

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:
kaptajn JOHN FOLTMANN
ANSVARSHAVENDE
og ingeniør PER WEISHAUP

34. ÅRGANG 1961



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Aeroklub, Kongelig Dansk.....	18, 35, 38, 43, 58, 63, 66, 78, 102, 117, 122, 142, 162, 182, 202, 226, 246	Danalm konkurrencen	200, 225, 243	Frederikshavn Flyveklub	51, 87, 122, 142, 176
Amatørbygning af fly	87, 94, 181	Danske Flyvere	78	Fyens Flyveklub	58
Anholt flyveplads	155, 176	Dassault Mirage III	41	Gagarin, J. A.	101
Arlanda & SAS	25	De Havilland Trident	88, 181	Gardan G. Y. Horizon	131
Armstrong Whitworth Argosy	61, 234	De Havilland 125	120	Glasfiber, Beklædning med	238
Auster V	225	Distanceflyvninger med svævefly	72	Grønlandsflyvningen	14, 161, 231
Aviator	105, 134	DM i modelflyvning	109		
BAC One-Eleven	245	DM i svæveflyvning ...	92, 114, 135, 149, 158		
BEA	234	Dornier DO-27	153	Halaby, Najeeb	132
Beagle	12, 112, 216	Douglas DC-8	111	Hamilton Standard forsøgspropel	89
Beagle - Auster Airedale	132, 195	Douglas DC-8 F	121	Handley Page HP 115	194
Beagle - Auster Terrier	195	Douglas-Piaggio PD-808	225	Hastighedsgrænser i luften	133
Beagle - Auster AOP 11	195	Druine Turbulent D	51	Hastighedsmodellerne	223
Beagle B-206	195, 216			Havarier	211, 214
Beagle M-117 og M-218 A	216	Ekspertbesøg i Næstved	98, 118	Hawker P. 1127	14, 88
Beagle - Wallis WA 116	217	Enheder, Brug de rette	233	Hjælpsomhed og høflighed i luften ...	112
Beechcraft Baron	32	Erhvervsflyverne må udføre dagligt ef-		Hunting Jet Provost T. Mk. 3	185
Beechcraft Debonair	27	tersyn	242	Hydrantanlæg i Københavns lufthavn	8
Beechcraft Queen Air	145	Erhvervsflyvningens Sammenslutning	65, 242	Højstartsnoren, Pas på	90
Begynder-A 2-modellen	181	Erhvervspilot på let fly	155	Host-Aris, Age	90, 109, 118
Belgien, Med KDA til	3	Esbjerg Aero Service	12		
Bell 47 G - 3 B	121	Europæiske Satellitprogrammer	77	IATA	209
Bell 204 B	154			IFR-flyvning	71, 94, 133, 192
Benzin i cockpittet	45	FAI-kongressen	238	I-kursus i Ålborg	93
Binder Aviatik Smaragd	239	FAI's modelflyverregler	15	Instrumentflyveuddannelse	133
Bjarkov, Oberst H. L. V.	119	FAI's privatflyveorganisation	169		
BKB-1, haleløst svævefly	240	Familie emigrerer til Australien	45	Japan Air Lines	111
Boeing 727	29	Farnborough	185, 194	Jensen, Direktør Hans	27
Breguel Fauvette	5	Fartmåler	88	Jodel D-112	87
Breguel 941 STOL	131	Film om svæveflyvning	92, 114	Jodel D-120	238
Brinch, Læge Hakon, død	141	Filskov kro flyveplads	37, 217	Journaler, Nye	37, 50, 67
Bøger	14, 16, 36, 49, 50, 76, 98, 138, 158, 218, 240	Flensburg-Schäferhaus	155		
Bölkow FS-25 Phoenix	171, 201	FLIP	50	Kalundborg flyveplads	202
Bölkow 207	131, 171	Flying Enterprise	37, 65	Kastrup og Værlose	231
Bölkow Junior	131, 171	Flyvedagskonkurrencer (svæve-)	49, 93, 115, 134, 175, 180, 202, 241	Klublederkursus	16
Bölkow Bo-102 Helitræner	171	Flyvedagskonkurrencer (model-)	55	Kollisionsrisiko	209, 211, 216
		Flyvedagskonkurrencer (motor-)	102, 113, 137	Konstanz flyveplads	155
Caravelle-ulykken uopklaret	70			Kontingentreguleringer	63, 74, 117
Carnetkravet afskaffes af Danmark ...	51	Flyvekort eller luftkasteller	3	KZ-II T	45
Certifikatindehavere i luftfartsdirekto-		Flyvekortservice	50, 182	Københavns lufthavn	8, 14, 31, 46, 70, 101, 141, 161, 176, 201, 214, 225, 231, 245
ratet	192	Flyvelotteriet	58, 65, 85, 86, 119, 143, 162	Københavns Svæveflyveklub	212
Cessna's 1961-modeller	32				
Cessna T-37	133	Flyvemesse i Skovlunde	234	Landingsafgifter og flyvesikkerhed ...	129
Cessna 185	32	Flyvepladser	67, 87, 102, 113, 155, 176, 202	Landingskort	51, 71
Cessna 210	6			Landskrona, Besøg	132
Cessna 310 F	133, 152	Flyverhjemmevernet	97	Landsmotorflyveklubben ...	113, 182, 192
Cessna Skymaster	71	Flyvesikkerhed	18, 35, 48, 92, 129, 133, 176	Lauridsen, Poul	139, 157
Cessna, Skyknight	233			Lehrmeister	92
Civilforsvaret	97	Flyverfilm, Dansk	201	Lehmbeck, Civiling. Paul	155
Commuter Junior	245	Flyvevåbnet	14, 53, 120, 161, 201, 214, 236, 245	Libelle Laminar	28
Computer, Brug	235			Linestyingshåndtag	55
Conrad, Max	88	FLYV's hæderpris	118	Lis SZD-25	175, 201
Convair 990 Coronado	46, 117	Foka	5, 114	Lockheed BLC-138 Hercules	130
Convair B-58 Hustler	130	Fondsmateriellet	92, 235	Lo-Meise	29
Cugar, linestyret kunstflyvemodel	37	Frankrig, Svæveflyvning i	197	Luftfartsdirektoratet	27, 53, 192, 201

	Side		Side		Side
Luftfartsselskabernes problemer	209	Piper Cherokee	32	Standard-Austria	15, 158
Luftfartsvæsenets nye direktør	27	Piper Colt	32, 130, 169, 201, 211	Statistik og flyvehavarier	176
Luftfartøjsregistret	30, 67, 88, 118, 161, 176, 201, 225	Politivedtægters forbud	109	Sud-Aviation Alouette III	154
Lufthavnene i første halvår	176	Potez 840	130, 131	Supermarine Scimitar	130
Luftrummet	99, 112	Privatflyvere, Vore	9, 217	Svæveflyvehåndbogen... ..	175, 201, 213, 240
Lufttrafikkens hovedpine	43	Prytz, Civiling. Vagn	37	Svæveflyvekonkurrencer	114, 137, 175, 213
Lübeck-rally	132, 155, 191	Radio	31, 32	Svæveflyveprogrammet for 1962	235
Lysbilledserie (modelflyve)	15	»Radiotelefoni for Flyvere«	50, 202	Svæveflyveskolen	114, 135, 182
Lærerige erfaringer	45, 89, 112, 216	Radiostyring for enhver	75, 157		
		Rallyer	51, 132, 155, 180, 191	Teoriundervisningen	113
Malmö Flygindustri MFI-9	64, 131, 234	Rekorder, FAI	7, 53, 88, 101, 138, 181, 201, 245	Thisted Flyveplads	133
Malmö Flygindustri MFI-10	64, 234	Rekorder (modelfl.)	224, 243	Toldcarnet	51
Masefield, P.	12, 71, 112	Rekorder (svævefl.)	49, 93, 197	Tower Communications	32
Massetransportmiddel, Fly som	88	Repræsentantskabsmøde (Model-)	55, 74	Trafikflyvenyt	14, 37, 53, 89, 101, 141, 161, 176, 201, 214, 245
McDonnell F4 H-1 Phantom II	71	Repræsentantskabsmøde (Motor-)	97	Trafikken på off. lufthavne 1960	70
Mercury	119	Repræsentantskabsmøde (Svæve-)	92	Turbomeca Astazon II	153
Merville SM-31	197	Republic F-105 Thunderchief	236	TWA's Idlewild-bygning	161
Midtsjællands Motorflyveklub	38, 102, 225	Rolls-Royce RB-163 Spey	141	Typenyt	17, 37, 57, 74, 77, 98, 121, 141, 181, 225, 245
Modelflyvekonkurrencer, Internatio- nale	158, 200	Rumforskning i Amerika	118, 119		
Morane-Saulnier 880 Rallye	21, 66			Udvekslingsrejser . ..	3, 58, 122, 142, 173
Morava L-200	47	Saab 105	160	Ulykker	70, 77, 133, 141, 176, 210
Morelli M-100 S	5	Saab J 35 F Draken	165, 181	Uribel	5
Moseslaget	243	Sagitta	49		
Motorflyvekongres	45, 63, 69, 85, 94, 97	SARCO	37		
Motorflyveproblemer	25	SAS	26, 46, 70, 117, 141, 149, 161	Varde, Flyvestævne i	202
Motorflyverådet	18, 38, 97, 101, 142, 182, 202	SAS-Flygklubb	81, 87, 202	Vertol 107	133
		Scheibe Zugvogel	5	Vestjysk Svæveflyveklub	142
Nicolin, Curt	161	Scanair	161	VHF-sendere, Nye krav til	31
Nordair	37, 162, 201, 205, 210	Satellit, Den bemandede	101	Viking (radiostyret model)	157
Nordisk Modelflyvelandskamp ...	139, 157, 179	Scheibe Bergfalke	241	Vestjysk Flyveklub	226
Nordisk Motorflyvekonkurrence...	155, 189	Schleicher Ka-6 Rhönsegler	5	VM-modelflyvning	200, 221, 223
Nordvestsjællands Flyveklub, Kalund- borg	65, 142	Scintex ML-145 Rubis	131	VM-svævefly	4, 114
North American F-100	173	Shell-flyvekort	12, 51, 78, 102, 118, 132, 218	Vostok	101
North American X-15	53, 88, 234	Shenstone, B. S.	38, 43, 89		
Nyt fra svæveflyveklubberne ...	18, 38, 49, 72, 93, 114, 135, 182, 202, 213, 241	Skive Flyveklub	51, 122	Wassmer Jodel D. 120	238
Opklaringsmissiler	17	Skoleflyvning på afbetaling	181	Wassmer WA-21 Javelot	197
Overlydstrafikfly	43, 89	Skyflyvning	92	Westland Whirlwind	195
		Skyscooter	113	Wonder Boy	90
Paris-udstillingen	125, 129	Sommerlejr, Modelflyvernes	139, 182, 199	Windypokalen	200
Permanente skole	92, 142, 181	Spil, Danmarks bedste	114	Wills, Philip	240
		Sportsflyveklubben	71, 122, 202, 238		
		Spørgeskemaer til motorflyvere...	226, 233	Østtyskland, Indtryk fra	28
		Standardisering af lette fly i Sverige...	211		

FLYVEVÅBNETS
UDGIVELSE
FLYVEMILJØ

FLYVV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Vinderen af OSTIV-prisen for det bedste svævefly i standardklassen var den smukke Standard-Austria, hvis prototype ses her. Produktionsudgaven har ikke pilform på halepartiet.

PRIS 1 KRONE

1

1961

INDHOLD:

Med KDA i Belgien ★ Svævefly ved VM ★ Med FLYVV i Cessna 210 ★ Opklaringsmissiler til hæren? ★ Ingen ændring i VM-modellerne.



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. 1

Januar 1961

34. årgang

Flyvekort eller luftkasteller

SPØRGSMÅLET om disponible og å jourførte flyvekort over Europa bliver stadig mere aktuelt, efterhånden som luftvejssystemet bliver mere og mere kompliceret.

Ganske vist flyver mange efter radiokort og interesserer sig ikke for geografien nedenunder. Men ikke så få navigerer stadig »gammeldags«, og for at de to grupper kan færdes forsvarligt i forhold til hinanden, er det i gensidig interesse, at sidstnævnte har de fornødne kort.

Da det nye danske luftvejssystem blev sat i kraft i sommeren 1959, skete det uden hjælp af et sådant 1:500.000 kort, som er absolut nødvendigt, hvis man skal kunne flyve rundt i det komplicerede system efter bestemmelserne. De færreste har indtil nu forstået dette system.

Kunne man tænke sig vejmyndighederne sætte nye regler i kraft uden først at have opstillet skilte og gjort et intensivt og pædagogisk stykke propagandaarbejde for at forberede publikum på, hvordan man nu skal færdes?

De har det nemmere, fordi de kan sætte skilte op; men netop derfor er det langt mere vigtigt i et luftvejsystem, at man samtidig med ikraftsættelsen af et system eller ændringer i dette har de fornødne hjælpemidler parat.

Det er ikke nok at henvise til, at man jo har udsendt NOTAM- og AIP-blade. De er ikke letforståelige og overskuelige. Tænk om man regulerede vejtrafik med NOTAM-blade?

Det savnede kortproblem er nu midlertidigt løst ved privat initiativ af Dansk Shell, der i samarbejde med KDA har udsendt et flyvekort i 1:500.000. Arbejdet med dette kort viser dog klart, at det kun er midlertidigt, for ændringer følger hurtigt efter hinanden med alt for kort varsel, og disse ændringer er i sig selv en fare for flyvesikkerheden.

Det er derfor uomgængeligt nødvendigt, at luftfartsvesenet i fremtiden løbende sørger for rettidigt at have egnede kort over systemet disponible.

Ellers løber man en fare for, at det møjsommeligt opbyggede sikkerhedssystem ikke er andet end et – luftkastell!

MED KDA TIL BELGIEN

Belgien var et nyt land for os ved udvekslingen af unge flyveinteresserede i fjor. En af deltagerne beretter her om sine oplevelser

VI forlod Kastrup i det bedst tænkelige vejr. Maskinen, vi fløj med, var en britisk Vickers Viking, hvis fører var en typisk R.A.F.-pilot, en mand i fyrrerne med et fikst overskæg og en god portion engelsk humor. På turen til Rhein Main, den amerikanske base ved Frankfurt, havde vi selskab af 2 engelske kadetter, der skulle til Sverige.

Om aftenen samledes kadetterne fra alle de deltagende lande i officersmessen på basen. Her blev vi budt velkommen af amerikanerne, og efter middagen talte en kadet fra hvert land og udtrykte sin glæde og forventning til de spændende oplevelser, der ventede.

Inden vi forlod Rhein Main, nåede mange af kadetterne at stifte bekendtskab med livet på basen. Jeg prøvede det amerikanske keglespil, »bowling«, der dyrkes overordentlig meget i U.S.A. På bowlingbanen kom jeg i snak med en amerikansk soldat, der fortalte, at han om dagen kørte bus og om aftenen havde tilsyn med bowlingbanen, en arbejdsdag på 16 timer. På mit spørgsmål, hvorfor han arbejdede så meget, svarede han: »I need the money«.

Næste dag gik rejsen videre til Belgien, der var det egentlige mål. Holdet til Belgien bestod af: 2 spanske, 2 tyrkiske, 2 danske og fem amerikanske kadetter, der blev ledsaget af 2 officerer.

Efter modtagelsen i Bruxelles' lufthavn blev vi indlogeret på »Transit-hotet«, hvor vi skulle bo den første uge. De første dage anvendte vi til at lære Bruxelles at kende. Herunder besøgte vi flere gange den smukke »Grand-Place«, som er et mesterstykke af barok arkitektur, og rådhuset, der er gotisk arkitektur fra det 11. århundrede.

En stor oplevelse var det at være i audiens hos hans kongelige højhed prins Alexander, exkong Leopolds yngste søn. Vi blev modtaget i kuppelsalen på kongeslottet »Laeken«, der ligger i udkanten af Bruxelles, og efter prinsens forslag gik vi ud i parken, hvorfra man har den ypperligste udsigt over hovedstaden. Over et glas champagne talte hver enkelt kadet med prinsen, der var en usædvanlig sympatisk, ung mand på knapt 20 år.

Den følgende dag blev der afholdt en ceremoni ved den ukendte soldats grav, i øsende regn, forøvrigt den eneste gang vi havde regnvejr af betydning på turen.

En anden dag foretog vi en udflugt til Waterloo, hvor Napoleon blev slået i 1815. I centrum for slaget er der anlagt en stor høj, hvorfra man har udsigt over slagmarken. Interessant var det, at tre af de omliggende gårde eksisterede på den tid og blev benyttet af hærene under slaget.

Den anden uge var beregnet til en rundtur i den østlige del af Belgien, og den første by, vi besøgte, var Namur, der ligger, hvor Sambre og Meuse løber sammen. Her kørte vi i tovbane op til byens gamle fæstning, der var i anvendelse så sent som under første verdenskrig, hvor den holdt stand mod tyskerne i adskillige dage.

Et stykke længere oppe ad floden Meuse ligger byen Dinant, der efter min mening er den skønnest beliggende by i Belgien. Den er ikke ret stor, kun ca. et par tusinde indbyggere, men dens beliggenhed på et smalt, fladt stykke land mellem bjergene, der rejser sig på begge sider af floden, frembringer et smukt, malerisk billede.

Besøget i Dinant var kun kort, og tidligt næste morgen kørte vi til en lille by ved navn Hoyet, hvorfra vi sejlede 25 km ned ad floden Lesse, der er en biflod til Meuse. Det meste af turen foregik i urskovlignende omgivelser, og mange steder var der små vandfald, som vi måtte forcere.

Næste punkt på programmet var grotterne ved Han, hvor den underjordiske flod Lesse har dannet de smukkeste drypstenshuler. I den største af salene, der er over 100 meter lang, er der indrettet en restaurant.

I St. Hubert, hvor det belgiske svæveflyvecentrum ligger, fik vi alle en tur i et svæveplan. Jeg prøvede en Rhönlerche. Vi blev trukket op i 400 meters højde af en Tiger Moth, hvorefter der fandtes hele fire.

I Bastogne besøgte vi det storslåede krigsmindesmærke for de 80.000 amerikanske soldater, der faldt i julen 1944, da Hitler desperat satte sine sidste panserdivisioner ind.

I det hele taget er Belgien et meget krigshærgat land. I Bruxelles og Antwerpen er sporene så godt som forsvundet, ligeledes er mange andre byer genopbygget, men den næste by, vi besøgte, Houffalize, blev totalt jævnet med jorden under 2. verdenskrig, og der mangler endnu meget i, at alt er genopbygget.

Efter at have boet i den store industriby Liege en dag besøgte vi Belgiens ældst kendte by Tongern. Der findes her rester af en romersk mur fra ca. 100 år før vor tidsregning. Desuden besøgte vi den smukke »Basilique de Notre Dame«, hvis ældste dele blev bygget allerede i det 10. århundrede.

Overalt i Belgien findes gamle, smukke katedraler, der er rigt udsmykket indvendig. Belgierne er jo katolske, og der findes derfor en mængde relikvier og helgenaltre i kirkerne.

Den følgende dag så vi Antwerpen, der er Europas næststørste havneby. Vi fik lejlighed til at sejle en rundtur i havnen, hvis kajer har en samlet længde på 56 km. Her oplevede vi desuden at se BP's store olieraffineri, der bl. a. leverer olie til Skandinavien. Om aftenen så vi flyvebasen Beauvechain og fik her forklaret de to radarsystemer, der anvendes til at dirigere natjagerne sikkert ned i mørke og tåge.

Den sidste uge hvilede vi ud ved den belgiske »Riviera«, d.v.s. i Knokke-Zoute, og herfra tog vi på udflugt langs kysten til både Frankrig og Holland.

Programmet for turen var fint tilrettelagt, og overalt, hvor vi kom frem, fik vi en strålende modtagelse. I mange byer blev vi modtaget på rådhuset, ligesom vi også blev filmet til TV.

Efter 3 ugers herlige oplevelser måtte vi tage afsked med vore belgiske venner, og turen gik tilbage til Rhein Main, hvorfra vi næste dag satte kursen mod København med mindet om den uforglemmelige oplevelse, som en sådan udvekslingsrejse er.

Hasse Lander Sørensen.

Ny chance for at komme med KDA

til Amerika til sommer

Hvad kræves der for at komme med?

Ja, nu er chancen der igen for de unge, der har gjort et godt stykke arbejde indenfor deres klub til gavn og glæde for flyvningen. KDA vil i lighed med tidligere år kunne invitere nogle unge, flyveinteresserede klubmedlemmer til USA, Canada og til et

land her i Europa. Til gengæld skal KDA så være vært for et tilsvarende antal udenlandske unge flyveentusiaster fra henholdsvis Civil Air Patrol i USA, Air Cadet League of Canada og en tilsvarende organisation fra et af de europæiske NATO-lande.

Hele rejsen foretages pr. flyvemaskine, og opholdet i det fremmede land kommer til at vare ca. 3 uger. Der vil blive afrejse fra København omkring den 20. juli med hjemkomst midt i august.

Hvad kommer rejsen til at koste for den enkelte deltager? Opholdet og selve rejsen er som sagt gratis. Men — der skal bruges nogle penge, fordi der kræves en ensartet påklædning (som imidlertid kan bruges sidenhen, da den er fuldkommen civil. Den består af en mørkeblå blazer og lysegrå benklæder samt nogle skjorter), desuden må rejsedeltagerne have lidt lomme penge med, og endelig kan der blive tale om eventuelt visum m. m. Det vil sige, der må regnes med en udgift på omkring 600 kr. Men når man tager i betragtning, at en treugers flyverejse til Amerika koster ca. 10.000 kr., så må de 600 kr. jo siges at være billigt.

Hvem kan komme med?

Hvis du er mellem 17 og 19 år og har gjort en indsats for flyvningen, f. eks. indenfor din klub, hvis du virkelig har den helt rigtige interesse for alt, hvad der kan gavne flyvningen, og hvis du kan klare dig i en samtale på engelsk — dette er meget nødvendigt — og hvis du mener at kunne klare udgifterne, så skal du snarest muligt skrive en ansøgning 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 eventuelt telefon nr.
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 udtagelsesprøve en søndag på KDA's kontor i København.
7. Udtalelse om, at du er villig til at afholde de udgifter, der er nævnt.

Svæveflyene ved VM #2

Flyene i standardklassen

EFTER gennemgangen af den åbne klasse i nr. 11 kommer vi nu til standardklassen, der med 35 af de 55 fly unægtelig er slået igennem, ikke bare i kvantitet, hvad resultaterne tydeligt viste. En engelsk samlet klassificering for VM under forudsætning af, at 4 piloter skal nå målet, før hastigheden tæller med, giver følgende top: Huth 5608 points, Münch 5.256, Witek 5.158, Hossinger 5.031, Makula 5.015, Sejstrup 5.010 og Popiel 4.956. Hvis de to trekanter hastighed talte med, ville rækkefølgen være Huth, Münch, Witek, Makula med Hossinger og Sejstrup lige på femtepladsen.

Dette bekræfter Sejstrups fine resultat, som — hvis vi havde levet øst for jerntæppet — ville have berettiget ham (og Cowboy) til den højeste titel: Sportsmester!

Men det viser også, at det var standardklassens VM.

Som den åbne klasse udviste den 12 forskellige typer, men af de 35 fly var 16 (foruden 2 i den åbne klasse) af Schleichers og Kaisers *Ka-6 Rhönsegler*-type. Dette og dens overlegne placering er et klart bevis på rigtigheden af at man kårede den til første vinder af OSTIV-prisen i 1958. Dette synes alle at være enige om. Småkritik mod det begrænsede udsyn, det spartanske førerum, spiralfjedertrimningen og ikke alt for stor længdestabilitet rokker ikke herved. At Huth og en til anvendte pendellor, var vist uden indflydelse på hans sejr. Kaiser var ikke tilhænger af det, og selv Huth tvivlede vist efterhånden. Og at man havde anvendt hundreder af timer på at polere Böttchers eksemplar hjalp ham ikke. Typen er simpelthen god i sig selv og opfylder tilfulde klassens krav og ånd.

Fauvette og Mucha Standard skuffede

Nr. 2 i antal var de fire *Breguet 905 Fauvette*, Frankrigs håb, der dog blev beskæmmet ved, at de anbragte sig som nr. 19, 29, 31 og 32. Det lette og enkle fly af ny og interessant konstruktion kunne simpelthen i præstationer ikke klare sig mod konkurrenterne, ligesom franskmændene indrømmer ikke at kunne konkurrere i pris med tyskerne — den koster det samme som Standard Austria, ca. 21.500 kr. Man legede med den tanke at få den licensbygget i Tyskland, men det ser ud til at blive omvendt: et fransk firma vil bygge L-Spatz 55, så utroligt det lyder.

Sidste VM-vinder, *Mucha Standart*, der var nr. 2 ved OSTIV-bedømmelsen i 1958, var forbavsende nok kun repræsenteret ved 2 eksemplarer, der blev nr. 15 og 33. Selv om den er billig, kan handelspolitiske forhold have spillet ind. Men trods sit fine cockpit er den kun en tilføjelse af en type til standardklassen, og uden laminarprofil er den idag en smule handicappet mht. præstationer, når det for alvor gælder. Pjuks lave placering skyldes dog nok for en del, at han ikke nåede at træne på typen forinden.



Borgmesteren i Brygge hilser på de danske deltagere Knud Andersen, Fåborg, og Hasse L. Sørensen, Køge — de er nr. 3 og 4 fra venstre.

Også i to eksemplarer deltog Kajava, Skylark 2 og Zugvogel.

Pik-3c Kajava omtalte vi i nr. 6. Den placerede sig pænt som nr. 11 og 16. Typen skal være mere længdestabil end Ka-6, hvad der især er vigtigt ved skyflvning. Det er utvivlsomt et godt fly, men finnerne er i den onde cirkel, idet de ikke kan få prisen ned p.g.a. ringe produktion og ikke produktionen op p.g.a. for høj pris. I 1958 var den nr. 3 i konkurrencen om OSTIV-prisen.

Skylark 2 blev nr. 24 og 34. Da den kom frem, var den forud for sin tid, men den kan hverken i pris eller kvalitet måle sig med Ka-6 nu.

Zugvogel 4 blev nr. 22 ført af ex-mester og ex-nr. 2 Pelle Persson, der ikke var i sin gamle form, samt nr. 35, men Jonsson beviste med sin 5-placering i den åbne klasse, at typen ikke er så tosset endda. Den har sit ydre imod sig med indfalden beklædning i forkroppen og spartansk cockpit.

Prisvinderen fra Østrig

De to *Standard Austria* levede med en 7. og 9. placering op til forventningen, omend de lå bedre i starten. Konstruktøren *Rüdiger Kunz* fik årets OSTIV-pris, hvilket skulle garantere den, omend dens flyveegenskaber er kritiseret fra fransk side, der mener den i så henseende kun var nr. 5 eller 6. Vi beskrev den i nr. 3, og yderligere interessante oplysninger om dens konstruktion og bygning fremkom ved OSTIV-kongressen.

Sammenligningsflyvninger med andre typer har vist, at den endog er HKS-3 overlegen, både i kurve- og ligeudflyvning.

Det store problem er, om østrigerne kan følge succes'en op ved en tilstrækkelig produktion. Den kan formodentlig afsættes til de 21.700 kr. på verdensmarkedet, men burde i større produktion kunne komme lidt ned i pris. Der står imidlertid ingen egentlig fabrik bag den endnu, men den østrigske aeroklub meddeler, at forhandlinger herom er ved at føre til et resultat.

De øvrige typer var kun repræsenteret i ental. *Olympia*-navnet var der alligevel igen, men som Eon's 401, som nordmanden Johannessøn blev nr. 18 med – en pæn debut for ham. Den var jo forløberen til Eon's andre moderne typer, men vi havde hellere set Eon's nyeste barn repræsenteret.

Amerikanerne tilpassede deres klassiske helmetalfly *Schweizer 1-23* i H-15-version til standardklassen. Det er en G, afkortet til 15 m spændvidde og forsynet med mere effektive bremsere. Blikle placerede sig som nr. 12 i den.

Italienerne er ligesom finnerne ikke stort flere svæveflyvere, end vi er det i Danmark, men begge lande udmærker sig modsat os ved en righoldig konstruktionsvirksomhed, som fra Italiens side gav sig udtryk i to nye typer. Morelli'ernes *Aeromere Trento M-100S* blev nr. 8 og er tilsyneladende en fornuftig konstruktion i klassens ånd. Den synes oven i købet modsat andre italienske

prototyper at skulle komme i en vis produktion (foreløbig 10 stk.), men prisen kender vi ikke.

SSVV E/C-39-59 Uribel er med sin komplicerede vingeform noget mere ualmindelig at se på. Den har anvendt meget glasfiber i kropkonstruktionen. Ved konkurrencen blev den nr. 21.

»Standard-orkideen« Foka

Årets sensation var den polske *SZD-24 Foka*, hvormed Witek var ved at vinde, og da blev nr. 3. Derimod vandt den ikke OSTIV-prisen, fordi den – hvad polakkerne indrømmer – ikke er efter standardklassens ånd, selv om den udnytter dens bogstav.

Selv om den er fra samme fabrik og flygtigt set i det ydre minder meget om Zefir, er den skabt af andre konstruktører under ledelse af W. Okarmus og afviger meget fra sin store bror.

Den har samme slanke krop (Foka betyder sæl), men naturligvis fast mede og hjul. Vingen har jævn tilspidsning og selvfølgelig ingen flaps, men derimod forholdsvis normale luftbremsere. Halefinnen har endnu mere pilform end Zefirs.

Profilen er laminar med en rodtykkelse på 18 %. Vingen er en sandwich-konstruktion bygget i en særlig form under sugning, så overfladen skulle blive meget nøjagtig. Noget tyder imidlertid på, at det skumstof, der støtter fineren, sætter sig noget med tiden; for folk der siden har set den i Polen udtaler, at beklædningen trods alt er sunket noget ind. De små krængeror passer ganske tæt til vingen og er meget virksomme.

Kroppen har også en laminarform med største tykkelse bag førersædet. Dette er som på Zefir indrettet til en næsten liggende pilot. Førerskærmen åbnes ved at skydes fremad. Ryg- og hovedlæn er stilbare, hvorved det ikke har været nødvendigt at bruge stilbare pedaler. Flyslæbkoblingen ligger 40 cm foran tyngdepunktet og rager ikke uden for konturen af kroppen, mens spilstartkoblingen er indtrækkelig. Kroppen er af træ med kunststofbeklædning fortil og krydsfinér bagtil.

