arbejder i fællesskab på et projekt til et militært transportfly med to Rolls-Royce-motorer.

Marcel Dassault Communauté er en transportmaskine til 10 passagerer, udstyret med Bastan turbinemotor. Ved de første prøver holdt den sig flyvende med 110 km/t og nåede op på 500. Den landede på 230 m og startede på 350.

Wassmer WA 40 udførte sin første prøveflyvning den 8. juni.

Saunders Roe Hoverplane har foretaget sine første prøveflyvninger. Den er udstyret med en Alvis Leonides motor, der driver en kanal-ventilator, og den er beregnet til at flyve under jordvirkningen lige over jorden eller vandet.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aeroklub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

### Udnævnelse

I anledning af 50-års jubilæet er formanden for Kongelig Dansk Aeroklub direktør Hjalmar Ibsen blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

### Nye bøger i biblioteket

Det største eventyr RUMFORSKNINGEN.  
James Fisher: *Adventure of the Air*.  
H. Bruss: *Fernsteuerschaltungen mit Transistoren für Flugmodelle*.

### Nye medlemmer

Erling Plagborg Iversen.  
Kontorassistent Emil Brehmer.  
Greve Eigil Knuth.  
Flyvermath Kristian Harmark.  
Poul H. Jørgensen.  
Poul Hansen.  
Sekretær M. Briz Nielsen.

### Strange Hansen vinder Jersey-rallyet

Det traditionelle Jersey International Air Rally, der fandt sted den 8.—10. maj, blev i år vundet af fabrikant A. Strange Hansen, der som bekendt før har deltaget i Jersey-rallyet.

Han fløj fra København om torsdagen, overnattede i Le Zoute i Belgien og ankom til Jersey inden for den fastsatte tid fredag, så han fik de fulde 170 points for ankomst-tid.

Navigationen havde han kun gjort forholdsvis få notater om, men de indbragte ham 110 points, mens vinderen her fik 220. Til gengæld vandt hans hæderkronede gamle KZ III, OY-DSO, den såkaldte Concours d'Élégance for udseende, udstyr o. s. v.

Strange Hansen vandt derved den samlede konkurrence med 870 points og fik tildelt Quennevais trofæet. Nr. 2 blev en anden kendt rallyist, Mr. J. C. C. Taylor, der fløj en Proctor I. Han fik 854 points, mens nr. 3, englænderen A. McLennan i en Gemini (der vandt navigationskonkurrencen) havde 810.

Der var deltagere fra England, Frankrig, Belgien og Danmark.

### KDA-jakkemærket i guldbroderi

Prisen er ændret fra 50 til 55 kr.

### FAI-rekorderne

England har fået godkendt den første rekord for konvertiplaner på 100 km lukket bane, idet Fairey Rotodyne den 5/1-59 opnåede en hastighed på 307,22 km/t.

Tre bulgarere har fået godkendt en rekord i natligt gruppeudspring uden forsinket udløsning med 10.249 m.

### Odense-rallyet

Til rallyet i Odense for amatørbyggede flyvemaskiner den 15.—17. i næste måned, hvor man mødes for at diskutere sine erfaringer og se en udstilling af halv- og hel-fabrikerede dele til hjemmebyggede motorfly, er der som nævnt gratis adgang for deltagere, der ankommer i amatørbyggede fly, mens andre (incl. passagerer) betaler 150 kr. Tilmelding skal ske senest 15. ds.

### Til VM i modelflyvning

Til årets verdensmesterskaber i modelflyvning sender vi nogle af vore velkendte VM-kæmpere: først er der VM for svæve-modeller i Frankrig (Brienne-le-Chateau, en amerikansk base) den 18.—20. ds. Her deltagere »brødrene Hansen«, nemlig Arne, Børge og Hans, der modsat udlandets opfattelse ikke er i familie med hinanden. De kommer som bekendt fra Københavns Modelflyveklub.

Den 22.—23. i næste måned gælder det wakefieldmodellerne, og her ser det efter nedsettelsen af holdstørrelsen heldigvis ud til, at vi får fuldt hold. Der deltagere Niels Chr. Christensen og Erik Nienstædt samt Henning Mikkelsen fra Gentofte Modelflyveklub.

### Modelflyvesommerlejren i Vandel

Ved velvilje fra flyvevåbnet kunne også modelflyverne i år vende tilbage til Vandel og der afholde den traditionelle sommerlejr, som begyndte den 28. juni og slutter 4. juli. Den ledes igen i år af Egon Briks Madsen og omfatter et halvt hundrede modelflyvere fra hele landet, som her i 50-året for de første modelflyvearrangementer i Danmark vil konkurrere om en udsøgt præmiesamling.

## KALENDER

7—13/9 Farnborough-udst. og opv. (Engl.)

### Motorflyvning

30/6-5/7 Flyveuge i Rom og Venedig (It.)

4-5/7 Flyveløgemøde i Vittel (Fr.)

4-5/7 Rally i Anjou (Fr.)

9-11/7 Air Races og kunstflyvekonk.

(Eng.)

11-12/7 Rally Pescara (It.)

18-19/7 Rally i Verona (It.)

25-26/7 Mindefest for Bleriots kanalfl.

(Fr.)

August Tour de Suisse internat. (Schw.)

8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)

15—17/8 Rally for amatørfly (Odense)

23—29/8 Tour de Suisse (Genève)

11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)

26-27/9 Rally i Genes (It.)

### Svæveflyvning

5-19/7 Danmarksmesterskab (Vandel)

19/7-2/8 Svæveflyveskole (Vandel)

Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

28-6-4/7 Sommerlejr.

18-20/7 VM i C3 (Brienne le Chateau, Fr.)

22-23/8 VM i A2 (Belgien)

23. 8. DM, linestyrede modeller.

6. 9. Nordisk landskamp (Haslev).

20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.

26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).

4.10. Høstkonkurrence, linestyrede.

11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)

31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

### Endnu chancer på KDA's svæveflyveskole

Hvis man skynder sig at melde sig til KDA, er der endnu chancer for at komme med på KDA's svæveflyveskole i Vandel fra 19. ds. til 12. august, både for begyndere og viderekomme. Flyvevåbnet stiller slæbefly, spil og wirehenter til rådighed, svæveflyvefondet sine fire fly, og der bliver fine indkvarteringsforhold i Vandel. Børge Christiansen bliver skolechef.

### Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har fået sit spil i drift på eksercerpladsen ved Sønderborg og holder i denne måned sommerlejr i Esbjerg sammen med Vestjysk Flyveklub.

Aviator har som sit tredje flyveterær afprøvet en hedestrækning mellem Nibe og Løgstør.

Birkerød har opgivet at få skolefly i denne sæson og bruger i stedet Kranich'en. Bussard'en har haft et mindre havari under indflyvning med en nybygget instruktør, men både den og Baby'en er klar igen.

Bornholms Flyveklub har nu bestilt en Lehrmeister, som snart ventes hjem fra Dresden, hvor dyrlægen selv vil hente den. Knud Dahl har iøvrigt overtaget formands-posten.

Holstebro-Struer overvejer at købe en Baby af Københavns Svæveflyveklub.

Horsens og Københavns Svflkl. holder fælles sommerferie i Herning i denne måned, da Horsens mangler en Baby og Kbh. en Rhönlerche.

Københavns Svæveflkl. har p. gr. a. græset deres årlige pause på Roskilde, efter at de sidste flyvedag havarede en Baby kraftigt i et starthavari — det første havari i Roskilde i en lang årrække.

Midtjyds måtte afbryde sin ihærdige skoling med Gö-4'en, da hjulet blev revet af og bunden revet op ved et havari. Jo, Hultmann har haft travlt ...

Polyteknisk er på privat initiativ blevet flyvende igen, da nogle medlemmer købte Ringstedes KZ-G1. Man håber at have en Baby klar til sommerlejr i Herning i denne måned.

Ringsted måtte holde en kort pause i skoling, da Bergfalken knækkede hele planet ved transport ud af hangaren, men er i fuldt sving igen.

Århus påtænker at genopbygge den gamle Hütter 28, men mangler endnu nogle krop-tegninger, før det er muligt. Hvem hjælper?

### Moseslaget

Modelflyvekonkurrencen „Moseslaget“, der arrangeres af modelflyveklubben Tornado, og som p.g.r.a. forbudet mod modelflyvning i Utterslev Mose henlagdes til Valbyparken, blev vundet af Jan Hackhe (kunstflyvning), Lars Karlshøj fra Vordingborg i hastighed med 145 km/t og Werner Siggård i holdkap-flyvning med 10 min 50 sek.



### 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. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 12 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





**BOEING 720** KORT-TIL-MELLEMDISTANCE



**BOEING 707** MELLEM-TIL-LANGDISTANCE



**BOEING 707** *Intercontinental* LANGDISTANCE

## Passagertrafikens Rentabilitetsskabere

De ovenfor viste Boeing jetmaskiner er konstrueret til rentabel drift på alle luft-rutenet, fra korte by-til-by flyvninger til de meget lange stræk over verdenshavene.

707'eren har allerede klart bevist sin fremragende indtjeningsevne. Siden de første sattes i drift i oktober sidste år har denne Boeing jetmaskinetype tiltrukket belastningsfaktorer, der er helt uden fortilfælde — fra 90 til 95 %. Selskaber, der har den i drift, siger, det er den populæreste passagermaskine i flyvningens historie.

Senere i år indsættes Boeing 707 Intercontinental — den jetmaskine i verden, der har længst aktionsradius — i almindelig rute-traffic. Med en aktionsradius på over 8000

km med fuld passager-nyttelast vil den beflyve luftrutenettets længste stræk uden mellemlandinger med marchhastigheder, der ligger over 965 km pr. time.

720'eren er den hurtigste passagermaskine i sin klasse med en marchhastighed på over 988 km pr. time. Med Boeings enestående erfaring på multi-jet området i ryggen fremstår 720'eren som en ualmindelig anvendelig jetpassagermaskine, der med fordel kan indsættes på såvel korte som mellemdistance ruter.

De Boeing jetmaskiner, der allerede er indsat i regelmæssig passagerfart, viser enorm indtjeningsevne, de har opnået overordentlig stærk udnyttelse lige fra begyndelsen foruden en ganske enestående publikumsyndest.

*Følgende luftfartselskaber har allerede bestilt Boeing jetmaskiner:*

AIR FRANCE  
AIR INDIA • AMERICAN  
B.O.A.C. • BRANIFF • CONTINENTAL  
CUBANA • IRISH • LUFTHANSA  
PAN AMERICAN • QANTAS • SABENA  
SOUTH AFRICAN • TWA  
UNITED • VARIG • *desuden* MATS

**BOEING**

— en familie af jetlinere



# JAGEREN TIL TALRIGE OPGAVER



## F-104 Starfighter

Aldrig tidligere har noget enkelt fly præsteret så mange ting så godt som Lockheed F-104 Starfighter. Dens præstationer omfatter:

Identification  
Interception  
Bombning  
Rekognoscering  
Attrition  
Luftoverlegenhed



Efter en to-års prøveperiode, hvorunder eksperter fra det vesttyske forsvarsministerium undersøgte og prøvefløj flyvemaskiner bygget af tolv konkurrerende fabrikker, valgte man i Vesttyskland at købe og licensbygge Lockheed's berømte „fjernvåben med en mand i“ — typen F-104. Nye udkast til fremtidig produktion blev også taget under vurdering, men det blev fastslået, at der ikke eksisterer nogen, selv på papiret, som er i stand til at erstatte F-104 som verdens bedste „multi-mission“ jager.

Efter at have sat verdensrekord i hastighed og højde samt taget syv rekorder for stigtid, er F-104 blevet udviklet endnu mere for at kunne imødekomme de specielle krav, som Vesttyskland og andre allierede lande

stiller til en jager, som skal anvendes til forskellige formål. Dette foretrakkes fremfor flere typer til hver sin særlige opgave. Til dens i forvejen imponerende ydelse kommer evnen til at operere under alle vejrforhold og løse både jager-, og bomber- og interceptor-opgaver samt dens fremragende anvendelighed til taktisk rekognoscering.

De tyske fabrikkers tilladelse til at bygge denne videreudviklede type på licens, vil gøre det muligt for vesteuropæiske nationer at anskaffe den til en forholdsvis lav pris.

For NATO-landene vil F-104's alsidighed betyde, at eet luftfartøj kan udføre alle jager-funktioner — og vel at mærke med beviseligt lave vedligeholdelses- og driftsomkostninger.



# LOCKHEED

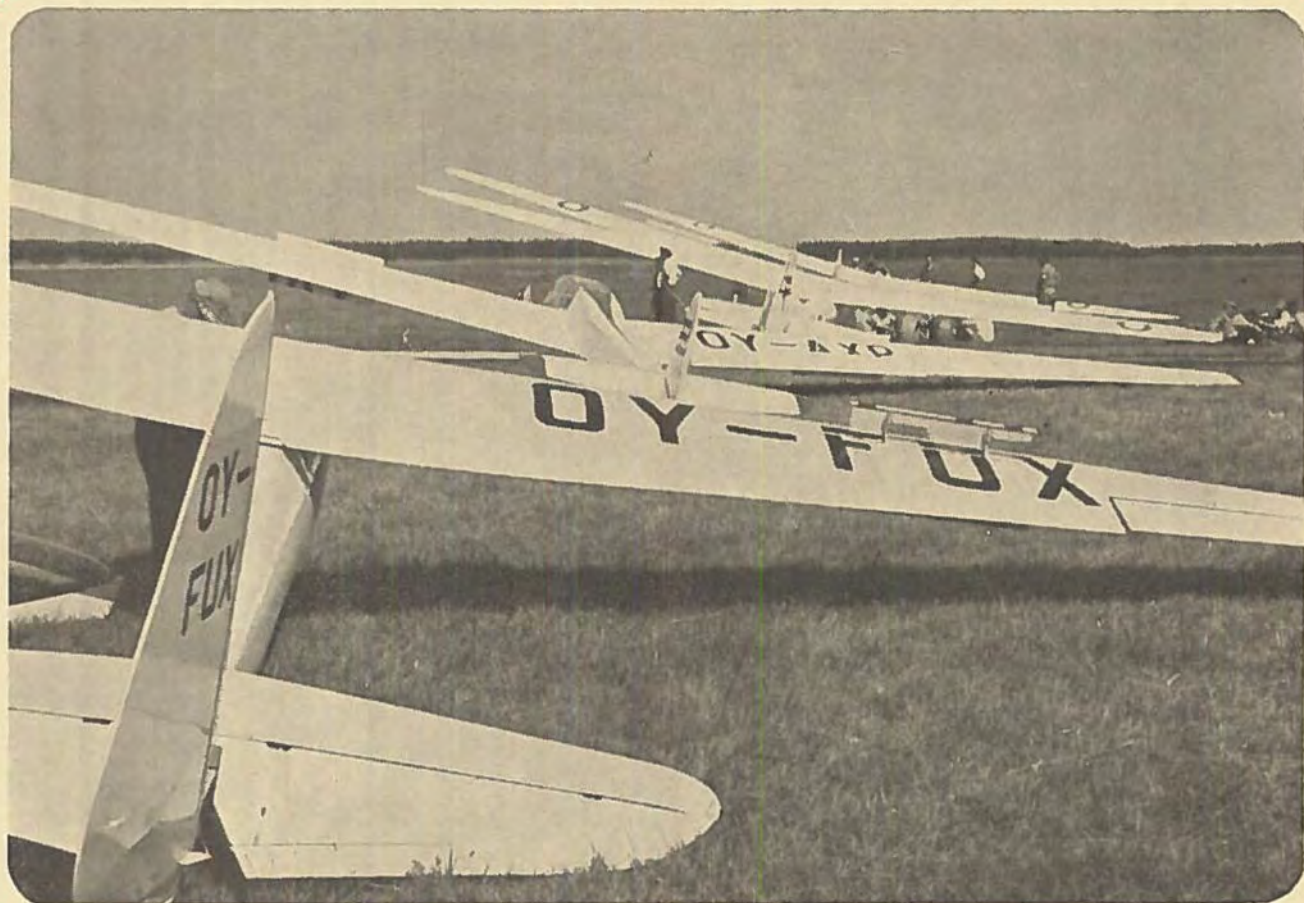
JET TRANSPORTS · JET FIGHTERS · JET TRAINERS · COMMERCIAL & MILITARY PROP-JET TRANSPORTS · ROCKETRY BALLISTIC MISSILE RESEARCH & DEVELOPMENT · WEAPONS SYSTEMS MANAGEMENT · ANTI-SUBMARINE PATROL AIRCRAFT · NUCLEAR-POWERED FLIGHT · ADVANCED ELECTRONICS · AIRBORNE EARLY-WARNING AIRCRAFT · AIRPORT MANAGEMENT · NUCLEAR REACTOR DESIGN & DEVELOPMENT · GROUND SUPPORT EQUIPMENT · WORLD-WIDE AIRCRAFT MAINTENANCE



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Svævelly i kø ved danmarksmesterskaberne på Vandel.

PRIS 1 KRONE

8

## INDHOLD:

De nye luftveje \* Opvisningen i Paris \* Med FLYV i Cessna 150  
\* DM i svævelly \* Modellflyversommerlejren på Vandel.





På flyvepladser i seks verdensdele betjenes flyve-maskiner fra verdens førende luftfartselskaber af erfarent SHELL-mandskab, udstyret med det allernyeste og bedste materiel.

**SHELL AVIATION  
SERVICE**



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 8

August 1959

32. årgang

## Udvekslingsrejserne

**A**FTER i år har unge, danske flyveinteresserede fået en chance for at besøge ligesindede kamerater i andre lande, både på denne og den anden side af Atlanterhavet, og fra de samme lande er andre unge kommet til Danmark. 5 unge amerikanere, 2 canadere, 2 italienere og 2 spaniere besøger Danmark som KDA's gæster, og et tilsvarende antal unge danskere besøger USA, Canada, Italien og Spanien.

KDA er overbevist om, at denne udveksling har sin store mission. De unge, der sendes ud, er udtaget blandt flyveklubbernes medlemmer. Det er unge mænd, som har gjort en indsats for den klub, de tilhører, og som har vist den helt rigtige interesse for flyvningens sag. Og det kan være gjort på mange måder.

Der er ingen tvivl om, at udvekslingne virker til gavn for flyveklubberne landet over. Det er en spore for de unge i klubberne at de ved, de har chancen for at komme ud på en lang flyverejse, når de gør en indsats for deres klub, og der er erfaring for, at de unge også forstår at påskønne den chance, der gives dem.

Men udvekslingsrejserne har også en anden mission. I en verden, hvor modsætningerne står skarpt, har de unge flyveinteresserede mulighed for at gøre en stor indsats. De kommer ud og ser fremmede forhold og lærer andre nationers unge at kende og erfarer, at der også kan leves på anden måde end hjemme i Danmark. Det skaber respekt for anderledes tænkende – og det vil være medvirkende til at bane vejen for en bedre international forståelse.

Denne er hårdt tiltrængt – og her skal de unge gå i spidsen.

Derfor har udvekslingsrejserne så stor betydning.

## Ændringer i det kontrollerede luftrum

Stadig mulighed for VFR-flyvning uden radio i terminalområderne.

**S**Om meddelt i Notam-Danmark nr. 103 af 20. juni sættes fra 1. august en ny opdeling af det kontrollerede luftrum over Danmark i kraft. Detaljerne fremgår af bilag til denne omfangsrige Notam.

Hovedændringerne består i en betydelig udvidelse af Københavns og Ålborgs terminalområder (indflyvningsområder), men der er – i hvert fald ikke i denne omgang – nogen ændring m. h. t. mulighederne for at færdes i området. Det kan stadig ske VFR, men der står dog i bemærkningerne, at da der finder intensiv flyvevirksomhed sted, er VFR-flyvning »utilrådelig« medmindre man holder tovejs-radioforbindelse med det pågældende ATC-organ (flyveledelse).

Aeroklubben har gjort indsigelse mod dette udtryk, som ikke synes ganske velovervejet, for enten må det være forsvarligt at færdes der eller ej, og de regulerende myndigheder kan ikke så nemt skubbe ansvaret fra sig. Trafikken er da heller ikke så intensiv endnu, at man ikke skulle kunne flyve der, og vi forstår på flyveledelsen, at tanken nærmest er, at det stadig større antal mindre luftfartøjer, der har radio, bør bruge den i området.

Aeroklubben mener imidlertid, at det endnu betydelige antal fly, som ikke har radio, må kunne færdes her, hvis ikke deres trafikmuligheder skal indskrænkes i alt for stor grad, og man har derfor henstillet til luftfartsdirektoratet at ændre ordlyden af bemærkningen. Luftfartsdirektoratet har lovet at imødekomme denne henstilling.

Svæveflyvningen vil således også fortsat kunne foregå efter de fra idag gældende regler, og svæveflyverrådet har ved møder med direktoratet fundet stigende forståelse af denne trafikgræns specielle problemer, der tilsyneladende i ret ringe grad var taget med i overvejelserne, fordi flyveledelsen var

ukendt med dem fra internationale møder.

Samtidig med indførelsen af det nye system ophæves de restriktionsbehæftede områder omkring de militære flyvepladser og erstattes med kontrolzoner, hvor man kun må flyve med særlig tilladelse, men altså nu kan få det, når trafikken tillader. Indflyvningssektorerne udvides lidt og gøres til militære terminalområder, hvor VFR-flyvning uden radio som tidligere er »tilrådelig« – det uheldige udtryk er overtaget herfra.

Et særligt problem er opstået ved Værlose, hvis kontrolzone, der tidligere var afskåret mod øst, nu fortsætter næsten ude til Sundet. Det går ganske vist kun til 300 m, og kan nu med tilladelse overflyves mellem 300 og 900 m og uden tilladelse herover, men man har fra luftfartsmyndighedernes side ganske overset og heller ikke meddelt flyvevåbnet, at det indeholder et af direktoratet godkendt og meget stærkt benyttet svæveflyveområde ved Sandholm. Birkerød Flyveklub har derfor straks nedlagt protest, og der er også givet tilsagn om en ordning, men det meget omfattende arbejde med udarbejdelsen af hele dette nye komplicerede system synes præget af et vist hastværk og er tilsyneladende ikke udført med tilstrækkelig grundighed, når sådanne forglemmelser har kunnet finde sted. Man burde nok have ventet en måned mere med at få systemet sat i kraft, så man kunne få disse skønhedsfejl rettet på forhånd i stedet for at skulle lappe på systemet.

I et Notam af 4. juli har man rettet ordlyden om »utilrådelighed« til følgende:

»Det tilrådes, at VFR-flyvning så vidt muligt udføres under opretholdelse af to vejs radioforbindelse med pågældende ATC-organ.«



# Pragtfuld luftshow som afslutning på Pariserudstillingen

Vanguard og TU 114 udstillingstrumfer de sidste dage

**S**IKKEN en varme – og sikke meget at se på – det var det stående omkvæd blandt udstillingsgæsterne på Le Bourget i 50 året for den første internationale flyveudstilling i Paris i 1909. Næsten for meget til at man kunne assimilere alle de indtryk, denne gigantudstilling gjorde på de talløse gæster – sikkert over en halv million, hvis det da forslår.

Som supplement til vor artikel om udstillingen i sidste nr. af FLYV skal omtales, at der under udstillingen kom flere nyheder til. Som effektfulde triumfer kom russerne med *Tu 114*, der nok var udstillingens største sensation, hvis man skulle kære en sådan, samt englænderne med den lækre *Vickers Vanguard*, Viscounts storebror. *TU 114* er nok verdens største fly med plads til 220 passagerer. Næsehjulsbenet er en ståløjle på over 4 m, så det er et fingerpeg om størrelsen. Også *Vanguard*, der kom for dagen før *TU 114*, virkede imponerende ved sin lange, dybe krop med de store lasterum i bunden, der gør det muligt at udnytte lastekapaciteten 100 % til ren gods eller ren passagertransport uden indgreb i passagerkabinerne. En anden interessant engelsk gæst på slutningen var *Blackburn NA 39* angrebsfly med et meget mere særpræget end just harmonisk udseende.

En fransk repræsentant blandt de senere tilkomne fly var det nye lækre *Wassmer Super 4 WA 40* privatfly med 4 sæder, en 180 HK Lycoming motor. Næsehjulsunderstellet er optrækkeligt, hastigheden 245 km/t, prisen ca. 100.000 kr.

Som afslutning på denne supplerende udstillingsomtale skal nævnes specialudstillingen »Flyvemedicin og rumfart«, hvor en model af *NA X-15* var udstillet i skala 1:1 dens raketmotor var ligeledes udstillet. Her kunne man også se de berømte amerikanske rumrejsende abers raketkabiner og m.m. af største interesse, men som desværre ikke kan omtales i enkeltheder p.gr. af pladsen.

## Alle tiders flyveopvisning

Hver dag under udstillingen var viet eet eller andet formål, der var en filatelistdag, en dag for privat- og sportsfly, for ambulancflyvning, for helikoptere o.s.v., så der faktisk hver dag også foregik noget i luften. Kulminationen kom om lørdagen med den såkaldte »internationale præsentation i luften« med 110 programpunkter på hver 5 minutter fra kl. 0943 til 1843, afbrudt af 1½ times frokostpause, hvor udstillingens specielt indbudte gæster, vel en 2000 personer, deltog i en frokost i en af de nye kæmpehangarer, hvor den franske flyveindustri var vært.

»The biggest Show on Earth« hed en amerikansk film. Titlen passede ligeså godt på opvisningen på Le Bourget, for bedre og mere perfekt program kan simpelthen ikke laves. En enestående oplevelse for den flyveinteresserede tilskuer, der ønsker at komme tilbage til Paris til næste »salon« i 1961, det må være hævet over enhver tvivl.

Le Bourget var lørdag den 20/6 og søndag 21/6 lukket for al lufttrafik, der var henvist til Orly. Rent umiddelbart fik man det indtryk at alt, hvad der kunne køre og gå i Paris strømmede mod Le Bourget – under et masseopbud af kontrollerende po-

liti, posteret på alle gadehjørner mellem de nærmeste metroer og Le Bourget.

Starter og landinger foregik i retning NO på bane 03, langs hvis SO side der var reserveret plads til den franske præsident de Gaulle med følge, pressen samt »saddelplasser« for det betalende publikum.

Den franske speaker blev om lørdagen suppleret af en amerikansk talende kommentator, en god idé, som ikke-fransktalende gæster satte pris på. Om søndagen undlod man den engelske kommentar, desværre. Både lørdag og søndag var der trykkende tordenluft med overskyet vejr og regndryp i ny og næ. Alligevel lykkedes det på en imponerende måde at afvikle det gigantiske program uden nævneværdige uheld. Dog, søndag formiddag kørte UAT DC 6, der ankom med passagerer som et led i stævnet, udenfor en rullebane, hvorved næsehjulet sank gennem et for skørt trædække og en cementgrav. Skaden begrænsede sig til propellerne på de to inderste motorer. Før frokosten var det fortrinsvis mindre privatfly, der blev vist, medens jetjagere, større maskiner samt formationsflyvningerne blev vist i eftermiddagens program.

## Et eldorado for privatflyverne

Desværre fik jeg ikke set lørdagens formiddagsprogram. »Det skal du ikke være ked af,« trøstede en landsmand mig, »for det var »bare« sportsfly og svæveplaner.« Jeg delte ikke hans opfattelse, men benyttede søndagen til at indhente det forsmøtte – og sikken et held. For den aktive pilot på mindre fly var dette program mindst ligeså interessant som eftermiddagens.

P. gr. af uheldet med UAT-DC 6'eren udgik opvisningen af den tyske *RW3* og det nye franske folkefly *MS 880 Rallye*. Første opvisning udførtes af det lækre *Emeraude CP 301 A* (90 hk Continental), der foruden en fin hastighed (210 km/t) var i stand til al slags kunstflyvning. Østrigernes 2-mot. *M 22 Flamingo* (4-sædet, 2 x 150 hk Lycoming, optrækkeligt næsehjulsunderstel) var næste programpunkt. Det er et smukt og hurtigt fly (300 km/t), velegnet til forretningsbrug. Kroppen er en polyesterkalkonstruktion. *Meta Sokol* (betyder »metalfalken«) viste udmærket kunstflyvning, hvad også udstillingens mindste fly, den belgiske 1-sædet *Tipsy Nipper T-66*, gjorde. Dette lille vidunder, der klarer 160 km/t med en 40 hk motor, viste en enestående manøvreduktighed. Snævre loop i laveste højde gjorde stort indtryk.

Men den mest blændende kunstflyvning viste dog den tjekkiske mester Brabec i en *Trener Master Z 326*. Det var efter min opfattelse dagens clou. Man skal måske være pilot for til fulde at kunne goutere den virtuose udførelse af det fine kunstflyvningsprogram. Han lavede bl. a. et usandsynlig imponerende nummer, hvor flyet på toppen af et loop tilsyneladende snurrede rundt om sin højakse (a la Porteous i Auster Aiglet i sin tid i Skovlunde). Det er vist en »flick«-ruling. Man tror knap nok sine egne øjne. Pludselig er det som Brabec hænger stille i luften i et brøkdelt af et sekund, med planerne helt på højkant, så falder han lodret over den underste plantip (i ganske lav højde!), men får maskinen rettet op. Takket være rygflyvningskarburatorer er Brabec i stand til at udføre den nydeligste lukkede kurve på ryggen og via et halvt udvendigt loop at gå

1. Piaggio P-166.
2. Tipsy Nipper.
3. Brabec 940 Integral





## Fin Safir-opvisning

De følgende opvisninger i Super 4 WA 40, den lækre italienske 4-sæd. *Nibbio*, *Cessna 175* (OY-AEC, udlånt af Commertas), *Piper Comanche* skal ikke særligt kommenteres. Men det følgende punkt, Utterborns opvisning i *SAAB Safir 91 D*, var ved at komme op på højde med den allerede omtalte opvisning i den tjekkiske Trener. 3 fly egnet til landbrugsflyvning blev demonstreret: Den tjekkiske *Brigadir L-60*, den morsomme *Grumman Ag Cat* biplan og den engelske *Prospector*. Schäfer fik det yderste ud af *Do 27*. Efter en ultrakort start trak han den op i et krapt stige-drej på minimal fart og fløj modsat startretning i en snes meters højde. Også landingen var virkelig kort, næppe over en snes meters afløb. Det kunne englænderen Holliday ikke klare i *Twin-Pioneer* (udlånt af RAF), men der manglede ikke meget. Undertegnede fulgte med på sidste opvisning i cockpitet, hastigheden varierede mellem 50 og 60 knob under stigningen og det krappe stige-drej. Den franske *Max Holste Broussard* demonstrerede også sine STOL-egenskaber. Herpå fulgte en række 2-mot. lette fly egnet til forretningsbrug: Der var *Aero 145*, *Apache*, *Morava L 200* (tjekkisk 5-sæd. med optrækkeligt næsehjulstelt, 2 stk. 210 hk motor med direkte indsprøjtning, hastighed 310 km/t, pris ca. 250.000 kr.), *Cessna 310*, *Aero Commander* (fløjet af den 27-årige amerikanske blondine miss Jerry Cobb) og den lækre italienske *Piaggio P. 166*.

*Canadair 540* med to Eland turbiner gav en forrygende demonstration af dens overskud af motorkraft ved at udføre stejl stigning og krappe drej med den ene motor standset og mod den trækkende motor. Den 4-mot. italienske *Agusta A2L 8* (4 stk. 525 hk Leonides), tænkt som DC3-afløser, viste også fine manøvre-egenskaber.

Søndagens formiddagsprogram blev afsluttet med smuk kunstflyvning i de lækre *Breguet 904* og *905* svæveplaner samt det tjekkiske helmetal 2-sæd. *Blanik L 13*. Også faldskærmsudspring af 2 springere, der samtidig sprang fra 2000 m og lod sig lade frit i ca. 50 sek. før udløsningen. En effektiv rød henholdsvis blå røghale viste deres bane gennem luften, det ville ellers have været svært at se dem umiddelbart efter udspringet. Begge landede fint på banen midt foran publikum.

## Jetfly præger eftermiddagsprogrammet

Efter frokosten startede opvisningerne med 4 jettrænere: *Miles Student*, *Macchi 326*, *Cessna T-37* og en gruppe på 4 *Potez Air-Fouga Magister*, der udførte smuk formationsflyvning.

En *Beech 18 D* med to stk. 750 hr Bastan turbiner (mod standard 2 x 450 hk) viste en meget kort start og fine stigeegenskaber. *Super-Broussard* med to Bastan (17-26 passagerer) viste også kort startdistance. Den er også kandidat som afløser til DC3. Der blev vist formationskunstflyvning af 4 *MS 760 Paris*, der nu anvendes i 5 lande. Der fortsattes med det 2-mot. *Nord 2508* trafikfly, *Dassault MD Communauté*, der fløj første gang 27/5, den imponerende engelske *AW Argosy*, *Fokker Friendship*, der demonstrerede motorstop i starten, men fortsatte uanfægtet med fin stigning og krappe drej mod

den trækkende motor og en ultrakort landing.

Nu fulgte en serie trafikfly: *Britannia*, *Vanguard*, 3 *Caravelle* i formation (en af dem i SAS-bemaling, fin reklame), *IL 18 Moskva* (har smukke linier) og *TU 104 B*. En fin buket.

Kl. 1520 var afsat til passage af *Boeing B 52*. Start fra New Mexico og via Alaska passage over Le Bourget på klokkeslet for at afslutte den 12.240 km lange flyvning på mindre end 18 timer i Marokko. Ja, Strategic Air Command kan sit kram.

Opvisningerne fortsatte med den 2-mot *Do 28*, bl. a. fløjet på 1 motor, *Hunter MK 66*, *Blackburn NA 39*, der havde en lang, tung start, og *Draken* med Utterborn ved pinden. Dens flyveegenskaber er fabelagtige. En relativ kort start med højt hævet næse, en stejl stigning og fantastiske manøvre-egenskaber. Korte snævre højkantsdrej og en flot indskydning og kort landing (4-500 m) efter »sætning« på tærskelen og brug af bremseskærm. SAAB havde ære af sin deltagelse. Den fulgtes af en fransk »race-fælle«, den deltvingede, uharmoniske *Nord Griffon II* med kombineret turbo- og ramjet drift. Starten var lang, til gengæld steg den med 200 m/sek.! Den har verdensrekorden i hastighed over lukket bane på 1640 km/t.

Griffons »landsmand«, *Breguet 940 Integral*, var til gengæld i luften på godt 100 m startdistance. 940 er ligeså interessant, som den er uskon. Dens fremragende STOL-egenskaber er opnået ved anvendelse af bærepåklæbet med profil med stor opdriftskoefficient, og dobbeltslottede flaps, der kan drejes 90° ned. De 4 Turmo turbiner à 300 hk driver 4 store propeller, hvis slipstrøm dækker den korte spændvidde og af de specielt udformede flaps rettes lodret nedad og giver en helikopteragtig opdrift. 940 kunne flyve meget langsom, afløbet var næppe over 30 m. Tophastigheden opgives som 400 km/t.

*Etendard IV* flådejageren landede med »krogen« ude, så gnisterne slog op fra startbanen. Den nye supersoniske bomber *Mirage IV* (2 Atar turbiner) passerede uden at lande. Dens 3 mindre »brødre« *Mirage III* viste stor manøvredygtighed og kort landing. Speakeren oplyste, at *Mirage III* har sat hastighedsrekord på 2550 km/t.

Blandt dagens øvrige program, der bl.a. omfattede en række helikopteropvisninger, skal især fremhæves tre fremragende kunstflyvningshold à 6 fly, nemlig »Patrouille acrobatique de France« (*Super Mystere*), The Skyblazers (*F100*) og RAF eskadrille 111 (*Hunters*), alle af højeste karat. Mystere-jagerne med de trikolrebemaledede planer anvendte også røde, blå og hvide røg-haler som ekstra knaldeffekt.

Endvidere skal nævnes benzinpåfyldning i luften fra *B50* af en *B66* og to *F-100*, opvisninger af *C 130* og *133*, Centuryjagerne *F 101*, *102* og *104*, af RAFs V-bombefly *Valiant*, *Vulcan* og *Victor*, af *EE Lightning* og *Fairey Rotodyne*.

Det er umuligt at give en mere detaljeret omtale indenfor den tildelte plads af det gigantiske program på 110 punkter. Det skal slås fast: Bedre kan det simpelthen ikke laves. Og så: Forhåbentlig på gensyn i Paris om to år!

John Thinesen.



Øverst RAF's eskadrille 111's Hunters. I midten Pilot Emeraude-privatflyet. Nederst Wasmer Super 4 WA 40.



# Med **FLYV** i **CESSNA 150**



Den første dansk-registrerede Cessna 150, der i mellemtiden er blevet svensk, men snart efterfølges af en til.

**S**AMTIDIG med vore beskrivelser af de firesædede Cessna 172 og 175 ifjor bragte vi en kort omtale af den nye tosædede Cessna 150 (12/58 side 258). Inden A/S Commertas solgte den første, OY-AEF, til flyveklubben i Malmø, havde vi lejlighed til at prøve den en timestid sammen med firmaets nye salgschef, K. B. Larsen.

150'en er så udpræget et nyt skud på samme stamme, blot skalet en smule ned i dimensionerne i sammenligning med sine firesædede brødre. Det eneste sted, hvor den er skalet lidt rigeligt ned, er i kabinebredden, som er tilstrækkelig til to normale personer, men nok vil virke knæben, hvis de fylder lidt mere end normalen i bredden.

Iøvrigt er kabinen yderst komfortabel med et stort bagagerum til 36 kg bagage eller to småbørn på specielt barnesæde som i visse små biler.

Som omtalt findes typen i tre versioner. AEF var af den mest raffinerede, Inter-city commuter med Narco Superhomer, vacuum-drevne horisont og retningsgyro og roterende antikollisionslys på halefinnen, som vi holdt gående i det disede formiddagsvejr.

Styregrejerne er som på de andre Cessna-typer, og instrumentbræt m.m. velindrettet, klart og overskueligt.

Selv om man blot har nogle få timer på de andre udgaver, kan man uden videre flyve 150'en, og det må omvendt være meget let at skole folk over fra den til de tungere typer.

Eftersyn for motorstart, varmkøring og eftersyn før start følger samme principper som ved de andre typer.

★

## Behagelige flyveegenskaber og gode præstationer

Med sine 100 hk og fuldvægt på 681 kg er den i »KZ III-klassen«. Vi havde på vor flyvning knap halv benzinlast (rummer 95 liter) og ingen bagage. Der startes normalt uden flaps, hvor startløbet angives til godt

200 m med fuld last. Jeg prøvede siden med flaps i første og andet hak og med start efter at have speedet motoren op, mens den var bremsed, og så kan man naturligvis få en kortere start.

Så snart den er i luften, stiger den fint på 75-80 mph (125 km/t). Stigehastighed ved 114 km/t angives til 3,75 m/sek.

Flyveegenskaberne er yderst behagelige. Man har straks magt over den, og den svarer lydigt på styregrejerne. Den lidt »døde« krængerorstyring virker mindre generende på denne lille, lette og derfor lidt mere levende type, men erfarne flyvere savner lidt hurtigere reaktioner i meget urolig luft. Årsagen til, at Cessna holder fast ved denne egenskab, der nemt må kunne ændres, siges at ligge i, at flyet skal være let at flyve for mindre rutinerede, så det ikke må være alt for følsomt.

Udsynet under kørsel, start og landing samt ligeudflyvning er særdeles godt, men i sving skygger den sænkede vinge som på alle højvingede for det luftrum, man flyver ind i. Det forekommer mig, at man p.g.a. sin placering i forhold til planforkanten har lidt mere skygning end f. eks. i en KZ III, og det kræver som altid omhyggeligt udkig, før man svinger.

Der er god friskluftventilation og et kraftigt virkende varmeanlæg. Rygning er tilladt, og der er cigarettænder og askebægre.

Første gang, jeg prøvede at stalle, skreg advarselshornet bare, uden at næsen faldt, men anden gang, da jeg tog rattet lidt hurtigere til mig, kom den modvilligt lidt ned.

Den er iøvrigt godkendt til spind og til nogle enkelte kunstflyvningsmanøvrer, men lavt skydække gjorde det umuligt at prøve. Det kan være praktisk på en skoletype at kunne demonstrere spind og udretning derfra.

Tophastigheden ved 2750 omdr./min er ved havet 200 km/t, mens største anbefalede rejsehastighed på 70 % motorkraft i 2700 m er 195 km/t. Her bruger den 23 liter i timen og har en rækkevidde uden reserver på 840 km.

Flyver man kun 153 km/t i 3000 m (43 % motorkraft) har man en varighed på 6,6 timer og en rækkevidde på 1000 km.

## Beregninger over økonomien

Commertas har foretaget nogle kalkulationer over Cessna 150's økonomi i sammenligning med KZ III. De tre versioner koster hhv. ca. 60.000 kr. i Danmark for standard, 67.000 for trainer og 71.000 for inter-city. Ved en udnyttelse på f.eks. 500 timer om året (hvilket er godt, men dog kan opnås i en større klub) kommer man til timepriser på hhv. 55, 58 og 60 kr. (til skole og udlejning, lidt mindre p.g.a. lavere forsikring til mere begrænset brug). Kilometerprisen bliver samtidig 28 til 31. øre.

I sammenligning har man beregnet en KZ III til 25.000 kr. til en timepris på 59 kr. og en km-pris på 45 øre.

Imidlertid har man ansat eftersyn- og vedligeholdelsesudgifterne på en KZ III til 24 kr. pr. time mod kun ca. 11 kr. for Cessna'en. Årsagen til denne forskel skal være, at helmetal konstruktionen kræver væsentlig mindre vedligeholdelse end træ- og stålørskonstruktions med lærred. Det skal forøvrigt nævnes, at Continental O-200A-motoren nu er godkendt til 1000 timer mellem hovedeftersynene.

I forbindelse med kilometerprisen må bemærkes, at der for KZ III er regnet med den økonomiske på 130 km/t, men for Cessna med næsten den maksimale i højden på 190 km/t, hvilket stiller KZ III for ugunstigt. Men på den anden side viser kalkulationerne, at der trods de højere anskaffelsespriser kan opnås rimelige timepriser og utvivlsomt med den nyere og mere aerodynamisk velformede maskine en lavere km-pris på rejser.

Landingerne foregår ganske som på de større typer og bedst med flaps. Min første landing indbragte mig ros fra min sidemand, og de fleste af de efterfølgende (med hele og halve flaps samt uden) var næsten alle mere eller mindre pæne, kun en enkelt gav lidt »høns«, som understillet sagtens tåler. Det var vist uden brug af flaps. Første gang skød jeg nu for langt, for så glider den imponerende godt, og landing uden flaps har i det hele taget kun mening i meget stærk vind eller sidevind. Ellers må normen være at bruge de hjælpemidler, man har. Landingsafløb angives til 109 m, formodentlig ved laveste fart og god brug af de effektive bremsere.

Også her generer flaphåndtaget i landingspositionen højre hånd lidt – man skal helst have den uden om flaphåndtaget og hen til gashåndtaget. Tilsvarende kan venstre arm generes lidt af låsemekanismen til vinduet. Men det er småting.

Kørsel på Skovlundes forårshårde og ujævne overflade gik uden vanskeligheder, også ved høj hastighed (tilladt til 65 km/t).

Som helhed er Cessna 150 et meget behageligt bekendtskab at gøre, og det er utvivlsomt en type, som adskillige ejere af tosædede fly, der ønsker at skifte ud til en nyere type, bør studere. Stiller de ikke alt for store krav til plads, er det sikkert noget for dem. Vil de rejse meget på længere ture med stor bagage – ja så er det de firesædede slægtninge, de skal kigge på.

Men også vore flyveskoler bør lade Cessna 150 være en af de typer, de afprøver, når de tager springet og skifter over til en moderne flyvemaskine.

PW.



# SIKORSKY S-62 I KASTRUP

## Stor interesse for amfibiehelikopteren

DENNE fine sommer har rigtigt stået i demonstrationernes tegn: Fredag d. 3. juli var turen kommet til Sikorsky S-62. United Aircraft Corporation, hvorunder United Aircraft hører, er som bekendt repræsenteret af ing. *Cai Caspersen* her i landet. P. gr. af sygdom havde kaptajn *John Foltmann* påtaget sig det praktiske arrangement ved demonstrationen. Her var mødt en talrig repræsentation fra pressen, fjernsyn, SAS, flyvevåbnet m.m.

Demonstrationen fik en mindre forsinkelse p. gr. af vanskeligheder ved at fremskaffe en akkumulatorvogn med 1200 volt. S-62 viste sig at være meget manøvreduktig. Af betydning for dens eventuelle anvendelse til redningsaktioner til søs er, at den i den viste version er et amfibium. Den bådformede krop med de to støttepontoner gør det muligt at »lande« på vandet og manøvrere her. Men også i sumpe, enge, marskland m. m. kan S-62 lande. Kort sagt på helt umulige steder, hvor normale redningsluftfartøjer må give op.

FLYV's medarbejder havde lejlighed til at følge med på en demonstrationsflyvning. Starten af turbinmotoren, en General Electric T-58, er hurtig. Opvarmning er ikke nødvendig. Ligeledes er motorens gang helt vibrationsfri, medens rotorvibrationerne, der især mærkes med start og landing, naturligvis ikke kan undgås. Piloten satte sin »turbo-copter« (nyt ord, lanceret af Sikorskys presseaftdeling) ved Nordre Røse, drejede 360 grader rundt om sin lodakse, og startede så igen ganske ubesværet. En ejendommelig fornemmelse.

S-62 leveres også med normal krop med sædvanligt hjulunderstel, i hvilken udgave nyttelasten er ca. 140 kg større. Motoren, en GE T-58 turbine på 1050 SHK, er et lille teknisk vidunder. En gennemskåret model blev vist. Der blev spurgt, hvilken skala af den virkelige, den udstillede var fremstillet i. Dette spørgsmål bliver måske naturligere at forstå, når man erfarer, at total længden kun er 140 cm, største diameter mindre end 41 cm og vægten 122 kg.

S-62 amfibium har en fuldvægt på 3,4 t nyttelasten er 1,45 t. Marchhastighed ved havet er 185 km/t. Tjenestetophøjden er 2,8 km. Rækkevidden med 10% reserve er 3332 km. Til kommercielt brug er der plads til 8 passagerer, til militært brug kan der være 12 sæder + 2 piloter i cockpittet, hvorfra der er direkte adgang til kabinen, en fordel frem for tidligere helikoptere. En udvendig kran kan løfte 270 kg, en slæbewire gør det muligt at bugsere mindre skibe på op til 1,350 t. Mange af de mekaniske komponenter er fra S-55, hvilket gør anskaffelsen lettere for S-55-ejere.

I den første demonstrationsflyvning i Kastrup var prins *Axel* med i cockpittet, til stor glæde for de tilstedeværende presse- og fjernsynsfotografer.

*Johs. Thinesen.*



Amfibiehelikopteren Sikorsky S-62, der er udstyret med en General Electric T-58 turbinemotor.

## Ny Aero Commander udgave demonstreret

Den nye Aviation Division, som Danfoss har oprettet, præsenterede mandag den 22. juni i Kastrup den hurtigere Aero Commander 680-E-version, der havde deltaget i Paris-udstillingen.

Den blev også her fløjet af Miss *Jerrie Cobb*, en 27-årig amerikanerinde, der har lært at flyve af sin far og som fik certifikat

som 16-årig. Nu har hun ca. 7000 flyvetimer bag sig og flere internationale rekorder. Sidst har FAI anerkendt hendes hastighedsrekord (ikke specielt i kvindeklassen, men generelt) over 2000 km lukket bane for fly i vægtklassen 1750 til 3000 kg med 364.116 km/t, en rekord hun satte den 13. april under verdenskongressen i Las Vegas.

Vi skal senere bringe en artikel med vore indtryk af Aero Commander'en.



I forgrunden den demonstrerede Aero Commander 680E, kaldet »Det magiske tæppe«. Bagved ses Danfoss' egen Commander med lidt svagere motorer.





# DM i svæveflyvning viste øget bredde

Sikker sejr af Niels Sejstrup og Ole Didriksen

Den femte konkurrence om danmarksmesterskabet svæveflyvning viste, at vi nu ikke blot har nogle få toppiloter, men et stigende antal dygtige svæveflyvere. Man havde regnet med, at deltagelsen af de fire tidligere mestre, hvoraf flere har vakt opmærksomhed ved internationale konkurrencer, ville resultere i en hård kamp mellem disse og *Niels Sejstrup*, hvis »tur« det sådan set var til at vinde, men det gik helt anderledes. »Foreningen af forhenværende danmarksmestre« fik fra starten flere af sine medlemmer placeret godt nede i rækken, mens andre piloter, som man ikke havde regnet så stærkt med, anbragte sig tæt ved toppen. Derfor var det spændende fra først til sidst.

Deltagere og hjælpere begyndte at strømme ind lørdag, og søndag den 5. juli bød *Kaj V. Pedersen* alle velkommen, hvorefter *Per Bach* som flyveleder gennemgik sikkerhedsbestemmelserne, der blev afprøvet ved træning om eftermiddagen.

Mandag var alle op fra kl. 6 for at blive klar til den officielle åbning, der blev foretaget kl. 10 af aeroklubbens generalsekretær, som bød de indbudte gæster velkommen. Herefter talte flyvevåbnets chef, generallojtnant *Kurt Ramberg*, om svæveflyvningens betydning for flyvevåbnet, og han tilsagde svæveflyverne al den støtte, det var ham muligt at yde i fremtiden. Generalen åbnede derpå DM ved en kort tur i svæveflyvefondets Rhönadler »Festival« sammen med *Kaj Pedersen*. *Dyhr Thomsen* viste fin kunstflyvning, og gæsterne besøgte derpå de 17 fly og underholdt sig med deres piloter.

Efter at gæsterne var rejst, passerede en koldfront med torden under middagen, og så var konkurrenceledelsen vaks til at benytte chancen, som blev hastighed til Kirstinesminde med start fra kl. 14. Ingen nåede dog målet. *Friis* og *Arne Jørgensen* fik de 1000 points for 71 km ad kursen. *Westergård* fik 860 og *Hans Borreby* 747.

Tirsdag lod *Bloms* vejrudsigter så gode, at hastigheder til Beldringe forekom for let, og målet blev derfor Sønderborg i forventet sidemedvind. I næsten total mangel på cumuluskyer maste holdet sig dernedad i lav lav højde, men *Sejstrup* og *Didriksen* samt *Svend Ravn* nåede frem og fik hhv. 1000 og 962 points, hvorefter førstnævnte havde overtaget føringen.

*Toft* og *Schütze* fik 479, *Fedderson* 401 og *Westergård* 325 points. Samlet var *Friis* nu nede på andenpladsen, mens *Westergård* var nr. 3.

Onsdag den 8. rejste *Blom* hjem efter at have bebudet lidt bedre termik og svag vind, så ledelsen udskrev ufortrødent en 112 km trekant via Lund og Brande. Men kort efter starten begyndte »transportør« *V. P. Jensens* telefoner at kime. Nogle landede før Lund, som kun blev passeret af 8, og af disse kom kun to forbi Brande. *Sejstrup* nåede Farre, kun 10 km fra Vandel, mens *Ravn* nåede Give, hhv. med 1000 og 941 points, *Toft* fik 762, *B. S. Sørensen* og *Ole Korsholm* 635, *Eli Nielsen* 595.

*Sejstrup* førte nu med 2648, *Ravn* var nr. 2 med 1903, *Westergård* 1645, *Borreby* 1518.

Piloterne var trætte, men da *Bloms* efterfølger, *Ebbe Wermuth Jensen*, også bød på flyvevejrs torsdag, forsøgte man *Herning*-retur. Vejret blev anderledes end ventet med mange højtliggende cumuli og meget diset vejr, dog var der blå himmel oppe ved *Herning*, og det blev manges skæbne. 15 af 17 blev observeret der, men *Dyhr Thomsen*, *Ravn*, *Bent S. Sørensen* og *Ole Korsholm* samt *Borreby* nåede hjem og fik hhv. 1000, 982, 951 og 848 points, mens *Harald Wermuth Jensen* landede mindre end 1000 m fra startstedet uden at nå mållinien og fik 545.

*Sejstrup* førte nu med 3034, *Ravn* havde 2865, *Borreby* 2366, *Westergård* 2109 og *B. S. Sørensen* 1864.

Da de fire dage, som er minimum for DM, nu var nået, blev fredag erklæret for hviledag, selv om udsigten gav muligheder, men iøvrigt blev det næsten overskyet med kun få termikflyvninger for hjælpemandskabet.

Lørdag syntes der muligheder for en lille opgave, inden dårligt vejr kom frem, og en 59 km trekant blev udskrevet. Vejret blev noget anderledes, og kort efter de første starter blev konkurrencen annulleret.

Fredag aften var der ankommet et hold fra *Schleicher* i *Poppenhausen* med en K-8, som blev prøvelføjet af en del interesserede og tilfulde opfyldte de forventninger, man har stillet til typen.

Søndag den 12. var det fint vejr efter natlig torden, og før dårligt vejr nåede frem om eftermiddagen. Vinden var lige på tværs, så man improviserede startsystem på en tværgående rullebane, og det gik fint. Opgaven var atter hastighed til Kirstinesminde, og 12 af de 17 kom frem.

Cowboy blev dagens hurtigste mand med 96.4 km/t og 1000 points.

*Mogens Buch Petersen* og *Ib Braes* blev 83.9, *Kai E. Andersen* og *Finn K. Nielsen* nr. 2 med 92.1 km/t, *Fedderson* nr. 3 med nr. 4 med 81.2 og *Friss* og *Jørgensen* nr. 5 med 79.9 km/t.

Da *Ravn* ikke nåede frem, kom *Sejstrup* atter godt foran med 3885. *Borreby* havde 3123, *Ravn* 3048, *Westergård* 2915 og *Cowboy* 2735.

Mandag blæste det over 30 knob og regnede af og til, så det blev til drageflyvning i stedet. Tirsdag var der lidt håb for eftermiddagen, så formiddagen blev brugt til bilrodeo, men eftermiddagen gav regn og ingen flyvning.

Onsdag manifesterede en ventet højtrykskile sig endelig, men en WNW-lig vind ville gøre en Beldringe-hastighed for let. Ledelsen ønskede at give mulighed for spredning i resultaterne, uanset om vejret blev bedre eller dårligere end ventet, og udskrev derfor hastighed over 204 km *Randers*-retur. Flere lo hånligt, da ankomstpassagen blev beskrevet ved briefing!

1. Danmarksmestrene *Niels Sejstrup* og *Ole Didriksen*.
2. *Jørgen Friis* og *Arne Jørgensen*.
3. *Svend Ravn*.
4. Cowboy gør klar, hjulpet af brødre *Svend* og *Ebbe*.



Vejret lignede det, vi havde i 1957, da vi fløj 72 km Farris-retur; ialt 13 vendte over Randers, men kun 2 nåede hjem. Det var vejlsenerne Toft og Schütze, der fløj 5 t 23 min på banen og fik de 1000 points samt slog Sejstrup og Didriksens 155 km danske rekord for ud-og-hjemflyvning for flersædede.

Fire minutter senere sneg en Rhönadler sig ind og landede lige over linien med Friis og Jørgensen, som nåede at få 992 points. Nr. 3 blev Svend Michaelsen i den gamle Mü-13d, der holdt sig flyvende til kl. 1815, en time efter Friis, og fik 618 p. efter 173 km ad ruten. Sejstrup fik 560, Ravn 524.

Placeringen var så: Sejstrup 4445, Friis 3681, Borreby 3626, Ravn 3572 og Toft 3259. Der var altså kun svag mulighed for at slå Sejstrup ud, men andenpladsen var endnu uvis.

Returflyvningen havde været hidtil længste flyvning på opgaven rute ved et DM. Dagen efter var udsigten endnu bedre, og ledelsen udskrev en 207 km trekant via Herning flyveplads og Kirstinesminde. Da hidtil kun Sejstrup har mestret en 200 km trekant herhjemme, var det en skrap opgave at få stukket ud, men efter nogen tvivl om søbrisens indvirkning på Kirstinesminde blev den akcepteret med valgfri omlobsretning.

Starten gik fra kl. 1007, og 1034 gik den første over startlinien. 1103 startede den sidste, og 1122 gik den sidste over linien. Vinden var svag og skiftende, himlen oversæet med fine hvide cumuli med ca. 1000 m basus.

Kl. 1214 passerede den første vendepunktet i Hening, og 1224 den første det noget fjernere vendepunkt ved Kirstinesminde, hvor der ganske rigtigt var søbrise, men ikke mere, end at de fleste klarede pynten. 1350 kom Cowboy forbi det andet vendepunkt (HG), snart fulgt af flere, også i Kirstinesminde, og i Vandel steg spændingen. Skyerne tyndede stærkt ud fra SØ i en art søbrise, ren ca. 1445 kunne man skimte Cowboy, og 1452 landede han som dagens vinder med en hastighed på 48.9 km/t.

Flere fulgte efter de følgende timer, og ialt 10 nåede målet, mens Dyhr Thomsen og Michaelsen landede lige nord for pladsen. Nr. 2 blev Sejstrup og Didriksen, som hermed var sikre vindere af dette DM og samtidig med 48.1 km/t fik opstillet den 200 km trekantrekord for flersædede, som de tidligere havde forsøgt. Ravn var som sædvanligt i hælene på dem og blev nr. 3, Friis og Jørgensen nr. 4 og dermed sikre på andenpladsen, Eli Nielsen nr. 5, Westergård 6, B. S. Sørensen 7, endnu med 951 points, så forskellene var små. Kai E. Andersen fik 890, Signe Skafte Møller 888 og kvinde-rekord over 200 km med 32.1 km/t samt ud-og-hjem-rekord på 164 km.

Og endelig kom Feddersen og Teilgård rundt på 7 t 16½ minut og fik 862.

Dette resultat af den største opgave, der har været udskrevet ved et DM, var overmåde tilfredsstillende, selv om det var begrundet af fint ejr.

Da man tidligere havde besluttet ikke at flyve fredag, hvis 7 konkurrencedage forinden var gennemført, blev det sidste dag ved dette DM. Fredag blev der fløjet med hjælpemandskab, og om aftenen sluttede vi af med præmieuddeling og fest, inden der blev ryddet op og startet hjemad om lørdagen.

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. Sejstrup og Didriksen, FSN       |           |
| Alborg, Rhönadler .....             | 5435 p.   |
| 2. Friis og Jørgensen, FSN Ka-      |           |
| rup, Rhönadler .....                | 4642 p.   |
| 3. Svend Ravn, Karup, L-Spatz       | 4548 p.   |
| 4. Hans Borreby, FSN Værlose,       |           |
| Olympa .....                        | 4212 p.   |
| 5. H. W. Jensen, Århus, Lo-150      | 4199 p.   |
| 6. Westergård, Aviator, Rhön-       |           |
| segler .....                        | 403131 p. |
| 7. Toft og Schütze, Vejle, Berg-    |           |
| falke .....                         | 3527 p.   |
| 8. B. S. Sørensen og Korsholm,      |           |
| FSN Skrydstrup, Rhönadler ..        | 3461 p.   |
| 9. Age Dyhr Thomsen, Midt-          |           |
| jydsk, Jaskolka .....               | 3431 p.   |
| 10. Feddersen og diverse, PFG,      |           |
| Rhönadler .....                     | 3207 p.   |
| 11. K. E. Andersen og F. K. Niel-   |           |
| sen, FSN Skrydstrup, Kranich        | 3189 p.   |
| 12. Svend Michaelsen, Midtjydsk,    |           |
| MI-13d .....                        | 2994 p.   |
| 13. Elie Nielsen, Birkerød, L-Spatz | 2965 p.   |
| 14. M. Buch Petersen og Ib Braes,   |           |
| Aviator, Bergfalke .....            | 2570 p.   |
| 15. Signe Skafte Møller, Lands-     |           |
| svæveflkl., Olympia .....           | 1980 p.   |
| 16. Erik Olsen, Havdrup, Weihe      | 1111 p.   |
| 17. Kurt Petersen, Århus, Baby..    | 767 p.    |

Ved redaktionens slutning så stillingen i toppen ud som følger, men alle DM-resultater var endnu ikke kommet med.

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| 1. Karup .....      | 58 t 19 m |
| 2. Skrydstrup ..... | 50 t 40 m |
| 3. Birkerød .....   | 35 t 16 m |
| 4. Midtjydsk .....  | 31 t 21 m |
| 5. Værlose .....    | 28 t 32 m |

|                     |          |
|---------------------|----------|
| 1. Skrydstrup ..... | 18.605 m |
| 2. Karup .....      | 17.530 m |
| 3. Værlose .....    | 18.200 m |
| 4. Ringsted .....   | 11.180 m |
| 5. Silkeborg .....  | 9.900 m  |

|                     |          |
|---------------------|----------|
| 1. Skrydstrup ..... | 1.498 p. |
| 2. Midtjydsk .....  | 1.154 p. |
| 3. FSN Alborg ..... | 920 p.   |
| 4. Karup .....      | 905 p.   |
| 5. Aviator .....    | 898 p.   |

|                     |        |
|---------------------|--------|
| 1. Karup .....      | 401 p. |
| 2. Skrydstrup ..... | 355 p. |
| 3. Aviator .....    | 354 p. |
| 4. FSN Alborg ..... | 155 p. |
| 5. Birkerød .....   | 144 p. |



Flyvevåbnets chef, generalmajor K. Ramberg klar til start med DM-chefen Kaj V. Pedersen.

## Erhvervsflyvernes sammenslutning

I umiddelbar fortsættelse af flyvesikkerhedsmødet i januar samledes en del af vore erhvervsflyvere for at drøfte et nærmere samarbejde. Det viste sig imidlertid, at der fandtes et samarbejdsorgan i form af Erhvervsflyvernes Sammenslutning, der imidlertid ikke har været værlig virksom i de senere år.

Man slap således for at danne en ny forening ved at indmelde sig i denne, og der er nu valgt et forretningsudvalg med radioforhandler D. Valbjørn som formand til indtil videre at varetage forretningerne.

Det vil sikkert være klogt, om man kan forene sine kræfter i en sådan forening. Ganske vist ligger de forskellige firmaer i en til tider skarp konkurrence, men der er ingen tvivl om, at der må være en del tilfælde, hvor man udadtil har samme interesser og derfor vil kunne stå langt stærkere, når man slår sig sammen, f. eks. overfor forskellige myndigheder, som på den anden side også vil være interesseret i at kunne forhandle med en forening frem for med en række spredte firmaer.



Trængsel på startstedet. Man ser bl.a. Rhönsegler, Jaskolka, Rhönadler og Kranich.





Billedet viser »Bloodhound« raketter klar til affyring ved overtagelsesprøver i Woomera, Australien. (Det kan i parentes bemærkes, at selve ordet Bloodhound betegner en af de ældste engelske støverracer, en hund, der udmærker sig ved fenomenal lugtesans og sporeevne; navnet har intet med blodtørst at gøre, men svarer til udtryk som f. eks. »fuldblods« om væddeløbsheste).

# EFFEKTIVT

**I det britiske forsvar bekræfter den videreudviklede Bloodhound raket, at dette våben i særlig grad opfylder de europæiske forsvarskrav.**

Bloodhound våbnet er forlængst i operativ tjeneste i RAF og antaget af Sverige (der som bekendt står udenfor NATO). Våbnet er nu under yderligere udvikling til RAF.

Bloodhound fremviser i dag en overordentlig forøgelse af operationsområde og -højde; raketten fremskredne teknik medfører forøget virkning i de udvidede operationsområder; forbedrede præstationer i lav højde modarbejder truslen fra lavtflyvende mål.

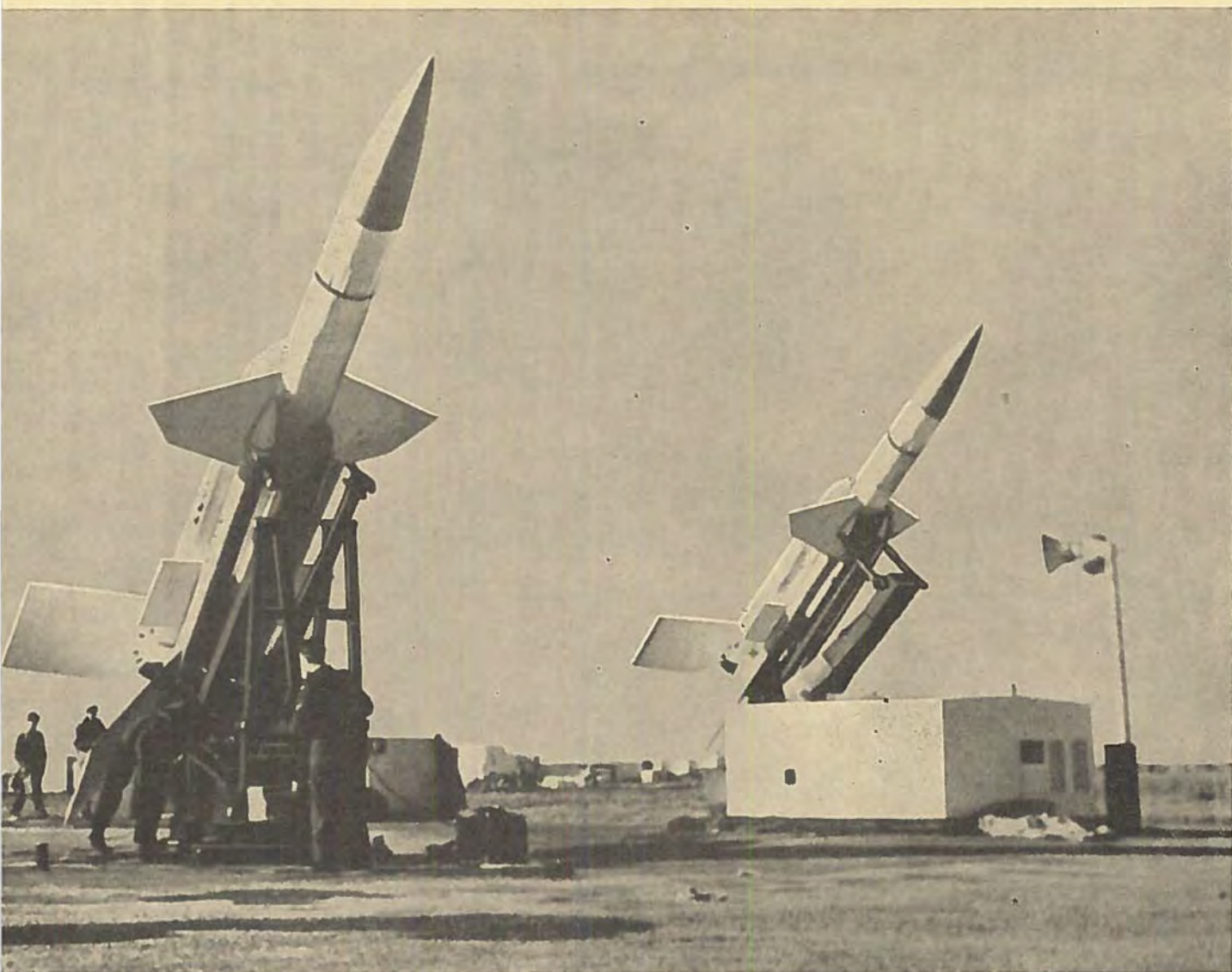
Når man har valgt at videreudvikle Bloodhound våbnet, skyldes det klare økonomiske og operative

fordele, der følger af at bygge videre på et forhåndenværende system.