Montage af såvel vinger som haleparti er hurtig og enkel.

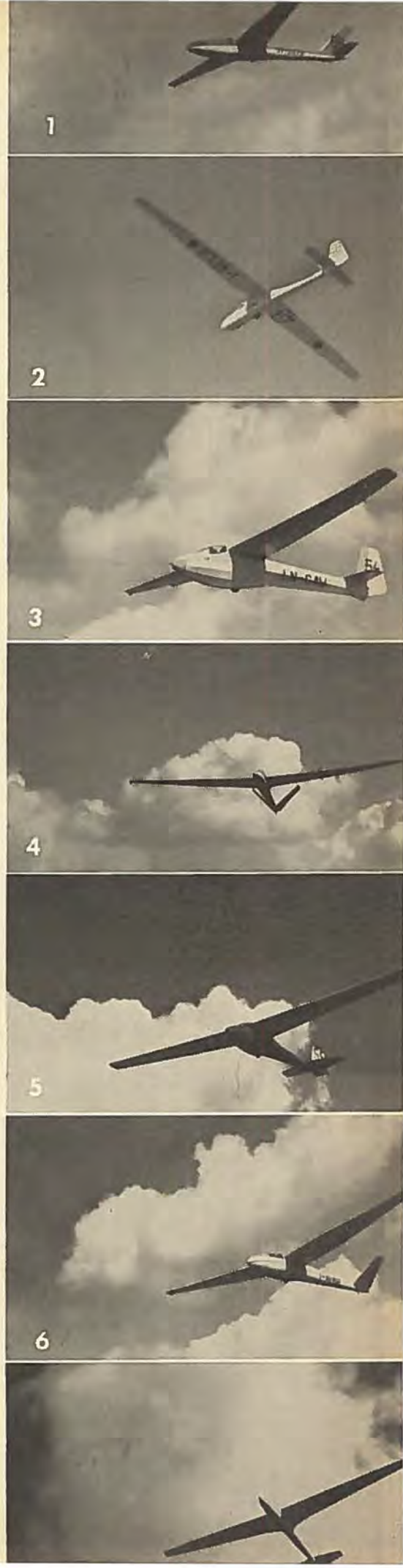
Glidetallet opgives ligesom for *Standard Austria* til 34, men ved en noget lavere hastighed.

Ved 140 km/t skulle Foka synke 2.2 m/sek, men *Standard Austria* kun 1.4, men tallene må tages med de sædvanlige forbehold, så længe typerne ikke er målt på samme metode. Men begge typer viser, hvad det nu er muligt at opnå inden for standardklassens rammer.

PW

1. Foka.
2. M 100S.
3. Zugvogel.
4. Fauvette.
5. Olympia 401.
6. Uribel.
7. Mucha Standart.

Type	spv. m	længde m	areal m ²	tom- vægt kg	fuld- vægt kg	glide- tal	ved km/t	min. synk cm/s	ved km/t	min. fart km/t
Foka	14.98	7.0	12.16	—	300	34	86	66	75	62
Standard Austria	15.0	6.2	13.5	208	323	34	105	70	70	55
M-100 S	15.0	6.4	13.1	201	315	32	77	62	67	51
Breguet Fauvette	15.0	6.3	11.2	148	260	30	75	60	70	55
Rhönseglar	15.0	6.7	12.4	185	300	31	76	63	68	60



Med FLYV i

CESSNA 210

et moderne rejsefly i den hurtige klasse

Med type 210 har Cessna extrapoleret sin lange række højvingede enmotorede privat- og forretningsfly til det foreløbige højdepunkt. Med rejsehastigheder op til 300 km/t og rækkevidde op til 1770 km er det et rejsefly, der tilfredsstiller en stor kundekreds, og da det trods sine finesser uden større vanskeligheder kan betjenes af en erfaren privatflyver, har det da også haft stor salgs-succes. I de første 7 måneder af 1960 blev der solgt 467, mere end nogen anden type af samme kategori og flere end nogen anden amerikansk privattype bortset fra Cessna 172, hvoraf der solgtes 532.

Cessna 210 viderefører som sagt traditionerne fra sine ældre søskende med samme rummelige kabine, behagelige flyveegenskaber, stort set den samme vinge og det moderne pilformede haleparti og samme understellaffjedring. Det er ikke rigtigt, at Cessna 210 er det første enmotors højvingede fly med optrækkeligt understel – førkrigstyper som den engelske Heston Phoenix eller Focke-Wulf Fw-159 rinder os i hu, med det er også temmeligt underordnet. Hovedsagen er, at det på en enkel måde er lykkedes at gøre Cessna-understellet optrækkeligt og derved vinde eftertragtet fart.

Kabine og udstyr

Vi havde i begyndelsen af efteråret lejlighed til at prøve A/S Commertas's OY-AET, som blev demonstreret for os af salgsschef K. B. Larsen fra Kastrup og Skovlunde. Den lækre grønne maskine ligner ved første øjekast ganske de øvrige typer af familien, men har dog bortset fra understellet nyheder som de nedadbojede plantipper, der hævedes at øge stabiliteten i drej.

Mht. nem indstigning gennem de store døre ind i en veludstyret og rummelig kabine er de firesædede Cessnatyper svære at konkurrere ud. Vi tager plads i venstre sæde, kurer det frem i passende stilling og tager det righoldige instrument- og betjeningsudstyr i øjesyn.

Styregrejene er normale og de fleste instrumenter også, men her er dog nyheder: For det første er understelbetjening kommet til. Både denne og flapbetjening er hydraulisk og foregår ved hjælp af to små håndtag (formet som hhv. hjul og flap) nederst i midten under motorbetjeningen og med et håndtag til en reservepumpe nedenunder.

Motoren er den 260 hk Continental IO-470-E med direkte brændstofindsprøjtning. Den betjenes med hele tre håndtag, alle med finindstilling ved skruing. De sidder praktisk med tilsvarende instrument lige over: gashåndtag og indsugningstryk, propelhåndtag og omdrejningsviser samt blandingshåndtag og brændstofftrykviser.

Udover standardudstyret, der er ret beskedent – faktisk for beskedent til fuld udnyttelse af så effektivt et fly, men givende mulighed for individuelle ønsker for yderligere udstyr – er AET forsynet med fuldt udstyr til IFR-flyvning, herunder to Lear LNC-100 radio med 90/190 kanaler (der med yderligere 7 krystaller kan blive til 140/240). På den ene er der VOR med localizer- og markeringsfyrmodtager. Desuden er der et Lear radiokompas type 12E-3. Flyveinstrumenter, ADF og VOR m. m.



Den elegante Cessna 210. Bemærk det lave understel og de nedadbojede vingetipper.

sidder i venstre side, de to VHF-sæt foroven i midten. Brændstof- og olievisere etc. er anbragt for oven til højre og diverse elektriske kontakter o. lign. også i højre side, hvor der nederst findes et kortrum.

Igangsætning og kørsel

Brændstofftankene i vingerne rummer 123 liter, hvoraf 104 er brugbare i alle stillinger og yderligere 13 forudsat vandret flyvning. Hanen mellem sæderne stilles på den tank, der rummer mest (kan ikke stilles på »begge«), der åbnes for hovedafbryder og køleklapper, propel- og blandingshåndtag trykkes ind, gashåndtaget en tomme ud, kontakter sættes til og et håndtag til hjælpebrændstofpumper på »low prime«, hvorpå man starter motoren ved at trykke på starterknappen og derefter afbryder hjælpepumperne.

Opvarmning foregår bedst under kørslen, der er nem og bekvem med det med side- og rorspedalerne styrbare næsehjul, om fornødent suppleret med lidt bremse, hvormed flyet kan svinges med meget lille radius.

Motorafrøvning foregår ved 1700 o/min. som må falde 125 ved magnetafrøvning og 700 ved propelafrøvning.

Der er både højde- og siderorstrim mellem sæderne.

Vi havde meldt flyveplan m. m. allerede inde fra byen. Så snart vi var klar ved krydset mellem bane 35 og 22, fik vi trods tæt trafik tilladelse til start ad den resterende del af 22 og forsvandt hurtigt ud af billedet.

K. B. Larsen demonstrerede kort start med 20° flap og fuld gas, inden bremsen slippes, så vi hurtigt var i luften og steg til 1000 fod ved enden af banen! Der var kun svag vind, og vi var kun to ombord, men havde næsten fulde tanke. Kun 5 min. senere var vi over Skovlunde, hvor K. B. Larsen demonstrerede indflyvning og alligevel kort landing. Cessnas såkaldte »Para-Lift« flaps tillader at dykke overflødig højde af, uden den løber op i fart, og ved stød-

vis brug af bremserne samtidig med at man ved at trykke halen ned lægger vægten over på hovedhjulene, får man afløbet ganske kort.

Meget at tænke på i begyndelsen

Jeg fik nu for alvor lejlighed til selv at prøve nogle starter og landinger og fandt det nødvendigt at øge frisklufttilførslen, for man føler der er nok at gøre på disse ret hurtige runder under betjening af mere grej, end man normalt er vant til, og på et fly man endnu ikke er fortrolig med. Så længe man skal bruge hjernen meget for at ihukomme de forskellige ting, har man meget arbejde; men det er jo ikke nødvendigt omhyggeligt at se ned for at finde flap- hhv. understelhåndtag eller at spekulere på, om de nu skal op eller ned, når man af formen kan føle, om det er det rigtige håndtag, og når betjeningsretningen er ganske logisk anordnet.

Larsen morede sig over mine anstrengelser og lod mig efter nogle runder følge med, mens han selv viste, hvor nemt og hurtigt det hele kan gøres, når hovedparten er blevet til reflekser.

Ved omskoling på nye typer kan man iøvrigt med fordel tilbringe en del tid alene i flyet på jorden og der indekserere det hele, til man kan betjeningen med bind for øjnene, som flyvevåbnet bruger det. Det er noget, man med flere af sommerens haverier i mente alvorligt bør overveje at indføre.

Start og stall

Som ved de øvrige typer angives forskellige startteknik efter forholdene. Normal start foregår uden flap. Der skal anvendes lidt højre fod i begyndelsen. Næsehjulet løftes fra ved 96 km/t og understellet kommer ind på 7 sekunder, efter at man har løftet håndtaget. Man kan lige føle, at det kommer på plads eller at lemmene lukkes (lemmene ved hovedstellet lukkes iøvrigt også, når hjulene er ude), men iøvrigt er der lamper til at vise stillingen.

Normal stigning foregår mellem 193 og 225 km/t ved 24" og 2450 o/min. Med fuld gas og 20° flap opnår man kort start og stiger efter at have sluppet jorden med kun 112 km/t for at få stejleste stigeinkel, mens bedste stigning fås ved 167 km/t, hvor den fuldtlastet stiger ca. 6.6 m/sek.

Under normale forhold og ved havoverfladen letter den på beton i stille luft efter at have rullet 225 m og passerer en 15 m hindring efter 345 m ved anvendelse af kort start-teknik.

Såvel betjening af understel som af flap og motorindstilling medfører trimændringer, som nødvendiggør indstillinger af trimmet. Der er både højde- og siderorstrim mellem sæderne.

Udsynet under den stejle stigning hindres fremover af den højt løftede næse, men under alle andre forhold er udsynet fremad fint, og ligeledes nedad til siderne. Derimod hindres det som på de fleste højvingede fly af vingerne under sving, og det er dårligt bagud. Lidt vinduer i taget ville hjælpe meget, men så går det måske til gengæld ud over den fine lydisolering, som den øvrige kabinekomfort er førsteklases.

Rorharmonien er som på de øvrige Cessna-typer. Rorvirkningen af krængeroret synes lidt mindre træg, formentlig på grund af den større fart. Under vandret flyvning kan man lægge flyet ind i et 30° sving, trimme det og slippe alt. Det fortsætter så helt af sig selv et stort antal omgange. Vi prøvede også et 45° sving, men havde ikke fået trimmet helt ud, så her »gravede« den sig efterhånden noget ned.

Stallingsegenskaberne er udmærkede. - Stall-indikatoren skrider op 10-15 km/t over stallingshastigheden, som fuldtlastet i »ren« tilstand under ligeudflyvning er 105 km/t og med alt ude 95 km/t. Fartmåleren viser en del mindre, da der er temmelig meget positionsfejl i denne tilstand. Der er krængerorsvirkning til det sidste. Iøvrigt er flyet meget modstræbende mht. at stalle. Spind med vilje er ikke tilladt.

Fin rejseøkonomi mulig

Største rejsehastighed opnås ved 24" og 2450 o/min. (75 % ydelse), hvor den i 750 m rejser med 291 km/t, i 2250 m med 300 km/t. Vi fløj fra Roskilde domkirke til Skovlunde på 4 min. 40 sek. i lidt modvind - det giver 263 km/t. Normalt rejser man med 23" og 2300 o/min., hvor den går 274 km/t.

Ved en senere lejlighed fløj vi i 300-600 m de ca. 265 km fra Kastrup til Esbjerg i lidt medvind på 57 min. inklusive start og landing og med små afvigelser fra den rette kurs.

Rækkevidden varierer meget med den anvendte teknik og indstilling af motoren. Ved største rejsehastighed ligger den på 1125 km i lavere højder og ca. 1600 km i 4500 m. Men det betaler sig i høj grad at anvende blandingsreguleringsinstrumentet i forbindelse med en til flyet hørende regneskive, så man får den bedste indstilling i forhold til højde, lufttemperatur etc.

Mens man ved største rejsefart i lavere højde normalt bruger 54 liter i timen, kan man ved at flyve økonomisk i 3000 m nå ned på under 30 liter i timen ved hastigheder omkring 225 km/t. Rejsen varer længere, men rækkevidden kan da øges til over 1600 km. Det er således lidt af en viden-skab at udnytte Cessna 210 rigtigt, men den sædvanlige udførlige instruktionsbog og regneskiven hjælper en hermed.

De anførte rækkevidder gælder ved fuld-vægt og fulde tanke, hvor man normalt kan medføre fire voksne personer, men ingen bagage af betydning. Vil man udnytte bagagerummets 53 kg kapacitet fuldtud, må man tage lettere eller færre personer eller mindre brændstof med.

Når man skal ned at lande, hyler understelhornet, hvis man tager gassen fra uden at have taget det ud. Men iøvrigt må det allerede tages ud ved godt 250 km/t, flap til 10° ved samme fart, fulde flaps under 176. Som nævnt er flaps'ene meget virkningsfulde. Der flades ud og landes som nor-

malt på hovedhjule, hvorpå den selv går ned på næsehjulet. Det anbefales at bremse mindst muligt for at skåne næsehjulet. Skyder man over og må gå rundt igen, foregår dette uden vanskeligheder. Det bruger 365 m fra 50 m, 160 m i afløbet.

Ingen af mine landinger nåede at blive helt perfekte, og som sagt har man en del at gøre, men jeg ville skønne, at blot en times landingsrunder til ville være tilstrækkeligt til omskoling, så det er ingenlunde noget svært fly at have med at gøre.

Det koster i standardudgave leveret i Kastrup 173.200 kr. og kan til denne pris ved en udnyttelse på 300 timer pr. år og med 10 % afskrivning og 7 % kasko drives for små 150 kr./time, hvilket baseret på maksimum rejsefart af 300 km/t giver de magiske 50 øre pr. km.

I praksis vil man for det første have en større udgangspris, da man næppe vil anvende et så effektivt fly uden moderne radio- og navigationsudstyr. Demonstrationseksemplaret står således i 206.850 kr. Og man vil næppe altid holde de 300 km/t, så man må regne med lidt mere, med mindre man kan flyve flere timer om året, hvorved time- og kilometerpriserne naturligvis mindskes.

Mens bruger man det til rejser og har det fornødne behov, er det jo absolut et økonomisk fly at anvende. PW.

FAI-rekorderne

FAI har anerkendt et halvt hundrede internationale rekorder, hvoraf vi skal nævne: Verdensrekord på lukket bane 2092 km/t af russeren B. Adrianov den 28/5-60 med deltafly T. 405.

Hastighed i klassen 1000-1750 kg: 500 km/t den 19/5 med den jugoslaviske 451M. Samme land har taget 1750-3000 kg klassen med samme type med stærkere jetmotorer med 750 km/t.

Max Conrad, USA, tilbragte dagene 4-7. juli med på lukket bane at flyve 11.138 km i en Piper Comanche 180.

Den amerikanske helikopter Bell HU-1 Iroquois med Lycoming T-53 har på 500 km lukket bane opnået 238 km/t, mens en russisk MI-1 har fløjet en lukket distance på 1006 km og samtidig sat hastighedsrekord over denne bane med 141 km/t.

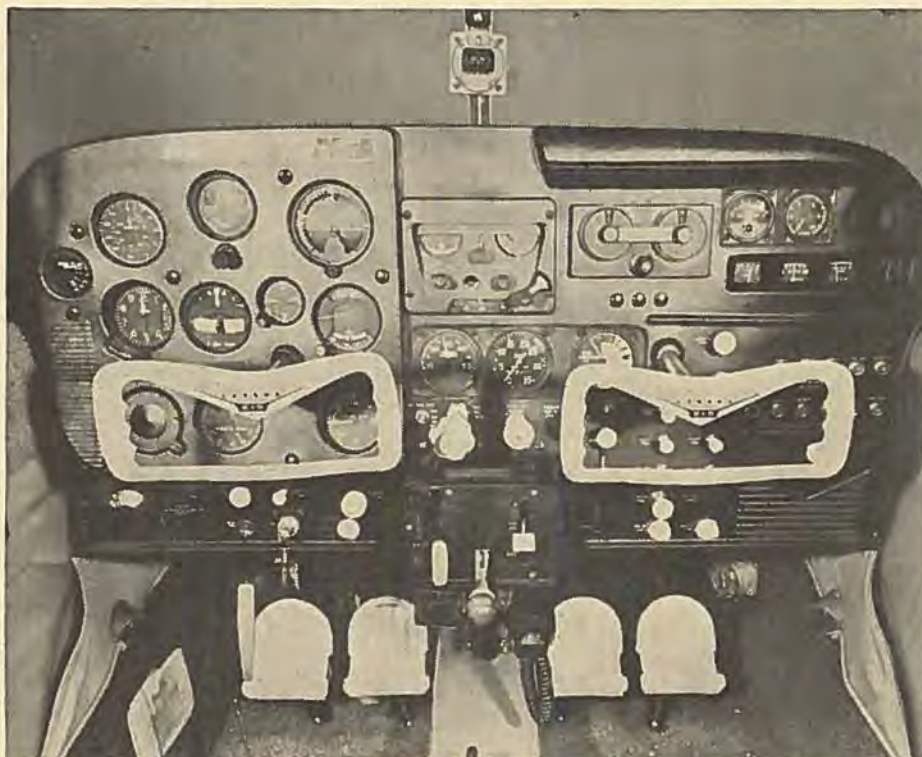
Mens de fleste påståede trafikflyvningsrekorder ikke er godkendte rekorder, har det australske Quantas med en Boeing 707-138 sat officiel rekord på San Francisco-New York og modsat rute med hhv. 893 og 820 km/t.

På svæveflyvningsområdet er russeren Vierietnikovs målflyvning den 18/6 på lige bane blevet anerkendt med 714 km og hans hastighed over 100 km trekant den 6/5 med 111 km/t, begge på en A-15. Til gengæld for den mistede hastighedsrekord har amerikaneren Dick Schroder nu officielt fået ud-og-hjem-rekorden med 546 km den 4/8.

I flersædede svævefly har russerne Ilitchenko og Pjekkhtieriev i en A-10 den 18/6 sat målflyvningsrekord med 607 km og den 13/7 hastighedsrekord over 100 km trekant med 96 km/t.

Deres landsmandsinde Anna Samossadova har med en Démant den 27/6 taget kvinderekorden over 100 km trekant med 93 km/t og den 15/7 med en A-15 over 200 km trekant med 73 km/t, mens den polske Pelagia Majewska i en Foka tog sig af 300 km trekanten den 14/7 med 62 km/t. En anden polsk pige fløj 387 km ud-og-hjem i en Mucha Standart.

På modelflyveområdet har jugoslaverne sat varighedsrekorden med svæve-model op til 4 timer 58 min., amerikanerne distance-rekord på lukket bane med radiostyret model op til 23 km og New Zealand har fløjet 9 timer 04 min. med en radiostyret svæve-model.



Styregejer og instrumentbræt i Cessna 210, her en smule anderledes indrettet end på OY-AET. Bemærk den centrale placering af motor-, understel- og flapbetjening.

Hydrantanlægget i Københavns Lufthavn i brug

Det nye hydrantanlæg i Københavns Lufthavn, Kastrup, er verdens største i sin art. Det er opført af BP, Caltex, Dansk Esso og Dansk Shell i fællesskab, idet disse fire olieselskaber har oprettet aktieselskabet Hydrantanlægget, med direktør E. Nordby Nielsen som formand.

Hydrantanlægget, som blev beskrevet i en større artikel i FLYV nr. 4/1960 side 104, er nu taget i brug, og rørledningerne, som skal forbinde anlægget med benzinhavnen på Provstenen, er ved at blive lagt. Det vil sige, at man kan pumpe brændstoffet direkte til lufthavnen og spare transporten med tankbilerne. Gennem anlægget leveres to produkter: Turbo Fuel JP-1 gennem det store og flyvebenzin 115/145 gennem det mindre system. Anlæggets driftssikkerhed har vist sig at være tilfredsstillende, og udleverings-hastigheden tillader tankning af DC-8 med indtil 70.000 liter på ½ time incl. tilkørsel og frakørsel af dispensere. Den største ydelse, der har været præsteret, har været ca. 9.000 liter i minuttet, hvorved 4 pumper har været i gang for samtidig forsyning af 2 DC-8'ere og 1 Caravelle.

Foruden de to brændstoftyper, som hydrantanlægget leverer, kan olieselskaberne levere 4 andre typer, som udleveres til luftfartøjerne pr. tankvogn. Selve tankanlægget i forbindelse med det nye anlæg kan rumme over 4 millioner liter. Alle tankene er indrettet således, at eventuelle urenheder, som til trods for alle sikkerhedsforanstaltninger kan være kommet ind i tanken og der have bundfaldet sig, ikke kan komme ud i rørsystemet til luftfartøjerne.



Der tankes fra hydrantanlægget i Kastrup. Moderne fly påfyldes nedefra, så man er fri for at klatre rundt på vingerne, og det er nogle voksne slanger, der anvendes.



Ny udvidet udgave af

**alle
tidens
flyvebog**

Over 400
spalter i stort
format

52 fotoplancher +
50 specialtegninger
og 8 »røntgen-
tegninger« af fly,
raketter og motorer

Hft. 21,00

Indb. 24,50

Gjellerup

Den nu udsendte 2. udgave af »Alt om flyvning idag« afviger på væsentlige punkter fra den første. Udviklingen inden for flyvning og rumfart går frem med stormskridt, og bogen har fulgt denne udvikling op. Blandt andet er den blevet forsynet med en række nye illustrationer, og den er blevet mere international i sit billedstof, idet for eksempel en række russiske civile og militære fly er kommet med.

Bogens danske oversætter og bearbejder, ingeniør *Per Weishaupt*, har i den nye udgave fået assistance af missil- og rumfartseksperter, kaptajn *J. Lindegaard Christensen*, der helt har revideret kapitlerne om den militære flyvning om raketter, om missilernes fantastiske familie samt om rumfart — det område, hvor udviklingen går hurtigst. Og ellers kan man stadig læse om lyd- og varmebarriererne, jetmotorer, forskningsarbejdet bag flyvning og rumfart, rekorder, trafikflyvning, lufthavne og luftveje, radio- og radarhjælpemidler og mange andre emner.

VORE PRIVATFLYVERE

En statistisk analyse af A-certifikat — indehaverne giver interessante oplysninger

SOM et led i arbejdet for motorflyvningen i den kommende tid har KDA udarbejdet en statistik over vore A-certifikat-indehavere og underkastet denne gruppe en nærmere analyse. Ikke alene som led i klubbernes og organisationernes overvejelser, men også på andre områder har det interesse med lidt flere kendsgerninger, f. eks. for myndighederne og for industrien.

Lad os indlede med at tage et overblik over privatflyvernes udvikling efter krigen:

År	Udstedt	Gyldige pr. 31/12	Netto- afgang
1946	67		
1947	159		
1948	174		
1949	66	421	
1950	66	400	87
1951	63	342	121
1952	39	327	54
1953	59	332	54
1954	59	284	107
1955	44	298	30
1956	55	285	68
1957	57	304	38
1958	53	308	49
1959	57	336	29

Ved den undersøgelse, KDA ved velvilje fra luftfartsdirektoratets side har kunnet foretage, omfattede kartoteket ca. 375 navne, hvoriblandt der dog var omkring en snes udløbne, som endnu hverken var fornyet eller deponeret. Når det officielle tal ved årsskiftet foreligger, vil det dog utvivlsomt vise sig, at 1960 har været et af de bedre år. F. eks. er der ved redaktionens slutning udstedt ca. 65 nye A.

Som hovedlinje ser man (figur 1) den store opblussen i interessen i de første år efter krigen, fulgt af en kraftig nedgang først i halvtredserne og derpå en jævn stigning. Skyldes denne stigning den øgede interesse for forretningsflyvningen, eller blot den øgede levestandard?

Stigningen skyldes ikke alene øget tilgang (efter at denne har været konstant i 4 år), men også mindsket afgang. Hvor stor er »levetiden« for et A-certifikat? I første halvdel af halvtredserne lå afgang på ca. 25 % om året, hvilket giver kun 4 års gennemsnitlig levetid, men i sidste halvdel på ca. 14 %, hvilket viser en øget levetid til ca. 7 år.

Hvor mange har haft certifikat hvor længe?

Figur 2 giver en oversigt over, hvornår de nu gyldige certifikater først blev udstedt. Man ser, at der kun er 10 førkrigs-piloter tilbage i A-rækkerne (andre findes nok blandt de forskellige erhvervscertifikater) — og der blev udstedt mange certifikater i 38 og 39, hvor man kun krævede 12 timers undervisning, og hvor man fik certifikattilskud.

Selv af de store efterkrigs-piloter har få været trofaste. Kun 10 % af 48-piloterne

holder ved, og man føler veteranens grå hår rejse sig på sit hoved ved konstatering af, at der kun er 19 med ældre certifikat end en selv! Halvdelen af de gyldige certifikater er udstedt de sidste fire år.

Flyveerfaring og årlige flyvning

Figur 3 viser, hvordan flyveerfaringen udtrykt ved totalt timeantal ved sidste fornyelse fordeler sig. Da der er flest med ganske nye certifikater, dominerer piloter med begrænset samlet erfaring. 54 % har under 100 flyvetimer bag sig.

Undersøger man, hvem der ligger med de mange flyvetimer, viser det sig, at der i halvdelen af tilfældene er tale om tidligere militær- eller erhvervsflyvere. Men vi har dog ca. 6 privatflyvere med over 1000 flyvetimer, alle selv flyvere. I det hele taget viser det sig, at de der selv har et fly eller part i et, flyver forholdsvis mest, hvilket både kan være udtryk for behov og for ønske om at udnytte det fly, man nu engang har og ofte har lettere adgang til, end når man skal leje et.

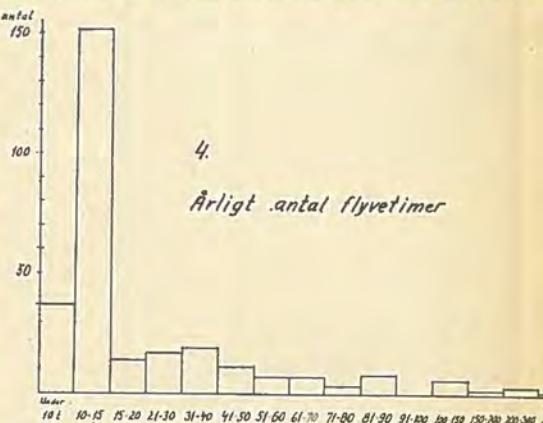
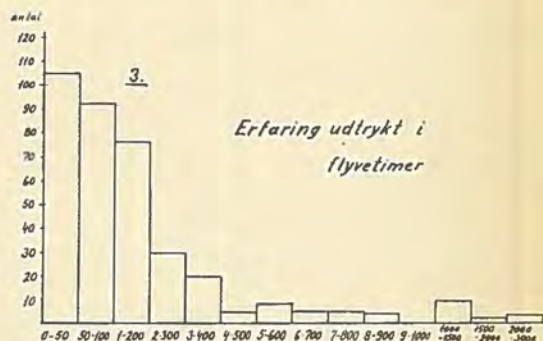
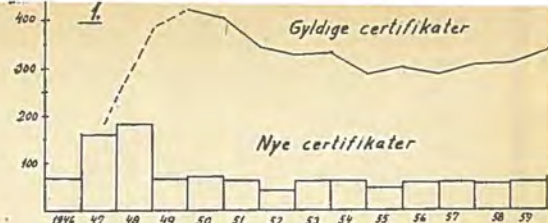
Men hvor meget flyver folk om året? Det var et af udgangspunkterne for hele analysen. Vi spurgte i luftfartsdirektoratet, om man havde en statistik herover. Det havde man ikke, men »95 % flyver kun lige de krævede 10 timer årlig — og som regel i de sidste 8 dage før certifikatet udløber«, lod svaret. Det er vel at sætte sagen på spidsen, men at der er noget om i hvert fald det første, viser figur 4.

66 % flyver under 15 timer årlig, og et forbausende stort antal af disse ligger på 10-11 timer. Og så går det ellers jævnt ned ad bakke med antallet, efterhånden som det årlige timetal stiger. De højestliggende er enten folk med erhvervs- og militærtimer indblandet eller folk, der flyver til et erhvervscertifikat. Der er kun 5-6, der klarer lige over 100 timer årligt, alle folk med eget fly. Men mange flyvere ligger betydeligt lavere og har i realiteten en dårlig udnyttelse af deres fly, hvis ikke andre hjælper dem op på de 2-300 flyvetimer, et fly skal flyve årligt for at være nogenlunde økonomisk.

Hvem flyver?

En undersøgelse over piloternes erhverv giver også et interessant indblik i vore privatflyvere. For at tage damerne først, er der kun 4 af dem, hvoraf 1 ikke fornyet. De udgør altså kun omkring 1 %, og det er mindre end for nogle år siden. Iøvrigt ser oversigten således ud:

Ingeniører	45
Faglærte arbejdere	37
Detailhandlere	22
Fabrikanten	22
Direktører	21
Håndværksmestre	20
Fenrikker, oversergenter, mather	15
Chauffører, kørelærere, vognmænd ..	14
Læger, tandlæger, dyrlæger	14
Officerer (især flyverløjtnanter)	13



Bestyrere, disponenter, driftsledere og værkførere etc.	13
Gods- og gårdejere, proprietærer	12
Kontorassistenter, ekspedienter	10
Elever, lærlinge, studerende	8
Grosserere	8
Havneledere, trafikassistenter etc.	8
Repræsentanter	7
Arkitekter, sagførere	7

Herefter følger fotografer med 6, radiotelegrafister, salgschefer og landbrugsmedhjælpere med hver 5, autoforhandlere, installatører og lærere med hver 4, journalister med 3 og mange små grupper af vidt forskellige erhverv med ialt 31.

Hvor i landet bor de?

55 % af certifikatindehaverne bor på Sjælland (48½ % i hovedstadsområdet), 10 % på Fyn, 32 % i Jylland, 3 % på Lolland-Falster og Bornholm.

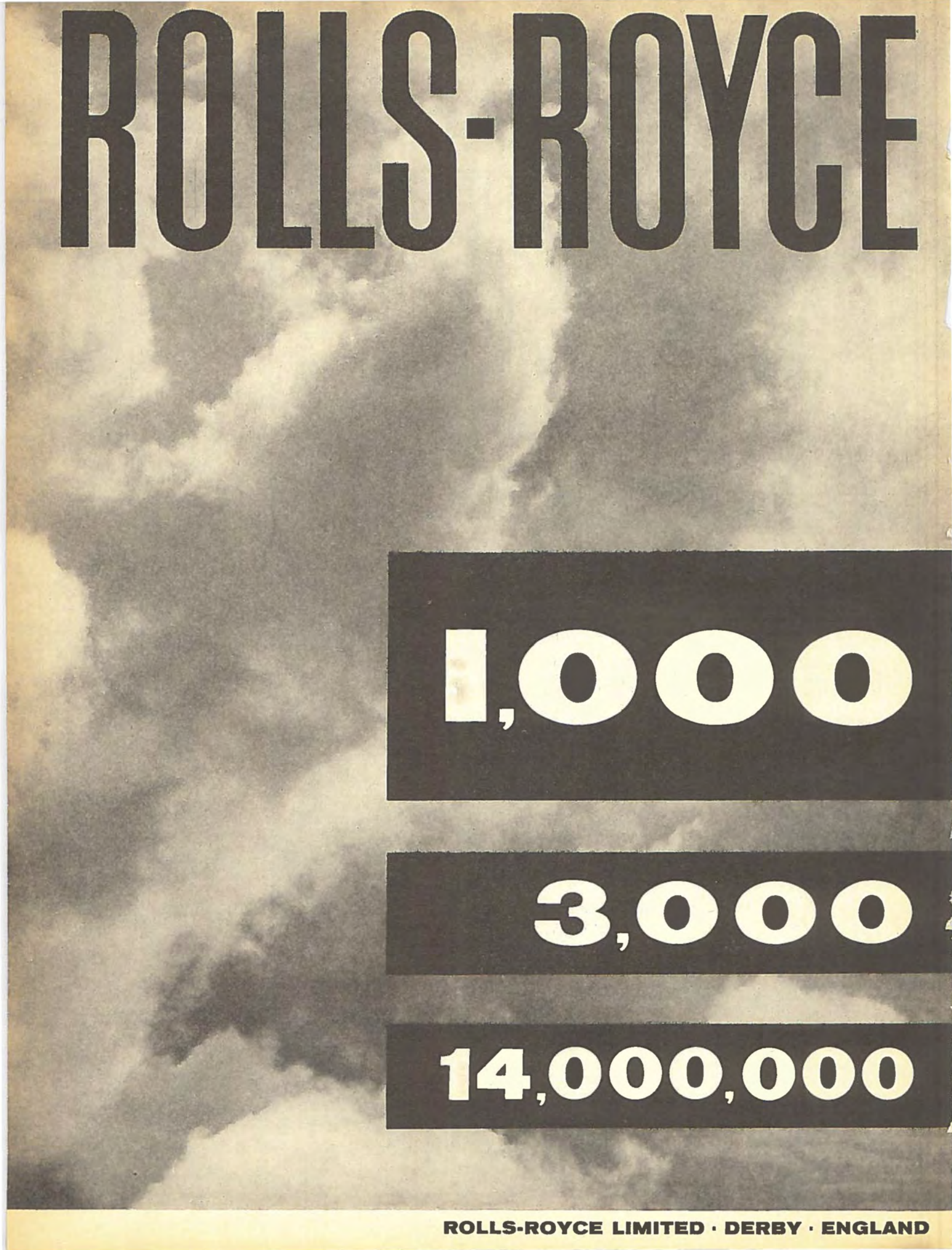
Af jyderne bor 48 % i Århus og Midtjylland, 35 % i Syd- og Sønderjylland og kun 17 % i Ålborg og Nordjylland.

Omkring 15 % er ejere af privatfly (når man ser bort fra klubfly).

Omkring 20 % er nu- eller forhenværende svæveflyvere.

PW

ROLLS-ROYCE



1,000

3,000

14,000,000

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

JET-MOTORER

civile luftfartøjer

Over et tusinde civile luftfartøjer med Rolls-Royce jet-motorer er leveret til eller i ordre for luftfartselskaber verden over.

timer mellem hovedeftersyn

Rolls-Royce Dart motorerne er godkendt til 3.000 timer mellem hovedeftersyn, et højere timeantal end nogen anden flyvemotor.

timers erfaring

Rolls-Royce jet-motorer har fløjet over 14 millioner timer i civil tjeneste, dette tal vokser med ca. 5 millioner timer pr. år.



Esbjergs Aero Service's nye anlæg indviet



Den ombyggede værkstedsanlæg til venstre, der på den lille Turbulent-anlæg og den nye store hangar. Bag dem skimtes den kombinerede hangar og teorilokalet.

DEN 19. november indviede Esbjerg Aero Service sine nye anlæg i Esbjerg lufthavn, og direktør J. Østergård Vejvad, der har et af de få resterende førkrigs-privatflyvercertifikater her i landet, og hans søn, Villy Vejvad, kunne sammen med deres 5-mandspersonale fremvise Danmarks mest moderne flyveskole foruden den øvrige del af virksomheden.

Som vi nævnte i september-nummeret, har man bygget den ene af statens hangarer om til et forskriftsmæssigt værksted, hvor mekaniker Jørgen Truelsen har udmærkede arbejdsforhold, og hvor salgschef Finn Skjoldborg har et fint kontor.

Ved en sammenbygning med firmaets gamle private hangar har man fået indrettet et dejligt teorilokale, hvor piloterne samtidig har kontorlokale. Piloterne er J. Rahbek og H. Devantier, der tidligere fløj i Alborg, hvor privat motorflyvning nu næsten helt er uddød.

I resten af hangaren kan der stadig stå en Emeraude, når den køres sidelæns ind, og til dette formål har firmaet lavet en lille trolje, som hjulene kan køres op på, hvor på flyet køres sidelæns ind ad en skinne.

Men det er ikke hangarplads nok. Ved siden af værkstedshangaren står en diminutiv, transportabel Turbulent-hangar, som kan leveres med til Turbulent-købere, og ved siden af denne igen var en helt ny, ca. 10 x 23 m hangar med vippeporte næsten færdig. Så statens hangarer har fået et tiltrængt supplement.

Og Vestjysk Flyveklubs klubhus var genopstået som den nydeligste lille restaurant, hvor gæsterne blev budt på en fin frokost, og hvor der blev holdt mange rosende taler for det friske initiativ.

Der blev også fremsat ønsker, f. eks. om bedre veje til lufthavnen og vejskilte både fra byen og hovedvejen, for det er tanken at animere folk til at bruge lufthavnen som udflygtsteds for derved at give dem appetit på flyvning.

Fra byens erhvervsdrivende blev der over for luftfartsdirektør G. Teisen fremsat ønsker om udbygning af lufthavnen og om ruter på denne, idet man føler sig trafikalt tilsidesat.

EAS søger at bøde på denne mangel ved taxaflývning i Cessna 172A og opregner i en brochure fordele og priser. Tre passagerer kan rejse til Göteborg retur på $3\frac{3}{4}$ times rejsetid mod 22 pr. tog, og så er billetprisen pro persona 9 kr. billigere pr. fly!

Mere brug er der vel for at flyve til København og ikke mindst til Hamburg, for Esbjerg-folkene har ikke lyst til først at tage til København, når de skal flyve vest eller sydpå, men kan hurtigere og billigere tage via Hamburg.

De første elever er igang på skolen, der giver undervisning på Emeraude, og de første erfaringer med denne er absolut gunstige. Skolen byder på billig flyvning (45 kr./time mod 75 kr. uden lærer på Emeraude) på Stark Turbulent-D, og vil man flyve større og hurtigere ting, f. eks. for selv at flyve forretningsflyvning, er der altså en Cessna 172A. Det er en fin flåde.

Mange kommer til Esbjerg andre steder fra for at flyve Turbulenten, hvorpå man nu har omskølet over 100 med de bedste erfaringer, og der er solgt en til Sverige.

EAS kan nu også levere Emeraude, idet den også bygges af Stark i Tyskland, og de første ordrer herpå er modtaget. Desuden repræsenterer EAS Cessna i Jylland.

Der er således lagt op til at gøre Esbjerg til et moderne flyvecentrum. Planerne er ikke udtømt med dem, der er gennemført nu, og hvis alt udvikler sig godt, bør man have opmærksomheden henvendt på Esbjerg. PW

Engelsk fremstød for forretningsflyvningen

Det har længe været klart, at England er sakkelt agterud på forretningsflyvningens område, specielt hvad angår produktionen af moderne privat- og forretningsfly.

Men nu gør man et energisk fremstød for at indvinde det forsomte, idet der er startet et nyt firma, BEAGLE (British Executive and General Aviation Ltd.). Bag det står et stort industrifirma, Pressed Steel Co. Ltd., der selv har en flåde af forretningsfly og driver egen lufthavn, og som deltog i Spitfire, Hurricane og Hunter-produktionen.

Shell-flyvekort over Danmark

Med sit flyvekort over Danmark har Shell udfyldt et stort savn, nemlig af et rigtigt flyvekort i målestok 1:500.000. Sidst i fyrrerne udsendte Shell også et kort, men det var stort set et almindeligt vej kort suppleret med nogle flyvemæssige oplysninger.

Det nu udsendte flyvekort er et kompromis mellem mange kategoriers noget modstridende ønsker, og vil måske derfor ikke opfylde samtlige ønsker for hver af disse, men en væsentlig del af dem.

For det første er målestokken 1:500.000 og ikke et nærliggende skævt tal, så det er nemt at måle på, ligesom man kan bruge kurslineal og lignende hjælpemidler. Endvidere er de geografiske længder afsat ud fra Greenwich, og endelig ligger Bornholm på sin rigtige plads, hvorved man også har den sydlige og vestlige svenske kyst med.

Grundkortet medtager ikke så mange detaljer, at de forvirrer billedet (kortet er ikke beregnet til orienteringskonkurrencer), men det giver væsentlige holdpunkter til orientere sig efter, såsom søer, skove, jernbaner og de vigtigste veje.

Endvidere er luftvejssystemet, militære kontrolzoner og terminalområder samt restriktionsbeholdte områder tydeligt indtegnet med fornødne højdeangivelser for flyvning i de lavere luftlag. Militære flyvepladser, godkendte civile lufthavne og landingspladser samt svæveflyveområder er med, ligesom luftfartshindringer er indtegnet med speciel farve.

De almindelige radiofyre er med, men øvrige radiooplysninger findes på et specielt kort i bilaget. Med de hyppige ændringer vil specielt dette være svært at have à jour, men det kan måske animere flere til at interessere sig for den slags flyvning.

Bilaget omfatter specialkort og oplysninger om offentlige landingspladser samt om en del private. Desuden er der fonetisk og morsealfabet og andre oplysninger.

Kortet er udgivet i samarbejde med KDA, og det påtænkes at offentliggøre rettelselser i FLYV, hvorfor man bedes gøre KDA opmærksom på fejl o. lign.

Hvis ikke myndighederne alt for hurtigt igen laver om på hele systemet (talrige rettelselser måtte udføres bare i de måneder kortet blev udarbejdet), vil det kunne gøre stor gavn et godt stykke tid, og vi må være Shell taknemmelige for den udmærkede service, der herved ydes især de private motor- og svæveflyvere samt de erhvervsflyvere, der anvender mindre fly.

Kortet er af Shell udsendt som nytårsbilen til en række motorflyvere. Indehavere af gyldigt S-certifikat kan rekvirere det gennem KDA.

Det har købt aktiekapitalen i Auster Aircraft Ltd., det eneste engelske firma, der i større omfang har interesseret sig for små fly i de senere år, og det har desuden truffet aftale med F. G. Miles Ltd., der også tidligere arbejdede stærkt i dette område.

Man forventer også samarbejde med Rolls-Royce, der skal licensbygge Continental-motorer.

Direktør for det nye foretagende bliver Peter G. Masefield, der også bliver formand for Auster. Han har haft en så forskelligartet karriere som medarbejder ved "The Aeroplane", civil luftattaché i USA (hvor han fløj rundt i en privat Hurricane!), BEA-direktør og sidst direktør for Bristol, hvor han fik lavet en Chipmunk om til rafineret rejsefly.

Samtidig har den engelsk Air League gjort et stærkt fremstød for at øge befolkningens og regeringens forståelse af "General Aviation's betydning, herunder at sørge for egnede flyvepladser tæt ved byerne, og man har gjort et forsøg på at få Croydon genåbnet for forretningsflyvningen.



**EN
'61
NYHED**

*En nykonstruktion fra en verdenskendt fabrik.
Leveres ab. Februar 1961.*

Beechcraft BARON

BEECH AIRCRAFT CORPORATION præsenterer her Amerikas nyeste lette 2-motors fly.

BEECHCRAFT BARON, det exclusive helmetal forretningsfly, kombinerer fart, rækkevidde og nyttelast på en måde, der er ethvert andet fly i sin klasse overlegent.

Specifikationer:

5 komfortable indstillelige flystole. 2×260 hp Continental, 6-cyl. motorer. Bruttovægt: 2220 kg. Nyttelast: 950 kg. Hydraulisk kontrollerede Constant Speed propeller.

Tophastighed: 378 km/h i 2135 m højde.

Rejsefastighed: 350 km/h i 3050 m v/65% mot. effekt.

Stigefastighed: 2 mot. 7,6 m/sek. 1 mot. 1,7 m/sek.

Stallingsfastighed 122 km/h.

Absolut højde (m/max.last):

2 mot. 6.700 m

1 mot. 2.740 m

Rækkevidde: ca. 2.000 km med 45 min. benz. reserve.

Pris incl. fuld standardudrustning: \$ 58.250.—

- **Ny aerodynamisk konstruktion** for større hastighed, bedste udsyn og enestående flyegenskaber.
- **Fremragende lydisolering** af rummelig cabine. Let tilgængelig bagageplads i cabinen og ekstra plads i næsen for bagage eller speciel fragt.
- **To kraftige 260 hp motorer**, der med direkte benzin indsprøjtning udelukker karburatorisning, bringer Dem hurtigt i luften og over dårligt vejr.
- **Stærkt og solidt**, fuldt optrækkeligt næsehjulsunderstel og kraftige bremses gør flyet ideelt til landing på mindre flyvepladser. Startlængde 277 m. Landingslængde 358 m.
- **Baron** er Beechcraft's nyeste triumf i lette 2-motors fly.

Ring eller skriv efter rigt illustreret og detaljeret brochure af dette fremragende rejsefly.

Generalagent for Danmark:

SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANY LTD.

112, ÅBRINKEN . VIRUM . TELEFON 85 18 34

TRAFIKFLYVENYT

BOAC har taget Comet 4 ud af atlanttrafikken og erstattet den med Boeing 707. Comet 4 var egentlig aldrig beregnet til en så lang rute, men BOAC indsatte den d. 4/10-1958 som første jetfly på ruten, og anvendte den indtil 16/10-1960. I de to år udførte Comet 4, der nu fuldtud kan benyttes på de andre langruter, ialt 2304 flyvninger med ialt 94.000 passagerer. Belægningsfaktoren har været 74 %.

Boeing 707 har også fejret toårsjubilæum på atlanttruten, nemlig 26/10. Nu flyver 160 Boeing-jet'er 885.000 km daglig. På to år udførte de 23,5 milliarder passager-km, svarende til at man transporterer hele Danmarks befolkning fra København til Dakar i Vestafrika — hvad vi så end skulle der.

Grønlands indenlandske flyvning, udført af EPA med en Catalina og to Otter, har i sommer befordret ca. 5000 passagerer. I vinter udvides ruterne, der gik fra Julianehåb i syd til Egedesminde i nord, til Christianshåb og Jakobshavn, muligvis af og til til Umanak.

Flyveledelsen på Grønland er af den danske regering overdraget USA, som også har haft den i praksis hidtil. Det sker som led i normalt ICAO-samarbejde og gælder kontrol med både civil og militær flyvning.

KLM har ombygget to Douglas DC-7C til rene fragtfly til brug på Nordatlanten.

BEA har endnu en gang øget sin Comet-ordre. Oprindelig bestilte man 6 under pres af Caravelle-konkurrencen, men de har været en sådan publikum-succes, at flåden efter en ny ordre på 4 nu skal blive på ialt 14 fly. Med en RAF-ordre på 5 har de Havilland ialt solgt 60 af Comet 4 versionerne.

Københavns lufthavn i november

Ankomne passagerer	32.833
Afgåede passagerer	32.070
	64.903
Transitpassagerer 2 x 27.415	54.830
Andre passagerer	3.195
Ialt	122.928
Stigning i forhold til samme måned ifjor	12,6 % ialt, 12,4 i lufttrafik. Starter og landinger ialt 4.703 (+ 11,2 %), 3.820 (+ 12,7) i lufttrafik.

Luftgods 2.298 t i lufttrafik (+ 26,2 %), 2.414 t ialt (+ 26,3 %).



Følgende flyverløjtnanter af 2. grad af reserven er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad af reserven: J. Holtved, Henning Pedersen, P. Dønvang, M. Pilgård Kristensen, Jørgen W. Nielsen, Kaj V. Sørensen, Bent Andresen, Jørgen Lærkesen, Bent J. K. Mikkelsen, G. O. Horsted, B. Barslund, Dan F. Kjeldsen, B. O. Brandt, S. Kornø og Johan Nissen.

Kaptajnlojtnant (r) J. L. Christensen er løst fra sin kontrakt fra udgangen af november 1960.

Fenrikerne Martin V. Andersen og R. G. Kranker er udnævnt til overfenriker.

18 oversergenter er udnævnt til fenriker, men pladsen tillader ikke at bringe navnene.



De første billeder er nu fremkommet af Hawker P. 1127, som har afsluttet sine indledende svæveprøver. Den er udstyret med Bristol Siddeley BS 53 løftmotoren med to drejelige udstødsåbninger i hver side under vingen.



„Manden, der elskede krigen“ af John Hersey. På dansk ved Mogens Boisen. Gyl-dendalske boghandel Nordisk Forlag. Pris: 28 kr.

I det ydre er bogen en krigsroman. Stedet for handlingen er en amerikansk flyvebase i England, tiden da USA er trådt ind i den 2. verdenskrig, mens handlingen skildrer de amerikanske bombetogter over Tyskland. Fortællingen er lagt i munden på den unge Charles Boman, andenpilot i en „flyvende fæstning“. Chefen er Buzz Marrow, „manden, der elskede krigen“. Minut for minut, næsten sekund for sekund, berettes der om et bombetogt, der varer 15 timer og 39 minutter. Det fortælles i brudstykker, og mellem ét brudstykke og det næste er der indsat tilbageblik, der kaster lys over personer-ne og deres liv.

Bogen giver et overbevisende billede af krigsflyvernes hele psykiske og fysiske til-værelse på flyvepladsen, under orlov og i de opslidende luftkampe, der får et højdrama-tisk og frygteligt klimax i de sidste afgøren-de hændelser over Schweinfurt. Det er en god flyverkrigsbog.

Nyttig håndbog om VOR

Desværre er megen af den litteratur, der be-handler radionavigatoriske emner, så teknisk præget, at den er vanskelig tilgængelig for menigmand. Imidlertid har Flight Operations Administration, United Airlines Inc. nu udarbejdet en lille bog, der på en over-ordentlig letfattelig måde giver oplysning om praktisk taget alt, hvad en pilot behøver at vide om VOR.

Bogen bærer titlen. The VOR, VHF Omni-Directional Range, Navigation Sys-tem.

Efter en gennemgang af de rent tekniske principper og en yderst lærerig fremstilling af instrumenterne og deres brug ofres der megen plads på den nok så vigtige side af sagen, nemlig de navigatoriske anvendelses-muligheder.

Teksterne er ledsaget af 38 fortræffelige illustrationer, der i høj grad medvirker til at gøre tilegnelsen af stoffet til en interessant leg.

Bogen er en virkelig nyttig håndbog for enhver, der vil drage det fulde udbytte af det stadig voksende antal VOR-stationer. Den kan bestilles gennem udgiverens repræsen-tant her i landet, der er Commertas A/S, Frederiksholms Kanal 2, København K. Pris ca. 11,50 kr.

S. O. Madsen.

Bølgeflyvning

Y. Gotaas: *Fjellbølger*. Norsk Aero Klubb, 1960. 14 sider. Pris 5 n. kr.

Den norske meteorolog og svæveflyver, Y. Gotaas har i et lille hefte samlet nogle ar-tikler og yderligere oplysninger om bølge-flyvning i teori og praksis, specielt med hen-blik på norske forhold.

Nordmændene har de senere år videreført den bølgeforskning, PFG og Aarhus Svæve-flyveklub kort efter krigen indledte i Norge, og med de fremskridt der de senere år er sket i norsk svæveflyvning, skulle man nu for alvor kunne udnytte de muligheder, bøl-gerne byder svæveflyverne, ligesom motor-flyverne har gavn af at få kendskab til de farer, de kan udgøre.

Med speciell interesse vil vi notere, at en trafikflyver den 22/2-1959 konstaterede bøl-ger i 3000 m højde hele vejen fra Skien til Alborg.

Rumfart

P. Berna: *På tærsklen til stjernerne*. Gyl-dendal. 150 s., kr. 8,75 indb.

I denne fremtidsroman fra ca. 1970 op-lever en 12-årig fransk dreng og hans kam-merater, der med deres fædre er isoleret på en forsøgsstation for rumfart i Sydfrankrig, hvordan det lykkes at nå frem til den første landing på månen.

Selv om den tekniske baggrund ikke er umiddelbar indlysende og overbevisende, så er beretningen levende og spændende og gi-ver et godt indtryk af den del af nu- og fremtidens ungdom, der ikke er så gammel-dags bare at være „airminded“, men også „astrominded“.

Teknisk engelsk

„Teknisk engelsk for maskinfaget“ af ci-vilingeniør B. G. Bildsøe. Teknologisk Insti-tuts Forlag. 172 sider. 10 kr. indb.

„Teknisk engelsk for maskinfaget“, som nu foreligger i 3. reviderede udgave, er til-rettelagt som en opslagsbog, der på en nem og overskuelig måde giver en oversættelse af en mængde glosser og fagudtryk, og som sam-tidig giver en forklaring af ordenes betyd-ning ud fra forskellige tekniske anvendelser. Til dette formål er der i udstrakt grad gjort brug af illustrationer med detalnummere-ring og tilhørende lister over glosser på en-gelsk og dansk.

Ved foden af hver tekstside findes en ord-liste over de vigtigste af de anvendte glo-ser, og bag i bogen følger en meget udførlig alfabetisk stikordsfortegnelse med henvis-ning til de sider i bogen, hvor glosserne fore-kommer.

Et afsnit af bogen omfatter beskrivelser af forbrændingsmotorer (herunder jetmoto-rer) og deres anvendelse i flyvemaskiner. En af plancherne i bogen er en tegning af en jetliner med engelske og danske betegnelser for de enkelte dele.

INGEN ÆNDRING I KONKURRENCE—MODELLERNE



Fra marathon-VM'et ifjor: Fra venstre Bond Baker, Australien, Rolf Hagel fra Sverige med »Mister Max« (man ser det straks . . .), til højre Bulukin fra Norge.

MED bange anelser har konkurrencemodelflyverne imødeset mødet i FAI's modelflyvekomité i efteråret, fordi man frygtede nye ændringer i VM-modellernes specifikationer, men komitéen blev tværtimod enig om at beholde de nuværende regler for selve modellerne et par år endnu.

At noget skulle ændres, var imidlertid givet oven på VM for fritflyvende gasmotor-modeller, hvor det viste sig umuligt at kåre en enkelt verdensmester.

Dette problem klæres imidlertid på den måde, at motorløbetiden ved VM nedsættes fra 15 til 10 sekunder, og mens maximumtiden pr. flyvning hidtil har været 180 sek., så hæves den ved eventuelle omflyvningsrunder efter de normale fem perioder med 30 sek. pr. omflyvningsrunde, hvorved man nok skal få en ende på spøgen ret hurtigt, men

hvorved man naturligvis påny risikerer, at tidtagernes synsevner får for stor indflydelse. Disse to regler skal foreløbig afprøves i 1961.

Svenskerne fik gennemført en regel om, at højstartlinen ved kontrollen skal underkastes belastning, og den må ved et træk på 5 kg ikke overskride de hidtil gældende 50 m.

For at give »almindelige« modelflyvere en chance i hastighedsflyvning overfor specialister med fabrikanterne bag sig, vil der ved VM i hastighed fra 1962 kun blive valg mellem to brændstoffer, der udleveres af konkurrenceledelsen. Tilsætning af nitrengsmidler forbydes. Der må kun anvendes gløderørsmotorer. I et nyt forsøg på at aflive svingning bestemmes det, at der skal anvendes en særlig type håndtag, som stilles til

rådighed af konkurrenceledelsen.

Ved kunstflyvnings-VM vil man langsomt indføre det sværere amerikanske program, først kun ved tredje flyvning, men fra 1964 ved de to første flyvninger, mens den tredje bliver et frit valgt program. Det viser sig, at den danske tanke om at begrænse motorstørrelsen til 2.5 ccm også er dukket op andre steder, men ved mødet i efteråret blev den forkastet.

I holdkapsflyvning øges linediameteren fra 0.25 til 0.30 mm.

Radiostyrede svævemodeller må startes med 300 m højstartslinje.

VM for alle tre fritflyvende klasser afholdes i 1961 i Tyskland i et fælles amerikansk-tysk arrangement i München eller Koblenz.

Modelflyvekomiteen nedsatte nogle underudvalg for hhv. fritflyvende, linestyrede og radiostyrede modeller med hhv. Jääskeläinen (Finland), Beck (Ungarn) og Good (USA) som formænd.

Belgieren Roussels formandsskab blev ikke af længere varighed, idet han blev afløst af tyskeren Hans Justus Meier med englænderen H. J. Nicholls som næstformand og ungaren R. Beck som sekretær.

Modelflyverrådet tager senere stilling til, om der på baggrund af ændringerne også skal indføres ændringer i vore regler.

D. J. Laidlaw-Dickson & C. S. Rushbrooke: *Aeromodeller Annual 1960-61*. Model Aeronautical Press Ltd. 160 sider. 10½ sh.

Den nye Aeromodeller Annal er nu udkommet, og dette års udgave står fuldt på højde med sine forgængere. Ind mellem fine tegninger af modeller af alle typer er instruktive artikler for enhver smag, som afspejler den alsidige hobbys udvikling. F. eks. er der omtale af ganske små radiostyrede modeller og af de nye lette elektromotorer, der muliggør elektrisk drevne fritflyvende modeller. Der er konstruktionstabeller, motorplysnings, resultater og billeder fra VM i England og Schweiz og meget, meget andet.

Ny lysbilled-serie

KDA's gamle lysbilledserie om modelflyvning er efterhånden slidt op, men er nu blevet erstattet af en moderne serie farvede 50 x 50 mm, foreløbig omfattende ca. 50, men det er tanken at udbygge den videre. Klubberne kan låne den gratis ved henvendelse i god tid til KDA.



LP- Radioundervisning
for

PILOTER

FLYVEELEVER

FLYVEINTERESSEREDE

HØR OG LÆR hvorledes man bærer sig ad når man skal have start- og landingstilladelse. Lær den specielle »Traffic Pattern Jargon«. Hør hvordan man bliver »talt« ind til en flyveplads, når man har mistet orienteringen. SPAR dyre flyvetimer og hold rutinen vedlige hjemme i lænestolen. 20-siders instruktionsbog medfølger.

Eneret for Skandinavien og Finland

DYRBERG AERO

Smaragdvej 19 . Herlev

Forhandlere velkomne

Pris: kr. 45,00.

Priser på svæveflyvning i Sverige

Den tidligere PFG-svæveflyver *Jens Ulrich Pedersen*, der nu bor i Stockholm og flyver i Stockholms Segelflygklub, fortæller, at der kun er et indskud på 10 sv. kr. og et årligt kontingent på 25 kr. Men til gengæld koster en skolestart i Bergfalke 25 kr. (incl. 4 min. flyslæb) og 17 kr. i Baby. Timepriserne ved F-flyvning er mellem 15 og 25 kr. med reduktion fra den femte time summeret over året.

Klubben har 150 medlemmer, hvoraf 35 er meget aktive. Materiellet består af 1 Bergfalke samt en til låns fra Alleberg og en i ordre (med 6.500 kr. i statstilskud), 2 Baby, 2 Olympia, 1 Moswey, 1 K-6, 1 Fauvel AV-36, 1 PIK-5 og en Tiger Moth.

Tysk krigsbog

Victor Schuller: *Flugten mod Afgrunden*. Gyldendal. 224 sider. Kr. 17.75 hft., 25.00 indb.