Nu og mange år fremover udgør Bristol-Ferranti Bloodhound våbnet verdens mest effektive forsvarssystem — dét er gennemprøvet ved mange hundrede afskydninger, det fremstilles af vor verdensdels største virksomhed for »missiler«, og det er specielt passende til de europæiske forsvarskrav.

**Hensynet til sikkerheden** forhindrer, at samtlige detaljer offentliggøres, men følgende data om Bloodhound kan på nuværende tidspunkt gives:





# FORSVAR

**Til fremdrivning** er Bloodhound udstyret med to Bristol Siddeley »ramjet« aggregater uden bevægelige dele. Ramjetten tilsikrer smidig udnyttelse af kraft og rækkevidde, arbejder med petroleum som brændstof og er enkel og sikker at betjene.

**Målsøgningsystemet** er semi-aktivt: betjeningsmandskabet på jorden retter en radarstråle mod målet, hvorfra den reflekteres til en modtager i Bloodhound raketten. Herved opnås den største øjagtighed uden hensyn til afstanden; kun én radar er nødvendig, også når Bloodhound affyres salver.

**Æreplanets princip** blev udvalgt på et tidligt tidspunkt af konstruktionen for at kunne opnå de bedst mulige resultater under videreudviklingen.

Det giver to enestående fordele: (1) hurtigere og mere præcis reaktion, (2) større træfsikkerhed, overlegen ved store højder.

BRISTOL/FERRANTI

**Bloodhound**

GUIDED WEAPON SYSTEM

Repræsenteret i Danmark ved  
AB CHANSEN COMP. A, KOMPAGNISTRÆDE 5, KØBENHAVN K.



## »Fra ballon til jet«

Smuk udstilling på  
tøjhusmuseet

Tøjhusmuseet har atter taget et prisværdigt initiativ. Denne gang gælder det en flyveudstilling, hovedsageligt baseret på modeller, som fortæller om hele udviklingen fra ballonen dage til jetalderen. Den er righoldig og instruktiv og har bud til alle flyveinteresserede.

Der er udstillet modeller af så at sige samtlige flyvemaskiner, som har været i brug i Danmark lige fra Ellehammer og Kløvermarkens dage til SAS's kommende nyan-skaffelser: Caravellen og den vældige DC-8, og alt dette er suppleret med nogle udmærkede forstørrelser af fotos fra flyvningens første dage i Danmark.

Men der er meget andet at se, bl.a. en stor model af Københavns Lufthavn, Kastrup, således som den kommer til at se ud, når den er færdig. Det er interessant at sammenligne den med en model af den gamle flyveplads ved Kløvermarksvej, som er udført i samme målestok. Mekanikken mangler heller ikke. Der er flere af de gamle stjernemotorer, og der er en moderne jetmotor, som man kan få at se i arbejde — når der ofres en 25-øre. Og den vækker opmærksomhed både hos yngre og ældre.

Hvis den besøgende samholder denne særudstilling med den mere permanente i kanonhallen nedenunder, hvor seks af vore første flyvemaskiner i fuld størrelse er udstillet, samt 2 af Ellehammers flyvemaskintyper, som er opbevaret et andet sted i museet på grund af pladmangel samt et par typer til fra flyvevåbnet, så bliver man klar over, at vi herhjemme har en virkelig basis for et permanent flyvemuseum i egen bygning.

Vore nabolande Norge og Sverige er i så henseende længere fremme end vi er. De har forlængst draget omsorg for, at kommende slægted kan følge hele udviklingen på et museum. Det bør vi også gøre. Vel er Tøjhusmuseet og dets direktør, oberstløjtnant Jørgen Paulsen, meget gæstfri med hensyn til opbevaringen af ting, som karakteriserer flyvningens udvikling, men der er grænser for gæstfriheden — bl.a. pladmangel. Derfor bør der af al magt arbejdes på at få skabt et særligt flyvemuseum, og det er navnlig nødvendigt nu, hvor man ved, at det nye tekniske museum, som skal opføres ved Østerport, ikke får plads til også at omfatte flyvning.

Men tilbage til udstillingen i Tøjhusmuseet: den er værd at se.

## Nye rekorder

FAI har anerkendt André Turcat's flyvning den 25/2 med en Nord 1500 Griffon på 1643 km/t som ny verdensrekord på lukket bane (100 km). Amerikaneren E. H. Taylor har 8/4 sat rekorden over 1000 km lukket bane op til 1126 km/t med en McDonnell RF-101C.

Lockheed F-104A har den 13-14/12 ifjor til sine tidligere rekorder føjet en række for stigtid, nemlig til 3 kms højde på 41,8 sek, til 6 km på 58,4, 9 km på 81,1, 12 km på 99,9, 15 km på 131,1, 20 km på 222,9 og til 25 kms højde på 266,0 sek, altså 4 min 26 sek!

Distancerekorden for radiostyrede motor-modeller er af amerikaneren Dick Everett sat op til 59,7 km.



Cessna arbejder stadig videre med sin helikopter-type CH-1, som her ses i nyeste udgave.



## Amerikansk hæder til General Tage Andersen

Ved en reception i den amerikanske ambassade, som chefen for det amerikanske luftvåbens afdeling under militærkommissionen i Danmark, oberst Maurice Francis Casey havde indbudt til i anledning af generallejtant Tage Andersens overtagelse af posten som NATO-flyvechef ved NATO-hovedkvarteret i Oslo, udtalte oberst Casey: Dette er ikke en afsked med det danske flyvevåbens chef. Det er en fest for at lykønske ham til fremtiden, og jeg har den store glæde at kunne bringe en hilsen fra det amerikanske flyvevåbens chef, general Thomas White. Generalen siger i sit telegram:

Jeg bringer det danske flyvevåbens chef mine hjerteligste lykønskninger til den store post, der nu er blevet ham betroet, og udtaler min beundring for hans ledelse af det danske flyvevåben og for den indsats, han har gjort i det internationale luftforsvar. Vi ønsker Dem held og lykke i de kommende år under NATO.

Oberst Casey overrakte derefter general Tage Andersen det amerikanske flyvevåbens plaque. Denne plaque bar indskriften: Til General Tage Andersen i taknemmelighed og respekt for en stor og værdifuld indsats.

## Flyvevåbnet

Generalmajor Erik Rasmussen, som for tiden er flyveattaché i USA og Canada, ansættes fra 1/10 som chef for forsvarsstaben for et tidsrum af tre år.

Oberstløjtnant T. H. K. Wichmann skal fra 1/9 forrette tjeneste som flyveattaché i USA og Canada.

Oberstløjtnant W. Lonsdale er fra 1/9 ansat til rådighed for forsvarsstaben.

Oberstløjtnant E. P. Willumsen er fratrådt som flyverkommandoens repræsentant i forsvars personaleudvalg af 29/1 1954 og er blevet efterfulgt af oberstløjtnant I. C. Weitemeier.

Kaptajnlejtnerne H. J. Corfitzen og H. V. Hansen er fra 1/7 udnævnt til kaptajner.

Oberst E. J. Overbye er ansat til rådighed for træningskommandoen.

Oberst S. E. B. Grønbech fratræder fra 1/9 stillingen som chef for flyvestation Værløse og ansættes som chef for træningskommandoen.

Oberst T. V. G. Nielsen fratræder som chef for flyvestation Alborg og ansættes som chef for flyvestation Værløse.

Oberstløjtnant J. Brodersen ansættes som chef for flyvestation Alborg.



## Radionavigationshjælpemidler

Vi har modtaget følgende forespørgsel, der sikkert vil interessere adskillige af vore motorflyvere:

— Undertegnede har ved samtaler med svenske piloter fået oplyst, at man i Sverige agter at gå ind for VOR (OMNI-navigations-flyvning) således at forstå, at der ikke vil blive oprettet flere radiofyr, men i fremtiden kun VOR-stationer.

Da dette spørgsmål er af højaktuel betydning for alle piloter og klubber, der overvejer anskaffelse af radio og radionavigationsudstyr, beder jeg Dem — eventuelt i form af et læserbrev i FLYV — oplyse, hvorledes planerne ligger for Danmarks vedkommende og om muligt også fremskaffe generelle oplysninger om planerne i Europa i almindelighed.

På grundlag af oplysninger fra luftfartsdirektoratets radiotekniske sagkyndige skal FLYV svare følgende:

— Det er rigtigt, at ICAO har vedtaget at indføre VOR-stationer, men der vil gå mange år, inden denne nyordning vil være effektivt gennemført.

I Sverige går man allerede nu stærkt ind for oprettelsen af VOR-luftveje, og der vil inden så længe være enkelte luftveje, som har VOR.

I Danmark vil man ligeledes — efter bedste økonomiske evne — tilstræbe indførelsen af VOR-stationer. I øjeblikket findes her i landet 1 VOR-station; i løbet af indeværende år vil der blive oprettet 2 nye VOR-stationer (i Alborg og på Møen), og i løbet af næste år kommer yderligere 2 stationer (Rødbyhavn og Billum).

Samtidig med oprettelsen af VOR-stationer vil man bibeholde radiofyrstjenesten, og der er ingen chance for at denne vil blive nedlagt i en overskuelig fremtid. Blandt andet vil man stadig bibeholde Locators i MF-området til anflyvning m.m., og dette gælder hele Europa.

Hvis der idag skal gives svar på spørgsmålet om, hvad den private flyver skal anskaffe af radionavigationshjælpemidler, må det blive: radiokompasset.

## Globe Swift 125 sælges

2-sædet helmetal fly med optrækkeligt understel. Rejsefart 180 km/t. Continental motor. Ca. 75 timer siden hovedeftersyn af såvel motor som fartøj. Med eller uden radioudstyr. Henvendelse:

**JØRGEN HØYER**

Telf. 87 70 97



*Et nyt symbol i luftfartens tjeneste*



*- for kvalitet, pålidelighed og fremsyn*

**Air BP i Danmark er en afdeling af BP Olie-Kompagniet A/S**



De kommer  
hurtigst frem  
med **FLY -**  
og De nyder det  
mest med  
**DOUGLAS**

- det kendteste navn indenfor flyvning



Derfor foretrækker flere passagerer og flere flyveselskaber

DOUGLAS DC frem for alle andre maskiner tilsammen!



# Modelflyvernes sommerlejr

Blandet vejr i Vandel

Af Erik Nienstædt



Direktør N. C. Cardinaal overrækker KLM-pokalen til Poul Højholdt fra Djursland, der nu har vundet denne anden KLM-pokal til ejendom. KLM har givet tilsagn om at fortsætte traditionen ved at udsette en tredje.

**T**AKKET være flyvevåbnets imødekommenhed kunne godt et halvt hundrede modelflyvere fra hele landet igen holde sommerlejr på den snart historiske flyvestation Vandel, stedet hvor termikken brager, stedet med de kilometerlange rullebaner og stedet for nogle af vore bedste modelflyveoplevelser.

Indkvarteringen var bedre end nogensinde. Vi boede lige ud til flyvepladsen, dels i forpagter Caspersens gamle gård og dels i telte, og da vi som lejrchef igen havde *Egon Briks Madsen*, var lejrens succes sikret på forhånd.

Den blev en succes, både flyvemæssigt og lejrsmæssigt. Selv om vejret ikke var allerbedst, blev der fløjet med liv og lyst, hvilket bl.a. gav sig udslag i et rekordantal diplomer.

Efter lejrens åbning om mandagen blev byggekonkurrencen afgjort. Den blev for tredje år i træk vundet af *Poul Højholdt*, som dermed fik KLM-pokalen til ejendom. Vindermodellen var en meget smuk rundkroppet Wakefieldmodel. Byggestandarden var iøvrigt høj, så høj at dommerne havde det største besvær med at placere de fem bedste modeller i en retfærdig rækkefølge.

I lighed med de tidligere år var dagen delt op i 7 perioder, i hvilke konkurrencerne skulle flyves. De tidlige morgenperioder fra 0600 til 0730 skulle dog kun benyttes i nødstilfælde (det skete een gang). Som sædvanlig fløj man så mange starter i hver disciplin man kunne nå, hvorpå de dårligste overskydende blev sorteret fra. Det gav spænding om resultaterne til det sidste.

Tirsdagen blev lejrens bedste dag rent vejrmæssigt. En pragtfuld bagside gav svag vind og boblende termik, altså de helt store muligheder, og der blev da også taget tre C-diplomer på to timer samt opnået en mængde gode tider. Alle, der gad slæbe en model ud, kunne flyve ca. 8 min. efter følgende recept: Man satte 3 minutters lunte på modellen og hængte den af i en boble. Når de 3 minutter var gået, var modellen i ca. 800 meters højde og var ca. 5 minutter om at nå ned med termikbremsen ude. Der var dog enkelte modeller, der slet ikke kom

ned, f.eks. Carl Gerstrøms A2'er, der forsvandt loopende med termikbremsen ude. Tiden blev over 13 minutter. Med gasmotor-model fløj *Niels C. Christensen* en årsrekord på 9 min. 31 sek. (lunte: 4 min.).

Alt imens blev konkurrencerne afviklet planmæssigt. I A-jun. havde *Carl Gerstrøm* chance for at vinde pokalen til ejendom og førte da også det meste af konkurrencen, men måtte i de sidste perioder se sig slået af *Jørgen Olesen* (506). Hos »eksperterne« førte *Henning Mikkelsen* (116) fra først til sidst. Klassen for gummimotormodeller udmærkede sig ved at have flest tilmeldinger af alle, nemlig 18 hvoraf 15 gennemførte. Skulle der være håb om engang at få virkelig bredde i Wakefieldklassen? Fjerdepladsen blev i hvert fald besat af en ny mand: *Erik Johansen* fra Hadsund. D1 vandtes uden særligt besvær af danmarksmesteren *Niels C. Christensen*.

I kunstflyvningskonkurrencen var der ikke færre end 5 dommere af hvilke dog kun dommene fra de tre »midterste« talte med. Herved får man en nogenlunde ensartet og retfærdig bedømmelse. I begynderklassen var *Mogens Jansen* (506) urørlig, og hos de viderekommende havde *Egon Briks Madsen* også mulighed for at hjemføre en pokal som ejendom. Han må dog have vidst, at vi ikke har råd til en ny, for han stoppede virtuost motoren hver gang han kom til de stående ottetaller, og det kostede ham sejren. Der kom i stedet et nyt navn på pokalen idet *Kaj Hansen* (623) fik en fortjent førsteplads.

Den årlige marathonkonkurrence blev afviklet fredag eftermiddag. Efter en times slid og slæb, fik *Preben Terndrup Pedersen* (523) løbet en førsteplads hjem en hårsbredde foran *John Schjød* (505). En improviseret »chuck-gliders« konkurrence blev vundet af *Chr. Schwartzbach*.

I pointkonkurrencen var der virkelig kamp til det sidste mellem holdene fra Gentofte og Djursland, der blev den sidste aften taget flere diplomer i et vejr man ikke ville drømme om at flyve i hjemme. Det endte med at Djursland vandt, og de havde da også den individuelle vinder *Carl Gerstrøm*.

Een dag var vejret sådan at der ikke kunne flyves. Det var om torsdagen og man fik i stedet tiden til at gå med udveksling af erfaringer, tedrikning, vandkampe og meget andet.

Lørdag middag sluttede lejren med fordelingen af den største præmiesamling der nogensinde har været på en sommerlejr. Der havde faktisk været halvanden præmie til hver deltager, hvis ikke enkelte var løbet af med et betydeligt antal. Men sådan går det jo gerne. Efter endt oprydning og afskedstagen kunne vi derefter tage hjem med minde om endnu en Vandel-sommerlejr.

Resultater:

A-beg.: 1: Jørgen Olesen (506) 650 sek.  
2: Carl Gerstrøm 628 sek. 3: Poul E. Lyregård (130) 481 sek.

A-viderek.: 1: Henning P. Mikkelsen (116) 767 sek. 2: Erik Nienstædt (116) 744 sek. 3: Ole Christiansen (523) 697 sek.

C: 1: Erik Nienstædt 718 sek. 2: Poul Højholdt (523) 679 sek. 3: Poul H. Rasmussen (105) 627 sek.

D 1: 1: Niels Chr. Christensen (116) 582 sek. 2: Poul Højholdt 450 sek. 3: Christian Schwartzbach (225) 270 sek.

G-beg.: 1: Mogens Jansen (506) 938 points. 2: Bjarne C. Jørgensen (502) 712 points. 3: Knud Møller 502) 663 points.

G-viderek.: 1: Kaj Hansen (623) 1044 points 2: Niels Linnet (618) 1027 points. 3: Egon B. Madsen (506) 1004 points.

F 1: Ib Hansen (403) 119,2 km/time.

Luftkamp: 1: Knud Møller, 2: Kaj Hansen.

Marathon: 1: Preben T. Pedersen (523) 1263 sek. 2: John Schjød (505). 1257 sek. 3: Erik Sterling (130) 1159 sek.

Skalamodeller: Niels Chr. Christensen.

Radiostyring: Peter Christiansen (104).

Chuck-gliding: Chr. Schwartzbach, gennemsnit: 17,4 sek.

Byggekonkurrencen: 1: Poul Højholdt. 2: Chr. Schwartzbach. 3: Poul Højholdt.

Pointkonkurrencen individuelt: Carl Gerstrøm.

Pointkonkurrencen hold: Djursland (523).



## BØGER

### Bøger

R. C. Stafford-Allen: *Glider Maintenance Manual*. British Gliding Association. 46 sider, ill., 5 sh.

I svæveflyverådet har man fornylig diskuteret behovet for noget mere systematisk at undervise nye medlemmer i behandling og vedligeholdelse af materiellet, nu man ikke ofte bygger og udfører større reparationer selv. I Stafford-Allens lille bog har vi i virkeligheden et glimrende grundlag for at arrangere et lille materielkursus i klubberne, for kun på få områder kræver den tilpasning til vore lokale forhold. En god ide til vintersæsonen, men forbered den snart!

### Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

Oluf Svendsen A/S

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

### KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE

Korrespondance-undervisning  
B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64 K. Rasmussen, Tlf. BV 610  
Grønnevej 261<sup>9</sup>, Virum Hyttelunden 4, Brøndby Str.

### Luftfartforsikringer

af enhver Art  
overlages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringselskab, 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

**Meget fin KZ VII  
til salg**

K. A. Rasmussen

Aalborg Lufthavn

Nørre Sundby

**KZ III til salg**

eventuelt med ekstra motor

Billet mrk. 81 . modt. FLYV



Kursen er regnet ud

„den bliver  
**OMNIPOL, Praha**“

hvor den danske krone har den rigtige købekraft. Meta Sokol, med motor M. 332. 140 hk m/compressor, elek. stilbar metal propeller, optrækkeligt understel, helmetal konstruktion, rejsefart 220 km/t for fire personer. Et teknisk raffinement til kr. 69.000,00.

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



## MORANE-SAULNIER EPERVIER



Konstrueret af Aeroplanes Morane-Saulnier, Frankrig. Første flyvning maj 1958.

MS-1500 Epervier er en ret enkelt to-sædet militær type til en række forskellige opgaver til observation, støtte af jordtropper, forbindelsestjeneste etc.

Den var i prototypen udstyret med en 400 hk Turboméca Marcadieu turbinemotor, men har i produktion den 750 hk Bastanmotor.

Det er en lavvinget helmetalkonstruktion

med robust halehjulunderstel, der tillader start og landing på marker o.lign. Takket være slots langs hele forkanten samt flaps har den gode langsomtflyvningssegenskaber.

Den kan bevæbnes med maskingeværer, bomber, lette missiler etc. Besæningen er beskyttet ved pansring og har et udmærket udsyn.

**Data:** Spændvidde 13,56 m, længde 10,58 m, højde 3,33 m, planareal 24 m<sup>2</sup>. Tomvægt 1600 kg, fuldvægt 2750 kg.

**Præstationer:** Største rejsehastighed 320 km/t i 1500 m, landingsfart 90 km/. Stigevevne ved jorden 8,5 m/sek. Startlængde 130 m. Rækkevidde 1300 km.



Tegning og foto: Morane-Saulnier MS 1500.

## TYPENYTT

IL-14-produktionen i Østtyskland slutter i næste måned. Der er bygget ca. 80. Herefter koncentrerer man sig om jetlineren Baade 152.

**Max Holste MH 250 Super Broussard** foretog sin første flyvning den 21. maj. Den har 600 hk stempelmotorer, men skal også (i næste prototype) udrustes med Turboméca Bastan turbinemotorer.

**Rhein-Flugzeugbau RF-1** er udstyret med to 240 hk Lycoming motorer, som driver en 4-bladet skubbende propel i en ringformet kanal. RF-1 er en STOL-type.

**Republic F-105E**, den to-sædede jagerbomber, har fået sine ordrer annulleret, men til gengæld er der bestilt flere F-105D.

**Convair F-106 Delta Dart** påregnes nu at komme i tjeneste i indeværende sommer.

**Douglas DC-8** er ialt bestilt i 144 eksemplarer nu. Bl.a. har KLM øget sin ordre fra 8 til 12.

**Beech RL-D Seminole** er en speciel version af den tomotorerede L-23D, udstyret med omfattende radar i næsen og i en torpedolignende beholder under kroppen. L-23F er endnu en version af samme tema, udstyret med en større krop og andre ændringer.

**Lockheed GC-130A** er en Hercules-version med fire Ryan Firebee droner, som starter fra den. RC-130A er en kortlægningsversion.

**Milan GS-6** er en tysk privatflyvemaskine til fire personer. Den er højvinget, har næsehjulunderstel, og prototypen er forsynet med en 105 hk Walter Minor motor, men det er dog meningen at sætte en 150—180 hk i produktionsudgaven.

**Boeing 707** har alene med Pan American befordret over 100.000 passagerer over Atlanten på mindre end 8 mdr. Belægningsprocenten har været så høj som 97, men ventes at falde til mere normale og for publikum mere praktiske tal, når PAA sætter Boeing Intercontinental på ruten i nær fremtid.

**Dassault Mirage IV** udførte sin første flyvning den 17. juni. Med to Atar 9 motorer har den en topfart på Mach 2.

**Morane Saulnier 760 Paris** er prøvet i Argentina som jettræner. To begyndere gik solo efter hver 13½ times instruktion på typen.

**Pilatus Porter** er navnet på den højvingede P 6, der kan udrustes med 260 eller 340 hk Lycoming motor. Nyttelasten er 415 kg, fuldvægt 1800, rækkevidde over 800 km, rejsefart 200 km/t, landingsfart 70 km/t.

**D-20 Pajtas** er en ny ungarsk lavvinget skoletype med 110 mk Walter Minor. Den findes også ensædet til kunsthjvning. Spv. 10,6 m, længde 7,95 m, fuldvægt 520 kg, topfart 200 km/t, landingsfart 80 km/t.

**De Havilland 121** ændres under konstruktionen stærkt, så den kun bliver til 80 passagerer og måske kun får 2 motorer i stedet for 3.

## ILYUSHIN MOSKVA



Il-18 Moskva er en lavvinget trafikflyvemaskine med fire 4000 hk Kuznetsov NK-4 turbinemotorer. Den fløj første gang i 1957, er i produktion og ca. 40 er i brug på Aero-Flot's ruter.

Il-18 er af normal helmetalkonstruktion med optrækkeligt næsehjulunderstel. Foruden med NK-4 motorerne er den også anvendt med Ivchenko AI-20 motorer af samme styrke. Motorerne går kun 500 timer mellem hovedeftersynene.

Kabinen indrettes til mellem 75 og 100 personer, og selve kabinestilen svarer i mod-sætning til tidligere russiske trafikmaskiner ret nøje til vestlig standard. Den er naturligvis indrettet som trykkabine.

Il-18 er en mellemdistancetype og bruges bl.a. på Moskva-Leningrad-ruten og ruten Moskva-Vladivostok.

Der er enkeltslottede flaps, ingen luftbremser, og rorene bevæges ved ren håndkraft. Understel, flaps etc. drives hydraulisk, og der er elektrisk afslutningsanlæg.

Il-18 bruges også som militær transportfly og har NATO-kodebetegnelsen Coot.

**Data:** Spændvidde 37,5 m, længde 35,8 m, højde 10,2 m, planareal 137 m<sup>2</sup>. Tomvægt 28 tons, største nyttelast 14 t, største brændstoftank 19,4 t, fuldvægt 58,4 t, fuldvægt 58,4 t.

**Præstationer:** Største rejsehastighed 650 km/t, startdistance til 15 m: 750—900 m, landingsdistance fra 15 m: 5—600 m. Rækkevidde i stille luft m. reserver og max. brændstof: 5.000 km, med største nyttelast: 3.000 km.



Tegning og foto: Ilyushin Il-18 Moskva.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## Nye medlemmer

Oversergent Niels Holst Povelsen  
Sergent Mogens Michelsen  
Flyvemath G. Fadholm Rasmussen  
Radartekniker Jens Petersen  
Luftfotograf Børge Kristensen  
Maskinarb. Egon Bundgaard Petersen  
Flyvemath Bjarne Dons Hansen  
Overfenrik Oluf Harries Andersen  
Oversergent A. Christensen  
MG Dieter Petersen  
MH Poul-Erik Ansbjerg  
Flyverløjtnant Erik Seitzberg  
Direktør Knud O. Larsen  
Civilingeniør B. H. Nordvad  
Ingeniør Poul Rosager  
Grosserer Kjeld Buhmann  
Flyvermath L. Brandt Nielsen  
Flyvermath J. Mortensen.

## Nye bøger

Kåre Fasting: Fra Kontraskjæret til Tokio.  
Peter Lewis: Squadron Histories.  
Karl Gilzin: Sputniks and After. Geschäfts- und Privatflugzeuge.

## Motorflyvernes flyvedagskonkurrencer

som plejer at blive afholdt i slutningen af august, har i år været afholdt en måned tidligere af hensyn til den efterfølgende træning til Nordisk Motorflyvekonkurrence i begyndelsen af september. Flyvedagskonkurrencerne fandt sted i Esbjerg Lufthavn lørdag den 25. og søndag den 26. juli med Vestjysk Flyveklub som arrangør. Resultaterne vil blive meddelt i FLYV's september-nummer.

## Nordisk Motorflyvekonkurrence

finder i år sted i Finland (Utti i det sydøstlige Finland), hvor den finske aeroklub står som arrangør. Der er tilmeldt et hold på tre luftfartøjer fra hvert af de fire nordiske lande, som skiftes til at være vært for konkurrencen.

## Nyt fra svæveflyveklubberne

Odense har på en ekstr. generalforsamling valgt Binderkrantz til formand, mens Keld Nielsen er sekretær. Zacho blev udnævnt til æresmedlem.

## FLYVELOTTERIET 1959

Ja, så sluttede flyvelotteriet for i år. Det gik — men det gik unægteligt ikke så godt, som vi havde ventet. Der blev ganske vist solgt flere lodsedler end forrige år, hvor lotteriet var på 150.000 lodsedler, som alle blev solgt, men der blev alligevel ikke solgt tilstrækkelig mange.

I anledning af KDA's 50-års jubilæumsår havde vi søgt justitsministeriet om at få til-ladelse til at sælge 250.000 lodsedler, og denne ansøgning blev også imødekommet på den betingelse, at vi ikke måtte søge om noget flyvelotteri til næste år. Når vi gerne ville havde de 250.000 lodsedler i år, så skyldtes bl.a. følgende: Vi ville opfordre vore medlemmer til at gøre en ekstra indsats i år, således at de til gengæld kunne holde fri hele næste år. Dernæst var vi bange for, at der i olympiadeåret i 1960 ville komme en meget hård konkurrence fra et olympiade-lotteri, og endelig håbede vi på lidt goodwill i anledning af vort 50-års jubilæum.

Men det gik altså ikke helt efter forventning. Og grunden — eller grundene? Tja — bagefter er alle så kloge, men så er det for sent. Lad os derfor hellere lade være med at klynke og i stedet for sige: — Bedre held næste gang.

Villien var god nok — på nogle meget få undtagelser nær. Men det kneb lidt med humøret. Mange sælgere beklagede sig over manglende købelyst. Ikke desto mindre var der flere af vore medlemmer, som på en eksemplarisk måde viste, at der kunne sælges lodsedler. Hvad siger De om V. Jakslund fra Nykøbing Sj. Flyveklub, der nåede op på at sælge 7.175 lodsedler, eller H. P. Duus fra Flyveklubben Als, som solgte 6.130 lodsedler. Eller Erik Holten fra Birkerød, som efter fyraften, ene mand, spadserede gade op og gade ned og solgte mellem 200 og 300 pr. aften, eller Johannes Thinesen, der i luft-havnen i Kastrup har solgt over 1100 lod-sedler, eller fru Møller i luftmeldedistrikt København, der har solgt 700 lodsedler, eller Signe, der kan notere sig for 500 — og der kunne nævnes flere endnu og deriblandt le Dous og W. W. Nielsen fra Sportsflyveklubben. Sæt der havde været bare een mage til i hver by, bare en eneste. Sikken en masse lodsedler vi kunne have fået solgt. Så havde de 250.000 slet ikke slået til.

Men hvad hjælper det at filosofere. Kun-ne det endda bare puste mod og energi i nogle flere, så havde vi da fået noget ud af det.

Tilbage til realiteterne. Det samlede salg blev på 166.970 lodsedler, og det fordeler sig således:

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| Motorflyveklubber .....   | 16.741  |
| Svæveflyveklubber .....   | 81.512  |
| Modelflyveklubber .....   | 17.116  |
| Ialt....                  | 115.369 |
| Solgt på anden måde ..... | 51.508  |
| Samlet salg .....         | 166.877 |

De 12 bedste af klubberne havde følgende salg:

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| Sportsflyveklubben .....       | 13.073 |
| Birkerød Flyveklub .....       | 11.100 |
| Flyveklubben Als .....         | 10.845 |
| Nykøbing Sj. Flyveklubs .....  | 8.175  |
| Aviator .....                  | 6.543  |
| Silkeborg Flyveklub .....      | 5.424  |
| Kolding Flyveklub .....        | 5.000  |
| Vejle Svæveflyveklub .....     | 4.086  |
| Odense Flyveklub .....         | 4.018  |
| Københavns Svæveflyveklub .... | 3.618  |
| Aarhus Svæveflyveklub .....    | 3.000  |
| Ringsted Svæveflyveklub .....  | 2.930  |

Over et hundrede tusinde lodsedler er så-le-des blevet solgt ved klubmedlemmernes hjælp. Vi ved, at det har kostet arbejde, og derfor beder vi alle, der har gjort en ind-sats for flyvelotteriet om at modtage en hjertelig tak. Ikke mindst gælder dette vore medlemmer på flyvestationerne, som har gjort et meget stort og påskønnelsesværdigt salgsarbejde.

## Hvem vandt?

Det gjorde følgende numre: En bil eller »Ønsk hvad De vil for 19.000 kr.« 172.030, en Goggomobil eller »Ønsk hvad De vil for for 13.000 kr.« 064.636, 4 Ruhe fjernsynsap-parater 207.057, 119.597, 144.819, 002.386 SAS-Flyverejer til: Paris 077.853, London 001.913, Oslo 074.656, Stockholm 244.238, Alborg 089.510, 157.868, 046.539, Århus 110.297, 218.878, 215.930, 076.138, 019.562, Rønne 054.030, 238.123, 121.422, 046.932.

## DM i linestyre

Vi erindrer om, at danmarksmesterskabet for linestyrede modeller afholdes søndag den 23. august, og at tilmelding skal være KDA i hænde senest 10. des., ledsaget af tilmel-ding af tidtagere og dommere eller kr. 250 pr. deltager.

## KALENDER

7—13/9 Farnborough-udst. og opv. (Engl.)

### Motorflyvning

August Tour de Suisse internat. (Schw.).  
8-9/8 Rally i Colmar (Fr.)  
15—17/8 Rally for amatørfly (Odense)  
15-19/8 Int. rally (Porto, Portugal)  
23—29/8 Tour de Suisse (Géneve)  
5-6/9 Nord. motorflyvekonk. (Utti, Finl.)  
11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)  
26-27/9 Rally i Genes (It.)

### Svæveflyvning

19/7-2/8 Svæveflyveskole (Vandel)  
Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

22-23/8 VM i A2 (Belgien)  
23. 8. DM, linestyrede modeller.  
6. 9. Nordisk landskamp (Haslev).  
20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.  
26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).  
4.10. Høstkonkurrence, linestyrede.  
11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)  
31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

# 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.

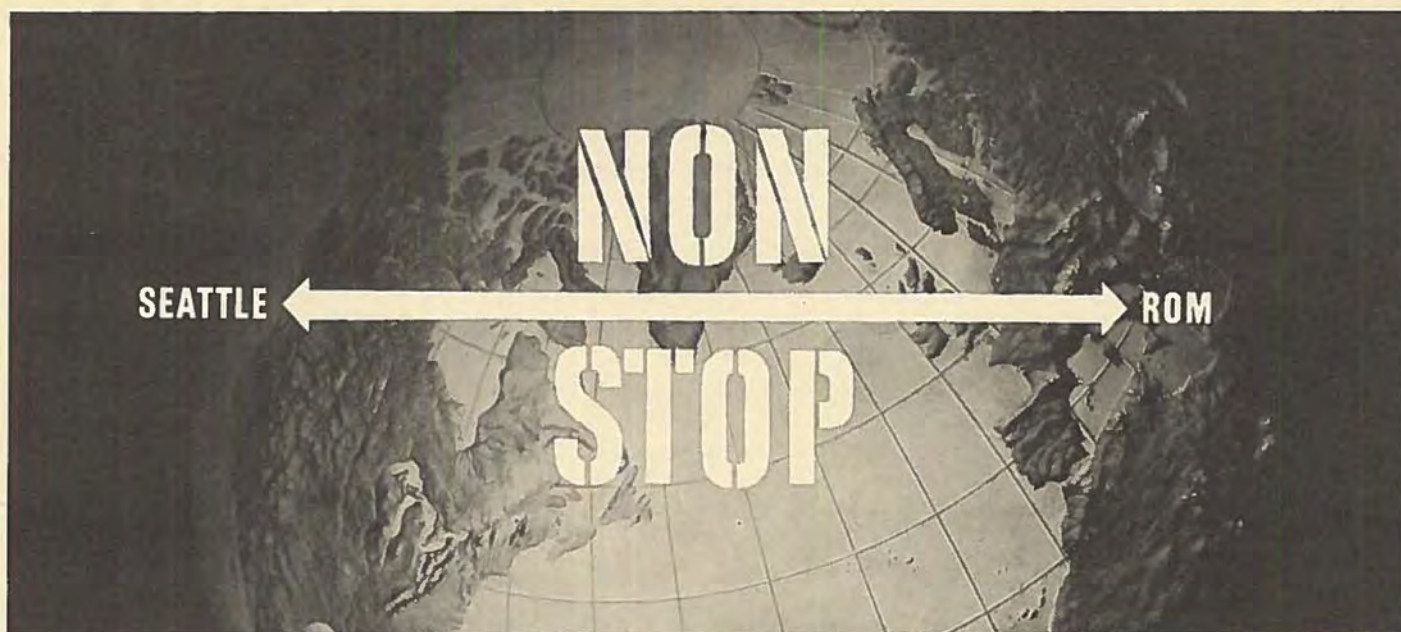
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i fore-gående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

## EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.  
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





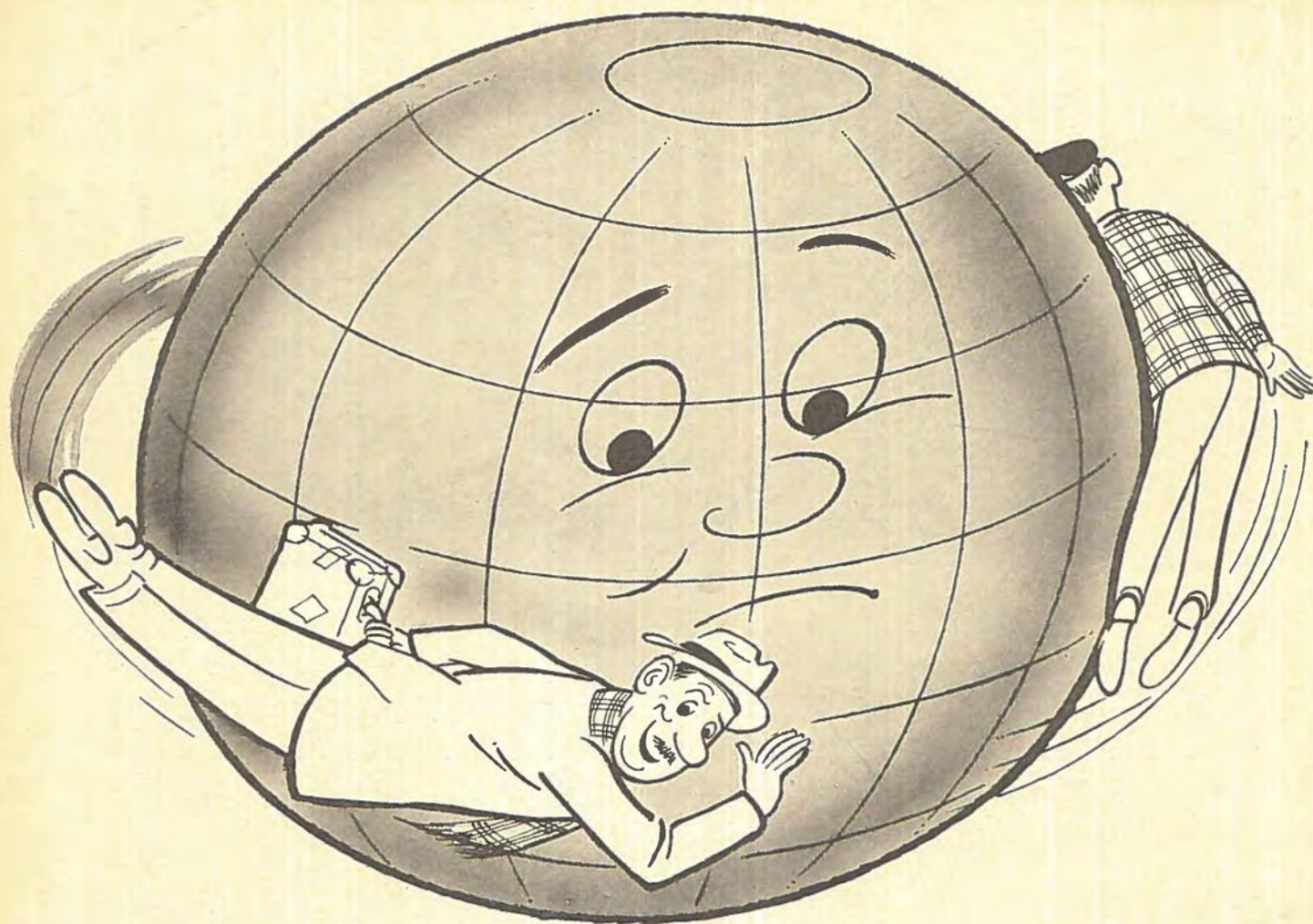
På en rekordflyvning fra Seattle til Rom — 9375 km non-stop — demonstrerede Boeing 707 Intercontinental sin førerstilling som verdens nyeste, længstrækkende jetliner. På sin tilbagetur forlod 707 Intercontinental London kl. 15.18 London tid og ankom til Seattle kl. 15.56 Seattle tid samme eftermiddag. Denne fremragende nye Boeing 707 Intercontinental sættes i regelmæssig drift senere på året og vil give luftfartsselskaberne en hidtil ukendt aktionsradius, fart og komfort.



Følgende luftfartsselskaber har bestilt jellinere af typen 707 og 720 til kortere distancer. (En stjerne betyder køber af Intercontinental):  
 \*AIR FRANCE • \*AIR INDIA • AMERICAN • \*B. O. A. C. • BRANIFF • CONTINENTAL • CUBANA • IRISH • \*LUFTHANSA  
 \*PAN AMERICAN • QANTAS • \*SABENA • \*SOUTH AFRICAN • TWA • UNITED • \*VARIG • også MATS

**BOEING 707** *Intercontinental*





## Rundt om Ækvator 1.500.000 gange

Hvis De var verdens eneste flyve-passager — og De skulle flyve lige så meget, som alverdens luftfartselskaber tilsammen gjorde sidste år — kunne De godt sige Deres job og lejlighed op med det samme. De ville nemlig ikke komme hjem igen, før De havde fløjet rundt om Ækvator 1 ½ millioner gange... eller sagt i tørre tal 60.000.000.000 km! Der er ingen større fare for, at tankeeksperimentet skulle blive til virkelighed nogensinde. Flere og flere mennesker flyver. Og overalt hvor der flyves, bruges der Esso produkter, fordi Esso stadig er på højde med alle bestræbelserne for at gøre flyvning af i dag til verdens sikreste og hurtigste rejseform.....



AVIATION PRODUCTS



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Ikke noget havari — Bernhard Nech viser blot, at hvis man skulle være uheldig og skændes Topsy Hopper på jorden, så går propellen stadig fri — Læs om selvhbyggerrallyes på midtersiderne.

PRIS 1 KRONE

9

## INDHOLD:

Med FLYV i Piper Comanche, Vertol 107 og Schleicher K-8 \*  
Udvekslingen 1959 \* Hjemmebyggerstævnet i Odense \* VM med  
wakefieldmodeller.



# Jet Provost

*Standardtræneren  
for begyndere og  
viderekomne i Royal  
Air Force udstyret  
med Bristol  
Siddeley Viper.*



**HUNTING AIRCRAFT LIMITED**

*Et Hunting Group selskab.  
LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND samt 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA*

Repræsenteret i Danmark af Northern Trading Company, H. C. Andersens Boulevard 20, København V., Mlnerva 5171



# LAVERE DRIFTSUDGIFTER

## 1300 DRIFTSTIMER MELLEM HOVEDEFTERSYN FOR ROLLS-ROYCE AVON TURBO JET

Den 3. juli 1959 har British Air Registration Board godkendt en forlængelse af hovedeftersynsperioden for Avon motorer RA. 29 til 1300 timer. Avon motoren blev indsat i civil lufttrafik på den nordatlantiske rute af British Overseas Airways Corporation den 4. oktober 1958 med en hovedeftersynsperiode på 1000 timer.

Godkendelse er også givet for forsøgsmæssig forlængelse af hovedeftersynsperioden til 1600 timer.

I perioden mellem hovedeftersyn udskiftes der ikke motorkomponenter bortset fra brændstoffilteret, og ingen indvendig inspektion af motorerne er nødvendig.



**ROLLS-ROYCE**  
**AVON TURBO JETS**

**4 MAND-MINUTTER  
PR. FLYVETIME  
KLARER AL VEDLIGEHO-  
DELSE PÅ AVON MOTORER**

Dette tal inkluderer installation af motoren og udtagelse af motoren fra luftfartøjet.

**ET UFORUDSET  
HOVEDEFTERSYN I  
LØBET AF 49.000  
DRIFTSTIMER**

I de første 9 måneder af B.O.A.C.'s flyvning med Comet luftfartøjer blev kun 4 motorer udskiftet i løbet af 49.000 driftstimer af årsager, som Rolls-Royce Ltd. var ansvarlige for. Kun een af disse motorer måtte gennemgå hovedeftersyn, idet de andre tre blev justeret og genindsat i driften.



Avon motorer er i brug eller bestilt af følgende luftfartsselskaber:

Aerolineas Argentinas, British European Airways, British Overseas Airways Corporation and East African Airways i de Havilland Comet luftfartøjer; og Air Algerie, Air France, Finnair, Royal Air Maroc, Scandinavian Airlines System, Swissair og VARTIG i Sud Aviation Caravelle luftfartøjer.

**ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND**

**AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION**

*Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1, København K*





# VERDENS MEST MODERNE JETFLY

KOMMER DENNE VEJ - **DC-8** FREMSTILLET AF DOUGLAS

Når den gigantiske, men yndefulde silhouet af DC-8 stryger hen over Dem, ser De ikke, at der alene til sikkerhedsprøver er brugt 31½ mill. arbejdstimer. Men når De flyver i dette luksuriøse jettfly, er det med bevidstheden om, at denne konstruktion har været igennem metaltræthedsprøver svarende til 100 års passagertransport... at de store vinduer er monteret tredobbelt med en deraf følgende forøgelse af styrke på næsten 1000 %... at dens

interiør og flyvedygtighed fra første øjeblik kun har taget sigte på at skabe vor tids mest luksuriøse passagertransport. Intet er sparet, hverken af penge, tid eller menneskelig snilde for at gøre DC-8 til »Jetalderens Dronning«. Kun det udtømmelige fond af erfaringer fra bygningen af de mange berømte »DC-maskiner har muliggjort denne konstruktion – kun DOUGLAS kunne bygge den. DC-8 bliver også Deres favorit, når det gælder flyvning.

## DE FLESTE LUFTFARTSSELSKABER HAR FORETRUKKET DC-8 FREMFOR NOGET ANDET JETFLY

SAS-SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM - ALITALIA-LINEE AEREE ITALIANA - DELTA AIR LINES - EASTERN AIR LINES  
JAPAN AIR LINES - KLM ROYAL DUTCH AIR LINES - NATIONAL AIRLINES - NORTHWEST ORIENT AIRLINES  
OLYMPIC AIRWAYS - PANAGRA - PANAIR DO BRASIL - PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS - SWISSAIR - TRANS-CANADA AIR LINES  
TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX - UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT - UNITED AIR LINES



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
*Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning*

Nr. 9

September 1959

32. årgang

## Fotoflyvning

**E**N sorgelig ulykke, hvor en ung privatflyver under for lav flyvning havarerede og derved dræbte to mennesker, gav anledning til en kronik i et af vore førende dagblade, hvori en forfatter fremsatte et ganske ubehersket angreb på »luftens terrorister«, hvormed han mener fotoflyvere. Sammenhængen var den noget forbausende, at privatflyveren af erhverv er fotograf og at det til turen benyttede fly også anvendes til fotoflyvning!

I sommerheden førte det nu til en helt forbloffende kampagne med store artikler, ledere, misvisende fotomontage, læserbreve, sagsanlæg – og til slut til et befriende brev fra en ironisk læser, der klagede over støjen fra det tordenvejr, der gjorde ende på det varme vejr!

I betragtning af, at vort førende luftfotofirma kan påvise ikke at have haft en eneste ulykke under fotografering gennem 22 år, var denne kampagne mod et erhverv, hvis arbejdsmetoder størsteparten af kunderne tydeligvis intet har at indvende imod, yderst beklagelig.

Angrebene blev også ført mod de »uerfarne embedsmænd« i luftfartsdirektoratet, der fastsætter bestemmelserne for fotoflyvning, herunder en dispensation, der på visse betingelser tillader flyvning ned til 50 m højde ved fotografering. Vi håber imidlertid, at direktoratet – der for har syntes at være meget følsomt for presseomtale – bevarer hovedet koldt og undlader at gribe til restriktioner, der vil hemme fotoflyvning, blot fordi der fremsættes så usaglige angreb.

I kølvandet fulgte angreb på fly med reklamesløb, på Skovlunde som »legeplads for motorgale mennesker« o.s.v.

At larmen fra militære og civile jetfly i nærheden af flyvepladser er et generende problem, er en klar sag. Men at vore småfly skulle terrorisere befolkningen, er en grov overdrivelse.

Med **FLYV** i

## Piper Comanche

*Ny amerikansk forretningsfly demonstreret i Danmark*



Piper Comanche ved demonstrationen i Kastrup.

**F**ØR krigen var Piper Aircraft en af de bedst repræsenterede amerikanske flyfabrikker i Danmark, idet man, som flere af læserne kan huske, havde anlagt en samlebrik på den daværende flyveplads ved Lundtofte. Ikke så få danske privatflyvere lærte flyvningsens ædle kunst på den næsten legendariske Piper Cub.

Selvom man faktisk i en årrække kørte på renomméet – Piper Cub er nok endnu den dag i dag det mest udbredte og anvendte enmotorede privatfly, en »luftens folkevogn« benævnes den ofte – så har Cub'en nu fået sine efterkommere: PA 18 Super Cub, med 150 hk motor, flaps og hjulbremses som de vigtigste forbedringer fra den klassiske Cub, PA-18-A landbrugsudgaven af PA-18, og Tri-pacer, der er en 4-sædet Cub med næsehjulsunderstel. Når disse linier når ud til læserne, vil alle ovennævnte Cub-efterslægtninger være indlemmet i

den desværre så beskedne danske flåde af privatejede fly: Greve Løerke-Lerchenborgs nye flyveselskab Danfly fik i august leveret en Tri-pacer (luftfragtet New York-London) og en PA-18 med samme skib som NIKE-raketter, »Mormacyork«, mens Malmosfly i Odense tidligere fik leveret en PA-18-A. Og automobilforhandler Østergård-Vejvad i Esbjerg har også bestilt en Tri-pacer.

Piper Aircraft, der takket være sin fornuftige politik klarede sig fint gennem kriseårene 1948-50, hvor flere amerikanske fabrikker for fremstilling af privatfly måtte bukke under, har imidlertid fundet tiden udviklet til at fremstille mere komfortable helmetals fly til forretningsbrug: Den 2-mot. Apache til 4-5 personer og den 1-mot. Comanche til 4 personer, begge lavvingede, med optrækkeligt næsehjulsunderstel.

Fortættets næste side.



Apache er vi allerede blevet ganske for-  
trolig med, idet Pipers danske repræsentant,  
ICI Aviation, i foråret fik en Apache hjem.  
Den har allerede fløjet over 250 timer, dels  
forretningsflyvning for ICIs direktion og  
dels avisflyvninger og taxaflývninger, bl. a.  
til Læse i ferietiden. Fru godsejer *Ejnar  
Hansen*, Stensgård ved Fåborg, har forny-  
lig udstiftet sin Aero 45 med en Apache,  
der ligger i mere eller mindre fast rutefart  
mellem Beldringe og Bultofta, idet fru gods-  
ejer Hansen viderefører Førlagshuset i  
Malmö efter sin mands død.

Comanche, der er i klasse med North  
American, senere Ryan, Navion og Beech-  
craft Bonanza, har først rigtigt vist sig på  
den europæiske arena i år. Piper Comanche,  
der fløj første gang 23/5 1956, afviger me-  
get fra den klassiske Piper-tradition med  
det højvingede planarrangement og lærreds-  
beklædt krop. Comanche har et yderst for-  
delagtigt udsende, karakteriseret ved dets  
lave trehulede understel og dets pilformede  
finne, der giver Comanche et »jetjager-  
agtigt« udsende, noget Pipers salgsorganisa-  
tion lægger stor vægt på. Iøvrigt er dens  
udstyr så fornemt, at den næsten kan be-  
tegnes som et luftens »dollargrin«.

Comanche leveres i 4 udgaver: Standard,  
Custom, Super Custom og Auto-Flite, pri-  
serne er 18.995, 20.575, 21.995 og 22.745  
US-dollars. Altså omregnet efter dagkursen  
131.000 til 157.400 kr. Det er efter dansk  
målestok ret mange penge for et 1-mot. fly,  
der nok er udstyret til IFR-flyvning og  
godkendes til det i flere lande, men ikke i  
Danmark. Da Navion og Bonanza kom frem  
i ca. 1946, kostede de ca. 6000 dollars, hvil-  
ket dog var tabsgivende for fabrikkerne.  
Til ovennævnte priser kommer der så trans-  
port- og andre leveringsomkostninger. Man  
kan derfor forstå, at Comanche ikke lige-  
frem er det typiske klubfly. Til gengæld  
appellerer den til forretningsmanden, der  
selv ønsker at flyve, og som kan lade Kamp-  
mann betale i form af fradragsberettigede  
udgifter på selvangivelsen.

Efter at være vist på udstillingen i Paris  
i juni har Comanche været på demonstra-  
tionsturné i Europa og nåede den 8. juli til  
Kastrup, hvor ICI Aviation havde inviteret  
nogle få interesserede på en demonstration.  
Efter at Pipers exportsalgsschef, Mr. *Saw-  
chuk*, havde omskølet ICIs pilot, *Venning-  
bo*, havde FLYVs repræsentant lejlighed  
til i højre forsæde at følge med på en de-  
monstration med greve Lerche-Lerchenborg  
og ing. Kragels i bagsæderne.

Comanche er yderst velformet, såvel aero-  
dynamisk som rent liniemæssigt. Den fine,  
glatte overflade med de forsænkede nitter  
er medvirkende til de gode flyveegenskaber,  
som Comanche har. Plantipperne er af pla-  
stic og skulle være meget modstandsdygtige  
over for stød o. l. Det lave understel gør det  
let at stige ind i kabinen med den lavtan-  
bragte planrod som trinbræt. Kabinedøren,  
der er hængslet fortil, er meget bred. Der  
er godt med albuerum – der er 14 cm luft  
mellem forsæderne – og rigelige guldplads.  
Sæderne er indstillelige i flyveretningen. I  
bagerste position kunne jeg næppe nå side-  
rørspedalerne, så selv meget langbenede kan  
strække benene godt. Bagsædet er 1,3 m  
bredt, og ryggen kan indstilles i 4 forskellige  
stillinger. Betræk og indtræk er i fine af-  
stemte farver. Der er armlæn, individuel

luftventilation og askebæger til hvert sæde  
og radiohøjtaler i taget.

Den amerikanske demonstrationsmodel var  
rigt instrumenteret, så IFR-flyvning på en  
luftvej er mulig: Bl. a. kunstig horisont og  
gyro, radiokompas, VOR og ILS localizer.  
Den havde to VHF med hver 90 krystaller.  
Standardudstyr for Super Custom er Narco  
Omniator Mk. II med 27 kanaler og Lear  
ADF 12-E.

Den 6-cyl. 250 Lycoming 0-540-AIA blev  
naturligvis startet med selvstarter. Man hørte  
ikke meget til den bløde motorgang i  
den usædvanligt godt lydisolerede kabine.  
Trods det fine VHF-anlæg var det svært at  
kontakte tårnet foran hangar C, så det er et  
spørgsmål, om der ikke er en død zone for  
tårnets modtager. Siderørspedalerne påvirker  
det styrbare næsehjul, så Comanche er  
legende let at køre på jorden. Desværre ville  
Mr. Sawchuk ikke overlade selve starten til  
mig, men kun lade mig følge med. Starten  
tog ikke længere end de af fabrikken op-  
givne 230 m. Understellet trækkes op hy-  
draulisk på 6 sekunder; der er mulighed for  
mekanisk betjening i en nødsituation. Ved  
ca. 95-100 miles hastighed steg vi med  
1000 fod/min. Udsynet til alle sider er frem-  
ragende, det samme gælder rorharmonien.  
Den ret let at flyve rent, selv i krappe drej.  
Der er ingen tendens til at tabe en vinge-  
spids i stallet, der med klapper ude sker ved  
godt 100 km/t, markeret af advarselssignal.  
Ved 75 % motoreffekt er hastigheden 290  
km/t.

Da AutoFlite ved mest økonomisk rejse-  
fart har en flyvetid på 7½ time (rækkevid-  
den 1750 km med 227 l benzin), er dens  
automatiske styremekanisme, AutoFlite, der  
i virkeligheden er en forenklet automatisk  
pilot, en stor bekvemmelighed. Anlægget,  
der ved anvendelse af transistorer kun vejer  
ca. 2 kg, får impulser fra gyroen og den  
kunstige horisont, så en nøjagtig kurs holdes,  
selv i bøet vejr. Man lægger flyet ind på  
den ønskede kurs, og når kursen er støt og  
variometret er på 0, slås AutoFlite til, efter  
at gyroen er sat på 0. Med en knap ved  
gyroen kan man foretage drej til begge  
sider (med kuglen i midten!). Hvis kursen  
på en luftvej skal ændres et vist antal gra-  
der over et radiofy, drejer man blot gyroen  
det ønskede antal grader til den side, man  
skal dreje, så sørger AutoFlite selv for  
drejet til den nye kurs. Det giver tid til at  
koncentrere sig om navigering, radiobetjening  
– samt til at slappe af, så man kommer  
udhvilet frem til bestemmelsesstedet.

Desværre fik jeg heller ikke lejlighed til  
at lande Comanchen, men overlod styre-  
grejerne til Mr. Sawchuk på finalen. Den  
så ud til at være let at lande, afløbet var  
kort, blev opgivet til 200 m.

Som supplerer til ovennævnte skal op-  
lyses, at topfarten er 305 km/t, tophøjden  
6000 m. Brændstofforbruget ved 75 % mo-  
toreffekt er 53 l/t. Spv. 10,98 m, l. 7,59 m  
og højden 2,22 m. Flyvevægten er 1270 kg,  
nyttelasten 545 kg. I bagagerummet bag  
kabinen kan anbringes 90 kg.

Comanche leveres også med en 4-cyl. 180  
hk Lycoming 0-360-AIA luftkølet boxer-  
motor. Med denne motor koster Custom-  
modellen 16.575 dollars, eller godt 114.000  
kr. *Johs. Thinesen.*



## NYT UDE OG HJEMME

### Flyveulykken på Samsø

Onsdag den 15. juli var den 18-årige  
*Børge Christensen* i en KZ III taget fra  
Odense på familievist på Samsø. Umiddel-  
bart efter starten til hjemturen dykkede han  
lavt ned over marken for at vinke til fami-  
lien, men ramte jorden, hvorved vragele fra  
flyet ramte og dræbte hans mor og fætter.  
Selv mavelandede han uden at komme noget  
til, men pådrog sig et chok. Christensen havde  
fået uddannelse som privatflyver, og ar-  
bejdede iøvrigt som fotograf i Sylvest Jen-  
sens afdeling i Odense, men har ikke været  
pilot under fotoflyvning.

### J. E. Nyrop død

Civilingeniør *Johan E. Nyrop* døde natten  
til den 24. juli, 68 år gammel. Det var Ny-  
rup, der for 50 år siden sammen med direk-  
tor *Binar Dessau* udførte de første svæve-  
flyveeksperimentet i Danmark.

### Dansk charterselskab startet

Ifølge meddelelser i dagspressen blev der  
i juli startet et dansk selskab med charter-  
flyvning som hovedopgave. Det er aktiesel-  
skabet Flying Enterprise med hrs. *H. O.  
Christiansen*, den tidligere SAS-fragteschef  
*Hans Linde* og speditør *Chr. Jessen* som be-  
styrelse og eneaktionær. Linde er formand  
og daglig leder af virksomheden.

Selskabet har købt to af BOAC's såkaldte  
Argonautfly, der er af typen Canadair DC-  
4M. Den er baseret på Douglas DC-4-typen,  
med også i familie med DC-6, bl. a. mht  
trykkabinen, og den er udrustet med Rolls-  
Royce Merlin vædskekojede motorer. Flyene  
er en halv snes år gamle. De skal flyves af  
engelske piloter, indtil danske er omskolede  
på typen.

Foruden charterflyvning i samarbejde med  
rejsebureauer, hvortil selskabet har sikret sig  
kontrakter for hele næste år, håber man at  
kunne udføre flyvninger til Grønland.

### Narssarsuaq i brug igen

Da amerikanerne for et par år siden opgav  
Narssarsuaq-flyvepladsen i Sydgrønland og  
overlod den til Danmark, blev den sat ud af  
drift. Nu er det imidlertid meningen at ak-  
tivere den igen til brug ved isrekognoscerin-  
ger til gavn for sejladserne på Grønland, og  
til dette formål er der bevilget et større be-  
løb til istandsættelse.

### London-Paris-kappestriden

„Daily Mail“ havde stor succes på sin  
konkurrence i anledning af 50-årsdagen for  
Blériots kanalflyvning om, hvem der hurtigst  
kunne komme frem mellem Marble Arch i  
London og Triumfbuen i Paris.

Der var mange deltagere, der overgik hin-  
anden i opfindsomhed, og vinderen blev  
squadron leader *Charles Maughan* fra RAF  
med 40 min 44 sek., mens direktør *Eric Ry-  
lands* fra Silver City Airways brugte 41 min  
41 sek. Nr. 3 blev captain *Norman Ryder*  
med 44 min 39 sek.

### Udnævnelse

Redaktør *Povl Westphall* er blevet ud-  
nævnt til Ridder af Dannebrog.



# To nye helikoptere på besøg i København

*Begge udstyret med turbinemotorer*

## Vertol 107

DET karakteristiske ved Vertol's helikoptere er den »knækkede« krop, som har givet den kælenavnet »den flyvende banan«. Sådan så typen Vertol 44 også ud, da den besøgte Danmark i april måned. Dens storebror, der var i Københavns Lufthavn, Kastrup, i slutningen af juli, så derimod anderledes ud. Kroppen var lige. Det var typen Vertol 107. Den synede mindre, og havde også en kortere krop, men den rummede meget mere end sin forgænger. Og ligesom denne var 107 også bygget til start og landing på vandet.

Vertol 107 har to rotor, en i hver ende af kroppen, og de drives af to General Electric T58-6 turbinemotorer. Begge motorer er anbragt i den øverste del af halen, og herfra drives den forreste rotor ved hjælp af en lang kardanaksel. Turbinemotorernes ringe størrelse og vægt har muliggjort denne særdeles praktiske indbygning.

Fra for til agter måler helikopteren 13,58 m, og så at sige hele kroppen er til rådighed for besætning, passagerer, gods m. m. I det rummelige førerrum var der plads til 2 mands besætning, og agten for cockpittet var indrettet en kabine med meget bekvemme stole. Den agterste del af kroppen var indrettet som fragtrum med en stor lem, der kunne åbnes og anvendes som rampe

for et køretøj, såfremt et sådant skulle medføres. Det var praktisk.

Hvis hele kroppen indrettes til personbefordring, er der plads til 25 passagerer, og dette tal kan udvides til 30. Til ambulancebrug kan den medføre 15 bårer og 2 sygepassere, og den militære version har plads til 21 fuldt udrustede soldater. Helikopterens fuldvægt er 7.734 kg, og dens tomvægt 4.024 kg. Den kan medføre en betalende last på 2.615 kg. Den har en rækkevidde på 185 km, og dens opgivne marchfart er 240 km/t. De to rotor har hver tre blade. Diameteren på forreste rotor er 14,73 m og på bageste 13,15 m. Højden til forreste rotor er 4,01 m og til bageste 5,12 m.

FLYV's medarbejder havde lejlighed til at prøve en tur med Vertol 107. Det øredøvende spektakel, som ellers plejer at være en helikopters særpræg, forekom slet ikke. Efter starten kunne passagererne tale sammen lige så ugenert som i en af de store luftlinere. Og rystelser mærkedes så at sige ikke. Når dertil føjes, at stolene var behagelige at sidde i og at der var god »spadsereplads« i kabinen, kom man til at ønske, at luftfartøjer af denne art måtte finde anvendelse i størst mulige udstrækning herhjemme, hvor det kan være besværligt at komme fra ø til ø.



Vertol 107 med rampen i bagkroppen, hvorigennem køretøjer og andet gods kan indlades i helikopteren. Motorerne ligger øverst i bagkroppen.

## Bell 204

Umiddelbart efter at Vertol'en havde besøgt Danmark, kom en anden amerikansk helikopter til Kastrup, og det var den nye Bell 204, en større udgave af typen model 47. Den var indrettet til at kunne medføre ni passagerer foruden føreren, og på en af demonstrationsturene førtes den af den amerikanske ambassadør Val Peterson, der selv er gammel helikopterpilot.

Bell 204 har én tobladet hovedrotor, der drives af en Lycoming T53 turbinemotor, som yder 860 hk. Motoren er anbragt ovenpå den agterste del af kabinen. De vigtigste data for Bell 204 er følgende: Diameter af hovedrotor 13,4 m, største længde 16,15 m, højde 3,36 m. Fuldvægt 2.631 kg, tomvægt 1.719 kg. Største fart 227 km/t, tophøjde 4.400 m, normal rækkevidde 325 km.

## Københavns Lufthavn, Kastrup i juli 1959

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| Ank. passagerer .....            | 52.705  |
| Afg. passagerer .....            | 49.254  |
|                                  | 101.959 |
| Transitpassagerer 2×30.753 ..... | 61.506  |
| Andre passagerer .....           | 14.928  |
| Ialt .....                       | 178.393 |

Tilsvarende tal for juli 1958 var 158.753 (stigning 12,4 %). Antal starter og landinger i juli 1959 var 6.623 og heraf 5.022 i lufttrafik. Tilsvarende tal for juli 1958 var henholdsvis 7.463 og 5.371.

Samlet passagerantal for 1. halvår 1959 var 664.886. Tilsvarende tal for samme periode i 1958 var 624.330. Stigning 6,5 %.

## Flyveulykken ved Oksbøl

Mandag den 10. august omkom den 21-årige flyverlojtnant 2 af reserven, Samuel Andersen fra Kølvrå, da han under skydning mod jordmål på Karlsmærsk hede ved Oksbøl ikke i tide fik rettet sin Republic F-84G Thunderjet op fra dykket.

## Udnævnelser m.v.

Kaptajn E. T. Larsen er fra 1/11 at regne fortsat til forsvarsministeriet.



Den nye Bell 204, hvis rummelige kabine er indrettet til 9 passagerer. Til venstre ses en mindre model 47.



**DUNLOP**

**er skabt med henblik på fremtiden  
- og opfylder derfor fuldt ud dagens krav**

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30 - KØBENHAVN Ø.