En østrigsk journalist, der fløj i Luftwaffe under krigen, skildrer i denne roman „det tyske luftvåbens storhed og fald“ gennem en ung flyvers oplevelser under angrebene på Malta og Nordafrika med Ju 88'er, efterfulgt af en tid som Ju 52-pilot ved Stalin-grad-nederlaget, mens han slutter som natjager i Europa og i en Me 109 skydes ned af et par Lightning-jagere. Det er ingen behagelig bog at læse, men den giver et dramatisk og sandfærdigt virkende billede af luftkrigen på tysk side. Oversættelsen af *Mogens Boisen* er også i flyvemæssig henseende i orden.

Klublederkursus

Svæveflyverrådets årlige klublederkursus den 3.-4. december var atter fuldt besat, og nogle efternølere kunne ikke tages med. Kursus, der blev gennemført med de samme lærere som ifjor, havde mange animerede diskussioner om klubmemner, og selv om det er blevet revideret og moderniseret lidt igen, var det klart, at man skal gå endnu videre næste år, fordi deltagerne ved meget mere om klubledelse, end da disse nyttige kursuser startede i 1955.



Flyvematerieltjenesten udbyder til salg CONTINENTAL C125.2 MOTORER

Motorerne, der er tjenstdygtige, og hvis gangtid siden sidste hovedeftersyn er fra 275 til 523 timer, sælges med karburator, magneter, starter og generator. Interesserede kan ved skriftlig henvendelse til flyvematerieltjenesten, indkøbskontoret, få nærmere oplysninger om priser, gangtider etc.

Erhvervspilot søger godt job

Billet mrk. 12 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

SIDSTE FRIST

for indlevering af annoncer
til FLYV er

den 10. i måneden forud
for indrykningen.

S. B. Jensen, Agerbovej 16, Kgs. Lyngby

Eftersyn og rep. af svæveplaner.

Fremstilling af materialesæt og

komplette fly af selvbyggerstype.

Styrkeprøver af træ og lærred.

Telf. PALÆ 5860

★

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.

Brugt CESSNA 172 købes

Et fly af ovennævnte type, ikke ældre end årg. 1956, som ikke har været udsat for uheld, og som ikke har fløjet over 500 timer, købes. Flyet skal være forsynet med radio samt radiokompas eller VOR.

Detaljeret tilbud med pris udbedes med billet mrk. 11 til FLYV, Vesterbrogade 60, København V.



jodel
wassmer

D. 120
KOSTER KUN
34,250

-nu kan den også lejes

✱ Marchhastighed	190 km/t
✱ Stallinghastighed	50 km/t
✱ Aktionsradius	1000 km
✱ Stigehastighed	4,5 m/sek.
✱ Nyttelast	310 kg
✱ Bagage (fuldtanket)	54 kg

I Sportsflyveklubben, Skovlunde, kan De nu leje »luftens charmetrold« — JODEL WASSMER D. 120 med radio og kabinevarme for kr. 70.— pr. time.

De føler Dem straks hjemme i en JODEL WASSMER — og den har De råd til at købe og flyve.

Brochure og demonstration ved eneforhandler

KNUD BRØNNUM, Tangevej 32, Skovlunde. Tlf. MI. 4349. Prlv. 94 89 11

HÆREN KOMMER NÆPPE UDEN OM OPKLARINGSMISSILER

Af Kaptajnløjtnant J. Lindegård Christensen

DE sidste års voksende krav til bevægelighed for de landbaserede militære styrker har sat hærens chefer i den situation, at deres rekognosceringsvirksomhed bliver utilstrækkelig, dersom de udelukkende skal være henvist til at benytte de gamle og gennemprøvede metoder til indhentning af oplysninger om fjendtlige bevægelser og stillinger.

Alt for ofte vil de være stillet over for det faktum, at deres meddelelsesmidler simpelt hen ikke er hurtige nok. Før de kan handle i overensstemmelse med den situation, deres opklaringsled har klarlagt, vil en ny situation være en realitet.

I udlandet har man i adskillige år erkendt dette fuldt ud og søgt muligheder for at råde bod på denne mangel. Flyveropklaringsgen har været til revision, således at resultaterne hurtigere kunne komme dem i hænde, der skulle bruge dem, men det har vist sig at være et nogenlunde håbløst kapløb med tiden.

Dernæst har man forsøgt at anvende lette fly, AOP'er og helikoptere til direkte samarbejde med styrkerne på jorden. Et vist resultat er nået ad denne vej, men der har dog vist sig at være adskillige ulemper, som det vil være vanskeligt at komme udenom.

Her tænkes især på problemerne i forbindelse med at finde egnede landingspladser for AOP'erne og de forholdsmæssigt betydelige vedligeholdelsesvanskeligheder ved helikoptere.

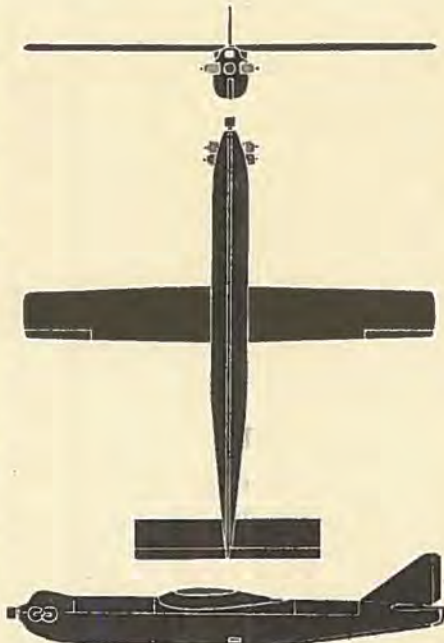
På selv et stort udrustningsbudget ville anskaffelse og drift af bemandede fly til samarbejde tage en stor plads. Yderligere ville — og dette viser erfaringen — den egentlige rekognosceringsvirksomhed være vanskelig at gennemføre over fjendtligt område på grund af den effektivitet, luftværnsvåbnene efterhånden er blevet udviklet til. Følgelig måtte flyenes virksomhed i selve kampzonen være begrænset til den støtte, de kan give tropper på jorden ved at overvåge de umiddelbare fremrykningsveje farbarhed.

På disse fly har der hidtil ikke været tale om at indbygge kameraer eller andet opklaringsudstyr. Dels har det været for tungt og for omfattende, dels for sårbart for de betingelser, der råder, hvor flyene lander og starter fra ganske uforberedte pladser.

I løbet af de sidste to til tre år er der imidlertid foregået en udvikling af både rekognosceringsudstyr indenfor foto-, radar- og infrarød-teknikken, og af de små hurtige aerodynamiske missiler, som åbner helt nye veje til en effektivisering af opklaringsvirksomheden i hærstyrkernes kampområde.

De taktiske opklaringsmissiler kan startes fra snart sagt en hvilken som helst plads, og de flyver med en hastighed, som ligger betydeligt over, hvad der hidtil er set for AOP'er og helikoptere. For de tidligste typers vedkommende anvendes små stempelmotorer og i de senere propelturbinemotorer og jetmotorer.

Udstyret som de skal bære for at løse deres opgaver, fremstilles nu i standardsæt, der



Et eksempel på en måldrone: Radioplane OQ-19B, der med 72 hk flyver op til 363 km/t.

kan skiftes ud på meget kort tid, så at man kan sætte sin opklaringsvirksomhed ind på et hvilket som helst område, man ønsker.

For den operationschef, der ønsker ved selvsyn at konstatere omfang og arten af den fjendtlige virksomhed, kan missilet bære fjernsynsudstyr med stor opløsningsevne, hvis billeder kan modtages på skærme i selve kommandocentret.

De taktiske rekognosceringsmissiler styres som regel ind over området med radiostyring, men man kunne vel lige så vel tænke sig, at der i de tilfælde, hvor man ønsker sig et bestemt område afsøgt, anvendes en eller anden form for programstyring, som fører missilet i et banemønster, der giver den mest effektive dækning.

I den amerikanske hær har man rekognosceringsmissiler i tjeneste, og såvel forsøg som anvendelse af disse opklaringsmidler under større øvelser har vist de store anvendelsesmuligheder, som de frembyder.

Her i landet kommer hæren næppe uden om at tage stilling til en eventuel anskaffelse af rekognosceringsmissiler, selv om der måske vil være anledning til at se sig vel om, før man træffer nogen afgørelse med hensyn til typen.

Som bekendt har søværnet en dronetypen i tjeneste som målfartøj til uddannelse af artillerister på Sjællands Odde. Disse droner vil utvivlsomt på samme måde som det er tilfældet i USA kunne ombygges til at medføre rekognosceringsudstyr. Hæren ville allerede med missiler af denne art kunne opnå væsentlige fordele for opklaringsvirksomheden over et kampområde.

TYPENYT

SE-210 Caravelle er nu bestilt i over 100 eksemplarer, efter at Air France har øget sin ordre med seks Caravelle III.

De første 52 Caravelle transporterede i begyndelsen af december passager nr. 1 million og var nået op på 77.048 flyvetimer og 54.627 landinger. SAS's første lå i toppen med 3.314 timer.

Canadair Forty Four's første udgave med svinghale (billede i sidste nr.) var i luften første gang 16. november.

Boeing 727 bliver nu til virkelighed, efter at United og Eastern Airlines har bestilt hver 40. Typen er til mellemdistancer og forsynet med tre motorer i halen ligesom de Havilland Trident.

Boeing 707 og 720 er nu leveret i over 150 eksemplarer.

Vickers Viscount er nu solgt i 425 eksemplarer, efter at det tyske Flugdienst har bestilt en 814.

Vickers Vanguard har nu fået sit luftdygtighedsbevis, og den første er leveret til BEA til træning af besætninger. I afprøvningsprogrammet har 12 Vanguards udført 1100 flyvninger på 1900 timer.

Armstrong Whitworth Argosy 650 er nu blevet solgt i syv eksemplarer til det amerikanske Riddle Airlines, der oprindelig annullerede en ordre på tre, men nu har fået store militære kontrakter. De leveres inden udgangen af april.

Convair 990 Coronado ventes at udføre sin første flyvning i denne måned. Dens typenummer er ændret fra 600, da kunderne ikke kunne lide at få et nyt fly med lavere nummer end 880, hvoraf den er udviklet.

Turbo-Travelair, Beech-typen forsynet i Frankrig med Astazou turbinemotorer, passerer 15 m højde efter kun 150 m, stiger med 16 m/sek. og kræver kun 200 m til landing. Rejsefart 475 km/t., rækkevidde 1500 km.

Mæ Holste Super Broussard vil blive produceret af Nord Aviation med 4 eksemplarer om måneden.

Saab J-29F leveres i 15 eksemplarer til det østrigske flyvevåben. Det er brugte eksemplarer fra det svenske flyvevåben, som overhales af Saab.

Slingsby 49 er et nyt tosedet svævefly med sæder side ved side. Prototypen ventes at flyve til foråret. Den er beregnet til uddannelse fra første begyndelse til distance- og skyflyvning samt kunstflyvning. Spændvidde 16,7 m, længde 7,7 m.

Bristol Britannia-produktionen er slut. Der blev bygget 3 prototyper og 82 produktionseksemplarer til en værdi af ca. 2 milliarder kroner. I drift har de hidtil fløjet 400.000 timer uden ulykker, der har medført døde eller alvorligt sårede.

Morane-Saulnier 880 Rallye anden prototype, der svarer til serietypen, skulle nu være under prøveflyvning og efterfølges af en med 145 hk motor, mens de første seriefly leveres i marts, og man fra april bygger 20 pr. måned. Hidtil er 98 bestilt, heraf 26 fra 14 fremmede lande.

Dassault Mirage IIIC er nu begyndt at løbe af produktionslinien — den første fløj i oktober. Det er en jager, der kan præstere lydhastighed.

Morane-Saulnier Paris II, hvoraf den tyske aeroklubs formand, hr. Quandt, har bestilt et eksemplar, har stærkere motorer og ekstratanke, så rejsehastigheden når op på 700 km/t og største rækkevidde ved 500 km/t er 2140 km. Tyskland bliver det 11. land, der køber Paris.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefon: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

Flyvesikkerhedsaften

fredag d. 13. januar.

KDA's næste led i arbejdet for at bekæmpe havarier og højne flyvesikkerheden er et foredrag med film:

FLYVESIKKERHED

af oberstløjtnant A. S. Bendtsen fra flyvevåbnets flyvesikkerhedssektion. Selv om oberstløjtnanten fortrinsvis taler om flyvesikkerhed ved militær flyvning, har foredraget også i høj grad bud til civile flyveinteresserede af enhver kategori.

Foredraget finder sted i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København.

Der er adgang for KDA-medlemmer af alle kategorier med ledsagere.

Stort andespil

Der var helt overvældende tilslutning til KDA's andespil mandag den 5. december, men ved at tage sidelokalerne i brug, lykkedes det at skaffe plads til alle.

Det lille pusterum med kaffepause vakte tilfredshed, og den gratis kaffe havde lokket mange damer med. Men snart tog vi fat igen, og ænder, gæs, rødvin og de mange andre præmier forsvandt som dug for solen.

Runde fødselsdage

Politimester N. S. Schmidt, Fredericiavej 80, Vejle, 65 år den 16. januar.
Restauratør H. Rohde, Hotel „Velling Koller“, Bryrup, Jylland, 50 år den 17. januar.
Skrivemaskinefabrikant O. H. le Dous, Ingerslevgade 194, V., 65 år den 25. januar.
Flyverløjtnant Age Henry Mathiesen, Flyvestation Vandel, Vandel, 50 år den 1. februar.

Nye personlige medlemmer

Regnskabschef Peter Schmidt.
Gårdejer Alfred Jensen.
Chefpilot Ivar Munch Petersen.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

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
Bibliotekskatalog	kr. 0.50
ICAO-kort 1:500.000	kr. 8.50
„FLIP“ Enroute-Low Altitude Europe	pr. år kr. 145.00
„FLIP“ Low Altitude Terminal Europe, pr. år	kr. 73.00
Blanketter til radiostyring (K1, K3)	kr. 0.10
Toldcarnet (+ depositum 60 kr.)	kr. 40.00
Internationalt landingskort	kr. 10.00
Sportslicens	kr. 5.00
Svæveflyjournal	kr. 14.00
Flyvebog for svæveflyvere	kr. 3.00
Startlisteblæk	kr. 6.00
Ekstra A-, B- og C-emblemmer	kr. 5.00
Ekstra sølv- og guldemblemmer	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
Klubinstruktorhefte	kr. 5.00
5 adressesedler	kr. 0.10
Startkort, hvide eller grønne	kr. 0.06
Blanketter til kunstflyvning	kr. 0.06

KALENDER

13/1	Om flyvesikkerhed. — KDA, Kbh.
26/1	Årsmøde i DIF's flyvetekn. sektion.
15/2	B. S. Shenstone i KDA, Kbh.
7/2	Flyvemeteorologi i DIF's flyvetekn. sektion.
2/3	Helikopterforedrag i DIF's flyvetekn. sektion.
7/3	Filmsaften i KDA, Kbh.
26/5-4/6	24. luftfartsudstilling, Paris.
4-10/9	Opvisning og udstilling, Farnborough.

Svæveflyvning

1/3	Flyvedagskonkurrencerne begynder.
19/3	Repræsentantskabsmøde, Odense.
25/3-3/4	Instruktorkursus.
2-15/7	Danmarks mesterskaber.
16-30/7	Svæveflyveskole.
31/10	Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

1/1	Årsrekordåret begynder.
12/2	Flyvedagskonkurrencerne (lokalt).
5/3	Repræsentantskabsmøde (Søsporten, Århus).
12/3	Nordsjællandsk fritflyvningskonkurrence (Hillerød).
26/3	Vårkonkurrence f. fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
9/4	Vårkonkurrence for linestyrere (øst og vest for Storebælt).
29-30/4	DM for alle kategorier af modeller.
7/5	Jysk linestyringsmesterskab (Århus).
4/6	Sydsjællands Cup for linestyrere.
30/7-5/8	Sommerlejr.
20/8	International radiostyringskonkurrence (Stockholm).
3/9	VM for fritflyvende modeller (Koblenz, Tyskland).
10/9	Høstkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
24/9	Høstkonkurrence for linestyrere (øst og vest for Storebælt).
5/11	Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Selvangivelsens måned

Ja, nu er det snart alvor, men forhåbentlig fulgte De vor opfordring i sidste nummer om en fradragsberettiget julegave til Deres egen organisation, KDA. De der gjorde det, sender vi hermed vor bedste tak.

Ordningen forlænges forhåbentlig, og derfor er der grund nu, hvor De skal gruble over fradragsene, til at tænke på gaver og fradrag i det nye skatteår. Glemte De det i sidste omgang, så husk det nu!

Motorflyverådets adresser

Selv om motorflyverådet har et væld af arbejdsopgaver at slås med, modtager man gerne andre problemer, som medlemmerne måtte have. Det kan ske til KDA eller ved direkte henvendelse til rådets medlemmer: Formand: Ingeniør Arne Kragels, „Lyset“, Borgergade 20, Kbh. K. Tlf.: (01) C. 15.913, privat (01) DR 408.

Fabrikant Jørgen Hoyer, Stolpegårdsvej 70, Gentofte. Tlf.: (01) 87 70 97, privat (01) OR 8770.

Dyrlæge Finn Nielsen, Klemensker, Bornholm. Tlf.: (03) (Klemensker) 121).

Direktør Erik Hoffmeyer, Læderstræde 7, Kbh. K., Tlf.: (01) BY 9065 & 9410, privat (01) OR 4410.

Erhvervsflyver S. Fjeldsted Hansen, „Kirstinesminde“, Skejby pr. Aarhus. Tlf.: (061) 6 34 47.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator fløj endnu i begyndelsen af december.

Birkerød indstillede flyvningen i november, da flyvepladsen blev for våd at færdes på. Samme måned var der filmsaften med over 70 deltagere, og et stort klubkontingent var til andespil og pokalmodtagelse i KDA.

Horsens fik hurtigt sin Rhönlerche klar og genoptog flyvningen.

Kolding præsterede årets forhåbentlig sidste havari ved i november at nedkæmpe AAX efter spilstop ved start fra hangaren. Vinden var stærkere end antaget, og grundet manglende reservehøjde rantes nogle spanske ryttere i landingen.

Køge er blevet opløst, og de resterende medlemmer overgået til Havdrup, som de i de senere år har fløjet sammen med. Klubben stammer fra 1936 og var i de første år en af landets førende.

Odense havde 8 til s-teoriprøve den 13/12. PFG havde god deltagelse til sin årlige fest den 3/12, heriblandt nogle K-kursusdeltagere.

Ringsted's flyveplads er nu pløjet op, men man håber at begynde flyvningen fra den ny eksercerplads til foråret.

Vejle havde s-teoriprøve med 8 deltagere den 13/12.

Vestjysk skiftede bestyrelse på en ekstraordinær generalforsamling og har fået Bent Skovgård Sørensen som formand.

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 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 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Et glædeligt nytår begynder med

JODEL



DR 1050 AMBASSADEUR
3-4 sædet, 200 km/t km-pris under 50 øre

D 140 MOUSQUETAIRE
4-5 sædet, 235 km/t, kan leveres med IFR-udstyr.

Forlang demonstration nu for levering i marts/april.

SCAN-FLY A/s
Pilestræde 48, K. By 3503

Enkelte brugte motor- og svævefly
haves til øjeblikkelig levering.



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR
TELEFON DR 910*



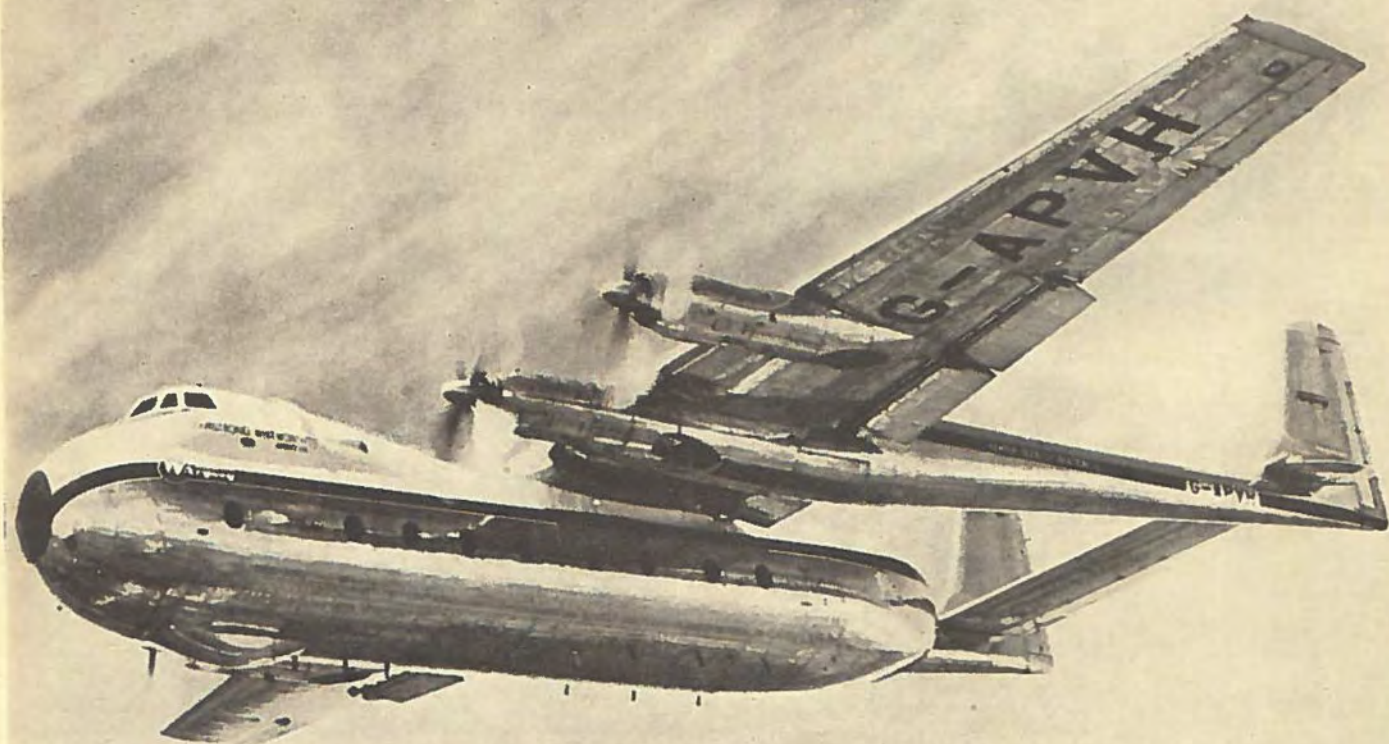
Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343



DEN ØKONOMISKE
FRAGTMASKINE
AF IDAG-

ARGOSY

HAWKER SIDDELEY AVIATION 32 Duke Street, S. James's, London, S.W.1.

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Et af de mest interessante fly ved det forgangne års årlige demonstrationer var den franske Morane Saulnier Rallye, der kan betegnes som en moderne KZ III-efterfølger.

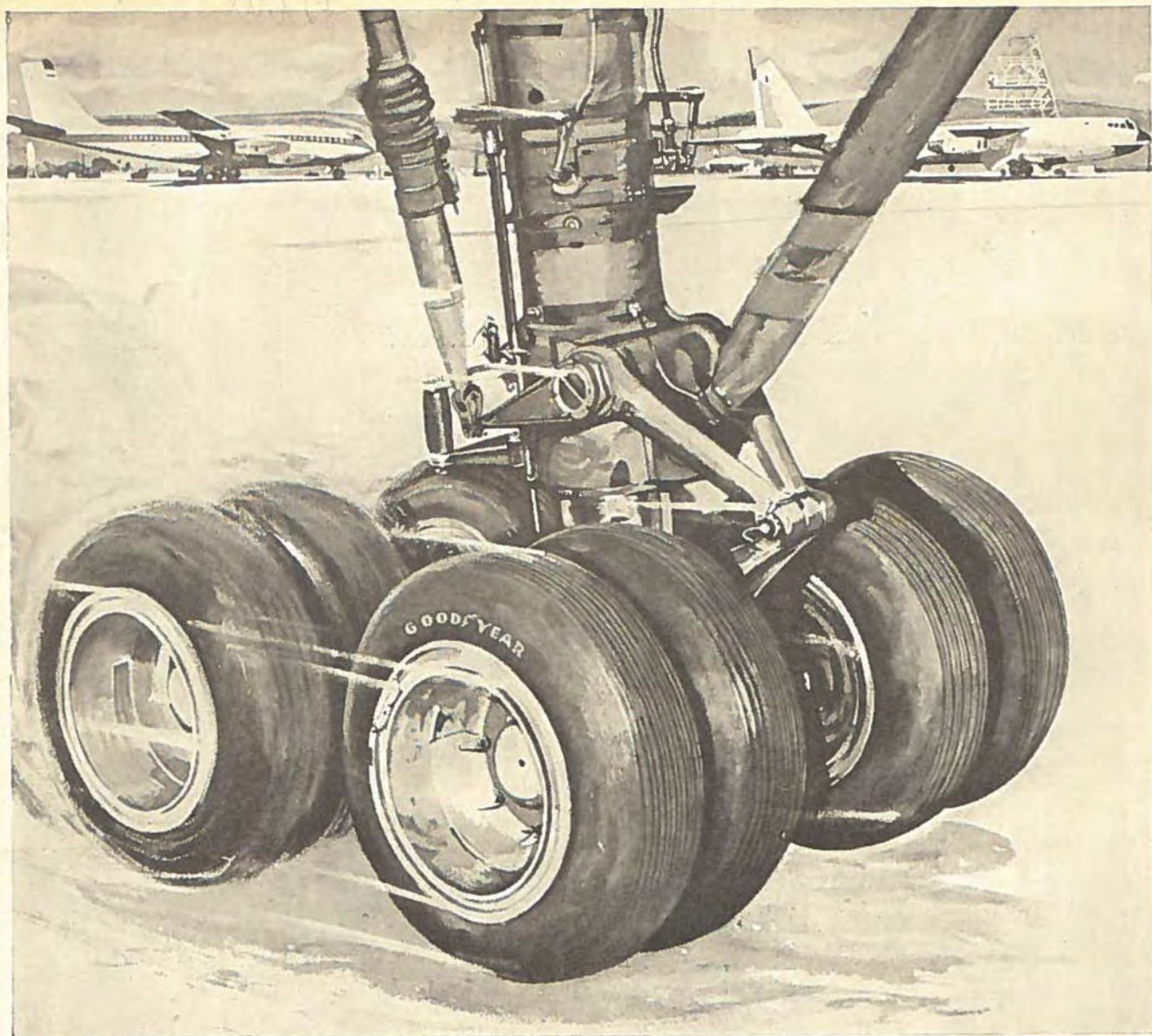
PRIS 1 KRONE

2

1961

INDHOLD:

Arlanda og SAS ★ Med FLYV i Beechcraft Debonair ★ Indtryk fra Østtyskland ★ Boeing 727 ★ Luftfartøjsregistret ★ Flyvesikkerhed.



pålidelige dæk til vore dages jet-maskiner



**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**



Jet psykologi begynder med begyndelsen

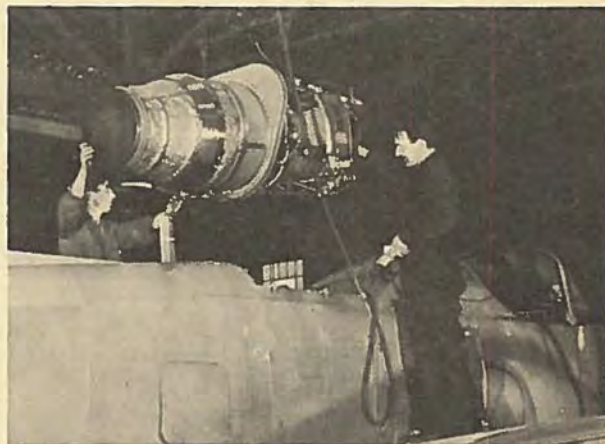
Jet Provost

BRISTOL SIDDELEY VIPER TURBOJET

til jet-træning hele vejen igennem

Piloter, som lige fra starten lærer at flyve på Jet Provost, får en bedre indlevelse i jet-flyvnings kunst. De indsuger jet psykologi, bliver fortrolige med betjening af jetmotoren og dens behandling. De flyver med jet hastigheder i jet højder. De bliver vænnet til moderne militærflyvnings nødvendige tilbehør såsom flaps, luftbrems, indtrækkeligt næsehjulsunderstel, V.H.F. og D.M.E. radiohjælp og instrumentflyvnings-teknik. Der spildes ingen tid med at lære dem noget, som de senere skal vænnes af med igen.

Med jet-træning hele vejen igennem opnår de en højere standard end andre flyvere. Mange øvelser, som tidligere kun var mulige for videreudviklede jets, kan nu foretages på Jet Provost og tilmed for langt færre udgifter.



En motorudskiftning på kun 2½ time er en af de ting, som giver Jet Provost en overordentlig stor udnyttelsesmulighed.

HUNTING AIRCRAFT LTD. LUTON AIRPORT BEDFORDSHIRE, et selskab under

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION

100 FALL MALL LONDON SW1 ENGLAND



Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K

Jorden rundt



Bendix^{*} SØRGER FOR PÅLIDELIGHED

fordi Bendix altid kommer flyvningens fremskridt i forkøbet og næsten enhver flyvemaskine, som er i luften, på et eller flere områder er afhængig af Bendix's tekniske skaberevne og pålidelighed.