KDA's udenlandske gæster i kadetudvekslingen 1959 på besøg i Trelleborg ved Slagelse. — Knælende fra venstre: J. R. Magarzo, Spanien, den danske leder Fl. Lundgård Poulsen, og C. Fabio, Italien. — Stående fra venstre: L. J. Newsome, USA, R. C. Arneta, Spanien, de amerikanske ledere Lt. Col. A. W. Lenzi og Major W. B. King, C. Danilo, Italien, og J. F. Colson, USA, kanadierne R. B. Leslie og J. G. Spence, samt amerikanerne R. C. Walsh, R. A. Sztaba og C. H. McClure.



Aeroklubbens formand, direktør Hjalmar Ibsen, overrækker ved en reception for kadetter og værter KDA's vingte til spanieren Ramon Arneta efter at have talt på engelsk og spansk.



Under rundturen gennem Danmark blev der blandt andet gjort ophold ved Sørb Sø, hvor dette billede er taget



Det danske hold før afrejsen til USA. Fra venstre Carl Johan Nienstedt, Hans Chr. Grigo, Ole Zacho, Gert Rønne, Birger Christensen, Helge Olsen og kaptajnpløjntant A. C. Larsen, der var holdets leder.



De italienske og spanske kadetter fotograferet i Tivoli sammen med den assisterende amerikanske luftattaché, Lt. Col. Mo Manaman.



*Et nyt symbol i luftfartens tjeneste*



*- for kvalitet, pålidelighed og fremsyn*

Air BP i Danmark er en afdeling af BP Olie-Kompagniet A/S



## Herlig juli for svæveflyverne

Nye højderkorder, mange solvbetingelser, masser af konkurrenceresultater og fine forhold for skole og sommerlejr.

AT vi efter et eventyrligt fint forår og godt vejr til DM også skulle få ønskevejr i sidste halvdel af juli, er næsten ikke til at fatte. Men både KDA's svæveflyveskole på Vandel og de mange, der fløj i sommerferien der og andetsteds, nød godt af det og udnyttede det sandelig også fint. Det opdager man, når man efter to ugers tiltrængt ferie ovenpå DM kommer hjem til KDA og finder 175 anmeldelser af resultater i flyvedagskonkurrencerne! Det er uset på så kort tid og så langt, vi var fremme i konkurrencerne.

### KDA-skolen overtegnet

Ud fra de gennem de senere år indhøstede erfaringer havde svæveflyverrådet kun planlagt to ugers centralskole på Vandel i fortsættelse af DM. Tidligere år har vi ofte planlagt længere perioder, men måttet nedskære p. g. a. for ringe deltagelse, og sådan ville det også være gået i år. For på det tidspunkt, hvor man af hensyn til planlægningen og personalet må bestemme sig, var der kun tilmeldt få, men i løbet af juni blev den fyldt op med den snes, der er plads til, og de sidste uger af skolen måtte vi desværre sige nej til omtrent lige så mange, der gerne ville med.

Det er ærgerligt for alle parter – vi tilstræber jo øget udnyttelse af materiellet – og når man nu erfarer, hvor godt deltagerne har haft det, bliver der nok endnu mere tilstrømning næste år. Men meld dig så i god tid!

Skolechefen Børge Christiansen havde planlagt 600 flyvninger – og han nåede 603! Dette forbløffer, når man hører, at han budgetterede flyvetiden til 72 timer, men nåede 148 timer 40 minutter, altså mere end det dobbelte.

Instruktørerne Kai Erik Andersen, Aksel Feddersen og G.-V. Binderkrantz kunne gå frem efter idealrecepten med start- og landingsstræning fra 6 morgen til hen på formiddagen samt om aftenen, og med termikflyvning i dagtimerne.

Begynderne kunne planmæssigt gives lektioner à ½ time hver, og de viderekomne kunne boltre sig for alle pengene. Der blev opnået 3 B, 10 C, to S-prøver, 5 flyslæbprøver og foruden at tre andre fik solvbetingelser, fik tre færdige solvdiplomer.

At ikke alle fik solvhøjde skyldes, at flere glemte at få barograf med. Skybasis var en enkelt dag rekordhøj med 2600 meter, og instruktørerne måtte søge nedvindsområder for at komme hurtigt ned. »Her er 5 m synk, skynd dig at kurve,« lød det i Rhönadler'en.

Tinsfeldt havde nok at gøre som spilfører og materielmand, og flyvevåbnets spil, wirehenter og KZ VII var til stor hjælp for afviklingen af skolen.

### 12 færdige solvdiplomer – og mere til

Solvdiplomer begynder så småt at blive noget normalt. Med hidtil 21 færdige i år har vi slået rekorden fra 1947 og nærmer os de 25 årlige, der bør være norm i fremtiden! Foruden den 16. og et i Sverige den 17. juli blev der herhjemme i ugen 19. til 27. juli gjort 9 færdige. De 12 er:

110: Mogens Simonsen, Vestjysk. 111: Finn Dokkedal Hansen, Havdrup. 112: Jørgen Agesen, Midtjysk. 113: Finn Andersen, Silkeborg. 114: Jalmer Nielsen, Silkeborg.

115: Poul Erik Agård, Vestjysk. 116: Verner Jakslund, Nykøbing Sj. 117: Gustav Borup, Birkerød. 118: Godtfred Schütze, Vejle. 120: Jens Ove Pedersen, Midtjysk. 121: Gunnar Lund Sørensen, Vestjysk.

### Højderkorderne får en omgang

Svæveflyverrådets dyng af endnu ikke færdigbehandlede rekordansøgninger blev foretaget med et par til. Lørdag den 26. juli var V. P. Jensen og Knud Dinesen startet til en 200 km trekant fra Ålborg, hvor de var nede i 150 m. På vej til Skive nåede de op i 3100 m og fortsatte mod Skive, men nåede forinden et skyfrit område. De ventede under den sidste sky en time, men lagde så ruten om til en 100 km trekant via Års, som de var i nærheden af, og Hadsund. Sydvest for Rold Skov kom de i 1050 m ind i en boble, der på mindre end et kvarter førte dem op i 4050 m, men der blev de pludselig opmærksomme på, at de var blevet temmelig kortåndede, hvorfor de med luftbremser ude hurtigt via kraftige nedvindsområder nåede ned i 3000 m og trods manglende skyer nåede fra SØ-kanten af Rold Skov til Hadsund og tilbage igen til termikområdet i 900 m.

Turen tilbage til Ålborg forløb uden komplikationer. De var der 6 t 40 min efter starten og fløj varighed i bragende termik, hvor de trods Rhönadler'ens effektive luftbremser havde 2-3 m/sek. stig. Her nåede de atter 2700 m, inden de landede 1716 efter 7 t 21 min.

Der var ingen lokal højderkord i forvejen for flersædede, men en flyvning, som J. Friis og Ch. Nielsen foretog i juni på 2350 m havde været på tale som første lokale højderkord for flersædede.

Søndag den 27. var det Dyhr Thomsens tur. Det var jo Dyhr, der i foråret var en af initiativtagerne til at indføre det lokale rekordsæt nu, og siden har han med stor energi ved at overgå udlandspræstationer med start i Danmark bevist, at vi godt kunne have ventet lidt!

Han startede 1415 med Jaskoka'en i flyslæb, udkoblede i 400 m og nåede ca. 5900! Altså en højdevinding på 5500, der effektivt overgår Per Meulengracht's på 4575 i Bishop og samtidig bliver vor første absolutte højde, hvortil kræves mindst 5000 m højdevinding. Meulengracht var højere oppe end Dyhr, men opfyldte ikke dette krav. – Og så bliver begge rekorden også lokale.

Af ikke mindre betydning for Dyhr er det, at han nu får sin anden diamant til gulddiplomet ligesom Cowboy. Denne mangler de 5000 m, Dyhr de 500 km – hvem bliver den første med alle tre diamanter?

Om selve flyvningen beretter Dyhr, at opstigningen foregik i tre tempi, først kom han ved Lind op i 1200 m, så ved Ikast til 2900 m, mens tophøjden efter at han ved Gødstrup var nået op i 4500 m blev opnået over Holstebro.

### Flyvedagskonkurrencerne

Midtjysk havde hidtil ikke sendt mange højdevindinger ind. Men samtidig med Dyhr var Michaelsen på guld-jagt, men fik »kun« 2000 m, mens Jens Ove Pedersen under gentagelse af en ifjor utilstrækkeligt doku-

menteret femtimersprøve brugte tiden til at tage guld-højden med 3350 m.

Midtjysk har hermed bragt sig mange pladser op i højdeklassen og har en god chance for at vinde, hvis de ellers husker at sende resultaterne ind. Det gør de nemlig ikke i distance, hvor nogle af de bedste DM-resultater mangler.

Alligevel er resultaterne formidable, og vi er jo ikke færdige endnu.

### Stillingen i flyvedagskonkurrencerne

Midt i august så situationen således ud:

#### Varighed

|                  |                |
|------------------|----------------|
| 1. Skrydstrup    | 65 t 24 m (10) |
| 2. Karup         | 61 t 32 m (10) |
| 3. Birkerød      | 44 t 23 m (10) |
| 4. Midtjysk      | 40 t 40 m (9)  |
| 5. Silkeborg     | 40 t 26 m (10) |
| 6. Værløse       | 38 t 19 m (10) |
| 7. Vejle         | 32 t 27 m (10) |
| 8. FSN Ålborg    | 27 t 35 m (9)  |
| 9. Ringsted      | 27 t 17 m (10) |
| 10. Havdrup      | 18 t 55 m (8)  |
| 11. Kolding      | 18 t 21 m (10) |
| 12. Vestjysk     | 18 t 20 m (9)  |
| 13. Aviator      | 13 t 49 m (3)  |
| 14. Als          | 12 t 45 m (6)  |
| 15. København    | 11 t 22 m (10) |
| 16. Nykøbing Sj. | 9 t 36 m (3)   |
| 17. Holstebro    | 6 t 23 m (3)   |
| 18. Viborg       | 2 t 55 m (1)   |
| 19. Næstved      | 0 t 48 m (1)   |

#### Højdevinding

|                  |               |
|------------------|---------------|
| 1. Skrydstrup    | 21.495 m (10) |
| 2. Karup         | 19.145 m (10) |
| 3. Midtjysk      | 17.620 m (7)  |
| 4. Aviator       | 15.200 m (10) |
| 5. Silkeborg     | 14.995 m (10) |
| 6. FSN Ålborg    | 14.810 m (8)  |
| 7. Værløse       | 14.005 m (10) |
| 8. Vestjysk      | 13.590 m (10) |
| 9. Vejle         | 13.220 m (10) |
| 10. Ringsted     | 12.480 m (10) |
| 11. Birkerød     | 11.845 m (10) |
| 12. Havdrup      | 8.095 m (7)   |
| 13. Nykøbing Sj. | 3.700 m (2)   |
| 14. Kolding      | 3.450 m (3)   |
| 15. Næstved      | 2.515 m (2)   |
| 16. Holstebro    | 1.510 m (1)   |
| 17. Odense       | 1.140 m (1)   |
| 18. Københavns   | 970 m (1)     |

#### Distance

|                  |                      |
|------------------|----------------------|
| 1. Skrydstrup    | 1029 km – 1785 p (5) |
| 2. Karup         | 884 km – 1690 p (5)  |
| 3. Aviator       | 896 km – 1560 p (5)  |
| 4. FSN Ålborg    | 878 km – 1386 p (5)  |
| 5. Midtjysk      | 1068 km – 1185 p (5) |
| 6. Vejle         | 702 km – 1121 p (5)  |
| 7. Værløse       | 715 km – 1083 p (5)  |
| 8. Birkerød      | 579 km – 1028 p (5)  |
| 9. Vestjysk      | 307 km – 394 p (4)   |
| 10. Kolding      | 201 km – 201 p (3)   |
| 11. Horsens      | 181 km – 181 p (1)   |
| 12. Silkeborg    | 120 km – 154 p (2)   |
| 13. Ringsted     | 144 km – 144 p (3)   |
| 14. Nykøbing Sj. | 65 km – 65 p (2)     |
| 15. Odense       | 51 km – 51 p (1)     |

#### Hasstighed

|               |             |
|---------------|-------------|
| 1. Karup      | 426.6 p (5) |
| 2. Aviator    | 374.0 p (5) |
| 3. Skrydstrup | 372.3 p (5) |
| 4. FSN Ålborg | 312.3 p (4) |
| 5. Værløse    | 229.0 p (5) |
| 6. Birkerød   | 216.3 p (4) |
| 7. Vejle      | 122.6 p (2) |

#### Bedste klubber

|               |           |
|---------------|-----------|
| 1. Skrydstrup | 6 points  |
| 2. Karup      | 7 points  |
| 3. Midtjysk   | 20 points |
| 4. Aviator    | 22 points |
| FSN Ålborg    | 22 points |
| 6. Værløse    | 25 points |
| 7. Birkerød   | 28 points |
| 8. Vejle      | 29 points |
| 9. Silkeborg  | 30 points |
| 10. Vestjysk  | 37 points |

Og der er to måneder tilbage! Husk, hvor gode de var ifjor, hvor der blev lavet mange distancer på den årstid.



## Amatørflyvestævnet i Odense

*Dårligt vejr formåede ikke at dæmpe selvbyggernes entusiasme. — Første danske Jodel prøvefløjet. — Demonstrationer af fabriksbyggede ensædede fly.*

MENS vejrguderne ellers har givet os den bedste flyvesommer i mange år, har de åbenbart et skævt øje til flyvestævner. Som det øgede ned om lørdagen i Skovlunde i foråret, regnede det også lørdag eftermiddag den 15. august i Odense lufthavn, først kun i byger, men så gik en svag front i stå ved Storebælt og lod fra aften regnen sile ned i 15 timer, efterfulgt af gråvejr søndag eftermiddag.

Dette dæmpede publikumstilslutningen til det rally for selvbyggede fly, som Odense Flyveklub i samarbejde med Fyens Stiftstidende havde arrangeret, men de virkelig interesserede trodsede regnen og det pløre, der altid bliver i dårligt vejr omkring de private hangarer i Beldringe. Når staten har solgt sin hangar ved lufthavnen, burde den i det mindste sørge for bedre forhold for færdsel til og fra de private, der er skudt op.

Allerede tidligere havde man i Odense Flyveklub talt om et sådant rally, og her i KDA's jubilæumsår fandt aeroklubben, under hvis protektion det blev udført, tiden moden til at lade det prøve. Når det sker i Odense, er det fordi byen er blevet centrum for selvbyggere. Af de 13 fly, der er under bygning her i landet, opstår de 5 på Fyn. Odense Flyveklub vil nu tydelig kunne manifestere, at den både er svæve- og motorflyveklub.

### De udenlandske deltagere

For nogle måneder siden blev der udsendt indbydelse til aeroklubberne rundt om i Europa til dette rally, der vist er det første internationale af arten. Størst deltagelse kom der fra Tyskland — men bare ikke af selvbyggede fly, som der bortset fra nogle Jodel'er ikke gøres meget ud af. Turbulent'en er imidlertid sat i produktion dernede i versionen Stark Turbulent D, og den er blevet meget populær dernede. Der var fem af disse søde farvestrålende fly med.

Fabrikant Stark fra Minden i Westfalen kom selv med en, ledsaget af tandlæge Nagel fra Bremen (der tog sig fint af svæveflyverne Toft & Schütze i april) samt af herr Dahlmann fra Kiel og af redaktør Mano Ziegler fra vor flotte kollega »Flug Revue« i Stuttgart.

De tre kom i smuk formation hen på eftermiddagen, sinket lidt af dårligt vejr og told eftersyn i Sønderborg. Derimod udeblev en HD-Möwe, der også var anmeldt.

Fra Schweiz aflagde bogholder Werner Neuhaus med ledsager et kort besøg om lørdagen i sin selvbyggede franske Minicab, en lille lavvinget tosædet type, der ikke er særlig almindelig som amatørbygget fly, men tidligere blev produceret af SIPA (se FLYV 10/1949-221). Neuhaus havde været på tur i Skandinavien og skulle være hjemme om søndagen, så efter nogle timer fløj han sydpå.

Luftkaptajn Carl Ludvig Larsen, der til daglig flyver Fokker Friendship og DC-4 for Braathen, kom med sin Larsen Special, registreret LN-11, og den er noget for sig, da den er bygget i helmetal. Dette er ikke ual-

mindeligt i USA, hvor selvbyggertanken også går kraftig fremad, men sjældent i Europa.

Larsen har siden drengeårene drømt om at bygge eget fly. Før krigen var han med til at bygge svævefly, men i 1948 begyndte han at tegne og bygge sit drømmeskib. Han gjorde det som en afslapning, en hobby, og selv om han er flyver, finder han, at dette at arbejde i metal er en dejlig afveksling. Der var lange pauser i byggeriet ind imellem, men for fem år siden kom den i luften. Siden har han fløjet hundrede timer med den, ikke meget, for han flyver jo nok til hverdag. Som så mange andre selvbyggere er hans hovedinteresse dette at bygge.

### Larsen Special

Flyet er lavet med lige centralplan og v-formede yderdele. Motoren var oprindelig en 65 hk Continental, senere udskiftet med en 85 og nu fornylig med en 95 hk (når man er færdig med at bygge, må man jo bygge om!). Der er VHF-radio og VOR, men ellers ret enkel instrumentering set fra en trafikflyvers standpunkt. Tankene rummer hele 107 liter, 57 i kroppen og 70 i hver tiptank. Herved får den 10 timers flyvetid og med 200 km/t rejsefart en stor rækkevidde.

Der er mekanisk betjente flaps, hydraulisk optrækkeligt understel (hydraulikken er også hjemmelavet), profilet er et normalt NACA 23012 med 23009 i tippen.

Flyet er let at flyve, siger Larsen. Det staller ved 93 km/t, flyves ind med ca. 130 km/t og sætter sig ved 96. Understellet er beregnet til betonbaner og ikke egnet til græs, men kan dog forsynes med større hjul til dette brug. De kan så ikke trækkes op.

Larsen Special er et imponerende stykke hobbyarbejde, især når man tager i betragtning, at Larsen hverken er tekniker eller håndværker. — Der er ellers ikke meget selvbygning i Norge. En enkelt Jodel skal være i arbejde, og desuden bygges en udvikling af »Norge 1« og »Norge 2«, kaldet »Norge 3«.

### De fabriksfremstillede

Det blev de fabriksfremstillede, der kom til at dominere stævnet. Det var dels den tyske Turbulent, som vi senere skal komme tilbage til. Vi havde lejlighed til at prøve den i en kort tur, og det var noget af det sjoveste, vi længe har fløjet.

Flyet repræsenteres af Esbjerg Aero Service, og Willy Østergård Vejvad fløj OY-AMI til Odense, mens OY-EAS (hvordan mon de har fået den registrering?) nu blev leveret fra Tyskland.

Den anden interessante type var Topsy Nipper, repræsenteret af Danfoss Aviation Service, der satte alle sejl eller rettere fly til og resolut lod sin luftflåde hente journalister fra hele landet til Odense!

Den unge belgiske pilot, Bernhard Neefs, der ellers fortrinsvis indflyver jetjagere for Fairey i Belgien, gav en ganske fantastisk demonstration af, hvad Nipper'en kan i retning af kunsthøjvning. Han lavede både hurtige rulninger, rulning opad, haleglidning og masser af andre ting med den lille groteske udseende fyr. Desværre hindrede vejret os i selv at prøve den, men vi glæder os til at Danfoss selv får et demonstrationseksemplar hjem. Der er foreløbig bygget 20 af den før-



1. Arne Holländer's AH-1.
2. Esbjerg Aero Service's første Stark Turbulent D.
3. Den norske Larsen Special i helmetal.
4. Den belgiske Topsy Nipper.
5. Fjord Christensens tosædede Jodel.



ste serie på 50. De er eksporteret til adskillige lande. Prisen herhjemme ventes at komme på 18-19.000 kr., og flyet kan også leveres i byggesæt.

## Vore egne selvbyggere

Naturligvis var *Arne Hollønder* der med OY-ADO og *Hans Axel* der med sin Turbulent OY-ADI. Hollønder måtte tage med lastbil, da han ikke må flyve overlandsflyvninger med den. Den fløj iøvrigt roligt og pænt.

Hans Axel fløj allerede til Odense om onsdagen, og turen fra Vordingborg til Odense var hans hidtil længste. Talt har han fløjet 40 timer med den uden vanskeligheder af nogen art.

Og så var der fabrikant *Gunnar Fjord Christensen*, hvis Jodel 112 med den meget amatørmæssige registrering OY-AMA skulle være prøveflyet om lørdagen. Den var anbragt i værkstedshangaren hos Malmosfly's mekaniker *Højriis-Frandsen*, og der var nerven på for at få de mange småting færdige.

PFG-snedker *S. B. Jensen*, som er kontrolant på direktoratets vegne for alle selvbyggerne var der. Civilingeniør *K. Scheel Meyer* og luftfartsinspektør *L. M. S. Jacobsen* var der også. *Em. Hultmann*, der selv bygger en stor del af civilingeniør *R. A. Larsens* Jodel, gik og hjalp. Andre kiggede, og af og til måtte hangaren brutalt ryddes.

Endnu søndag formiddag blev der arbejdet, og endelig kom den ud, da regnen hørte op, og blev indviet. Det var luftfartsinspektør *Jacobsen* selv, der foretog prøveflyvningen.

Vi skal senere komme tilbage til den og Fjord Christensens imponerende stykke arbejde.

## 12 andre under bygning

Seks andre Jodel'er er i arbejde herhjem-

me. Foruden *R. A. Larsens* er der malermester *Børge Jensen*, Rungsted, direktør *Jørgen Holm*, Hirtshals, værkfører *Gerhard Møller*, Birkerød, civilingeniør *Nordvad*, Gentofte, og snedkermester *Hans Rexen*, Hammer.

Turbulent-byggerne er værkfører *Henry Nissen*, Odense, ingeniør *Poul Holst*, læge *Zacho* og *Peter Mortensen*. De ventes at blive færdige næste år. Endelig er der værk-mester *Rasmus Dossing Jensen*, Viborg.

Der har været mange vanskeligheder at overvinde for vore første selvbyggere. Som det vil erindres, fortalte den svenske aeroklubs generalsekretær *Nils Söderberg* for snart to år siden om, hvordan man i Sverige organiserede sig med kursus og byggesæt, Man tilbød os at være med, og KDA formidlede byggesæt til de interesserede, men opgaven har været sværere end svenskerne regnede med, og vore bygger har måttet væbne sig med meget stor tålmodighed for at få de enkelte dele hjem. Vi savnede iøvrigt repræsentanter for de svenske selvbyggere i Odense.

Og så savnede vi sandelig hovedlandet: Frankrig, hvor mange hundrede selvbyggede fly er færdige. Ikke et ord hørte vi som svar på indbydelsen, og det var kedeligt, for de burde være repræsenteret.

## Flere lignende stævner

Men det kan komme. For som den drivende kraft i arrangementet, Odense Flyveklubs formand, reklamechef *G.-V. Binderkrantz* sagde ved åbningen lørdag middag, er det tanken at prøve at lave flere stævner i de kommende år. Ved åbningen talte iøvrigt kaptajn *John Foltmann*, der takkede Odense Flyveklub og Fyens Stiftstidende for initiativet og luftfartsdirektoratet for forståelse og hjælpsomhed.

Der var demonstrationsflyvninger lørdag eftermiddag, hyggeligt samvær om aftenen, hangarsnak søndag formiddag og udflugt om eftermiddagen med afslutningsmiddag i Nyborg om aftenen, hvor kaptajn *Foltmann* hædrede *Hans Axel* og *Fjord Christensen* med et eksemplar af KDA's nye flaskebakker i indlagt sølv.

Publikum var vist lidt skuffet, for vejret gjorde, at man ikke kunne vise dem så meget i luften, og chancen for at vise dem det helt rigtige på jorden var delvis forpasset. Det havde været tanken – og en god idé – at lave en hangarudstilling med nogle af de odenseanske fly og dele til dem i den stand, de nu er i, og det havde kunnet give publikum en god idé om det hele, men blev ikke realiseret.

Deltagerne – både de officielle og de mange interesserede, der strømmede ind fra nær og fjern – fik derimod den lejlighed til at mødes og udveksle erfaringer, og det var en anden af hovedtankerne. De fik ny inspiration til at gå videre, og andre til at gå igang.

Blandt de tilstedeværende var *Harald Thyregod*, der har konstrueret og tegnet et tosædet fly med to folkevognsmotorer, som *Arne Hollønder* brænder efter at få bygget, når luftfartsdirektoratet giver grønt lys. Der var civilingeniør *Carl Johansen*, der før krigen byggede flere svævefly, som har tegninger klar til et amfibium, han i stedet for sin motorbåd vil anvende fra Vejle Fjord, og der var *K. A. Rasmussen*, som med en ombygget KZ-II med optrækkeligt understel også må regnes til selvbyggerne, og der var mange, mange andre.

Rally'et var måske ikke det helt store sus, men det var en god begyndelse og et godt skridt på vejen fremad for vore selvbyggere. PW.



## ESBJERG AERO SERVICE

ØSTERGAARD VEJVAD & SØN. ESBJERG

Samsøgade 2 - Telefon 5555

## STARK TURBULENT D

45 hk Stamo 1400. — Rejsehastighed 150 km/t.

Pris ab Esbjerg 24.600,- kr.



## Varmt VM for wakefieldmodeller

Uventet nederlag i Frankrig for velforberedt dansk hold, hvis fine modeller ikke var vant til 40° i skyggen.



Hverken modeller eller motorer har godt af brændende sol og varme, så parasollerne søgte man ly under, når motorerne blev trukket op. Portugiserne på dette billede var dog vant til varmen.

Det russiske hold vakte stor opsigt ved sine fine modeller. Her er de på vej ud til omflyvningen.



DET så i lang tid ud til, at der intet VM skulle være med Wakefieldmodeller i år. Når der alligevel blev stablet et på benene, skyldes det hovedsagelig en energisk indsats fra en enkelt mand, nemlig den kendte franske Wakefieldflyver *Marc Cheur-lot*, som fortjener al mulig ros herfor.

Lad det være sagt med det samme. Wakefield-konkurrencen 1959 vil blive husket (i det mindste af de danske deltagere) for alle tiders nederlag for vort hold. Holdet bestod af *Henning Mikkelsen*, som blev nr. 41, *Niels Chr. Christensen*, som blev nr. 57, samt *Erik Nienstædt*, der endte som nr. 60 af 61 deltagere. To omstændigheder slog os ud: Uheldet samt klimaet. I den tid konkurrencen foregik, var der rekordvarme for den sidste menneskealder. Solen strålede fra en skyfri himmel, og temperaturen var henved 40° i skyggen. Under de forhold kunne man hverken stole på gummimotorer eller modeller, og man var selv så sløv, at man knap kunne røre sig.

Vi ankom til Aeroklubben i Paris fredag den 17., og efter at have hilst på de øvrige deltagere, af hvilke mange er gengangere fra år til år, kørte vi i bus til den amerikanske base i Brienne le Chateau, hvor konkurrencen blev afholdt. Her blev vi indkvarteret fint i tremands værelser. Måltiderne indtog man i den tilhørende messe.

### Udviklingstendenser for C3-modellerne

Allerede om aftenen var vi ude at trimme i den varme stille disede luft. Det gik fint, alt fløj som det skulle. Her og den følgende dag fik vi lejlighed til at studere de andre deltageres modeller. Man konstaterede herved, at de fleste modeller nu flyver lige så godt som de gamle modeller med 80 gram motorgummi. Som sædvanlig imponerede russerne mest. Deres elegante modeller havde aluminiumsrør som forkrop og udviklede gitterkonstruktioner af græs i den øvrige del af modellen. De anvendte en yderst særpræget propel, som gav 20-30 sek. motorløbetid, men til gengæld et steg så fantastisk, at man næppe troede sine egne øjne. Modellen var som skudt ud af en kanon, og udgangshøjden var enorm, vel ca. 130 m. Ind imellem trimningen var der modelkontrol om lørdagen og den gik nemt og smertefrit, alle kom igennem.

Lørdag aften havde byen Brienne arrangeret en fest med optræden foran det gamle slot. Det var meget vellykket, men klokken blev henad 1, før vi kom i seng, så vi fik kun 4 timers søvn, idet vi var nødt til at stå op kl. 5 søndag morgen for at trimme. Vi havde nemlig fået en ubehagelig overraskelse, da vi efter modelkontrollen skulle ud og give modellerne en sidste afpudsning i dagluft: De havde slået sig.

### Vore modeller tålte ikke varmen

Modellerne havde ikke kunnet tåle varmen og var kommet totalt ud af trim. Og hvad værre var: fik man dem i orden igen, kunne de ikke holde trimmet! Under vore anstrengelser fik jeg min model i startbanen med en trykket næseklods og en beskadiget tip som følge.

Kl. 5 søndag morgen var det fint vejr, og vi kom ud med nyoprettede, nyreparede modeller. Det gik fint, og vi blev alle godt flyvende. Men da jeg skulle have min sidste trimstart, sprang kroen i boremaskinen, og propelaggregatet blev ødelagt og modellens næse blev trykket ind. Reservemodellens plan havde slået sig, så jeg måtte lave en kombination af de to modeller, som blev trimmet nogenlunde inden konkurrencens begyndelse kl. 0830.

Selve konkurrencearrangementet var usædvanlig dårligt. Hver periode var på halvanden time, altså en halv time til hver mand på holdet. Da klokken blev 0830 skete der ingenting, og de stakkels mennesker, der skulle starte først i perioden, måtte gå rundt på pladsen i næsten halvanden time før det pludseligt, kl. 0953 blev meddelt i højttaleren (kun på fransk!) at nu begyndte første periode. Der var ikke nær tidtagerhold nok, så man kunne komme til at vente indtil 20 minutter på at starte. Under disse omstændigheder var det umuligt at bestemme starttidspunktet selv, det var nærmest et tilfælde, om man fik termik eller ej.

### Spændende finale

Heldigst var *Henning*, der fik 2 maksimumflyvninger, men han fik nedvind i 3. periode.

Jeg fik regulær nedvind 4 gange og *Niels* 3 gange. Virkelig opvind fik ingen af os. Gennemgående fik 25 max i hver periode. Efter 5. periode lå 7 mand lige med 5 max. Omflyvningen fandt sted i let opfriskende vind og blev naturligvis et imponerende syn. Russeren *Zapachny* fik bedst højde, men fik kun noteret 198 sek. Vinder blev *Frantisek Dvorak* fra Tjekkoslovakiet, der fik 285 sek. Nr. 2 amerikaneren *Robert Hatshek* med 256, nr. 3 *Jack McGilliway*, Canada, med 245. Vindermodellen var ganske ordinær, næsen magen til *Cizeks* kendte XR-58.

Holdkonkurrencen blev vundet af amerikanerne, der havde et meget stærkt hold i *Joe Bilgri*, *Robert Hatshek* og *Herbert Kothe*. Her blev vi nr. 19 af 21 nationer.

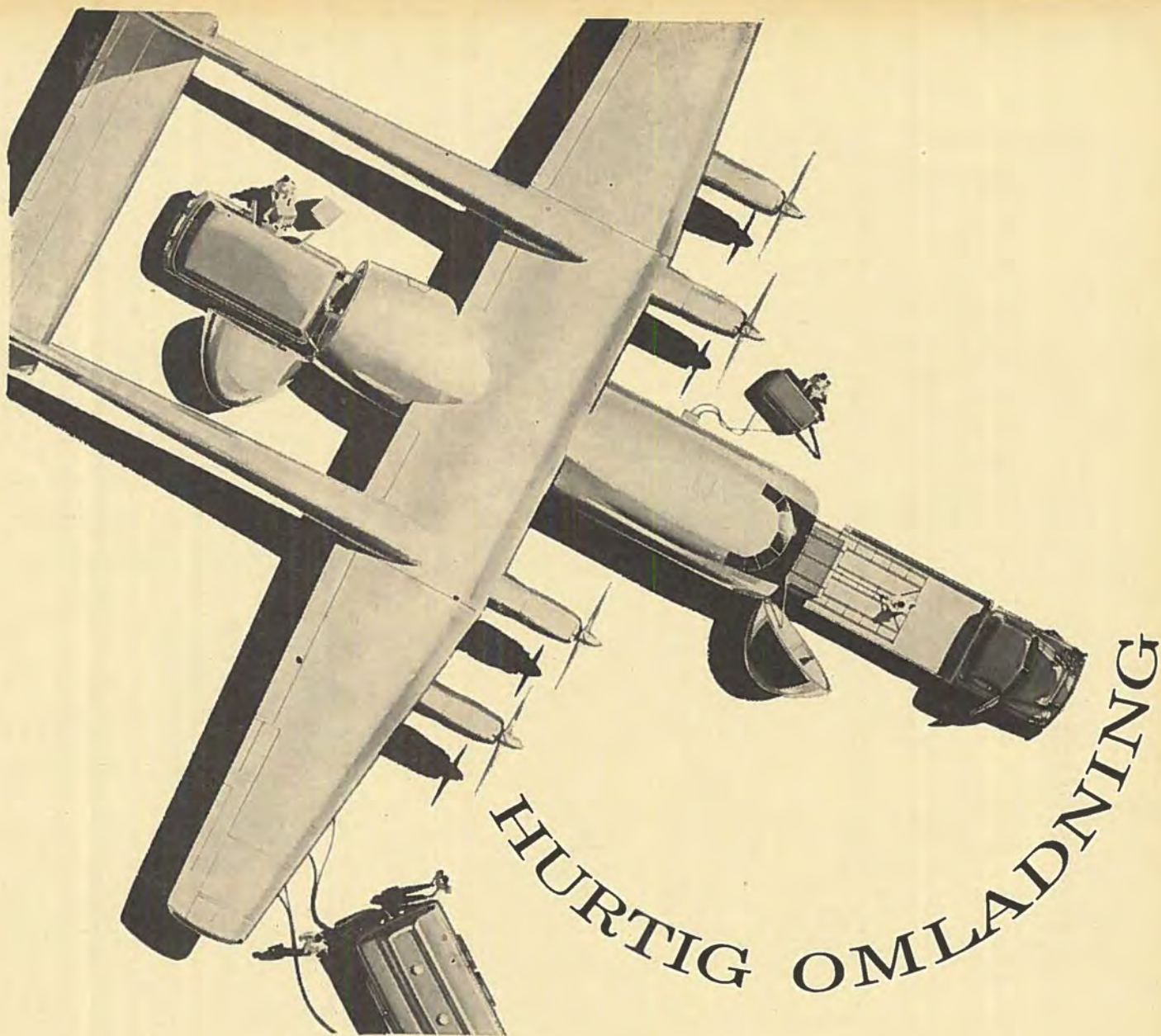
Om aftenen var der præmieuddeling ved en kæmpebanket med enorme mængder af vin, og efter middagen var der en vældig hyggelig sammenkomst og klokken var vistnok henad 4, før vi kom hjem.

Mandag afrejste vi. På vej til Paris gjorde vi holdt i Troyes, hvor der var reception på rådhuset. Herunder blev VM officielt afsluttet.

Vi kom kun hjem med nye erfaringer og med håbet om bedre held næste gang.

E. N.





**Store luger for og agter i den rigtige lastehøjde sætter Argosy'en i stand til at laste og losse hele ladninger på mindre end 20 minutter**

Jo færre omladninger af godset desto billigere bliver transportomkostningerne. Det gør sig navnlig gældende med luftfragt, hvor en hurtig omladning er nødvendig, hvis omkostningerne skal holdes nede på et minimum. For Argosy'ens (AW 650) vedkommende er der blevet skabt en lastningsfremgangsmåde, som gør det muligt at tømme det store lastrum og fylde det igen på få minutter. Dørene i begge ender af kroppen har hele dennes bredde, og losningen kan foregå i den ene ende, medens ny last bringes om bord i den anden ende.

Brændstoftopfyldning under tryk bevirker, at en klargøring efter landing kan ske på mindre end 20 minutter. Hvis Argosy'en anvendes til blandet trafik — hvilket den

er særligt egnet til — kan passagererne udskiftes samtidig med at lastningen af gods finder sted.

Anvendelsen af gennemprøvet tilbehør, og særlig Rolls-Royce Dart propel-turbinemotorer, garanterer en udnyttelse ud over det almindelige, når det gælder en uafbrudt anvendelse døgnet rundt.

#### **YDELSER**

Udstyret med 4 Rolls-Royce Dart propel-turbinemotorer

Marchfart: (14.000 o/m) 475 km/t (296 m. p. h.)

Maximum betalende last: 12.247 kg (27.000 lb.)

Rækkevidde med brændstofreserve og 9.072 kg (20.000 lb.) betalende last: 1.000 sømil.

Lastrummets størrelse: 14,23 m (46 ft. 8 in.) x 3,05 m (10 ft.)

Gulvareal: 39,6 m<sup>2</sup> (426 sq. ft.)

**Argosy** 'en bringer omkostningerne ved luftfragt ned på jorden

**HAWKER SIDDELEY AVIATION, 32 Duke Street, St. James's, London S. W. 1**

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K



## Med FLYV i SCHLEICHER K-8

*Bliver den Grunau Baby's efterfølger?*



K-8 kommer ind til landing. Man ser tydeligt familieligheden med Rhönadler og Rhönsegler.

DA Alexander Schleicher fra Poppenhausen ved Wasserkuppe for to år siden demonstrerede Rhönadler under DM, fandtes af hans efterkrigsprodukter kun en enkelt Rhönsegler her i landet. Da hans søn *Wienfried* med to ledsagere i år kom til Vandel, kunne de glæde sig over synet af både Rhönadler'e, der som bekendt besatte de to første pladser i den samlede konkurrence, Rhönlerche og Rhönsegler, og nu stillede de det fjerde familiemedlem, K-8, op ved siden af.

KDA havde indbudt til denne demonstration, da vi mente der var en god chance for, at K-8 vil være noget for os her i landet. Mange svæveflyvere, både civile og militære, fik lejlighed til at foretage deres egen bedømmelse heraf.

K-8 er bygget på erfaringer fra Rhönsegler og har stort set samme geometri, men er som de to to-sædede udført med en robust stålørskrop, ligesom vingen er med et mere almindeligt profil, ikke et såkaldt laminarprofil.

Det tog de tre tyskere otte minutter at læsse den af transportvognen og montere den, og forøvrigt samme tid den omvendte vej. Den er altså nem at have med at gøre.

Hr. *Kremer* foretog derpå en demonstrationsflyvning med forskellige kunstflyvningsmanøvrer, som den er kodkendt til. Det var som alle de øvrige flyvninger i flyslæb, og da den klub, der ejer det pågældende eksempel, har pillet næsekoblingen af, foregik det med bundkoblingen, uden at man kunne mærke nogetssomhelst unormalt.

Når man stiger ind i K-8, føler man sig straks tilpas, for den minder på mange måder og i mange enkeltheder om de andre typer. I flyslæbet lå den i den stille aftenluft fuldkommen roligt, kunne trimmes ud, og havde ingen tendens til at komme i side-svingninger som f. eks. Rhönadler'en af og til kan komme det.

Efter udløsningen prøvede jeg rorene hver for sig, da jeg endelig havde fået trimmet den om – her er trimskruen alt for fin og kræver for mange omdrejninger. Det er en dejlig fornemmelse at kunne sidde med neutralt sideror og bevæge pinden fra den ene side til den anden, uden at næsen flytter sig det mindste i forhold til horisonten.

Kombineret er rorvirkningen lige så fin som på Rhönsegler'en og måske en tilpas smule mindre følsom. Man svinger ubesværet fra venstre- til højrekurve, og man kan slippe styregrejerne helt uden sving: den kurver troligt videre, når den er trimmet til det, i hvert fald i stille luft.

Jeg dykkede op til 160 km/t, hvad der ingensomhelst sensationer er ved, og jeg prøvede stall ligeud, under sving og med bremserne ude, uden at der var nogetssomhelst at bemærke.

Bremserne er tilpas virksomme i indflyvningen, landingen normal og afløbet på det indbyggede hjul ikke for langt. Transport på jorden er overmåde nem.

Vi fik den desværre ikke prøvet i spilstart, men der kan ikke være tvivl om, at den er fuldkommen normal og god også her.

Den hævdes at have vist sig meget robust, hvad man med kendskab til den øvrige stålørskfamilie heller ikke tvivler om.

Kort sagt opfylder K-8 de høje forventninger, vi har stillet til den. Den koster uden instrumenter færdig af fabrik 7.200 DM, hvilket vil sige, at den fuldt instrumenteret herhjemme vil komme på ca. 14.000 kr.

Altså har vi her et fly til samme pris som en Baby ville koste idag, med bedre præstationer og bedre flyveegenskaber end en Olympia og mere robust end denne. Et fly, som vil passe lige så godt til elever, der er uddannet på to-sædede fly af Rhönlerche-klassen som af Rhönadlerklassen. Mens Baby'en i gamle dage var den anden

type, man fløj på efter den ensædede glider og helt frem til sølv-diplomet, således vil K-8 kunne være det helt frem til guldet. Hvis man så vil have flere end to typer i sin klub, nå ja så kan man vælge Rhönsegler for at være fuldt ud konkurrencedygtig i egentlige konkurrencer.

Men vi spør, at den K-8, Aviator har bestilt, ikke bliver den eneste her i landet.

PW.

### Data for K-8

Spændvidde 15,0 m, længde 7,0 m, planareal 14,2 m<sup>2</sup>, sideforhold 15,8:1, tomvægt 190 kg, disponibel last 120 kg, fuldvægt 310 kg. Planbelastning 21,8 kg/m<sup>2</sup>. Størst glidetal 28 ved 75 km/t, mindste synkehastighed 65 cm/sek, størst tilladt hastighed i dyk 190 km/t, i spilstart 100 km/t.

(se også side 236)

## Wolf Hirth død



Den verdenskendte svæveflyvepioner Wolf Hirth.

Fredag den 25. juli forulykkede svæveflyvepioneren *Wolf Hirth* under en landing på sin hjemlige flyveplads Teck. Nærmere detaljer har vi endnu ikke fået.

Hirth havde svæveflyvet gennem næsten 40 år. Han var gammel modelflyver og med på Wasserkuppe det første år, 1920. I 1930 var han (i USA) den første, der udnyttede termik kredsende. Sølv-diplom nr. 1 i 1931. Første flyvning over 300 km i 1934. Leder af kendte svæveflyveskoler. Medkonstruktør af Grunau Baby, konstruktør af bl.a. Minimoa og Gö-4. Konkurrencevinder, rekordindehaver, udgiver af „Handbuch des Segelfliegens“, instruktør, fabrikant af svævefly, de sidste år af Lo-150 o.lign. Med i mange udlændekspeditioner.

Motorflyver var han også, fløj i tyverne med en 40 hk Klemm til Island! Trods han ved sin 4. nedstyrtning i 1936 mistede et ben ved en motorflyveulykke, fortsatte han med at flyve.

I efteråret var han påny i USA for at hilse på gamle venner og bekendte, deriblandt Cowboy, som han til DM lånte en Lo. Endnu på Vandel kom der brevkort fra ham om de tyske mesterskaber. Nu er han pludselig borte.

Han hædredes i foråret med den højeste internationale svæveflyveudmærkelse, FAT's Lilienthalmedalje.

Iflg. „Avia“ fløj Wolf Hirth sin Lo-150 og udtalte efter en kort tur, at vejret var fint, så han ville starte igen og blive oppe nogle timer. Ti minutter senere styrtede flyet ned, tilsyneladende uden kontrol, idet han antagelig havde mistet bevidstheden. I indviende kredse var det bekendt, at hans helbredstilstand den sidste tid havde været meget dårlig, men han nægtede at høre op med at flyve.



# BEMÆRK

# KENDSGERNINGERNE

# I FORBINDELSE

# MED

# REPUBLIC F-105



● Republic's F-105 er den eneste alt-vejrs jager, som U. S. Air Force har bestilt til Europa.

● Republic's F-105 er det eneste virkelig komplette våbensystem der er konstrueret til Europas specielle taktiske fornødenheder.

● Republic's F-105 er »verdens kraftigste een-mands jager«.

Disse fakta beviser F-105's luftdygtighed og dens evne til at fuldføre »missionen«. At hjælpe NATO med sin mission... dette er Republic's »Mission Plan«... at oprette en pålidelig leveringskilde i Europa ved en produktion af denne supersoniske, atombevæbnede jager af forskellige industrielle firmaer i alle NATO-landene.

REPUBLIC

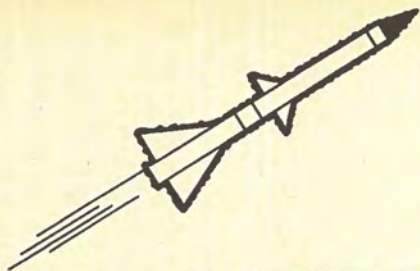


AVIATION

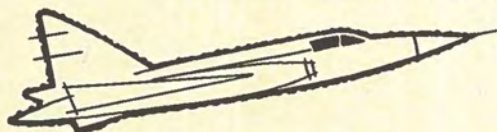
FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incomparable THUNDER-CRAFT*

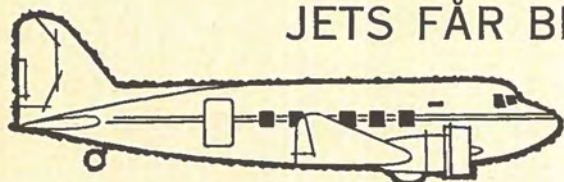




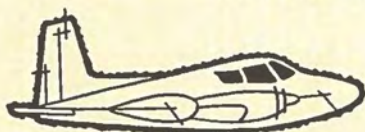
RAKETTER FÅR BRÆNDSTOFSYSTEMER



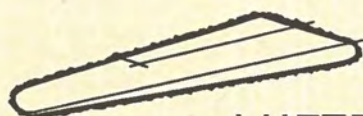
JETS FÅR BEDRE BREMSER



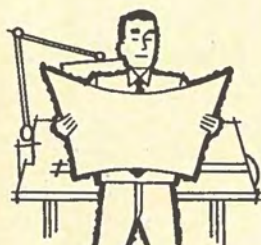
TRANSPORTPLANER FÅR VÆGTBESPARELSER



SPORTSMASKINER FÅR SERVICE



LUFTFARTØJER FÅR ISBESKYTTELSE



INGENIØRER FÅR DE RIGTIGE SVAR

**FRA**



THE GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S · AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø · TRIA 4115



## Nyt medlem af Douglas-familien

## HURTIGE MÆND I VORDINGBORG

Medlemmerne af „Guldgåsene“  
dominerer i flyvning med  
hastighedsmodeller

ET tilbageblik over linestyringskonkurrencerne i den forløbne del af året vil vise, at Svend Nielsen, Guldgåsene i Vordingborg, har vundet F-1 klassen i Flyvedagskonkurrencen med 150 km/t, i vårkonkurrencen og Windypokalen med henholdsvis 147 og 137 km/t – begge i blæst – samt at Lars Karlshøj fra samme klub vandt Moseslaget med 145 km/t og har sat årsrekord med 155,9 km/t.

Dette var årsagen til, at vi en dag besøgte Vordingborg, hvor vi fandt Svend Nielsen i sit værksted i kælderen, og her



Svend Nielsen med to af sine hastighedsmodeller af type »Kvik-op«. Er navnet en udfordring til andre klubber, der forsømmer disse modeller.



Douglas-fabrikkerne forsøger nu for alvor at få bestillinger på sit mindre jettlinerprojekt DC-9, der som man ser af ovenstående tegning er bygget efter samme recept som DC-8 og andre amerikanske jettrafikfly.

betroede han os, at klubben foruden de to nævnte »hurtige mænd« kun havde 4 andre medlemmer, af hvilke den ene iøvrigt er den tidligere danmarksmester og rekordindehaver Kaj Sørensen. (F-3, 211 km/t). Klubben interesserer sig hovedsagelig for linestyring, navnlig hastighed og holdkapsflyvning, men der sysles også lidt med radiostyring, ligesom det sker, at en fritflyvende model ser dagens lys.

### Motorerne uden forskel

Svend viste os sine hastighedsmodeller. Han har to, den ene med Zeiss Aktivist, den anden med en Super Tigre G-30, som Lars også har foretrukket. »Men der er iøvrigt ingen forskel på motorerne,« siger Svend, »for mine to modeller flyver lige hurtigt.« Iøvrigt er modellerne ens: spændvidden er 500 mm, længden 400 mm, og vægten ligger lige omkring 450 g. Propellen er 6½ × 9 tommer. »Kvik-op«, som typen hedder, er bygget helt i abachi og delt i en underdel med motor og brændstofsistem, mens

styretøjet ligger i overdelen. Modellen giver i det hele taget indtryk af at være hensigtsmæssig og dejlig ukompliceret, selv om den ikke er for begyndere.

### Mangler konkurrence

Sammenligner man de opnåede resultater med de bedste udenlandske, må man jo indrømme, at der er et godt stykke endnu, før vi kan gøre os gældende. Og selv om vordingborgmodellerne nok i videreudviklinger kan gøres hurtigere endnu, navnlig hvis der kan spares lidt på vægten, så bliver det nok nødvendigt at tage springet til gløderørsmotorer og tryktanke, såfremt de helt store resultater skal opnås – men så bliver det til gengæld nok også så som så med det ukomplicerede.

»Lidt mere hjemlig konkurrence ville nu også være gavnlige,« mener Svend. »Det er jo kedeligt, at de to eneste klubber, der for alvor flyver hastighed, skal bo så langt fra hinanden som i Ålborg og Vordingborg.«

oml.

# KZ-II T

## 2 STK. KZ-II T SÆLGES:

**OY-FAM** Motor: Gipsy Major 7 145 HK, restgangtid 375 timer.  
Radio: Avia, 4 kanaler.

**OY-ADM** Motor: Gipsy Major 7 130 HK, restgangtid 965 timer.  
Radio: Modtager: Lear Inc. LR. 6. A.  
Sender: Lear Inc. RT. 10. E (12 kanaler).  
Stel: Hovedoverhalet og ombeklædt i 1958.

Luftdygtighedsbevis fornyes af sælgeren ved overtagelsen.

NÆRMERE OPLYSNINGER FÅS HOS: SAS FLYVEKLUB, KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP





Største udvalg i  
forretnings- og skole-fly

8 modeller samt helikopter og jet-trainer i løbende serieproduktion

## Cessna



1/2 COMMERTAS

Frederiksholms Kanal 2 . MI 2123

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Cykler og autocykler . Radio og fjernsyn

Konto oprettes

K. V. Kjeldfort, Aaboulevarde 64, Luna 622

### Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen A/s**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

## En annonce

vedrørende køb, salg eller stillinger  
indenfor flyvningen giver altid  
resultat i FLYV.

Billet mrk.-annoncer ekspederes  
uden ekstra gebyr.

### Stinson til salg

2-personer, indrettet til bære.

185 hk Lycoming.

**DANSK AERO**

Århus Privatflyveplads

Tlf. 061 63 639

### KØBENHAVNS FLYVETORISKOLE

Korrespondance-undervisning

B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64

Grønnevej 261<sup>st</sup>, Virum

K. Rasmussen, Tlf. BV 610

Hyttelunden 4, Brøndby Str.

### Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af  
ethvert forsikringsselskab, der er tilknyt-  
tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

## Schleicher-fly og svæveflyvegården

Direktør G. Borup, en af sommerens nye  
sølv-diplomindehavere, har givet svæveflyve-  
rådet et godt tilbud. Hans firma A/S Skan-  
dia, H. C. Ørstedesvej 4, København V  
(Hilda 1512) har modtaget repræsentationen  
for Alex. Schleicher i Danmark og leverer  
hans fly til samme priser, som når man hidtil  
købte direkte.

For ordrer afgivet i 1959 og 1960 vil  
Skandia stille sin provision ubeskåret til rå-  
dighed for svæveflyvegården! Firmaet be-  
regner sig ingen administrationsomkostnin-  
ger, så foruden at støtte svæveflyvegården vil  
klubberne ved at købe hos Skandia slippe  
for alt det besvær, der følger med at handle  
med udlandet, og betalingsbetingelserne kan  
evt. diskuteres.

### 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.

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



Westland 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





## L-200 MORAVA

dobbeltstyring og kan forsynes med fuldt nat- og instrumentflyvningsudstyr.

**Data:** Spændvidde 12,0 m, længde 8,4 m, højde 2,25 m, planareal 17 m<sup>2</sup>. Tomvægt 1125 kg, fuldvægt 1850 kg.

**Præstationer:** Maximumfart 300 km/t, rejsefart 260 km/t, landingsfart 105 km/t, Rækkevidde 1600 km, stigeevne ved jorden 5,6 m/m sek.



Foto og tegning: L-200 Morava.

Konstrueret af den tjekkiske stats flyve-maskineindustri. Første flyvning april 1957.

L-200 Morava er en tomotors lavvinget femsædet forretningsflyvemaskine, konstrueret som efterfølger til den meget anvendte Super Aero 45. Mens prototypen XL 200 var udstyret med to 160 hk Walter Minor 6-III rækkemotorer, har produktionsudgaven den stærkere Minor M-337 motor på 210 hk.

Morava er en helmetalkonstruktion med elektrisk optrækeligt understel med flaps, afisning, kantstilbare propeller og tiptanke. Der er døre på hver side af kabinen, som har plads til to personer fortil og tre bagtil,



## NORD 3400

denne. Der er halehjulsunderstel med fritbærende ben til hovedhjulene.

For at give gode langsomtflyveegenskaber har man givet den flaps langs hele bagkanten, idet der er slottede flaps inderst og splitflaps under krængerorene.

Der er usædvanligt godt udsyn især fra observatørsædet, der er drejeligt 360°, og hvorfra man også kan se lodret nedad. Der er natflyvningsudstyr og automatisk pilot.

**Data:** Spændvidde 12,7 m, længde 8,42 m, højde 3,10 m, planareal 19,5 m<sup>2</sup>. Tomvægt 920 kg, fuldvægt 1350 kg.

**Præstationer:** Rejsefart 200 km/t, minimumfart under 70 km/t, stigeevne ved jord 7 m/sek., start- og landingsdistancer under 100 m, rækkevidde 1000 km.



Foto og tegning: Nord 3400.

Konstrueret af SNCA du Nord, Frankrig. Første flyvning januar 1958.

Nord 3400 er en artilleriobservationsflyvemaskine, der også kan anvendes til forbindelsestjeneste, observation, fotografering og angreb mod mål på jorden. Til sidste formål kan den forsynes med pansring og medføre raketter eller lette bomber under vingene. Den er fremstillet efter en specifikation fra den franske hær og bestilt i 150 eksemplarer.

Nord 3400 er et højvinget monoplan af konventionel konstruktion. Den er forsynet med en 240 hk Potez 4-D 30 boxermotor med seks cylindre, og har plads til to personer. Planet er afstivet med en enkelt stræber, der ikke som normalt går ned til kroppens underkant, men er monteret midt på

## TYPENYT

*Lockheed Electra*, der er bestilt i 162 eksemplarer, er nu produceret i 75 eksemplarer, og nr. 100 ventes leveret i oktober.

*Douglas CX* er et produkt til et militært fragtfly med P & W JT4D-motorer på hver 11,7 t reaktionskraft. Rækkevidde med 45 t 8000 km, med 23 t 11000 km. Fuldvægt 218 tons. Spændvidde 54 m, længde 51 m, højde 18 m.

*Douglas CX-Junior* er et projekt til en civil udgave af ovenstående med lidt mindre dimensioner, rækkevidde 6850 km, rejsefart Mach 0,8, maximumfart 890 km/t, nyttelast 36 t.

*Tu-114* er i produktion og ventes snart i regelmæssig rutedrift, efter at omkring 15 er færdige.

*Boeing 707 Intercontinental* har nu fået luftmyndighedsbevis. Fuldvægten er nu 137 tons. Den er afprøvet ved hastigheder op til 1070 km/t.

*De Havilland Comet IVB*, som er bestilt til BIA, har begyndt sit prøveprogram. De Havilland siges iøvrigt at arbejde på en ny udvikling af Comet IV, kaldet Comet V, som med kraftigere motorer skulle kunne klare Atlanten uden mellemlanding på Gander o.l.

*De Havilland DH 123* med to 1000 hk Gnome turbinemotorer og plads til 28—30 passagerer er højvinget, og projektet skrider godt fremad.

*Aero 788* skal også bygges i Indien, hvor luftvåbnet vil bruge den i stedet for DC-3. De første ventes at være færdige om to år. Prototypen skal flyve i begyndelsen af 1960.

*Beija-Flor I* er en brasiliansk helikopter, konstrueret under ledelse af professor Focke. Den har en 225 hk Continental, hoved- og halerotor og luftindtag i næsen.

*MD-12* er en polsk 4-motors passager- og fragtmaskine, der er ved at påbegynde sine prøveflyvninger. Den er udviklet fra den tomotorede CSS-12 og udstyret med stjernemotorer.

*Dornier Do-27* er nu også afprøvet som søflyvemaskine med to pontoner (Do-27S).

*Merckle SM-67* er en tysk helikopter, som i sommer har udført sine første prøveflyvninger.

*Bölkow Bö-103* er en tysk ensædet helikopter, der var udstillet i Paris sammen med en såkaldt Heli-Trainer Bö-102 med en 40 hk motor, Bö-103 har en 50—80 hk motor og en-bladet rotor.

*Fauvel AV-36CM* er en motoriseret udgave af det kendte haleløse svævefly, forsynet med en 12 hk plæneklippermotor og fieldbar propel. Fuldvægt 250 kg.

*Klemm KI-107C* er en ny version af den tyske privatflyvemaskine med hjulskærme og andre raffineringer. Pris 46.500 DM mod 42.500 for normaludgaven.

*Aero-145* er en version af den kendte Super-Aero, udstyret med 140 hk motorer.

*Transall C-160* er et fransk-tysk projekt til et højvinget militært transportfly med to Tyne-motorer eller fire motorer af en anden type. Fuldvægt 41 t.

*Bréguet 1150* er et andet fællesprodukt som også Sud Aviation og Fokker er med i. Den er lav-midtvinget og har med to Tyne-motorer en fuldvægt på 38 t.

*Aerfer A-150* er en italiensk version af transporttemaet, højvinget med to turbine-motorer under vingerne.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramsadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

### Nye medlemmer

Ambassadesekretær *Annibal de Albuquerque Maranhao*  
Christer Littorin  
Salgschef K. B. Larsen  
Oversergent P. R. Clausen  
Sergent Leif Repsholt  
Oversergent K. M. Pankoke  
Kontorelev *Frede Duwander*  
Flyvermath *Ole Soeberg*  
stud. merc. *Niels Johan Blunch*

### Runde fødselsdage

Gårdejer *H. Fritzsche*, Jyllinge pr. Roskilde, 60 år den 21. september.  
Grosserer *A. Raffel*, Vodroffsvej 46, V., 80 år 20. september.  
Direktør *J. C. Cornett*, Attemosevej 20, Holte, 50 år den 6. oktober.

### Nye bøger i biblioteket

Per Weishaupt: *Moderne Svæveflyvning*.  
William Green & Gerald Pollinger: *The World's Fighting Planes*.  
*Aeromodeller Pocket Data Book*.  
Der Flieger Sonderheft: *Geschäfts — und Privatflugzeuge*.  
John W. R. Taylor: *Royal Air Force*.  
Arnold Eiloart & Peter Elstob: *The Flight of the Small World*.  
Lloyd Mallan: *Men Rockets and Space*.  
*The Air Annual of the British Empire 1938*.

### Den nordiske modelflyvelandskamp

Årets største begivenhed i den nordiske modelflyververden er den nordiske modelflyvelandskamp, som søndag den 6. september afholdes her i landet som led i KDA's jubilæumsår. Det foregår ved Haslev i et arrangement mellem modelflyveklubberne i Haslev, Næstved og Vordingborg, der jo har god ovelse fra de konkurrencer om Sydsjællands Cup, der har fundet sted en årrække. Modelflyverådets formand, *Ole Meyer Larsen*, er konkurrenceleder.

Der kommer fuldtallige hold på tre mand fra hvert land i hver af de tre internationale konkurrenceklasser for fritflyvende modeller. *Borge Hansen* er dansk holdleder og vil søge at hævne nederlaget fra ifjor i Norge, hvor finerne vandt totalt.

## Motorflyvernes flyvedagskonkurrencer

i Esbjerg den 25. og 26. juli havde kun formålet at samle følgende 8 deltagere: L. Due, Chr. Fahrner, H. H. Laursen, K. B. Larsen, H. Nielsen, P. V. Nielsen, Sylvester Nielsen og Thyregod. Vindere blev følgende:

### Landingskonkurrencen

1. P. V. Nielsen, Århus, 31 points (Ellehammer-pokalen).
2. H. Thyregod, Ølgod, 35 points.
3. Sylvester Nielsen, Skovlunde, 36 points.

### Orienteringskonkurrencen

1. H. H. Laursen, Viborg, 2 points (Nordisk Pool's pokal).
2. Chr. Fahrner, Hellerup, 7 points.
- Sylvester Nielsen, 7 points.

### Samlet resultat

1. Sylvester Nielsen ..... 25,7 points.
  2. H. H. Laursen ..... 29,0 points.
  3. H. Thyregod ..... 34,7 points.
- Sylvester Nielsen vandt dermed Skandinavisk Aero Industris pokal.

Vestjysk Flyveklub forestod arrangementet, kaptajn J. G. Bergh var konkurrenceleder, og som dommere fungerede John Foltmann, Arne Kragels og Willy Vejvad.

### Til Nordisk Motorflyvekonkurrence

som finder sted i Finland (Utti) 5.—6. september, er udtaget følgende hold fra Danmark: H. Thyregod (KZ II), H. H. Laursen (KZ III) og Gerhard Nielsen (KZ VII). Der konkurreres efter samme regler, som fulgtes til flyvedagskonkurrencerne i Esbjerg. Som dansk jury medlem er udpeget murermester *Helge Denlow*.

### Kamera tabt i Vandel

Et Zeiss Ikon Contaflex III kamera nr. M 22524 med etui m.m. tabt i Vandel og bedes mod dusør afleveret til Kjeld Jensen, „Kysten“, Vig, Ods. Tlf. Vig 321.

### Fundet i Vandel

En Zeiss-motor, en Webra-motor, et smilibrilbånd, et par solbriller, et par motorbriller, et shaver-etui, en pibe. Henvendelse til KDA.

## KALENDER

7—13/9 Farnborough-udst. og opv. (Engl.)  
20/9 Flyvestævne på Mollemosegård.

### Motorflyvning

5-6/9 Nord. motorflyvekonk. (Utti, Finl.)  
11-13/9 Rally i Baden-Baden (Tyskl.)  
26-27/9 Rally i Genes (It.)

### Svæveflyvning

Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

6. 9. Nordisk landskamp (Haslev).  
20. 9. Høstkonkurrence, fritflyvende.  
26-27/9 Critérium d'Europe (Belgien).  
4. 10. Høstkonkurrence, linestyrede.  
11/10 Fritflyvningsstævne (Silkeborg)  
31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

### Nyt fra svæveflyveklubberne

Als havde stor glæde af sin lejr i Esbjerg og fik flere medlemmer solo. Nogle medlemmer har købt Skrydstrups ene Kranich OY-BHX.

Aviator har bestilt en K-8 til levering inden næste flyvesæson.

Birked har bestilt en Rhönlerche til levering i februar. Rhönbussard'ens bagkrop er påny havareret. Klubben holdt sommerlejr en uge i juli på Sandholm.

Bornholms Flyveklub har taget sin Lehrmeister ibrug. Den hedder OY-BAX.

Midtjysk overvejer at anskaffe et moderne to-sædet fly, da Gö-4'en har mere end nok at bestille.

Nykøbing Sj. arbejder på at virkeliggøre tanken om en flyvegård på Sjælland, idet klubben i sommer har måttet tage helt til Havdrup for at flyve.

Polyteknisk Flyvegruppe har fået nye kvaler, da Avedøre nu helt skal lukkes p.g.a. Nike-missilerne. Klubben havde en god lejr i Herning for nogle få medlemmer, og Feddersen tog i august en tur til St. Auban.

Silkeborg har ikke nøjedes med den hjemlige plads, men også benyttet Herning i sommer.

Vejle har stærkt stigende medlemstal og overvejer, om næste fly skal være en- eller to-sædet.

### 3 Cowboy-rekorder i Texas

Med det formål at sætte rekorder og at tage diamantbetingelser o.lign. afholdt amerikanerne i første halvdel af august en lejr ved Odessa i Texas, kendt fra mange rekord-flyvninger.

I den første uge satte *Dick Schreder* nye verdensrekorder over 200 og 300 km trekant (størrelsen har vi endnu ikke fået oplyst).

I et brev kort af 11/8 skriver *H. W. Jensen*, at han ikke kunne holde sig væk, men var taget derned til den anden uge, hvor vejret imidlertid var blevet dårligt. „Jeg lavede en 200 km trekant søndag (9/8) på 77 km/t og mandag en 100 km trekant på 66 km/t. Med Texashilsen og store støvler. Cowboy“.

Mens dette kort havde standardstørrelse, modtog vi 17/8 et i kæmpestørrelse med 12 frimærker på! Det lød blot:

„Kære venner. Jeg lavede en 300 km trekant 67 km/t tirsdag 11-8-59. OK. Cowboy.“

Cowboy synes hermed at have erobret alle tre nationale rekorder på trekantbane og er første dansker, der gennemfører en 300 km trekant. *Dyhr Thomssens* 100 km rekord på 59.2 km/t og *Sejstrups* 200 km på 51.0 bliver dog stående som lokale rekorder, der således viser deres berettigelse, (indtil Dyhr flyver endnu hurtigere herhjemme).

### 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 følgende måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

### EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.  
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.





## To og halvfjers 707'ere rullede ud til otte luftfartsselskaber

To og halvfjers Boeing 707 jetlinere, påmalet otte berømte luftfartsselskabers farver, er rullet ud fra Boeings fabrik i Renton, Washington. 57 af dem er allerede afleveret. Alt i alt er 197 Boeing 707 og 720 blevet bestilt af 16 luftfartsselskaber og af MATS.

Allerede nu flyver 707'ere i regelmæssig fart hos Pan American, American, T.W.A., Continental og Qantas. Snart vil B.O.A.C. begynde at flyve med 707. Inden dette år er gået, vil yderligere leverancer have fundet sted til Braniff, Air France og Sabena.

707 er også i produktion til Air-India, Cubana, Lufthansa,

South African Airways og Varig. Desuden har American, United og Irish Airlines bestilt 720'ere.

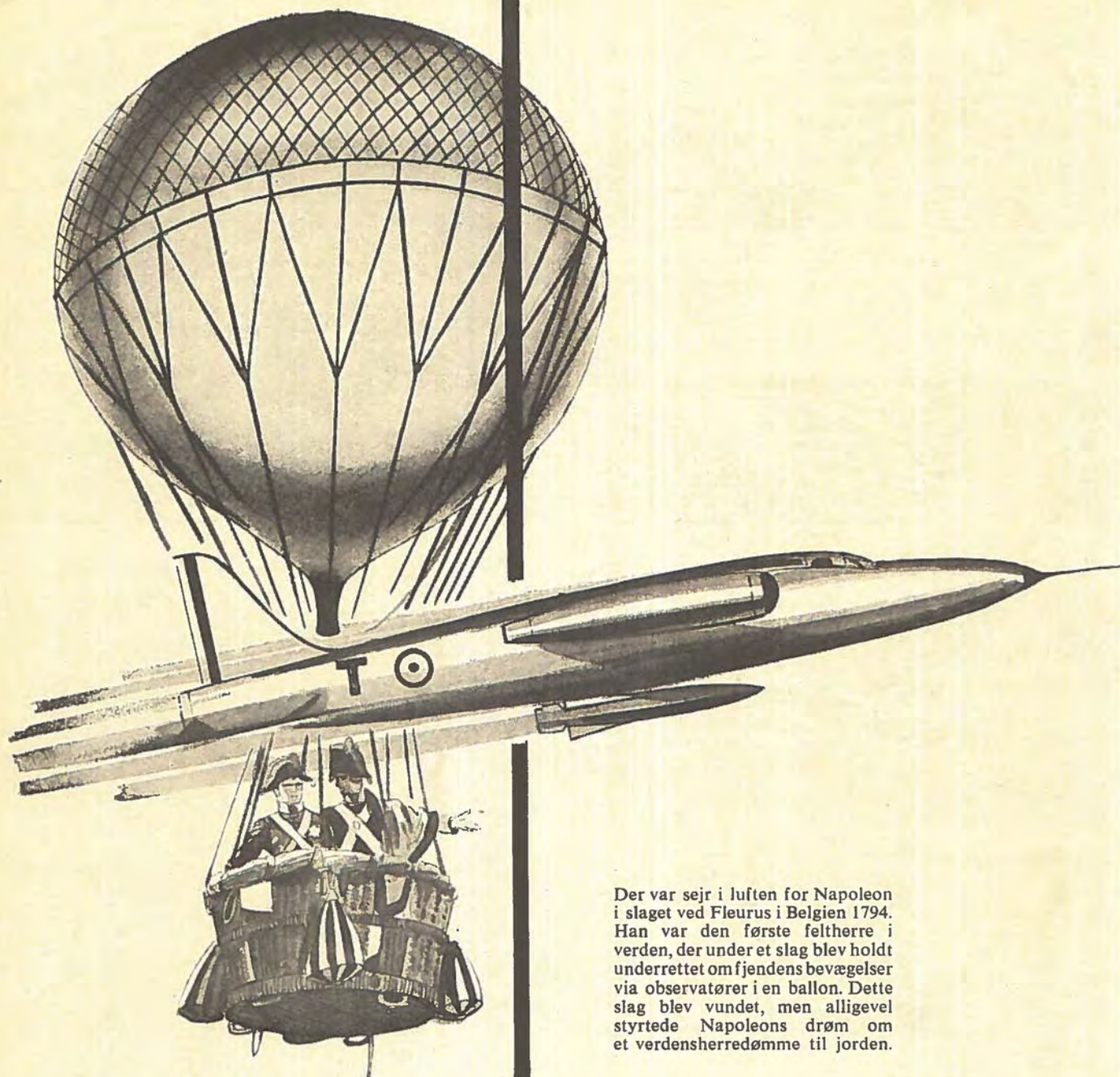
Siden den første leverance i oktober i fjor har 707 tiltrukket de højeste belastningsfaktorer i flyvningens historie. De ligger mellem 90 og 95 % og de viser Boeing jetlinernes hidtil uovertrufne indtjeningsmuligheder.

707'erne betjener i øjeblikket mere end 7800 passagerer om dagen. Over en halv million luftrejsende har fløjet med 707.

De Boeing jetlinere, der nu er indsat i regelmæssig trafik, demonstrerer deres enestående økonomi, høje udnyttelsesgrad og en popularitet uden fortilfælde.

# **BOEING 707 og 720**





Napoleon havde ..... men ikke højtflyvende planer hurtigtflyvende jets !

Der var sejr i luften for Napoleon i slaget ved Fleurus i Belgien 1794. Han var den første feltherre i verden, der under et slag blev holdt underrettet om fjendens bevægelser via observatører i en ballon. Dette slag blev vundet, men alligevel styrtede Napoleons drøm om et verdensherredømme til jorden.

Der er et langt spring fra Napoleons første ballon til brødrene Wrights flyvemaskine. Det næste spring, som førte til nutidens hypermoderne superjetjagere, er dobbelt så langt — målt med udviklingens målestok. Esso har været med til at udføre dette spring, ved at udvikle nye og bedre brændstoffer — og derved presse udviklingen frem mod stadig større højder.



AVIATION PRODUCTS



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Hvedebrødsdagene kan også tilbringes på denne måde. Marianne her blev gift med modellflyveren Per Nilsson fredag og tog lørdag til Haslev, hvor han søndag deltog i den nordiske modellflyvelandskamp.

PRIS 1 KRONE

10

## INDHOLD:

Farnborough 1959 ★ Nordisk landskamp ★ Sprøjtende kolibri ★  
Med FLYV i Stark Turbulent D ★ DM-tilbageblik.



På nøglepunkter på luftfartsselskabernes verdensruter står tekniske rådgivere til disposition med bistand i alle spørgsmål vedrørende smøring og brændstof til flyvemaskiner. Dette er en del af den service, som ydes af verdens mest erfarne brændstof-leverandør.



Shell Aviation Service





# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
*Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning*

Nr. 10

Oktober 1959

32. årgang

## Illusorisk Riso-forbud

**L**IDT over midten af august meddelte dagspressen med op til 6-spaltede overskrifter, at der var udstedt forbud mod overflyvning af Riso-anlæggene. Dette forbud blev imidlertid udstedt i begyndelsen af januar.

Det nye var blot, at mens det oprindelige forbud kom som en meddelelse i Notam-Danmark uden henvisninger til af hvem og i medfør af hvilke love det var udstedt, var forbudet nu blevet bekræftet ved en ministeriel bekendtgørelse og kongelig anordning.

I aeroklubbens skrivelse af 30. januar, hvori man protesterede mod forbudet, bad man da også luftfartsdirektoratet om nærmere oplysninger om lovhjemlen for dette forbud.

Imidlertid er det ganske forbloffende, at ministeriet for offentlige arbejder har fulgt atomenergikommissionens ønske om dette forbud, der begrundes med risikoen for nedstyrtning i reaktorerne og dermed følgende hypotetiske fare for befolkningen.

For blandt de sagkyndige — det vil sige såvel luftfartsdirektoratet som flyvevæbnet, pilotorganisationerne og aeroklubben — har der været den mest rørende enighed om, at man overhovedet ikke opnår nogensomhelst beskyttelse i den retning. Som direktoratet har udtalt, måtte man da helt forbyde beflyvning af København i meget stor omkreds.

Som KDA har påpeget, er forbudet til gene for flyvningen med mindre fly, da Riso ligger på hyppigt beføjne ruter, og i givet fald kan denne nye komplikation frembyde fare for luftfarten.

Atomenergikommissionen, hvis fraråden af en amerikansk atomdrevet ubåds besøg ifjor vakte opmærksomhed verden over, kunne dog den gang hævde, at den ringe chance for en ulykke i dansk havn helt blev elimineret, når ubåden ikke kom ind i en sådan!

En tilsvarende sikkerhed opnår man ikke ved det udstedte forbud, der er komplet illusorisk.

## FARNBOROUGH 1959

*Glimrende opvisning trods forholdsvis få nyheder.*



Saunders-Roe S.R.N.1 Hovercraft, der her ses på vej over Kanalen, var årets sensation. Motoren suger luft ind fra oven og presser den gennem en ringformet åbning fra yderkanterne ind mod midten af undersiden. Der dannes herved en »luftpude«, som den glider på.

**D**E, der klog af skade og belært af sørgelige erfaringer, havde puttet sydvest, regnfrakke og gummistøvler øverst i kufferten, inden de drog afsted til Society of British Aircraft Constructors årlige flyveudstilling og opvisning i Farnborough, kunne have sparet sig besværet. Aldrig har vejret været bedre. Det er kommet helt bagpå englænderne, således at om formiddagen på den uofficielle åbningsdag, mandag den 7. september, mødte der ens øje et pinefyldt skue af svedende, røde ansigter over tætknappet engelsk etikette. Men naturen gik over opugtelsen; om eftermiddagen, til selve opvisningen, smed man blazers og heluldrne tweedjakker, løsnede klubslipset i halsen og smøgede skjortearmerne op. Farnborough, som plejer at være inkarnationen af britisk påklædningskonservatisme, viste i år en kollektion af de mest besynderlige påklædninger; den kendte SBAC-spaker, Oliver Stewart var en af de første til at erkende nederlaget og

viste sig iført velpressede jaket-benklæder, åbentstående manchet-skjorte med oprullede ærmer samt pragtfulde røde seler! De stakels arrangører, det har ikke været klimaet alene, der har bragt svedperlerne frem på de høje pander. Deres opgave har været, på baggrund af det hundrede procent vellykkede le Bourget-stævne, at stable et stævne på benene, og som ingredienser har de haft det mindste antal nyheder i Farnborough-flyveopvisningens tyveårige historie. Det har ikke været nogen nem opgave, men deres anstrengelser lykkedes, Farnborough giver et well-timed og godt arrangeret stævne, der indfrier forventningerne for selve den mest kræsne iagttagere.

### Royal Air Force's indledende opvisning

Opvisningen begyndte med massestart af de velkendte sortmalede *Hawker Hunters* fra eskadrille 111, 16 Hunters fordelt i to grupper på 9 og 7 fly. Efter bedste kontinent-





monster er »treble-one« gået fuldstændig ind for at markere hver manøvre med forstøvet brændstof. Det giver en god virkning, men indebærer faren for at virke kedelig ved for megen brug. Hunterne overdrev ikke, men udførte de kendte formations-manøvrer i diamant- og voodooformation med den sikkerhed og præcision, der er så typisk for dette verdens bedste aerobatics-team. Det er et fikt system at være to grupper, der er således altid et team over pladsen, og man undgår døde perioder. Da de havde afsluttet opvisningen med den sædvanlige bomb-burst, landede samtlige 16 maskiner lige efter hinanden på under 2 minutter.

Så viste Bomber Command 3 Handley Page Victor B.1 og 3 Avro Vulcan B.2, alle i stand til at bære Avros fjernstyrede flyvebombe Blue Steel, derefter kom Figther Command med 6 Gloster Javelin hvoraf de tre bar D.H. Firestreak. Forbindelsesmaskiner: Prestwick Pioneer, Twin Pioneer, Bristol Sycamore og Westland Whirlwind og til sidst RAFs tunge ende, Transport Command med Blackburn Beverley C.1, H.P. Hastings, D.H. Comet 2 og til sidst Bristol Britannia C.1, det nyeste fly i Transport Command. Efter denne stort overflyvning, hvis motorlarm længe efter hang i ørerne, fulgte en glimrende opvisning af to instruktører fra RAF i to rød- og hvidmalede Hunting Jet-Provost. De udførte såkaldt synkroniseret (eller spejlvendt) kunstflyvning og var meget dygtige.

#### Civilflyvningen begyndte med transportmaskiner

De Havilland Comet 4B, er den endelige mellemdistance-udvikling bygget til British European Airways. Den dukkede frem på rullebanen i BEAs smarte nye farveskema, røde vinger og sort, hvid og musegrå på krop og hale. Comet 4B kan benytte de inderste motorer som jet-bremse ved at vende jetstrålen, dette blev overbevisende demonstreret under en meget kort, men uhyre støjende landing. Der var to andre fly i BEA-farver, nemlig den smukke, elegante storebror til Viscount, Vanguard, begge bygget af Vickers, samt smertensbarnet fra Handley Page, Dart-Herald. Vanguard blev demonstreret på le Bourget for første gang for offentligheden, så det var blot et gen-syn.

Hvad Dart-Herald angår, er der endelig afgivet en lille ordre på dette ellers udmærkede fly. Det er Ministry of Supply, der på en måde forbarmer sig over Handley Page, der i de sidste tre år har ofret mange pund på Herald. Der sker nu det, at maskinerne leveres til M.O.S. og de låner så BEA alle 3 stk. til brug på deres rute til Skotland.

Endnu en type er beregnet til brug for BEAs korte ruter, det er Fairey Rotodyne, som i år viste sin komplette foragt for alt hvad der hedder startbaner ved at aflevere 30 henrivende engelske sygeplejersker direkte ved deres ventende bus! Rotodyne er også bestilt af den engelske hær til transport af tunge genstande, f.eks. bro-dele, altså som en slags flyvende kran, og desuden vil den kunne transportere et stort antal soldater

med udrustning. Det er en type Fairey har investeret mange penge i, og som de derfor venter sig meget af. Armstrong Whitworth Argosy havde også sin offentlige debut på le Bourget. Man venter mange bestillinger på denne meget økonomiske transportmaskine, der har et af de hurtigste laste-systemer i verden idag takket være specielle glideruller i gulvet på maskinen. Pudsigt er det, at toiletterne er anbragt i den afdeling af næsen, der svinges ud for at give åbning til lastrummet, her kan altså fremtidige passagerer, der forglemmer sig selv, få en alvorlig overraskelse ved pludselig at blive svinget over til siden. Twin Pioneer oprådte som malmleje-finder med to kæmpestore finner anbragt ude på vingetipperne. De Havilland Beaver blev, for guderne må vide hvilken gang, vist transporterende en gruppe fuldt udrustede soldater under kort start og ditto landing. Som eneste sportsmaskine demonstrerede Randal Porteous sin kendte crazy-flying med Auster Aiglet. På forespørgsel direkte til repræsentanterne for Auster om, hvorfor man ikke havde andre typer, for eksempel Auster Agricola (der er beregnet til markpudring) svarede man rent ud, at man ikke havde råd til at klare mere end et projekt ad gangen.

#### Helikoptere

Efter at Saunders-Roe og Westland for ganske nyligt efter mange og hemmelige forhandlinger blev samlet under én ledelse, vil det betyde øget styrke overfor konkurrenter i udlandet, først og fremmest overfor Sud Aviation i Frankrig, men også overfor den italienske fabrik Agusta-Bell. Alle Westlands og SAROs helikoptere var med ligefra den kæmpestore og bomstærke flyvende kran Westminster til den mindste af sammenslutningens helikoptere, Skeeter. Man venter sig meget af den nye femsædede P-531, der her blev vist i flere eksemplarer blandt andet i den engelske hærs farver, man håber, at den vil komme til at betyde det samme for England som Alouette for Frankrig. Der blev opført en hel lille demonstration af helikopterens anvendelighed. Westminster hævdede et tungt brofang og anbragte det mellem to brohoveder, Westland Whirlwind i ny version med Gnome-motor bragte en militær jeep og en Wessex ankom med tropper. Da broen var vel anbragt, satte tropperne sig op i den luftbårne jeep og kørte over broen. Til allersidst i helikopter-intermezzoet samlede alle helikopterne, Westminster, Wessex, Whirlwind, Widgeon, P-531 og Skeeter på en lang række langs med banen. Det så elegant og legende let ud, men har ikke været en helt let opgave for piloterne eftersom roterne kun var ganske få meter fra hinanden. Af andre helikoptere viste Bristol sin store to-motors model 192, som skal anvendes af RAF. Den har gennemgået en hel del modifikation, men skulle nu være klar til seriefremstilling.

#### Militærflyvningen — kun få nyheder

Blandt de militære fly samlede interessen sig om de to eneste nyheder, dette års Farnborough havde at fremvise, Folland Gnat Trainer og den to-sædede version af English Electric Lightning T.4. Folland Gnat og Gnat Trainer startede først, side om side og udførte fremragende flyvning. Det er en meget anvendelig såkaldt billig-jet, som små lande kan have meget behov for. Gnat er allerede købt af det finske flyvevåben og af Indian Airforce. Begge disse flyvevåben vil

1. De Havilland Comet 4B i BEA-farver.
2. Bristol Britannia 250, bygget af Short.
3. De Havilland Sea Vixen FAW.1 m. Firestreak.
4. Folland Gnat Trainer.
5. Gloster Javelin F(AW) Mk. 9.
6. Westland Widgeon med ski og pontoner.



også anvende den to-sædede udgave. Squadron-leader Tennant, Follands djævelblænde dygtige indflyver, boltrede sig med den lille hurtige jet under den sommerlige himmel; man kunne rigtigt konstatere, hvor manøvre-dygtig Gnat er. Derefter demonstreredes English Electric Lightning F. 1 og T. 4. Det er i og for sig identiske maskiner, T.4 er blot to-sædet og kan anvendes som træner. T.4 medfører ligesom F.1 to de Havilland Firestreak missiler. De to jets startede under øresonderrivende larm fra de to gange to R.R. Avons med efterbrændere. Man underer sig især over de mange G, det tilsyneladende ubesværet er muligt for denne type at klare. Beamont gentog successen fra Paris på hjemmebane. Under landing med T.4 om tirsdagen skete der et uheld. Landingsfaldskærmen sprængtes, og T.4 løb derefter hele banelængden ud og fortsatte ud over græsset for enden af banen. Der skete gudskelov kun materiel skade, det kan ske hurtigt med de nye jets i »mach 2 plus«-klassen. Derefter startede *Hawker Hunter Mk. 9* side om side med den to-sædede *Hunter Mk. 66A*. Sidstnævnte steg umiddelbart efter starten til 3000 meter, og derfra bragte piloten maskinen i et spind. For at markere hvor mange gange maskinen spandt, var den udstyret med brændstofforløber ligesom Hunterne fra eskadrille 111, Hunteren spandt rundt og rundt ialt 10 gange, man kunne nøjagtigt tælle det på den røg-proptrækker den dannede på himlen; i få meters højde rettedes maskinen koldblodigt op, og piloten styrede den lavt hen langs banen. Hele denne spind-opvisning med Hunter var ikke blot et dygtigt opvisningsnummer, men var lavet for at overbevise, hvem der endnu måtte tvivle om, at Hawker Hunter Trainer så nemt som ingenting kan bringes ud af et stall og et spind. Der har verseret rygter om det modsatte efter en serie gådefulde uheld dels i RAF og dels i det indiske flyvevåben, men Hunter Trainer fejler ikke noget.

*Gloster Javelin*, med fire Firestreaks lavede de sædvanlige hurtige forbiflyvninger. Modellen er den foreløbig sidste Mk. 8. Mk. 9 af samme type er næsten identisk med Mk. 8; begge har de hidtil kraftigste Sapphire-motorer med efterbrændere, men Mk. 9 har forberedt elektronisk udstyr. *Fairey Gannet AEW-3*, den sidste udvikling af ubådsdræberen Gannet Mk. 2, har det hidtil kraftigste radar indbygget i nogen engelsk militærmaskine. Fra 4 kilometers højde kan den kontrollere et område med en diameter på 650 kilometer. Gannet viste sig ligesom sine brødre i stand til at flyve på én motor i en hastig forbiflyvning. *De Havilland Sea Vixen*, der har samme ildkraft som en bredside fra et slagskib under anden verdenskrig, er ganske utroligt manøvre-dygtig, og Sea Vixen udførte endog kunstflyvning med fire Firestreaks samt to ekstra-tanke monteret under vingerne. Dens landingshastighed er næsten det mest forbøllende, under 150 km/h.

*Short SC-1*, den lille fem-motorede VTOL blev demonstreret, men viste en meget uheldig tendens til at forsluge sig i det græs og stov, de nedadrettede motorer hvirvlede op; om onsdagen fik den regulært motorstop i få meters højde og dumpede temmelig ublidt motorløs det sidste stykke mod jorden. Der lader til at være en hel del besvær og børnesygdomme med netop denne model. Til sidst gentog den mærkelige *Blackburn NA 39* successen fra Paris under nogen gevaldige lave forbiflyvninger.

## Hovercraft

Sensationen på dette flyvestævne var uden overdrivelse *Saunders-Roe Hovercraft*; dette besynderlige apparat er ikke rigtig flyvemaskine, ikke nogen bil, ej heller nogen båd. Alle er uenige om, hvor man skal anbringe Hovercraft; men alle er enige om, at det er en revolutionerende nyhed. Man går endog så vidt at påstå, at Hovercraften og hvad den kan udvikles til er den største opfindelse indenfor menneskets transport siden en af vore mere kloge forfædre opfandt hjulet. Man kommer ikke udenom, at interessant var den, som den kom hyggeligt brummende langs med banen med en hastighed af 50 kilometer i timen i en højde af 25—30 cm. Man har aldrig været ude for på Farnborough at måtte lægge sig ned på alle fire for at kunne sige: Jo, den er skam i luften. Motoren er en speciel Alvis Leonides på 515 hk. Man fik en lille forsmag på, hvad et apparat med større motorkraft kan udføre, for Hovercraft var i stand til at hæve sig med en last af 30 bevæbnede soldater til en højde af 10 cm. En forbøllende løfteevne med så lille en motor. Man har, siger man hos Saunders Roe, planer om en Hovercraft på 40 tons, der med passende motor vil kunne hæve sig 1 meter og flyve med en hastighed af ca. 200 kilometer/timen. På Saunders Roes stand vistes en model, der var beregnet til at transportere 50 biler og 5000 passagerer, men det er foreløbig kun sød fremtidsmusik.

## Royal Navy slutter af

Den engelske flådes flyvevåben havde fået overdraget det meget ansvarsfulde hverv at give Farnborough en værdig afslutning. Flådens egen aerobatic-team fra 807. eskadrille lagde for med en virkningsfuld opvisning i kunstflyvning. Der var et par enkelte ret uortodokse manøvrer på programmet, f.eks. kom de fire *Supermarine Scimitars* ind over pladsen i en lav højde i box-formation, og rullede så pludselig individuelt, det så pudsig ud og var en god variation af et gammelt tema. En Scimitar kom ind over banen i lav højde og samlede med sin landingskrog et af de meget omtalte nye slæbemål, som man endog kan anvende under supersoniske hastigheder. En anden Scimitar demonstrerede den nye »over-skuldren«-bombemetode. Den går i korthed ud på, at man i lav højde passerer målet. Umiddelbart efter målet går man ind i et loop. På toppen af dette loop kaster man sin atomladning, og populært sagt fortsætter bomben i en bane som er tangent til den loopende maskines loop. Når bomben rammer målet, er jet'en over alle bjerge. Det har under øvelsesbombninger vist sig, at denne nye metode er meget træfsikker.

Til allersidst havde Navy en triumf i baghånden. To Scimitars landede sydfra. Under landingsafløbet kørte de så yderligt på banen som muligt samtidig med, at de foldede vingerne. Nordfra kom nu en tredje Scimitar, og den landede med ca. 200 km/t lige mellem de to Scimitars, der kørte den modsatte retning. Der var ikke mange meter at spille om under passagen. Da første passage havde fundet sted landede endnu tre Scimitars nordfra lige ned over de foldede vinger på de to første Scimitars. Det så dramatisk ud og udløste meget bifald fra tilskuerpladserne. Det var afslutningen på dette års flyveopvisning på Farnborough.

Wilhelm Jørgen Jensen.

## Samarbejde mellem SAS og Thai Airways International

SAS har fornylig underskrevet en overenskomst med Thailands nationale luftfartsselskab Thai Airways Company Limited om et nært samarbejde mellem de to selskaber. Der oprettes et nyt selskab, Thai Airways International, som skal drive trafikflyvning mellem Thailand og andre lande. SAS vil indtræde i det nye selskab som mindretalsaktionær og vil for en tid yde teknisk og administrativ bistand. Der vil blive stationeret skandinaviske besætninger og jordpersonel i Bangkok, og der vil blive iværksat et uddannelsesprogram for at oplære Thailændere til at gå ind i driften.

Som SAS øverste repræsentant i Thai Airways International er udpeget danskeren *Hans Erik Hansen*, der hidtil har været chef for hele SAS' salgsafdeling med bopæl i Stockholm.

## Nyt certifikatreglement

Som meddelt i „Meddelelser fra Luftfartsdirektoratet“ den 6. august (rettet 20/8) har ministeriet for offentlige arbejder den 11/7 udsendt et nyt såkaldt PEL-reglement, der trædte i kraft 1/9 og erstatter det foregående af 21/12-54.

Den væsentligste nyhed er, at der er tilføjet et nyt kapitel med helbredskrav til de forskellige certifikater. Alle trafikflyvere skal fremtidig undersøges på det militære flyvmedicinske institut, hvilket er noget ubekvemt for erhvervsflyvere rundt om i landet.

Privatflyvere kan som hidtil gå til deres egen læge, som imidlertid skal anvende nye blanketter ligesom specialisterne. Det vil glæde yngre privatflyvere, at deres certifikater fremtidig gælder 2 år, mens de for 40-60-årige fortsat gælder 1 år, men for over 60-årige kun ½ år. Over 40-årige skal yderligere hvert 5. år til øjenspecialisten. Man tiltror altså ikke almindelige læger evnen til at konstatere, om man har det nogenlunde normale syn, der kræves. Attesterne sendes fremtidig af lægen til direktoratet.

Der er indført nye beviser for landbrugsflyvning og bannersløb.

Direktoratet har især henledt opmærksomheden på certifikatindehavernes pligter til at holde sig underrettet om ændringer i bestemmelserne samt til pligter ved sygdom eller tilskadekomst. Man har her slæbt den noget antikverede bestemmelse om, at private flyvere skal indsende deres certifikat, når de p.g.a. sygdom har været uarbejdsdygtige 20 dage eller mere med over i det nye reglement vel vidende, at denne bestemmelse selvfølgelig ikke overholdes. Den burde være revideret i mere realistisk retning.

Endelig har man fået indføjet en bestemmelse om, at man administrativt kan inddrage et certifikat under visse omstændigheder.

For svæveflyveres vedkommende har man nu i PEL'en fået de bestemmelser med, som findes i de pågældende BL'er og har været gyldige snart 3 år. Der er dog enkelte småafvigelser, som enten vil blive rettet i BL eller administreret i overensstemmelse hermed. Graduering af certifikatgyldighed efter alder er også indført her. Svæveflyvere behøver ikke at anskaffe den nye PEL, med mindre man da vil studere de specielle helbredskrav til svæveflyvere, der pludseligt er dukket op og specificeret her.

En del af direktoratets BL'er (Bestemmelser for Civil flyvning) er iøvrigt nu ikke i overensstemmelse med PEL og skal ændres. Det ville have virket mindre forvirrende, om det hele var blevet koordineret, så nye BL'er lå klar samtidig med ikraftsættelsen af PEL.

Vi kan iøvrigt oplyse, at reglementet koster 3,75 kr. og fås i direktoratet og gennem boghandelen.



# VARM NORDISK LANDSKAMP

I strålende sensommervejr vandt det dygtige finske hold på ny alle tre klasser, men Norge fik en individuel sejr.

**S**ØNDAG den 6. september durrede trafikflyene næsten ustandselig oppe under den blå himmel over Eskildstrup mellem Haslev og Ringsted. Svævefly fra Ringsted kom på besøg over markerne, benyttende sig af opvinde under hvide sommerskyer med basis ca. 2500 meter. Og i de nederste luftlag gled lydlost elegante svævemodeller, let snurrende gummimotormodeller og kortvarigt vrælende gasmotormodeller. Den nordiske landskamp udspillede sig således under anderledes ideale forhold end i den øsende regn i Norge året før.

Da modellflyverne kl. godt syv om morgenen kørte fra Haslev ud til pladsen, kunne man imidlertid næsten ikke se en hånd for sig, og da konkurrencen skulle begynde kl. otte, var det endnu så tåget, at konkurrencelider *Ole Meyer Larsen* udsatte et kvarter, men så gik der hul på bylden. Varme solstråler splittede tågen, og der var så meget termik, at 22 af de 36 modeller fik noteret maximum, 180 sekunder:

Af disse fik samtlige 9 finske modeller max. 8 af de svenske, 4 danske og 1 norsk, så meget tydede på, at vi som ved VM til slut måtte lade en 6. flyvning afgøre placeringen.

I 2. periode svækkedes termikken lidt efter morgentågens letning. Men under den blå himmel fik finnerne dog 7 maximum og manglede kun 5 sek. hos én mand og 2 hos en anden i de 9. Så de havde endnu 7 med 360 sek., mens svenskerne havde 4 og Danmark 1, *Poul Christensen* fra Århus i A2.

Vore to andre A2-folk havde 286, idet *Borge Hansen* havde fløjet 180 og 106, mens *Hans Hansen* havde fløjet 106 og 180! Borge havde om morgenen overgivet holdledelsen til *Arne Hansen* og var gået ind på holdet i st. f. *Leif V. Christensen*, der var havareret under trimning dagen før.

Ialt var der 20 maximum i 2. periode. I wakefieldklassen havde samtlige finner og svenskere 360, i gasmotormodelklassen ialt fire mand. I sidstnævnte klasse var vi så uheldige, at *Chr. Schwartzbach*, der var indtrådt som reserve, idet *Jørgen Kå* trods gode forberedelser kun havde en utrimmet model tilbage, fløj sin eneste model bort.

## Det gjaldt om at undgå nedvinde

Tredie periode gav 17 gange maximum. Problemet var simpelthen at starte således, at man fik termik og undgik nedvindsområder, men når man efter sin beslutning om at starte først skal stå i kø ved vægtkontrollen og derpå have udleveret tidtagere og så skal med dem ud på startområdet og starte hurtigst muligt, så er det i dette vejr svært at beregne noget.

Vinden svingede rundt i alle retninger, alt efter hvor termikboblerne gik, og af og til kunne man se disse i form af små »støvdjævel«, der vandrede hen over marken. Trods termikbremsen nåede adskillige modeller enorme højder, f.eks. syntes svenskeren *Uno Axelssons* wakefield at forsvinde opad i det blå trods fungerende bremse, men han fortalte senere, at han kort uden for pladsen så



Den 14-årige Gudbrand Dalseg hyldes af sine landsmænd efter sejren foran resultattavlen.

den komme nedad med varierende faldhastighed, og han kunne simpelthen sætte sig og vente på, at den kom ned til ham.

Andre fløj dog bort p.g.a. svigtende bremsen, og i den forbindelse er det værd at notere, at mange anvendte dobbelt lunte for at være sikker.

Det var karakteristisk for konkurrencen, at der næsten ingen omstarter var — 2 i A2, 4 i C3 og 3 i D1 — kun 9 på op mod 180 starter. Havarierne var få, man slap for kilometerlange hæsbælende løbeture, og et kvarters tid før periodens udløb havde alle fløjet, og man søgte ind i skyggen under træer og fortærede de udbragte madpakker. Ikaros's sodavandsafdeling solgte 350 flasker — så var de totalt udgået!

Efter 3. periode havde kun finnen *Sune Westerholm* maximum med 540, mens hans landsmand *Pentti Ella* manglede 5 sek. takket være en for hurtigt virkende lunte. I C3 havde alle tre svenskere og to finner 540, i D1 nordmanden *Gudbrand Dalseg* og finnen *Seppo Nurminen*.

## Flere med maximum falder fra

Men held og uheld spillede ind. Fjerde periode var vel den varmeste, omend en del cumulus-skyer af og til gav lidt skygge. Der var 19 maximum, men de faldt ikke altid på de 8 i toppen. *Westerholm* fik dog, og i C3 *Seppo Takko* og *Anders Håkansson*, hvori- mod *Asko Kekkonen* måtte nøjes med 175, *Axelsson* med 135 og *Ragnar Ahman* med 109. I D1 fik de to førende på ny maximum.

Mange andre, som tidligere havde haft en enkelt uheldig flyvning, fik det ligeledes f.eks. *Erik Nienstædt*, hvis modeller holdt bedre til den sjællandske end den franske varme, og som kun i første omgang havde en »svips« med 116.

Klokken 1415 begyndte sidste periode. Spændende var det. Mange tilskuere fulgte — pænt bag afspærringerne — resultattavlens skiften.



Ti glade finner efter sejren ved Eskildstrup. Stående til højre *Sune Westerholm* ved siden af holdleder *Niels Kjeldsen*. Stående tv. brødrene *Niemi*, siddende tv. *Seppo Takko*.



Håkansson i C 3 startede få øjeblikke før Westerholm i A 2. Håkansson's model skruede sig sikkert til vejrs, men kom i nedvind og var nede på 63 sekunder, hvorved han røg ned på 7. pladsen. Westerholms fine svævemodel sank også faretruende, og fløj i en halv snes meters højde rundt over pladsen - længe i samme højde - »det tager på nerverne«, stønnede den ellers så rolige finne - steg så atter lidt, mere og mere, passerede de 3 minutter og kom kort efter ned på termikbremsen til sin sejrige ejermænd, som er handelsstuderende og har fløjet med modeller, mest A 2, i fem år. Ella blev nr. 2 med 895 og Børge Hansen nr. 3 med 808 sek.

Man iagttog spændt det finske Flygförbunds modellflyveinstruktør Seppo Takko - ville det gå ham som svenskeren, så andre kunne få en chance, bl.a. Nienstædt, som havde fløjet sin 4. max? Men nej, Seppo klarede sikkert sin 5. max., Kekkonen blev nr. 2 med 871, Axelsson nr. 3 med 844 og Nienstædt nr. 4 med 836.

I D 1 svipsede det for Nurminen denne gang, han fik kun 86 og blev nr. 4, hvorimod den lille 14-årige nordmand, kaldet »priken«, som kun har været modellflyver to år, scorede sin femte maximum, mens de to brødre *Ossi* og *Osmo Niemi* blev nr. 2 og 3 med 850 og 837 sek.

Allerede i god tid før periodens udlob fyldtes de resterende pladser på tavlen ud, og i »regnecentralen«s telt fik fru *Ruth Meyer Larsen* de holdresultater frem, som er det centrale ved NM.

Finland vandt som ifjor alle tre klasser og det samlede resultat. Danmark fik en andenplads i A 2, tredjeplads i C 3 og fjerdeplads i D 1, mens Sverige fik to andenpladser og Norge to fjerdepladser. Samlet blev Sverige så nr. 2, Danmark nr. 3 og Norge nr. 4 som i de gode gamle dage.

## Hvorfor finnerne vinder

Når finnerne er så stærke både ved de nordiske konkurrencer og VM, så er det naturligvis ingen tilfældighed. Ej heller skyldes det statsstøtte som i en del andre lande. Men i Finland er modellflyveinteressen så stor, at holdlederen *Niels Kjeldsen* regnede med, at de har 100 klubber med ca. 50 medlemmer i gennemsnit, altså ti gange så mange organiserede modellflyvere som vi. Og blandt disse er der et stort antal fremragende modellflyvere og konstruktører, der virkelig går ind for sagen med energi og entusiasme.

Nationalholdet udtages på baggrund af 3-4 af årets 9 vigtigste konkurrencer, men det var iøvrigt ikke alle spidserne, der var med i Danmark, da en del ikke vedblivende kunne få fri, men så er der rigeligt bag dem af næsten samme kvalitet.

Svenskerne mødte forøvrigt heller ikke med deres top. Den havde været til VM, og de næste i rækken kom til NM. Også her er bredden så stor, at det ingen forskel gør, hvorimod vi som bekendt mangler denne bredde.

NM sluttede med, at KDA's generalsekretær uddelte præmierne ved middagen i Haslev. Foruden Copenhagen Airline Representatives Club's pokal i A 2 var det den gamle Nordiska Modellflygarepokalen for det samlede resultat (forsikret for 5.000 sv. kr.), KDA's flaskebakker i den endnu pokalløse D1-klasse, Holmegård-vaser til de individuelle vindere og et erindringsaskebæger fra Dansk Modellflyve Industri til alle deltagere.

PW



Martin RB-57D er et rekognosceringsfly til brug i store højder, udviklet fra B-57B, der som bekendt atter er den amerikanske version af den alsidige engelske Canberra.

## ESSO bygger tankanlæg i Søndre Strømfjord

I sidste måned havde Dansk Esso inviteret pressen til Københavns Lufthavn, Kastrup, for at bese de store nye servicevogne, som i mellemtiden er blevet sendt til Grønland, hvor Esso er i fuld gang med opførelsen af tre store og flere mindre brændstoftanke i Søndre Strømfjord til betjening af de nye DC-8 jetlinere, som SAS fra 1. april 1960 indsatte på polarruterne.

Arbejdet påbegyndtes i oktober 1958, og det bliver klar til foråret 1960. Hele projektet kommer til at koste 5 millioner kroner. Det består af 3 stk. lagertanke hver på 8 millioner liter indhold. De forsynes gennem den eksisterende 8" havneledning, der er 12 km lang. Brændstoffet pumpes med en hastighed på 60.000 l/time fra lagertankene gennem en ca. 1600 m lang 4" ledning til 4 stk. 100.000 liter udleveringstanke ved forpladsen, og herfra foregår udleveringen ved hjælp af 4 pumper, hver med en kapacitet på 1100 l/min.

Foruden tankinstallationen og rørledning omfatter anlægget også 3 såkaldte servicers (mobile pumpeanlæg), 1 stk. 20.000 liter luft-havnstankbil, to smøreolievogne med en kapacitet på henholdsvis 300 og 800 liter smøreolie samt en forsyningsvogn med ca. 10.000 liter tankkapacitet.

Det brændstof, der skal bruges til de civile luftlinere, en praktisk talt det samme som almindelig husholdningspetroleum. Til de militære luftfartøjer, som passerer Søndre Strømfjord, anvendes derimod et brændstof, som stort set består af halvt benzin og halvt petroleum.

Det er meget store mængder brændstof, der skal bruges til hver tankning. Når en DC-8 lander i Søndre Strømfjord, skal den tanke 50.000 liter brændstof for at den kan flyve de sidste 5.808 km på den 9.036 km lange strækning København-Los Angeles. Og det skal gå stærkt. Der kan tankes ca. 5.000 liter pr. minut.



Nyeste Cessna-type er Cessna 210, der er udstyret med 260 hk Continental og rejser med op mod 300 km/t. Den er netop ved at trække understøttet ind på den særpregede måde, der fremgår af fotografiet.



## Den sprøjtende kolibri

*Interessant demonstration af lille hollandsk helikopter, der drives af en rammotor i rotortipperne.*

**D**EN hollandske flyveindustri omfatter ikke blot trafik- og militærfly, men også en interessant helikopter, der fremstilles af Nederlandse Helicopter Industrie, et datterselskab af Avirolanda i Papendrecht. Den 8. og 9. september demonstrerede SAAB, der påtænker at licensbygge den, samt ICI Aviation den for interesserede (bl.a. fra Landbohøjskolen) i Skovlunde.

Det flyveteknisk mest særprægede ved H-3 Kolibrie er dens motorer, som er rammotorer eller om man vil ramjetmotorer, (type Tj-5), anbragt i tipperne på den tobladede rotor. Da rammotorer som bekendt først virker, når de føres frem gennem luften med så stor fart, at der skabes en kompression, bruger man en knallertagtig 2 hk motor til at speede rotoren op med. Først til ca. 75 omdr./min, derefter i et højere gear samtidig med at der tilføres brændstof og dette tændes i rammotorerne, til 150 omdr. Så kobles startmotoren fra, og med ild stående bagud og findelt petroleum sprøjtende ud i omegnen øges omdrejningstallet til de ca. 400 pr. minut, den normalt opererer ved.

Det tager en vis tid, vi målte den til 5 min. i helt kold tilstand og 3 min. ved en senere start.

Man skulle vente stor larm af disse motorer, men i modsætning til de pulserende rammotorer (ventiljetmotorer), der f.eks. anvendes i krigens V-1 og af modellflyverne, er det en noget anden og ikke så anmassende støj. Ud fra imødeselsen af en sådan støj fandt vi den ret stille, men efter senere på dagen at have hørt dens karakteristiske tærskvævrklignende lyd flere minutter for vi kunne se den i det hjemlige villakvarter, skiftede vi mening, og det vil sikkert ikke være populært blandt Skovlunde-beboerne (hvoraf 75 % er tilflyttet byen efter flyvepladsens oprettelse) normalt at operere den derfra.

### En forslugen fyr

Men iøvrigt bruger man den ikke til at flyve fra et sted til et andet med. Det er for dyrt. Hver af de to motorer, der yder en reaktionskraft på 22.5 kg, svarer til ca. 60 hk, forbruger nemlig 250 kg petroleum i timen, så selv om alle fire tanke bruges til brændstof, kan den kun flyve en time med højst 100 km/t.

Så da den alt efter udnyttelsen koster 4-500 kr./time i drift, transporteres den normalt på en »helicar«, en flad transportvogn bagefter en bil med hjælpegrej etc. F.eks. til landbrugsflyvning er hver flyvning jo ganske kort, så man kun ved hver 3. eller 4. sprøjtevædskepåfyldning behøver at fylde brændstof på. Men iøvrigt må man vel have en hel tankvogn med til både brændstof og sprøjtevædske med hurtigt virkende pumper for at udnytte den effektivt.

Opbygningen er uhyre enkel, f.eks. slipper man for en indviklet rotortransmission, og den lille enbladede halerotor bruges kun til sidestyrving, da der så godt som ingen roterende reaktionskraft er. Motorerne består af



Kolibrie svarede godt til sit navn — bortset fra lyden. Den ses øverst under landbrugsflyvning, nederst på sin transportvogn i Skovlunde.

et stålhylster med en tændanordning til starten og nogle benzinledninger og -dyser, men har ingen bevægelige dele. Den vejer kun 10 kg og kan udskiftes på et øjeblik. Gangtiden mellem eftersyn er p.t. 150 timer, men ventes at stige. Trods enkelheden koster de dog ca. 7.000 kr. pr. stk., men er stadig en billig form for motor, og hele helikopteren må til en pris af 140.000 kr. også anses for billig. Hvis SAAB tager fat på at bygge den og får tilstrækkeligt med ordrer, regner man med at kunne få prisen en hel del ned.

### Stor bæreevne

Rotordiameteren er 10 m, længden 4.22 og højden 2.57 m. Mindste tomvægt er 240 kg, hvilket vil sige, at der er en disponibel last på 410 kg i civil og 460 kg i militær udgave. De 240 kg er dog en »barberet« udgave. Skal man blot have startmotor, ekstra stol, vindskærm etc. på, kommer man hurtigt lidt højere op. Sprøjteudstyret vejer foruden tanke 56 kg og omfatter endnu en lille motor, så den faktisk er firemotoret!

Præstationerne siger, at den maximale kontinuerlige fart er 100 km/t, og at man ved landbrugsoperationer flyver mellem 25 og 80 km/t. Den kan manøvreres i vind op til 50-75 km/t. Ved 50 km/t stiger den 4 m/sek.

### Fantastisk manøvreedygtig

Den hollandske pilot *Robert de Blécourt* gav en imponerende demonstration af dens flyveegenskaber med PH-NGV. Efter starten fra helicar'en viste han, at den i svævende tilstand kan dreje 360° rundt på 4 sekunder. Han lod den komme i topfart hen over pladsen mod os og bremsede næsten op på stedet ved at sætte den omtrent på halen.

Han lod den falde pludseligt ned fra 100 m højde og standsede lige over jorden. Han holdt stille og lod mekanikeren skrue på sprøjtedyserne og sprang med den opmagasinerede energi i rotoren med et sæt 50 m til vejrs.

Han svingede med enden af sprøjterøret (ca. 15 m spændvidde) næsten nede i græsset, ind mellem køretojerne og hangaren lige ved siden af o.s.v.

En gang var han ved at putte enden af røret ind gennem vinduet på bilen, og da han blev spurgt, hvor tæt han kunne sprøjte ind til en forhindring, f.eks. hangaren, svarede han: »Luk porten op, så skal jeg sprøjte gulvet derinde.«

Sprøjte demonstrationen foregik heldigvis med vand, for han morede sig med at give brusebad med den.

Meget tyder således på, at den er lettere at flyve end de fleste helikoptere, og i modsætning til disse er den ikke ustabil, men nogenlunde neutralt stabil, hvad han viste ved kortvarigt at slippe styregrejerne få centimeter over transportvognen.

En vis tomotoret sikkerhed har den, om end den ikke kan holde sig flyvende på én motor, og takket være det store inertimoment i den motorforsynede rotor, kan den landes i autorotation under alle forhold.

Foruden til landbrugsflyvning kan den anvendes til andre opgaver. Som flyvende kran kan den i en krog under kroppen bære 370 kg, som ambulance kan den bære en bære på hver side og således ialt bære 4 personer.

PW.

### Ikke gennem Rusland

SAS har en tid fort forhandlinger med Sovjetrusland om en flyverute gennem Rusland til Sydostasien, men forhandlingerne er foreløbig endt med negativt resultat, idet russerne ikke i øjeblikket kan give en sådan tilladelse.

### DM for linestyrede modeller

DM i linestyring blev vundet af *Kaj R. Hansen* (623) i kunstflyvning, *Helge Olsen* (608) i begynderklassen, *Svend Nielsen* (222) i hastighed og *Jens Jørgensen* (535) i holdkapflyvning. På grund af NM må vi udskyde referatet til næste nummer.

### VM med svævemodeller

Finland vandt VM i A2 i Belgien, fulgt af Sverige og Holland. Der var omflyvning mellem 5 deltagere om det individuelle resultat. *Borge Hansen*, der som bedste dansker blev nr. 16, vil senere nærmere beskrive dette VM.





# BEMÆRK

# KENDSGERNINGERNE

# I FORBINDELSE

# MED

# REPUBLIC F-105

● **Republic's F-105 er den eneste alt-vejrs jager, som U. S. Air Force har bestilt til Europa.**

● **Republic's F-105 er det eneste virkelig komplette våbensystem der er konstrueret til Europas specielle taktiske fornødenheder.**

● **Republic's F-105 er »verdens kraftigste een-mands jager«.**

Disse fakta beviser F-105's luftdygtighed og dens evne til at fuldføre »missionen«. At hjælpe NATO med sin mission... dette er Republic's »Mission Plan«... at oprette en pålidelig leveringskilde i Europa ved en produktion af denne supersoniske, atombevæbnede jager af forskellige industrielle firmaer i alle NATO-landene.

**REPUBLIC**  **AVIATION**

FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incredible* **THUNDER-CRAFT**



## MED FLYV I

# STARK TURBULENT D

Den tyske Turbulent er udviklet af den franske, men helt omkonstrueret og forsynet med en flyvemotor på 45 hk.

DE færreste var vel egentlig klar over, at der i Tyskland var en rigtig ensædet motorflyvemaskine i fuld produktion, for man i Odense lufthavn ved rallyet fornylig pludselig så fem af disse søde farvestrålende fly på række.

Stark Turbulent D hedder den, og det er ikke den velkendte franske Druine D 31 bygget på licens, men faktisk en helt ny konstruktion, som ganske vist er udviklet fra den franske.

Fabrikant Wilhelm Stark fra Minden i Westphalen er en gammel svæve- og motorflyver, som for at få noget billigere at flyve i gav sig til at bygge en Druine Turbulent med folkevognsmotor, eventuelt med henblik på at bygge en serie.

Hans første eksemplar kom imidlertid til at veje over 200 kg (*Hans Axels* vejer 157), motoren havde svært ved at klare den, og en skønne dag ødelagde den anden pilot maskinen ved et havari.

Men så tog Stark fat påny. Den franske har kun et begrænset luftdygtighedsbevis, og konstruktionen tilfredsstillende ikke de strenge tyske luftfartsmyndigheder, som samlede de mest krævende forskrifter fra såvel de franske som tyske og amerikanske regler, og efter bygningen af flere udviklinger på dette grundlag er Stark kommet frem til Turbulent D, som er helt omkonstrueret og gennembe-  
regnet.

Spændvidden er 60 cm større og arealet derved godt en kvadratmeter mere, hvilket ikke lyder af meget, men dog svarer til 15 %. Fuldvægten har kunnet sættes 50 kg op. Kroppen er helt spantbygget, understellet er ændret, og først og fremmest er der en anden motor i.

### Bygger både fly og motor selv

Stark fandt folkevognsmotoren for svag og har også haft brud på krumtapaksen på den, så derfor lavede han sin Stamo 1400, der vejer 58 kg uden olie og som yder 45 hk ved 3200 o/min, har dobbelttænding, starter osv. Det er en 4-cylindret boxermotor og en selvstændig konstruktion, der kun anvender ganske enkelte dele fra folkevognen.

Naturligvis koster den så også mere – leveres her i landet for 6.000 kr. Den er foreløbig kommet op på 600 timer mellem hovedeftersyn og ventes at stige yderligere.

Forøvrigt anvender man princippet med ombytningsmotorer med fast pris i stedet for uoverskuelige eftersyn. Ombytningsmotoren koster i Tyskland 1500 DM, altså ca. 2500 kr. Og de periodiske eftersyn er der også faste priser på: 25 timer 18 DM, 50 t 24 DM og 100 t 28 DM. Det er til at overse!

Og hvordan er den så at flyve i?

### Vældig sjov at flyve

Jeg har aldrig før fløjet en ensædet motormaskine, men *Østergård Vejvad*-familien fra Esbjerg Aero Service nærede ikke betænkeligheder. Man stiger ind i førersædet



Lille, letflyvende og levende er Turbulent D, men skal naturligvis benådes med sundt udpræget sans for fly, snarere lidt mere p.g.a. lidenheden. Og instruktøren må sætte den nye pilot grundigt ind i betjeningen, inden han slipper ham løs for første gang på egen hånd.

fra venstre planrod, dvs man har nu slet ikke fornemmelsen af at stige ind i så lille et fly – det er snarere noget, man tager på! (I en vittighedstegning i *Fyens Stiftstidende* siger forhandleren da også til kunden: »Skal jeg pakke den ind, eller vil De have den på med det samme.«)

Sædet er bekvemt, og der er et nydeligt veludstyret instrumentbræt. Motoren »snapses« ved at bevæge gashåndtaget frem tre-fire gange. Så sættes tændingsnøglen i højre side på begge magneter, man trækker i starterknappen derover, og de 45 heste vågner til live.

Man lukker førerskærmen, der er hængslet i højre side og kører forsigtigt femad. Udsynet er fremragende, kun en meget smal sektor lige frem kan det knibe med ved kørsel på jorden. Kørslen volder ingen vanskeligheder med det styrbare halehjul – bremsene, der betjenes med hælene, er det ikke nødvendigt at bruge.

For at få varmet motoren op til termometrets grønne område kørte jeg ned i enden af pladsen (Beldringe er ellers stor nok), prøvede magnetterne og gav gas. Motoren reagerer lynhurtigt på gashåndtagets bevægelser.

Der var ingen tendens til at dreje ud af kurs og det går nemt fremad med neutral pind, indtil den af sig selv går i luften. Jeg flader lidt ud og stiger så med 90 km/t. Motoren må gerne gå med fuldgas under hele stigningen, men jeg tager gassen lidt af som normalt og stiger alligevel ca. 3½ m/sek.

### Utrolig levende

Efter at have nedlagt en hveps, der trods alle forsigtighedsregler var kommet med, prøver jeg rorvirkningen, der er kraftig på alle tre ror. Så svinger jeg lidt rundt til den ene og anden side under stigningen, og nu begynder det at gå op for en, hvad det er for et sjovt luftfartøj, man er kommet i luften med.

Dette at sidde i så lille et fly, hvor man takket være den fine plexiglasskærm, sædets anbringelse og de små planer har glimrende udsyn, og hvor der kun er ganske kort ud til plantipperne, er noget ganske nyt.

Og når man så i vandretflyvning for alvor prøver at svinge og opdager, hvor livlig den lille fyr er, så begynder man rigtigt at more sig. Man kan ligge i et kraftigt drej til den ene side, og næsten lige så hurtigt som man fører pinden over til modsat drej, er man ovre i et lige så kraftigt til den side.

Ikke desto mindre er den ganske stabil, men man skal naturligvis prøve den i uroligt vejr for også at kunne udtale sig om tilstrækkeligheden heraf. Trimklappen, der betjenes af et håndtag i højre side, forekommer mig at være af for ringe virkning, men man kan ved at stille lidt på haleplanet på jorden få flyet trimmet nøjagtigt til sin vægt.

I 600 m prøvede jeg nogle gange at stalle med motoren i tomgang. Når man trækker pinden roligt til sig, ligger den og dirrer et øjeblik og næsen falder så til normal stilling, så man har fart igen. Højdetabet er ringe. Der er ingen tendens til at »tæbe en vinge«.



Der er faste slots i plantipperne og fuld ror-kontrol i stallet tilstand.

Den er ikke tilladt til spind »med vilje«, men da Stark demonstrerede den, må han være kommet til det, for han spandt nydeligt 5 omgange! Den går ikke i spind uden ved anvendelse af alle tre ror: pinden i måven, fuldt sideror og modsat krængetor, og den går straks ud, når blot et af dem neutraliseres.

Man glider på 90. Under glidningen ned prøvede jeg nogle gange at sideglide, men fandt den ikke særlig god til det. Det må nu være mig, det var galt med, for andre gør det fint. Man skal blot holde næsen ret højt, give fuldt sideror og så regulere med krængetor. Stark sideglider til tippen er næsten i græsset, for den synker ikke igennem, når den rettes ud.

### Landing og kørsel

Under glidningen gav jeg for en ordens skyld gas af og til, men det er unødvendigt. Der er konstant karburatorforvarme, så isdannelser undgås. Under sidste del af indflyvningen synes man, det går hurtigt både frem og ned, men jeg havde måske en anelse medvind. Den satte sig ganske normalt og rullede snart af.

Under tilbagekørslen stoppede motoren, hvis tomgang i motorens første gangtimer er lidt svær at regulere, men hvad gør det, når man har selvstarter?

Under kørslen på ujævne dele af græsarealet vippede den noget fra side til side, så jeg slog hovedet mod siderne af førerskærmen. Måske man kan undgå det ved at spænde sig bedre fast, men ellers kan man jo tage en tyk hue på hovedet, hvis man skal flyve i meget urolig luft. Meget høje personer vil nok få det lidt knebent.

### Billigst mulig flyvning

Man kan diskutere ensædede fly's beretigelse. Men man kan have meget fornøjelse af at flyve en Turbulent D. Og man vil kun kunne flyve billigt, hvilket ikke er uvæsentligt. Med kun halvt benzinforsbrug kommer man længere på en time end i en KZ III! Hvis instruktører mener, at man kan lade elever på solostadiet flyve en sådan type, vil uddannelsen kunne gøres en del billigere.

Deltagelse i »Deutschlandflug«, rallyer rundt i Europa osv beviser, at man udmærket kan rejse i den også. Der er ikke plads til den store bagage, men til 10 kg i faldskærmskassen bag ryggen og 5 i et rum bag hovedet, og 15 kg er vel normal bagage på »økonomiklassen«.

Vore klubber skulle overveje, om man ikke kunne få øget flyvevirksomheden en hel del ved at stille en ensædet type til rådighed for medlemmerne. Og privatfolk kan jo nu også få valuta til fly!

**Data:** Spændvidde 7.15 m, længde 5.33 m, højde 1.8 m, planareal 8.5 m<sup>2</sup>. Tomvægt 220 kg, fuldvægt 340 kg.

**Præstationer:** Maxfart ved 3200 o/min 162 km/t, rejsefart 150 km/t ved 3000 o/min, stallingsfart 65 km/t. Stigeevne v.j. 4 m/sek. Start- og landingslængde over 15 m: 300 m. Største dykhast. 210 km/t. Top-højde 4500 m. Rækkevidde m. 20 min reserve 500 km.

**Pris:** 24.600 kr. i Danmark.

PW



6 Lockheed F-104C er færget over Atlanten fra South Carolina til Spanien på 8 timer. De tankede to og to tre gange hos Boeing KB-50 tankere.

### Københavns Lufthavn, Kastrup i august 1958

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Ank. passagerer .....         | 52.732  |
| Afg. passagerer .....         | 53.204  |
|                               | 105.936 |
| Transitpass. 32.970 x 2 ..... | 65.940  |
| Andre passagerer .....        | 14.746  |
| Ialt .....                    | 186.622 |

Tilsvarende tal for august 1958 var 159.511 (stigning 17,8 %). Antal starter og landinger i august 1958 var 6.630 (heraf 4.976 i lufttrafik). Tilsvarende tal for august 1958 var 7.192 og 5.347.

### Flyvevåbnet

Flyverlt. af 1. grad af res. H. Busk er afgået fra flyvertaktisk kommando og ansat ved forsvarsstaben fra 15/8 at regne.

Flyverlt. af 2. gr. af res. H. C. A. Larsen er afgået fra forsvarsstaben og ansat ved flyvertaktisk kommando fra 15/9 at regne.

### Flyveulykken i Canada

Natten mellem den 31. august og 1. september forulykkede et kanadisk øvelsesfly fra flyvestationen Gimli, og begge de ombordværende blev nogle dage senere fundet dræbt. Den ene var dansk, den 20-årige sergent Ruvald Petersen fra Vejle, der var kommet til Canada i juli 1958 til uddannelse til flyver i flyvevåbnet.

Ruvald Petersen var svæveflyver i Vejleklubben, hvor han fik C i 1956. Han var med på KDA's udvekslingsrejse til Canada samme år.



Flyvevåbnets næste? — North American N-156F Freedom Fighter med Sidewinder missiler i tipperne går hurtigt frem med flyveprøverne.

### Helikopter-ulykken ved Thule

Onsdag den 26. august styrtede en af det amerikanske luftvåbens helikoptere ned 17 km nord for Thule-basen i Grønland. Alle syv ombordværende dræbtes og deriblandt den danske forbindelsesofficer, orlogskaptajn Knud Alexander Edwards samt to af Aero-klubbens gode venner, den amerikanske ambassaderåd Livingstone L. Satterthwaite og lufttattachen, oberst James F. Hogan, der begge var medlemmer af KDA.

Den forulykkede helikopter var en to-rotors H-21, tilhørende den 55. Air Sea Rescue Service.

L. L. Satterthwaite tilhørte den amerikanske udenrigstjeneste, men var uddannet som pilot. Han kom første gang til Danmark, da han umiddelbart efter krigen fløj en maskine fra England til Kastrup som led i det store flyvestævne, der afholdtes til fordel for de bomberamte fra RAF-angrebene på Gestapo-hovedkvarterene i Århus, København og Odense. Senere blev Livingstone Satterthwaite ambassaderåd og souschef ved den amerikanske ambassade i København.

Oberst James Hogan blev kun 40 år. Han studerede oprindelig økonomi og historie ved universitetet i Michigan, men meldte sig til US Army Airforce i foråret 1941. Og så gjorde han hele den 2. verdenskrig med som flyver og fortsatte under Korea-krigen. I 1957 kom han til Oslo som lufttattaché og året efter afløste han oberst John Benner som lufttattaché i København. Her vandt han sig mange danske venner, som alle med dyb vemod modtog budskabet om hans bratte død — og som alle vil savne en trofast ven.



# DM-tilbageblik

Betragtninger over den hidtil bedste danske svæveflyvekonkurrence

EFTER det hastige referat i nr. 8 er der grund til at fundere lidt mere over dette hidtil største DM i svæveflyvning og drage nogle slutninger af erfaringerne.

Alle havde jo set hen til denne dyst med særlig forventning, da de fire tidligere mestre var med, og når de kun placerede sig som nr. 2, 5, 9 og 10 af 17, så viser det ganske glædeligt, at vi nu har mange flere dygtige konkurrencepiloter. At *Sejstrup* løb af med sejren, var for så vidt ingen overraskelse, ej heller at *Friis* blev nr. 2. Men hvem havde ventet *Ravn* som nr. 3 og især *Borrebj* som nr. 4 foran *Cowboy*? Snarere havde man måske ventet foruden de tidligere mestre at se de to Skrydstruphold højere oppe, da disse piloter har gjort en enorm indsats i flyvedagskonkurrencerne i år, men disse blev f.eks. slået af debutanterne fra Vejle.

Jo, der skete mange overraskelser, og det var nogle spændende dage.

## Vejret og konkurrencerne

Vejret må vi være tilfredse med, men det var unægtelig ikke bragende termik, den første uge bød på. Den sivede kun blidt og stille. Klublejre fra denne uge hævder, at der så godt som ingen termik var at flyve på, men DM-piloterne fik dog tilbagelagt hhv. 395, 873, 868 og 1317 km, ialt 3453 omtrent det samme som alle civile danske svævefly i 1957! Det var lærerige dage, fordi de viste, at man kan flyve termik mange flere dage, end man normalt tror, blot man gør det. Og der var slet ikke så mange omstarter heller, ja *Sejstrup*, *Friis* og *Westergård* havde overhovedet ikke omstarter under konkurrencen, men fik bid hver gang uanset vejret.

Som konkurrencedage var de dog ikke så vellykkede, som man kunne ønske sig, men konkurrenceledelsen foretrak at benytte alt brugbart vejr for at sikre det nødvendige antal flyvedage. Held og især uheld spiller større rolle på sådanne dage end gode, selv om det vel når at jævne sig noget.

Det var ikke så meget selve den svage og lave termik, det gjorde dagene vanskelige for ledelsen, som den omstændighed, at vejret var vanskeligt at forudsige med nogenlunde præcision for vejrtjenesten. At vi selv ikke havde samme store vejrtjeneste som ved tidligere DM, gjorde mindre, selv om det er rarest at have en meteorolog, der hele tiden følger udviklingen.

Dårligst var vel den første dag, ikke fordi det blev til kursflyvning i st. f. hastighed, men fordi kun 6 scorede points. Tirsdagsturen til Sønderborg var lidt bedre, omend kun to nåede målet. Trekanten over 100 km mislykkedes helt som hastighed, men gav ret god kursflyvning, og Herning-retur blev dog gennemført af 4.

En konkurrenceledelses ideal er, at gennemsnitligt omkring halvdelen fuldførte opgaverne. Da det hidtil ikke var sket, valgte man til søndagens korte gode vejr med vilje en let opgave, hvor 21 af 17 fuldførte Arhus-turen, men til gengæld ikke fik megen points-forskel.

Det ville man ikke gentage onsdag med en hastighed til Beldringe, hvor måske alle var nået frem, og den lige kurs til landets ende

ville blive for dyr, hvorfor man bukkede den sammen og sagde Randers-retur, godt over den dagældende rekord for de mange deltagende tosædede. Altså med hensigt en svær opgave, men en med henblik på usikker vejruddvikling elastisk opgave med mulighed for de lidt lavere placerede at nå op. Selv om »kun« to gennemførte, oven i købet tosædede, var hensigten nået.



DM-flyvningerne koncentreret sig i øjeblikket grad om Øst- og midtjylland. Det gælder ikke længere så meget om at komme langt borte, som om at nå hjem igen.

Sidste dags opgave var også relativt svær, da kun én 200 km trekant hidtil var udført herhjemme. Men med bedre vejr og den stigende kvalitet in mente skønnede vi, at ca. 5 kunne gennemføre. Vejret – eller kvaliteten? – var bedre end ventet, 10 kom igennem og to til næsten. En historisk dag med ialt 3010 km distance og 114 frie svæveflyvetimer!

Det havde været morsommere at være fri for førstedagen og istedet have fløjet også fredag, for nu var vejret inde i en fin periode, men andet var besluttet. Og det havde været sjovt, om vi havde gennemført ideen om en konkurrence for ledelse og hjælpere denne dag i stedet. Men der blev alligevel fløjet meget og sluttet af med aftenfest i idealvejr, hvor man kunne sidde ude til midnat uden at fryse.

## Materielforbedringen

En del af resultatet skyldes naturligvis bedre materiel. Hvilken udvikling fra udelukkende Baby'er i 1951 til kun »Låvise« denne gang. Vi var imponeret over 4 Olympia i Herning i 1953, over Spatz'er i 1955, Rhönsegler'en i 1957.

Rhönadler'ne har i år bevist deres fortræffelighed både til skoling og egentlig svæveflyvning, også i konkurrence. Den slår afgjort Bergfalken, og den gamle Kranich klarede sig dårlige end ventet.

At L-Spatz og Eon Olympia kom foran Lo-150, Rhönsegler og Jaskolka skyldes nok tildels vejret de første dage. Og heldigvis spiller piloterne den afgørende rolle. Trods alt er der – når Baby'en undtages – ikke slet så stor forskel på præstationerne på de anvendte typer.

Nok er kvaliteten gået frem, men sammenligner vi med andre landes konkurrencer, mangler vi en del endnu, og meget tyder på en forbedring m.h.t. det ensædede materiel inden næste DM.

På hjælpemateriellets og tilbehørets områder er der mindre at sige. Der er tendens til at anskaffe nye instrumenter, fordi krigstidens tyske nu er ved at have udtjent, og der blev gjort forsøg med radio i nogle tosædede.

Transportmateriellet udviser forbedringer, og selv om puljen altså fungerede endnu engang, var der kun enkelte uden eget transportmateriel.

## Flint på Vandel

Ydre forhold bidrog til succes'en. Foruden vejret, som vi ofte har set af en helt anden og nedslående kvalitet, gælder det først og fremmest flyvepladsen, som vi til formålet ikke har og vel heller ikke kan få nogen bedre af her i landet. Når en stakkels øbo på den sidste dag endelig fik en chance for at prøve termikken, er den jo af en helt anden art end den, man til daglig kæmper med hjemme.

Vi er flyvevåbnet meget taknemmelig både for lån af Vandel og af slæbefly og ikke mindst stationschefen, kaptajn *Simonsen*, for de udmærkede indkvarterings- og forplejningsforhold, han hjalp os med.

Skulle vi imidlertid en anden gang måtte andetsteds hen, må vi kunne udbygge »telt-holderforeningen«s afdeling til formålet. Den hyggelige campingvogn- og teltplads med pølsestegning på lejrbalet om aftenen vil med campingtankens videre udbredelse muliggøre et DM på et mere spartansk sted.