M. H. T. KOMMUNIKATION Bendix VHF sendere og modtagere . Indenbords samtaleanlæg . LF fordelerpaneler . Passager-adviseringsanlæg . Højtaler med indbygget forstærker . Antenner . HF-effektmålere og standbølgeinstrumenter

M. H. T. NAVIGATION Bendix vejrradar . Doppler navigationssystemer . Radaranlæg for helikoptere . Bestik navigationssystem . Uafhængige systemer for integrerende navigation til militære og civile luftfartøjer . Radiokompasser . Modtagere for markeringsfyre . Udstyr for VDR-anlæg . VHF-pejlanlæg for jordinstillationer . Modtagere for »glidepath«-sendere . Mikrobølgeudstyr . Automatiske pejlsystemer . Indikatorer . Autopiloter . Datamaskiner til flyvekontrolltjeneste . gyrokompasser uafh. af jordens magnetisme . Kontrolsystemer ved overlydsflyvning

M. H. T. MOTORTILBEHØR Direkte brændstofindsprøjtningssystemer . Systemer for brændstofmåling . Analysatorer for temperaturer og vibrationer i jetmotorer . Brændstofforbrugsmåler . Startanlæg . Magneter . Tændingsanalysatorer . Tændingssystemer . Multistik m.m. . Generatorer og dynamoer

M. H. T. FLYVEMASKINETILBEHØR Betjeningsanlæg for hydrauliske systemer . Støddæmpere . Hydrauliske styrecylindre . Understel og hjul . Carametalix bremsebelægninger . Kraftbremseventiler . Rotarbremser . Afvisningsanlæg . anordninger til hindring af udskridning under opbremsninger . Iltanlæg

*REGISTERED TRADEMARK

Bendix International DIVISION



205 E. 42ND ST., NEW YORK 17, N. Y., U.S.A.

CABLE ADDRESS: »BENDIXINT, N. Y.«

FLYV

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

Nr. 2

Februar 1961

34. årgang

Motorflyveproblemer

ARTIKLEN »Vore privatflyver« i sidste nummer vakte stor opmærksomhed. Den gav genlyd i pressen landet over, hos flyvemaskinerepræsentanter og -fabrikker. Det skal nu vise sig, hvad offentliggørelsen af disse kendsgerninger betyder indadtil, i vore klubber, på flyveskolerne og hos flyverne selv.

Oversigten i dette nummer giver klare oplysninger om den store fornyelse i vor flåde især af mindre fly, der fandt sted ifjor.

Vi står i en betydelig udvikling, men også i en brydningstid. Lige efter krigen drejede det sig bare om at lære at flyve, om at komme i luften.

Idag er interesserne meget mere differentierede. Ganske vist viser talene, at gruppen af »certifikatvedligeholdere«, der fortrinsvis flyver for fornøjelsen, stadig er den dominerende i antal, og dertil er kommet gruppen af selvbygger-interesserede. Lignende bevægelser har vokset sig meget stærke i Frankrig og USA og bør omfattes med bevågenhed; men de pigældende bliver nødt til i større grad selv at varetage og forsvare deres interesser.

På længere sigt er der utvivlsomt endnu større udviklingsmuligheder i den forretningsmæssige flyvning, fordi den ikke har nær de samme økonomiske vanskeligheder. Den skabes imidlertid ikke på en dag eller et år, men skal også bygges op, bl. a. ved saglig oplysning om muligheder og krav.

Disse grupper har mange fælles interesser, men de har også store modsætninger. Det giver anledning til organisationsmæssige problemer, som må og skal løses, for at alle parter kan udvikles og udfolde sig.

For at fremme denne udvikling vil KDA som andetsteds omtalt arrangere en motorflyvekongres i forbindelse med det årlige repræsentantskabsmøde for der at sætte problemerne under saglig debat.

ARLANDA OG SAS

Fiasko-lufthavnen Halmsjöns afløser
Arlanda i strid modvind

LIGE siden 1945 har sejge forhandlinger og diskussioner været i gang om beliggenheden af den storflyveplads, der skulle supplere og eventuelt helt afløse Bromma lufthavnen, der ved sin indvielse i 1936 var før sin tid, bl. a. med hårde startbaner (en følge af klippeundergrunden). Luftfartsstyrelsen, LFS, – det svenske luftfartsdirektorat – foreslog i en skrivelse af 31. januar 1946, at Sveriges nye storflyveplads skulle ligge ved Halmsjön, 6 km NO for Märsta station på Stockholm-Upsala jernbanen, 38 km N for Stockholm ad fugleflugtslinjen eller 42 km ad landevejen. Hermed håbede man på det stærkt omdiskuterede storflyvepladsproblem skulle få en snarlig løsning. Man regnede da med et budget på 78,7 mill. kr. til jordkøb, anlæg af plads, herunder fjernelse af en grusås på 4,5 mill. m³ grus, baner, bygninger samt radio- og lysanlæg. Først i 1950 kom byggeriet i gang. Da man skulle

krone anstrengelserne 26/10 1954, da den øst-vestgående 2300 m lange bane var færdig, landede en SAS-DC6B'er på banen. Den skæbnsvangre, ubarmhjertige dom, afsagt af piloten, kaptajn *Georg Lindow*, lød: »Ubrugelig! Luftfartsstyrelsen påstod, at banen var bygget efter de da gældende normer, hvorefter man for at spare altså så i gennem fingre med, at længdeprofilen var svagt bølgeformet, så banen siden aldrig hed andet end »puklebanen«. Så stod man der – bogstaveligt talt med håret ned af nakken.

DC 8 fremtvang afgørelsen

Arene gik, man klarede sig med Bromma til og med Caravellen. Men da man bestilte DC 8, stod man over for valget mellem at lade Kastrup blive endestationen for typen, eller også, hvad man fra svensk side krævede, lade DC 8 få endestation i Stockholm. Bromma kan ikke tage en DC 8 uden ud-

Som passageren vil se Arlanda. Den nye bane til venstre, den mislykkede øverst til højre.



videlser, hvilket af bygningstekniske og støj-mæssige grunde ikke er muligt. Med lys og lygte søgte og søgte man. SAS var stemt for Skå-Edeby på øen Svartsjölandet 11,4 km vest for Bromma, men myndighederne skønnede, at jordbundsforholdene her var uegnede. Et andet forslag, den militære flyveplads Barkarby 7 km NW for Bromma, blev også opgivet. Et 3. forslag var et område (ved Jordbro, 19 km S for Stockholm), men det måtte p. gr. af forsvarets modstand også opgives. Man stod så igen over for Halmjö-området, der for anden gang blev valgt efter lange og besværlige overvejelser.

Projekteringen, der blev startet i slutningen af 1957, beskæftigede ca. 150 ingeniører og arkitekter. I januar 1958 kunne man begynde på hangarområdet, medens man i maj samme år begyndte bygningen af den 3300 m lange og 45 m brede hovedbane 01-19. I oktober 1959 var 2500 m klar, og 14. december landede en SAS Caravelle som det første trafikfly på Arlanda med en række prominente gæster. I januar kunne alle 3300 m brug, i god tid og for de oprindelige planer. Banen består af 22 cm tyk armeret beton, beregnet til at tage et 60 tons enkeltjulstryk. Det svarer til 220 ton for et fly med 4 hjulsboggier; DC 8 og Boeing 707, der begge er af denne type, har godt 140 tons største startvægt. Banen er total 70 m bred, idet der er asfaltbaner på 12½ m bredde på hver side af hovedbanen. Parallelt hermed ligger mod øst taxibanen, der med en anden taxibane syd for og parallelt med den kommende 2500 lange bane 08-26 giver forbindelse med hangarområdet. Toppene på den gamle puklebane brydes nu op og fyldes på de laveste punkter af banen, hvor den oprindelige betonbelægning altså kommer til nytte som underlag. Derfor er det kun 5 mill. kr., der er spoleret på den uheldige tværbane.

Driftsområdet

omfatter en administrationsbygning, værksted, garage, brandstation, varmecentral samt olieselskabernes anlæg. Garagen er provisorisk passager- og godsinspektion, idet man først skal til at løse stationsproblemet efter en arkitektkonkurrence.

Hangarområdet

ligger øst for driftsområdet. Her holder SAS til, idet man råder over en 32 m høj og - i første omgang - 94 m lang centralbygning med kontorer, undervisningslokaler, personalerestaurant m. m. På begge sider af denne bygning er der hangarer, hvoraf halvdelen, med plads til 2 DC 8 på hver side af bygningen, er taget i brug, mens anden halvdel er under opførelse. Hangartaget hænger på centralbygningen i 70 mm tykke stålwire, så man opnår herved frie portåbninger og hangargulve uden generende bærende søjler. DC 8'erne stilles op mod hinanden næse mod næse mellem centralbygningens piller. Det er et såvel bygningsteknisk som økonomisk gunstigt arrangement, og desuden lettes herved vedligeholdelsesarbejderne. I 1963 skulle hangarerne være færdige, så de ialt rummer 8 stk. DC 8. 26 mill. kr. er bevilget hertil.

Hver hangarport er 16 m høj og 24 m lang. Vinduerne i SAS-bygningen kan ikke åbnes, og lydisolerende materialer er indlagt i karmene. Man generes derfor ikke af jetstøjen, men arrangementet kræver naturligvis en effektiv »airconditionering«. Syd for dette område har SAS sin egen varmecentral.

Flyvesikkerhedstjenesten

Det provisoriske kontroltårn er beliggende øst for hovedbanens midte. Der er installeret flyveplads- og indflyvningskontrol, og engang i 1962-63 vil Stockholms kontrolcentral blive flyttet fra Bromma hertil. P. t. er der to MF-radiofyrrer til indflyvning på bane 01, do til bane 19, som yderligere har ILS på prøve samt tre markeringsfyrrer. ILS vil senere blive opstillet på bane 01. Endvidere er der mulighed for GCA-landing på begge disse baner, idet præcisionsradar, der kan vendes 180° på 5 minutter, er opstillet vest for banemidten. Overvågningsradaren, type Decca, dækker et område indenfor 200 km radius og virker i op til godt 12 km højde. Man har endelig en tysk Rohde og Schwarz VHF-pejler, hvormed man er i stand til at samtidigt give pejlinger på to forskellige frekvenser.

Der er Calvert indflyvningslys til såvel 01 som 19. Banebelysningen består af begrænsningslys langs kanterne, tærskellys, centerbanelys og floodlight. Sidstnævnte er opstillet langs banekanterne de første 900 m af hver baneende. De er opstillet med 10 m indbyrdes afstand og er rettet indad i en vinkel på 23° med baneretningen. Man vil herved undgå den s.k. »black hole« effekt, idet »sætningsområdet« får en ret ensartet og kraftig oplysning, der skal lette pilotens afstands- og højdebedømming.

Man råder over instrumenter til måling af vind, temperatur, fugtighed og skyhøjde ved banen, idet disse værdier kan fjern-aflæses i vejrtjenestens lokaler. Her har man også opstillet en vejrradarskærm af den italienske type Sindel. Ved hjælp af den højt anbragte antenne på toppen af SAS-bygningen har man mulighed for at observere nedbør på over 500 km afstand, her dog kun på 10 km højde.

Flyvevirksomheden

Arlanda var jo nærmest bygget for at sikre Stockholm gode udenlandske jetforbindelser. Har den hidtil opfyldt dette formål? Svaret må blive benægtende. Til stor fortrydelse for de svenske myndigheder, der hidtil har bekostet godt 100 mill. kr. på Arlanda; man regner med, at det endelige beløb kommer op i nærheden af de 200 millioner, når Arlanda er fuldt udbygget i 1963. Da FLYVs medarbejder var på Arlanda-besøg ca. et år efter den første landing af et trafikfly her, kunne det konstateres, at ingen regelmæssig lufttrafik var i gang på pladsen, at der var tomt og stille i passager-ekspeditionen. Der er hverken told eller passagerpersonale tilstede. I tilfælde af landing af trafikfly fra udlandet, må man først køre told og politi herud fra Bromma, hvilket mindst tager 1 time. På platformen på begge sider af SAS-bygningen var opstillet 6 stk. DC 6B, konserverede for permanent ophold på jorden for vinteren, måske længere. Det var de eneste trafikfly, der blev set den dag på Arlanda.

Og foreløbig flyver SAS, Swissair, Air France og Finnair med Caravelle og BEA med Comet på den centralt beliggende Bromma. Ingen passagerer har lyst til at forlænge rejsen til Gardemoen ved Oslo eller til Kastrup med den time ekstra, det tager via Arlanda. Med DC 8? I perioden 3/6-31/7 udgik en række DC 8-ruter fra Arlanda via København til USA. Men efter sidstnævnte dato udgik ruterne fra Kastrup. SAS har motiveret denne disposition med

dels de forsinkede DC 8-leverancer, dels med, at man økonomisk bedre kunne udnytte DC 8 på langruterne til New York, Los Angeles og Tokio, end ved at flyve halvtomme mellem Kastrup og Arlanda.

Så bortset fra ovennævnte sommerperiode har Arlanda ikke haft regelmæssig lufttrafik, men overvejende været brugt til jetskoleflyvning af SAS og Swissair, landingsøvelser for SAS Flygklubbs Tripacers, militære øvelseslandinger samt til specielle FN-transporter til Kongo m. m. Man får en ide om anvendelsen ved at se på statistikken for november 1960: 393 skoleflyvninger, 33 landinger af private fly, 5 landinger af rute-fly efter omdirigering p. gr. af dårligt vejr eller lign. på anden lufthavn, 24 charterflyvninger samt 18 militærflyvninger. I april var der ialt 948 landinger, i maj 1490, juni 620 og juli 1464 landinger.

En kritik - og SAS svarer

Det er ikke lette tider for SAS. Fra amerikansk og tysk side kræves nedskæring af SAS-trafikken på disse lande samtidig med, at man skal udnytte den overkapacitet, som de 7 DC 8 har givet. Når SAS er gået til de bevilgende myndigheder i Danmark, Norge og Sverige for at få årets underskud på 100 mill. kr. dækket, ser man en sammenhæng med, at Luftfartsstyrelsen 12. november rettede en kritik mod SAS' vinterprogram, hvorefter Stockholms forbindelser med udlandet var blevet stærkt forringede. I skrivelsen til SAS påtalte LFS endvidere de forøgede forsinkelser, og at de svenske passagerer i stigende grad måtte skifte fly i Kastrup.

Dir. Ake Rusck, SAS, kommenterede FLS' kritik med, at SAS måtte planere økonomisk, men at man ville øge de direkte forbindelser mellem Stockholm og udlandet så snart, at de tekniske og økonomiske hjælpemidler tillod det. Således regner man med en direkte Stockholm-London rute i sommerprogrammet 1961.

LFS' kritik resulterede i et møde mellem SAS og LFS d. 14/11-1960. Herunder meddelte direktør Ake Rusck, at al SAS' udenlandstrafik flyttes fra Bromma til Arlanda fra 1. april 1962, medens man ville anvende Bromma til den svenske indenrigstrafik. I tiden indtil april 1962 vil Arlanda derfor bevare sin karakter som servicebase for DC 8'erne og som skoleflyveplads. LFS håber, at de udenlandske selskaber i 1962 vil følge med SAS til Arlanda, idet man da vil skære pas- og toldpersonalet ned på Bromma.

Flytningen kræver, at den planerede og nu igangsatte motorvej Stockholm-Uppsala fremskyndes. Man regner med, at man 1/11 1962 vil have den klar på nær 12 km. Endvidere skal man have den nye terminal Stallmästaregården ved Hagaparken klar til brug 1/4-62. Ganske vist er den definitive udformning af terminalen endnu ikke klar, men man vil nu fremskynde projekteringen. Den endelige stationsbygning på Arlanda vil først blive påbegyndt i 1964 og derfor ikke være klar førend i 1966. Stationsbyen Märsta skal udbygges som »soveby« for Arlanda-personalet, der iflg. prognoserne skal være på 1500 i 1970, hvor man regner med et passagerantal på 1,2 mill. Man regner da med, at Märsta nu 6000 indbyggere er øget til 20.000. Til slut skal tilføjes, at Brommas havnechef siden 1936, ingeniør Bertil Florman, har overtaget posten som havnechef for Arlanda.

Johannes Thinesen.

Med FLYV i BEECHCRAFT DEBONAIR



Debonair er den billigste Beech-model, men kommer alligevel på ca. 150.000 kr. her i landet. Det er et moderne rejsefly baseret på Bonanza.

BEECH Aircraft Corporation er en af de »4 store« inden for produktionen af forretnings- og privatfly i USA og rangerer højere mht. salg i dollars end i solgt antal fly, fordi Beech har koncentreret sig om hurtigere og dyrere typer.

Den mest populære Beech-type er Bonanza, der kom frem kort efter krigen og siden er solgt i over 6.500 eksemplarer. Ifjor lancerede Beech imidlertid en let forenklet version af denne med lidt svagere motor og konventionelt haleparti, Beechcraft Model 33 Debonair, som i tysk registreret eksemplar blev demonstreret her i landet i begyndelsen af oktober af Scandinavian Air Trading Company Ltd.

Da jeg aldrig før har fløjet en Beechcraft, havde jeg glædet mig til at gøre bekendtskab med firmaets nyeste type, men desværre var vejret så umuligt, at der stod flere »indefrosne« fly fra andre steder i landet på Skovlunde, og vi måtte begrænse os til at flyve et par gange rundt om pladsen i 150 m højde, mens vi omhyggeligt sørgede for at holde pladsen i syne.

Da den tyske pilot under disse forhold selv startede og landede, blev det derved et meget begrænset indtryk, jeg kunne få af denne type.

Det er en lavvinget helmetalkonstruktion med optrækkeligt understel, og en meget stor del af flyet er bygget af de samme dele som Bonanza. Modsat dennes 250 hk motor har Debonair imidlertid den 225 hk Continental IO-470-J med direkte brændstofindsprøjtning. Den driver en Hartzell constant-speed propel.

Usædvanligt rummelig kabine

Indstigning i flyet foregår fra højre planrode gennem en stor dør, hvorigennem man let kommer ind i kabinen. Denne virker overordentligt rummelig, både i bredden og

ikke mindst i højden. De meget store vinduer er medvirkende hertil (agtervinduerne er dog ekstraudstyr). Der er stilbare forsæder, faste bagsæder og stort bagagerum lige bag disse, tilgængeligt såvel indefra som udefra gennem en lem i højre side; det kan tage op til 122 kg bagage.

Rattet er lejret midt i kabinen på en drejelig arm, således at det enten kan bruges fra venstre eller højre sæde, og i begge tilfælde kan man vælge mellem to højder. Der er stilbare siderorspedaler med tåbrems i venstre side og som ekstraudstyr pedaler i højre side. Disse kan, når de ikke anvendes, foldes fremover, så de er af vejen for en passagers ben.

Håndtag til motor- og propelbetjening alle tre med finindstilling ved skruining, er anbragt i midten under ratstøtten. Flaps og understel drives elektrisk og betjenes ved små kontakter på hver side af ratstøtten.

Instrumentbrættet har plads til radio (der kan vælges mellem forskellige standardinstallationer), derpå flyveinstrumenter i venstre side og øverst i midten, motorinstrumenter i højre side og brændstof- og olievisere i midten lige over ratstøtten.

Udsynet er særdeles godt både på jorden og i luften. Selv om der ikke er vinduer i selve taget, kan man dog, da vinduerne buer indad mod midten foroven, se temmelig meget opad og noget bagud. I luften har man fremragende udsyn i sving og ser meget godt fremover planet og nedad fra forsæderne.

Den korte flyvetur viste i hvert fald dette samt gav indtryk af, at kabinen er usædvanligt godt lydisoleret.

Flyveegenskaberne kan vi ikke udtale os meget om udover, at almindelig vandret flyvning rundt om pladsen gik uden særlige bemærkninger bortset fra, at jeg fandt den lidt urolig retningsstabilitetsmæssigt set, no-

get man snarere havde ventet af Bonanza med v-halen, men indtrykket var som sagt kort.

Præstationer og pris

Debonair har en fuldvægt på 1315 kg, en tomvægt på 785 kg og dermed en disponibel last (ved standardudstyr uden radio og større instrumentering) på 530 kg. Med horisont, retningsgyro, ekstratanke, »super« lydisolering og en Narco Mk II Omnigator radio bliver der 500 kg disponibel.

Det vil i praksis med normaltankene (185 liter) fulde sige fire normalpersoner og 52 kg bagage og med alle tanke fulde (258 liter) fire personer uden bagage.

Største rejsefart er 298 km/t ved 75 % ydelse i 2100 m og 290 km/t ved 65 % i 3350 m, mens man økonomisk flyver på 45 % med 230 km/t i 3050 m.

Rækkevidden med normaltanke med reserver til kørsel, stigning og 45 min. ekstra varierer herunder fra 915 til 1120 km og med ekstratanke fra 1325 km til 1650 km (uden reserver 1880 km).

Standardprisen med begrænset udstyr og uden radio er 137.565 kr. ab fabrik, hvilket vil sige noget i retning af 150.000 kr. leveret her i landet.

Data: Spændvidde 10,0 m, længde 7,77 m, højde 2,52 m, planareal 16,5 m².

Præstationer: Maximumsfart ved havoverfladen 314 km/t, stigevevne 5,13 m/sek., starttrullestrækning 275 m, landingsstrækning 174 m (plads til og fra 15 m mangler). Stallingfart 97 km/t, tophøjde 6000 m.

Luftfartsvæsenets nye direktør



Hans Jensen.

Direktør Gustav Teisens efterfølger i embedet som direktør for luftfartsvæsenet blev den tidligere vicedirektør Hans Jensen, og dette valg må hilses med glæde.

Den 48-årige nye direktør, der oprindeligt kom fra landbrugsministeriet, har siden 1942 beskæftiget sig med luftfartens anliggender, og han har på internationale luftfartsmøder ved talrige lejligheder vist en smidig saglighed, som er kommet dansk luftfart til gode. Senest under sommerens SAS-forhandlinger vedrørende amerikanske og vesttyske krav om indskrænkning af den skandinaviske trafik var Hans Jensen en fortræffelig forkæmper for det land, han repræsenterede. Der er ingen tvivl om, at den nye luftfartsdirektør har den gode villie, parret med den nødvendige saglighed, som er påkrævet for at kunne løse de mange forskelligartede opgaver, som dette embede omfatter. Aeroklubben og dens tilsluttede klubber tilsiger deres støtte til fremme af dette arbejde.

Direktør Hans Jensen, der overtager ledelsen af direktoratet til 1. marts, har været medlem af KDA's bestyrelse siden 1950.

INDTRYK FRA ØSTTYSKLAND

Stor svæveflyve-
virksomhed med egne
fremragende typer

I de senere år har man i Østtyskland gjort sig store anstrengelser for på flyvesportens område at indhente og nå op på højde med andre lande. At dette mht. materiellets kvalitet er lykkedes, har vi ved brugen af Lehrmeister og Libelle-typerne allerede erfaret. Ved et besøg i Lommatsch i efteråret havde jeg lejlighed dels til at se lidt mere til den tekniske baggrund, dels til at erfare noget mere om svæveflyvnings udvikling i landet.

Kort forinden var Østtyskland iøvrigt blevet optaget i FAI som associeret medlem, og et længe næret ønske om at kunne være med i det internationale samarbejde blev herved opfyldt, omend landet af storpolitiske grunde ikke blev fuldt medlem.

Man kan beklage, at politisk har indflydelse på sportslige forhold, men netop i Østtyskland er flyvesporten overordentligt stærkt politisk betonet. Foruden i flyvesport undervises i skydning, terrænløb og politisk opdragelse, og når staten lader sine unge flyve gratis, venter den tydeligvis meget til gengæld.

Det sprog, der føres i ungdommens flyvetidsskrift, også over for andre lande, især Vesttyskland, kan kun gøre et ubehageligt indtryk på flyvesportsfolk i andre lande, og det må håbes, at optagelsen i FAI og det kommende samvær ved VM osv. vil ændre dette forhold.

Ti års opbygning

Man genoptog under små forhold flyvesporten i form af svæveflyvning, modellflyvning og faldskærmsport i 1950. I begyndelsen klarede man sig med gamle SG-38, Baby'er, fik efterhånden typer som Pionyr, Sohaj, Jaskolka og Mucha fra sine østlige naboer, byggede den gamle Meise osv., men først i de seneste år har man udviklet sine egne typer og har snart helt forladt EK-uddannelsen.

Nu findes der op imod 500 svævefly i landet, hovedsagelig moderne typer, og de gamle vil hurtigere forsvinde end i andre



Libelle-Laminar er en almindelig krop med nye vinger af stor effektivitet — de koster til gengæld også lige så meget som ellers et helt fly.

lande, da alle svævefly ubarmhjertigt kasseres, når de er 8 år gamle!

Dette er så meget mærkeligere, som et besøg på fabrikken, VEB Apparatebau i Lommatsch, viser en kvalitet, som næppe overgår andre steder.

Svæveflyvefabrikken, der beskæftiger ca. 400 personer, ligger i en landsby uden for Meissen og i nærheden af Dresden, hvor den østtyske flyveindustri er koncentreret. De ledende personer stammer for en del fra den gamle flyfabrik i Gotha. Fabrikken er indrettet i et gammelt glasværk, der efterhånden udbygges til sit nye formål. Kapaciteten er så stor, at den overstiger såvel den hjemlige som den udenlandske efterspørgsel. Den sidstnævnte er endnu begrænset, da firmaet er nyt og ukendt, ligesom handelspolitiske forhold spiller ind. I stedet for at køre jævnt med en mindre produktion, kører man hurtigere større serier og holder pauser ind imellem.

Ved mit besøg var der derfor ikke så meget at se, idet der netop var en sådan pause, som imidlertid faldt sammen med den årtid, hvor hovedeftersyn og reparationer finder sted. For når man havarerer, sender man bare flyet til fabrikken! Man kan mene, at det er så let og gratis for svæveflyverne, at de ikke passer tilstrækkeligt på materiellet, men man søger så på anden måde at opretholde fornøden disciplin og påpasselighed.

Høj produktionsstandard

Der var masser af fly under arbejde, og flere stod i lagrene og ventede, og alle vil naturligvis have deres fly igen til foråret!

Af forberedelserne til næste serie og af det, jeg så af værkstedsorganisationen og hjælpemidlerne, var det imidlertid klart, at man gør meget ud af det. Svære stålbeddinger og værktøjer muliggør den uhyre nøjagtige fremstilling, der gør flyene så ens, at man uden videre kan skifte forskellige vinger ud på en krop.

Såvel Lehrmeister som Libelle er jo netop indrettet til at benyttes med forskellige vinger. Lehrmeister foretrakkes åbenbart i Østtyskland til ren skolebrug i 15 m udgaven, mens de fem her i landet alle er den mere ydedygtige 17 m udgave. Libelle bruges også i udtrakt grad som Standard-Libelle, der f.eks. var enhedstype ved deres mesterskaber i klassen.

Fabrikken har en højt udviklet kontrol såvel af materialer som under bygningen, og også konstruktionsforskrifterne er meget strenge. Man kan til tider synes, at det er at gå lovligt vidt, men da de store omkostninger, der må være forbundet med dette system, tilsyneladende ikke lægges over på kunderne, kan disse jo kun være tilfredse.

Den spejlblanke Libelle Laminar

Desværre lykkedes hovedformålet med mit besøg ikke: at flyve laminarversionen af Libellen. En kombination af dårligt vejr samt et pludseligt todages forbud mod civil flyvning hindrede os heri, og jeg kunne ikke efterkomme indbydelser til at forlænge besøget, men måtte nøjes med synet.

Der er sandelig også noget at se på: aldrig før har jeg set en sådan vingeoverflade på et svævefly som den tynde aluminiumsfolie, der er sammenlimet med finérbeklædning og giver en overflade som en højglansplade. Hertil kommer, at den nye laminarvinge er uden åbninger af nogen art undtagen i den bageste del af vingen, hvor luftbremser, samt de ganske smalle flaps og krænger, er placeret. Alle stødstænger til disse bevægelige dele er samlet lige foran flaps og krænger og fuldstændigt tilgængelige, når disse fjernes. Det er et fremragende stykke konstruktionsarbejde.

Kroppen er en helt normal Libelle-krop med undtagelse af flaphåndtaget, der i prototypen er et håndhjul, så man til forsøgene kunne vælge enhver indstilling, mens produktionsudgaven har et håndtag med nogle få stillinger.

Jeg havde lejlighed til et par flyslæb i en normal Libelle som Aviators for at blive fortrolig med pladsen og omgivelserne inden flyvningerne med Laminar'en, og vi havde også en Standard-Libelle med i transportvognen fra fabrikken, hvis prøveflyvninger må foregå på en plads ved Riesa 15-20 km fra Lommatsch. Men voldsomme haglbyger tvang os til at holde inde. Libellen i slæb er lige så behagelig som i spilstart og iøvrigt et dejligt fly. Mht. de små kritikpunkter så erfarede jeg, at den uden videre kan leveres med lidt større luftbremser på oversiden. Den lidt træge overgang fra et sving til et modsat er for en stor del en vanesag, omend en østtysker i turbulens på bølgeflyvning i Polen fandt den utilstrækkelig hertil.

Mærkeligt billede i flyveblad? Det viser to mænd, der spejler sig i laminar-vingen.



MORANE-SAULNIER



Rallye

ER NU REPRÆSENTERET
I DANMARK

Den ideelle privatmaskine
for klub-, skole- og rejsebrug

Kan lande på ca. 100 m.

»FLYV« skrev bl. a. om denne maskine:

- Udsynet gennem vinduerne fremragende.
- Billige reservedele.
- En ualmindelig sikker maskine takket være automatiske slots.
- Uvillig til at stalle.
- Langsomflyvningsegenskaberne er det store nummer på RALLYE.



Hypermoderne 4-pers helmetal fly med næsehjul og automatiske slots.

CONTINENTAL MOTOR
METALPROPEL

RALLYE CLUB: 90 HK	Max fart 195 km/t.	Pris kr. 39.550,—
RALLYE CLUB: 100 «	« « 206 «	« kr. 41.150,—
SUPER RALLYE: 145 «	« « 230 «	« kr. 51.715,—*

* incl. monteret 4-kan. VHF RADIO og ekstra benzintanke

Af dette franske fly er allerede beordret 76 stk. til 16 forskellige lande og 74 stk. til brug i Frankrig. Det kommer også nu til Danmark.

Flyv økonomisk og sikkert med **MORANE-SAULNIER RALLYE**

Generalagent for Danmark:

SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANY LTD.

112, ÅBRINKEN . VIRUM . TELEFON 85 18 34

ROLLS-ROYCE JET-MOTORER

1,000

civile luftfartøjer

Over et tusinde civile luftfartøjer med Rolls-Royce jet-motorer er leveret til eller i ordre for luftfartsselskaber verden over.

3,000

timer mellem

hovedeftersyn

Rolls-Royce Dart motorerne er godkendt til 3.000 timer mellem hovedeftersyn, et højere timeantal end nogen anden flyvemotor.

14,000,000

timers erfaring

Rolls-Royce jet-motorer har fløjet over 14 millioner timer i civil tjeneste, dette tal vokser med ca. 5 millioner timer pr. år.