## Afslutningen

Ved festen i haven fredag aften uddelte DM-chef og rådsformand *Kaj V. Pedersen* Ellehammerpokalen til *Sejstrup & Didrik-sen*, og nr. 2-pokalen til *Friis & Jørgensen*, ligesom *Friis* som afleverer af den store pokal har fået et Ellehammer-askerbæger. Desuden var der eksemplarer af »Moderne Svæveflyvning«, og piloterne havde selv samlet ind til nogle individuelle præmier. En speciel gave overrakte flyverløjtnant *Age H. Mathiesen* for ydet hjælp til dansk svæveflyvning.

Et DM af det format, vi efterhånden er nået op på, kan kun gennemføres med assistance af et stort antal hjælpere, såvel på holdene som i ledelsen, og kun når alle er besjælet af den rette hjælpsomhedens og samarbejdets ånd, der altid har kendetegnet dansk DM, men på enkelte punkter forekom lidt afsvækket denne gang – forhåbentlig kun isolerede tilfælde.

## Imponerende statistik

Hvor stort dette DM var, viser nedenstående tal, som trods det øgede deltagerantal viser stor fremgang.

|                                    | 1959 | 1957 |
|------------------------------------|------|------|
| Konkurrencedistance, km . . . .    | 9744 | 5910 |
| Frie svæveflyvetimer, ialt . . . . | 489  | 300  |
| Svæveflyvetimer i konk. . . . .    | 331  | 203  |
| Totalt startantal . . . . .        | 514  | 528  |
| Konkurrencestarter . . . . .       | 161  | 185  |

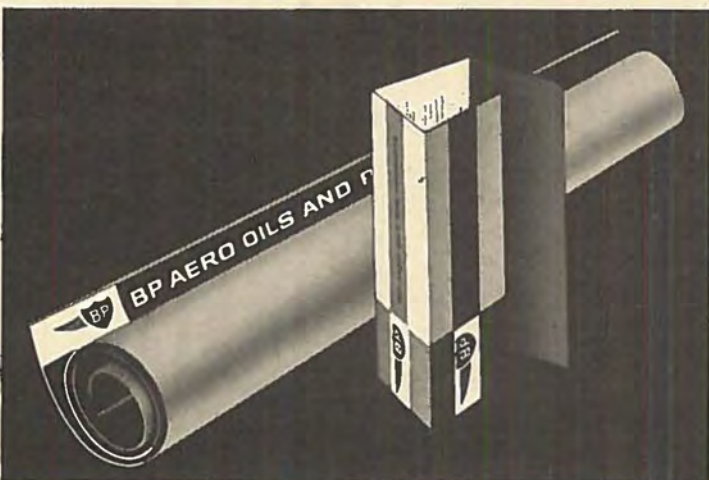


Lige  
udkommet



HANDBOOK OF PRODUCTS

# The Aero Lubricants Handbook



AIR-BP's håndbog, vægttavle og folder, som netop er udkommet, indeholder en fuldstændig liste over de flyveprodukter, som AIR-BP forhandler.

Fortegnelsen omfatter bl. a. stempelmotor- og turbomotorolier, smørefedt, hydrauliske væsker og afisningsvædske, konserveringsolier og specialprodukter. For hvert enkelt produkt er angivet specifikation og anvendelsesområde. Udformet med henblik på nem og hurtig anvendelse på kontor og værksted. Uundværlig i flyveindustrien. Udleveres gratis ved henvendelse til BP Olie-Kompagniet A/S, Sct. Annæ Plads 5, tlf. C. 5455.



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S, SCT. ANNÆ PLADS 5, K.





## *Her kommer verdens mest moderne jetfly*

# **DOUGLAS** *DC-8*

**... flyet med 100 års holdbarhed!**

DC-8 er det første store jetfly, hvis konstruktion lige fra begyndelsen har taget sigte på at give passagererne den største flyveglæde og sikkerhed. Som eksempel på dette fly's ekstraordinære kvalitet kan nævnes, at DC-8 har gennemgået konstruktions- og metaltræthedsprøver svarende til 100 års normal passagerflyvning. Alene omkostningerne til forsøgs-

laboratoriet, som har foretaget disse sikkerhedsprøver beløber sig til mere end 70 millioner dollars! Der er intet blevet sparet, hverken af penge, tid eller menneskelig snilde for at gøre DC-8 til »Jetalderens Dronning«. De vil indrømme det efter Deres første tur, den bedste måde at rejse på er med DC-8 — den nyeste af de berømte Douglasmaskiner.

### **DE FLESTE LUFTFARTSSELSKABER HAR FORETRUKKET DC-8 FREMFOR NOGET ANDET JETFLY**

SAS-SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM - ALITALIA-LINEE AEREE ITALIANA - DELTA AIR LINES - EASTERN AIR LINES  
JAPAN AIR LINES - KLM ROYAL DUTCH AIR LINES - NATIONAL AIRLINES - NORTHWEST ORIENT AIRLINES  
OLYMPIC AIRWAYS - PANAGRA - PANAIR DO BRASIL - PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS - SWISSAIR - TRANS-CANADA AIR LINES  
TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX - UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT - UNITED AIR LINES



## Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

I slutningen af august kom der nogle dage med blæsende NW-bagsider, som blev godt udnyttet. På 5 dage fra 26. til 30/8 blev der fløjet over 1250 distancekm. *Dyhr* og *Michaelsen* forsøgte Bornholm, men forgæves trods fine forhold på sidste del af ruten. Skrydstrup kom ved tre hastigheder i toppen her. *M. A. Kristensen* og *Kaj Borch* fik sølv nr. 122 og 123.

Et par dage efter gjorde Aviator alvor af mange års trusler og tog fat på skrånten ved Rubjerg. 4/9 måtte *Buch P.* og *P. H. Nielsen* opgive efter 6 t 55 m, mens *Torben Kaj Nielsen* lavede først en 7 t prøve 7/9 og fik sølv nr. 124 og derpå 8/9 med *Verner Pedersen* ny rekord på 12 t 48 m, ikke nok til at generobre vandrepokalen, hvortil kræves 30 min forbedring. Samtidig fløj *Erik Porteføe Hansen* 9 t 27 m.

*Helge Pedersen* fra FSN Alborg havde imidlertid 9/9 med 13 t 17 m nok til at snuppe pokalen fra *Kaj V. Pedersen* og *Sv. Westergård*, og det kunne Aviator ikke finde sig i. Efter at urmager *Henning Kjærgård Hansen* to dage havde forspildt chancen ved at sove over sig, lykkedes det 10/9 at vække ham og stable ham i luften kl 0455, og han landede 1912 efter 14 t 17 m. Samtidig var imidlertid *V. P. Jensen* fra flyvestationen startet lidt senere og landede først i mørke kl 2010 efter 14 t 12 m, og næste dag tog osgt. *Knud Dinesen* både rekord og pokal med 15 t 06 m (0455-2001).

Aviator meddelte, at man ikke ville udnytte sine muligheder for natflyvning for ikke at løbe unødigt risiko, men den opnåede placering i flyvedagskonkurrencerne ville blive forsvaret — og andre klubber var som FSN Alborg velkomne til at bruge Aviators plads og spil.

Men der er også risiko om dagen, for under weekend'ens fremstød drejede vinden i nord og nødvendiggjorde hurtige landinger, hvorunder *Baby'en* havarede stærkt, men forinden var Aviator kommet i toppen.

Søndag den 6/9 var de spildte chancers dag på Sjælland: Der var 2500 m skybasis på Midtsjælland og stille vejr, en ideal dag til trekanter — eller til at prøve at gå til Jylland, men glemte barografer, træthed m.m. gjorde, at der ikke engang kom en femtimersprøve ud af det. Et Havdrupfly passeret i 2000 m Ringsted og observerede 4 fly — på jorden. I Jylland var det ikke slet så fint, men *Povl Hellerøe* i Skrydstrup fik de 5 timer og sølv nr. 125, årets nr. 25!

Midt i september var stillingen med de vigtigste forskydninger i toppen:

### Varighed

|               |                |
|---------------|----------------|
| 1. Aviator    | 75 t 49 m (10) |
| 2. Skrydstrup | 69 t 27 m (10) |
| 3. FSN Alborg | 67 t 48 m (10) |
| 4. Karup      | 61 t 32 m (10) |
| 5. Værløse    | 44 t 33 m (10) |
| 6. Birkerød   | 44 t 25 m (10) |

### Højdevinding

|               |               |
|---------------|---------------|
| 1. Skrydstrup | 22.635 m (10) |
| 2. Midtjyds   | 22.545 m (10) |
| 3. Karup      | 19.145 m (10) |
| 4. Aviator    | 15.200 m (10) |
| 5. FSN Alborg | 15.060 m (10) |

### Distance

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| 1. Skrydstrup | 1029 km - 1785 p (5) |
| 2. Karup      | 884 km - 1690 p (5)  |
| 3. Aviator    | 896 km - 1560 p (5)  |
| 4. Midtjyds   | 1351 km - 1468 p (5) |
| 5. FSN Alborg | 878 km - 1386 p (5)  |
| 6. Vejle      | 863 km - 1241 p (5)  |
| 7. Værløse    | 715 km - 1183 p (5)  |

### Hastighed

|               |             |
|---------------|-------------|
| 1. Skrydstrup | 450.5 p (5) |
| 2. Karup      | 426.6 p (5) |
| 3. Aviator    | 374.4 p (5) |
| 4. FSN Alborg | 312.3 p (4) |
| 5. Værløse    | 229.0 p (5) |

### Bedste klubber

|               |           |
|---------------|-----------|
| 1. Skrydstrup | 5 points  |
| 2. Aviator    | 11 points |
| Karup         | 11 points |
| 4. FSN Alborg | 17 points |
| 5. Værløse    | 24 points |

Og så er der kun én måned tilbage til at lave om på det i!

### STARK TURBULENT D

En let, eensædet flyvemaskine for skole, rejse og fornøjelse — en ægte sportsmaskine med betydelig styrke. Marchhastighed: 150 km/t. Brændstofforbrug: 10—13 l/t.

# ELEGANT AERODYNAMISK SIKKER

Alle oplysninger —  
gerne telefonisk —  
hos

## ESBJERG AERO SERVICE

ØSTERGAARD VEJVAD & SØN - TELEFON 5555







**CESSNA 210**  
4-personers rejse- og forretningsfly  
med optrækkeligt understel.  
Marchhastighed: 300 km/t.

A/s **COMMERTAS**  
FR. HOLMS KANAL 2 . MI. 2123

## Cessna

### FLY TIL ETHVERT FORMÅL

| Model   | Ant. passag. | Marchhast. km/t |
|---------|--------------|-----------------|
| 150     | 2            | 195             |
| 172 A   | 4            | 210             |
| 175     | 4            | 224             |
| 180     | 4            | 257             |
| 182     | 4            | 250             |
| SKYLANE | 4            | 257             |
| 210     | 4            | 300             |
| 310     | 5            | 350             |

Forhandler for Jylland:  
**ESBJERG AERO SERVICE**  
Østergaard Vejvad & Søn . Telefon 5555

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

**VESTERPORT**

Minerva 1112

## Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

**Oluf Svendsen A/s**

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

## Luftfartforsikringer

af enhver art  
overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.



**Super KZ-II tr. sælges. 24.000 kr.**

675 timer til hovedeftersyn. Marchhastighed 200 km/t ved 2100 o.p.m. 33 l/t. — Kendt over hele landet fra mange kunstflyvningsopvisninger.

Henvendelse: flyvetekniker Sv. Aa. Thomsen  
Skovlunde flyveplads . Telefon 94 47 19

## KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE

Korrespondance-undervisning  
B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64

K. Rasmussen, Tlf. BV 610  
Grønnevej 261<sup>B</sup>, Virum Hyttelunden 4, Brøndby Str.

## Auster til salg

Auster VJ/1 med ekstra tank, radio og en del ekstra udstyr sælges.

**Hans Muus . Odense**

Telefon 11 54 56



PIPER TRI-PACER



PIPER SUPER CUB

## UDLEJNING AF NYE PIPER FLY

Kendt for komfort og sikkerhed.

For kun 105 kr. i timen kan De leje en Piper Tri-Pacer og med 3 passagerer rejse med en gennemsnitlig marchfart af 190 km i timen (topfart 226 km i timen) for 55 øre pr. km eller kun 14 øre pr. km pr. person. Den 2-sædede Piper Super Cub koster 85 kr. i timen.

Ved fragtflyvning kan Piper Tri-Pacer med fulde tanke laste ialt 283 kg incl. pilot og Super Cub 235 kg incl. pilot.

De bliver hurtigt dus med de velkendte og manøvre-dygtige Piper fly, selvom De ikke før har fløjet dem. Den første instruktørtimer er gratis, men skulle det blive nødvendigt med mere, gælder den normale tarif.

**DANFLY**

København Flyveplads . Skovlunde . Telefon 94 23 11



# PRIVATFLYVENYT

# TYPENYT

## 25 år siden australienflyvningen

Den 20. oktober er det 25 år siden det store Mildenhall-Melbourne luftvæddeløb blev startet. Det var skelsættende i flyvningens historie, fordi der hverken før eller siden har været en sådan interesse for et race over så lang en distance, og fordi det på en vis måde markerede kulminationen af de pioneragtige distanceflyvninger, der blev foretaget i mellemkrigsårene og især mellem Lindberghs atlanterhavsflyvning i 1927 og australiensløbet i 1934. Det var disse pionerflyvninger, ofte udført i små sportsfly, der banede vej for nutidens jordomspændende net af luftruter.

64 fly blev tilmeldt løbet, men kun 20

startede og kun 9 gennemførte. C. W. A. Scott og T. Campbell Black vandt hastighedsklassen i den uhorste korte tid af 2 dage 23 timer. De fløj den specialkonstruerede to-motorede de Havilland Comet, hvorefter det første jettrafikfly 15 år senere blev opkaldt.

Handicapløbet blev vundet af KLM's nye Douglas DC-2, ført af *Parmentier* og *Moll* og med betalende passagerer ombord.

Og særlig dansk interesse havde det, at nuværende oberstløjtnant *Michael Hansen* med mekaniker *Daniel Jensen* var blandt de få, der gennemførte. De anvendte en Desoutter Mk. II med 120 hk Gipsy III motor, OY-DOD.

## Den nordiske motorflyvekonkurrence

Den finske aeroklub, eller rettere Finlands Flygförbund, havde tilrettelagt den to dages konkurrence den 5.—6. september på en udmærket måde. Alt klappede, som det skulle, og deltagerne havde glæde af glæde af samværet med kammeraterne fra Finland, Norge og Sverige. Desværre blev resultatet for danskernes vedkommende ikke så godt, som man gerne havde set det, men alle hostede nogle erfaringer, som vil være dem til stor gavn ved andre flyvninger.

Den vanskeligste del af konkurrencen var orienteringsflyvningen, og det blev her de mange points faldt. Det endelige resultat blev følgende: 1. Finland 156,74 points, 2. Sverige 177,84 points, 3. Norge 278,84 points og 4. Danmark 367,38 points. Den individuelle vinder blev *B. Hedman*, Sverige, med 63,89 points, finnerne besatte 2. og 3. pladsen, *M. Puupponen* og *J. Heinonen*, og danskeren *H. Thyregod* blev nr. 4 med 109,29 points.

Det danske hold bestod af *H. H. Laursen* (KZ-III), *Gerhard Nielsen* (Piper Super Cub) og *H. Thyregod* (KZ-II). Jury medlem og holdleder var *H. Denlov*.

Flyvepladsen Utti, hvorfra konkurrencerne foregik, var den plads, hvor de danske flyvere greve *Erhardt Fries* og *Fritz Rasmussen* var stationeret under den finske frihedskrig i 1939/40, og det var herfra de startede til deres sidste luftkamp, der kostede dem livet. Finnerne omtalte de to danske flyvere med den allerstørste respekt for deres glimrende indsats under krigen mod russerne.

## Flyveulykken ved Sønderborg

Lørdag den 12. september forulykkede en Topsy Nipper ved Sønderborg, hvorved piloten, den 34-årige dropskoger *Børge Rasmussen*, Kolding, omkom. Rasmussen var medlem af Kolding Flyveklub.

Maskinen var et belgisk registreret eksemplar OO-DAN, som Danfoss Aviation Division havde fået op til demonstrationsbrug.

Luftfartsdirektoratets undersøgelser var endnu ikke afsluttet ved redaktionens slutning, men så meget kan siges, at ulykken ikke skyldes nogen fejl ved maskinen, men snarere en pilotfejl.

Det var Rasmussens første flyvning med denne type, og han nåede kun at flyve få minutter med den. Han havde udført nogle meget skarpe drej i ca. 100 m højde, og herunder styrtede den ned.

## Jodel D-140 Mousquetaire på besøg

Den 10.—11. oktober er det meningen, at den nyeste Jodel-type, den 4-5-sædede D-140 Mousquetaire skal demonstreres i Skovlunde, Malmø og Odense. Den er udrustet med en 180 hk Lycoming-motor, rejser med 228 km/t og har en rækkevidde på 1000—2300 km.

Muligvis kommer Jodel DA100 Ambassadeur, en 4-sædet med Continental 100, også med ved samme lejlighed.

*Douglas DC-9* (se billede i nr. 9) kan leveres i 1963, hvis Douglas snart får ordre på mindst 75. Den får 4 P & W JTTF-10A-1 motorer på hver 3740 kg reaktionskraft, plads til 68—92 passagerer, største nyttelast 9,2 t, fuldvægt 54,5 t, rejsefart Mach 0,84, kan anvende 1800 m baner, rækkevidde med fuld nyttelast 3170 km, maksimalt med 6,6 t last 4000 km. Prisen er ca. 21 mill. kr.

De *Havilland DH 121* er nu bestilt af BEA i 24 stk. med 12 til reserveret. Skal flyve i 1961 og leveres fra slutningen af 1963. Den får tre 4590 kg Rolls-Royce RB-163, plads til 75-97 pass., største nyttelast 9,8 t, fuldvægt 47,7 t, rejsefart Mach 0,87, kan anvende 1800 m baner, rækkevidde med fuld last 1330 km, maksimalt med 5,4 t 2920 km. Pris ca. 20 mill.

*Hawker Hunter* findes nu i versionerne FR 9 og FGA 10 til rekognoscering og jordangreb hhv. De er udviklet af F6, men har Avon 203 motor.

*Bristol Britannia C.2* er betegnelsen på RAF's Britannia 252.

*Fokker F-27* har fået fuldvægten øget fra 10,2 til 17,0 tons og dermed rækkevidden med fuld last sat op fra 650 til 1200 km.

*SNECMA Coleopter* blev ødelagt ved havari 25/7 under overgang fra lodret til vandret flyvning. Piloten reddede sig.

*Boeing QB-47* er Stratojets ombygget til droner. Tolv sådanne er bestilt.

*Boeing B-52G* har nu en fuldvægt 218 t.

*Boeing 707-120B* og *720B* er betegnelser på de oprindelige typer, udstyret med de såkaldte „turbofan“-motorer.

*Convair Coronado* er navnet på Convair 600, som Swissair og SAS ventes at få deres 880-ordre ændret til.

*Stark 201* er en to-sædet lavvinget privat- og rejsemaskine med to 50 hk Stamo 1400 B/V-motorer, som nu er under bygning. Den har stålørskrop og trævinge, optrækkeligt næsehjulunderstel. Spv. 10,5 m, længde 8,15 m, areal 13,6 m<sup>2</sup>, tomvægt 475 kg, fuldvægt 841 kg, rejsefart 200 km/t, landingsfart 80 km/t, rækkevidde 1100 km. Start til 15 m 300 m, landing 250 m. Pris ca. 53.000 kr.

*Boeing 707-320* har fået fuldvægten øget til 134 t, den disponible last med 4,9 t, idet tomvægten er godt 2,5 t mindre end garanteret. Størst tilladte hastighed er sat op til M 0,9.

*Umhaugh-18* er et gyroplan med 180 hk motor, som Fairchild vil til at producere. Den kan hoppe et stykke lodret op i starten som en helikopter, skal kunne sælges for 70.000 kr. og være billig i drift. Det er et nyt tegn på, at gyroplanerne ikke er trængt ud af billedet endnu, men tværtimod vender tilbage.

*Armstrong Whitworth 660* er bestilt i 20 eksemplarer til RAF. Det er militærversionen af 650 Argosy.

*Douglas DC-8* fik luftdygtighedsbevis 31/8, en måned før planlagt. Det drejer sig om den „indenlandske“ model med JT-3C motorer. Et JT-4A-udrustet eksemplar kom til Europa først i september til brug for træning hos KLM.

*Bristol Britannia* har fået en forøgelse af fuldvægten på 2260 kg til 83,9 t, hvorved rækkevidde og/eller nyttelast øges.

## Danfoss bestilt 50 Topsy Nipper

Danfoss Aviation Division har fået repræsentationen for Topsy Nipper i Skandinavien, Finland, Vestsjælland, Sovjet og østlandene og bestilt en serie til levering det kommende halve år på ikke mindre end 50 eksemplarer.



Europas  
mest  
solgte  
flyve-  
tidsskrift

## Vil De have et gratis eksemplar?

R. A. F. Flying Review har så mange glimrende artikler, at De må læse det. I et nummer, som er typisk for bladet, vil De f. eks. kunne læse det sidste nye om udviklingen i Vesteuropa og bag Jerntæppet. Der er masser af gode fotografier, aktuelle artikler og eventyrlige beretninger fra det virkelige liv.

Af det indhold, som bringes regelmæssigt, kan nævnes: sidste nyt fra flyvningen verden over samt spændende beretninger om personlige oplevelser. Afsluttede artikler om berømte flyvemaskiner. Detailtegninger — hvoraf mange i farver — med fyldig teknisk forklaring. Udkommer hver måned. Skriv i dag efter et gratis eksemplar.

Til: R. A. F. Flying Review,  
109, Waterloo Road,  
London, S. E. 1., England.

De bedes sende mig et gratis eksemplar af FLYING REVIEW til følgende adresse:

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

(Skriv med blokbogstaver)





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aeroklub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## FOREDRAGSSÆSONEN BEGYNDER MANDAG DEN 12. OKTOBER

kl. 19,45 i »Borgernes Hus«, store sal, Rosenborggade.

Denne gang vil vi prøve noget nyt. Måske slår det an — og måske ikke. Men det er under alle omstændigheder et forsøg værd.

Vi vil denne gang ikke nøjes med at byde Dem på ét foredrag — men derimod på hele fire foruden nogle film. Her er programmet:

1. Filmen »How to save a life«, der fortæller om det betydningsfulde 180° sving, vil blive kommenteret af link-instruktør i SAS E. BERTELSEN.
2. »Der tankes i Sønder Strømfjord«. Herom fortæller civilingeniør VAGN PRYTZ.
3. En film om svæveflyvning i Alperne med kommentarer af ingeniør PER WEISHAUP.
4. Cand. mag. C. ANDERSEN fortæller lidt om rumfartskongressen i London.
5. »6½ magic minutes«, en farvefilm om en flyvning i Boeing 707 fra New York til London.

Når vi er færdig med aftenens program, samles vi om kaffebordene, og her har vi en lille overraskelse.

Mød talstærk op — og tag damerne med.

### Nye medlemmer

Flyvermath Niels Bojesen  
Klaus Wiese Nielsen  
Per Elgaard Andersen  
Skibsbygger Hugo Haagh  
Oversergent Grubbe Clausen  
Oversergent N. P. Jørgensen  
Svend Flintegaard Andersen  
Pianist Jørn Sørensen  
Lærer J. A. R. Langkjær.

### Runde fødselsdage

Direktør J. C. Cornett, Attemosevej 20, Holte, 50 år den 6. oktober.  
Fhv. bestyrer N. Chr. Christensen, Torvegade 6, Give, 80 år den 26. oktober.  
Konsulent Aage F. Krebs, Amager Landevej 175, Kastrup, 50 år den 1. november.

### Nye bøger i biblioteket

Erik V. Nystöm: *Flygmedicin*.  
K. A. Thernøe: *Raketter, Satellitter og Drabanter*.  
ESSO Aviation Handbook.  
INTERAVIA ABC 1959.

### K. V. Kjeldfort død

Kjeld V. Kjeldfort, som døde den 21/8 af en blodprop, var et skattet medlem af Sportsflyveklubben, hvis klubliv han ivrigt deltog i. Oprindeligt var han svæveflyver i »Ringene« og gik lige efter krigen med denne klub ind i Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion, hvis første formand han var.

### Cessna 150 til Sportsflyveklubben

Den 22. august fik Sportsflyveklubben sig en moderne skoleflyvemaskine i form af en Cessna 150, OY-AEE, som nu skal supplere de siden flyvningsens genoptagelse i 1946 anvendte KZ III-fly til skoling. Klubben har solgt endnu en KZ III og har kun DEE tilbage, men kan disponere over to til, således at man stadig kan blive uddannet på denne type, der koster 65 kr/t af leje, mens Cessna 150 koster 90 og Cessna 172 110 kr. De første erfaringer med den nye type viser, at den er meget populær blandt medlemmerne, hvoraf adskillige skoler på den, og noget tyder på, at gennemsnitstiden for at opnå certifikat på den bliver mindre end på KZ III.

### Prisliste

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| KDA's jakkemærke                  | kr. 5.00  |
| KDA's jakkemærke i guldbroderi    | kr. 55.00 |
| KDA's store emblem                | kr. 12.50 |
| KDA's lille emblem                | kr. 5.00  |
| KDA's flaskebakke                 | kr. 35.00 |
| S. O. Madsens radiobog            | kr. 15.00 |
| The World's Sailplanes            | kr. 17.00 |
| Svæveflyjournal                   | kr. 14.00 |
| Flyvebog for svæveflyvere         | kr. 3.00  |
| Ekstra A-, B- og C-emblem         | kr. 5.00  |
| Ekstra sølv- og guldemblem        | kr. 10.00 |
| C-mærke i plastik                 | kr. 1.50  |
| Sølv-mærke i plastik              | kr. 2.50  |
| Guld-mærke i plastik              | kr. 3.00  |
| Vandel-mærke i plastik            | kr. 1.50  |
| SM-blade uden tegninger pr. stk.  | kr. 0.25  |
| Modelflyve-bestemmelser, pr. blad | kr. 0.25  |
| Modelflyve-bestemmelser, komplet  | kr. 2.25  |
| Klubinstruktørhefte               | kr. 5.00  |
| 5 adressesedler                   | kr. 0.10  |
| Startkort, hvide ell. grønne      | kr. 0.06  |
| Blanketter til kunstflyvning      | kr. 0.06  |
| Tegning til D 1-model Napoo       | kr. 8.50  |
| Tegning til C 3 Nienstædt 55      | kr. 6.75  |
| Internationalt a-emblem           | kr. 5.00  |
| Internationalt b-emblem           | kr. 6.00  |
| Internationalt c-emblem           | kr. 11.50 |
| Toldecarnet (+ depositum 60 kr.)  | kr. 40.00 |
| Internationalt landingskort       | kr. 10.00 |
| Sportslicens                      | kr. 5.00  |

## KALENDER

- 12/10. Mødeaften i KDA, Borgernes Hus.  
20/10. Mødeaften i Danske Flyvere.  
10/11. Mødeaften i KDA, Borgernes Hus.  
14/11. Årsfest i Danske Flyvere.  
1/12. Andespil i Danske Flyvere.  
4/12. Andespil i KDA, Borgernes Hus.

### Svæveflyvning

Okt. Byggekontrollantkursus.

### Modelflyvning

- 4.10. Høstkonkurrence, linestyrede.  
11/10. Fritflyvningsstævne (Silkeborg)  
31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

## Danske flyveres sammenkomster i sæsonen 1959-60

1959.  
Oktober: Tirsdag 20: Foredrag eller film.  
November: Lørdag 14: Årsfest.  
December: Tirsdag 1: Andespil.  
1960.  
Januar: Tirsdag 19: Foredrag eller film.  
Februar: Tirsdag 23: Generalforsamling.  
Marts: Tirsdag 15: Kgleaften.  
Juni: Lørdag 11: Skovtur.

### Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har startet vinterens s-teorikursus og flyttet flyvningen til Frøslev.

B. 1959 har bygget eget spil til afløsning af det, de hidtil har lånt af Birkerød.

Falster er atter igang med Bergfalken efter sommerens mangel på flyveplads.

Holstebro har foretaget et vellykket propagandafremstød i hele Vestjylland, kulminerende med en opvisning den 30/8 med assistance fra Karup og Midtjyds.

Kolding har fået sølv-diplom nr. 123, erobret af Kaj Borch, der således kom sønnen Ole i forkøbet. Kaj Borch har C nr. 12 fra 1938.

København dyrker udelukkende flyslæb indtil videre. Mange interesserede venter på, at Rhönlirchen bliver færdig, og klubben venter at få penge til en K-8 til levering i maj.

Midtjyds har anskaffet en gammel barak til klubhus, så skoling kan fortsætte hen på vinteren.

Næstved flyver påny efter sommermangel på flyveplads, men må tage til takke med en jordmark, så 2G'en starter i enorm støvsky. enorm støvsky.

Odense har af en instruktør fået havareret en Baby ved udelanding under forsøg på femtimersprøve. Han landede i medvind under en højspændingsledning.

Polyteknisk Flyvegruppe har genoptaget flyvningen på forskellige pladser. Feddersen fik fløjet Breguet 901 og 904 i St. Auban, men mødte ingen guld-bølger. Danmarks sidste Baby, OY-XAT, blev taget i drift i sommer, og Feddersen har bestilt en Rhön-segler.

Silkeborg har 25, der flyver Spatz, og skoler ivrigt videre.

Vestjysk fik ødelagt sin gamle Olympia ved et havari 28/8. Piloten begik den fejl under landingen at ændre mening mht. en ellers udmærket plads, han havde udset sig, men slap relativt heldigt med et benbrud m.m. DEX blev foræret Danmark af tyskerne i 1930 og tildelt Stamgruppen, der dengang var en slags central klub, men senere blev privat. Efter at Dyhr havde haft den over Kattegat og til VM, blev den overtaget af Vestjysk. Det kan næppe lønne sig at reparere den.

Vejle har bestilt en fuldt udstyret Mucha Standard.

Århus har købt en flyttevogn til klubhus og har iøvrigt meget besvær med spil og wirehenter, hvilket sinker flyvningerne. En elev fik 5/9 ikke udløst sin wire, som slæbte gennem en landsby og anrettede en del skade.

### 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. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 12 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



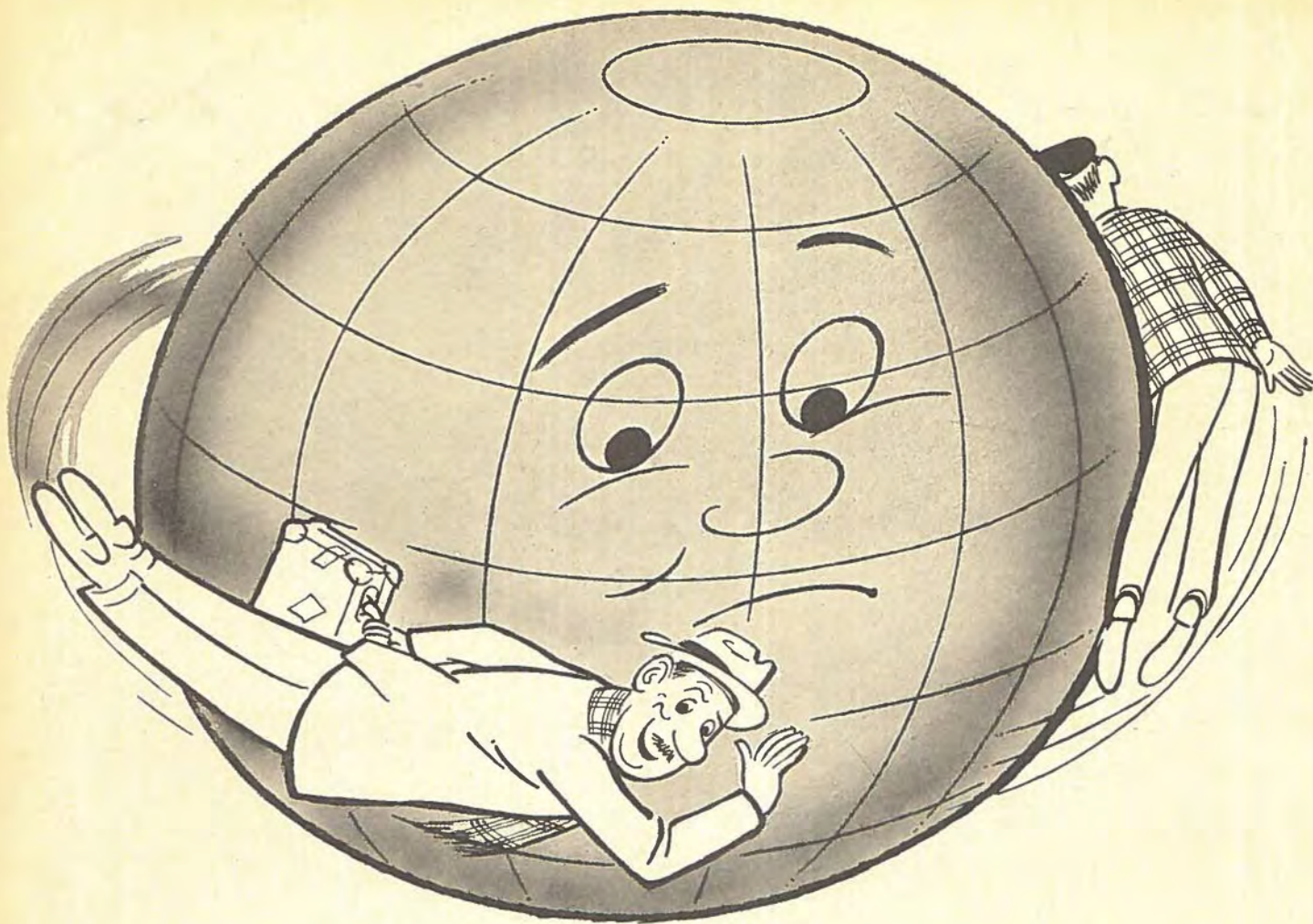
I løbet af mere end 38.400.000  
flyvekilometer efter fartplan  
har Boeing 707 haft en passager-  
belægning på gennemsnitlig 95%  
af kapaciteten og er derved  
blevet den mest populære  
ruteflyvemaskine i  
flyvningens historie.



Disse luftfartsselskaber har bestilt Boeing 707 eller kortdistance jet-ruteflyvemaskiner 720: AIR FRANCE • AIR-INDIA • AMERICAN • B.O.A.C. • BRANIFF  
CONTINENTAL • CUBANA • IRISH • LUFTHANSA • PAN AMERICAN • QUANTAS • SABENA • SOUTH AFRICAN • TWA • UNITED • VARIG • Også MATS

**BOEING** jet-liner familien





## Rundt om Ækvator 1.500.000 gange

Hvis De var verdens eneste flyve-passager — og De skulle flyve lige så meget, som alverdens luftfartselskaber tilsammen gjorde sidste år — kunne De godt sige Deres job og lejlighed op med det samme. De ville nemlig ikke komme hjem igen, før De havde fløjet rundt om Ækvator 1 ½ millioner gange... eller sagt i tørre tal 60.000.000.000 km! Der er ingen større fare for, at tankeeksperimentet skulle blive til virkelighed nogensinde. Flere og flere mennesker flyver. Og overalt hvor der flyves, bruges der Esso produkter, fordi Esso stadig er på højde med alle bestræbelserne for at gøre flyvning af i dag til verdens sikreste og hurtigste rejseform.....



AVIATION PRODUCTS



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Dette fartøj er ingen vogn, intet skib, intet fly, men et nyt befordringsmiddel, Saunders-Roe Hovercraft, der bevæger sig på en af den selv frembragt luftpude i lav højde over jorden eller vandet.

PRIS 1 KRONE

11

## INDHOLD:

Europa i moderne rejsefly \* Med FLYV i Hella Courier og A. W. Argosy \* Hvordan Vickers Vanguard bygges \* Silkeborg Flyveklub 25 år \* DM i linestyling.



# *Jet Provost*

*Standardtræneren  
for begyndere og  
viderekomne i Royal  
Air Force udstyret  
med Bristol  
Siddeley Viper.*



**HUNTING AIRCRAFT LIMITED**

*Et Hunting Group selskab.  
LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND samt 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA*

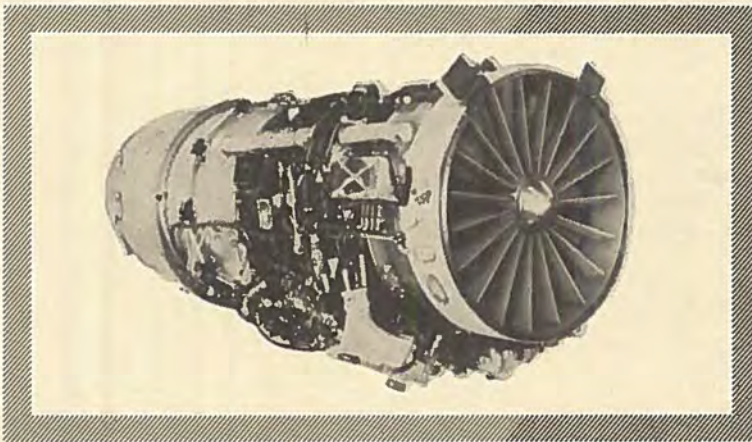
Repræsenteret i Danmark af Northern Trading Company, H. C. Andersens Boulevard 20, København V., Minerva 5171



# ROLLS-ROYCE BY-PASS JETS

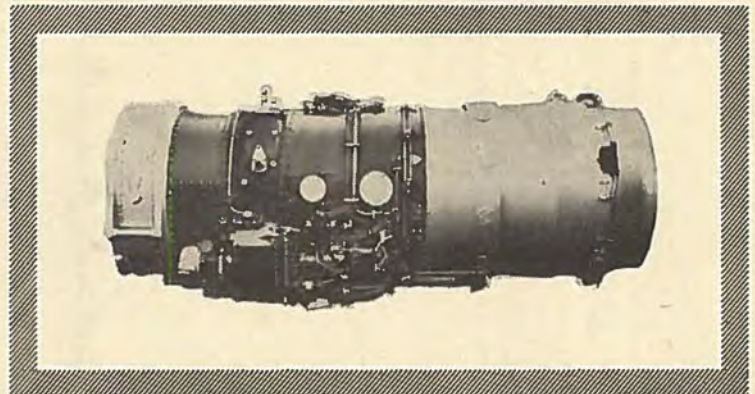
**are now flying in Boeing 707-420  
and Douglas DC-8 jet airliners**

*The by-pass or turbo-fan principle proved by the  
Conway is now generally accepted as the correct formula  
for all high speed subsonic jet transports.*



Conway by-pass jets for civil use will enter service in 1960 at 17,500 lb. guaranteed minimum thrust. The civil Conway is being developed to powers over 20,000 lb. thrust with improved fuel consumption.

The RB. 141 family of by-pass jets (10,000 lb to 17,500 lb. thrust) have been designed to give the best possible operating economics for jet transport aircraft. The RB. 141 of 14,300 lb. thrust will power later versions of the Sud-Aviation Caravelle and the RB. 163 of 10,100 lb. thrust has been chosen to power the Airco DH. 121.



**ROLLS-ROYCE**

**BY-PASS JETS**

**ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND**

**AERO ENGINES • MOTOR CARS • DIESEL AND PETROL ENGINES • ROCKET MOTORS • NUCLEAR PROPULSION**

*Aero Engine Representative: Civilingenior Mogens Harttung, Jens Kofodsgade 1, København K.*



## En kaptajns hyldest til verdens mest moderne flyvemaskine . . . \*

»Douglas DC-8 jetliner har kvalitet, overlegenhed og særpræg. De kan være stolt af den.

En flyvemaskine af dette fornemme kaliber vil altid påkalde interesse og professionel respekt. Denne maskine fortjener al den beundring, som man kun bør yde de ting, der i deres planlægning og udførelse opfylder både de nyttige og de skønhedsmæssige krav.

Piloter vil betragte DC-8 som en stor, venlig og meget dygtig maskine. Den flyver godt, og den føles god — sandsynligvis fordi den er så teknisk velfunderet. Det er tydeligt, at den er bygget og gennemprøvet med enestående dygtighed. Jeg nærer den største tillid til den.

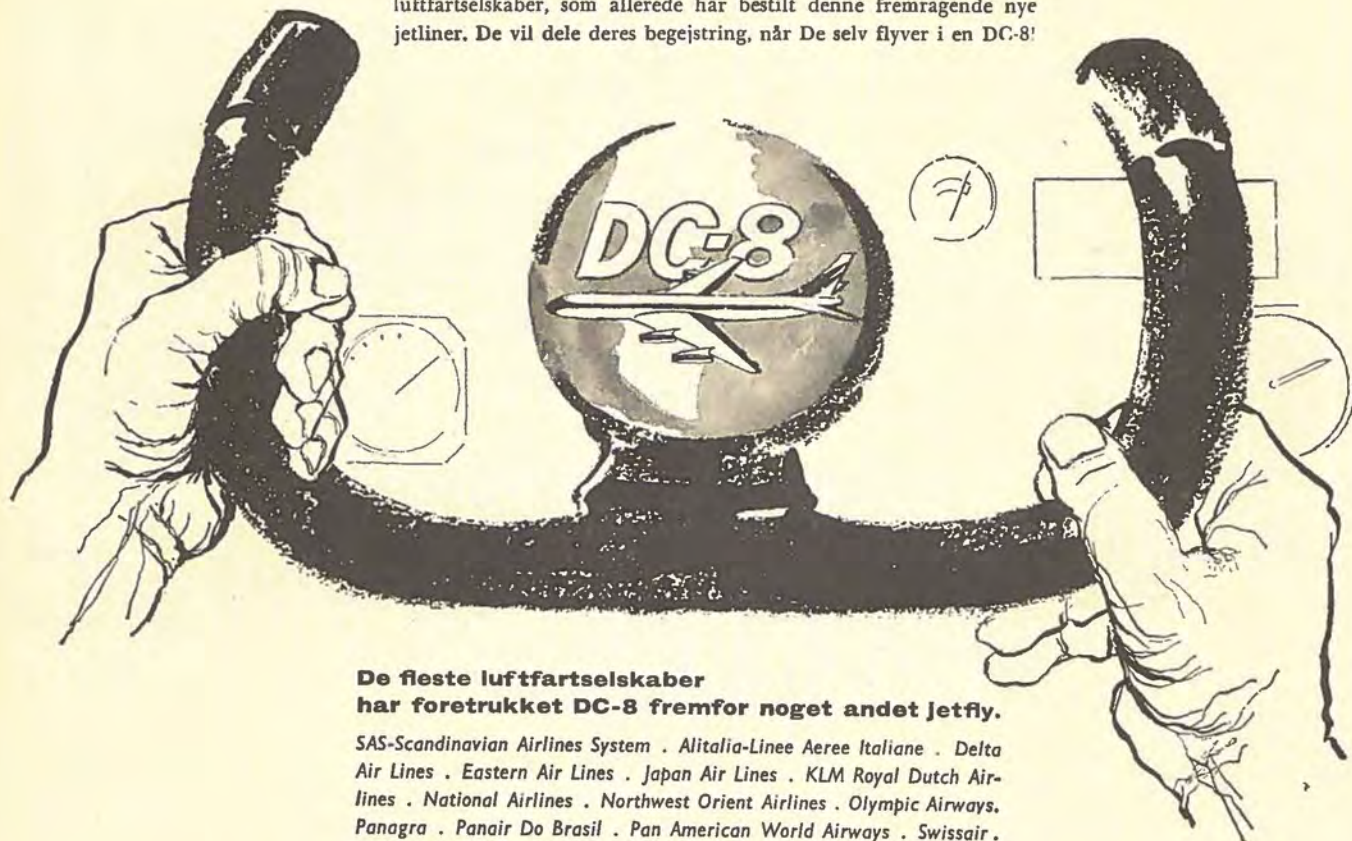
Jeg har også en stærk følelse af, at denne flyvemaskine vil løse sin opgave i den kommende jet-udvikling med den sikkerhed, der er kendetegnet for Douglas-maskinerne. Dens mission er klar, og dens udvikling vil blive af umådelig betydning for fremskridtet i både den civile og militære lufttransport.

Vi glæder os til at arbejde med på denne dynamiske luftbro med dens ubegrænsede rækkevidde. Det var denne type flyvemaskine, som Albert Plesman, grundlæggeren af KLM, forestillede sig, da han gav udtryk for sin overbevisning, at »Luftens hav forener alle folk«!

*George Malouin*

KLM Royal Dutch Airlines

\* Dette brev fra KLM kaptajn George Malouin er typisk for den begejstring, der vises af mere end 500 piloter, der har fløjet Douglas DC-8. Disse erfarne flyvere flyver for de nedennævnte luftfartselskaber, som allerede har bestilt denne fremragende nye jetliner. De vil dele deres begejstring, når De selv flyver i en DC-8!



**De fleste luftfartselskaber har foretrukket DC-8 fremfor noget andet Jetfly.**

SAS-Scandinavian Airlines System . Alitalia-Linee Aeree Italiane . Delta Air Lines . Eastern Air Lines . Japan Air Lines . KLM Royal Dutch Airlines . National Airlines . Northwest Orient Airlines . Olympic Airways . Panagra . Panair Do Brasil . Pan American World Airways . Swissair . Transports Aeriens Intercontinentaux . Trans-Canada Air Lines . Union Aeromaritime De Transport . United Air Lines.



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 11

November 1959

32. årgang

## PLAN FOR DANSK FLYVNING EFTERLYSES

**V**I synes glædeligt nok at være kommet i en fremgangsperiode for dansk civil flyvning, ikke blot for SAS, men også for anden civil flyvning, såsom charterflyvning og andre former for erhvervsflyvning, forretningsflyvning, privatflyvning og svæveflyvning. Nye og moderne luftfartøjer anskaffes i stigende tempo, nye folk kommer til og aktiviteten stiger.

Men hvad er den officielle danske politik i denne udvikling. Og er der overhovedet en dansk politik, en plan for udviklingen? Ja, der er det naturligvis for rutetrafikken, for SAS, som er blevet fremmet på udmærket måde og har udviklet sig til en faktor af afgørende betydning i international rute-luftfart.

Men denne er ikke alt. Antallet af andre civile luftfartøjer i verden er et mangedobbelt tal i sammenligning med dem, der flyver på rute. Og de har mange problemer. Tænk f.eks. på de diskussioner om charterflyvningen, der foregår for tiden. Hvad med udviklingen af flere indenlandske ruter, som der er stigende interesse for? Hvorledes med anlæg af flyvepladser, så det bliver muligt for erhvervsflyvere, forretningsfolk og privatfolk virkelig at udnytte flyet som effektivt befordringsmiddel? Og så videre...

Vi ligesom mangler en plan for hele denne udvikling af den civile danske flyvning. Vi mangler en stillingtagen fra myndighedernes side, som man har det i mange andre lande.

Vi tænker ikke i den forbindelse så meget på, at nu må staten til at yde støtte, til at punge ud. Men det var rart at få klarlagt, hvad man anser for statsopgaver, hvad der er amts- eller kommunale opgaver, og hvad der helt må løses af det private initiativ.

Kort sagt: en plan efterlyses!

## Europa i moderne rejsefly

*Trafikflyveren Per Alkærsig, som i april med to ledsagere var en tur rundt i Europa i en Cessna 172, giver her sine indtryk af de moderne rejsemuligheder.*

**N**AR man til daglig flyver Europas luftveje »tynde« som andenpilot på SAS DC-6 og 7C, kan man ofte undre sig over, så sjældent man ser eller hører små privatfly i luften. Hvorfor er det amerikanske begreb »forretningsfly« så lidt udbredt her i Europa? Hvorfor forlanger forsikringsselskaberne højere præmier på rejser foretaget i små fly? Een af grundene ligger lige for: de rigtige fly med komplet blindflyvningsudstyr og radioer er meget få og vanskelige at få fat i.

Det var da også med det største besvær, jeg fik fat i en Cessna 172 med VOR og ADF, efter en af mine venner havde ringet og bedt mig tage en uges ferie, så vi kunne »gøre« Europa på en ny måde. De muligheder, der forelå for at skaffe et passende fly et eller andet sted i Skandinavien, kunne tælles på en hånd, og det foretrukne fly blev Sportsflyveklubbens Cessna 172.

Denne form for transport har her i Europa sine iøjnefaldende fordele sammenlignet med forretningsflyvningsens eldorado: USA. For det første er distancerne ad luftvejen betydeligt kortere end ad landevejen på grund af Europas relativt snørklede vejnet. Min logbog siger Paris-København på 6:30 timer. Den tilsvarende køretid er vel ca. 24 timer. For det andet skifter landskabet relativt hurtigt og afvekslende sammenlignet med f. eks. Texas.

Med hensyn til ATC er en sådan flyvning rutine hele vejen igennem, når blot man har en tyk rutebog i den ene hånd. Dog vil jeg anbefale en VHF radio, der er i stand til at sende på ca. 20 kanaler, hvis man ønsker at flyve IFR ad luftvejene, og selvfølgelig et radiokompas, eftersom VOR dækningen i Sydeuropa ikke er tilstrækkelig endnu.

Både Esso og Shell accepterede vore kreditkort alle steder og gav fremragende service, selvom også vi kun købte 30 gall. ad gangen. Typisk for den service vi fik var, at de eneste mennesker, vi mødte i Spanien, som ikke ville modtage drikkepenge, var Shell-folkene i Barcelona, selv efter de havde skiftet olie på motoren.

Også vort fly: Cessna 172, OY-AER, fortjener en uforbeholden anerkendelse. På 42 flyvetimer slæbte den 3 mand + bagage + vin fra Rom 6000 km, mens den til stadigh-

hed stred sig frem mod kraftige modvinde. Den krydsede Alperne og det halve af Middelhavet, mens præstationerne til stadighed lå indenfor 5 % af, hvad bogen lovede med hensyn til sand fart, forbrug og rækkevidde.

### Via Bremen og Amsterdam til London

Når jeg følger min logbog, gik turen trin for trin således: Efter den sædvanlige halve times forsinkelse kom vi endelig afsted fra Kastrup. Vi blev nødt til at flyve på en speciel VFR-plan ud af Danmark, eftersom eenmotors IFR-flyvning er forbudt herhjemme. Luftfartsdirektoratet må have meget vægtige grunde for at vedligeholde denne regel som det eneste land i Europa, idet det at flyve rundt i 700-900 fod i halvsnusket vejr på mig virker ligesom russisk roulette. Enhver, der har fløjet under disse forhold, har erfaret, hvor hurtigt TV-tårne etc. pludselig dukker frem af disen. Ydermere er det hårdt for passagererne at blive kastet undt i flyet, så snart det blæser en smule henover et bakket terræn, og sidst men ikke mindst er det næsten umuligt at holde sig i luftvejene, da hverken VOR eller radiokompas trækker særlig godt i den højde. Efter at være kommet ind i tysk FIR fik vi 2000 fod fra Hannover kontrol fra overhead Fühlshüttel via Bartelsdorf direkte til Bremen lufthavn. Da vi nærmede os indflyvningsfyret, fik vi tilladelse til at gå til 1000 fod og udføre en radiokompasindflyvning til bane 27. Al radiosamtale foregår naturligvis på engelsk, selvom man om nødvendigt kan bruge det lokale mål. Vi tilbragte 2 timer i Bremen, og under frokosten i lufthavnsrestauranten blev 2 forretningsmøder afviklet, inden vi startede med Schiphol, Amsterdam, som mål. Flyvningen var uden hændelser af nogen art med VFR og store smukke cumulus over hele Nordtyskland. VOR dækningen var udmærket, og efter 5:00 timers flyvetid den dag landede vi kl. 17:15. Schiphol er efter min mening en af de bedst kontrolle-rede og betjente lufthavne i verden, og alt gik glat.

Næste dag fik vi 4000 fod ned ad luftvej Amber 6 til Woensdrecht, direkte til Ostende lufthavn, hvor vi måtte tanke på gr. af modvind. Vejret i Ostende var undertiden ned til 500 fod skyhøjde og 3 km i støv-





Skovlunde idag er et billede på den nye udvikling, nye fly erstatter de gamle. Her beretter Cessna 172'en (i midten) om Europa-turen for en Cessna 150 (forgrunden) og en Piper Super Cub.

Lyon for en hurtig frokost og afsted igen til Marseille, Marignane lufthavn – vor sidste tankning inden Barcelona. Marseille er



»Dagen derpå«  
er luften i 10.000  
fod det bedste  
sovemiddel, der  
findes.

regn, så vi lavede en radiokompasindflyvning støttet af et par pejlinger fra Ostende pejler. Det overraskede mig at flyve Cessna'en på instrumenter, og i betragtning af, at totalvægten kun er ca. 1000 kg, er den stabil og reel i enhver henseende. Vores endelige bestemmelsessted den dag var Croydon, London, hvortil vi ankom på en speciel VFR-tilladelse kl. 17.20. Grunden til, at vi ikke var i stand til at opfylde kravet om at flyve på IFR-plan ind i London, var den, at vi ikke havde frekvenser nok til »London Airways«. Fra omkring 1000 fod var alle hr. Hitlers betoninstallationer langs den flamske kyst synlige – et tankevækkende skue. Da vi krydsede kanalen mellem Calais og Dover, gik mine tanker uvilkårligt til de utallige gange, da allierede piloter i cockpittet på deres Spitfires, Mustangs, Liberators og B-17 havde svedt for at få fly med motorbrand, lavt olietryk, hydraulik eller høje køletemperaturer tilbage til England; og uden nogen form for sentimentalitet kan man vist sige, at det arbejde, de udførte dengang i 2. verdenskrig, muliggjorde en tur, som den vi var på: et frit Europa, hvor alle grænser kan passeres, når blot man kan fremvise et gyldigt pas.

#### Gennem Frankrig til Spanien

Vi forlod Croydon næste dag ved middagstid med kurs direkte mod Paris, og idet vi holdt os højre om luftvejene passerede vi over D-dagens strande Omaha og Utah. Stille og fredeligt tøffede vi afsted i 7500' henover disse vældige slagmarker, mens vi fik en øl og en sandwich. 15 år før ville jeg have foretrukket at være i en Spitfire. Inden længe lå Seinestaden foran os, og via Orly tower fik vi forbindelse med Le Bourget på hans GCA frekvens 119,7, da vi ikke havde tårnfrekvensen ombord. De var vældig hjælpsomme, og med franskmændens foragt for regler fik vi tilladelse til at lande midt i en eller anden airliners »talkdown«. Flyvetiden fra London 2:40 timer. Som altid i foråret var Paris fuld af egen charme, og det blev sent den aften.

Men vi kom op kl. 0600 og kl. 0830 pegede vi flyets kraftige firkantede næse ned ad bane 24 og fyrede op under de trofaste 145 hk. VFR til Lyon på 3:40 timer. Vejret var strålende, men kraftige vinde blæste imod os op gennem Rhonedalen på gr. af et lavtryk et eller andet stedovre i Spanien.

en meget eksotisk, næsten nordafrikansk by at se på. I sin beliggenhed der ved det evigblå Middelhav med golde trapeformede klippebjerge omkring sig på kanten af det store Rhonedelta er den sandelig en by, der ikke ses magen til andetsteds i Europa. I lufthavnen fik vi fortalt, at man helst skal undgå at drikke vand i byen og holde sig til vin – desværre måtte vi videre.

Da vi nåede Bagur, det nordøstlige hjørne af Spanien, faldt mørket på, og vi fortsatte ned ad luftvej Green 7 i 8000 fod med en min højde i luftvejen på 7700 fod på grund af kystbjergene nogle få km inde i landet. Naturligvis skulle vi netop her miste 30 min., idet vejrmændene havde skudt helt forkert, da han opgav os vindretning og styrke. Enhver der flyver, vil indrømme, at når man flyver langs en klippekyst om natten og er 30 min. bagefter flyveplanen, så er der en masse forskellige tanker, der krydser ens bevidsthed. Omsider kunne vi ringe Barcelona pejler op, og snart efter bekræftede et par pejlinger, at vi stadig havde stationen foran os – bare for at være sikker – ikke sandt?

At beskrive den solvarme Costa Bravo vil jeg overlade til mere inspirerede penne, men een ting sprang os skandinaver i øjnene: den udpræget mentalitetsforskel mellem de spaniere, der stammer fra Madrid og omegn, og dem der er opvokset i den nordøstlige del. Førstnævnte syntes meget overfladiske og lukket for impulser udefra, mens de sidste var umådelig hjælpsomme og behagelige.

Hvis en eller anden nogensinde fortæller Dem, at det på enhver årstid er klart og højt vejr i Middelhavet, så blot glem, at han har været Deres ven. Thi da vi havde passeret abeam Istres VOR midtvejs mellem Barcelona og Nice, blev vi nødt til at flyve under en meget effektiv okklusion, og på grund af mangelen på alternative lufthavne og »de mange sten i skyerne« foretrak vi at følge kysten i lav højde til Nice, hvor vi landede i et enormt regnskyl med sigtbarheden nede på 1 km. Vi var det eneste fly, der landede der de næste 6 timer, og jeg må indrømme, jeg smilede lidt, da mine kollegaer blev sendt til Marseille, eftersom Nice var under minima for landing.

#### Et svip til Rom

Næste morgen førte luftvejen til Rom os over Genoa bugten forbi de smukke øer

Korsika og Elba indtil Italiens kyst ved Orbetello. Vi fulgte luftvejen sydpå, og over Ostia drejede vi ind mod Rom. Pludselig dukkede denne herlige by på de syv høje frem bag en regnbyge, mens Sct. Peterskirkens imponerende kuppel hævdede sig højt over Vatikanstaden. Ciampino lufthavnen syd for Rom svarede straks vort opkald om landingsinstruktioner, og snart rullede Cessna'ens hjul henad bane 16R. Turen fra Nice havde taget os 2:45 timer – en ideel måde at rejse på. Der var vi ved middagstid i Rom, friske og udhvilede og parat til at tage fat på dagens møder.

#### Modvind på hjemturen

På grund af vort stramme program måtte vi starte allerede næste morgen kl. 0900 med kursen hjemad, og ved at styre noget til højre for luftvejen nåede vi ind til den franske kyst ved Monte Carlo. Ved synet af fru Grace Kellys og fyrst Rainiers enorme palads gik tankerne uvilkårligt til den overbefolkede toværelers derhjemme. Hvem der så har det hyggeligst – ja, det kan jo diskuteres. I Nice lavede vi et ganske kort stop: vi var på jorden i 25 min, mens een mand sørgede for tankning – een købte sandwiches og kaffe og een ordnede vejrtjeneste og flyveplan VFR til Lyon. Da luftvejens min. højde over Alperne er 12400 fod indtil Montelimar VOR, måtte vi gå VFR, da vort fly kun nødigt fløj over 10.000 fod med det læs af vinflasker, vi havde fået på i Rom. Og jeg må indrømme, at på et vist tidspunkt ramte vi en faldvind på læsiden af et bjerg, som næsten gjorde det nødvendigt at lempe vor værdifulde ladning overbord, idet vi med fuld gas og 60 mph. sank 500'/min. Men i det næste øjeblik fik vi en opvind, der gav 160 mph. med kun 1600 omdr., så jeg besluttede at beholde det hele ombord som ballast. Efter en noget hoppende tur kom vi ud i Rhonedalen og nåede Montelimar VOR på tid. Men derfra og til Lyon mistede vi igen 30 min. på grund af modvind, der sate vor beholdne fart ned til 75 mph. Mange grimme ord blev sagt, da vi opdagede, at en VW i 15 min. holdt trit med os. Efter 5:05 timers flyvning den dag landede vi ved tusmørke i Lyon. Vi gik tidligt i seng, for næste dag ville vi prøve at nå København.

Vi startede kl. 0700 med Le Bourget, Paris, som første mellemlandingsstation – igen kæmpede vi os frem mod modvindskomponenter på 25 knob eller mere. Senere hørte vi, at alle, som den dag gik op i et svæveplan, slog rekorder ved at flyve den modsatte vej af os! Vi gjorde et ganske kort stop i Paris – faktisk blev det så kort, at vi glemte at købe frokost. Men det glemte vi ikke i Schiphol, Amsterdam, sidste stop på vejen hjem, og da jeg efter starten fik stukket en stor bøl i hånden, måtte jeg indrømme, at livet er herligt, især når man kan flyve igennem det. Men vor beholdne fart var fremdeles lav, og det stod os klart, at vi ikke kunne nå Kastrup inden mørkets frembrud, så for første gang i 7 år landede jeg igen et fly på flyvestation Avnø. Da hjulene begyndte at rotere i landingen, og et par harer sprang rundt i skæret fra landingslysene, kunne jeg ikke lade være med at føle tillid og beundring for dette lille fly: det havde bragt os igennem isning, over store vandområder, tværs over Alperne, igennem mørke og vejr over hele Europa på kun 8 flyvedage.

Per Alkærsg.



MED FLYV I

## HELIO COURIER

SAAB påtænker at licensbygge dette amerikanske „STOL“-fly, der både har civile og militære anvendelsesmuligheder.



Helio H-391B Courier fotograferet fra ICI Aviation's Apache under demonstrationen ved Skovlunde.

DER er tilsyneladende ingen ende på alle de vidt forskellige flytyper, der i år kommer på demonstrationsbesøg – fra ensædede privatfly til over 100-sædede jettrafikfly.

Den 12. og 13. oktober var det den amerikanske Helio Courier, som ICI Aviation og SAAB demonstrerede først for flyvevåbnet på Værlose og derpå for hæren og pressen på Skovlunde.

Man bemærker, at SAAB er ved at forbedre sig på den dag om få år, da overgangen fra produktionen af militærfly til missiler giver ledig kapacitet, og derfor foruden mange tegnebrøtprojekter studerer f.eks. helikoptere (hvoraf Alouette licensbygges) og nu også fly med kort start og landing. Derfor har de købt et eksemplar af den amerikanske Helio Courier til nærmere studier, og hvis der viser sig tilstrækkelig interesse, vil de bygge den og regner med at kunne sælge den billigere end de godt 200.000 kr., den koster i USA.

Helio Courier er en højvinget helmetal-konstruktion med 260 hk Lycoming-motor og plads til 5 personer. Den er konstrueret af Helio Aircraft Corporation i Norwood i Massachusetts og produceres siden 1954 på firmaets fabrik i Kansas. Der er bygget omkring hundrede af dem. Som omtalt fornylig i FLYV findes der også en Super Courier med 295 hk motor for at tilfredsstille de amerikanske militære krav til start over 15 m hindring på højst 150 m afstand, men SAAB mener, at Courier'ens evne til at klare de 15 m på 180 m med fuld last er tilstrækkelig, så man ikke behøver at sætte den dyrere motor i. Til anvendelse i meget store højder findes iøvrigt typen Strato-Courier med 340

hk motor, der kan arbejde i 9 km højde med fuld last.

### Ny variation af kendt tema

Vi har jo for ikke så længe siden set andre moderne efterfølgere til den klassiske tyske Storch fra snart 25 år siden, f.eks. Do-27 og L-60, og selv om man skal være forsigtig med at sammenligne, har vi stillet disse tre moderne typers hoveddata op sammen i hestående tabel, så man kan se, at en har fordelene ved stor last, en anden ved stor top-hastighed osv., men de har alle tre fremragende langsomtflyvningssegenskaber fælles.

Helio Courier er et ret stort fly. Det har naturligvis slots, der her er automatiske og delt i to dele på hver side. Så har den slottede flaps over næsten tre fjerdedele af bagkanten og nogle korte krænger, hvis virkning ved stort udslag forstærkes af såkaldte »interceptors«, der er en slags spoilers eller luftbremser, som slås op på vingens overside på den side, hvor krængeret løftes, altså den højtliggende vinge, hvorved denne hurtigt sænkes og flyet bringes på ret køl.

Endvidere udmærker flyet sig ved ikke at have fast haleplan, men kun et højderor med fletnerklap, og som ekstra udstyr kan der som på demonstrationseksemplaret leveres sidevind-understel, hvor hovedhjulene er drejelige, så man kan køre ad en bane i sidevind med hjulene i banens retning og flyets længdeakse mod den resulterende vindretning.

### Indtryk af flyveegenskaber

SE-COA blev demonstreret af kaptajn Bjernekuhl på stilig og behersket svensk måde – ikke noget med stejle sving i lav højde

etc. Starten var kort, men i det stille vejrdog ikke så overvældende, hvorimod landingsafløbet var forbøffende ringe.

Vi havde lejlighed til en tur i højre førersæde i den rummelige kabine, der har indstigning til førersæderne ad en dør i venstre side og til bagsæderne i højre side. Kabinen er behagelig, instrumentudstyret righoldigt, men udsynet er ikke så fremragende, som man venter af en type, der skal kunne bruges i lav højde, f.eks. til artilleriflyvning. Svære sprosser i den solide kabine og motorens anbringelse hindrer allerede udsynet fremover, og manglen på tagvinduer hindrer totalt udsyn bagud-opad og til siden under sving.

I starten holdes flyet med hjulbremserne, mens motoren speedes op, og med flaps nede accelererer den så frem, går i luften og stiger med slots'ene ude i en imponerende vinkel. Flaps'ene betjenes med et drejeligt håndtag i loftet. Det kræver en del arbejde, men hindrer i hvert fald for pludselig betjening f.eks. når de tages ind.

Roregenskaberne er behagelige. Det mest imponerende er naturligvis at flyve langsomt. Med fartmåleren nede på 40 mph (65 km/t) ligger man med næsen højt løftet og venter at stalle. Det sker ikke – hvorimod kaptajn Bjernekuhl opfordrede mig til at dreje, og det kan man gøre fra side til side uden vanskeligheder eller risiko!

Det er ganske sjovt med de inderste slots, som man har tæt ved sig, og som smækker ud og ind efter behov – ikke altid samtidig.

Hvis man med sådan et fly skulle bære sig dumt ad og komme ind i tåge og usigtbart vejr, indstiller man den blot til ganske langsom flyvning, regulerer synkehastigheden med motoren til en lille værdi – og venter! Enten kommer man så ud og får sigt igen, eller i værste fald flyver man langsomt ned på jorden. Man har store chancer for at slippe godt fra det – selv en amerikaner, der var topmalt uheldig at flyve ind i en bjergside gjorde det!

I landingen kommer man ind med flaps ude og lidt motor på, sætter flyet med halen nede og træder hårdt på bremsene. Selv på beton kan man bremse hårdt, for hovedhjulene sidder så langt fremme, at flyet ikke kan gå på næsen. Afløbet bliver herved fantastisk kort.

| Type                 | Data    |       | PW    |  |
|----------------------|---------|-------|-------|--|
|                      | Courier | Do-27 | L-60  |  |
| Motor hk             | 260     | 275   | 220   |  |
| Spændvidde m         | 11.9    | 12.0  | 13.96 |  |
| Længde m             | 9.25    | 9.6   | 8.54  |  |
| Areal m <sup>2</sup> | 21.5    | 19.4  | 24.3  |  |
| Tomvægt kg           | 890     | 985   | 955   |  |
| Disp. normalt kg     | 470     | 585   | 460   |  |
| Fulv. norm. kg       | 1360    | 1570  | 1415  |  |
| Fuldm. max. kg       | 1775    | 1750  | 1560  |  |
| Præstationer v       | 1260    | 1570  | 1415  |  |
| Maximalfart km/t     | —       | 250   | 193   |  |
| Rejsefart km/t       | 260     | 205   | 175   |  |
| Min. fart km/t       | 48      | 58    | 52    |  |
| Stigeveje m/s        | 6.7     | 6.3   | 3.6   |  |
| Tophøjde m           | 6750    | 5500  | 4500  |  |
| Start til 15 m       | 150     | 170   | 225   |  |
| Landing fra do.      | 150     | 160   | 195   |  |
| Rækkevidde km        | 1380    | 870   | 720   |  |

### JODEL-INDTRYK

På grund af pladsmangel må en stor oversigtsartikel med indtryk af flyvninger i tre af de interessante Jodel-typer udskydes til næste nummer.



## HVORDAN VICKERS VANGUARD BYGGES

Stud. polyt. Mogens Birkeholm har været på studieophold hos Vickers og fortæller her lidt om produktionen af et moderne trafikfly.

DET man først imponeres af ved den nye Vickers Vanguard er, at piloterne overhovedet ikke betjener sig af servo-mekanismer ved manøvreringen af den store maskine, der er beregnet for 139 passagerer. Der er »manual controls«, som det hedder.

Jeg havde lejlighed til at imponeres under et 2 måneders studieophold på Vickers i Weybridge, ca. 40 km SV for London, nu i sommer, hvor jeg fulgte produktionen i så at sige alle dens faser.

Jeg må måske kort resumere Vanguardens data først. Det er et fly bestemt for kort- og mellemdistancer med 4 Rolls-Royce Tyne turbinemotorer, som til at begynde med skal give den en hastighed på 650 km/t, der senere skal stige til 700 km/t med udviklingen af turbinerne, nøjagtigt som man gjorde det med Viscount-typen. I standard-versionen er den beregnet på 86 passagerer, medens man på billigste klasse ser sig i stand til at proppe 139 passagerer i den. Til de mange passagerer er der to udgange med indbyggede trappetrin. Fragtrumkapaciteten er 1360 kubikfod = 35,5 m<sup>3</sup>, der fuldt ud-nyttet (med normal vægtfylde af fragten) skulle være nok til at sikre rentabel drift – selv uden passagerer.

### Først bygges en træmodel

Når beregninger og vindtunnelforsøg nogenlunde har vist, hvordan en kommende fly-type vil komme til at se ud, bygger man sig på Vickers en træmodel af det færdige fly i fuld størrelse. Denne træmodel laves først og fremmest til brug for salgsafdelingen, der så er i stand til at vise kunden, hvordan det færdige fly vil tage sig ud, indrettet nøjagtigt efter den enkelte kundes ønsker – måske længe inden prototypen er prøveflyet. Denne kundeservice indskrænker sig ikke alene til en færdigmonteret passagerkabine og et færdigt ydre; men en komplet fører-kabine laves også, for at kundens specielle ønsker om instrumentplacering kan imødekommes og efterprøves. Medens alt dette står på, indløber så orderne, og man beslutter sig til at iværksætte produktion. Dette kræver en kæmpeinvestering til fabrikation af værktøjer, først og fremmest de såkaldte jigs, der er en slags holdeværktøjer, samtidig med



Vickers Vanguard i de nye BEA-farver. Denne type er så økonomisk, at den muliggør klækkelig nedsættelse af billetpriserne – hvis internationale aftaler tillader det.

at de kan være lærer (f.eks. borelærer) og forme på en gang. Prototypen, der måske på dette tidspunkt har fløjet en tid, blev »lavet i hånden« uden hjælp af så mange jigs. Gode ideer og forslag til nye jigs belønnes. For selv om der ligger faste traditioner til grund for flyvemaskinefabrikationen i Weybridge, hvor man byggede 11.461 Wellington bombere under krigen, er der altid et hav af småproblemer omkring bygningen af en helt ny type.

### Glasfiber og metallimning

Al flyveproduktion er mere eller mindre baseret på underleverandørs-princippet. På Vickers kan man imidlertid se, at man laver forbavsende mange ting selv, f.eks. understellet; det er hydraulisk betjent. Motorer, propellere og radioudstyr fås fra andre firmaer. Samarbejdet med Rolls-Royce er iøvrigt noget, begge firmaer er stolte over, idet det har været ved lige siden man udstyrede Alcock & Brown's Vickers Vimy med en R.

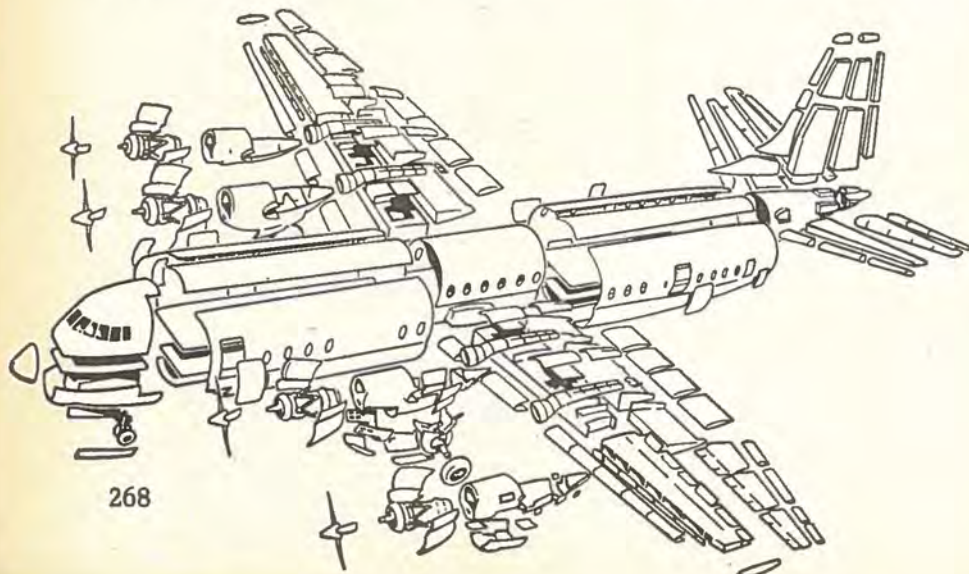
Eagle. – Generelt kan man sige at alfa og oméga stadig er nitning, dog med den modifikation, at man samtidig i hver eneste sammenføjning tillige anvender moderne »sealers« af forskellig slags, der foruden at være klæbende (tætnende) tillige er korrosionsbeskyttende.

Endvidere er det interessant at se, hvordan glasfiberværkstedet vinder terræn på bekostning af blikkenslager- og snedkerarbejde. Alle kanaler for varme og ventilation er lavet af glasfiber, hurtigt og elegant over en form. Tidligere blev dette lavet hos blikkenslagerne, her er man efterhånden snart i stand til at svejse de fleste aluminiumslegeringer. De lange udstødningsrør, der ligger hen over vingen, er punktsvejsede på en elegant måde, der sparer tid. – Endelig er man ved den såkaldte redux-proces ad kemisk vej i stand til at »lime« to plader sammen eller rettere forstærke et givet pladeelement ved at gøre det tykkere. Dette giver, om nu elementet er buet, selvsagt en fordelagtigere spændingstilstand, end hvis man havde tænkt sig elementet bøjet ud af eet tykt stykke – forudsat sammenføjningen holder – også selv om man har aldrig så gode normaliseringsprocesser i form af varmebehandling, som alle flyets metaldele iøvrigt må igennem inden monteringen, for at der ikke visse steder i metallet hersker store indre spændinger, der kan blive farlige ved at skabe træthedbrud efter et tilstrækkeligt stort antal påvirkninger. Derfor udføres der træthedsforsøg med dele af flyet i store vandtanke, hvor kunstig ældning kan bringes til at foregå meget hurtigt.

### Kontrol i stor stil

Går man nu over i samlehallen, er det

Først opbygges de større og mindre dele, der ses her, siden bygges de sammen til større og større enheder.





## Flyvestævne ved Kalundborg

Får byen både flyveklub og flyveplads?

mest iøjnefaldende efter flyene vel alle de grønklædte kontrolfolk, der myldrer rundt og inspicerer hvert eneste stykke arbejde udført på flyet således, at ikke en nitte mangler, når det afleveres til kunden, der iøvrigt, når produktionen er nået til samlehallen, godt kan begynde at tænke på at sende piloter og vedligeholdelsesmandskab til uddannelse på Vickers

Ser vi nu først på kroppen, så samles den af 3 sektioner, der hver bliver lavet på sin jig, hvor man startede med at opspænde den ca. 1 mm tykke plade, der skal udgøre beklædningen og altså er en del af den bærende konstruktion; den er tynd og temmelig »genstridig« indtil den bliver bragt på plads og forsynet med Z-profiler i længderetningen og med spanter. Egentlig er det ikke helt så simpelt, idet emnerne faktisk passerer mange jigs og vokser sig større og større for til sidst at ende på den største jig, hvor sektionen færdiggøres og køres hen til de 2 andre for så at blive nittet sammen til en hel krop. Tværnittet er jo en »double bubble«; der er fragtrum i hele det nederste, som er afgrænset fra det øverste rum. — Det er interessant, at man har skinner i gulvet, således at sæderne kan skubbes sammen, og kapaciteten altså ændres fra dag til dag, om nødvendigt. Før kroppen går til samlehallen, køres den ud til trykprøvning.

— Vingerne, der også laves i et specielt værksted, er egentlig et helt kapitel for sig. I princippet er de udformet som en ubrudt torsions-box fra tip til tip — kort sagt. Ingen hovedbjælke og ingen gammeldags tanke; brændstoffet fyldes direkte i vingen. Dette system er muligvis gjort ved de nye tætningsmidler og yderst udviklede fræsemetoder ved produktion af beklædningen, hvor man starter med en 7-8 cm al-plade, fræser ca. 95% bort og har tilbage et stykke »skin«, hvis tykkelse aftager ud mod tippen, samtidig med at der på indersiden er en række ribber for afstivning i flyets tværretning.

### Monteringen

Efterhånden som vingerne kommer til, og flyet skrider længere frem i rækken, stiger aktiviteten omkring det for tilsidst at kulminere med montering af motorer og propellere samt maling; det mest brandfarlige til sidst. Herefter tages flyet ud til motorprøve, test-piloterne ankommer, idet det nu gælder om at få flyet bort fra fabrikken på Brooklands; sådan kaldes stedet stadig efter verdens berømteste væddeløbsbane for biler, som lukkede i 1939, da Vickers erhvervede hele arealet. Startbanen er nu 1400 yards (1275 m) efter at man har forlænget den 200 yd. ved at nedbryde noget af »the old racing track«, så man lader aldrig her igen, men flyver maskinerne over til en nærliggende flyveplads, Wisley, hvorfra prøveflyvninger foretages.

Det er selvsagt mere end spændende, når man belaver sig på at starte en prototype for første gang her. Da Vanguard nr. 1 stod for tur, forlængede man som sagt startbanen samtidig med at man advarede beboerne i en nærliggende by. Man havde gjort maskinen så let som muligt, og det siges, at piloten havde undladt at spise morgenmad den pågældende dag — og så brugte han endda ikke en gang halvdelen af startbanen.

Næste skud på stammen er V.C. 10 langdistance all-jet for 150 passagerer. Træmodellen er lavet forlængst, ordrene indkommet. Den skal også op fra Brooklands 1400 yards startbane, som under ingen omstændigheder kan forlænges yderligere.

Mogens Birkeholm.



Nogle af maskinerne på Lørborg, bl.a. Topsy Nipper, Stark Turbulent og KZ IIT, III og IV.

Kalundborg er en by i udvikling. Først flyttede »biografmanden« Eivind Nielsen fra Havdrup dertil, og siden har Tidewater m. fl. fulgt eksemplet. Syd for byen ligger Lørborg, hvor grev Chr. Lørborg, som er manden bag Danfly, bor. Her holdtes der søndag den 20. september et nydeligt flyvestævne, arrangeret af Havdrup Svæveflyveklub, hvis medlemmer sammen med det lokale flyverhjemmeværn og andre hjælp med at gøre propaganda for oprettelse af en flyveklub i byen. Stævnet fandt sted med aeroklubens protektion.

Det begyndte allerede lørdag med rundflyvning, som fortsatte søndag for, under og efter opvisningen, og hvor ikke blot Danfly's store nye Piper-fly, men også Dyhr Thomsens Auster og Zonens KZ IV måtte træde hjælpende til, så kalundborgerne kunne få by og omegn set fra luften. De var ellers lidt længe om at komme ud til opvisningen. Da den skulle begynde kl. 13, var der kun arrangører — samt klubmedlemmer fra næsten hele landet.

### Flyveulykken i Østrig

Ved en flyveulykke mandag den 28. september blev grosserer Adolf Strange-Hansen, Virum, dræbt. Som så mange gange før var Strange-Hansen til rally, denne gang til den østrigske aeroklubs Alpensternflug i Innsbruck, ved hvilken lejlighed han var eneste danske deltager. Han var netop startet på hjemturen med Stuttgart som mål, men i nærheden af Schwarz, 28 km fra Innsbruck, faldt hans KZ III ind i en klippeside af endnu uopklaret årsag.

Strange-Hansen fyldte 70 i december i fjor og var vor ældste aktive privatflyver med mange flyvetimer bag sig. Han fik certifikat i 1946 — på dispensation fra den dengang gældende maximale aldersbestemmelse, og var en kendt og skattet gæst overalt i europæiske privatflyver kredse.

### Convair-ordren ændret til Convair 600

Som ventet har Swissair ændret sin ordre på 5 Convair 880 til den videreudviklede type 600 Coronado, og samtidig er ordren udvidet til 7 af disse fly, hvoraf SAS efter samarbejdsaftalen får overladt de 2 i en periode af 4 år efter at flyene er leveret i foråret 1961.

Men efter middagssøvnen troppede flere tusinde af byens 9.000 indbyggere op og så modelflyvning — linestyrede modeller fra »Tornado« i København — svæveflyvning — Dyhr Thomsens kunstflyvning i Jaskolka'en samt Havdrups Weihe — og motorflyvning i mange former.

Hans Ael fløj sin Druine Turbulent, K. B. Larsen fra Commertas en esbjergsk Stark Turbulent D, Ejord Christensen fra Odense sin Jodel D.112, som han netop havde været på Tysklands-tur med, Skat Nielsen sin KZ-III, Ingolf Nielsen en Topsy Nipper (OO-NIK), og med rundflyvningsmaskiner og gæster var der ca. 15 maskiner til stede.

Som man ser: hvis der kaldes, kommer der hjælp fra nær og fjern, når det gælder om at fremme den private flyvning, og vi håber snart at kunne melde en ny klubs start — og at fremskridtsbyen Kalundborg får en flyveplads; for nok kunne Lørborgs afholdte og kuperede kornmarker bruges til stævnet, men nogen egentlig flyveplads var det ikke.

### En Caravelle til

SAS har påny øget sin Caravelle-ordre, denne gang med ét eksemplar, således at der ialt er bestilt 17. Den sidste skal leveres i januar 1961. Af de 17 skal som bekendt 4 stilles til rådighed for Swissair.

### Københavns Lufthavn, Kastrup i september 1958

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| Ankomne passagerer .....      | 45.544       |
| Afg. passagerer .....         | 47.753       |
|                               | 93.297       |
| Transitpass. 2 x 36.292 ..... | 72.584       |
| Andre passagerer .....        | 10.134       |
|                               | Ialt 176.015 |

Tilsvarende tal for september 1958 var 146.036 (stigning 20,5 %). Antal starter og landinger var 6.057, hvoraf 4.777 i lufttrafik. Tilsvarende tal for september 1958 var henholdsvis 6.578 og 4.812.

### Kongen er blevet æresmarskal i Royal Air Force

Ved en højtidelighed i den engelske ambassade i København den 8. oktober blev kong Frederik udnævnt til æresluftmarskal i Royal Air Force. Udnævnelsesbrevet blev overrakt kongen af stabschefen for Royal Air Force, Marshal of the Royal Air Force Sir Dermot Boyle, der var kommet flyvende til København i en af RAF's Comet 2.

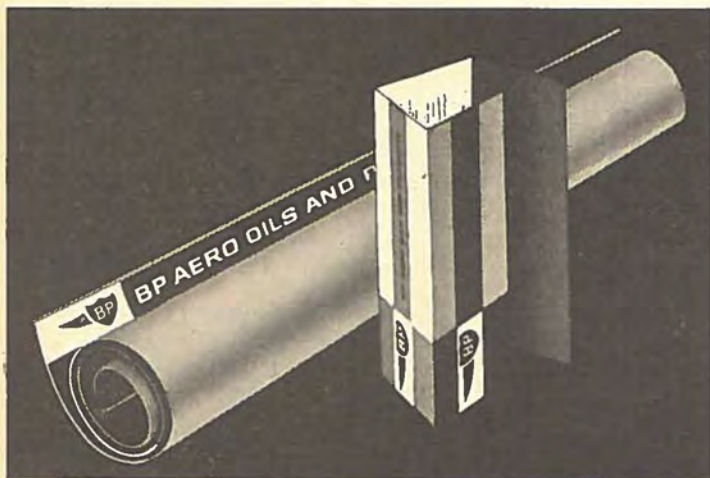


Lige  
udkommet



HANDBOOK OF PRODUCTS

# The Aero Lubricants Handbook



AIR-BP's håndbog, vægtavle og folder, som netop er udkommet, indeholder en fuldstændig liste over de flyveprodukter, som AIR-BP forhandler.

Fortegnelsen omfatter bl. a. stempelmotor- og turbomotorolier, smørefedt, hydrauliske væsker og afisningsvædske, konserveringsolier og specialprodukter. For hvert enkelt produkt er angivet specifikation og anvendelsesområde. Udformet med henblik på nem og hurtig anvendelse på kontor og værksted. Uundværlig i flyveindustrien. Udleveres gratis ved henvendelse til BP Olie-Kompagniet A/S, Sct. Annæ Plads 5, tlf. C. 5455.



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S, SCT. ANNÆ PLADS 5, K.



MED FLYV I

## Armstrong Whitworth Argosy

Energisk britisk fremstød mod et lovende marked.

MED AW 650 Argosy foretager Armstrong Whitworth og Hawker Siddeley gruppen som helhed et energisk fremstød mod et marked, som man venter sig en del af: den civile fragtbefordring og billigbefordring af passagerer – samt naturligvis samtidig militær transport.

Fremstødet virker energisk, fordi den britiske flyveindustri endelig synes at have lært af en del skuffelser, at man ikke blot bygger en aldrig så fremragende type, udvikler den og gør den klar i et tempo, der passer en selv, og så sætter sig hen og venter på ordrer – alt imens typen er blevet uaktuel.

Nej, man har set, at det gælder om at være hurtig med såvel flyveprøver som produktion, og resultatet er, at der kun gik knap to år fra projektet blev offentliggjort, og til det første eksemplar gik i luften den 8. januar 1959, snart efterfulgt af flere af de ti, der straks blev bygget, og hvoraf de seks foreløbig flyver. Såvel de elementære prøver som prøver under tropeforhold er ved at være overstået, og prøver under arktiske forhold følger i vinter, samtidig med at omfattende demonstrationer og salgskampagner er i gang verden over. Det endelige luftdygtighedsbevis for typen ventes til sommeren 1960.

Resultatet er da også, at den første ordre på fire allerede for nogen tid siden er modtaget fra Riddle Airways i USA, mens tre er reserveret et andet firma. RAF har bestilt 20 af militærversionen AW-660.

### Meget nem at laste og losse

Da moderne fly er dyre at have stående på jorden, har man ved Argosy tilstræbt at lette lastning og losning på enhver måde. Både næse og bagparti på kroppen kan lukkes til side, således at man faktisk kan laste i den ene ende og samtidig losse i den anden. Et specielt »Rolamatic«-system med glideruller i gulvet forøger yderligere hastigheden.

Princippet er, at lasten på forhånd pakkes på nogle flade »bakker«, der bringes til lufthavnen på en lastbil, hvis lad er forsynet med samme ruller som flyet. Bilen bakker hen til flyet, og lasten rulles på et øjeblik ind i dette og gøres fast.

Demonstrationsflyet medførte en reserve-motor samt en last »stykgods«, som blev løst og lastet igen på denne måde så let som ingenting. Det hævdes, at lasteevnen er mellem 1400 og 1800 kg i minuttet. Den maksimale nyttelast er 12¼ tons.

### Gennemprøvede dele

Et led i den hurtige fremstilling og samtidig er godt salgsargument er det, at foruden at flyet naturligvis prøves efter alle kunstens regler, så er der i så stor udstrækning som muligt benyttet dele, der allerede har bestået deres prøve i andre fly.

Dette gælder naturligvis først og fremmest motorerne. I øjeblikket er det næsten umuligt at få noget luftfartsselskab til at købe trafikfly, hvis der ikke står enten

P & W eller R-R på motorerne. Men foruden at der her står R-R, så er hele indbygningen af Rolls-Royce Dart RDa-7 motorerne på hver 2100 hk lånt direkte fra Vickers Viscount, og så ved man, at den både er gennemprøvet, økonomisk og dækket af den fornødne service overalt i verden.

Men det gælder også mange mindre dele i flyet, som i det hele taget fra starten af er indrettet så praktisk som overhovedet muligt m. h. t. behandling og vedligeholdelse.

### Indtryk af typen

Det fly, som Hawker Siddeley's danske repræsentant, Danavia, den 6. oktober demonstrerede i Kastrup, var G-APRN, det fjerde eksemplar af typen. Den var indrettet med fragtrum fortil og med en mindre passagerkabine bagtil, således at man fik et indtryk af de forskellige anvendelsesmuligheder.

Kroppen virker meget buttet og voluminøs, især når man står foran næsen. Førerrummet er anbragt på »første sal« med adgang via en stige, der kan foldes sammen, ned til fragtrummet.

På overgangen bagpå førerrummet og ned til den normale kropoverside er der anbragt to rækker »vortex-generators«, små plader til regulering af luftstrømmen, og disse samt en vulstignende anordning på bagdøren skal have kureret nogle rystetilbøjeligheder i visse flyvetilstande.

Gennem en sidedør agterude kommer man ind i passagerafdelingen med køkken og det hele. Kabinen havde kun fire stolerækker, med tre sæder på hver side midtergangen. De to forreste rækker havde ryggen i flyveretningen. Med en kropbredde på 3½ meter fik denne kabine et kvadratisk præg.

Helt udstyret til passagerer kan man proppe 83 af dem i Argosy, og Riddle regner åbenbart med slanke passagerer, for stolene i deres arrangement var kun ca. 41 cm mellem indersiderne!



Herover ses Argosy i Kastrup samt de små luftregulerende plader bag førerhuset.

Under en lille demonstrationstur med captain E. G. Franklin oppe i den fjerne førerkabine, som der ikke var adgang til, konstaterede vi, at lydisolationen i dette eksemplar ikke var kommet så vidt, for især i starten brølede Dart'erne godt, men de trak også energisk med deres Rotol-propeller, og vi steg i formodentlig temmelig let tilstand under en imponerende vinkel til nogle tusind meters højde i det smukke efterårsvejr og gik derpå så hurtigt ned igen, at trykkabinen ikke kunne hindre, at det kraftigt kunne mærkes i ørene.

Med sine store lavtrykskjul kan Argosy anvendes selv på græsflvepladser, og den starter fuldstændt under normale forhold ved havoverfladen på en 1200 m-flyveplads. Fuldvægten er godt 37 tons.

Med største rækkevidde, 4800 km uden reserver, er nyttelasten 7 t. Med fuld nyttelast er rækkevidden 2340 km og rejsehastigheden 448 km/t. Største rejsefart er 476 km/t. Ved jorden stiger den ved fuldvægt 7,1 m/sek.

(Sluttes næste side)

Hurtigt og uden besvær rulles gods ud fra Argosy's brede forparti.





## Silkeborg Flyveklub fylder 25

En af vore førende svæveflyveklubber gennem 25 år.



Kimen til Silkeborg Flyveklub, Jens Eriksen og Begtrup-Hansen med deres Stamer før den blev beklædt.

**S**ELV om svæveflyvningen i adskillige byer har været dyrket i over 25 år, er Silkeborg Flyveklub først den anden danske svæveflyveklub, der kan fejre regulært jubilæum efter 25 aktive år inden for samme

Fortsat fra foregående side.

### Meget økonomisk

Flyet, der koster en halv snes millioner kr. pr. stk., skal være usædvanligt økonomisk i drift. På rejser på ca. 320 km behøver den kun 16 passagerer til normal takst til, at de direkte omkostninger er dækket. Med de nuværende billetpriser skal der 35 passagerer til at skabe balance på Stockholm-Göteborg-ruten, og selv med billetpriser på 25 % under de nuværende turistklassepriser er der balance med kun 20 passagerer fra København til München, 22 til Nice og 24 London.

Foruden et voksende fragtmarked har man således f. eks. chartertrafikken i kikkerten som et kundeemne, men her kommer den nye type jo til at konkurrere med alle de stempelmotorfly til faldende priser, som de moderne fly med jet- og turbinemotorer bringer på markedet.

Alligevel skulle den have gode muligheder for at skabe sig indpas, ligesom den specielle Bristol Freighter gjorde kort efter krigen i stor målestok.

Foruden den første militærversion AW 660 forbereder man især AW 670 og 671 med bredere krop, men uden trykkabine, beregnet til ganske korte ruter med enten op til 126 passagerer eller som bilfærge med 6 biler og 30 passagerer (på overdækket).

Der er således meget, der tyder på at Armstrong Whitworth får et fint comeback til det civile felt, hvor man bortset fra Apollo-prototypen (efter samme specifikation som Viscount) ikke har set noget til firmaet efter krigen, men hvor det i mellemkrigsårene var kendt for den gamle Argosy, et tremotoret biplan, og for de højvingede firemotors Atalanta og Ensign-typer.

P. W.

klub. Det sker den 3. december, men fejres allerede ved en fest den 7. november.

– Længe før klubbens start havde to unge mennesker, *Jens Eriksen* og *Otto Begtrup-Hansen* bygget en Stamer, og da den under deres forsøg på at lære sig selv at flyve havarerede, henvendte de sig til arkitekt *E. Svendsen* for at få noget »Sperrholz« til reparationen. Han foreslog at få startet en klub, og efter et orienteret møde den 27/11 med deltagere fra Århus-klubben blev der afholdt stiftende generalforsamling den 3/12.

Arkitekt Svendsen blev formand, købmand *Ernst Madsen* kasserer, ekspedient *Gunnar Christiansen* sekretær, og endvidere var maskinlærling *Jens Eriksen* og mekaniker *Knud P. Andersen* med.

I et lokale, som direktør *Pedersen*, maskinfabrikken, stillede til disposition, gik man igang med at genopbygge Stamer'en, og den 29. maj 1935 kom den i luften på Vester Kejlstrups marker med *Johs. Jørgensen*, Århus, som flyveleder og et ungt Århusmedlem, *Harald W. Jensen* som pilot på første start. Det stod da klubben i 800 kr. og 1600 arbejdstimer.

Starten foregik med gummitov, men samme år fik klubben bygget et spil, og man fik *Otto Veibel*, som i april 1936 udførte de første danske skråntflyvninger, over at instruere i denne startmetode, og samtidig holdt han foredrag om svæveflyvning. I 1936 fik klubben så sine første B-diplomer.

### Lønstrup-sommerlejrene

I 1937 afholdt Dansk Svæveflyver Union – som forøvrigt også netop havde kunnet holde 25-års jubilæum, hvis den havde eksisteret endnu, idet den var startet 5. oktober 1934 – sin første sommerlejr i Lønstrup med deltagere fra 9 klubber – men kun med ét fly, nemlig Silkeborgs Stamer »Jyden« (OY-13) med gitterhale og båd. Knud P. Andersen foretog heri de første skråntflyvninger i Jylland og fik C nr. 6 den 13. juli – det krævede dengang 5 min. varighed uden højdetab. Dagen efter havarerede han den ved landing i klitterne ved Rubjerg fyr, da vin-

den pludselig gik i syd, og dermed ophørte flyvningen i den lejr.

Til gengæld kom der rigtig gang i det i 1938, hvor både »Jyden« og den af Gunnar Christiansen og Jens Eriksen byggede »Vestenvinden«, OY-2, en Stamer med båd, deltog foruden et par fly fra andre klubber.

Lejren blev ledet af Knud P. Andersen, og den 17. juli fik Gunnar Christiansen og Jens Eriksen deres C. Dagen efter satte Gunnar Christiansen med 6 t 37 min en ny »lokal« rekordpræstation (fru *Førslev* havde den danske rekord med 7 t 25 min fra Tyskland). Den 25. juni fik *Bent Nissen* og *Gerhard Hansen* deres C. Kl. 15,30 startede Gunnar Christiansen for at prøve at forbedre rekorden, forsynet med en solid madpakke og lanterner i vingespidserne! Kl. 23,29 var vinden blevet for sydlig, så han landede med ny rekord: 7 t 59 m, og stemningen var naturligvis høj.

Den stod til 7. juni 1939, hvor *Jens Eriksen* efter i nogen tid at have ventet på chancen startede ved hjælp af et tov og en lastbil med »Vestenvinden«, iført tre undertøjer, to skjorter, to sweaters og en kedeldragt! Det blev til den rekord på 12 timer 00 min, der først er overgået i år.

### Fra Baby til Spatz

I disse år foregik den hjemlige flyvning på gdr. *Hans Nielsens* arealer ved Christianshøj, hvor man havde en fortræffelig tid. I 1939 blev OY-29, senere OY-DAX, en Grunau Baby II bygget færdig, og den blev om sommeren brugt både ved Lønstrup og i den afdeling af sommerlejren, der dyrkede flysløb fra den nye Ålborg lufthavn.

I krigsårene blev flyvevirksomheden jo begrænset til deltagelse i de store »diplomlejr« øst for Storebælt, men efter krigen fik det løg igen, bl. a. med en i mellemtiden bygget SG-38, OY-97 (senere AMX), der til sidst havnede i Holstebro.

1947 karakteriseres af en masse diplommer, og nu begyndte også termikflyvningen for alvor – Gunnar Christiansen fik den 5/9 klubbens første sølv-diplom og satte ny dansk distancerekord med 149 km.

I 1950 gik klubben over til tosædet skoling med den selvbyggede 2 G, OY-123, nu OY-AIX, som siden er brugt til uddannelse af en masse svæveflyvere, og som man sværger til endnu – selv en landing oven på hangartaget i foråret i år har ikke slået den ud, den har over 8100 flyvninger bag sig.

I 1954 fik klubben i form af Spatz'en OY-AVX sit første egentlige svævefly, og i 1955 blev flåden udvidet med OY-DXI, en Baby fra Stamgruppen.

Flyvningerne har nu en årrække fundet sted fra Øster Kejlstrup umiddelbart nordøst for Silkeborg, hvor der findes en brugbar, omend ingenlunde ideal lille plads, og hvor klubben har sin hangar med ovennævnte fire fly, wirehenter og et nyt spil, der som så meget andet byggearbejde er fremstillet af *Michael Hansen*, som gennem 20 år har stået for klubbens materiel.

Klubben har takket være sin nære beliggenhed ved byen aldrig haft svært ved at få medlemmer, og idag er der ca. 40 af dem. Der bliver lagt meget stor vægt på den elementære uddannelse, og selv om den dårlige plads nødvendigvis er uforholdsmæssigt stort antal starter på 2G'en før solo og omskoling, så præsterer klubben meget hurtigt skoling



frem til S. I foråret blev der således udstedt 10 S-certifikater til klubben, og de fleste havde ikke siddet i et svævefly samme tid foregående år!

Ca. 25 af medlemmerne flyver Spatz nu, så det er intet under, at der er trangsel og planer om at anskaffe et nyt fly, som ved samtidig fremstilling af en transportvogn vil kunne udvikle også den højere svæveflyvning, der dog ingenlunde kan siges at have været forsømt.

Klubben har flere gange placeret sig fint i flyvedagskonkurrencerne, og et par solvdiplomer er det da også blevet til i år, men til for få streger på distancekortet ud fra Silkeborg.

Til skoling af medlemmerne har klubben hele 8 instruktører. En sorg har det været, at en af de dygtigste instruktører i klubben, *Charles Nielsen*, på grund af en hel række mere end forbavsende afgørelser fra luftfartsdirektoratets side som følge af en beskadigelse af hans ene øje, har haft certifikat og instruktørbevis inddraget i 1½ år.

Bestyrelsen består i øjeblikket af *Michael Hansen* som formand, *Jalmer Clod Nielsen* som sekretær, *Holger Askman* som kasserer samt af *Villy Christoffersen* og *H. Bloch Jørgensen*.

Statistikken viser, at klubben siden krigen har udført over 15.800 flyvninger, 1560 svæveflyvetimer og 1893 distancekilometer, fordelt således:

|       |             |            |        |
|-------|-------------|------------|--------|
| 1945: | 183 flyvn.  | ?? timer,  | 0 km   |
| 1946: | 266 flyvn.  | 10 timer,  | 0 km   |
| 1947: | 694 flyvn.  | 38 timer,  | 231 km |
| 1948: | 623 flyvn.  | 21 timer,  | 0 km   |
| 1949: | 406 flyvn.  | 18 timer,  | 0 km   |
| 1950: | 1093 flyvn. | 50 timer,  | 0 km   |
| 1951: | 1110 flyvn. | 67 timer,  | 82 km  |
| 1952: | 665 flyvn.  | 71 timer,  | 230 km |
| 1953: | 1117 flyvn. | 113 timer, | 249 km |
| 1954: | 1204 flyvn. | 152 timer, | 157 km |
| 1955: | 981 flyvn.  | 184 timer, | 93 km  |
| 1956: | 1262 flyvn. | 152 timer, | 70 km  |
| 1957: | 1341 flyvn. | 197 timer, | 575 km |
| 1958: | 2532 flyvn. | 197 timer, | 88 km  |

Hertil kommer i 1959 hidtil 2330 flyvnin-  
ger, 297 timer og 120 km.

Et udtryk for stabiliteten i klubben ses af, at den kun har haft tre formænd, nemlig foruden arkitekt Svendsen fra 1939 Gerhard Hansen og siden 1945 har Michael Hansen støt siddet ved styregrejerne.

NB.: Læs på side 282 om festen d. 7. ds.



North American F-100D i det danske flyvevæbens bemanning. I oppositionens ændringsforslag til den nye forsvarsordning foreslås yderligere to eskadriller af denne type.

### Flyvevåbnet

Kaptajn *Poul Thorsen* er udnævnt til oberstløjtnant og ansat til rådighed for flyvestation Skrydstrup.

Følgende kaptajnløjtnanter er udnævnt til kaptajner: *Knud Schack Petersen*, *Jørn Michaelsen*, *Folmer Nielsen*, *Poul Schroter* og *Steen Brynæl*.

Følgende flyverløjtnanter af 1. grad er udnævnt til kaptajnløjtnanter: *Johannes Skjøth*, *Torre Vilhelm Dinesen*, *Viggo Bent André Ramlau*, *Egon Bæk*, *Orla Fisker*, *Bent Vilhelm Ledertoug*, *Bent Vilhelm Larsen*, *Bent Emil Bøhr*, *Kurt Torkild Hansen*, *Torben Otto Smidt* og *Thorkild Kjeldsen*.

### Boeing 707 beflyver Kastrup

Fra 26. oktober skulle næste fase i den såkaldte jetalder være begyndt for Københavns lufthavns vedkommende, idet Pan American fra denne dato indsætter Boeing 707 på sine ruter hertil, således at der bliver direkte jetforbindelse fra København til USA og også forbindelse med Hamburg og London via PAA.

Det bliver den første af de store jetlinere, der beflyver Kastrup, men i løbet af det kommende år sætter talrige andre selskaber, deriblandt også SAS, lignende store jetfly ind.

### KLM 40 år

KLM fejrede den 7. oktober sit 40 års jubilæum for stiftelsen i Haag i 1919. Den første rute, Amsterdam—London, blev åbnet den 17. maj 1920 med en chartret de Havilland DH-16. Samme år købte KLM to

DH-19 og to Fokker F-2. Den videre udvikling vil være bekendt.

KLM kalder sig verdens ældste luftfartsselskab og er for så vidt det ældste, der har været i uafbrudt funktion. Men vort eget endnu ældre DDL eksisterer dog stadig, omend som led i den større enhed, der hedder SAS, og hvoraf DDL er et af holding-selskaberne.

### 25-året for Michael Hansens Australiensflyvning

I anledning af 25-året for *Michael Hansen* og *Daniel Jensens* deltagelse i kapflyvningen fra London til Melbourne i Australien havde Berlingske Tidende, som i sin tid støttede de to danskeres deltagelse, indbudt til en foredragsaften den 13. oktober, hvor Michael Hansen skildrede den spændende flyvetur.

Berlingske Tidendes luftfartsmedarbejder, redaktør *Poul Westphall*, bød de to hædersgæster velkommen og gjorde i korte træk rede for Mac Robertson internationale Kapflyvning, som begivenheden blev kaldt. Med foreskrevne mellemlandinger skulle der gennemflyves en distance på 19.700 km, og det skulle gøres indenfor 16 dage. Michael fløj en Desoutter privatflyvemaskine.

Efter foredraget overrakte aeroklubbens generalsekretær en smuk flaskebakke med aeroklubbens emblem i sølv til hver af de to deltagere i Australiensflyvningen. Derefter fik Michael ordet til en tak og sluttede med at overrække aeroklubben den værdifulde logbog fra den begivenhedsrige flyvning til senere opbevaring på et kommende luftfartsmuseum.

### Endnu en af de danske søer får flyveplads

Foruden flyvepladsen på Læsø syd for Byrum, og flyvepladsen i den såkaldte „ørken“ på Anholt bliver der nu også indrettet en flyveplads på Ærø, hvor samtlige kommuner er gået ind for anlæg af en flyveplads ved Gråsten Nor, hvor forholdene er ideelle. Flyvepladsen på Ærø oprettes på interessentskabsbasis med de æroiske kommuner som interessenter.

### Farnborough 1960

Society of British Aircraft Constructors har meddelt, at den næste udstilling og flyvestævne i Farnborough vil finde sted fra 4. til 11. september 1960.



OY-13 »Jyden« fotograferet i 1939, da man måtte til at spare på benzinen.



# DM i linestyring

Reportage fra danmarksmesterskaberne i Silkeborg.

**N**AR man efter et par års pause atter overværer et DM i linestyring, konstaterer man samme tendens, som også gjorde sig gældende i sommerlejren: der er flere voksne deltagere, og de kommer både med eget motorkøretøj, med kone eller kæreste, ja endog med børn som hjælpere. Det er ikke blot de gamle kendinge, der præger billedet, også de nyere deltagere er i modnere alder. Det tyder på, at modelflyvningen nu mere anses for en selvstændig hobby end som en begyndelse til anden udøvelse af flyvning.

Dette DM blev for første gang afholdt i Silkeborg, eller rettere udenfor, nemlig på Lysbro skoles udmærkede sportsplads, og det var klub 535 Skyrangers, der stod for arrangementet. Der var 19 deltagere med 23 modeller. De fleste var fra Jylland, hvorimod københavnernes glimrede ved deres fravær, og det faldt der adskillige bemærkninger om fra de jyder, der plejer at tage til stævner ved hovedstaden!

Vejret var perfekt – nogle havde på forhånd frygtet den stærke varme og dennes uheldige indvirkning på motoren; men et tyndt skylag holdt solen næsten helt borte og gjorde det let at iagttage manøvrerne. Vinden var svag, temperaturen behagelig.

## Ny mester i kunstflyvning

Der var størst tilslutning til ekspertklassen i kunstflyvning, hvortil kræves c-diplom. Her var 11 deltagere. Det gik relativt pænt med at få startet, komme gennem programmet og gøre det færdigt, men nogle havde længere motortid end nødvendigt, hvad der sinkede lidt inden landingerne, som på den fine græsbane ofte var nydelige. Man må nok overveje at anvende FAI-reglen med højst 6 minutter til rådighed ialt.

Derimod var næste mand på listen som regel klar og startede motor, så snart forgænger var ude af cirklen. Det var ikke lykkedes at skaffe 5 dommere som i sommerlejren, og som FAI nu også har indført det ved VM, men de tre, der fungerede, sad troligt ved deres borde med hver sin sekretær og bedømte manøvrerne.

Programmet har jo udviklet sig lidt med den nye manøvre »dobbelt wing-over« og bortfald af den elementære stigning og dykning de senere år, og næste år har vi vel som FAI det meget svære »trekantede loop« og »kløverblad« med. De nyere manøvrer kræver anvendelse af stærkere motorer, og nutidens kunstflyvemodeller er derfor store og udstyret med 5–10 ccm motorer, som ofte er af meget larmende karakter. Det er faktisk trættende at gå en hel dag og lytte til deres sang, og de omkringboende indbyggere klagede da også deres nød til politiet, men forgæves, for klubben havde sikret sig tilladelse hos såvel politi som kommunen. Men tænk

alligevel lidt på lyd-dæmpning – ellers bliver det efterhånden umuligt at finde egnede flyvepladser.

Bedst placeret i første periode blev *Kaj R. Hansen* (623), fulgt af *Jens Jørgensen* (535) og *Ole Bisgård* (403), hvorimod *Egon Briks Madsen* havde motorvovl og ikke gennemførte programmet. I anden periode gik den atter dårligt, men fik pludselig en helt anden og bedre lyd, så nu gik det bedre. Men Kaj Hansen førte stadig.

Resultatet afhænger imidlertid af de to bedste af de tre perioder, så derfor ved man intet om udfaldet før til sidst.

Kaj Hansen scorede imidlertid endnu flere points her for sit yderst velpolerede program og blev ligesom i sommerlejren sikker vinder af konkurrencen. Denne 30-årige væver fra Haderslev har kun været modelflyver et par år og kun dyrket kunstflyvning 1½, men til gengæld har han gjort noget ved det i denne tid og fortæller, at han normalt bruger en liter brændstof om ugen under træning.

Hans model var en amerikansk Thunderbolt på 125 cm spændvidde, forsynet med en 5,6 ccm japansk OS MAX 35 gløderørsmotor, flap, afskrueligt plan og et specielt dobbelt tanksystem af hans egen konstruktion, hvor den bageste tank ved hjælp af centrifugalkraften føder den forreste, således at der sikres jævn tilstrømning til motoren.

Egon Briks Madsen, der anvendte sin »Spitfire« med Weco 35 serie 100 motor, blev nr. 2. Under sidste flyvning stod der en lang udstødningsstribes bag modellen. Han opnåede 404 points.

Jens Jørgensen blev nr. 3 med Bob Palmers smukke konstruktion Thunderbird, forsynet med 6 ccm Weco 36 motor, med 391 points.

## For få i begynderklassen

Når KDA har indført endnu en klasse, først for juniorer og nu for »begyndere«, som dog skal have b-diplom, men ikke må have c, skulle man vente, at mange benyttede sig af chancen. Men der var kun 4 deltagere her.

Vinderen blev *Helge Olsen* (608), som hverken havde a eller b ved ankomsten, men skyndsomst måtte aflægge prøverne i et hjørne af pladsen. Han fløj sin »Flite-Streak« af G. Alldrey, forsynet med en larmende 5,6 ccm Super Tigre så godt (344 points), at han nok også havde kunnet få c og faktisk burde have været med i ekspertklassen, som han snarest må se at komme over i. *Esben Krogh* (506) blev nr. 2 med 231 points.

Som man ser, flyver vore dygtige kunstflyvere overvejende med modeller efter andres tegning, hvilket efter sigende skyldes, at man foretrækker at gøre sine erfaringer først med gennemprøvede konstruktioner af disse ikke helt billige modeller, inden man selv begynder at konstruere.

## Ny Svend Nielsen-sejr i hastighed

Trods få deltagere blev hastighedskonkurrencen alligevel spændende. Med den nye

(Sluttes side 277)

1. Udsnit af en af parkeringspladserne.
2. Jens Jørgensen (th) gør sin model klar.
3. Poul-Peter Steen og Jette Pedersen pusler om Funda R. Pedersens rekordmodel.
4. Kunstflyvemester Kaj R. Hansen.
5. Hastighedsmester Svend Nielsen.
6. Jens Jørgensen hviler ud efter sejren i holdkap-flyvning. Han er i gode hænder!



# INDIEN VÆLGER AVRO 748

Den indiske regering har valgt den militære udgave af Avro 748 — Hawker Siddeley's nye propel-turbinedrevne tilbringerluftfartøj — til afløsning af luftvåbnets Dakota-flåde. Avro 748 er det ideelle luftfartøj, hvormed civile og militære transportorganisationer med fordel kan erstatte deres nuværende stempelmotor-udstyrede materiel på korte og mellemlange ruter.

## HAWKER SIDDELEY AVIATION

32, Duke Street, St. James's, London, S. W. 1.



Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1. København K.





## Ved at gøre klar...

Her ses Republic F-105 Thunderchief, det flyvende »våben-system«, som det amerikanske luftvåben har bestilt til anvendelse i Europa. Denne altvejr-jagerbomber blev bygget specielt til gennemførelse af sin vigtigste opgave: at hjælpe NATO til at forhindre krigen.

Republic har som konstruktør og fremstiller af flyvemaskiner en lignende livsvigtig opgave: at hjælpe NATO med at holde sig klar til denne opgave. Republic har udarbejdet en »mission plan«, nemlig at skabe grundlag for en produktionskilde i Europa ved bygning af denne med atomvåben udstyrede jetjager hos forskellige industriforetagender i NATO-landene.

Ved at stille F-105 til rådighed for alle NATO-landene har man givet Europa et »våbensystem«, der er bygget for at kunne imødekomme specielle taktiske krav, og som er det eneste luftfartøj, der er denne opgave voksen.

**REPUBLIC AVIATION**



FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incomparable* **THUNDER-CRAFT**





Fortsat fra side 274.

FAI-specifikation med kun 2.5 ccm motorer opnås ikke helt så store hastigheder som for nogle år tilbage, og toptiderne i år lå forøvrigt en anelse under sidste års.

I første periode var *Svend Nielsen* (222), som vi omtalte i forrige nummer, eneste til at gennemføre – med 143 km/t. De øvrige havarede eller kunne ikke gennemføre de 10 omgange med håndledet i standerens gaffel.

I anden periode gennemførte hele fire. *Funda Røntved Pedersen* (428) fik trods en lidt urent gående motor (det lød som om den kun gik med mellemrum!) noteret 132 km/t. *Svend Nielsen* havde også lidt vrøvl, men »gik i gafflen«, og efter et par omgange gik motoren atter fint. 140 km/t. *Leif Mortensen* (403) fik 115 på en meget urolig flyvning med en noget ustabil udseende model, og *Bisgård* fik også 115 km/t.

I sidste periode kom *Funda* op på 147 km/t, men *Svend Nielsen* monterede en propel med lidt mindre diameter på og vandt med 150 km/t med *Funda* som nr. 2 og *Axel Mortensen* (422) som nr. 3 med 123.

*Svend Nielsen* brugte sin »Kvik-op« med *Super Tigre G.30*, *Funda* den »Fury« *F 53* *TIAM* med *Zeiss*-motor, hvormed han siden har sat ny dansk rekord med 179 km/t.

## For ringe konkurrence i holdkapflyvning

Selv om man, efterhånden som man kunne se, at programmet ikke kunne holde, var

begyndt at flyve hastighed samtidig med kunstflyvning, trak konkurrencen ud til kl. 18 i stedet for kl. 16, og mange fik derfor ikke tid til at være med til præmieuddeling, heriblandt *Ole Meyer Larsen*, der havde overværet hele konkurrencen efter et møde i modelflyverådet aftenen før.

Sidste punkt på dagsordenen var holdkapflyvning. Oprindelig var kun de to sidste års vinder *Jens Jørgensen* tilmeldt, men blandt de mange efternølere (rådet har besluttet at indskærpe fristerne ved fremtidig at kræve 2.50 kr. i forhøjet gebyr af alle for sent tilmeldte til DM!) kom der heldigvis to til. En faldt dog fra p.g.a. et uheldigt havari før konkurrencen.

*Jens Jørgensen*s motor var varmet op på forhånd, for den er kun startsikker i varm tilstand, som det jo er nødvendigt ved denne konkurrencetype. Den startede omgående, også ved de to mellemlandinge, som yderligere skete lige ud for det sted, han stod, og med *Briks Madsen* som pilot gennemførte han yderst sikkert på 6 min 52 sek og vandt dermed kobberfadet til ejendom. Det var en smule langsommere end de 6.28 ifjor.

*Ole Bisgård* med *Leif Mortensen* som pilot ydede ikke større modstand og gennemførte slet ikke. Efter nogle motorvanskeligheder sluttede konkurrencen for deres vedkommende med en højroret diskussion om årsagerne!

Som *Jens Jørgensen* selv sagde, bør der være minimumstal på f.eks. 4 hold, før der her kan være tale om et DM.

PW.

## DM for skalamodeller

Danmarksmesterskabet for fritflyvende skalamodeller, der blev udsat fra foråret, blev afholdt ved høstkonkurrencen på Fælster den 27. september. Ret overraskende vandt en ny mand på området, nemlig *Niels Chr. Christensen* Ellehammerpokalen denne gang. *Hans Cessa Bird-Dog* fik ikke så mange points som de fleste andre deltagende, men i modsætning til de fleste af disse kunne den flyve, og han sejrede med ialt 16½ points. Nr. 2 blev *B. Hatting* med 10 points.

## Lempede telefonistregler

Luftfartsdirektoratet har den 1/10 udsendt nye udgaver af BL 6–10 og 6–11 om uddannelse af hhv flyvetelefonister og VHF-telefonister. Det er glædeligt nok kommet dertil, at man har lempet teorikravene om kendskab til den tekniske side af sagen, hvorimod man nu lægger mere vægt på den teori, der har med udbredelsesforholdene at gøre.

Desuden er kravet om færdighed i ekspedition af telegrammer til dansk kyststation faldet bort, men ved telefonistbeviset har man til gengæld indført et afsnit om HF-net-work korrespondence, som er mere aktuelt.

Iøvrigt ventes det, at Norge og Sverige indfører tilsvarende ændringer, og der er derfor en chance for, at det »lille« VHF-telefonistbevis, som ellers kun må anvendes i Danmark, kan få større anvendelsesområde. Det skal fremtidig heller ikke fornyes hvert år.

Det er kort sagt skridt i den rigtige retning.

# AUSTER AIRCRAFT

## ALPHA

Billigt 3-sædet luftfartøj med reconditioned Lycoming motor O 290/3 130 HK.

Pris kr. 38.600,-  
ab fabrik for landplan.



## WORKMASTER

Økonomisk landbrugsmaskine eller 4-sædet rejse-luftfartøj.  
Marchhastighed: 180 km/t.  
Motor: O 360 – Lycoming 180 HK.

Generalrepræsentant for Danmark:

SCANAVIATION - KØBENHAVNS LUFTHAVN - TELEFON DRAGØR 910



## STARK TURBULENT D

En let, eensædet  
flyvemaskine for  
skole, rejse og  
fornøjelse — en ægte  
sportsmaskine med  
betydelig styrke.  
Marchhastighed:  
150 km/t.  
Brændstofforbrug:  
10—13 l/t.



# ELEGANT AERODYNAMISK SIKKER

Fra kr. 23.050,-

Alle oplysninger —  
gerne telefonisk —  
hos

## ESBJERG AERO SERVICE

ØSTERGAARD VEJVAD & SØN - TELEFON 5555



Forhandler for Sjælland: A/S COMMERTAS, Frederiksholms Kanal 2, telefon MI 2123, København K.



*Der er fart over Deres forretning  
med „META SOKOL“*

210 km/t giver Dem en hurtig personlig kontakt med kunden.  
Et teknisk raffinement til **kr. 69.900,—**

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



LUFTENS CHARMETROLD

## jodel wassmer

**D-120.** Den økonomiske rejse- og skolemaskine med de overlegne egenskaber.

- ★ Marchhastighed (75% power) 190 km/t
- ★ Aktionsradius..... 1.000 km
- ★ Lastekapacitet (fuld tank) ..... 2 personer + 65 kg bagage
- ★ Startlængde..... 100 m
- ★ Stigehastighed..... 4,5 m/sek.
- ★ Benzinforbrug..... 19 l/t

Pris kr. 34.250 + hjemtagelse og registr. ca. kr. 1.100.

**D-112.** Maskinen for skole og sport. Pris kr. 29.620 + hjemtagelse og registr. ca. kr. 1.100.

### WASSMER SUPER IV.

Det elegante forretningsfly med optrækkeligt understel for 4 personer + ca. 100 kg bagage. Marchhastighed 265 km/t — Aktionsradius 1.300 km — Nyttelast 550 kg — Stigehastighed 5 m/sek. Pris ca. kr. 95.000.

Hør alle de øvrige fordele hos

**KNUD BRØNNUM**

Mosehøjvej 8 - Charlottenlund  
Tlf. OR 5611 eller OR 9818

### NY STOR BOG OM FLYVE-METEOROLOGI

Dr. Willy Eichenberger: *Flugwetterkunde*. Schweizer Druck- und Verlags-haus AG, Zürich. 334 sider, 16 sider fotografier og tegninger. Pris kr. 39,60.

Den — især blandt svæveflyvere — så kendte svejtsiske meteorolog, dr. Willy Eichenberger har skrevet en stor og moderne grundbog om flyvemeteorologi. Der findes allerede flere fyldestgørende værker om dette emne på engelsk, men man har øjensynligt trængt til en lærebog også på tysk.

Eichenberger er en erfaren meteorolog og samtidig selv både motor- og svæveflyver, så han ved hvad han taler om! Han har også forstået at skrive sin bog, sådan som piloter har brug for det, men samtidig giver han de korrekte fysiske forklaringer på fænomenerne uden at trætte læseren med store og indviklede formler.

Bogen er opbygget efter det solide klassiske skema for meteorologi-lærebøger. Den begynder med de meteorologiske grundelementer, dernæst behandles vindene og vind-systemer; så fortsættes med aerologien, luftmasser og fronter; dernæst er der et stort afsnit „det farlige vejr“, tåge, uvejr, overisning; tilsidst kommer der en grundig gennemgang af den praktiske flyvevejrtjenestes funktion. Teksten er isprængt mange gode tegninger, diagrammer og skemaer, som gør stoffet afvekslende og mere overskueligt. Der er også en samling nye, gode skybilleder, hvoraf mange dog er stærkt præget af de alpine forhold. Det bør iøvrigt fremhæves, at bogen udmærker sig ved at bringe en ganske omfattende oversigt over de interessante, men endnu ret gådefulde *jet-strømme*.

Eichenberger har klogeligt undladt at komme ind på prognoseregler, men har til gengæld suppleret sin beskrivelse af den internationale flyvevejrtjeneste med praktiske eksempler.

Bogen er beregnet for motorpiloter, der forbereder sig til de teoretiske certifikatprøver — ligefra sportsflyvere til linieploter. Den har derfor som bilag en glimrende opgavesamling, opdelt efter de forskellige certifikattyper. (Det kan være sundt at se for os danske, hvad man kræver i Schweiz, og hvor godt spørgsmålene er formuleret!)

Den foreliggende bog burde have en god fremtid herhjemme.

Hans Harboe.

### Så er det sket med transportpuljen

Svæveflyverrådet har besluttet, at der ved næste DM ikke vil blive transportpulje, men at hver deltager må møde med sit transportkøretøj, der så henter ham hjem på hans egen bekostning. Gebyret bliver nedsat tilsvarende.

Puljen er en speciel dansk opfindelse, ukendt alle andre steder. Den skyldes, at der især ved de første DM var ret få transportvogne her i landet, og har fungeret glimrende, bl. a. har den betydet øget sammenhold og samarbejde, fordi man hjalp hinanden tilbage igen; men nu er tiden løbet fra den.

### 32 rekorder anerkendt

På svæveflyverrådets møde den 27. september blev ikke færre end 32 nationale og lokale danmarkrekorder anerkendt. Endnu mangler varighedsrekorderne og Cowboy's trekantrekorder. Når alt er færdigt, vil en samlet oversigt over rekorderne blive offentliggjort.

### Flyvedagskonkurrencerne

Den store stilhed er endelig faldet over vor hidtil største omgang flyvedagskonkurrencer, der ebbede stille ud i oktober. Ved redaktionens slutning var Midtjydsk i højdevinding lige netop kommet over Skydstrup med 22.735 m mod 22.635, altså stadig samme uendelig lille margin, således at slutresultatet kan komme til at afhænge af finkontrollen, der er i fuld gang, idet pokalerne skal uddesles i Silkeborg den 7. november. Af de få andre ændringer kan nævnes, at Havdrup er kommet op på 12.000 m i højde ved en flyvning af Paul G. Jørgensen den 25/9, hvor han samtidig fik distancen og selv-diplom nr. 126 — årets 26.!

### Ny instruktør i Sportsflyveklubben

Efter at A. W. Andresen er overgået til den mere velhavende storebror, SAS, har Sportsflyveklubben som instruktør ansat en anden sønderjyde, nemlig Boy Konstantmann, der kommer fra posten som chefpilot hos Sønderjyllands Flyveselskab, og som vi iøvrigt omtalte i vort jubilæumsnummer i januar (side 41).



PIPER TRI-PACER



PIPER SUPER CUB

## UDLEJNING AF NYE PIPER FLY

Kendt for komfort og sikkerhed.

For kun 105 kr. i timen kan De leje en Piper Tri-Pacer og med 3 passagerer rejse med en gennemsnitlig marchfart af 190 km i timen (topfart 226 km i timen) for 55 øre pr. km eller kun 14 øre pr. km pr. person. Den 2-sædede Piper Super Cub koster 85 kr. i timen.

Ved fragtflyvning kan Piper Tri-Pacer med fulde tanke laste ialt 283 kg incl. pilot og Super Cub 235 kg incl. pilot.

De bliver hurtigt dus med de velkendte og manøvre-dygtige Piper fly, selvom De ikke før har fløjet dem. Den første instruktørtime er gratis, men skulle det blive nødvendigt med mere, gælder den normale tarif.

## DANFLY

Københavns Flyveplads . Skovlunde . Telefon 94 23 11

DANFLY tilbyder en vinterrabat på 10 kr. pr. time ved udlejning til private i månederne: november, december, januar og februar. Med vore veloparmede maskiner er også vinterflyvning en fornøjelse!





GLOBE SWIFT 125

## GLOBE SWIFT 125 sælges

2-sædet helmetal fly med optrækkeligt understel. Rejsefart 180 km/t. Continental motor. Ca. 75 timer siden hovedeftersyn af såvel motor som fartøj. Med eller uden radioudstyr. Henvendelse:

**JØRGEN HØYER**

Telf. 87 70 97

### KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE

Korrespondance-undervisning  
B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64 K. Rasmussen, Tlf. BV 610  
Grønnevej 261<sup>a</sup>, Virum Hyttelunden 4, Brøndby Str.

### Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

**A. JESSEN & CO.s Eftf.**

Assurandører  
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

### Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

Oluf Svendsen <sup>A/s</sup>

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25

### Lejlighedsskøb

**AUSTER MK V/D**

med Gipsy Major motor og  
ekstra tank. Ca. 400 timer til  
hovedeftersyn. Pris kr. 22.000  
— evt. i rater.

**HOLM KNUDSEN**

Kastruplundsgade 22, Kastrup  
Tlf. 50 00 26

### Luftfartforsikringer

af enhver art  
overtages af

**Dansk Pool  
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-  
hvert forsikringsselskab, der er tilknyt-  
tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.



### flyv BEA til LONDON

Med den nye VISCOUNT 806 bliver rejsen kort og  
behagelig. De flyver midt på dagen — afgang fra Køben-  
havn kl. 14.05, og i London har De direkte forbindelse  
til BOAC's mange jetruter til alle 6 kontinenter.

Turistklasse til London t/r ..... kr. 839,—  
»Silver Wing« Førsteklasse t/r ..... kr. 1.115,—  
— gælder også til Manchester, Birmingham, Edinburgh  
og Glasgow.

**BEA**

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS  
H. C. ANDERSENS BOULEVARD 12 . MI. 6000

## REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr.

Leveres fra lager.

**ALFRED RAFFEL <sup>A/s</sup> - KØBENHAVN V**

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343



## Skal det hedde MISSILER & DRONER?

På denne plads er det hensigten, at der — foreløbig hveranden måned — vil blive givet de førerløse fartøjer og våben en mere udtømmende behandling, end det tidligere har været muligt, dels af generelle emner, som fremdrivning og styring m. v., dels af nyheder på området svarende til dem, der har fundet plads i TYPENYT.

De sidste års rivende udvikling af førerløse fartøjer og våben, og da især af våben og rumfærdsfartøjer, har skabt et stærkt behov for en ensartet opdeling og samordning af de forskellige begreber. Flyverløjtnant J. Lindgård Christensen, som *FLYV* har bedt om at orientere vore læsere vedrørende dette emne, har opstillet et forslag til klassificering af disse fartøjer og tilstræber at dække dette behov for derved samtidig at skabe kernen i en dansk standard terminologi. *FLYV* giver gerne plads for disse forslag uden derfor at tage stilling for eller imod. *KDA* har iøvrigt opfordret terminological centralen til at beskæftige sig med problemet.

### Der indføres enhedsbegreber

Udtrykkene *missil* og *drone* er valgt som enhedsbegreber i stedet for de talrige, ofte misvisende, udtryk, der er fremkommet som følge af manglen på en samlet ordnet oversigt, f. eks. *raket*, *fjernstyret våben*, *styret projektil*, m. fl.

Dette skal ikke forstås således, at disse udtryk i alle tilfælde er forkerte. Men indenfor dette felt, der allerede er meget vidt forgrebet over civile og militære anvendelser, dækker de hver for sig kun begrænset individuelle områder. Benyttes de ud over disse, får de som regel et misvisende, til tider endog utilsigtet komisk præg.

Med de følgende to definitioner fastlægges rammerne for enhedsbegrebets betydning.

Et *missil* er et førerløst fartøj, der er beregnet på at medføre en — civil eller militær — nyttelast, og som indeholder den (eller de) kraftkilde(r), der er nødvendig(e) for dets fremdrivning.

Ved nyttelast forstås stærkt varierende former for udstyr og lastformer, der karakteriserer et missil som *aktivt*, f. eks. måleapparatur, forskningsinstrumenter, kameraer, sprængladning, fragt, post, o.s.fr.

En *drone* er et førerløst fartøj, der er beregnet på at udgøre mål for beskydning m. v. og som indeholder den (eller de) kraftkilde(r), der er nødvendig(e) for dets fremdrivning.

Droner er *passive* fartøjer, hvis væsentligste aktiv ligger i deres blotte tilstedeværelse. De anvendes som mål for beskydning under uddannelse og træning — og tillige som attrapfly, der »blandes op« mellem f.eks. bombefly over fjendtligt territorium for at give luftforsvaret et fejlagtigt billede af situationen.

I øjeblikket er det for missilernes vedkommende den militære anvendelse, der er i forgrunden, men man kan forvente, at der i de kommende år vil fremkomme missiler, beregnet til civile formål, videnskabelige såvel som kommercielle. I USA er der f.eks. i juni i år gennemført et vellykket forsøg med postbefordring i et *Regulus* I-missil over en distance på næsten 200 km.

Om dronerne kan det med henvisning til definitionen fastslås, at de som sådanne kun vil

få betydning militært. Der er derimod intet i vejen for, at flere dronetypen kan danne grundlag for konstruktion af missiler til civile formål.

### Der er flere hovedgrupper af missiler og droner

På grundlag af visse karakteristiske træk inddeles missiler og droner i 6 hovedgrupper med hver sit særpræg. Disse hovedgrupper refererer til

Konstruktion,  
Styring,  
Fremdrivning,  
Rækkevidde,  
Type,  
Anvendelse.

Den indbyrdes rækkefølge, hvori de fælles træk behandles, kan varieres med udgangspunkt i valget i emnet for denne behandling. For at få denne fyldestgørende er det blot af vigtighed, at hvert træk får sin særskilte omtale.

Pladsen her tillader ikke en detaljeret gennemgang, træk for træk. Hver hovedgruppe vil derfor få en ganske kort omtale med støtte af skitser til at understrege principperne.

### Der er 4 konstruktionskategorier

Efter de anvendte konstruktionsprincipper opstilles 4 kategorier,

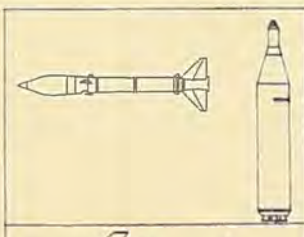
Ballistiske missiler,  
Aerodynamiske missiler og droner  
Terrestriske missiler,  
Hydrodynamiske missiler.

Af disse har kun de to første direkte interesse i denne forbindelse. For de terrestriske missiler findes kun en repræsentant, den tyske miniaturretank, Goliath, der kan bese på Tøjhusmuseet i København. Det er usandsynligt at der foreløbig vil blive gjort forsøg på at konstruere ny missiler af denne art. Hydrodynamiske missiler er almindeligt kendt som »torpedoer« og kun i de former, hvor de er kombineret med konstruktionsformer af de 2 første kategorier og når de optræder som bevæbning på fly, vil de blive omtalt her.

**Ballistiske missiler** karakteriseres ved den bane, de følger, kasteparablen. De kan være forsynet med stabiliseringsfiner og aerodynamiske rorflader på kroppens bageste del, men har ikke bærepplaner. Til denne klasse regnes desuden udstyrede luftbårne missiler.