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

Gør 1961 til et

FLYVESIKKERHEDSÅR

Uddrag af oberstløjtnant A. S. Bendtsens foredrag i KDA

SOM begreb har flyvesikkerhed eksisteret, så længe man har fløjet, idet man naturligvis altid har ønsket, at den flyvning, man begiver sig ud på, skal gå godt. Flyvesikkerhed, som et mere konkret begreb – hvis man kan sige sådan – opstod under krigen i de allieredes flyvevåben, hvor man havde enorme tab af personel og materiel alene under træningsflyvningen, altså den mere »fredsmæssige« del af flyvningen. I RAF beløb antallet af fatale havarier under træningsflyvning (ikke operativ flyvning) til ca. 30% af de samlede tab i RAF.

Derfor tog man fat på nærmere at undersøge, hvad der kunne foretages for at begrænse disse urimelige tab, og derved skabtes den nuværende flyvesikkerhedstjeneste.

Flyvesikkerhedsbevægelsen startede i USAF, hvor flyvesikkerhedsorganisation »Flight Safety and Research« nu har en stab på mere end 700 medarbejdere.

Flyvesikkerhed indtager ikke den samme »plads« i den rent militære flyvning som i den almindelige civile flyvning.

I den civile transportflyvning er flyvesikkerheden det primære, flyveselskabet har en forpligtelse overfor passagerer og gods, idet formålet med flyvningen alene er at transportere passagerer og gods frem til bestemmelsesstedet i uskadt stand. Det samme synspunkt kan – eller burde kunne – anlægges, når det gælder anden civil flyvning.

Om stort set al civil flyvning gælder det altså, at flyvesikkerheden er det absolut primære, og den opnåede flyvesikkerhedsstandard er derfor en korrekt målestok for det pågældende luftfartsselskabs effektivitet – eller – når det drejer sig om private

flyvere, om de pågældende piloters kvalifikationer.

For militær transportflyvning og elementær skoleflyvning i fredstid kan samme målestok anlægges.

Aktiviteter og ydre midler i flyvesikkerhedsarbejdet

Som jeg før har nævnt er flyvesikkerhed ikke noget, der kommer af sig selv, den skal fordrages.

Den sikreste måde at opnå størst mulig flyvesikkerhed på er, at alt personel er gennemsynet af tanken om flyvesikkerhed, at flyvesikkerhedsbevægelsens idéer så at sige er sivet ind. Det skulle være en naturlig tanke og idé hos alle, der er beskæftiget med flyvning, at tage flyvesikkerheden med i deres betragtninger og arbejde.

For at bidrage til at sikre, at flyvesikkerheden ikke glemmes, er en del aktiviteter og ydre midler taget til hjælp.

På flyvestationer holdes der månedlige flyvesikkerhedsmøder, hvor problemer, der måtte være opstået i månedens løb på egne stationer tages op, og havarier og tilfælde gennemgås. Oplysninger om nye ting fra den store verden og andre flyvestationer kommer frem, og forslag af forskellig art fremkommer – nogle til action på flyvestationen selv – andre for at henlede opmærksomheden højere op på et problem – eller rykke for en løsning på et tidligere fremført sådant.

Udover de månedlige møder holdes der naturligvis briefing'er og lektioner i eskadriller eller på stationer, når ændringer i luftfartøjer eller procedurer er besluttet og skal iværksættes.

Der gives belønninger – ærestegn – til eskadriller med lave havarierater for selvforkyndte – uundgåelige havarier. Dette kan virke ganske ansporende, men der kan være visse betænkeligheder knyttet til dette system. Flyvesikkerhed er som nævnt en integrerende del af den operative flyvning, og resultaterne herfra burde efter min mening med. Man kunne jo tænke sig, at en eskadrille opnåede flyvesikkerhedspræmie samtidig med, at den måske lå lavest med operative resultater. En samling af disse 2 i én præmie – til den bedste eskadrille – er desværre vanskelig at iværksætte.

Flyvesikkerhedsblade.

Som nævnt er nøjagtig og usminket information af væsentlig betydning – ikke mindst for derved at bidrage til at fjerne frygten for det ukendte.

Flyvesikkerhedsbladene er fremragende midler hertil.

De udsendes af alle flyvevåben og mange større Commands.

Vi får fra USAF og RAF – og da vi flyver samme luftfartøjer som i disse to flyvevåben, er deres flyvesikkerhedsblade jo næsten lige så hensigtsmæssige og nyttige for det danske flyvevåben som for udgiverlandets.

I flyvevåbnet har vi to blade: »Flyvesikkerhed og havarier« og »Kontakt«, det første udgivet af FTK, det andet af FMT for teknikerne. Fremragende kvalitet, saglige.

Film giver på afvekslende ofte fornøjelig måde gavnlig instruktion eller påpeger områder, hvor agtpågivenhed er ønskelig eller påkrævet.

10 timer årlig for lidt

Oberstløjtnanten viste derpå nogle engelske flyvesikkerhedsfilm og sluttede sit interessante foredrag med nogle specielle bemærkninger til de private flyvere.

Han fandt ikke de ti timer årlig sikkerhedsmæssigt forsvarligt, hvorfor der er særlig grund for KDA og klubberne til at starte en aktiv flyvesikkerhedsbevægelse. Foruden yderligere udbygning af sikkerhedsstoffet i FLYV under en fast rubrik anbefalede han afholdelse af flyvesikkerhedsmøder i klubberne, udnævnelse af en speciel flyvesikkerhedspilot i hver klub, ligesom han mente, at flyverne med de få timer burde afprøves med mellemrum og især efter længere pauser, ligesom deres teori bør kontrolleres ved spørgeskemaer.

Han sluttede med at sige: »Vær ydmyge over for flyvning, gør noget for sikkerheden, gør 1961 til et flyvesikkerhedsår!«

— Selv om nogle har hørt det samme foredrag i »Danske Flyvere«, var motorflyvernes interesse for denne aften iøvrigt meget skuffende. Der var et betydeligt antal svæveflyvere fra hele Sjælland; men det er alt for få af vore A-certifikatindehavere, der har vist sig flyvesikkerhedsminde ved at høre dette foredrag ved de to lejligheder.

LEJLIGHEDSKØB!

En næsten ny

NARCO SUPERHOMER & BIRD
DOG DIRECTION FINDER & LEAR
RADIOKOMPAS ADF 12 E-2

Piper Cub 1936 & Piper Tripacer
Super Custom 160 – 1959.

Omgående levering.

A/S COMMERTAS

Fr. holms Kanal 2, K. MI 228



alle tiders amerikanske

RADIOKURSUS

klip her

DYRBERG AERO Smaragdvej 19 . Herlev

Vedlagt fremsendes kr. til dækning af
TOWER COMMUNICATIONS

à kr. 45,00

NAVN

ADRESSE

FLYVERADIOENS

problemer er til at komme over uden større vanskeligheder. Spar kostbare flyvetimer. Lær det hjemme i lænestolen

MYSTIKKEN

er hævet. Dette HI-FLI, LP-Album er realistisk. Optaget i luften, så man hører hvorledes det virkeligt foregår. Altid klar til opriskning af tabt rutine. Aldrig mere betænkeligheder ved beflyvning af pladser, hvor radiobetjening er nødvendig.

PÅ 45 MINUTTER

kan man lære, hvad det ellers tager dage at indøve i et klasseværelse. Det er som om man selv sidder i maskinen. Instruktionsbogen med diagrammer og fotos fortæller om radiotyper, belgelængder kontroltårnets funktion, Taxi- Start- og Landingsprocedurer, lysignalsprocedurer, radiotelefon og elementær radioteknologi for piloter.

KLIP KUPONEN UD OG SEND DEN
IDAG SAMMEN MER KR. 45,00

— så har De Albumet i overmorgen.

Vi sender også gerne pr. efterkrav.



Cessna 172 A

1960 model. Total tid kun 200 timer. Anvendt til demonstration. Forsynet med Narco Superhomer (VHF+VOR) Radio-kompas (ADF 12-E) og Lear LFR-3. Af andet udstyr kan nævnes Rotating Beacon, Hjulskærme, Gyro og Horisont samt dobbeltstyring. Flyet, der står fuldstændig som nyt, sælges til rimelig pris. Demonstreres overalt uden forbindelse.



ESBJERG AERO SERVICE

Lufthavnen, Esbjerg
Tlf. Esbjerg 5555

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.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

En annonce

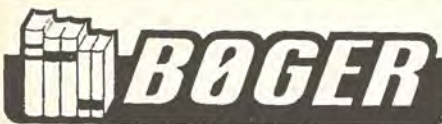
vedrørende køb, salg eller stillinger indenfor flyvningen giver altid resultat i FLYV.

Billet mrk.-annoncer ekspederes uden ekstra gebyr.

FLYVEMASKINE TIL SALG

Auster J/1 OY-AAK til salg. Dette fly er udstyret med ekstra tank, radio og en del andet udstyr og er således et udmærket rejsefly. F. eks. velegnet, hvis 2 eller 3 forretningsfolk i fællesskab vil eje egen flyvemaskine. Pris 24.500,— kr. Henvendelse:

Hans Muus, Frederiksgade 2, Odense
Tlf. (09) 11 54 56



Bøger

David Le Roi: *Alt om flyvning idag*. Jul. Gjellerups Forlag. 206 sider, 52 fotoplancher, 12 sider røntgentegninger, 50 figurer. Pris kr. 21.00 hft., 24.50 indb.

„Alt om flyvning idag“ har haft så stor succes i de par år, den har eksisteret, at Gjellerups forlag har udsendt bogen i 2. udgave. Og den vil ganske givet også blive en succes for forlaget. Her er nemlig en bog, som fortæller om, hvad flyvning er idag, og den gør det på en sådan måde, at alle uden undtagelse har udbytte og fornøjelse af at læse den.

Originaludgaven er skrevet af *David le Roi* og udkommet på engelsk, og den danske udgave er ikke blot en oversættelse, men samtidig en bearbejdelse, afpasset efter danske forhold. Ingeniør *Per Weishaupt* står for dette arbejde, og denne opgave har han løst på en så fortræffelig måde, at „Alt om flyvning idag“ bør kunne blive en bog, der udkommer i nyt oplag hvert år. Mindre kan nemlig ikke gøre det, for det fortjener den. Kapitlerne om den militære flyvning samt om raketter og rumfart er revideret af kaptajnlejtant *J. Lindegård Christensen*.

J.F.

William Green: *The Observer's Book of Aircraft*. Forlag Warne & Co., London. 288 sider, kr. 6.00. — Tilsendt fra Knud Rasmussens Boghandel.

1961-udgaven af denne nyttige og billige lille typebog indeholder 150 nye fotos samt 122 treplanstegninger, og teksten er à jour-fort op til efteråret. Der er kommet adskillige helt nye typer med, og andre pånyaktuelle som f. eks. U-2 er dukket op igen. Ialt 150 typer er beskrevet.

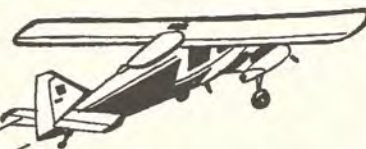
Det er 10. udgave af denne bog, som nu udkommer i flere lande og ialt er trykt i 1½ million eksemplarer hidtil.



De flyver hurtigere længere
med CESSNA

A/s COMMERTAS

FR. HOLMS KANAL 2
KBH. K TLF. MI 228



De kommer hurtigere i luften med

DORNIER

JØRGEN HØYER

GENTOFTE TELEFON 87 70 97

CUGAR

Linestyrer
kunstflyvningsmodel
til 5—6 ccm motorer



Hvordan gik det? Fik du bygget en 334G, som vi omtalte i novembernummeret. Eller har du bygget tilsvarende modeller, og har du været så heldig, at du har fået en „stor“ motor i julegave? For så må vi jo se at finde en egnet model til den nye motor. Det er jo nok ikke kloget at begynde med en *Thunderbird* eller *Nobler*, næ, prøv hellere først en *Cugar*. Tegningen til denne er udgivet af Johannes Graupner, Kirchheim-Teck i Tyskland og koster ca. 5,— kr., men så får man til gengæld også en tegning i tre store ark med materialeliste og byggevejledning på både tysk og engelsk.

Modellen er konstrueret af Horst Diemer, dens spændvidde er 117 cm, og med en OS max 35 kommer den til at veje ca. 1000 gr.

Den er ganske nem og hurtig at bygge, og navnlig er den langt billigere end supermodellerne i samme klasse, som den godt kan klare i flyvemæssig henseende, hvilket understreges af, at den i 1958 vandt det tyske kunstflyvningsmesterskab.

Der er ikke mange indvendinger at gøre mod modellens opbygning og indretning. Dog må man tilråde den største omhyggelighed ved placeringen af brændstoftanken, som det ligeledes anbefales at forsyne med en eller to skillevægge (med huller i) for at forhindre for megen bevægelse i brændstoffet.

Det skal også bemærkes, at modellen ikke er forsynet med bevægelige flaps, men planet er opbygget således, at en ændring meget nemt kan foretages.

Oml.

i Københavns Lufthavn, Kastrup. Det er Skandinavisk Aero Industri (*Kramme, Zeuthen og Hartung*) og Scanaviation (*Rasmussen og Henriksen*), der i samarbejde etablerer den nye virksomhed for at kunne imødekomme den efterspørgsel, der bl.a. fra charterselskaberne er fremme om udførelsen af de periodiske eftersyn af de større trafikflyvemaskiner.

De nye værksteder vil blive indrettet på Kastrup Syd, og de vil blive i stand til at tage både DC-3, DC-4 og DC-6. De første større maskiner, som den nye virksomhed får at arbejde med, bliver det nystartede Nordair's DC-6. Endvidere håber man inden længe at få flyvevåbnets DC-4 transportluftfartøjer til eftersyn.

Såfremt handelsministeriet ikke gør indsigelse, vil den nye virksomhed få indregistreret navnet *Scandinavian Aircraft Repair Co.*

Endnu en jysk landingsstribe?

Ifølge meddelelser i dagspressen vil Fjlskov kro i Midtjylland til foråret kunne tage imod flyvende gæster, idet man anlægger landingsplads på en eng i kroens nærhed.

Trafikflyvenyt

Swissair har fået solgt fire af sine fem DC-7C og leveret 2 af disse til USA, mens 3 endnu er i drift. Flåden består af 28 propelfly og 7 jetfly (3 DC-8 og 4 Caravelle), og sidstnævnte varetager 50 % af trafikken i vintersæsonen.

Nordair fået sin første DC-6

Nordair har fået sin første af de indkøbte DC-6ere hjem fra USA, hvor firmaet har haft en besætningsstab på 11 mand til uddannelse og træning. Maskine nr. 2 kommer til Danmark 15. februar og nr. 3 den 15. marts. De tre luftlinere får henholdsvis indregistreringsbogstaverne OY-AOA, OY-AOB og OY-AOC. De kan hver rumme 80 passagerer.

Nye journaler klar

De af luftfartsdirektoratet godkendte nye journaler, som KDA udgiver, ventes klar i anden halvdel af februar og kan nu bestilles hos KDA. Priserne er:
Luftfartøjs- og rejsejournal kr. 17,50
Motorjournal kr. 10,00
Propeljournal kr. 10,00

TYPENYT

Cessna T-37 jettræneren, som er bygget i over 500 eksemplarer til USAF, kan nu også sælges til „venligtsindede nationer“, og som den første af disse får Peru i år leveret en serie til over 3 mill. dollars. *Cessna* solgte ifjor for 103.278.000 dollars, 2 % mindre end i 1959. Heraf var det civile salg ca. 50 mill. eller 20 % mere end i 1959. Eksporten omfattede 10½ mill. mod ca. 7 mill., og ialt 709 fly blev eksporteret imod 494 i 1959. Af USA's general aviation produktion solgte *Cessna* 47 % af flyene og for 36 % af værdien.

Dassault Mirage IIIC sejrede over *Saab Draken* mht. leverancer til Schweiz, og også Australien har fået licens til at bygge 30 af typen til erstatning for sine *Sabres*.

Dassault Etendard IV M i rekognosceringsudgave var første gang i luften i november. Den har *Atar 8* motor, en speciel kameranøse og er udstyret til tankning i luften.

Morane Saulnier MS 880 med 90 eller 100 hk motor kaldes fremtidig Rallye Club, mens versionen med 145 hk kaldes MS 885 Super-Rallye. Ved årets udgang var ordretallet steget til 150, hvoraf 76 fra 16 udenlandske lande. Til juli når man op på en produktionskapacitet af 30 fly pr. måned.

Jodel Ambassadeur bruges til certifikatprøver for den nye franske 105 hk *Potez 4E 20* motor.

Breguet 906 Choucas, en tosmådet udvikling af det ensmedede 905 *Fauvette* svævefly, er nu af de franske myndigheder valgt som standard-træningsfly.

Sud-Aviation Caravelle har den 29/12 i USA udført sine første flyvninger med amerikanske motorer — to CJ 805-23C.

Douglas DC-8 serie 50, udstyret med JT3D-1 turboban-motorer, var i luften første gang den 20/12. I Europa har bl. a. KLM og Iberia bestilt denne version.

Martin Marlin-flyvebåden er nu afleveret i sidste eksemplar, og dermed hører et af de berømte gamle flyvefirmaer i USA op med at bygge fly — i fremtiden bliver det missiler, elektronisk udstyr og astronautik, *Martin* beskæftiger sig med.

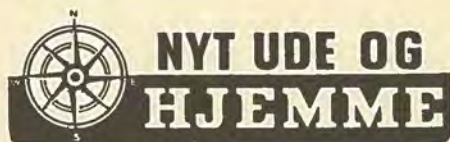
Fokker/Fairchild F.27 Friendship kan nu fås i tre nye versioner: F-27S med *Dart R.Da.8*-motorer er en militær version med korte start- og landingssegenskaber. Endvidere er der en langkroppet udgave til op til 64 passagerer og nye versioner af serie 100 og 200 med plads til op til 52 passagerer.

Flying Enterprise

Samtidig med at den hidtidige operationelle linieinspektør i SAS, den 48-årige *Glaes Hastrup*, den 1. januar 1961 tiltrådte stillingen som driftsleder i *Flying Enterprise*, har den 38-årige ingeniør *Tage Holstein Petersen* efter 11 års tjeneste i SAS's tekniske afdelinger pr. 1. februar tiltrådt stillingen som chef for firmaets tekniske tjeneste.

Ved udgangen af 1960 kunne *Flying Enterprise* se tilbage på det første års virke i aktiv lufttrafik med en flåde på tre 65-personers Argonaut maskiner. Den første blev overtaget den 23. januar 1960, den anden den 25. april og den tredje den 11. juni, og der er i det forløbne år gennemført ialt 436 tur/retur flyvninger. I løbet af 1960 har *Flying Enterprise* befordret ialt 45.229 passagerer, og selskabets maskiner har i det pågældende tidsrum tilbagelagt en distance på 1.364.350 km.

Flying Enterprise beskæftiger idag 83 personer mod en halv snes for et år siden. I den nærmeste fremtid vil luftflåden blive udvidet med endnu en Argonaut, og alle fire luftfartøjer vil være fuldt beskæftiget i 1961.



Civilingeniør Vagn Prytz

I januar fyldte civilingeniør *Vagn Prytz* 65 år og det medførte, at han med udgangen af måneden faldt for den ubønhørlige aldersgrænse i det firma, hvor han er ansat, Dansk Esso.

Vagn Prytz er polyteknisk kandidat fra 1920 (maskiningeniør/skibsbygger) og var i nogle år ansat på Nakskov Skibsværft, afbrudt af perioden september 1920 til november 1921, hvor han aftjente sin værnepligt som marinesoldat og herunder fik uddannelsen til marineflyver. Efter påny at have været ansat på Nakskov Skibsværft fulgte fra 1924 til 1926 en studierejse til USA, hvorefter *Vagn Prytz* vendte tilbage til Marinens Flyvevæsen som ingeniørasistent og samtidig kontrollant og testpilot. Dette varede fra 1926 til 1930.

Derefter gik *Vagn Prytz* over i civil virksomhed og blev leder af Dansk Esso's nyoprettede Aviation afdeling, og denne stilling har han haft, indtil de 65 år tvinger ham til at sige farvel.

Vagn Prytz har i mange år fulgt aeroklubbens arbejde med den allerstørste interesse og har altid været parat til at række klubben en hjælpende hånd, hvad enten det gjaldt konkurrence, flyvestævner, kontrol af rekorder el. a. En særlig indsats for aeroklubbens arbejde gjorde *Vagn Prytz*, da han — sammen med afdelingschef *Dueholm* fra Dansk Shell — under krigsårene samlede en mængde unge flyveentusiaster i „Aeronautisk Juniorklub“ og ved møder, studiekrede og foredrag bibragte dem den rette forståelse af flyvningen og dens vilkår.

Selv om vi ønsker *Vagn Prytz* al mulig fred i sit otium, håber vi alligevel, at aeroklubben må kalde på assistance, hvis nødvendigheden banker på døren.

Ny dansk flyveindustri-virksomhed

Omkring årsskiftet er der blevet oprettet en ny stor dansk flyveindustri-virksomhed



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. 9—16, lørdag 9—12.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

OVERLYDS- TRAFIKFLY

KDA-foredrag
onsdag den
15. februar
kl. 1945.



Emnet for næste mødeaften i KDA er:
Supersonic Air Transports,
og foredragsholder er BEA's chefin-
geniør, Mr. B. S. Shenstone, hvis billede
ses herover. Foredraget ledsages af lys-
billeder.

Dette interessante foredrag om et af
luftfartens kommende hovedproblemer
afholdes onsdag den 15. ds. kl. 1945 i
Borgernes Hus, Rosenborggade 1, Kø-
benhavn.

Der er som normalt adgang for KDA-
medlemmer af alle kategorier med led-
sagere.

Beverly S. Shenstone

Aeroklubbens gæst ved foredraget den 15.
februar kl. 1945 i Borgernes Hus, Mr. B.
S. Shenstone fra British European Airways,
er en fremragende flyveingeniør med en al-
sidig karriere. Han er født i Canada og stu-
derede ved universitetet i Toronto, hvorpå
han som 21-årig kom til et forsøgslabora-
torium i det engelske luftministerium. Efter
nogle år hos Junkers i Dessau var han an-
sat syv år hos Supermarine. Kort før krigen
kom han på ny til luftministeriet, var tre af
krigsårene i den britiske luftkommission i
Washington, hvorpå han kom hjem til mini-
steriet for flyproduktion.

Han har også været teknisk administrator
for TCA hos Canadair, assistent for vice-
præsidenten hos A. V. Roe i Canada, og nu
har han i en årrække været hos BEA.

Ved foredraget i KDA kaster han et blik
ud i fremtiden og beskæftiger sig med tra-
fikfly med overlyds hastighed, men man kun-
ne sikkert lige så godt have fået ham til at
tale om den modsatte ende i flyvningens ven-
den, nemlig flyvning med muskelkraft, der er
en af hans hobbies, og som tages meget al-
vorligt i England nu.

Mr. Shenstone er vicepræsident for Royal
Aeronautical Society og næstformand for
selskabets „Manpowered Aircraft Group“.

Han lærte at flyve i det canadiske flyve-
våben i sine yngre dage og fik sit C-diplom
som svæveflyver for 30 år siden. På svæve-
flyveområdet spiller han en ledende rolle
indenfor OSTIV, bl.a. som redaktør af
OSTIV News i Schweizer Aero Revue, lige-
som han som medlem af redaktionskomiteen
har en del af æren for bogen „The World's
Sailplanes“, hvoraf man nu arbejder på en
ny udgave.

Nye personlige medlemmer

Automobilforhandler H. H. Bak Rasmussen.

Stud. polyt. Jens Lovmand Hvid.

Radiotekniker Erik Bøgh Mathiasen.

Fabrikant Poul Dyrby.

Arkitekt Herluf Rasmussen.

Ingeniør C. Peter Dreyer.

Nye firmamedlemmer

Scandinavian Air Trading Co. Ltd.

Nordair A/S

Runde fødselsdage

Flyverløjtnant Age Mathiesen, Flyvesta-
tion Vandel, Vandel, 50 år den 1. februar.

Læge Børge Leudesdorff, Skovvej 71 B,
Charlottenlund, 50 år den 17. februar.

Forstander Srened Age Thomsen, Idræts-
skolen, Vejle, 50 år den 20. februar.

Nye bøger i biblioteket

Charles H. Gibbs-Smith: *The Aeroplane*.
Y. Gotaas: *Fjellbolger*. Bølgeflygning i
teori og praksis.

Planes in Flight.

D. J. Laidlaw-Dickson: *Aeromodeller*
Annual 1960—61.

KALENDER

- | | |
|----------|---|
| 7/2 | Flyvemeteorologi i DIF's flyve-
tekn. sektion. |
| 15/2 | B. S. Shenstone i KDA, Kbh. |
| 1/3 | Frist for ansøgninger til udveks-
lingen. |
| 2/3 | Helikopterforedrag i DIF's flyve-
tekn. sektion. |
| 7/3 | Filmsaften i KDA, Kbh. |
| 15-30/6 | Flyvelotteriet 1961. |
| 26/5-4/6 | 24. luftfartsudstilling, Paris. |
| 4-10/9 | Opvisning og udstilling, Farn-
borough. |

Motorflyvning

- | | |
|---------|---------------------------------|
| April | Motorflyvekongres og repr.møde. |
| 3-4/6 | Flyvedagskonkurrencerne. |
| 29-30/7 | Nordisk motorflyvekongurrence. |

Svæveflyvning

- | | |
|----------|--|
| 1/3 | Flyvedagskonkurrencerne begyn-
der. |
| 19/3 | Repræsentantskabsmøde, Odense. |
| 25/3-3/4 | Instruktørkursus. |
| 2-15/7 | Danmarks mesterskaber. |
| 16-30/7 | Svæveflyveskole. |
| 31/10 | Flyvedagskonkurrencerne slutter. |

Modelflyvning

- | | |
|------|--|
| 12/2 | Flyvedagskonkurrencerne
(lokalt). |
| 5/3 | Repræsentantskabsmøde
(Søspøsten, Århus). |
| 12/3 | Nordsjællandsk fritflyvningskon-
kurrence (Hillerød). |

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als's Bergfalke bliver færdig i denne må-
ned, så man er flyveklar, så snart vejret og
jordbunden tillader det.

Aviator flyver vinteren igennem, når vej-
ret tillader det og har reserveret sig en Ka-8
til 1962. De to Lehrmeister til klubben og
P. V. Franzen ventes leveret i denne måned.

Holstebro-Struer har skiftet navn til
Nordvestjysk Svæveflyveklub.

Kolding har s-teorikursus i gang.

København overhaler sine fly og reparerer
den i 1950 havarerede Baby. Klubben er og-
så i gang med at bygge en ny transportvogn.

Midtjysk havde generalforsamling 24/1,
hvor Dyrh Thomsen ønskede afløsning som
formand.

Næstved købte flyvevåbnets kasserede
Baby og har i sinde at reparere den. Klub-
ben holder s-teorikursus, også for Ringsted
og Følster.

PFG starter sit årlige s-teorikursus for
hovedstadsområdet den 14/2. Tilmelding
skriftligt til Polyteknisk Flyvegruppe, Østre
Voldgade 10, Kbh. K.

Kølvad påtænker at afholde radiotelefoni-
kursus. Kort efter nytår var Karups flyven-
de materiel klar efter vinterens overhaling,
og man manglede kun spillet.

Vejle er også nået langt med eftersynene
og skulle være klar til flyvning sidst i fe-
bruar.

Midtsjællands Flyveklub

Fra 1. januar blev den nye Midtsjællands
Flyveklub officielt tilsat KDA. Klubbens
første teorikursus sidste vinter endte med 19
beståede elever, hvoraf 14—15 begyndte at
flyve og en halv snes har fået certifikat.

14 af disse er i denne vinter på radiotele-
fonikursus, mens der er 23 elever på et nyt
A-teorikursus, så klubben må siges at være
kommet i god gænge.

Fra motorflyverådets arbejdsmark

På motorflyverådets sidste møde fastlagde
man vigtige programpunkter for indevæn-
de år (se kalenderen). For at skabe øget in-
teresse blandt motorflyverne for deres egen
organisation besluttede man at åbne repræ-
sentantskabsmødet for alle og at indlægge
det som led i en motorflyvekongres, der vil
blive afholdt den 2. eller 3. weekend i april,
og som vil omfatte en række faglige fore-
drag og diskussioner af fælles interesse for-
uden de organisatoriske emner.

På repræsentantskabsmødet kan man for-
vente forslag om en å jourføring af motor-
flyvernes alt for lave kontingent i takt såvel
med prisudviklingen som de stigende krav og
ønsker fra motorflyvernes side til deres or-
ganisation.

På mødet behandlede man bl. a. svar fra
luftfartsdirektoratet om henvendelser ved-
rørende IFR-flyvning med fragt i 1-motors
fly samt om årskortene. Desuden behandle-
des en henvendelse fra direktoratet vedrøren-
de havarierne, henvendelse fra medlemmer
om mulighed for VFR-flyvning om natten og
en række andre spørgsmål.

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

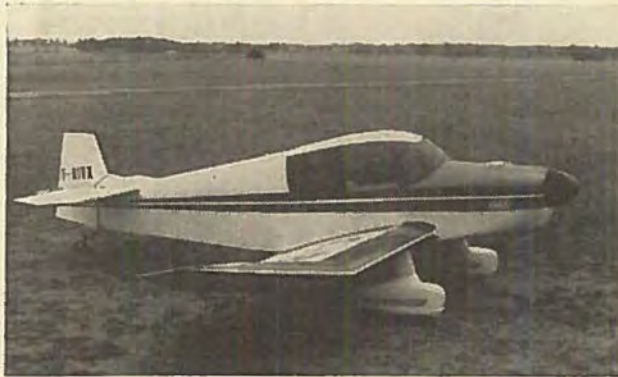
Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 2 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til
ekspeditionen.

*Husk, det er nu, De bør skrive om demonstration
og brochure på*



DR 1050 AMBASSADEUR
pris standard 47.000 kr. incl. levering
3 pers. 40 kg bagage, 200 km/t.

D 140 MOUSQUETAIRE
pris standard 77.000 kr. incl. levering
4 pers., 100 kg bagage, 235 km/t kort
landingslængde.