**Aerodynamiske missiler.** Under denne klasse er der i virkeligheden tale om førerløse fly. På grund af de stærkt varierende formål, de konstrueres til, forekommer de i righoldigt varierede udformninger. De er udstyret med bærepplaner og i reglen med aerodynamiske rorflader, som kan være monteret i korsform på kroppen, medens egentlige stabiliseringsflader kan mangle (sml. deltafly). Alle i dag forekommende styrede luftværnsmissiler er af aerodynamisk konstruktion.

I de følgende artikler vil der blive redegjort for de øvrige hovedgrupper.



M 31 Honest John og Polaris (øverst) er eksempler på ballistiske missiler, SSM-A-12 Lance og SAM-A-25 Nike Hercules på aerodynamiske missiler.

## TYPENYT

*Handley Page* menes at bygge en ensædet skalamodel i træ af et overlydstrafikfly for at prøve dets langsomtflyvningssegenskaber. Den får en deltavinge på 6 m spændvidde og er 12 m lang. Motoren bliver en *Viper*. Flyet ventes i luften næste sommer.

*Boeing* har leveret nr. 300 af de bestilte KC-135 jettankere den 4/8. Den første blev leveret i januar 1957. Produktionen fortsætter.

*Boeing B-52H*, versionen med turbofanmotorer, vil blive leveret fra 1961 og uden lufttankning have 16.000 km rækkevidde.

*Canadair OL-44D* fragtflyet ventes at komme i luften i denne måned.

*Short SC-7*, der ventes i luften næste år, er et let transportfly med to stempelmotorer — antagelig amerikanske — og fuldvægt 3740 kg. Nyttelasten på 1360 kg kan enten være 15 passagerer, faldskærmstropper eller alle mulige former for fragt, som endda kan kastes ud med faldskærm.

*Westland Westminster* vil også blive bygget i en version som flyvende kran i stil med Sikorsky S.60. Produktionsmotoren bliver *Eland E.211* på 3500 hk.

*North American X-15* udførte 17/9 sin første flyvning for egen motorkraft efter at være blevet udløst i 11½ km højde fra en B-52. Den var oppe i 15 km og nåede en fart af små 2000 km/t. Ialt skal Scott Crossfield udføre 20 prøveflyvninger, før *North American* leverer forsøgsflyet til dets egentlige program under NASA's ledelse, hvor militære piloter skal føre det.

*Lockheed T-33* blev bygget i 5.691 eksemplarer af *Lockheed*, 650 af *Canadair* og 210 af *Kawasaki* i Japan siden 1948. Den er anvendt i 27 flyvevåben, og over 27.000 piloter er uddannet på den.

*Vanguard VC Omniplane* er en udvikling af *Jacobs* 104 konvertiplanet, hvorfra den har overtaget rotorsystem m. m. Rotorer er indbygget i vingene, så de kan bruges til start, men de kanaler, i hvilke de sidder, kan lukkes, så man får et forholdsvis konventionelt fly, drevet af en propel i en kanal i halen. Motoren er en 265 hk *Lycoming*.

*Vertol YHO-1A*, en hærversion af *Vertol* 107, foretog sin første flyvning i september.

*Don* (*Elliot* of *Newbury*) er i gang med et helt nyt svævefly i standardklassen, som man håber at have klar til VM og derpå at producere til højst 20.000 kr. pr. stk. Der vil ikke blive oplyst nærmere, før det er prøveflyet.

*Slingsby* har siden 1942 produceret 1148 fly foruden prototyper etc., deriblandt 394 *Cadet* 1, 223 *Sedbergh*, 181 *Tandem-Tutor*, 16 *Sky*, 58 *Skylark* 2, 30 *Skylark* 3 og 16 *Eagle*. Næste kunde er *Sovjetunionen*, der har købt en *Skylark* 3B.

*Blackburn NA-39* er nu bestilt i regulær produktion foruden de 20 prøveeksemplarer og ventes i brug i den engelske flåde i 1961.

*English Electric T.4* prototypen blev fornylig odelagt. Piloten J. Squier skød sig ud ved en fart af over 1½ gange lydens og reddede sig 30 timer senere i land i sin gummi-båd.

*Avro 748's* første flyvning, der var berammet til februar, vil muligvis blive lidt forsinket af en storbrand på fabrikken.

*Douglas DC-8* blev taget i brug 18/9 af *Delta* og *United Air Lines*. Versionen med de stærkere JT4A-3-motorer og intercontinentalmodellen ventes at få godkendelsesbevis i december, *Conway*-udgaven i februar. Der har påny verseret rygter om, at *SAS* overvejede at gå over til *Conway*.

*Boeing 707* er nu leveret i over 60 eksemplarer, heraf over 20 til *American Airlines*. De har hidtil befordret over en million passagerer og fløjet ca. 60.000 timer.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## KDA's mødeaften 10. nov.

Succes'en fra mødeaftenen i oktober har givet mod til at fortsætte på samme vis.

Tirsdag den 10. november mødes vi igen, og denne gang bliver programmet følgende:

1. Ingeniør PER WEISHAUP kom-menterer og viser filmen om svæve-flyvning i Alperne, »Aufwindjäger unterwegs«.
2. Flyverløjtnant J. LINDEGARD CRISTENSEN fortæller om »Post-befordring med ubemandede, hurtigt flyvende luftfartøjer«.
3. Farvefilmen om det danske flyve-våbens våbendemonstration.
4. Shell-filmene »Transonic Flight« med indledning af civilingeniør BJARNE MARIBO PEDERSEN.

Når vi er færdige med aftenens pro-gram, samles vi om kaffebordene.

Altå — PA GENSYN TIRSDAG DEN 10. NOVEMBER i Borgernes Hus.

## KALENDER

- 7/11. Pokal- og jubilæumsfest, Silkeborg.
  - 8/11. Filmsforevisning i Silkeborg.
  - 10/11. KDA-mødeaften, Borgernes Hus, Kbh.
  - 14/11. Årsfest i Danske Flyvere.
  - 24/11. S. Sikorsky i ingeniørforeningen.
  - 1/12. Andespil i Danske Flyvere.
  - 4/12. Andespil i KDA, Borgernes Hus.
  - 9/12. Luftfartens kommunikationsmidler (ingeniørforeningen).
- Svæveflyvning**  
5.-8./12. Klublederkursus i København.
- Modelflyvning**  
31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

## Pokal- og jubilæumsfest i Silkeborg lørdag d. 7. nov.

Efter opfordring herom havde KDA planlagt at henlægge en af sine møde-aftener til Jylland, nærmere betegnet Århus, for både at vise film og at uddele forskellige pokaler.

Efter forslag fra Silkeborg Flyveklub har KDA nu kombineret denne tanke med Klubbens 25-års-festarrangement i weekend'en 7.—8. november på følgende måde:

Lørdag kl. 1900 afholder klubben sin festmiddag på La Strada, Torvet i Silke-borg.

Heri kan medlemmer fra andre flyve-klubber deltage til en pris af kr. 15,00 pr. kuvert. Tilmelding skulle være fore-taget senest 29. oktober gennem de lo-kale klubber, men enkelte efternølere har

en chance endnu ved omgående henven-delse.

Kl. ca. 20 går man over til kaffen, hvori de, der ikke ønsker middag, også er velkomne til at deltage (pris 3 kr.), og herunder vil motor- og svæveflyver-nes flyvedagspokaler samt den nye SAS-pokal for fortjente klubledere blive ud-delt.

Søndag den 8. november kl. 1430 vil der være adgang for såvel klubmedlem-mer som offentligheden til en filmsfore-stilling i Bio i Tværgade.

Der forsøges vist bl.a. både den fran-ske og den polske VM-film samt en eller anden morsom film fra flyvningens hi-storie.

### Hør foredrag af S. Sikorsky den 24. november

KDA har for den kommende sæson indle-det et foredrags-samarbejde med Dansk In-ge-niør Forenings flyvetekniske sektion, så-le-des at KDA's medlemmer har adgang til at overvære Ingeniørforeningens flyvetekniske sektionens foredrag, og denne sektionens med-lemmer har adgang til KDA's foredrag.

Da Ingeniørforeningens foredragssal imid-lertid har en begrænset kapacitet, er det nød-vendigt for KDA's medlemmer at reservere sig adgangskort. Disse kan blive eventuelle interesserede medlemmer tilsendt ved henven-delse til KDA's kontor.

DIF's flyvetekniske sektion indbyder til følgende foredrag i vintersæsonen:

Tirsdag 24. november kl. 20,00: „Some tech-nical Aspects of the development of the Helicopter Type Aircraft“ ved *Sergei Sikorsky*.

Onsdag 9. december kl. 20,00: „Luftfartens kommunikations midler“ ved civilingeniør *N. J. Vinkel*. P. & T.'s radioingeniørtje-neste.

Tirsdag 23. februar 1960 kl. 20,00: „Om jet-støj“ ved professor dr. techn. *Fritz In-gerslev*.

Marts/April 1960 (mødetid og sted meddeles senere): „Den nye long-range radar i Kø-benhavns Lufthavn“. Foredrag og demon-stration.

### Sæsonens første mødeaften

den 12. oktober havde som ventet samlet stor tilslutning — op mod 300, og mange fra klubber rundt på Sjælland. Der var stor interesse for det alsidige program. Linkinstruktør *E. Bertelsen* introducerede AOPA-filmene „How to Save a Life“ om det såkaldte 180°-sving vi tidligere har omtalt i FLYV. Civilingeniør *Vagn Prytz* viste lysbilleder fra Esso-tank-ningsanlægget i Søndre Strømfjord.

*Weishaupt* introducerede alpesvæveflyvefil-men „Aufwindjäger unterwegs“, hvorpå der til alles — også arrangørernes — forbauselse blev spillet en Swissair-film om Atlant-ruten, så svæveflyvefilmen har vi til gode!

Magister *C. Andersen* gav et kort rids af rumfartskongressen i London og redegjorde for det problem, han selv havde talt om der-ovre — en af de utallige detaljer, fremtidens rumrejsende må tage hensyn til.

Og sluttelig vistes Pan American's film „6½ Magic Hours“ om Jetflyvning på atlant-ruterne, meget aktuelt i betragtning af, at selskabet samtidig havde en 707 Interconti-nental på prøvelanding i København.

Tilslutningen til kaffebordet var også ved at sprænge rammerne, men der blev plads til alle, der havde tålmodighed, ca. 100.

### Nye medlemmer

Restauratør *H. Rohde*  
Salgsassistent *Finn Skjoldborg*  
Direktør *Sophus M. Thorsen*  
Salgs-Direktør *B. Fischer-Møller*  
Skredermester *Keld Nielsen*  
Mekaniker *Robert Rasmussen*  
Grosserer *J. Sadolin Jørgensen*

### Nyt fra svæveflyveklubberne

*Als* har besluttet at anskaffe en Mucha Standart.

*Aviator* har startet sit årlige s-teorikursus og venter sin K-8 til december.

*Birkelund* har repareret Bussarden og derpå knækket bagkroppen på sin Kranich, der kørte i et betonhårdt jordhul — 4. havari i år.

*Havdrup* er på nippet til at bestille nyt en-sædet fly — K-8 eller Mucha Standart.

*Horsens* har haft sit første havari — Rhön-lerche'n blæste rundt på jorden under trans-port.

*Nykøbing* m.fl. klubber har ført realitets-forhandling om erhvervelse af en lille gård, men endnu er det ikke lykkedes at kombinere ønsker med de økonomiske muligheder.

*Odense* har ændret bestyrelse og fået *E. Sønnichsen* som formand. Klubben indretter byggelokal i Beldringe nær lufthavnen. Et medlem er af politiet idømt 50 kr. i bøde for at have loopet en Baby. Klubben har bestilt en K-8.

*København* venter sin K-8 allerede til de-cember og vil gerne sælge en Baby.

*Polyteknisk's* Polyt III skrider fremad, men flyvepladsspørgsmålet brænder stadig på. Feddersen får sin Rhönsegler sidst i maj.

*Vejle* er igang med s-teorikursus og venter sin Mucha Standart i denne måned.

*Vestjysk* overvejer at anskaffe en Rhön-adler.

*Flyvevåbnet* har bestilt en Rhönsegler i st. for den i foråret havarede Olympia. Leve-res sidst i maj.

### 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. — Postkonto 238.24.  
Abonnementspris: 12 kr. årlig.  
Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.  
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.  
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



# EN MILLION

passagerer har nu fløjet med jetlineren Boeing 707!



*Følgende luftfartselskaber har bestilt Boeing 707 eller 720 til kortere distancer:* AIR FRANCE • AIR-INDIA • AMERICAN • B.O.A.C. • BRANIFF  
CONTINENTAL • CUBANA • IRISH • LUFTHANSA • PAN-AMERICAN • QANTAS • SABENA • SOUTH AFRICAN • TWA • UNITED • VARIG • *Også* MATS

**BOEING 707 og 720**



# Kun med **SAS** flyver De **NON-STOP**

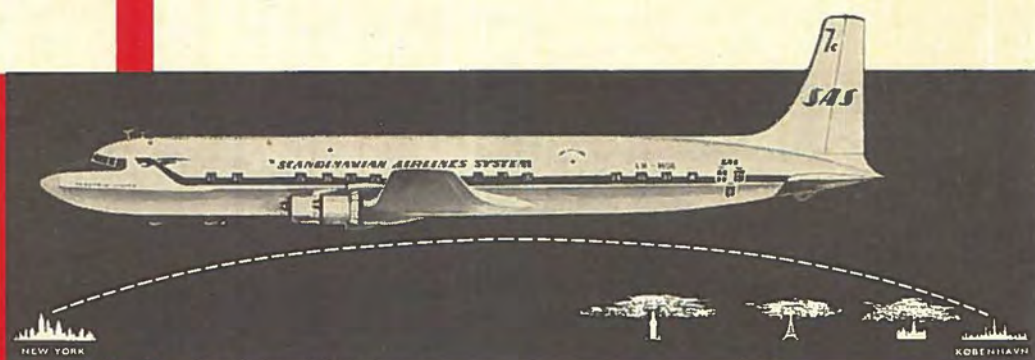
- og kun med **SAS**  
undgår De  
mellemlandinger

# til New York

Langrute-service  
lige fra starten

Skandinavisk per-  
sonale - også i USA

Med SAS ingen  
ekstra tillæg  
til billet-prisen



Ja! Kun med SAS flyver De direkte  
og non-stop København-New York  
uden omveje til byer, hvor De intet  
ærinde har ... og uden at risikere at  
blive forsinket af vejsituationen i  
uvedkommende lufthavne.

Køb Deres SAS billet i et autoriseret rejsebureau

- kom med **SAS**

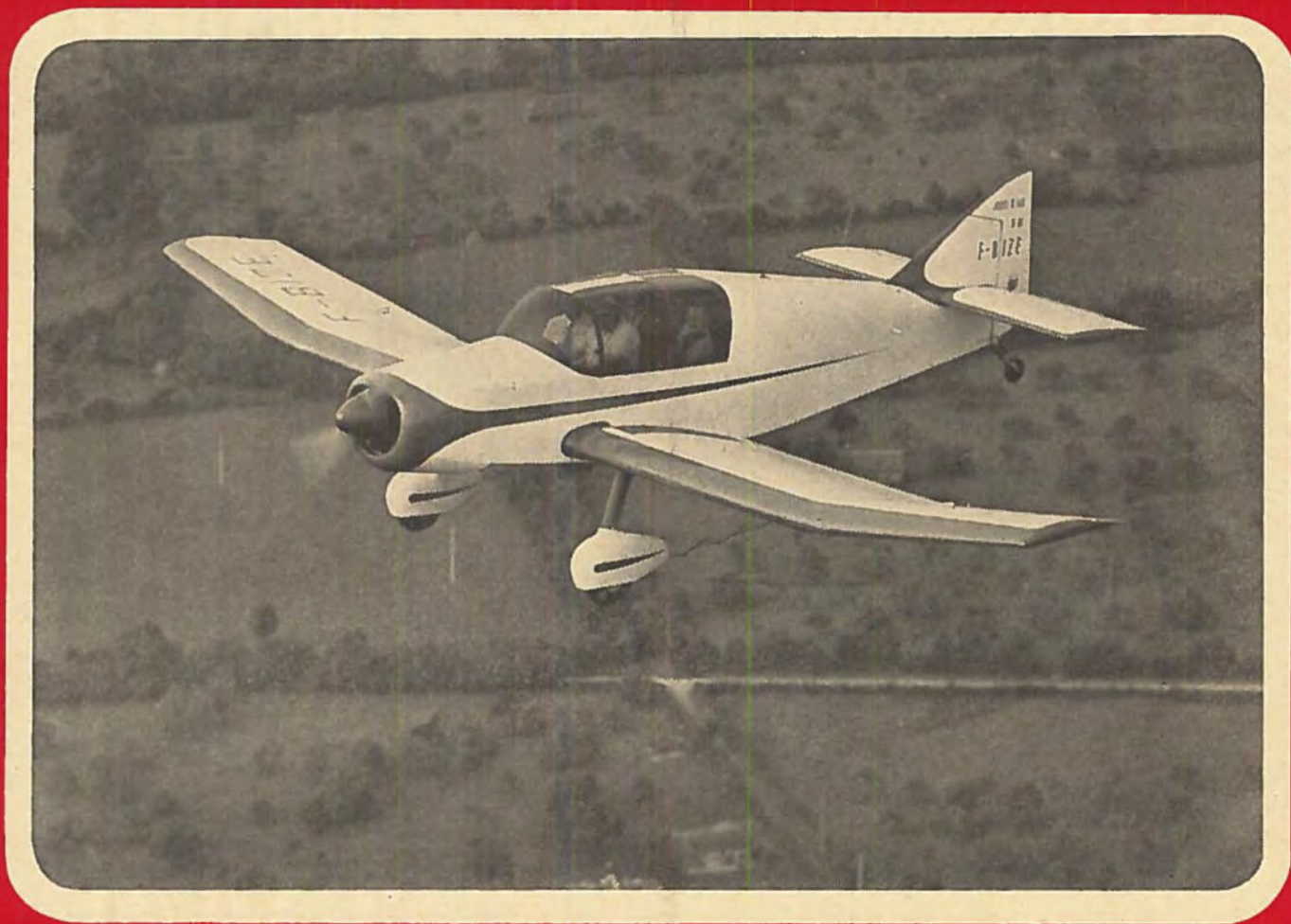
Luftfartselskabet, De kender, og som kender Dem



# FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Den vestre Jodel, også kaldet D.140 Mousquetaire, ses her i luften. Den rummer 4-5 personer og har stor rækkevidde.

PRIS 1 KRONE

12

## INDHOLD:

Trafikflyvning med overlydsfart! \* Flyverhjemmeværnet 25 år \*  
Med FLYV i tre Jodel-typer \* VM i A2 \* Svæveflyvernes konkurrenceresultater.



# kun Republic's F-105 har det hele



Hvis De måtte ønske det, skal vi med glæde sende Dem et eksemplar af »Mission Plan«, som forklarer Republic F-105's enestående egenskaber og den økonomiske fordel, som er forbundet med at lade »Verdens kraftigste, enmandsbetjente flyvemaskine« bygge i NATO landene i Europa. Skriv til 12, rue Boissy d'Anglais, Paris 8 e.

Dette er verdens kraftigste enmandsbetjente flyvemaskine... Det eneste kampluftfartøj, som, uden en eneste ændring... er udstyret til... under alle vejrforhold og i enhver given situation... at betjene NATO's interesser på den bedste måde ved at forhindre krig.

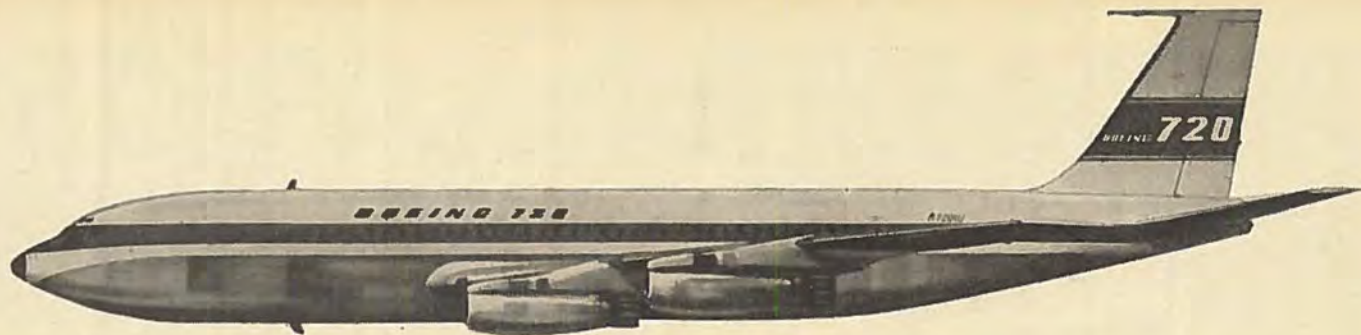
Tænk også på Republic's »mission plan«, som går ud på at oprette produktionscentre i Europa, hvor dette supersoniske, atombevæbnede jetluftfartøj kan blive bygget af forskellige europæiske firmaer indenfor NATO-landene.

**REPUBLIC AVIATION**

FARMINGDALE, NEW YORK, U.S.A.

*Designers and Builders of the Incomparable* **THUNDER-CRAFT**





**BOEING 720** KORT-TIL-MELLEMDISTANCE



**BOEING 707** MELLEM-TIL-LANGDISTANCE



**BOEING 707** *Intercontinental* LANGDISTANCE

## Passagertrafikens Rentabilitetsskabere

De ovenfor viste Boeing jetmaskiner er konstrueret til rentabel drift på alle luft-rutenet, fra korte by-til-by flyvninger til de meget lange stræk over verdenshavene.

707'eren har allerede klart bevist sin fremragende indtjeningssevne. Siden de første sattes i drift i oktober 1958 har denne Boeing jetmaskinetype tiltrukket belastningsfaktorer, der er helt uden fortilfælde — fra 90 til 95 %. Selskaber, der har den i drift, siger, det er den populæreste passagermaskine i flyvningens historie.

Boeing 707 Intercontinental — verdens hurtigste jetliner med den største aktionsradius — er nu indsat i almindelig rutetrafik. Med en aktionsradius på over 8000 km med fuld passager-nyttelast vil den beflyve

lufrutenettets længste stræk uden mellem-landinger med marchhastigheder, der ligger over 965 km pr. time.

720'eren er den hurtigste passagermaskine i sin klasse med en marchhastighed på over 988 km pr. time. Med Boeings enestående erfaring på multi-jet området i ryggen fremstår 720'eren som en ualmindelig anvendelig jetpassagermaskine, der med fordel kan indsættes på såvel korte som mellemdistance ruter.

De Boeing jetmaskiner, der allerede er indsat i regelmæssig passagerfart i U. S. A. og på de internationale ruter, viser enorm indtjeningssevne, de har opnået overordentlig stærk udnyttelse lige fra begyndelsen foruden en ganske enestående publikumsyndest.

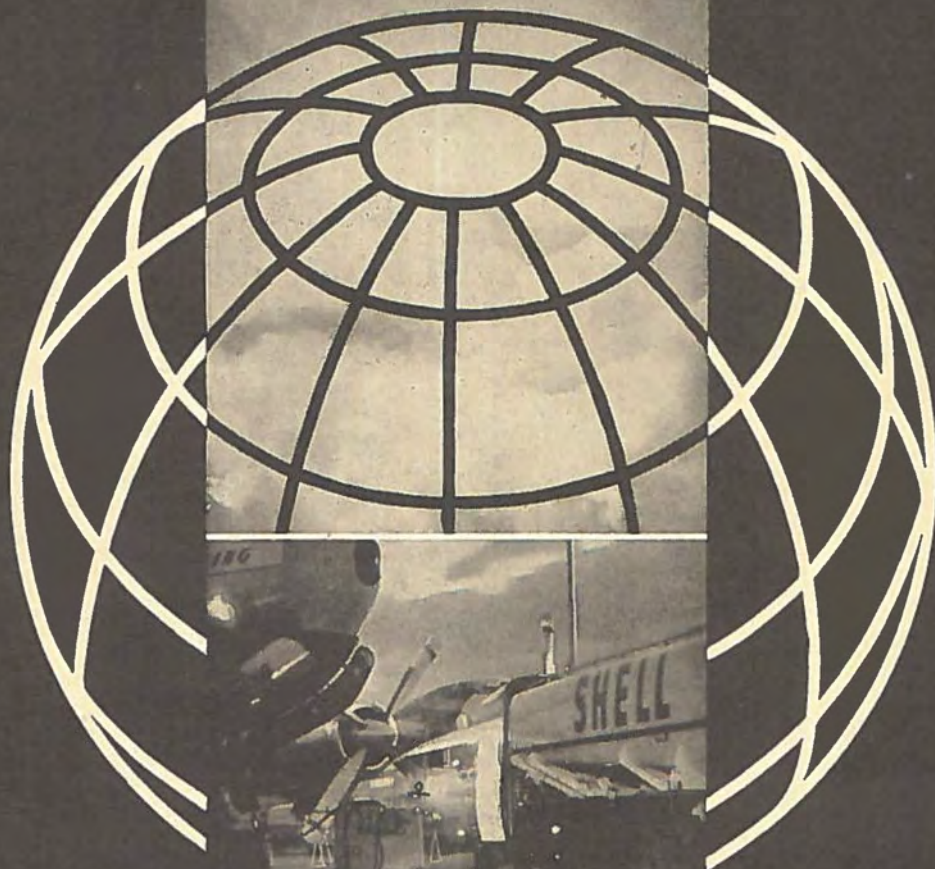
*Følgende luftfartselskaber har allerede bestilt Boeing jetmaskiner:*

AER LINGUS • AIR FRANCE  
AIR-INDIA • AMERICAN  
B.O.A.C. • BRANIFF • CONTINENTAL  
CUBANA • LUFTHANSA  
PAN AMERICAN • QANTAS • SABENA  
SOUTH AFRICAN • TWA  
UNITED • VARIG • Også MATS

# BOEING

— en familie af jetlinere





På flyvepladser i seks verdensdele betjenes flyve-maskiner fra verdens førende luftfartselskaber af erfarent SHELL-mandskab, udstyret med det allernyeste og bedste materiel.

**SHELL AVIATION  
SERVICE**



# FLYV

Officielt organ for  
**KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE**  
*Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning*

Nr. 12

December 1959

32. årgang

## Flere flyvepladser en nødvendighed

**E**T læserindlæg i dette nummer slår til lyd for, at de interesserede parter bør slå sig sammen om et fremstød for oprettelse af flere flyvepladser, idet man kun derved vil kunne udnytte de nye fly, der kommer til landet, på effektiv måde.

Vi kan kun tilslutte os dette synspunkt, der falder i tråd med den samlede plan for dansk civil flyvning, vi efterlyste i sidste nummer, og hvor vi bl. a. også nævnte flyvepladser.

Den officielle fortegnelse over lufthavne og flyvepladser i AIP-Danmark omfatter ialt 14 sådanne pladser, heraf 5 statslufthavne, en militær plads til rådighed for lufttrafik, samt 8 mindre pladser. Herudover findes der enkelte andre pladser, især af hel privat karakter.

Men der er store områder, heraf mange betydelige byer og ikke helt små øer, som ganske savner en flyveplads, og som man derfor ikke kan flyve til og fra. F. eks. er der på hele Sjælland og Lolland-Falster kun København, man kan komme til ad luftvejen.

Det er på tide, man sådanne steder begynder at spekulere på, om det dog alligevel ikke ville være klogt at tænke på at muliggøre dette, så man ikke risikerer at blive overfløjet.

Det behøver ikke at være en stor flyveplads med betonbaner. Meget mindre kan gøre det – en eller to ret smalle striber på 600 m længde vil være en udmærket begyndelse. Der behøves heller ikke hangarer og dyre administrationsbygninger med stor bemanding.

Har man blot en stribe planeret landingsbane med en vindpose samt en telefonboks, så har man gjort det muligt at komme til og fra stedet ad luftvejen, og så kan man altid udbygge, efterhånden som brugen af pladsen viser, at dette er en berettiget og fornuftig foranstaltning.

Det gælder bare om at få gjort en begyndelse.

## Trafikflyvning med overlydsfart?

Flyvemaskineindustrien i de store lande i fuld gang med planer herom

**N**ÆPPE havde flyvemaskineindustrien sikret sig ordrene på den enorme flåde af store jetdrevne trafikfly, der nu i stigende antal sættes ind på ruterne, før de tog fat på at spekulere på det næste skridt i udviklingen.

De jetlinere, der kommer til at dominere de vigtigste længere luftruter i tredserne, flyver med rejsehastigheder, der nærmer sig lyd hastigheden uden dog at nå op i det såkaldte transoniske område i omegnen af mach 1.0.

Selv om man nu kender og har overvundet problemerne omkring »lydmuren«, undgår man af praktiske grunde helst at flyve i det, da det er uøkonomisk. Der var derfor ingen tvivl om, at de næste trafikfly skulle flyve med regulær overlydsfart. Men hvor hurtigt? Det er en ting, som i det sidste årstid har været intensivt diskuteret ved tekniske kongresser og i fagpressen, efter at ingeniørerne har haft nogle år til at endevende problemerne.

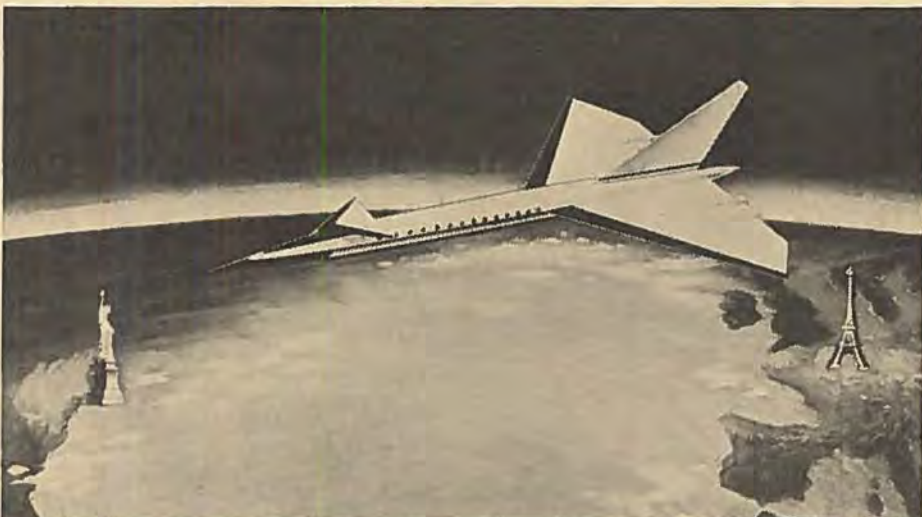
### England: mach 1.2 eller 1.8?

I november 1956 blev der i England nedsat en kommission med repræsentanter for myndigheder, industri og luftfartselskaber, som skulle undersøge mulighederne for at

bygge et overlyds trafikfly i England. I marts 1959 afgav den betænkning.

Den har undersøgt mulighederne for at flyve med hastigheder på hhv. 1.2, 1.8 og 2.5 gange lyd hastigheden. Den første repræsenterer ikke noget revolutionerende skridt fremad i betragtning af de erfaringer, man i dag har med militære fly. Den næste type, der altså flyver godt dobbelt så hurtigt som de nuværende trafikfly, ligger omkring den yderste grænse, hvorved de hidtil anvendte materialer kan anvendes. Kommer man derved, må man bruge f. eks. titanium og rustfrit stål, som man ikke har store erfaringer med i fly, og det vil bevirke forlænget udviklingstid. Men meget tyder efter de britiske studier på, at en hastighed op mod mach 2.5 er en meget effektiv fart med jetmotorer, og at man her har et optimum mht. rækkevidde og økonomi. Det ville ikke koste mere end 25 % mere i direkte driftsudgifter end nuværende typer.

De engelske firmaer har udarbejdet en række projekter til sådanne fly, f. eks. ret smalle deltaplaner med eller uden forplan, mens den berømte dr. Wallis har arbejdet med sit Swallow-projekt med foranderlig planform til hhv. hurtig og »langsom« flyvning. Rolls-Royce har studeret et projekt,



Lockheed-projektet til et mach-3-trafikfly, som kunne være i drift i 1965. Med 80 passagerer ville den kunne flyve Paris—New York på 2 timer.



som foruden at flyve mach 2.6 samtidig vil kunne starte og lande lodret, men den kommer til at medføre en stor »dødvægt« i form af motorer, der kun bruges til start og landing og her forøvrigt bruger enorme brændstofmængder.

Nogen beslutning er ikke truffet i England, men det hævdes, at der i kommissionen var mest stemning for mach 1.8-projektet.

## USA: mach 3.0—3.5

De amerikanske storfabrikker mener imidlertid, at eftersom det nok varer nogle år, før man får overtalt luftfartselskaberne til at bestille overlydsfly, kan man lige så godt benytte tiden til at tage et endnu større skridt og stille efter fly, der har en fart på over tre gange lydshastigheden, og som skulle kunne tages i brug i 70'erne.

Det er et ret dristigt skridt i betragtning af, at kun én mand hidtil har fløjet med en sådan fart, nemlig i en Bell X-2, der var oppe på ca. 3450 km/t i 1956. Men både Boeing, Convair, Douglas, North American og Lockheed, der jo har betydelige erfaringer at støtte sig til, anser det absolut for muligt at bygge så hurtige trafikfly. De fleste mener, man først kan have dem klar efter 1970, men Hall Hibbard fra Lockheed påstår, at hvis det blev sat i gang nu, kunne de have en klar til brug allerede i 1965.

Hibbard er forøvrigt i tanker om endnu længere fremme og taler om, hvordan man vil kunne flyve med hastigheder på mach 5 eller 7 med luftfartøjer, som slet ikke har vinger, men blot en flad krop.

De mach 3-fly, der er tale om, skulle bygges til 100–150 passagerer, rejse i 18–24 km højde og have en rækkevidde på 5–6.000 km. Fuldvægten ville komme op omkring 250 tons, og man regner med, at de kan anvende samme lufthavne som den generation jettfly, der nu tages i brug.

## Hvad siger luftfartselskaberne?

De store luftfartselskaber, som fabrikkerne for nogle år siden, hvor de hellere ville have udnyttet deres stempelmotorfly et stykke tid endnu, nærmest tvang til at bestille de store jettfly, fordi fabrikkerne på dygtig måde spillede på den hårde konkurrence mellem selskaberne, er ikke slet så entusiastiske som industrien.

De er indviklede i store økonomiske problemer og har endnu for lidt erfaring i, hvad de nye jettfly egentlig koster i drift, og om de vil kunne fylde deres enorme kapacitet.

De bliver sikkert ikke så nemme at få til at tage et nyt, faktisk endnu større skridt op til den anden side lydmuren, hvad enten

så de skal til at flyve to, tre eller fire gange så hurtigt som nu. Men efterhånden er der vist ingen, der tvivler på, at sådanne fly vil blive en realitet for dem før eller senere. De vil formodentlig være mere interesseret i at vente lidt længere og så komme op på mach 3, end allerede i nær fremtid at skulle bestille fly til den halve fart, som snart vil blive forældede.

## Hvad vil de koste?

Englænderne regner med, at der skal bruges en sum på mindst to milliarder kroner bare til at udvikle en overlydstype til trafikbrug. De er klar over, at dette i England kun kan gøres på den måde, at en hel række af de store firmaer slår sig sammen om opgaven, støttet af finansiell hjælp fra staten. Og de vil i givet fald kun kunne magte udviklingen af én type, som næppe vil kunne tilfredsstille både BOAC's langdistancekrav og BEA's kortere ruter.

Derfor er der store diskussioner. Forslaget om at kaste sig ud i et mach 1.8 projekt er naturligvis under stærk kritik i betragtning af den amerikanske konkurrences mach 3.0-tanker, som hurtigt vil gøre en engelsk type forældet. Og skal der være nogen rimelighed i det, skal englænderne kunne eksportere, da deres eget behov ikke er stort nok til en rimelig dækning af udviklingsomkostningerne.

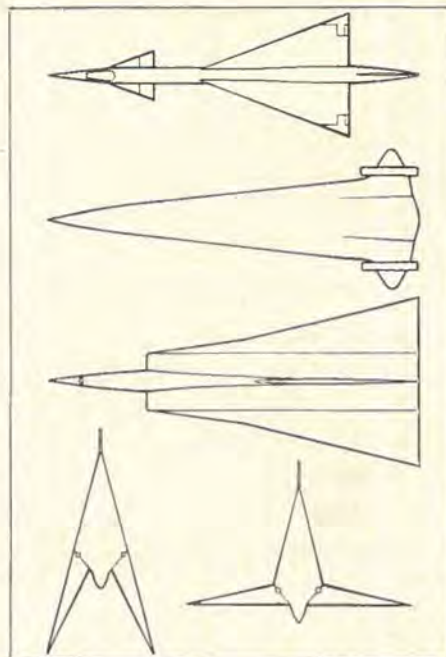
Der er som følge heraf dem, der mener, at man ligeså godt med det samme kan opgive tanken og overlade den til USA og Sovjetunionen, og at den engelske industri i stedet skulle koncentrere sig om det lovende marked for transportfly, der vil kunne billiggøre flyvningen og derved skabe en stor trafikmæssig fremgang og således et specielt stort marked, som nok også er værd at arbejde på.

## Ikke brug for så mange

Arbejdskapaciteten hos den nuværende generation af jettfly er jo allerede langt større end hos den foregående generation stempelmotorfly, og overgangen til langt hurtigere typer vil bevirke et så kraftigt spring fremad, at det antal, der kan blive tale om at bygge, er ret lille.

Swissair har f.eks. regnet ud, at deres langdistancetrafik i 1970 kunne klares af 32 DC-7C eller 11 af DC-8 eller af kun 5 mach 3 fly.

Douglas regner med, at en 6-motors 160-sædet type med fuldvægt omkring 250 tons, rækkevidde 6.500 km, rejsefart 3200 km/t og »blokfast« 2700 km/t vil kunne udnyttes 8 flyvetimer daglig og derved producere næsten 4 gange så mange sædekm som en



Engelske projekter, fra oven Handley Page, Rolls-Royce, Bristol og Wallis Swallow.

DC-8. Den vil koste 28.000 kr. i timen at flyve med. 80 af denne type vil kunne udføre det samme arbejde som de godt 30 underlyds-jettfly i den store klasse, der nu er i ordre. De vil koste 100–140 millioner kr. pr. stk. at producere, hvortil kommer udviklingsomkostningerne, der på så lille en serie vil kunne løbe op til 70 mill. pr. fly!

Man ser, at verdensmarkedet er så begrænset, at det ikke kan deles op på en hel række lande og fabrikker, uden at de enkelte fly simpelthen bliver for dyre.

## Kun overflyvning i stor højde

Som man så af Douglas-eksemplet ovenfor, kan en mulig rejsehastighed på 3200 km/t ikke effektivt udnyttes på en rute. Den såkaldte »blokhastighed«, dvs. fra flyet begynder at rulle fra sin parkeringsplads, til det er kørt på plads på næste lufthavns parkeringsplads, vil altid være noget mindre på grund af tid til kørsel på jorden, stigtid til rejsehøjden, ventetid ved landing etc. Derfor bliver de 3200 km/t formindsket med hele 500 km/t selv på en så lang rute.

En medvirkende grund til, at overlydsfly i endnu mindre grad end andre fuldtud kan udnytte deres potentielle rejsefart, er at lydbragene ved overgang til overlyds-hastigheder vil virke generende nede på jorden. Det bliver derfor nødvendigt at flyve med underlydsfart i lavere højder. Nogle mener i op til 6 km højde, andre 10 km. Hvis man har mulighed herfor, kan overgangen også foregå ude over havet, men som regel må man regne med begrænsninger af denne årsag.

Som man ser, er der endnu flere problemer forbundet med overgang til overlydsfly, end der er ved skridtet fra stempelmotorfly til jettfly. Medens de sidstnævnte efterhånden også anvendes på ret korte ruter, tyder alt på, at overlydsflyene kun vil have berettigelse på lange ruter, og selv om der er stor uenighed om, hvornår disse fly skal bygges og sættes i drift, så tvivler efterhånden ikke ret mange om, at de engang bliver en kendsgerning.



Om 30–40 år mener Hall Hibbard, at man med sådanne fly kan rejse med 7500 km/t, og derved flyve London—New York på under en time.



# Luftmeldetjenesten

## 25 år

Også i jet-, radar- og missiltiden er der brug for visuel observation af luftfartøjer.



Herover en luftmeldepost i funktion med pejleapparat og telefon. Kikkertmanden er postinstruktøren, der er på inspektion. — Til højre luftmeldecentralen med »plottepigene« i arbejde.



VED første verdenskrigs slutning stod det klart for de militære myndigheder, at man i flyvemaskinen havde fået et meget farligt våben, hvis bekæmpelse krævede både et godt luftværnsartilleri samt et hurtigt og effektivt efterretningssystem, også kaldet en varslings-tjeneste.

Ved en overenskomst af 30. november 1934 med krigsministeriet, underskrevet af daværende forsvarsminister Th. Stauning, oprettedes derfor »Den frivillige luftmeldetjeneste«. Da der på daværende tidspunkt var forbud mod oprettelse af frivillige militært organiserede korps, gik man den vej at oprette en landsforening, hvis medlemmer var civile og organiseret i kredse, hvis formænd dannede hovedbestyrelsen.

Foreningens formålsparagraf siger: »Den Frivillige Luftmeldetjeneste's Opgave er at bidrage til at beskytte Civilbefolkningen mod Angreb fra Luften under Krigsforhold ved at besætte og betjene Luftmeldeposter og Luftmeldecentraler, som de militære Myndigheder måtte bestemme.«

Herudover indeholder overenskomsten en række paragraffer om foreningens sammensætning, om ledelse samt om, at foreningens medlemmer ikke er bevæbnede eller bærer uniform. Medlemmerne forsynes dog med et armbind. Medlemmerne bestod dengang — som nu — af et bredt udsnit af den danske befolkning.

I samarbejde med telefonselskaberne og rigstelefonen opbyggedes i årene efter 1934 en række luftmeldeposter landet over, idet der blev udpeget telefonforbindelser, som luftmeldetjenestens folk kunne benytte sig af ved indtelefonering af meddelelser til nogle samlecentraler.

Meldeteknikken var den, at man på disse luftmeldeposter havde 3-4 mand, der ved at benytte meget simple lytteapparater i rimelig tid, forinden overflyvningen fandt sted, kunne opfange lyden af indflyvende luftfartøjer, og senere observere disse.

Så snart lytteposten havde noget at melde om til samlecentralen, nedskrev han en melding, der derefter pr. løber eller cykel blev befordret til den nærmeste udpegede telefon, hvorfra den blev indtelefoneret til centralen. I samlecentralerne behandledes meldingerne. Efter en frasortering af gentagelsesmeldinger blev de militære myndigheder underrettet om det, som luftmeldetjenestens lytteposter havde observeret.

Det siger sig selv, at denne meldemetode ikke var særlig hurtig, men den stod dog dengang i et rimeligt forhold til luftfartøjernes hastigheder.

Ved den tyske besættelse af Danmark i 1940 ophørte »Den frivillige luftmeldetjeneste« med at eksistere officielt. Man gik simpelthen »under jorden«.

Ved private møder rundt om i landet holdt man personellet i ånde, da det var af vigtighed, at myndighederne ved en eventuel allieret invasion i Danmark skulle kunne råde over foreningens medlemmer igen til at melde om fjendtlig flyvning over dansk område.

### Tiden efter anden verdenskrig

Omkring 1949 begyndte man inden for ledelsen af luftmeldetjenesten igen at røre på sig. Flyvehastighederne var nu af et sådant format, at en meget effektiv luftmeldetjeneste måtte være en forudsætning for at kunne varsle i tide.

Der kom gang i udbygningen af luftmeldetjenesten, både hvad angår luftmeldeposter og -centraler. Der blev bygget nye luftmeldeårne, hvis højde blev afpasset efter omgivelserne.

Det er ikke overalt, man benytter sig af selvbyggede tårne. Flere steder i landet udnytter luftmeldetjenesten naturlige udsigtspunkter ved at etablere luftmeldeposter i vandtårne, udsigtstårne, møller o. l., eller ved at observere direkte fra jorden på særligt højt beliggende udsigtspunkter.

Man var dog klar over, at det gammeldags meldesystem ikke nu kunne klare opgaverne. Derfor blev der etableret faste telefonforbindelser fra luftmeldeposterne til nærmeste telefoncentraler. Når luftmeldetjenesten holdt øvelse for sig selv (rutineøvelser) eller deltog i øvelser i samarbejde med flyvevåbnet, etablerede man blot kredsløbene mellem luftmeldeposterne og luftmeldecentralerne, således at disse var i konstant forbindelse med hinanden. Til daglig er disse telefonlinier til brug for almindelig kommunikation.

Det var ligeledes nødvendigt at forsyne luftmeldeposterne med bedre midler til at udfinde højde og position af indflyvende fly. Derfor blev luftmeldeposterne forsynet med nye apparater til dette brug. På billedet ser man en etableret luftmeldepost i funktion. En mand betjener pejleapparatet, der fortæller højde og position for luftfartøjet, medens hans kammerat står klar ved telefonen til at omsætte det observerede til plottepigens i luftmeldecentralen. Den tredje mand på billedet er postinstruktøren, der er på inspektion på luftmeldeposten. Normalt står der kun to mand på posten til at betjene apparaterne og sende meldingerne.

I luftmeldecentralen samles alle meldinger af »plottepigene«, der udplotter meldingerne på et stort bord efter et særligt system, således at andet personel i luftmeldecentralen kan viderebringe meldingerne til flyvevåbnets store samlecentraler.

I luftmeldecentralerne sidder også repræsentanter for andre militære eller civile myndigheder, f. eks. hæren, luftværnsartilleriet, civilforsvarskorpset og i visse tilfælde søværnet, der kan drage nytte af de meldinger, som luftmeldetjenesten indsender.

### Overgang til hjemmeværnet

Da hjemmeværnet i 1949 blev en realitet, dukkede straks den tanke op, om det ikke måtte være mere hensigtsmæssigt, om luftmeldetjenesten snarest blev indlagt som en del af hjemmeværnet for derved at give personellet beskyttelse i henhold til internationale konventioner ved at uniformere det og dermed også bevæbne det til forsvar af posten.

Ved en revision af hjemmeværnsloven i 1953 blev det da også bestemt, at »Den frivillige luftmeldetjeneste« skulle ophæves som forening for pr. 1. april 1953 at fortsætte som en militær del af hjemmeværnet.

Den 1. april 1953 blev derfor »Flyverhjemmeværnet« en kendsgerning. Den indtrådte som en ligeberettiget del af hjemmeværnet, men som en særlig enhed af dette med direkte operativ kontakt til flyverkommandoen, medens det forvaltningsmæssige blev underlagt hjemmeværnsledelsen.

Samtidig blev personellet ikklædt flyvevåbnets blå uniform. I løbet af årene efter 1953



blev personellet i luftmeldekorpsen, som den luftmeldetekniske del af flyverhjemmeværnet nu rettelig hedder, forsynet med våben og udrustning på omtrent samme måde som personellet i det landmilitære hjemmeværn. En del tungere våben, som luftmeldekorpsens personel dog ikke har brug for, er blevet udeladt.

Til forskel fra det øvrige hjemmeværn kan kvinder indgå i luftmeldekorpsen, hvor de på mange områder, såvel i luftmeldecentraler som på luftmeldeposter bl. a. takket være deres gode mikrofonstemmer, er særdeles egnede.

En stor fordel opnåedes ligeledes ved overgang fra forening til statsautoriseret hjemmeværn, idet flyverhjemmeværnet — og dermed luftmeldekorpsen — nu blev optaget på de årlige militærbudgetter, hvorved man sikrede personellet samme rettigheder som det øvrige hjemmeværnspersonel.

Den militære udvikling har krævet, at de overordnede militære myndigheder også på en hurtig måde må kunne få oplysninger om andet end luftaktivitet. Derfor melder luftmeldekorpsen nu også om ting af betydning, der foregår på jorden — f. eks. om panserkøretøjer — patruljevirkksomhed — og for luftmeldeposter ved havet om bevægelser af maritim karakter.

Det er flyverhjemmeværnets naturlige ønske også i fremtiden at være klar til at løse alle opgaver vedrørende meldetjenesten. Derfor sker der stadig naturlige ændringer i meldeproceduren, og det materiel, der anvendes hertil. Det har været nævnt, at luftmelde-tjenesten var en slags »idiotsikring« for radarvarslings-tjenesten. Flyverhjemmeværnet er en supplerende af radartjenesten og ikke nogen erstatning for denne, og det kan i visse tilfælde — meget lavtgående fly — være den eneste udvej for observation og meldingsafgivelse.

Ledende chefer fra flyvevåbnet har udtalt, at selv om luftfartøjernes hastighed stiger, og selv om raketter er kommet ind i billedet, vil der fremover være brug for luftmeldekorpsens virke.

## Organisation

Flyverhjemmeværnet er i dag organiseret således:

- Flyverhjemmeværnet med chef og stab.
- Luftmeldedistrikterne.
- Luftmeldecentralerne.
- Luftmeldeeskionerne med et antal
- Luftmeldeposter, samt

Jordforsvaret, p. t. organiseret som et distrikt med et antal jordforsvarseskadriller.

Flyverhjemmeværnsinspektøren, der som inspektør for luftmeldetjenesten indgår i flyverkommandoen og samtidig er chef for luftmeldekorpsen, er for tiden oberst i flyvevåbnet *Ove Petersen*.

## Luftmeldekorpsens opgaver

Meldinger om luftaktivitet til supplerende af radarvarslingsnettet samt varslings af civilbefolkningen.

Meldinger om flykatastrofer, nedkastning af faldskærme m. v.

Overvågning af kyst- og landområder.

At bidrage til den militære sikkerhedstjeneste.

Hertil kommer formentlig i nær fremtid yderligere en opgave ved måling og indrapportering af radioaktiv nedfald (det såkaldte »fall-out«).

## Direktør N. K. Nielsen død



Direktør N. K. Nielsen, Aero-klubben formand fra 1937—40 og siden æresmedlem.

Kun et halvt år efter at være gået af fra sin post som leder af orlogsværftet er direktør N. K. Nielsen afgået ved døden efter nogle måneders sygeleje.

Direktør N. K. Nielsen, der blev godt 70 år gammel, var en af vore fremtrædende nautiske teknikere. Han var uddannet på marinens gamle ingeniør-elevskole, fra hvilken han tog afgang i 1911. Senere studerede han ved den kgl. tekniske højskole i Berlin-/Charlottenburg.

Direktør N. K. Nielsen kom til Orlogsværftet som underkonstruktør og var allerede i 1926 avanceret til direktør og værftets øverste leder, og denne post bestred han, indtil han i 1959 faldt for aldersgrænsen som 70-årig. I hele denne lange periode udråbte direktør N. K. Nielsen et beundringsværdigt stykke arbejde, der gjorde ham kendt og højt agtet overalt i fagkredse.

Direktør N. K. Nielsen havde fulgt flyvemaskinens udvikling med den største interesse, og han var med til at projektere og bygge nogle af marinens flyvevæsens første flyvebåde. Som følge af sin interesse for flyvning blev direktør N. K. Nielsen valgt ind i bestyrelsen for Kongelig Dansk Aeroklub, og fra 1937 til 1940 var han aeroklubben formand. Ved sin fratræden i 1940 udnævntes han til æresmedlem.

## Kaptajn Jørgen Grotum Bergh



Kaptajn J. G. Bergh, fotografet da han i 1956 fik FLYV's hæderspris.

Kaptajn Berghs pludselig død er et smerteligt tab for aeroklubben. Han havde gennem mange år været vor gode og altopfrendende ven, der aldrig veg tilbage, når vi kaldte på hans hjælp.

Som svæveflyver havde han selv taget aktiv del i aeroklubben opbygning. Han kendte vore vanskeligheder, han følte med os, tog vort arbejde i forsvaret, når tvivlere trak på skuldrene — og han ydede selv sin store indsats i det praktiske arbejde.

Og motorflyveklubbernes medlemmer kendte Bergh. Det var ham, der i de senere år trak læstet, når der skulle arrangeres konkurrencer og lignende, og det var ham, der fik det hele til at glide uden friktion af nogen art.

Vi har aldrig kaldt forgæves på Berghs hjælp. Han var enestående i sin hjælpssomhed — han havde optimistens herlige gave — og han havde evne til at kunne begejstre

selv den mest fantastiske pessimist. Det sidste takket være sit frejdige væsen og lyse humør. Man blev glad, når Bergh viste sig blandt klubkammerater på flyvepladserne.

Bergh var et menneske, vi holdt af, og vi nærede den største respekt for hans kendskab til flyvesporten og hele dens væsen.

Nu er kaptajn Bergh ikke mere, men ved sin opofrende gerning for flyvesporten i Danmark har han sat sig et minde, som aldrig vil blive glemt i aeroklubben og de henvendte et hundrede flyveklubber landet over.

Æret være hans minde!

Kongelig Dansk Aeroklub.



Flyverløjtnanterne af 1. grad J. Saustrup, V. H. Jensen, F. C. E. Peitersen, G. E. Andersen og K. Halland er fra 1/11 udnævnt til kaptajnløjtnanter.

Værkmester H. N. Stage er udnævnt til overværkmester.

Flyverløjtnant af specialgruppen N. G. Nielsen er udnævnt til kaptajnløjtnant af specialgruppen.

Overfenrik K. B. Mikkelsen er udnævnt til flyverløjtnant af specialgruppen.

## Jetulykken på Samsø

Under en øvelsesflyvning den 20. oktober med en tosedet Gloster Meteor fra flyvestation Karup, der førtes af flyverløjtnant I af reserven John Kroll med kaptajn Jørgen Grotum Bergh som passager er luftfartøjet tornet mod en bakkekam nordost for Tranebjerg, og begge ombordværende dræbtes.

I flyverkommandoens redegørelse for ulykken siges det, på grundlag af havarikommissionens undersøgelser, at ulykken er sket på den måde, at cockpithætten er blevet revet af under flyvningen, har ramt de to flyvere og revet et stykke af sideroret. Begge ombordværende er blevet slået bevidstløse af den afrevne cockpithætte og sad i luftfartøjet, da det med begge motorer i gang ramte jorden.

## 100 milliarder kroner til flyvemaskiner, missiler og forsøg

Den amerikanske kongres har for det kommende finansår bevilliget ca. 15 milliarder dollars — ca. 105 milliarder kroner — til en broget blanding af mange og vidt forskellige formål indenfor luftfarts- og rumforskning, lige fra kontroltårne i lufthavne til satellit-undersøgelser af radioaktiviteten rundt om jorden.

Alt dette omfatter anskaffelse, forskning og udvikling samt midler til beslægtede formål indenfor forsvarsministeriet, National Aeronautics and Space Administration, Federal Aviation Agency og Atomenergikommissionen. Det omfatter derimod ikke midler til vedligeholdelse, drift eller lønninger.

Den største enkeltpost — 6.057 mill. dollars — er beregnet til anskaffelse af luftfartøjer til flyvevåbnet, marinen og hæren. Den er 140 mill. dollars mindre end det beløb, der blev indstillet om. Beløbet skal — i forbindelse med det, som er tilovers fra det foregående år — anvendes til anskaffelse af 1500 luftfartøjer. Disse omfatter strategiske bombere, jet-tankere, jager-bombere, transportluftfartøjer.

Bevillingerne til forsvarsministeriets misil-program andrager 3.624 mill. dollars, hvilket er 76 mill. mere, end budgettet bad om. Disse penge skal anvendes til at sætte



mere fart på udviklingen af anti-missil-missiler. ICBM's og missiler til affyring fra luftfartøjer, som produktionsmæssig set kommer i første række, får flere penge til rådighed end det foregående år. Nuværende luftforsvars-missiler får kun halvdelen af det beløb, som de fik året forud, og det svarer til en reduktion på over 500 mill. dollars.

Til forsøg og udvikling er bevilliget 3.817 mill. dollars (svarende til en forøgelse af budgettet på 44 mill.), og beløbet, som er afsat til nybygninger, andrager 1.360 mill. dollars (heraf er 40 % beregnet til fremstilling af missiler og tilbehør).

Ialt andrager disse bevillinger et beløb på 14.858 mill. dollars.

Hvad luftvåbnets størrelse angår, kan det nævnes, at U.S. Air Force får 102 combat wings, hvilket er en reduktion i forhold til 1950 på 2 wings til luftforsvar og 1 wing til taktisk anvendelse. Antallet af wings til strategiske formål er uforandret med 43, Air Transport Service bliver reduceret med tre, og kommandoen for brændstoftopfyldning i luften forøges med otte wings.

Marinen kommer til at disponere over 16 hangarskibsbaserede formationer af størrelse som en group, 22 anti-ubåds hangarskibsbaserede eskadriller og 42 patrulje- og varslings eskadriller.

Marinen inklusive marinekorpsset vil komme til at disponere over ialt ca. 9.000 kampklare flyvemaskiner. Dette er 600 færre, end marinen havde ved slutningen af finansåret 1959.

## TRAFIKFLYVENYT

### SAS har købt 2 Convair Coronado

Foruden de to Convair Coronado, som SAS efter aftale med Swissair modtager på den foreliggende låne- og lejebasis mellem de to selskaber, har SAS selv bestilt 2 Coronado. De skal afleveres og tages i brug i 1961 og skal trafikere ruterne til Sydamerika, Afrika og det Fjerne Østen via Indien. DC-8'erne, som kommer til næste år, skal udelukkende anvendes til de lange ruter, non-stop Nordatlanten samt ruterne via Grønland og Nordpolen.

Convair Coronado er verdens hurtigste passagermaskiner med en største fart på 1020 km/t. Længste flyvestrækning er 6.200 km. Når den indrettes med to sæder i hver side, kan den medføre 96 passagerer, og indrettes den med tre sæder i den ene side og to i den anden, kan den medføre 212 passagerer.

Convair 600 Coronado er en art videreudvikling af Convair 880, som man nu er begyndt at levere og venter forsynet med færdigt luftdygtighedsbevis til foråret. Af de to typer er der foreløbig bestilt ialt 83. Convair 600 ventes i luften til september 1960 og færdigprøvet i maj 1961.

Den væsentligste forskel er, at den er udstyret med fire af de kraftigere General Electric CJ-805-23 "turbopan" motorer på hver 7.300 kg reaktionskraft mod 5.100 på 805-3-versionen i Convair 880. Planarealet er større, der er større flaps og forkantflaps, fuldvægten er på 108 t mod 92, nyttelast og rækkevidde større. Den økonomiske rejsehastighed er 920 km/t i ca. 10 km højde. Med fuld nyttelast 15,8 t er rækkevidden 7.800 km.



Convair 600 Coronado, som SAS har bestilt to af, og Swissair syv. De mærkelige udvækster på bagkanten af vingen muliggør flyvning nærmere lydhastigheden.

### SAS sælger ud

SAS har nu solgt sine sidste seks DC-6 til Aeronaves de Mexico, som til gengæld sælger fire Convair 340 til Linjeflyg, der modificerer dem til Metropolitan-standard. SAS har tidligere solgt tre DC-6 til Transair i Sverige og tre til Guest Aerovias (Mexico).

### 231 danske piloter i SAS

Den 1. oktober ansatte SAS 15 nye danske piloter, og den 16. november kom yderligere 12 danske piloter til foruden 18 svenske. Fra sommeren 1960 råder SAS derefter over ialt 809 piloter, og deraf er de 231 danske, hvilket svarer nøjagtigt til 2/7.

### Rolls-Royce ligger i spidsen

Rolls-Royce har leveret dobbelt så mange motorer til luftlinere verden over som nogen anden flyvemotorfabrik, og flere end alle konkurrenterne tilsammen.

Af de 1.454 jet- og turbinemotorudstyrede luftlinere, som i øjeblikket anvendes eller er i ordre — med undtagelse af sovjetblokken — er der ikke færre end 56 % (817), som er eller vil blive udstyret med Rolls-Royce motorer. Den nærmeste konkurrent er Pratt & Whitney i Amerika, og dennes andel er på 21 % (304 luftfartøjer). De resterende

23 % (333) er delt mellem Bristol/Siddeley, Allison og General Electric.

### Københavns Lufthavn, Kastrup 1 oktober 1959

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| Ank. passagerer .....           | 39.697  |
| Afg. passagerer .....           | 39.944  |
|                                 | 79.641  |
| Transitpassag. 2 x 33.342 ..... | 66.684  |
| Andre passagerer .....          | 5.940   |
| Ialt .....                      | 152.265 |

Tilsvarende tal for oktober 1958 var 128.900 (stigning 18,1 %). Antal starter og landinger i oktober 1959 var 5.465 og heraf 4.436 i lufttrafik. Tilsvarende tal for oktober 1958 var henholdsvis 5.364 og 4.281.

### Skal der startes et nyt dansk charterselskab?

Ifølge dagbladene er et nyt dansk charter-selskab under dannelse. Det skal have navnet *Kawa Air*, og dets ophavsmænd er medlemmer af frimurerlogen Kawa. Det nye selskab skal have købt to Argonaut. Det er dog hensigten at søge dem ombyttet med Vickers Viscount. Selskabets direktør er personalepsykolog E. Andersen. Luftkaptajn Juncker fra Zonen skal være chefpilot i Kawa.



Boeing 707 er det første 4-motors jetfly, der regelmæssigt beflyver Kastrup. Pan Americans »Jet Clipper« Washington ses her i selskab med en IL-18 (under halen), som Aeroflot brugte en overgang på sin London-rute, da banearbejderne i Kastrup hindrede brugen af Tu-104.



# TRE JODEL-TYPER: 112, 100 OG 140

**E**T af efterkrigsårenes bedst kendte navne i europæisk privatflyvning er Jodel, og Jodel-fly befolker i stadigt stigende antal luften og flyvepladserne, både i fabriks- og amatørbyggede versioner. Alene i Frankrig flyver over 600 af dem.

Jodel er ikke en enkeltperson, men to, nemlig *Jean Delemontez* som teknisk leder og *Edouard Joly* som indflyver, og hovedsædet ligger i Beaune, hvor først den ensædede D.9 Bébé med VW-motor opstod og siden den to-sædede D.11. Begge var lavvinjede typer, karakteriseret ved et bredt midterparti med samme korte og tilspidsede tipper med kraftig v-form – i modelflyvningens verden kaldet »lige vinge med ører«. Tipperne har tydelig aerodynamisk skrænkning (aftagende indfaldsvinkel).

Af D.11, der havde en 45 hk stjernemotor, har der udviklet sig en større familie: D.111 med en 75 hk Minié, D.112 Club med 65 hk Continental, D.117 Grand Tourisme med 90 hk Continental, D.119 og D.120 Paris-Nice ligeledes med samme motor. Hvad er da forskellen? Hovedsagelig mindre detaljer – og så den omstændighed, at typerne fabrikkes af diverse fabrikker såsom Centre Est, Renard, Normande, Passot og Wassmer foruden af firmaer i Italien, Spanien og Tyskland.

Og så naturligvis af en masse amatører. Den version, der er beregnet hertil, er D.112 Club, som også er i arbejde i adskillige eksemplarer, men endnu kun flyver i fabrikant *Gunnar Fjord Christensen's* udgave (mens han iøvrigt er i fuld gang med et nyt eksemplar, som han regner med at kunne bygge meget hurtigere med de indvundne erfaringer).

### Med FLYV I D.112

Vi havde for nylig lejlighed til at få et lille indtryk af denne OY-AMA og derved stifte det første bekendtskab med den interessante Jodel-familie. Der kan ikke herske tvivl om, at det her er lykkedes at fremstille et aerodynamisk meget vellykket fly, der med forholdsvis beskedne hestekræfter har særdeles fine præstationer og flyveegenskaber.

Flyet er bygget helt af træ med den fritbærende vinge ud i ét stykke. Med en spændvidde på 8,2 m og en længde på 6,36 er det et fly af små dimensioner. Man kommer ind via vingen gennem kabinetaget, der åbnes opad fra begge sider, må næsten træde på sædet for at komme ned og finder sig så til rette i den ganske lille kabine, hvor man dog sidder udmærket. Ligesom Fjord Christensens Jodel udefra ser vældig godt ud, virker den indeni på ingen måde amatør-mæssig. Den både ser ud og lugter som en »rigtig« maskine, hvad den jo da også er. Der er normale betjeningsgreb bortset fra gashåndtaget, der bevæges op og ned, samt instrumenter og en VHF-radio, for Fjord Christensen hører til de farveblinde, men har fået dispensation mod at bruge radio og holde sig fra lyskontrollerede pladser. Det vil næppe hæmme ham meget, og han har allerede været på en tur langt ned i Europa og fløjet over 50 timer i den.

Da motoren er sat i gang med selvstarteren, og vi ruller ud til start, får man straks indtryk af det glimrende udsyn, typen byder på, også ligefrem og skråt bagud gennem taget.

Starten er hurtig og stigningen kraftig (variometret var ude af funktion, men den

opgives til ca. 3 m/sek). Der er en hel del motorlarm, og mellem førerskærm og krop er der en åben spalte, så både lyd og luft kan komme ind. Forøvrigt er der meget effektiv varme og også regulerbar ventilation.

Udsynet er også i luften udmærket. Selv den brede vinge generer ikke meget, da man kan se ret godt frem foran den og den iøvrigt er så kort – der er jo kun 4 m til tippen. Vil man se i den døde vinkel, kan man nemt manøvrere den hertil.

Enhver modelflyver vil vide, at vingeformen gør flyet godt stabilt, men de velharmoniserede ror gør den alligevel yderst manøvreduktig i forbindelse med den kompakte konstruktion.

Den staller roligt, havde i vort tilfælde en smule tendens til at tage højre vinge, men v-formen retter den hurtigt op.

På kun 65 hk er det fint at kunne rejse økonomisk på 150 km/t.

Opgivelserne for tom- og fuldvægt varierer lidt fra de forskellige kilder. AMA har 346 kg tomvægt og 530 kg fuldvægt, altså 184 kg disponibel last, så det er ikke for meget til 2 personer, 60 liter brændstof og bagage, som der ellers er plads til.

### De øvrige to-sædede

Data på D.112 findes iøvrigt i tabellen. Her har vi også samlet data for Société Aéronautique Normande's D-117 (hvoraf produktionen er standset) og Wassmer's D-120, der begge har den 90 hk Continental og deraf følgende forbedrede præstationer, især forbedret rækkevidde. Mens D.112 ikke har nogle landingshjælpe midler, men naturligvis kan sideglides, har disse en spoiler på undersiden af vingen lige bag de etbenede, afskærmede understel, der af-fjedres med gummiklodser.

### Med FLYV I Ambassadeur

Når nu fuldvægten er blevet så høj som på D-120 og nyttelasten ligeledes, er det naturligt at spekulere på at bygge en tresædet, og som sådan blev DR-100 oprindelig også omtalt, men da den d. 11-12. oktober blev demonstreret i Danmark af Compagnie Générale d'Aéronautique, et salgssfirma, der i Danmark repræsenteres af firmaet *J. Sædolin Jørgensen*, var der ikke mindre end 4 sæder i den! Brochuren kalder den dog tresædet.

Oprindelig var det meningen samtidig at komme med den større Mousquetaire, men efterårstågen drillede, så Ambassadeur kom alene og gav korte demonstrationer i Malmö, Odense og Skovlunde.

Som det vil ses af tabellen, er det en direkte videreførelse af D-11-versionerne. Der er puttet 1 kvadratmeter mere vinge på, men kroppen er faktisk den samme, og hvis man ikke er alt for fordringsfuld med plads, kan man være fire deri. Det var der i hvert fald på turen til demonstrationerne om søndagen, hvor vi under dens meget franske visit i Beldringe (hvor til den kom på 53 minutter fra Bultofta), havde lejlighed til



Den 3-4-sædede DR-100 Ambassadeur under sin franske visit i Odense lufthavn. Den offentlige vej i baggrunden bliver nu endelig nedlagt.



at prøve den med Fjord Christensen som ballast bag. Indstigning foregår gennem fremadåbnende døre, hvilket er bekvemmere.

Efter en kort engelsk-fransk briefing startede piloten, M. Godey, de 90 heste. Når man f. eks. tænker på vor trofaste gamle VII'er, hvor 125 hk ingenlunde er for meget til 4 personer, stiller man sig noget skeptisk til, at 90 hk er nok til 4, og det er nu også meningen at levere den med 100.

Men med os tre og halv benzinlast manglede der sandelig ikke noget. Den accelerer hurtigt og stiger energisk – opgives selv med fuldtvægt til 3 m/sek. Flyveegenskaberne synes at være ganske de samme som på de tosedede, livlige og dog stabile. Udsynet hindres unødvendigt af, at taget er malet uigennemsigtigt, hvad der dog kan være nødvendigt i Afrika.

Fjord Christensen kritiserede bagfra, at jeg fløj med kuglen (der var anbragt helt til venstre, mens jeg fløj fra højre sæde) ude i højre side, og det viste sig, at ved store omdrejninger skal der trykkes lidt med højre fod. Det skal være karakteristisk for Jodel-typerne, at de er følsomme på dette punkt (de har ingen finne, kun sideror), og i mangel af en styrbar trimklap er det i hvert fald praktisk med en til at stille på jorden, så den er neutral i rejseflyvning.

## Kunstflyvedygtig

Efter at jeg havde svinget behersket fra side til side, viste M. Godey med typisk fransk showmanship, hvad man kan byde den. Fløj solo er den tilladt til al kunstflyvning, siger brochuren, men de højkant-sving og hårnåle, han bød den med tre i, kommer også ind herunder. Også en tur ned over flyvepladsen med op mod dens maksimalt tilladte hastighed (efter et dyk) på 300 km/t i omkring én meters højde fik vi.

I stall, både normalt og under sving og g-påvirkninger, advarer den meget kraftigt med rystelser og synes særdeles godmodig.

Trods vingens ringe sideforhold (5,6:1) glider Jodel-typerne meget fladt, og jeg blev dirigeret langt ud, før jeg skulle ind til landing. Men spoiler'en under vingen hjælper en hel del.

Jeg var blevet advaret mod, at F-BIVX var meget sensibel på hjulbremserne, og alerede i starten slingrede den lidt; men naturligvis tog jeg mig ikke tilstrækkelig iagt i landingen, så den slingrede og pibede lidt i dækkene, men ved fælles anstrengelser fik vi den dog til at fortsætte så nogenlunde lige ud. Det er muligt, at man i det hele taget ved den korte afstand mellem hoved- og halehjul lige skal vænne sig til det, men det er sikkert blot en vanesag.

Ambassadeur kan altså bruges firesædet til kortere ture uden bagage af betydning, men anvender man den som tresædet, kan man både få bagagen med og stor rækkevidde – med 20 kg bagage op over 1170 km – og tosedet kan man komme op over 2.000 km, så det er et fly med mange muligheder – og til en særdeles rimelig pris.

Tilhængere af helmetafly vil sikkert kritisere trækonstruktionen, men den har nu sine fordele, og hvis man ser lidt på tegnebogen, når man skal flyve, så kan man med udbytte studere Jodel-typerne lidt nærmere. Franskmandene selv nyder yderligere gavn af stor statsstøtte til den private flyvning, så de kan købe deres fly til ca. halv pris – og det er intet under, at der produceres så mange.



Den første amatørbyggede Jodel D-112 i Danmark er bygget af G. Fjord Christensen, som er i fuld gang med en til. Flere andre ventes færdige i 1960.

## Den store Mousquetaire

Sidste led i udviklingen er D-140 Mousquetaire, hvor alle dimensioner er en del forstørret, og hvor man springer op til en 180 hk Lycoming 0.360 og dermed påny får en forbedring i såvel lasteevne som præstationer. Selv med fem personer ombord har man en rækkevidde op til 1300 km.

Mousquetaire blev demonstreret i Skovlunde den 20. oktober, og det var den franske aeroklubs eksemplar, F-BJDR M. Jorelle havde lånt til demonstrationen.

Flyet virker tydeligt større, selv om formerne er de samme, men måske en lille smule klodset. Af en eller anden grund har man lavet et underligt spidst sideror (og her er forøvrigt halefinne). Typen har flaps; det er ganske enkelt bagkanten på det lige midterparti, der bøjes ned uden nogen spalte.

Kabinen er lidt bredere end på de mindre typer, så der er god plads til to fortill og to bagtil, hvor man som i en fire-personers bil kan klemme tre ind til lidt kortere ture.

Der er enorm bagageplads, en 1½ m lang lem bag kabinen giver adgang til et rum til 90 kg, og desuden er der et lille rum foran til 60, men med 4 personer og 220 liter brændstof er der dog kun vægt til 90 kg. Ekstratanke af plastic kan nemt in-

stalleres, bl. a. i forreste bagagerum, og rækkevidden øges til 2300 km.

## 1200 timer mellem hovedeftersyn

Den kraftige Lycoming-motor er kun 4-cylindret og bruger normalt 35 liter/time, men kan i 1000–1500 m højde ved korrekt brug af højdegas presses ned under 30 l/t. Den udmærker sig ved hele 1200 timer mellem hovedeftersynene, hvilket jo har stor driftøkonomisk betydning. Propellen er en fast træpropel.

Udsynet gennem de let blålige kabinevinduer er af samme fremragende kvalitet som på de andre typer, kørslen på de gummi-klossaffjedrede hovedhjul (med individuelle bremses via siderorspedalerne og et centralt anbragt håndtag med parkeringsbremse) uden større problemer, men dog med en tendens til at snurre rundt om det ene hjul, hvis man bremser det for hårdt.

Piloten, monsieur Le Carpentier satte flaps'en ud i startudslag, og med fire personer og knap halve tanke trak de 180 heste let musketeren op på knap halvdelen af Skovlunds bane 22 i svag vind (Skovlunde har jo fået baner i græsset i år, og det giver faktisk mere orden i trafikken selv på en græsplads), men han hævdede nemt at kunne starte fra pladsen med fuldvægt i stille vejr.

Fortsættes næste side.

## Fem Jodel-typer

| Type                      | D-112  | D-117 | D-120-L | DR-100 | D-140  |
|---------------------------|--------|-------|---------|--------|--------|
| Motorstyrke hk            | 65     | 90    | 90      | 90-100 | 130    |
| Spændvidde m              | 8,2    | 8,22  | 8,22    | 8,75   | 10,2   |
| Længde m                  | 6,36   | 6,5   | 6,36    | 6,3    | 7,9    |
| Vingeareal m <sup>2</sup> | 12,7   | 12,7  | 12,7    | 13,7   | 18,0   |
| Tomvægt kg                | 300    | 345   | 360     | 380    | 600    |
| Disponibel kg             | 230    | 272   | 290     | 360    | 550    |
| Fuldvægt kg               | 530    | 617   | 650     | 740    | 1150   |
| Max. fart km/t            | 180    | 207   | 202     | 220    | 260    |
| Rejse, max. km/t          | 170    | 195   | 190     | 190    | —      |
| Rejse, økon. km/t         | 150    | 185   | 170     | —      | 228    |
| Landefart km/t            | 65     | 50    | —       | 47     | 55     |
| Stigehast. m/s            | 3      | 4     | 3½      | 3      | 3½     |
| Startlængde m             | 220    | 120   | 150     | 200    | 210    |
| Landelængde m             | 150    | 130   | —       | 180    | 185    |
| Tophøjde m                | —      | 5000  | 4200    | 4800   | 4800   |
| Rækkevidde (fuld) km      | 530    | —     | —       | 500    | 1300   |
| Rækkevidde (max.) km      | —      | 1170  | 1000    | 2100   | 2300   |
| Pris ca. kr.              | 30.000 | —     | 40.000  | 43.000 | 70.000 |



Stabilitet og roregenskaber er de samme som på de andre typer, men man mærker den øgede størrelse og vægt i lidt mere adstadige bevægelser. Med to personer er den tilladt til kunsthjvning.

Stallingskaberne er også af samme art. I vor ret lette tilstand kunne vi sidde med pinden i maven og næsen i vejret med fartmåleren på 50 km/t med flaps og lidt motor på. Jeg ved ikke, om der er positionsfejl på fartmåleren (der iøvrigt har det mindste pitotrør, jeg endnu har set), men stallingsfarten opgives til 72 km/t uden og 55 med flaps.

Et lavflyvning ned mod pladsen med fuldt drøn efterfulgtes af en brat stigning til 300 m på et øjeblik, asluttet med et blidt stall.

I landingen troede jeg, vi kom for højt ind, men flap'en får den ned og vi stoppede midt inde på pladsen.

Det er sjovt, at franskmændene, som ellers lægger hovedvægten på form og elegance, her har fremstillet en serie »utility«-fly, præget af sund fornuft med fremragende præstationer og nemme flyveegenskaber. Det er ikke mærkeligt, at der både i Frankrig og andre lande stadig bliver flere og flere »Jodelister«, og mon der ikke snart kommer flere her i landet?

PW

## BØGER

„Flyverhistorier fra hele verden“, udvalgt af Kurt Kreutzfeld. Carit Andersens forlag. 316 sider. Pris: kr. 19,50.

De fleste af historierne omhandler nogle udenfor Amerika ukendte flyvere. Men, hvad gør i grunden det, når bare beretningerne er spændende, og det er de. Det er tilmeld ikke digt, men oplevelser fra flyvernes daglige liv. Og denne tilværelse var særlig spændende i den første tid lige efter verdenskrigen 1914—18, hvor der hverken var kontrol med materiel eller personel, og hvor den enkelte flyver faktisk kunne gøre, hvad han ville. Det gjorde han i høj grad også, og det gav spænding — både til ham selv og til andre.

Der er også fortællinger om krigsflyverens farefulde togter, om indflyverens risikable prøver, om flyveredningstjenesten, atlantehavsflyvninger, optagelse af flyvefilm o. m. m. Det er godt fortalt, og det er en passende blanding af dramatik, spænding og humor.

Men hvorfor er der ikke noget i mellem her fra Danmark? Der er kilder nok at øse af, og det ville ganske givet have interesseret læserne at høre noget om egne forhold. Men det kommer måske?

„Sent flying“, Bill Pegg fortæller. Forlag: McDonald, London. 236 sider. Pris: 21.—.

Forfatteren, Bill Pegg, er en af Englands mest kendte indflyvere, og han fortæller om sine oplevelser, og han gør det aldeles udmærket. Peter Masefield har skrevet forordet til bogen, og han er meget begejstret for den.

Bill Pegg fortæller om sit flyverliv, lige fra den tid han som femtenårig knægt melder sig som lærling ved RAF, til han som moden og erfaren pilot indflyver de engelske luftkæmper Bristol Brabazon og senest Bristol Britannia. Han skildrer hele mellemkrigsperioden, som den formede sig for det engelske luftvåben, og da han i 1935 bliver indflyver for Bristol, er det prøveflyvningerne af de store luftfartøjer, der står hans hjerte nær.

Bill Pegg fortæller om mangt og meget indenfor flyvningens udvikling, men det er

ikke så meget den tekniske side af sagen, der optager ham, som det er den rent menneskelige af den vældige udvikling, der er sket indenfor flyvningen i de år, der er forløbet, siden den første verdenskrig sluttede i november 1918.

Det er en god bog.

„Rocket Encyclopedia Illustrated“ under redaktion af John W. Herrick og Eric Burgess. Aero Publishers, Inc., Los Angeles. 606 sider.

Den enorme udvikling, som er sket de sidste få år indenfor konstruktionen af raketter og deres anvendelse, har foranlediget forlaget til at udgive den foreliggende opslagsbog. Man kan godt sige, at det er en raket-håndbog, for den omhandler i leksikalsk form et væld af oplysninger om raket-teori og raketernes anvendelse. Alle stikord er ordnet i alfabetisk rækkefølge, og forfatterne har tilstræbt at give de enkelte artikler en sådan form, at de også kan forstås af andre end egentlig fagfolk. Det skal dog tilføjes, at det ikke er læsning for den, der er helt blottet for kendskab til emnet. Det er en fagbog.

Bogen har et væld af tegninger og billeder, tilsammen fylder illustrationerne vel omtrent et hundrede sider.

Den internationalt kendte dr. Theodore von Kármán, hvis speciale er raketter og missiler, har skrevet et forord til bogen.

Wolf Hirth: *Handbuch des Segelfliegens*. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, 1957. 380 sider, 243 ill. DM 19,50.

Her kort efter Hirth's død er der grund til påny at henlede opmærksomheden på hans værk, den store svæveflyvehåndbog, som første gang udkom i 1938, men stadig føres a jour ved nye udgaver, sidst 7. oplag i 1957, hvorefter den er trykt i ikke mindre end 39.000 eksemplarer!

På enkelte punkter virker a jour-føringen måske lidt påklippet, når en forfatters kapital suppleres af en anden, men på andre punkter er gamle kapitler fjernet og nye og mere aktuelle sat ind. Desværre har man udeladt et stikordsregister.

Selv om der er mange gode bøger i andre lande om svæveflyvning, er Hirth's standardværk vel den mest alsidige, der findes, og såvel vore mange nye medlemmer som de gamle rotter kan stadig drage ny nytte af de mange tyske sagkyndiges righoldige erfaringer.

Laidlaw-Dickson & Rushbrooke: *Aeromodel Annual 1959—60*. Model Aeronautical Press, Watford. 160 sider. 10½ shilling.

Så foreligger denne for enhver modelflyver særdeles værdifulde engelske årbog endnu engang, atter fyldt til randen med oplysninger fra alle kanter af modelflyvnings mangesidede verden, og med en fornem serie tegninger af de bedste konstruktioner fra mange lande som hovedpunkt. Der er desuden en række interessante og grundigt illustrerede artikler, motoroversigter, konkurrenceresultater o.s.v.



Fra privatflyveren, grosserer Kurt Holdt har vi modtaget:

### Flere flyvepladser

Det er overordentlig glædeligt at se den grøde, der er i sports- og forretningsflyvningen i Danmark. Dette mærkes ikke mindst af de efterhånden mange handelsfirmaer, der optræder som salgsgenter for udenlandske flyvemaskinefabriker.

Der gøres fra disse firmaer et naturligt og påskønnelsesværdigt salgsarbejde, som

sammen med demonstrationer af nye flytyper vedligeholder og øger interessen for flyvningen i Danmark.

Imidlertid er det jo en trist kendsgerning, at antallet af flyvepladser i Danmark til brug for små sports- og forretningsfly er temmelig begrænset og stort set ikke tæller mere end 6—7 pladser, som skal dække mere end 43000 kvadratkilometer land godt spredt over endnu større søområder.

Jeg er klar over, at man i mange år har talt om oprettelse af flere små flyvepladser i Danmark, og at der fra aeroklubben og andre sider fra tid til anden er blevet gjort en indsats, der stod i forhold til behovet.

Da der nu er så meget, der tyder på, at antallet af sports- og forretningsfly i Danmark vil blive temmelig stærkt forøget, vil det sikkert være på tide, om man igen på en bred basis rejste spørgsmålet om oprettelse af flere flyvepladser ved alle de større eller mere betydningsfulde byer og trafikpunkter i Danmark.

Flyvemaskineagenterne må jo have en overordentlig stor interesse i, at der bliver oprettet flere flyvepladser, da dette jo bl. a. er en absolut nødvendighed for at kunne få en effektiv udnyttelse af flyene. Jeg tror, at et samarbejde mellem flyvemaskineagenterne, Kgl. Dansk Aeroklub, de øvrige flyveklubber og andre interesserede vil være et betydningsfuldt skridt for at få skabt samling om et effektivt fremstød til oprettelse af flere flyvepladser i Danmark.

Ingén vil kunne indvende noget imod et fornuftigt og anstændigt initiativ med fornævnte formål for øje, og lægger man samme energi i arbejdet for at skaffe nye pladser, som man lægger i salget af fly, vil man sikkert opnå resultater.

Kurt Holdt.

Vi henviser iøvrigt til vor ledende artikel.

### Forhandlingerne om Skovlunde flyvepladsens bevarelse

For at få en afklaring på spørgsmålet om bevarelsen af Københavns Flyveplads ved Skovlunde havde trafikministeriet under ledelse af departementschef Palle Christensen indbudt de interesserede parter til møde i ministeriet. Foruden boligministeriet var Københavns kommune, der ejer flyvepladsens areal, repræsenteret ved kommunaldirektør Gregers Hansen og kontorchef Pagh. Fra luftfartsdirektoratet var mødt luftfartsdirektør Teisen, vicedirektør Hans Jensen og fuldmægtig Rasmussen, fra konsortiet, som administrerer Skovlunde-pladsen, var mødt formanden, oberstløjtnant Michael Hansen, og fra Ballerup kommune folketingsmand, borgmester Ove Hansen, viceborgmester Aage Nielsen og stadsingenør Poul Møller.

Resultatet af forhandlingerne blev, at repræsentanter for Københavns kommune og Ballerup-Måløv kommune skal forhandle nærmere om spørgsmålet, og derefter vil trafikministeriet indkalde til et nyt møde om sagen.

Sagt i korte træk skete følgende på mødet: Trafikministeriet og luftfartsdirektoratet gik positivt ind for flyvepladsens bevarelse. Det samme gjorde Københavns kommune, men Ballerup-Måløv kommune kunne ønske noget af flyvningen — nemlig skoleflyvningen — flyttet væk fra pladsen, hvorimod man nok kunne forlige sig med anden erhvervsmæssig flyvning og privatflyvning.

I denne forbindelse skal det også nævnes, at NESA, som også var med i billedet, af ministeriet for offentlige arbejder havde fået afslag på at bygge højere ledningsmaster på nuværende steder.

Da Ballerup-Måløv kommune imidlertid også kunne tænke sig en anden anvendelse af flyvepladsarealet, mente ministeriet ikke at kunne gribe ind, men at det måtte overlades til de to kommuner at forhandle indbyrdes. Når dette havde fundet sted, ville ministeriet indbyde til et nyt møde vedrørende flyvepladsens bevarelse.



# VM for svævemodeller i Belgien

AF BØRGE HANSEN

DET kan ikke nægtes, at det var en skuffelse, at russerne alligevel ikke ville afholde VM i modellflyvning, som de havde bebudet i 1957; men det hjalp på skuffelsen, at Belgien påtog sig at arrangere VM for svævemodeller. Vi havde hørt om de fint arrangerede linestyringsstævner i Bruxelles og var nu spændt på, hvordan de ville klare en konkurrence for fritflyvende modeller.

Vi ankom til Leopoldburg i det nordøstlige hjørne af Belgien fredag eftermiddag den 21. august. I Bruxelles havde vi forinden mødt *Karl Erik Widell*, der på vej hjem fra studieophold i London havde indvilliget i at fungere som holdleder.

Vi blev indkvarteret i en stor militærlejr under ikke alt for komfortable forhold. Forplejningen, der var god, indtog vi i en tilhørende messe.

Konkurrencen skulle finde sted på den nærliggende militære øvelsesplads, som havde et frit areal på vel 1×2 km; den var temmelig ujævn, og bevoksningen var på et stort område helt slidt af af store tanks, som holdt øvelse her.

Om lørdagen var der modelkontrol, og hele dagen gik med at kontrollere de 120 modeller fra 20 nationer; vi var sidste hold og benyttede ventetiden til at bringe vore modeller i bedste trim. Om aftenen var vi til reception på Leopoldburgs hyggelige lille rådhus, hvor borgmesteren bød på vin og store cigarer.

Arrangementet på flyvepladsen så efter planen ud til at ville fungere godt; der ville blive 5 startsteder – ét til hver flyvning – og der ville være så mange tidtagere, at hvert land ville få et hold, så man roligt kunne afvente det gunstigste tidspunkt inden for de 20 min., som man havde til hver start.



Exverdensmesteren Hans Hansen konstaterer, at amerikanerne også har lært at bygge A2-modeller. Denne tilhører B. Whiele.

Konkurrencen startede kl. 0930 søndag morgen. Det kan ikke nægtes, at vi blev noget forbavset, da vi kom ud på flyvepladsen og så, at man havde anbragt startstedet ca. midt på pladsen lige neden for en svag stigning og tilmed et sted, hvor der kun var snavset sand og ca. 1 km foran en stor skov. Der var opstillet en række store militærtelte til opbevaring af modellerne og til vægtkontrollen. Til tidtagerne var der anbragt en række borde og stole under solparasoller for enden af de 5 startsteder.

## God begyndelse, men ...

Præcis kl. 0930 gik starten. Vejret var fint – solskin med svag til jævn vind. Vi fik alle tre let max. i 1. periode, hvor der, da den svage dis lettede, var termik overalt.

Tidtagerne havde svært ved at se, hvornår modellerne startede, idet de fleste trak op på toppen af stigningen 200–300 m fra de siddende tidtagere, og selvom der var en kontaktsmand til at advisere tidtagerne om starten, blev det i 2. periode vedtaget, at starten ikke måtte foregå mere end 50 m væk.

2. periode blev vor kritiske. *Hans Hansen* klarede den med nød og næppe; efter at modellen først var faldet som en sten til ca. 10 m, kom den ind i en boble og steg højt til vejrs. Mindre godt gik det med mig; jeg fik kraftig faldvind i starten, og skønt jeg løb ca. 20 m ind mellem tidtagerne og de bagved holdende biler, måtte jeg tilsidst lade den gå, da jeg ikke kunne komme længere, og tiden blev kun 75 sek. *Arne Hansen* var mere uheldig, modellen trak lidt ud til siden i starten, og han kunne ikke komme igennem rækken af tidtagere og officials for at rette modellen op og måtte til sidst smide spillet. Dette blev desværre set, og starten blev kendt ugyldig under vor kraftige protest. Det er meget godt, der er en regel om, at spillet ikke må smides, men det fordrer til gengæld også, at pladsen er så stor, at modellerne kan løbes op.

I den efterfølgende frokostpause bryggede vi en skriftlig protest sammen vedr. startpladsen, som mere lignede en parkeringsplads end en flyveplads; man kunne næsten fristes til at tro, at arrangørerne havde tænkt, at der skulle flyve linestyring i stedet for fritflyvende. Vi fik aldrig noget svar på vor protest, og mr. *Roussel* går sikkert med den i lommen endnu. Vi hørte senere om andre, der havde fået ødelagt starter og havde protesteret.

I 3. periode drejede vinden mere mod nord, og det begyndte at lufte mere, nogle kraftige pust hvirvlede sandet op, og vi lignede snart negre. Modellerne drev nu over i skoven, og jeg kom bl. a. ind i en kraftig boble og landede ca. ½ km inde i den, hvor den heldigvis blev set af en englænder og bragt tilbage. Arne fik max. og Hans 123 sek.

I 4. og 5. periode var der masser af termik og ca. ¼ af flyvningerne var max. Hans var en af de uheldige og måtte nøjes med 71 sek., men en max i 5. periode pynkede på det samlede resultat. Arne måtte igen sande, at 13 var et uheldigt startnum-



Den russiske holdleder A. Ermakov med U. Sokolov's model før den spændende omflyvning. En israelsk modellflyver ser til.

mer, hans 4. flyvning, der var en max, blev ikke set af tidtagerne. I omflyvningen fik han dog 179 sek., og i sidste flyvning 116 sek. Jeg fik 2 max til sidst.

## Spændende finale

Følgende havde opnået 5 max.: *J. Ritz*, U.S.A., som har deltaget i flere VM, *U. Sokolov*, U.S.S.R., som blev nr. 2 i 1957 i Tjekkoslovakiet, *H. M. Habib*, Pakistan, et ubeskrevet blad, der blot havde bygget en A2, fordi han skulle på forretningsrejse i Europa på samme tid som VM blev afholdt, og de to dygtige finner *M. Tähkäpää* og *I. Kekkonen*, hvoraf den sidste ikke kom med i finalen, fordi begge modeller var fløjet bort.

Finalen blev som altid spændende, selv om resultatet for det meste afhænger af tidtagernes syn. Starterne gik med et minuts mellemrum med Ritz først. Han løb vel en 200–300 m med modellen uden at finde termik, først efter ca. 1½ min. flyvning kom den i svag termik og steg langsomt op efter, som den forsvandt ud i horisonten. Sokolov fik termik med det samme og steg hurtigt. Modellen var gul og temmelig gennemsigtig, så den forsvandt ud af syne efter 329 sek. Ritz model havde en kraftig rød farve, og den fjernede sig i lavere højde ikke så hurtigt væk fra startpladsen, og Ritz blev vinder med 401 sek. Habib og Tähkäpää fik begge medvind.

## Flinsk holdsejr

Holdkonkurrencen blev overlegent vundet af finnerne med 2621 sek., dygtigt anført af *Hyvarinen*. Finnerne havde kun én flyvning, der ikke var max.! Svenskerne blev nr. 2 med 2433 sek. og Arnes annullerede flyvning rykkede os fra 5. pladsen til 10. pladsen. Jeg blev nr. 16 med 795 sek., Hans nr. 27 med 734 sek. og Arne nr. 45 med 655 sek.

Vi fik desværre som sædvanligt ikke set meget til de andre deltagers modeller og

Sluttes næste side.



flyvning; men vi fik dog det indtryk, at standarden er steget betydeligt i de senere år. Men ser nu sjældent en dårlig start og stall. Modellerne har tilsyneladende fået mindre spændvidde og kropplængde, og forkroppene er ikke mere end 15-20 cm, bagkroppene og haleplanerne bygges meget lette og modellernes kurver bedre, hvad der måske er noget af det vigtigste ved en models flyveegenskaber, når der flyves i termik.

B. H.

## Hastighedsrekorder i modelflyvning

På et område, hvor der ellers har været ret stille, siden modelflyverrådet pr. 1/1 1956 annullerede de gamle hastighedsrekorder og krævede nye sat med anvendelse af stander, er der nu ved at ske lidt igen.

Den 28/8 satte *Funda Røntved Pedersen* fra Weco i Aalborg rekorden i klasse F 1 op til 179 km/t mod tidligere 163 km/t.

## Svæveplan type FLYVENDE VINGE, FAUVEL AV 36 sælges fordelagtigt.

Svæveplanet er bygget 1959 og har kun fløjet i ca. 25 timer. Præstationer i lighed med DFS Olympia.

### STIG ENGSTRÖM

Bokbindarvägen 28 . Hägersten  
Stockholm . Sverige

Og den 5/9 opstille *Egon Briks Madsen* med en kunstflyvningsmodel den ledige rekord i klasse F 3 med 96 km/t. Den fik ikke lov at stå ret længe, for 4/10 satte *Helge Olsen* fra Vejle den op til 108 km/t, også med en kunstflyvningsmodel.

## Mange nye FAI-rekorder

Sovjetrusland har taget højderekorden for flyvemaskiner fra Lockheed F-104, der indehavde den med 27.811 m. Den blev den 14/7 af *Vladimir Iljuchin* med en T.431 sat op til 28.852 meter.

Dagen før havde *V. Smirnov* med en RV løftet 1000 kg last til 20.456 meter.

*George Edwards*, USA, opnåede 15/4 med en McDonnell RF-101C på 500 km lukket bane en hastighed på 1313,6 km/t.

Og vor gamle ven *Max Conrad*, der stadig færger fly over Atlanterhavet, satte 2-4/6 distancerekorden for vægtgruppen 1750 til 3000 kg op til 12.341 km med en Piper Comanche 240, hvori han solo fløj fra Casablanca til Los Angeles!

På svæveflyvningsens område er *W. Ivans* højdevindingsrekord blevet aflivet af tyskeren *Karl Bauer*, som med en Weihe den 20/6 i Sydtykland steg 9.665 m i en cumulo-nimbussky. Polakkerne tegner sig for resten: Returnmålflyvning med flersæde: 447,7 km med en Bocian den 12/5, samme dag af en anden Bocian forbedret til 488,4 km. *Pelagia Majewska* satte 20/6 kvinderekorden ud-og-hjem op til 368 km med en Jaskolka, og to andre damer satte 9/5 300 km trekanterekorden op til 61,7 km/t med en Bocian. Franskmanden *G. Muselli* har den 18/6 med en Dassault Mirage IIIA sat verdensrekorden i hastighed på lukket bane (og over 100 km lukket bane) op til 1771 km/t. Den gamle rekord på 1643 km/t var sat i februar med en Griffon.

## Abonnement på FLYV 1960

opkræves som sædvanlig først i december måned med kr. 12.00 + postopkrævning, 90 øre, såfremt vi ikke forinden har modtaget afmelding eller indbetaling.

Levering gennem klubberne sker som hidtil.

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60, Kbh. V., Postgiro 23824

## Luftfartforsikringer

af enhver art  
overtages af

## Dansk Pool for Luftfartforsikring

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

# AUSTER AIRCRAFT

## ALPHA

Billigt 3-sædet luftfartøj med reconditioned Lycoming motor O 290/3 130 HK.

Pris kr. 38.600,-

af fabrik for landplan.



## WORKMASTER

Økonomisk landbrugsmaskine eller 4-sædet rejse-luftfartøj.

Marchhastighed: 180 km/t.

Motor: O 360 - Lycoming 180 HK.

Generarepræsentant for Danmark:

SCANAVIATION - KØBENHAVNS LUFTHAVN - TELEFON DRAGØR 910



# FESTDAGENE I SILKEBORG

Silkeborg Flyveklub blev 25 år med flyvestævne, aftenfest, KDA's pokaluddeling samt filmsforestilling.



Michael Hansen, Silkeborg, får SAS-pokalen for fortjente klubledere overrakt af KDA's generalsekretær. Mellem dem skimtes John Jørgensen, Århus, der hjalp Silkeborg Flyveklub i starten.

Til højre modtager direktør H. H. Laursen, Viborg, Dansk Pools pokal for motorflyvernes flyvedagskonkurrencer.



Silkeborg Flyveklub holdt 25-års jubilæum med manér! Søndag den 1. november var der demonstration af materiellet og flyvestævne med en halv snes fly og de samme vellykkede numre som på dette års andre stævner.

Lørdag den 7. kulminerede arrangementerne med en strålende fest på La Strada, hvor over 200 svæve- og motorflyvere med pårende deltog i middagen og endnu flere i den påfølgende pokaluddeling og dans. De kom fra alle ender af landet.

Klubbens stifter og æresmedlem, arkitekt Svendsen, holdt hovedtalen, og KDA's generalsekretær gratulerede på aeroklubbens vegne og takkede klubben for mange års virke. Derpå uddelte han flyvedagspokaler for motor- og svæveflyvernes konkurrencer samt den nye „SAS-Pokalen“, som KDA fik til sit jubilæum til årlig uddeling til en fortjent klubleder. Den blev tildelt Silkeborg-klubbens formand, Michael Hansen, der også blev æresmedlem af sin klub. Det skal tilføjes, at det ikke var i anledning af jubilæet, han fik den. Han var indstillet af svæveflyverrådet den 22/2.

Silkeborgs borgmester var klar over betydningen af at bevare flyvepladsen og forsikrede, at byrådet ikke nærrede tanker om at nedlægge den.

Der var gratulanter med gaver fra forskellige side, bl. a. udsatte Aviator en vandrepokal til en konkurrence mellem de to klubber for svæveflyvninger mellem Silkeborg og Ålborg.

Svæveflyverrådets formand uddelte diplomer for årets rekorder og overdrog varighedspokalen til Helge Pedersen (13 t 17 m), en time senere til Henning K. Hansen (14 t 17 m) og 49 min senere til Knud Dinesen (15 t 06 m), der imidlertid var på kursus i Canada, hvorfor Helge Pedersen tog den med til ham.

Der var dans og liv og glade dage både i salen og i den hyggelige bar, og mange gamle bekendte mødtes og genopfriskede gamle minder.

Søndag den 8. holdt KDA og klubben filmsforevisning i Bio med „Spirales“, filmen fra St. Yan 1956, BP-filmene „Luftens Erobring“, som begge ikke helt kom til deres ret i den store biograf, samt den polske VM-film, der til gengæld var pragtfuld at se på det store lærred.

Her er resultaterne af

## Flyvedagskonkurrencerne 1959

Med 610 indsendte resultater mod 312 i fjor og 444 i det hidtidige topår 1957 går svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer som ventet over alle bredder og har været en hård prøvelse for sekretariatet og udvalget. Der deltog 21 klubber og stationer mod 15 i fjor, idet Nykøbing S., Als, Holstebro, Horsens, Odense og Viborg debuterede eller kom igen, hvorimod gamle topklubber som Århus og PFG brillerede ved deres fraværelse.

I omtalen af 1958-konkurrencen i nr. 1 i år ansporede vi de civile klubber til ekstra indsats i KDA's jubilæumsår for at bryde de sidste års militære overlegenhed, og selv om Skrydstrup igen blev sikker vinder samlet, tog Aviator og Midtjysk hver en førsteplads, mens Karup for første gang siden 1951 ingen fik, men placerede sig på andenpladsen samlet på linie med Aviator.

Ialt har et sted mellem 150 og 200 svæveflyvere og ca. 60 fly været med i konkurrencerne.

### Varighed (Ekstrabladets pokal)

| Klub          | resultat        | g       | i  | k | d | f |
|---------------|-----------------|---------|----|---|---|---|
| 1. Aviator    | .... 75 t 40 m  | 10-10-0 | 9  | 3 |   |   |
| 2. Skrydstrup | .. 69 t 27 m    | 10-23-0 | 8  | 4 |   |   |
| 3. FSN Ålborg | .. 67 t 48 m    | 10-15-0 | 11 | 3 |   |   |
| 4. Karup      | ..... 61 t 42 m | 10-25-0 | 11 | 5 |   |   |

|                  |                 |         |    |   |  |  |
|------------------|-----------------|---------|----|---|--|--|
| 5. Birkerød      | .... 44 t 25 m  | 10-26-0 | 15 | 6 |  |  |
| 6. Værløse       | .... 43 t 43 m  | 10-29-0 | 10 | 7 |  |  |
| 7. Midtjysk      | .. 40 t 49 m    | 9-9-0   | 7  | 4 |  |  |
| 8. Silkeborg     | .. 40 t 26 m    | 10-23-0 | 14 | 4 |  |  |
| 9. Vejle         | ..... 32 t 27 m | 10-16-0 | 8  | 2 |  |  |
| 10. Havdrup      | .... 29 t 19 m  | 10-14-0 | 7  | 3 |  |  |
| 11. Ringsted     | .... 28 t 51 m  | 10-21-0 | 12 | 4 |  |  |
| 12. Vestjysk     | .... 20 t 08 m  | 10-14-0 | 7  | 3 |  |  |
| 13. Kolding      | .... 19 t 12 m  | 10-20-3 | 12 | 2 |  |  |
| 14. Als          | ..... 12 t 45 m | 6-9-0   | 9  | 2 |  |  |
| 15. Københavns   | .. 11 t 22 m    | 10-11-0 | 5  | 3 |  |  |
| 16. Nykøbing Sj. | .. 9 t 35 m     | 3-3-2   | 1  | 3 |  |  |
| 17. Holstebro    | .. 6 t 23 m     | 3-4-0   | 1  | 3 |  |  |
| 18. Næstved      | .... 4 t 39 m   | 3-3-0   | 2  | 1 |  |  |
| 19. Viborg       | ..... 2 t 55 m  | 1-1-0   | 1  | 1 |  |  |
| 20. Odense       | ....            | 0-1-1   | 1  | 1 |  |  |

) g: gyldig, i: indsendt, k: kasseret, d: deltager, f: fly.

### Varighed

Det hidtil største resultat, 62½ time af Karup i 1955, blev overgået af hele tre, og Skrydstrups 69 t 27 m udelukkende i termik er et fremragende resultat. Der var ét på 8.01 af Korsholm 24/5 og 5 over 7 t. Vor hidtil længste termikvarighed opnåede Dyhr den dejlige 21/6 med 9.01 — landede 1936! Starter til længere flyvninger før kl. 10 er sjældne, men forekommer, så de 10 timer er teoretisk mulige omkring midsommer.

Aviator gjorde alvor af mange års trusel og vandt på skrantflyvning, og FSN Ålborg tog tredjepladsen på samme måde. Værdien af skrantflyvning er jo diskutabel, og måske tiden snart er moden til at sløjfe hele varighedskonkurrencen? Resultatsummen var 621 timer mod 489 i 57, og ialt indkom 267 resultater med 839 timer. Mens der i fjor kun var 6 klubber med 10 resultater, gik 13 klubber effektivt ind for konkurrencen og „fyldte op“.

### Højdevinding (Berlingske Tidendes pokal)

|                 |                |         |    |   |
|-----------------|----------------|---------|----|---|
| 1. Midtjysk     | .... 22.795 m  | 10-13-1 | 6  | 5 |
| 2. Skrydstrup   | .... 22.050 m  | 10-15-0 | 7  | 3 |
| 3. Karup        | ..... 19.145 m | 10-18-0 | 12 | 4 |
| 4. Aviator      | ..... 15.250 m | 10-16-0 | 7  | 3 |
| 5. FSN Ålborg   | .. 15.000 m    | 10-16-1 | 8  | 3 |
| 6. Værløse      | ..... 15.055 m | 10-25-2 | 11 | 5 |
| 7. Silkeborg    | .... 15.000 m  | 10-19-0 | 9  | 4 |
| 8. Vestjysk     | ..... 13.590 m | 10-14-0 | 6  | 3 |
| 9. Vejle        | ..... 13.220 m | 10-12-0 | 5  | 4 |
| 10. Ringsted    | ..... 12.480 m | 10-14-0 | 10 | 4 |
| 11. Havdrup     | ..... 11.985 m | 10-11-0 | 6  | 2 |
| 12. Birkerød    | ..... 11.930 m | 10-18-0 | 10 | 5 |
| 13. Kolding     | ..... 5.950 m  | 5-5-0   | 5  | 1 |
| 14. Næstved     | ..... 4.005 m  | 3-3-0   | 2  | 1 |
| 15. Nykøbing S. | .. 3.700 m     | 2-2-0   | 1  | 2 |
| 16. Holstebro   | .... 1.510 m   | 1-1-0   | 1  | 1 |
| 17. Odense      | ..... 1.140 m  | 1-1-0   | 1  | 1 |
| 18. Københavns  | .. 970 m       | 1-1-0   | 1  | 1 |

### Ikke topresultat i højde

Med minimal margin lykkedes det Midtjysk at slæbe pokalen fra Skrydstrup. Faktisk burde resultaterne kendes lige, når forskellen er under én procent som her, for barografernes og kontrollanternes målenøjagtighed slår næppe til ellers. Resultatet var hidtil næsthøjeste (Karup havde 24.700 i 54). 12 klubber mødte med 10 resultater, men efter dem er der et stort spring. Ialt indkom 204 resultater mod 117 i fjor, og lægger man alle højdevindingerne sammen, får vi 274 kilometers højdevinding!

Men højdevinding er også en foreldet konkurrenceform og megen arbejdskraft kunne frigøres til bedre formål, hvis også denne disciplin blev sløjet!

### Distance begynder at ligne noget

De samme fire klubber ligger øverst, blot har Karup og Aviator byttet plads. Karups hidtil højeste pointstal (1456 i 1957) ligger hele tre over denne gang. Og over Karups 906 km i 1956 ligger to klubber. I de følgende pladser er der store afvigelser fra 1958, flere er helt væk, andre dukket frem.

Sluttes side 301.





Famous Bombers of the Second World War. Udkommer ca. 15. december... 22,05  
 Ett År i Luften, Flygets Årbok 1960, rigt ill. .... 21,00  
 The World's Fighting Planes ..... 16,50  
 British Civil Aircraft 1919-59 ..... 66,15  
 Observer's Book of Aircraft 1959.... 5,75  
 The Air Forces of the World ..... 63,00

## Knud Rasmussens Boghandel

Vesterbrogade 60, København V., telf. Hilda 2055

Vort nye katalog over flyvelitteratur sendes på forlangende.

Danmarks eneste specialforretning i flyvelitteratur.



## Super KZ-II tr. sælges. 24.000 kr.

675 timer til hovedeftersyn. Marchhastighed 200 km/t ved 2100 o.p.m. 33 l/t. — Kendt over hele landet fra mange kunstofflyvningsopvisninger.

Henvendelse: flyvetekniker Sv. Aa. Thomsen  
 Skovlunde flyveplads . Telefon 94 47 19

## JODEL AMBASSADEUR

og

## MOUSQUETAIRE

DERES forretnings elegante,  
 formfuldendte

## AMBASSADØR

og trofaste

## MUSKETER

Se artiklen i dette nummer af FLYV og indhent yderligere oplysninger hos  
**J. SADOLIN JØRGENSEN**,  
 Pilestræde 48, København K., telefon  
 BYen 3503 (mandag—fredag).

## KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE

Korrespondance-undervisning  
 B-C-D og N licens.

K. Sasbye, Tlf. 85 26 64  
 Grønnevej 261<sup>a</sup>, Virum

K. Rasmussen, Tlf. BV 610  
 Hyttelunden 4, Brøndby Str.

## Køb bilen i Shell-Huset

OPEL VAUXHALL CHEVROLET PONTIAC  
 OLDSMOBILE BUICK CADILLAC

## Oluf Svendsen A/S

Ring til Th. Hovaldt, Telf. 50 42 25



## flyv BEA til LONDON

Med den nye VISCOUNT 806 bliver rejsen kort og behagelig. De flyver midt på dagen — afgang fra København kl. 14.05, og i London har De direkte forbindelse til BOAC's mange jetruter til alle 6 kontinenter.

Turistklasse til London t/r ..... kr. 839,—  
 \*Silver Wing\* Førsteklasse t/r ..... kr. 1.115,—  
 — gælder også til Manchester, Birmingham Edinburgh og Glasgow.

# BEA

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS  
 H. C. ANDERSENS BOULEVARD 12 . MI. 6000

## Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

## A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

## JODEL D 112

ønskes solgt. Maskinen er udstyret  
 med VHF radio.

Henvendelse til

Fjord Christensen . Hjallesø

Telefon 1321 15

LUFTENS CHARMETROLD

# jodel

# wassmer

**D-112.** Maskinen for skole og sport.  
 Pris kr. 29.620 + hjemtagelse og registr.  
 ca. kr. 1.100.

Originalt tilbehør for selvbyggere.

**D-120.** Den økonomiske rejse- og skolemaskine med de overlegne egenskaber.

- \* Marchhastighed (75% power) 190 km/t
- \* Aktionsradius ..... 1.000 km
- \* Lastekapacitet (fuld tank) .....  
 ..... 2 personer + 65 kg bagage
- \* Startlængde ..... 100 m
- \* Stigehastighed ..... 4,5 m/sek.
- \* Benzinformbrug ..... 19 l/t

Pris kr. 34.250 + hjemtagelse og registr.  
 ca. kr. 1.100.

## WASSMER SUPER IV.

— Det elegante forretningsfly.

4 personer + ca. 100 kg bagage.  
 March. 265 km/t - Aktionsrad. 1.300 km -  
 Nyttelast 550 kg - Stigehastighed 5 m/s.  
 Optrækkeligt understel.  
 Pris ca. kr. 95.000.

Hør alle de øvrige fordele hos

## KNUD BRØNNUM

Mosehøjvej 8 - Charlottenlund  
 Tlf. OR 5611 eller OR 9818



8 møder med fulde fem resultater og kunne godt have klaret 10. I fjor var der kun 2.

Det samlede pointstal ligger over 60 % højere end topåret 1957, og km-tallet af gyldige resultater er 8189 km mod 4541 i 57. Ialt er indberettet 12.165 km på 97 flyvninger (69 i 57), så sammenligner man med DM-statistikken, kan man skønne den samlede militære og civile årsstatistik til ca. 18.000 km mod knap 8.000 i fjor!

## Distance (Politikens pokal)

|                     | km   | points | g      | i | k | d | f |
|---------------------|------|--------|--------|---|---|---|---|
| 1. Skrydstrup ..    | 1029 | 1785   | 5-12-0 | 7 | 3 |   |   |
| 2. Karup .....      | 884  | 1690   | 5-11-0 | 5 | 4 |   |   |
| 3. Aviator .....    | 896  | 1560   | 5-9-0  | 5 | 3 |   |   |
| 4. Midtjydsk ..     | 1327 | 1454   | 5-9-1  | 3 | 3 |   |   |
| 5. Vejle .....      | 863  | 1241   | 5-10-0 | 5 | 3 |   |   |
| 6. FSN Alborg ..    | 761  | 1217   | 5-10-3 | 6 | 1 |   |   |
| 7. Værløse .....    | 715  | 1183   | 5-10-0 | 4 | 3 |   |   |
| 8. Birkerød .....   | 579  | 1028   | 5-9-0  | 5 | 3 |   |   |
| 9. Vestjysk .....   | 307  | 394    | 4-4-0  | 3 | 3 |   |   |
| 10. Kolding .....   | 271  | 271    | 4-4-0  | 4 | 4 |   |   |
| 11. Horsens .....   | 181  | 181    | 1-1-0  | 2 | 1 |   |   |
| 12. Silkeborg ..... | 120  | 154    | 2-2-0  | 2 | 2 |   |   |
| 13. Ringsted .....  | 144  | 144    | 3-3-0  | 2 | 1 |   |   |
| 14. Nykøbing S. ..  | 65   | 65     | 2-2-0  | 1 | 2 |   |   |
| 15. Odense .....    | 51   | 51     | 1-1-0  | 1 | 1 |   |   |

## Hastighedsklassen vinder terræn

I hastighedsklassens andet år indkom der 42 resultater mod 9 i fjor, heraf tæller 29 mod 8 i fjor. Af 7 deltagende klubber har 4 fyldt op med 5 resultater, hvad ingen kunne i fjor. Pointtallet er femdoblet.

## Hastighed (Codans pokal)

|                   | points | 5-13-0 | 0 | 3 |
|-------------------|--------|--------|---|---|
| 1. Skrydstrup ..  | 450    |        |   |   |
| 2. Karup .....    | 426    | 5-7-0  | 4 | 3 |
| 3. Aviator .....  | 374    | 5-6-0  | 4 | 2 |
| 4. FSN Alborg ..  | 237    | 3-4-0  | 4 | 1 |
| 5. Værløse .....  | 228    | 5-6-0  | 3 | 3 |
| 6. Birkerød ..... | 216    | 4-4-0  | 2 | 1 |
| 7. Vejle .....    | 122    | 2-2-0  | 2 | 1 |

Mens hensigten var så vidt muligt at ligestille de tre banetyper, synes lige målflyvning at være nemmest at score points på — 28 af de 42 og størstedelen af dem, der tæller til slut, er på lige bane — så pointskalaen bør nok revideres.

## Skal varighed og højde bort?

Selv om sommeren 1959 var den vejrmæssigt gunstigste, vi har kendt (den overgår endog 1947), og selv om det også var DM-år, så viser helhedsbilledet så store fremskridt, at svæveflyverådet sikkert vil overveje, om vi nu ikke skal koncentrere os om distance og hastighed som ved centraliserede konkurrencer. Man imødeser gerne deltagernes synspunkter herpå til brug ved overvejelserne.

## Bedste klub

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| 1. Skrydstrup .....   | 6  | points |
| 2. Aviator .....      | 11 | points |
| Karup .....           | 11 | points |
| 4. FSN Alborg .....   | 18 | points |
| 5. Midtjydsk .....    | 20 | points |
| 6. Værløse .....      | 24 | points |
| 7. Vejle .....        | 30 | points |
| 8. Birkerød .....     | 31 | points |
| 9. Silkeborg .....    | 35 | points |
| 10. Vestjysk .....    | 37 | points |
| 11. Ringsted .....    | 42 | points |
| 12. Kolding .....     | 44 | points |
| 13. Havdrup .....     | 45 | points |
| 14. Nykøbing Sj. .... | 53 | points |
| 15. Næstved .....     | 56 | points |
| 16. Als .....         | 57 | points |
| Holstebro .....       | 57 | points |
| København .....       | 57 | points |
| 19. Horsens .....     | 59 | points |
| 20. Odense .....      | 62 | points |
| Viborg .....          | 62 | points |

## K-8 til svæveflyveskolen. FUX til salg

Svæveflyveskolen vil i 1960 blive udrustet med en K-8, så de mange, der agter at søge skolen, har noget at glæde sig til. Man regner med allerede at have den klar til I-kursus. Den anskaffes for opsparede midler, bl. a. fra skolens egen drift, flyvelotteriet, salg af ældre fly m. m.

Fondsbestyrelsen følger hermed en linie, der blev anlagt for flere år siden og først fulgte til anskaffelse af en K-7. Under forudsætning af repræsentantskabets godkendelse har man solgt en Baby, og man har også til hensigt at sælge Olympia'en, for anskaffelsen af en K-8 som „overgangstype“ efter uddannelse på K-7 betyder jo, at overgangstypen er bedre end Olympia'en, som i sin tid blev anskaffet til højere svæveflyvning. Næste trin i udviklingen vil så blive at erhverve en efterfølger til Olympia'en, når man får midler hertil.

FUX er derfor udbudt til salg til klubberne, og adskillige har vist sig interesseret. En afgørelse vil dog først blive truffet, når alle har haft tid til at reagere på meddelelsen her. Den sælges for højeste bud over 5000 kr. Den er luftdygtig, men overfladebehandlingen trænger til fornyelse.

## Klublederkursus

Der er som sædvanligt „alt udsolgt“ til svæveflyverådets klublederkursus den 5.-6. ds. Der er betydelige ændringer i lærerkræfterne, hvor K. V. Pedersen overtager Harboe's fag, Verner Jensen Hårby Hansens og Borge Christiansen Buch Petersens, mens af tidligere lærere M. Henriksen, Eli Nielsen og Weishaupt medvirker.

## TYPENYT

Lockheed JetStar er nu bestilt af USAF, der vil bruge den til træning for navigatører og bombekastere. Prototypen får nu 4 JT-12-motorer.

Maas Holste MH 260 Super Broussard vil blive videreudviklet og produceret i samarbejde med Nord Aviation.

Nord Griffon har været oppe på mach 2.19, eller 2430 km/t i ca. 15 km højde.

North American F-108 Rapier er blevet annulleret, hvorimod arbejde på B-70 Valkyrien bombefly fortsætter.

Sud Aviation Caravelle er nu bestilt i 55 eksemplarer, efter Alitalia har bestilt 4 Caravelle III. Caravelle I, som dem SAS har i brug, har Avon 522 motor på 4760 kg og fuldvægt 43.5 t. Caravelle III har Avon 527 på 5170 kg og fuldvægt 45 t — leveres fra 1960. Caravelle VI har Avon 531 på 5530 kg og fuldvægt 47 t og Caravelle VII er et projekt med 6350 kg R-R RB141/3 turbobofanmotorer, fuldvægt 51 t samt knap 1 m længere krop.

Convair 880M er en version til kortere distancer med slots på forkanten, større finne etc., bestilt i 7 eksemplarer af Capital Airlines.

Boeing 735 er betegnelsen på en fragtudgave af 707-familien, forsynet med svingbar hale, så der kan lastes og losses bagl.

Beech 65 Queen Air er et nyt forretningsfly med to 340 hk Lycoming-motorer. Den transporterer 6 personer m. bagage over 1600 km på mindre end 5 timer. Maximumfart 384 km/t, topøjde på én motor 3900 m.

Convair B-58A, den første produktionsudgave, har været i luften og leveres nu til USAF. Før denne er der bygget 30 forsøgs-eksemplarer. De samlede ordrer er iøvrigt fornyligt blevet nedskåret noget.

De Havilland Otter udvikles nu i en version med særlige flaps til endnu kortere start og landing.

Douglas DC-7F er DC-7 ombygget til fragtbreg til American Airlines.

Blackburn NA-39: en af prototypene er ødelagt ved et havari under prøveflyvning med en amerikansk pilot.

Lockheed F-104G skal licensbygges i 200 eksemplarer af Canadair.

Piper Aztec er en udvikling af Apache. Den er femsædet, har to Lycoming-motorer på hver 250 hk og rejser med over 320 km/t. Den koster i USA små 350.000 kr.

Cessna 407 er et nyt jetdrevet militært transport- og altnuligt fly, udviklet fra T-37 træneren. Den bliver udstyret med to amerikanskbygget Marboré-motorer, rejser med op til 750 km/t med 4 personer over op til 2500 km rækkevidde.

Canadair CL-41 jettræneren med P & W JT-12 motor er nu ved at skulle på sine første prøveflyvninger.

Armstrong Whitworth Argosy-ordren fra det amerikanske selskab Riddle Airways er blevet annulleret, da selskabet ikke er i stand til at betale for dem.

## Det danske VM-hold

Blandt ansøgerne har svæveflyverådet opstillet følgende rangfølge for sammensætningen af det danske hold til VM i Tyskland i juni: Niels Sejstrup, Jørgen Friis, H. W. Jensen, Age Dyhr Thomsen, Aksel Feddersen og Svend Ravn. Antagelig kan vi få tre deltagere med, og det bliver da de første, forudsat de kan møde med moderne materiel — nu vil vi ikke deltage med Olympia længere — men det ser det ud til. Aksel Feddersen vil blive holdleder, så vi for første gang kan møde med en erfaren VM-mand til dette vigtige job. VM afholdes på en flyveplads i nærheden af Köln.



Sådan tager den nye Cessna 407 sig ud. Mange af delene stammer fra T-37-træneren men den 4-sædede kabine er ny.





## KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.  
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.  
Postkonto: 256.80.  
Telegramadresse: Aéroclub.  
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.  
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

### MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

### SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

### MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

### DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.  
Generalsekretær: Direktør August Jensen.  
Dansk Pool for Luftfartsforsikring, Østergade 24.  
Tlf. Minerva 1841.

## KDA's andespil 4. december

Den sidste mødeaften i indeværende år finder sted fredag den 4. december kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborgsgade.

Vi mødes den aften til  
**ANDESPIL**  
og der er mange flotte gevinster.

Inden andespillet begynder, vil der blive vist BEA-farvefilmen »Happy Landings« fra en rejse til Jamaica.

## Foredrag den 9. december

KDA's medlemmer indbydes til foredrag i Dansk Ingeniørforenings flyvetekniske sektion onsdag den 9. december kl. 20.00 i Ingeniørforeningens foredragsaal.

Foredraget hedder »Luftfartens kommunikationsmidler« og holdes af Civilingeniør N. J. Vinkel.

Der gives i foredraget et overblik over flyvesikringstjenestens opbygning og den sammenkædning mellem de enkelte tjenesteafsnit, der finder sted ved hjælp af forskellige kommunikationsmidler. De vigtigste radio- og telefonhjælpemidler gennemgås ganske kort — blandt andet ved hjælp af lysbilleder — ligesom der omtales enkelte problemer vedrørende kommunikationshjælpemidlernes effektivitet, blandt andet i forbindelse med forestående opgaver.

### Mødeaftenen i november

Aeroklubbens mødeaften i Borgernes Hus tirsdag den 10. november blev indledt med »svipsen« fra oktober, den dejlige svejtsiske svæveflyvefilm »Aufwindjäger unterwegs«, som glædede såvel svæveflyverne som de øvrige fremmødte.

Dernæst fortalte flyverløjtnant J. Lindgård Christensen — ledsaget af lysbilleder — om de amerikanske forsøg med postbefordring fra en ubåd og ind til land med et radiostyret »Regulus I« missil og indledte farvefilmen om flyvevåbnets imponerende våbendemonstration i 1957.

Næste punkt var Shell-filmen »Transonic Flight« med indledning af civiling. B. Mari-bo Pedersen. Filmen illustrerer som sin forgænger på meget instruktiv måde de aerodynamiske problemer, her i selve lydområdet, men det havde gjort den tilgængelig for mange flere, hvis den havde haft dansk tale.

Som et ekstranummer viste ing. P. Weis-haupt den franske film »Spirales« fra VM i 1956 i St. Yan og ledsagede den med improviserede kommentarer.

Og sidste punkt inden kaffen var lodtrækning om en gås — det var jo mortensaften!

### Nye medlemmer

Radiomekaniker P. Moustgaard Nielsen.  
Rensemeister Gottfried Sommerlade.  
Birger Lind-Nielsen.  
Civilingeniør Hans Gundtoft.  
Carl Chr. Bohn.  
Math Henning Fihl Jensen.  
Oversergent P. Heine Hansen.  
Radartekniker Bertel Buch-Larsen.  
Instruktør W. Hegenau Poulsen.  
Benny Falkenström.  
Flyverløjtnant I. (R.) J. Lindegaard Christensen.  
Finn Hansen.

### Runde fødselsdage

Assurand Otto Thomsen, Vesterport 215, V., 50 år den 12. december.  
Ingeniør H. F. Ellehammer, Kildegaardsvej 20, Hellerup, 50 år den 23. december.

### Sikorsky's foredrag aflyst

Foredraget af Sergei Sikorsky i Dansk Ingeniør Forenings flyvetekniske sektion i sidste måned måtte desværre aflyses.

## PRISLISTE

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| KDA's jakkemærke .....            | kr. 5.00  |
| KDA's jakkemærke i guldbroderi .. | kr. 55.00 |
| KDA's store emblem .....          | kr. 12.50 |
| KDA's lille emblem .....          | kr. 5.00  |
| KDA's flaskebakke .....           | kr. 35.00 |
| S. O. Madsens radiobog .....      | kr. 15.00 |
| Svæveflyvejournal .....           | kr. 14.00 |
| Flyvebog for svæveflyvere .....   | kr. 3.00  |
| Ekstra A-, B- og C-emblem ..      | kr. 5.00  |
| Ekstra sølv- og guldeblemer ..    | kr. 10.00 |
| C-mærke i plastik .....           | kr. 1.50  |
| Sølv-mærke i plastik .....        | kr. 2.50  |
| Guld-mærke i plastik .....        | kr. 3.00  |
| Vandel-mærker i plastik .....     | kr. 1.50  |
| SM-blade uden tegninger pr. stk.  | kr. 0.25  |
| Modelflyve-bestemmelser, pr. blad | kr. 0.25  |
| Modelflyve-bestemmelser, komplet  | kr. 2.25  |
| Klubinstruktørhefte .....         | kr. 5.00  |
| 5 adressesedler .....             | kr. 0.10  |
| Startkort, hvide eller grønne ..  | kr. 0.06  |
| Blanketter til kunstflyvning ..   | kr. 0.06  |
| Tegning til D 1-model Napoo ..    | kr. 8.50  |
| Tegning til C 3 Nienstædt 55 ..   | kr. 6.75  |
| Internationalt a-emblem .....     | kr. 5.00  |
| Internationalt b-emblem .....     | kr. 6.00  |
| Internationalt c-emblem .....     | kr. 11.50 |
| Toldearnet (+ depositum 60 kr.)   | kr. 40.00 |
| Internationalt landingskort ..    | kr. 10.00 |
| Sportslicens .....                | kr. 5.00  |

## KALENDER

- 1/12. Andespil i Danske Flyvere.
- 4/12. Andespil i KDA, Borgernes Hus.
- 9/12. Luftfartens kommunikationsmidler (ingeniørforeningen).
- 12/12. Julefrokost, Sportsflyveklubben.
- Svæveflyvning
- 5.-6./12. Klublederkursus i København.
- 1/3. Flyvedagskonkurrencerne begynder.
- 6/3. Repræsentantskabsmøde (Ålborg).
- 9.—18/4. Instruktørkursus.
- 4.—19/6 VM (Tyskland).
- 3.—31/7 Svæveflyveskole.
- Modelflyvning
- 31.12. Årsrekordår og holdturnering slutter.

## Orienteringskonkurrence i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben holdt orienteringskonkurrence søndag den 25. oktober i tilpas halvdårligt vejr til at gøre konkurrencen svær. Ruten var noget længere end normalt og indeholdt en mellemlanding, nemlig på Lerchenborg. Turen gik via Grib Skov, Roskilde til Kalundborg og hjem via Ringsted, og der var ialt seks vendepunkter.

W. W. Nielsen vandt med 56 points, T. Størup nr. 2 med 63 og Sigvald Larsen nr. 3 med 72 points.

## Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator fortsætter flyvningen længst muligt for at indhente starttallet.

Birkerød indstillede flyvningen 1/11, reparrer Kranich'en og efterser resten af materiellet for at være klar tidligt på foråret igen.

B. 1959, hvis spil endnu ikke er færdigt, er også gået i hi og efterser 2G'en og Del-finen i vinter.

Haslev er ved at få en klub, som allerede flyver på Turebyholm med KZ-G1-glideren i samarbejde med PFG, Næstved og Københavns.

Holbæk regner nu med at få godkendt den lokale eksercerplads til flyvning.

Holstebro har besluttet sig for en fondsbaby (AUX).

Midtjysk-medlemmer spekulerer på at anskaffe en Lehrmeister, og en gruppe medlemmer har bestilt en Mucha Standart.

PFG holdt sin traditionelle fest 21/11. Forudsat tilstrækkelig deltagelse fra andre klubber vil der blive holdt s-teorikursus efter nytår.

Ringsted indstillede flyvningen 1/11.

Silkeborg studerer diverse ensidede typer med henblik på nyanskaffelse.

Vejle agter at flyve både med den nye Mucha og andre fly hele vinteren.

Vestjysk har besluttet sig for Rhönadler'en, men vil fortsætte at skole med 2G til elementær skoling, mens det ny fly skal bruges til s-skoling. Flyvningen i år ophørte 1/11.

Århus har oprettet et materialefond, hvori man sparer sammen til nyanskaffelse af 1½ år. Klubben har gode erfaringer med skoling på Kranich.

Skrædderholdt pokalfest med den polske film 14/11.

## Flyvepladser i Spanien, hvor privat-flyvere må lande

Da det for nylig er sket, at to udenlandske privatflyvere har haft vanskeligheder med de spanske myndigheder, fordi de er landet på andre pladser end de, der er godkendt som toldflyvepladser, har den spanske aeroklub anmodet KDA om at gøre sine medlemmer opmærksom på, at der kun må landes på følgende pladser, når man kommer fra udlandet:

Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Sevilla, Málaga, Mahon (Menorca), Bata (Spansk Guinea), Bilbao, Santa Isabel (Fernando Øen), Sidi Ifni (Spansk Marokko), Vigo, Alicante, Zaragoza og Santander. Flyvepladsen ved Granada må kun benyttes af »Air Maroc« og »Aviaco«.

### REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Feltmann, 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 15.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 12 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



# Plexidur T

til vinduer i flyvemaskiner

PLEXIDUR er det forbedrede Acrylglas med egenskaber, som særlig vil interessere flyvemaskinebyggere.



Fokker F 27 med to gange 9 dobbeltvinduer af PLEXIDUR T

1. to til tre gange større slagfasthed; derfor kan der spares på vinduestykkelsen.
2. PLEXIDUR T bliver ikke angrebet af drivmidlerne.

Vi er gerne til tjeneste med prospekter og prøver.

Navnet PLEXIDUR er et indregistreret varemærke.



RÖHM & HAAS  
KUNSTSTOFFE



**RÖHM & HAAS · GMBH · DARMSTADT**

Henvendelse venligst til vor agent: Wilh. F. Hoffmann & Co.,  
Frederiksholms Kanal 6, København K, tlf. Minerva 6181



**META SOKOL,**  
*et ideelt fly for Dem og Deres familie.*

Motor M. 332, direkte indsprøjtning, 140 hk m/compressor, elek. stilbar metal propeller, optrækkeligt understel, helmetal konstruktion, rejsefart 210 km/t for 4 personer.

Et teknisk raffinement til **kr. 69.900,00.**

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.





**Collier hædersprisen:**

## **Ny æresbevisning til verdens bedste taktiske jager**

Lockheed's F-104 — som flyver så hurtigt og så højt, at den er blevet kendt som „det bemandede projektil“ — er blevet tildelt den højeste æresbevisning i U.S.A.'s luftfart.

F-104 er den eneste jager, som nogensinde har opnået 3 verdensrekorder: — for hastighed, højde og opstigningsfart. Den gør nu tjeneste i eskadrestyrkerne ved det amerikanske luftvåbens taktiske forsvarskommando. En endnu mere udviklet udgave vil gøre tjeneste i den vesttyske republik og Canada's luftstyrker som allround jager-bomber, forfølgelses- og rekognosceringsfly. Nu, hvor den er i produktion, står den som den ideelle standard-jager for den frie verden.

Ingen anden højtudviklet jager kan konkurrere med dens lave pris... ingen anden byder på så store præstationer for pengene.

### **U.S.A. luftfartens højeste anerkendelse**

Collier hædersprisen, som bestyres af National Aeronautic Association og LOOK magasinet, tildes „... den største bedrift indenfor luftfart i Amerika, og hvis værdi er blevet grundigt efterprøvet i det forløbne år.“

# **LOCKHEED**