JODEL

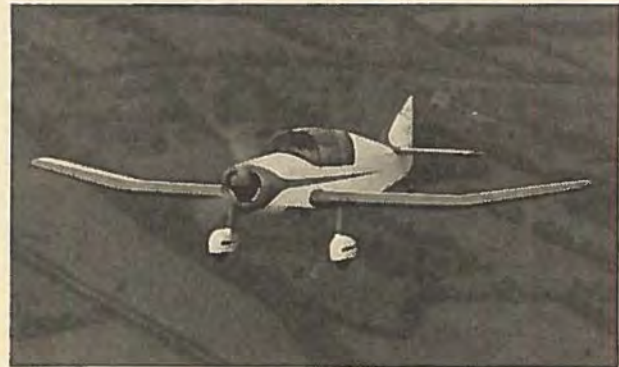
fra

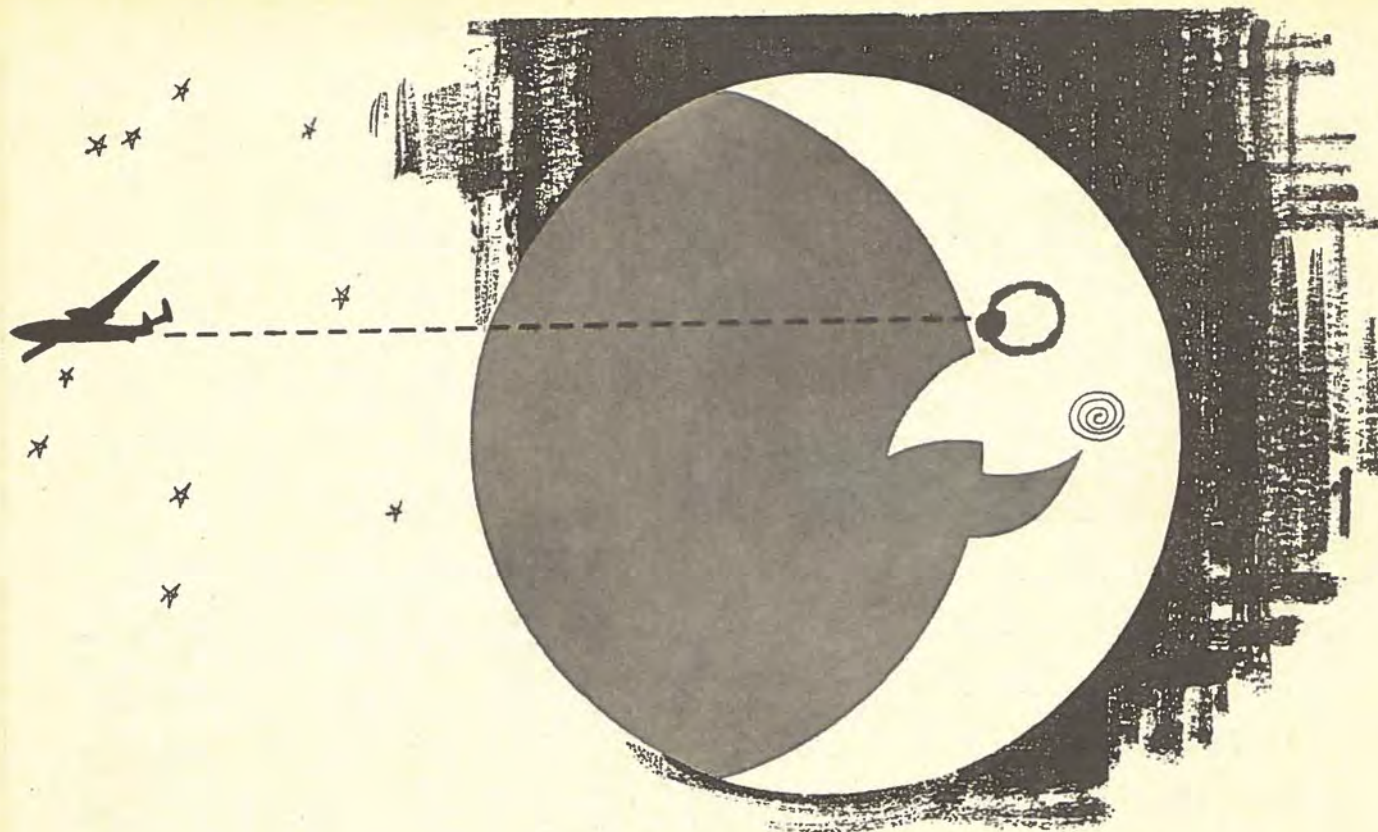
SCAN-FLY A/s

Pilestræde 48, Kbhvn. K. By 3503 (10-16)

Stockholm: FLYGREPORTAGE

Bergsgatan 25, K., Tlf. 11 06 00





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

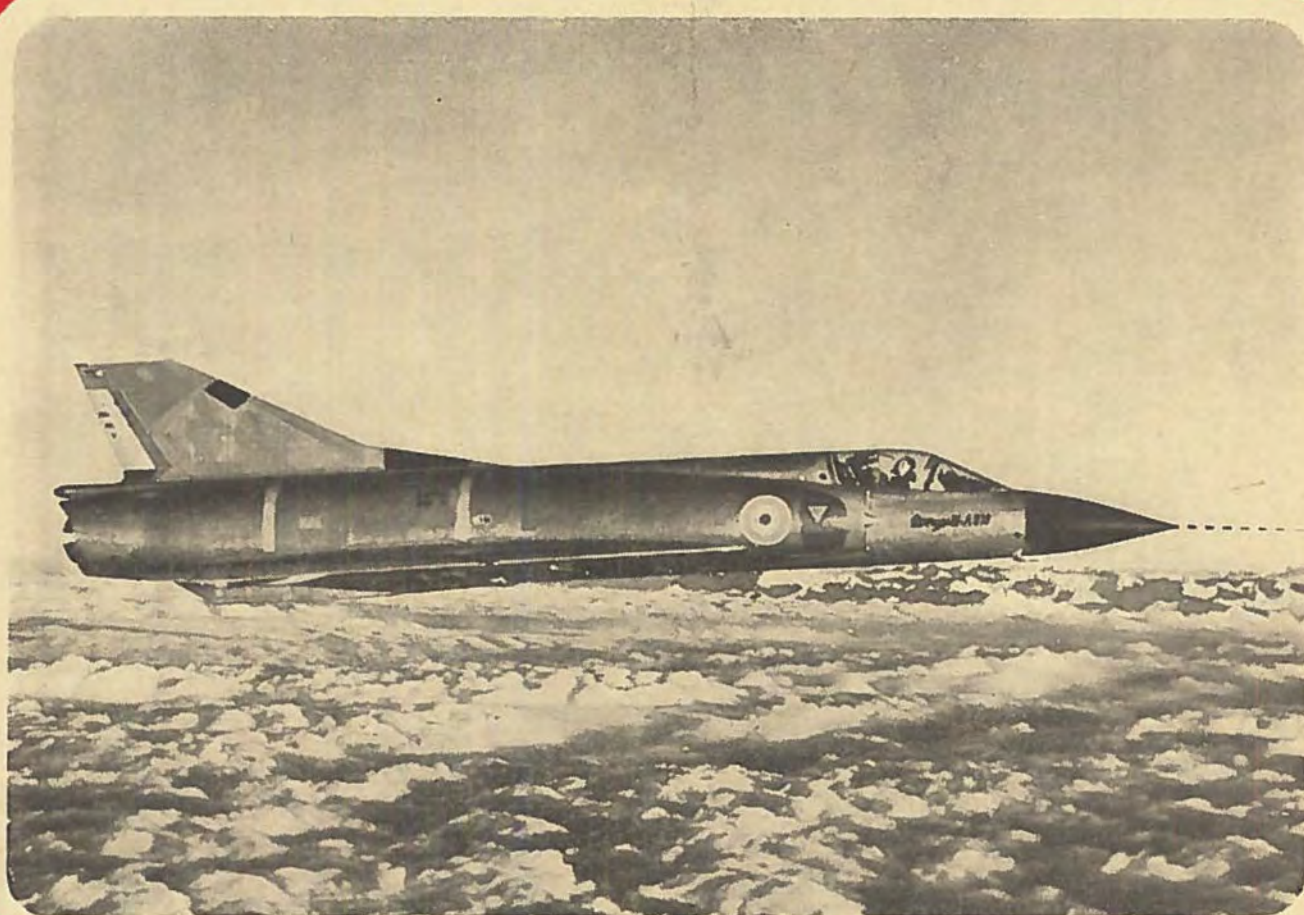


AVIATION PRODUCTS

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



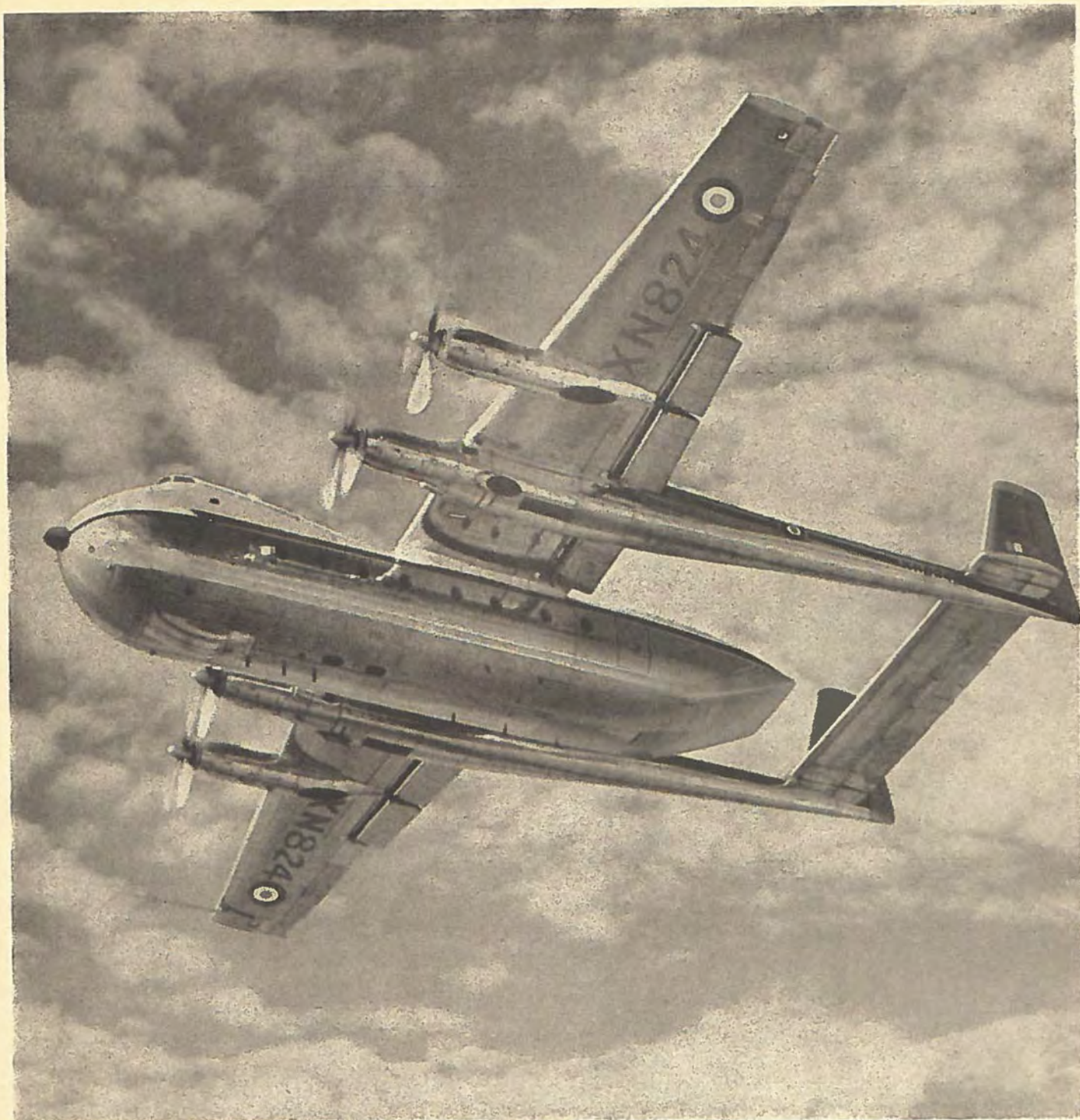
Den franske Dassault Mirage III er ved at blive en betydelig eksportartikel for den franske flyveindustri, efter at både Schweiz og Australien har valgt den.

PRIS 1 KRONE

3

INDHOLD:

B. S. Shenstone om overlydstrafikfly ★ SAS-underskuddet
★ Med FLYV i Morava ★ Gør 1961 til et flyvesikkerheds-
år ★ KDA's service for motorflyvere ★ Linestyryngshåndtag.



ARGOSY C. Mk.1



Valgt af R.A.F. Transport Command

HAWKER SIDDELEY AVIATION

32 Duke Street, St. James's, London, S.W.1

Repræsentant: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K.

FLYV

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

Nr. 3

Marts 1961

34. årgang

Lufttrafikkens hovedpine

DA SAS-beretningen for året 1959-1960 endelig blev offentliggjort, bekræftede den til fulde de bange anelser mht. et stort underskud i regnskabsåret og fortsatte vanskeligheder fremover, først og fremmest som følge af overgangen til jetdriften og de dermed følgende tab på stemmotormateriellet, men også på grund af fejlslagne engagementer i udenlandske selskaber.

Det har ikke skortet på kritik i offentlighed og dagspresse, for sådan går det altid, når noget går galt, mens man sikkert havde rost SAS-styrelsen for dens fremsyn og initiativ, hvis de samme engagementer havde givet gode resultater. Kritikken, specielt i provinspressen, viser imidlertid i mange tilfælde på ny landets manglende air-mindedness.

Ved redaktionens slutning overvejer det skandinaviske regeringsudvalg stadig situationen og SAS's ønske om ny kapitaltilførsel, men der kan vel næppe under hensyntagen til den store økonomiske betydning SAS har for de tre lande, være tvivl om, at vanskelighederne løses på en eller anden måde. Problemet er imidlertid, hvilke konsekvenser det kan få for den fremtidige kurs, SAS må styre.

Der er masser af andre vanskeligheder, der må overvindes — forholdet til Tyskland, og forholdet til USA, som statsministeren berørte ved sit nylige besøg derovre.

Og på længere sigt lurder den næste meget store hovedpine: hvornår skal man bestille overlydsfly?

Det må håbes, at man inden for IATA denne gang ikke lader industrien spille selskaberne ud mod hinanden med langt større vanskeligheder end de nuværende som resultat, men at man snarest indtager et fast standpunkt og sørger for at gøre selskabernes mening gældende over for fabrikerne.

Friske luftfartssynspunkter på overlydsstrafikfly

Fremragende foredrag i KDA

DER har været skrevet og talt meget om de kommende trafikfly med overlydsfart i de senere år. At de kommer, er ganske givet, men hvornår og i hvilke former, er en helt anden sag. Det er igen flyveindustrien, som for at skabe beskæftigelse og forretning prøver at pace udviklingen fremad, men denne gang er der håb om, at kunderne dvs. luftfartselskaberne, får et ord med at skulle have sagt og ikke bare bliver spillet ud mod hinanden.

Det var velgørende ved KDA's mødeaften den 15. februar at få problemerne omkring overlydsflyene pillet fra hinanden og sat håndfast på plads. For BEA's cheffingeniør, Mr. Beverley S. Shenstone, har sine personlige meninger og er ikke bange for at komme frem med dem. Han talte for egen regning og kunne iøvrigt gøre det uden at blive mistroet, for i hvert fald i første omgang vil overlydsflyene kun have interesse på lange strækninger og derfor ikke for BEA.

Men han talte som en praktisk luftfartsmand, der vil have anvendelige og økonomiske fly. Luftfartselskaberne kan ikke lide, at flyveindustrien vil bestemme, hvad de skal købe. Det har de gjort hidtil, men det bør ikke fortsætte.

Amerikanske prestige-synspunkter

Den amerikanske bevilling på 5 mill. dollars til studier over et Mach 3 trafikfly skyldes ikke ønsket fra selskaberne, men synes udelukkende at skyldes den amerikanske regerings ængstelse for at miste ansigt, hvis Rusland skulle fremstille et sådant fly.

Shenstone troede slet ikke på, at Mach 3 var en særlig økonomisk hastighed, og der var alt, alt for mange ubekendte ved et fly med den fart. Nok må man af og til løbe en rimelig risiko, men aldrig handle helt i blinde.

Han viste, hvorledes den hidtidige udvikling i Douglas-typerne betød en hastighedsforøgelse på 30—40% for hver ny type, og det samme gælder andre fabrikater. Selv disse skridt fremad har givet fabrikanter og selskaber masser af problemer.

Hvis man fortsatte med 40% forøgelser, kunne man første lave et fly, der fløj med Mach 1,3, dernæst et på 2,3 og så først 3,3. Men det ville være det rene nonsens med det samme at tænke på den sidste type med dennes kæmpemæssige problemer.

Beverley S.
Shenstone



Mening i Mach 1.3

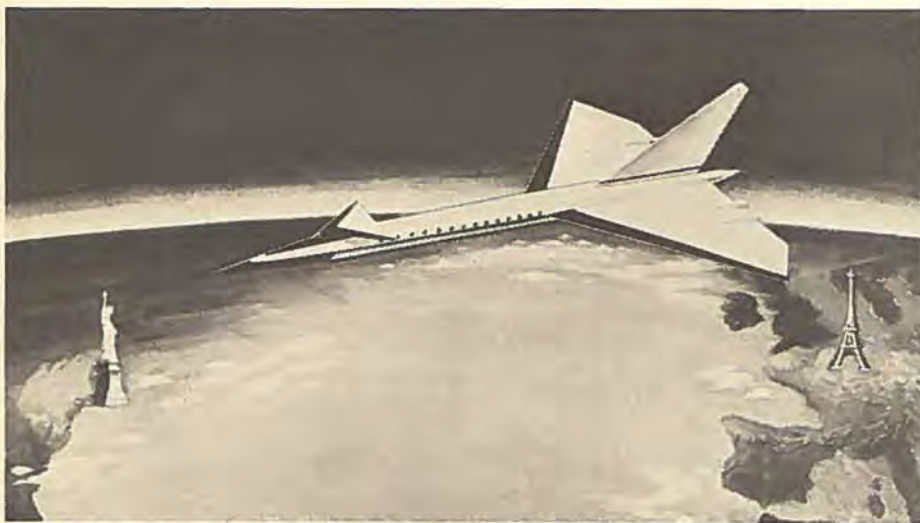
Mens hovedparten af den øjeblikkelige litteratur med foragt skyder et Mach 1,3 fly til side som håbløst uøkonomisk, så hævdede Shenstone, at man nu ved, at den meget vel kan være økonomisk, og at konstruere et sådant fly som en udvikling af de nuværende er et overskueligt stykke ingeniørarbejde. Det skal enten have almindelig pilform eller en M-formet vinge, og der vil ikke være revolutionerende problemer at overvinde.

Men vil man bare op til Mach 2, så er det et formidabelt aerodynamisk spring. Så er det sket med det klassiske fly, og med den lange krop med cirkulært tværsnit, selv om en del af de fremsatte projekter forbavsende nok bibeholder den. Man skal over til helt andre former for vinger og krop eller kombinationer deraf. Der bliver tale om en total ændring i strømmingen omkring et sådant luftfartøj.

Lad os holde fast ved letmetallet

Selv om luftfartselskaberne har haft vanskeligheder nok gennem fire fly-generationer med letmetallageringerne, så har man nu efterhånden indsamlet en så enorm erfaring med dem, at man ikke går fra dem til noget mere eksotisk, med mindre det er absolut nødvendigt.

Man kan anvende letmetal op til Mach 2,3, og selv det vil give store problemer mht. køling af kabinen. Dette køleudstyr kan koste fra 5 til 20% af nyttelasten, og det sidste har vi i hvert fald ikke råd til.



Et af de mange amerikanske Mach 3 projekter. Foredragsholderen finder det ikke realistisk at anvende normal krop med cirkulært tværsnit ved denne hastighed.

Skal der flyves hurtigere endnu, må flyene bygges af stål, og det bliver ikke let for fabrikkerne at få luftfartselskaberne til at købe dem. Fabrikkerne selv ved ikke nær nok endnu om stål. Man ved slet ikke, om man kan fremskaffe tilfredsstillende stål til sådanne formål. Allerede Bristol har haft meget store vanskeligheder med forsøgsflyet Bristol 188.

Mach 3 vil yderligere kræve helt nye motorer, der skal modstå langt højere indsnitningstemperaturer. De vil blive dyrere og vil formentlig få kortere overhalingssperioder.

Enorm forskel på Mach 2 og Mach 3

Derimod kan et Mach 2 fly klare sig med en videreudvikling af eksisterende motorer. Men de er ikke til disposition endnu, selv om der er militære fly på disse hastigheder. Militærflyene er kun konstrueret til at flyve så hurtigt i ganske korte perioder. Selv B-58 er ikke konstrueret til at rejse ved Mach 2 og har kun fløjet op til en halv time ad gangen ved denne fart, mens trafikflyene skal kunne klare 3—4 timer ad gangen.

Mach 2 og Mach 3 flyene har kun ganske få fælles træk. Sidstnævnte vil koste langt mere at udvikle i tid og penge. Den almindelige frygt for, at et Mach 2-fly hurtigt skulle blive umoderne, er ubegrundet.

Hvis man i 1934 havde fået DC-3 tilbudt og samtidig havde fået at vide, at man 5—6 år senere kunne købe den 50 % hurtigere Constellation, så ville man ikke have undladt at købe DC-3. Fem år var en lang tid og er stadig lige lang tid.

»Hvis jeg var et luftfartselskab, som havde valgt en Mach 2, mens min konkurrent besluttede at bestille en Mach 3, ville jeg være det lykkeligste selskab i verden, fordi jeg vidste, at vi ville kunne flyve i mange år uden alvorlig konkurrence. Vi kunne sidde og se konkurrentens elastiske leveringsdatoer blive skudt stadig længere og længere ud, mens fabrikanten fortrode sine beregninger over, hvor mange han skulle sælge for at få balance. Vægten af køledstyret ville vokse med tiden. Langstrakte diskussioner med luftfartsmyndighederne om passager-sikkerhedskrav og andre ting ville være nødven-

dige,« sagde Mr. Shenstone, og han advarede mod usund konkurrence.

»Hvem er vore konkurrenter? Hvis ikke vi køber disse fly, hvem bekæmper vi så? Selskaberne kæmper med andre selskaber, undtagen hvor de samarbejder, men den amerikanske regering tænker på prestige i sammenligning med russerne og ingen andre. Men er det overhovedet ulejligheden værd? Drejer det sig ikke nu om at vinde prestige i rumfart i stedet?«

Vi ved alt for lidt

Shenstone beklagede sig over de alt for få konkrete oplysninger, der hidtil var fremkommet om overlydsfly. Måske skyldes det, at fabrikkerne slet ikke kender svarene på de mange spørgsmål, f. eks. om omkostningerne.

Der ligger alt for megen propaganda og for få facts bag det, der hidtil er offentliggjort. Bare prøveflyvningen af et Mach 3 fly kunne nødvendiggøre 20.000 timer, og alene de ville koste over 400 mill. kroner, men det er der ingen, der fortæller.

Hvordan flyene skal se ud, er et af de største spørgsmål. Der er fremsat vidt forskellige forslag, men det mest sandsynlige ser man sjældent. Mon ikke fabrikkerne er ude på at »narre fjenden« for i ro og mag at kunne fremstille et Mach 2 fly med tilfredsstillende egenskaber?

Det er der nu tendenser til både hos Boeing og British Aircraft Corporation, mens Nord og Sud i Frankrig kombinerer deres ressourcer for at fremstille et transatlantisk fly til moderate Machtal.

Selskaberne må fremsætte deres krav

Opgaverne er for store til, at industrien eller selskaberne kan financiere deres løsning. Det bliver en statsopgave, men forhåbentlig vil luftfartselskaberne ikke bare sidde og se til, men sikre sig, at deres krav bliver taget i betragtning lige fra begyndelsen. Det er tiden at tage fat nu, selv om ingen har råd til at sætte overlydsfly i drift før i halvfjerdsenerne.

Selskaberne kommer også til at måtte samarbejde med hinanden i hidtil ukendt

målestok, for der bliver ikke flere typer at vælge mellem i de forskellige lande, men kun én.

Lydbrag og støjproblemer

Mr. Shenstone påpegede, at de mest interesserede selskaber er de, der flyver de transatlantiske ruter, for her vil overlydsfly heder give en fordel, her er distancerne store nok, og man vil kunne flyve ved dagslys også fra vest til øst.

Også mht. støjproblemerne er atlant-ruterne de mest velegnede. I øjeblikket synes lydbragene og deres konsekvenser at høre til de allerstørste problemer. Måske bliver det simpelthen umuligt at flyve over beboede egne med overlydsfart, med mindre man flyver højere end hvad der ellers er det gunstigste.

I Europa synes der ikke mange muligheder, men måske på polarruterne — men så laver eskimoerne vrøvl over larmen, og folk i små samfund har — når alt kommer til alt — samme ret til ikke at plages af støj som folk i storbyerne, sluttede Mr. Shenstone sit foredrag, der var præget af tør, britisk humor og blev hilset med stort bifald.

Diskussion

Efter foredraget vistes Shell-filmen »Supersonic Flight«, den tredje i den serie, hvoraf KDA tidligere har vist »Subsonic« og »Transonic Flight«. Filmen simplificerede på fremragende måde nogle af de aerodynamiske problemer, viste glimt af en række overlydsfly samt til slut de mange ejendommelige former, der er under diskussion.

På et spørgsmål fra civilingeniør Leif Prytz om, hvilken hastighed Shenstone i givet fald som ansvarlig selv ville vælge, gentog han, at han ud fra rent ingeniørmæssige synspunkter kun ville gå de 40 % frem ad gangen, mens Mach 2 var den yderste grænse, hvis konkurrencemæssige synspunkter skulle tages i betragtning.

Stud. polyt. Fritz Krag spurgte, om de nuværende lufthavne kunne anvendes. Svaret lød, at det kunne de i hvert fald op til Mach 2 fly, mens Mach 3-flyene rummede for mange ubekendte, til at spørgsmålet kunne besvares.

Civilingeniør C. Holten-Lund spurgte, hvornår overlydsflyene kom. Mr. Shenstone svarede, at det næppe blev før efter 1970. Selv om konkurrencen kunne friste nogen til at afgive ordre før, måtte støjproblemerne først klarlægges. Men der bestod naturligvis den fare, at publikum for sent blev klar over de nye plager, således at de investerede millioner ville gøre det svært for staterne at tage fornødent hensyn til klagerne.

Kontorchef C. Weibøl spurgte, hvor langt russerne var. Der blev svaret, at man ikke ved noget herom. Men gør det noget, selv om de bygger overlydsfly? spurgte Shenstone. De konkurrerer jo sådan set ikke med os. Det var værre, hvis Pan American eller SAS bestilte overlydsfly, men det ville ikke røre ham det fjerneste, hvis Aeroflot gjorde det.

Civilingeniør Carl Georg Rasmussen spurgte, hvilke motorer, der kunne anvendes. Svaret lød, at indtil Mach 2 kunne enkeltspole-jetmotorer anvendes.

— Og hermed sluttede en af de interessanteste aftener, som aeroklubben i lang tid har arrangeret.

Lærerige erfaringer:

Benzin i cockpittet

FOR kort tid siden startede jeg på en søndagsflyvning for at stifte bekendtskab med den nye VOR-sender på Møen. Jeg havde en co-pilot og to passagerer med.

Da vi var kommet ned over Stevns og begyndte at gå ud imod Møen, sporede vi en meget stærk benzinlugt i cockpittet. Vi overvejede alle tænkelige muligheder for denne benzinlugts opståen, og som første punkt tænkte vi på filterdræneren. Da vi havde set efter, at denne var rigtigt lukket, efter at filteret var rutinemæssigt drænet inden starten, kunne det ikke tænkes at komme herfra. Iøvrigt var det svært at definere, hvor lugten kom ind fra.

Vi spurgte passagererne i bagsædet, om de kunne fornemme, hvor det kom fra, og efter et øjeblik fik de konstateret, at der boblede benzin ind ved bagagelemmen.

Vi vendte øjeblikkelig næsen hjem mod Kastrup, lukkede op for alle friskluftindtag og gav passagererne instruks om ikke at røre ved nogen af de elektriske installationer endside ryge eller benytte åben ild.

Da bagagelemmen sidder på venstre side af fartøjet, skiftede jeg straks over på venstre vingetank for at fremkalde så stærk en dræning på denne som muligt.

Vi ved alle fra avislæsning besked om damen, der renser tøj med benzin og på et eller andet tidspunkt fremkalder en gnist eller tænder en tændstik med det resultat, at der opstår en eksplosion. I et cockpit er situationen naturligvis den samme: hvis benzindampene er til stede, opstår risikoen for, at selv den mindste elektriske gnist kan tænde disse og forårsage en eksplosion.

Jeg gjorde derfor pasagererne opmærksom på, at vi ville gå ind til landing uden at bruge radioen, idet man i værste fald kan risikere, at gnisten fra mikrofonens kontakt kan være tilstrækkelig til en antændelse af benzindampene.

Landing i Kastrup uden radio

Takket være en fin konduite og opmærksomhed fra tårnets side i Kastrups blev det heller ikke nødvendigt. Vi gik ind i ca. 600 fods højde parallelt med den bane, der var brug, og da vi bliver observeret af tårnet i denne manøvre, kalder tårnet og meddeler om den bestående trafik. I det samme han slutter udsendelsen, vipper vi kraftigt med vingerne for at tilkendegive, at vi har opfattet hans meddelelse, hvorpå tårnet siger: »Jeg ser, at De kvitterer for meddelelsen.«

På dette tidspunkt var et andet fartøj ved at starte på banen og umiddelbart herefter fik jeg instruktion fra tårnet om, at der var en Convair på finale til bane 12, og at vi var nummer et til landing efter ham. Vi går så ind i den rutinemæssige landingsrunde, overtyder os om Convair'ens beliggenhed, og umiddelbart efter at han er vel landet, får vi landinginstruktioner og lander på sædvanlig måde. Efter landingen drejer vi naturligvis straks af hovedbanen for at få undersøgt, hvordan det er gået til, at der kommer benzin ind i cockpittet.

Denne undersøgelse viser, at benzindækslet på venstre vingetank desværre ikke er blevet sat tilstrækkelig fast med det resultat, at benzinen er blevet suget ud af vacuum'et på planets overside og er løbet ned langs med vingen, ind langs med venstre flap og ind til skroget, hen langs med skroget, og sluttelig er blevet suget ind ved bagagelemmen.

Der findes eksempler på, at begge vingetanke er blevet suget tomme på kort tid, fordi man har glemt at sætte tankdækslerne på. I det foreliggende tilfælde var dækslet på, men ikke sat rigtigt på plads. Moral: Se selv efter og vær sikker.

C.F.

Familie emigrerer til Australien i eget fly

Tysk-svensk flyvemekaniker på eventyrlig flyvning i egen DH Rapide Stockholm-Sydney

Flyvemekaniker Peter Ahrens — i sin tid udvandret fra Østtyskland — havde et godt job som mekaniker hos det svenske flyveselskab Linjeflyg. Men han havde kun én tanke, at få et job som trafikflyver. Han havde tidligere haft job som erhvervsflyver i Australien og bl. a. fløjet Catalina. Da han syntes, det var håbløst at få et tilfredsstillende job som trafikflyver i Sverige, traf han en beslutning, som man har grund til at beundre ham for. Han besluttede at forlade sit forholdsvis sikre job som mekaniker hos Linjeflyg, at sælge sin dejlige nyopførte villa, der var rammen om hans familieliv med kone og 4 børn i alderen 5—10 år, for at emigrere til Australien, hvor han er forholdsvis sikker på et job som erhvervsflyver. For pengene, der blev frigjort ved villasalget købte Ahrens en DH Rapide, der havde været brugt til rundflyvninger over Stockholm. Rapiden blev grundigt overhalet, malet og gjort i stand til den lange flyverejse på 28000 km til Sydney via bl. a. Athen, Bagdad, Abadan, Karachi, Rangoon, Singapore, Djakarta, Timor og Port Darwin. Mange kloge hoveder nærrede betænkeligheder over den lange, ikke helt ubesværlige flyvning. Turen gik imidlertid uden uheld, selv om han mødte vanskeligheder som ørken-sandstorme o. l. Det er ikke mange, der gør ham det efter. Ahrens vil gerne opnå erfaringer som trafikflyver i Australien i nogle år hvorefter han håber på et pilotjob i Sverige.

J. Th.

Motorflyvekongres i Ringsted 15.-16. april

Som omtalt i sidste nummer planlægger KDA's motorflyverråd at gøre en ekstra indsats for at samle motorflyvere af alle kategorier fra hele landet om det årlige repræsentantskabsmøde, hvor dørene lukkes op, så alle kan høre, hvad der foregår og derved få bedre chance for at skaffe sig indflydelse herpå.

Derfor vil man ikke bare holde repræsentantskabsmøde, men i form af en kongres med foredrag og diskussioner tage en række problemer op til debat.

Mens det detaljerede program først kan meddeles i næste nummer, kan det allerede nu oplyses, at denne kongres vil finde sted i Ringsted lørdag den 15. og søndag den 16. april, og vi anbefaler alle interesserede at reservere denne weekend til formålet.

Vi søger at sammensætte et så alsidigt og interessant program som muligt. Flyvesikkerhed og havarier er i hvert fald et af de punkter, alle med lidenskab kan diskutere, men herudover vil der både blive noget for dem, der er interesseret i IFR-flyvning og radio, noget for de almindelige „certifikatvedligeholdere“ og noget for den gruppe, som interesserer sig for selv at bygge deres fly.

Altid sæt kryds på kalenderen ved 15.-16. april.



Flyvevåbnets gamle åbne KZ II Trænere anvendes civilt i forskellige lukkede udgaver. Den mest elegant er vist E. Thomsens og Bent Michelsens OY-FAT med en smuk boble over førersædet, mens forsædet kun har begrænset udsyn. Oversiden er »kunstflyvemalet« efter de bedste forbilleder.

STORT SAS-UNDERSKUD I 1960



Convair 990 Coronado var i luften for første gang den 24. januar og ventes at opnå sit luftdygtighedsbevis så hurtigt, at SAS og Swissair kan få sine i brug allerede i år. Med rejsehastigheder helt op til 1030 km/t. ventes den at blive verdens hurtigste trafikfly.

SIDST i januar fremkom den længe ventede SAS-beretning for regnskabsåret 1/10-1959 til 30/9-1960. Regnskabet udviser et underskud på 84 mill. sv. kr. — godt 112 millioner danske kroner!

Af beretningen fremgår, at produktionen er steget betydeligt og den betalende trafik ligeledes, men forsinkelser i DC-8-leverancerne har påvirket trafikindtægterne uforholdsmæssigt, og trods spareanstrengelser har man ikke kunnet bringe omkostningerne ned på et tilfredsstillende niveau, bl. a. fordi man i overgangsperioden til jetdrift har måttet holde et større antal typer i brug samtidig.

De totale indtægter beløber sig til 657,2 mill. sv. kr. (alle efterfølgende tal i svenske kroner) mod 552,3 året forud. Trafikindtægterne udgør 591,2 mill. (519,3), øvrige indtægter 66,0 mill. (33,0).

Efter fradrag af driftsomkostninger 574,5 mill. (469,6), administrationsomkostninger 18,7 mill. (15,4) og diverse omk. 21,5 mill. (15,8) er virksomhedens bruttooverskud 42,5 mill. (51,5).

Men når der er foretaget ordinære afskrivninger efter samme retningslinier som tidligere med 70,4 mill. (51,5), fremkommer et driftsunderskud på 27,9 mill. kr. (-).

Hertil kommer yderligere afskrivning på DC-7C-flyene og hensætning af 48,1 mill. til en værdireguleringsfond, hvorefter det samlede underskud når de 84,0 mill. (-).

Jævn stigning i trafikken

Der blev produceret 441,1 mill. ton-km 383,5), dvs. en stigning på 15,0 %. Produktionen fordeler sig med 60 % interkontinental trafik, 28 % i Europa og Mellemøsten samt 12 % i Skandinavien.

Trafikken steg til 245,6 mill. betalte ton-km (211,0), dvs. + 16,4 %. Lastfaktoren blev 55,7 (55,0) og »kabinefaktoren« 57,8 (57,2).

Med leveringen af de nye jetfly blev det længe forberedte samarbejde med Swissair ført ud i livet, og det fortsættes i 1961, hvor Swissair modtager og vedligeholder begge selskabers Convair Coronado-fly.

SAS har medvirket til oprettelse af Thai Airways International Ltd., der begyndte sin virksomhed med tre af SAS udlejede DC-6B i 1960.

Et indledt samarbejde med Guest Aero-vias Mexico S.A., hvis flåde består af tre Lockheed 1049G fra Thai, 3 DC-6 og to Lockheed 749, har været ugunstigt, så der må påregnes »et betydeligt tab« på dette engagement.

På grund af en langvarig arbejdskonflikt har SAS også måtte yde bidrag til det svenske Linjeflyg AB.

SAS har nu fået alle 17 Caravelle, hvoraf Swissair lejer 4, og alle 7 DC-8 og ventar nu to Coronado samt lejer yderligere to af Swissair.

DC-7C skal fortsat anvendes

I driftsårets løb er der solgt otte DC-6 og en DC-6B, mens tre DC-7C er solgt som led i Coronado-handelen. Tre DC-6B er som nævnt udlejet til THAI, og resten ønsker man at sælge. Derimod har man opgivet at sælge hele DC-7C-flåden, som er svær at afsætte, og foretagne undersøgelser viser, at en fortsat udnyttelse af ni af disse bør muliggøre afskrivning efter hidtil fulgte principper, så de vil blive bibeholdt i en årrække. Tre DC-3 er solgt, de resterende tre er udlejet til Linjeflyg.

SAS-huset i København, hvoraf Royal Hotel blev åbnet i 1960, var i 1956 kalkuleret til 25 mill. kr., men var i 1960 nået op på at koste 42,3 mill., og SAS har selv måttet investere 16,4 mill. heri.

SAS-personalet er steget fra 12.484 til 14.635, heraf 2.022 flyvende personel.

Det er med hensyn til de tabrisici, som bl.a. er forbundet med SAS's udenlandske engagementer samt med salg af materiel, at man har afsat summen på 48,1 mill. kr. til den såkaldte »værdireguleringsfond«. Med et beløb fra foregående regnskabsår står der nu her 52,9 mill. kr.

Beretningen slutter:

»For regnskabsåret 1960/61 kan man ligeledes forvente, at bl.a. den igangværende omstilling til jettrafik vil medføre et betydeligt underskud. For perioden derefter udviser foretagne beregninger en successiv forbedring.

SAS's egenkapital har siden konsortiets start i 1950 været uforandret. Da konsortiets virksomhed i denne periode stort set er blevet firedoblet, er denne kapital utilstrækkelig. På SAS's anmodning har moderselskaberne indledt forhandlinger om en forøgelse af egenkapitalen.«

SAS sommerprogram,

som træder i kraft den 1. april, kommer til at omfatte 21 ugentlige flyvninger med DC-8C mellem Europa og New York og seks ugentlige flyvninger i hver retning mellem Europa og Los Angeles. Endvidere vil Anchorage i Alaska få to ugentlige forbindelser idet denne plads bliver mellemlandsplads for to ugentlige flyvninger i hver retning mellem Europa og Det fjerne Østen.

Til Det fjerne Østen vil der, foruden forbindelsen over Nordpolen, blive seks ugentlige forbindelser med SAS/Swissair ad den sydlige rute via Indien, og senere på året vil SAS/Swissair indsætte de nye Convair 990 Coronado på denne rute. Den vil flyve fra Europa via Indien, Thailand og Philippinerne til Tokio.

Efter den 1. april vil SAS i Europa og Det mellemste Østen have jetforbindelser mellem 32 byer med Caravelle, og fra 1. maj opretter SAS i forbindelse med BEA en ny direkte jetrute mellem Stockholm og London.

På det danske indenrigsprogram vil der blive tre daglige dobbeltture til Ålborg, til Århus bliver der fra 1. april også tre dobbeltture, som fra 21. maj forøges til fire daglige dobbeltture, og på Rønne-ruten vil der i højsæsonen blive indtil 4 dobbeltture.

Dette sommerprogram bliver det hidtil største i SAS historie, og det betyder, at SAS disponerer over 8.200 pladser om ugen mellem Europa og USA, hvilket er 34 % mere end i fjor.

Iøvrigt har SAS i tilslutning til sine mange ruter under mottoet »Flyv og kø« 45.000 biler til rådighed til udlejning for passagererne i 150 byer kloden over.

SAS har ifølge Sud-Aviation bestilt endnu fire Caravelle, som Swissair skal anvende sammen med de fire andre. Hermed er ialt 116 Caravelle bestilt.

SAS anvender i Norge to Vickers Viscount 779, som man har lejet af Fred Olsen til norske indenlandske ruter. De er malet i sædvanligt SAS-udseende.

Københavns lufthavn i januar

Ankomne passagerer	27.437
Afgåede passagerer	28.257
	55.694
Transitpassagerer 2 x 23.941	47.882
Andre passagerer	3.088
Ialt	106.614

Stigning i forhold til samme måned i fjor 13,1 % ialt, 12,6 i lufttrafik. Starter og landinger ialt 4.968 (+8,9%), 3.776 (+13,9 %) i lufttrafik.

Luftgods 2.101 t i lufttrafik (+22,0 %), 2.204 t ialt (+20,6 %).

Med FLYV i L-200 MORAVA

NÅR det gælder tomotors rejsefly kan den tjekkiske flyveindustri godt være med. Aero 45 og Super Aero 45 med to 105 hk motorer og videreudviklingen Aero 145 med to 140 hk motorer er bygget i mange hundrede eksemplarer og flyver i talrige lande verden over, og det var ikke typens skyld, at det eneste danske eksemplar er blevet et vrage, som dog forhåbentlig bliver bygget op af Esbjerg Aero Service.

Når man ser bort fra de Havilland Dove, som er i en væsentlig større klasse, så har 45-serien været det eneste europæiske to-motors rejsefly med nogen produktion af betydning bag sig.

Men 45-serien har givet mange kunder smag for noget lidt større og hurtigere, og i april 1957 prøveløj man L-200 Morava, som man i ro og mag har afprøvet grundigt, videreudviklet og nu sat i produktion i L 200 A Morava-versionen, som bl. a. afviger ved stærkere motorer end de 2×160 i prototypen og ved en lille rygfinne.

Morava er lavvinget, har optrækkeligt næsehjulunderstel og er bygget helt i metal. Motorerne er to tjekkiske Walter M 337 på hver 210 hk. Det er rækkemotorer med hængende cylindre. De er forsynet med kompressor og har direkte brændstofindsprøjtning. Motorerne er forsynet med elektrisk stilbar V 410 propeller, men vil også kunne leveres med constant-speed propeller.

Understellet er konstrueret til brug på almindelige græsflvepladser. Det betjenes – ligesom flaps'ene – hydraulisk, og der er reservemuligheder for at sænke det med en håndpumpe eller ad mekanisk vej. Næsehjulet er styrbart og kan iøvrigt drejes hele vejen rundt. Understellet kan også udstyres med ski.

Brændstoffet er anbragt i to hovedtanke i vingetipperne samt i hjælpetanke i vingerne uden for motorerne. Samlet kapacitet 420 liter, hvilket ved økonomisk hastighed rækker til 1700 km.

Det er tjekkerne opfattelse, at man ikke har meget glæde af et fly til IFR-brug, hvis det ikke er udstyret med afisning, og derfor er der et effektivt afisningssystem med varm luft i vingernes forkanter, ligesom propellerne har afisningsanordninger.

Stor veludrustet kabine

Efter at have beset flyet, der virker ret stort, udefra i den kolde vinterblæst, var det rart at komme ind i den rummelige og lune kabine. Indstigning foregår i modsætning til de fleste lignende typer gennem store døre i begge sider, mens bagage kan læsses ind gennem en lem i venstre side og fra kabinen direkte ned i et rum bag bagsæderne. Den samlede bagagekapacitet er 150 kg.

Kabinen har plads til to personer fortil og tre personer på en bred bæk bagtil. Udstyret er pænt og bekvemt, og der kan iøvrigt leveres kabine i overdådigt luksus-udstyr, hvis man vil ofre noget ekstra på det.

Mens Omnipols danske repræsentant H. Hammer og to passagerer tog plads bagi,



Den femsædede tjekkiske Morava i luften.

sad jeg i højre sæde og fik af piloten med det meget korte navn Vlk styre- og betjeningsgrej samt instrument- og radioudstyr forevist. De fleste instrumenter og den ene radio var af tjekkisk fabrikat, men der var også installeret et »vestligt« udstyr.

Standardudstyret indbefatter en kunstig horisont, der ikke »vælt« i unormale flyvestillinger, retningsgyro og omfattende motorovervågningsinstrumenter. Der er også et omfattende elektrisk udstyr med generator på begge motorer.

Start, lydisolering og udsyn

Vlk startede motorerne og kørte ud til start på bane 22. Flyet accelererede godt, og Vlk lod det komme op på 90 km/t med hænderne i skødet, inden han med et let tag i rattet tog det fra jorden og bragte det over i en meget kraftig stigning, hvor variometret viste både 6 og 7 m/sek. Største stigeevne ved jorden ved 2600 omdr. pr. minut, hvor hver motor yder 170 hk,, er 5,3 m/sek ved fuld last, og selv om vi var fem ombord, var vi ikke fulddlastet. I 1000 m med kompressorer stiger den 6,4 m/sek. Startlængden til 15 m er 390 m, så man kan bruge små pladser.

Vi svingede hurtigt bort fra banen og ud over Sundet.

Skal man kritisere noget ved Morava, må det være, at støjniveauet ikke er så lavt, som man ellers venter det af moderne to-motors rejsefly, men det er ingenlunde så højt, at det hindrer samtale.

Endvidere er udsynet ikke helt 100%. Man ser trods det ret høje instrumentbræt udmærket fremad på jorden og under normal flyvning. Man ser godt til siderne og delvis opad, da sidevinduerne bøjer indad foroven, og der er også vinduer bagi, men man generes noget af brede sprosser mellem front- og sidevinduerne og må under sving sidde og flytte hovedet for at overse situationen. Det er formodentlig, hvad man må betale for at have døre i begge sider. – Også motorerne tager lidt udsyn.

Gode enmotors flyveegenskaber

Med venstre motor standset og propellen kantstillet steg vi stadig – ved startydelse på 2750 omdr./min og 890 mm Hg indsugningstryk er stigeevnen 1,5 m/sek. med anvendelse af kompressoren. Den teoretiske tophøjde er 2500 m med den kritiske (højre) motor standset.

Sving til begge sider blev foretaget til-

syneladende uden vanskeligheder, og jeg havde senere selv lejlighed til at konstatere, at trimændringen ved standsning af motoren er så ringe, at det ikke for en kortere periode kan betale sig at benytte sidetrimmet. Sving til begge sider foregår ganske normalt. Disse fine egenskaber skyldes utvivlsomt anvendelsen af dobbelt finne og sideror, som desuden gør, at flyet kan anbringes i lave hangarer – til gengæld koster de en smule i vægt.

Stall er heller intet problem. Med motorer på tomgang og flaps og understel nede er stallingsfarten 112 km/t, og flyet staller lige og uden voldsomt højdetab. »Rent« staller det ved 130 km/t. Det advarer godt før stallet.

Rejsefarten i 1500 m uden kompressor er 280 km/t og i 2500 m med kompressorer på 2400 omdr./min og 660 mm Hg er den 295 km/t.

Tophøjden er 5700 m, rækkevidden som nævnt op til 1700 km (der opgives også en teoretisk rækkevidde på én motor ved brug af kompressor på 1950 km).

På tilbagevejen til Kastrup prøvede jeg – for at foretage mig noget – længdestabiliteten, som i første omgang syntes svagt dynamisk ustabil, men Vlk påpegede, at jeg ikke havde trimmet nøjagtigt ud, og gjorde det, hvorefter stabiliteten lige netop var positiv, som den skal være.

Efter at være svinget lidt rundt ude ved Saltholm, indtil det blev vor tur til at lande, gled vi med ca. 140 km/t ind lavt over Calvert-lysrækkerne, satte os på banen ved godt 110 km/t og bremsede hurtigt farten af.

Med standardudstyr og en tjekkisk radio er tomvægten 1275 kg (med 1,5% toleranace), den disponible last 675 kg og fuldvægten 1950 kg. Med fulde tanke kan flyet medføre fire personer og 45 kg bagage.

Spændvidden er 12 m, længde 8,6 m, højde 2,2 m, planareal 17,28 m.

Flyet koster ab Prag uden radio 325.000 kr.

Der er næppe tvivl om, at Omnipol også skal få glæde af denne »2. generations« type, som er i fuld produktion, og på hvilket der foreligger en ordre på 500 fra Sovjetrusland, som i forvejen anvender Aero 45 i stort omfang. Foreløbig er der bygget ca. 120.

På demonstrationsturen rundt om i Europa havde man med det samme afsat flere eksemplarer.

PW.

GØR 1961 TIL ET FLYVESIKKERHEDS-ÅR

Gode råd ved svæveflyvesæsonens start

FLYVEDAGSKONKURRENCERNE begynder 1. marts, og vejret kan blive fint i denne måned, men i hvert fald lægger hovedparten af klubberne ud til påske, så marts er utvivlsomt det rette tidspunkt at slå et slag for flyvesikkerheden.

Pas på ved sæsonens begyndelse

Næsten hvert år har vi triste »sæsonbegyndelseshavariere«, ofte i påsken. Efter nogle måneders pause er især mindre erfarne ude af træning, og vi bør derfor alle være ekstra opmærksomme, såvel ved start som ved landing.

Nu hvor næsten alle klubber har tosedede fly, bør en eller flere kontrollflyvninger med instruktør være den obligatoriske indledning til sæsonen, og gå derefter forsigtigt frem til de andre typer.

Et par ord til eleverne

Alle uden gyldigt S-certifikat er elever og må kun flyve ved forevisning af flyvebog med påtegning fra luftfartsdirektoratet om bestået helbredsprøve.

Den oprindelige tilladelse gælder 4 år, og da ordningen nu netop har bestået 4 år, er der grund til at kontrollere gyldigheden.

Overgangstilladelsen til, at »gamle« C-piloter måtte flyve uden S, men med helbredsundersøgelse, er bortfaldet.

Enhver elev er medansvarlig for, at han aldrig foretager en start uden efter en komplet instruktion med fast opgave i skolingsnormen fra en godkendt instruktør. Står du over for en ny mand, bliver han ikke fornærmelst, hvis du spørger, om han har gyldigt instruktørbevis.

— og nogle til S-piloterne

Selv om I har fået et certifikat, har I masser at lære endnu. Man bliver faktisk aldrig færdig. Skolingen til S lærer jer kun at manøvrere et svævefly på forsvarlig vis omkring flyvepladsen.

Enhver luftkaptajn bliver regelmæssigt afkontrolleret af en check-pilot, så det er ingen skam for en svæveflyver at blive det. Tværtimod, det er sund fornuft, og det er ofte lærerigt og gavnligt.

Iøvrigt: selv om du har fået S, og selv om du blev skolet efter den nye skolingsnorm i 1960, har du så lært alt, hvad den indeholder, og mestrer du det?

I modsat fald er du ikke på højde med nyuddannede S-indehavere, og du bør absolut bede instruktørerne gennemgå de manglende ting med dig.

Behersker du wiresprængninger og spilstop på korrekt måde i enhver højde?

Behersker du »stall-under-sving«-øvelsen med spindudretningsmanøvrerne? Hvis ikke, så tal med instruktøren og få det indøvet. Man skal kunne erkende tilstanden og reagere korrekt øjeblikkeligt, hvis man gerårder i en sådan situation. Kan man ikke det, kan det være livsfarligt, især med visse af de nyeste typer.

Er din anflyvning, indflyvning og landing helt i orden? Kan du også med »høj landing« passerende landingsfeltets læbegrænsning i 3—4 m højde komme til mærket? Ellers er det ikke forsvarligt for dig at gå på distanceflyvning, og det er en

udmærket konkurrenceøvelse en termikløs dag at træne heri.

Kan du lande uden højdemåler?

Er du en slave af højdemåleren på landingsrunderne? Mange er det, hvad enhver instruktør kan bevidne. Alt for mange sidder som en Søren Spætte og banker ustandselig på den arme højdemåler. Det gælder iøvrigt også S-piloter og adskillige instruktører.

Enhver elev bør kunne lande med tildækket højdemåler, og det burde måske også kræves ved de praktiske S-prøver.

Ved udelandinger i bakketerræn er det direkte farligt at stole på højdemåleren, som man overhovedet ikke bør se på fra man passerer ud for landings-T'et på observationslinien.

Dæk den til og prøv — en udmærket variation af landingskonkurrencen på en termikløs dag.

Er du ordentlig forberedt til første stræk?

Efter opnået S skal man til at lære egentlig svæveflyvning, termikflyvning. Brug instruktørerne og den tosedede ind imellem dine egne fortvivlede solo forsøg, så går det meget hurtigere med at lære det.

Og husk, du er ikke moden til at gå på stræk, før du ved timelange lokalflyvninger har vist, at du kan finde og udnytte en række termikbølger efter hinanden.

Og du må have demonstreret fejlfri landinger under skærpede forhold på hjemme-flyvepladsen, især hvis denne er en stor og nem plads.

Prøv under flyvningerne i omegnen at anvende et kort, prøv at udvælge egnede landingspladser — og kør så bagefter hen og se fra jorden, om de valgte pladser også var forsvarlige.

Svævefly har ingen motor

Man kan til nød forstå, at en motorflyver i et svævefly kan glemme, at man ingen motor har, men altid skal have sin hjemlige eller en udvalgt landingsplads inden for rækkevidde under en vis flyvehøjde.

Men adskillige havariere i fjor viste, at selv »rene« svæveflyvere ikke altid er fuldstændig klar til landing på en bestemt plet, når de er under 300 m.

Og husk: aldrig fuldkredse under 150 m.

Husk dagligt tilsyn

To instruktører har fået reprimander fra luftfartsdirektoratet, fordi det ved fornyelse af luftdygtighedsbeviset fremgik af journalen, at de nogle gange havde glemt at kvittere for dagligt tilsyn.

Det gælder såvel S-piloter som instruktører, at det ikke er nok at foretage dagligt tilsyn, men der skal også kvitteres herfor i journalen, inden der flyves!

Du kan ikke regne 100 % med, at de forrige piloter den pågældende dag har gjort det, så se selv efter, inden du flyver! Du har ansvaret!

Iøvrigt kræves der som bekendt for enhver flytype en tilsynsliste at gå frem efter. Sådanne findes i SM-bladene for nogle enkelte typer. For andre typer skal man udarbejde tilsvarende lister, der skal godkendes af luftfartsdirektoratet. Sådanne lister er nemme at lave på grundlag af eksemplerne

i SM-bladene, og de bør faktisk sidde foran i svæveflyvejjournalen, så man har dem ved hånden.

Formaninger til instruktørerne

Følg skolingsnormen nøje, både den i fjor udsendte DK-norm, som det er meget sundt at genopfriske inden sæsonbegyndelsen, og den nye C- og S-norm, som nu er på vej.

Hav det lille huskekort i flyet og tillad ingen flyvning, uden du får elevens flyvebog og kontrollerer hans standpunkt.

Skriv i flyvebogen for hver flyvning. Det er en ringe ulejlighed, som gør din undervisning mere sikker og effektiv. Og så kræves det forøvrigt...

Lokale og vejrmæssige forhold kan have bevirket afvigelser fra den slagne linie i skolingsnormen. Inden første solo bør du konferere med de andre instruktører, nøje studere flyvebogens bemærkninger og ved samtale med eleven sikre dig, at han har gennemgået *samtliche* skolingsnormens punkter til fuld tilfredshed, og især må du sikre dig, at han er velorienteret i wiresprængning og stall under sving samt kan lande uden at være slave af højdemåleren.

Fordi eleven er gået solo, ophører han ikke med at være elev. Tag ham jævnligt op i den tosedede, og giv ham fuld instruktion og flyveopgaver i overensstemmelse med den nye skolingsnorm, indtil han har fået udstedt sit S.

Og tab ham ikke af øje bagefter, mange piloter overvurderer sig selv med S'et i lommen. Nu skal de imidlertid først til at lære svæveflyvning.

Hvem flyver mest uden at havarere?

Når man kaster et blik tilbage over havaristatistikken for at finde vore mest sikkert flyvende klubber, får man hurtigt elimineret de ca. 12 klubber, der havde havari i 1960. Yderligere 4 havde deres sidste havari i 1959, 1 i 1958, 1 i 1957, 4 i 1956 og 1 i 1954.

Sidstnævnte er Nordvestjysk Flyveklub, som siden har fløjet 6 sæsoner på ialt 1725 flyvninger uden havari. B. 1959 på Bornholm har (7-9-13) aldrig haft havari, men har også kun fungeret to sæsoner med 997 flyvninger, og det er jo mere antallet flyvninger, vi må se på.

Den gennemsnitlige havaripromille i 1955-59 var 0,88, svarende til et havari pr. 1135 flyvninger.

Tilsyneladende ligger Aviator og Birkerød, der begge havde havari sidst på sæsonen 1959, allerede nu i toppen med hhv. 2018 og 1953 havariløse flyvninger i 1960.

Men hvad er et havari? Klubberne er blevet flinke til at rapportere småhavari, og der forekommer faktisk meget sjældent havari, man er uden skyld i. Hvis man regner Ringstedes starthavari i fjor med Bergfalken, hvis haleslæber i starten greb fat i en sten og rev sideroret af, til denne kategori, så har klubben siden 1956 fløjet over 4.500 havariløse flyvninger!

Men lad os begynde på en frisk, for det er fremtiden, det gælder. Skal vi ikke starte en konkurrence fra 1.1.1961 om, hvem der opnå flest flyvninger uden havari — og hver gøre sit til, at det varer mange år, før konkurrencen er afgjort?

Flyvedagskonkurrencerne begynder

Det er jo ikke sikkert, at cumulus'erne blomstrer på himlen onsdag den 1. marts, når svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer 1961 tager deres begyndelse, men det varer nok ikke længe.

Svæveflyverrådet har ikke villet fremsætte forslag til ændring af reglerne, selv om sådanne har været drøftet, idet man foretrak ikke at ændre dem hvert eneste år. Men der kan selvfølgelig komme forslag herom på repræsentantskabsmødet.

En enkelt ting vil man gerne indskærpe. Det gælder tidskontrol på hastighedsflyvninger til anden plads, hvor nogle gode flyvninger blev kasseret både i konkurrencen og som rekorder i fjor.

Hovedreglen er, at man skal anvende barografen (og sørge for tydelig afmærkning af udsløningen ved et dyk eller lignende efter flysløb). Barografens omløbstid bør kontrolleres, inden resultatet indsendes.

Har man ikke barograf med og får tiden kontrolleret på forskellige ure ved start og landing, må der dokumentation med for kontrol af disse ure, enten efter et officielt luft-havnsur eller radio, „frk. klokken“ etc.

Elektriske ure på mindre flyvepladser godkendes, forudsat de afkontrolleres dagligt. Men det er jo ikke sikkert, at flyvepladslederen sidder og iagttagt landingen. Hvis man så 5—10 min. efter landingen kommer ind på kontoret og melder sig, er det dette tidspunkt, der er gældende.

Så tag hellere en barograf med.

Rekord-orgie

Engelsk svæveflyvnings høje stade er p. gr. a. landets geografiske og termiske forhold ikke altid lige indlysende. F. eks. er de tre diamanter anderledes sjældne i England end i Polen og Frankrig. Men efter Goodhart-brødrene og Philip Wills har nu en dame, *Anne Burns*, fået nr. 4. I forvejen besad hun en række engelske rekorder for kvinder, men under et nyligt ophold i Sydafrika lånte hun og hendes mand Dommisses Skylark 3 og tog fat:

Først satte hun sin egen distancerekord for kvinder op fra 454 til 523 km, dernæst erobrede hun den engelske ud-og-hjem rekord med 431 km. Hun landede ved solnedgang efter næppe at have set en sky!

Efter at have sat kvinde-verdensrekorderne over 300 og 200 km trekant op til hhv. 68 og 78,8 km/t afbrød hun en 100 km trekant og „gik indenfor“ i en cumulonimbus, hvor hun blev ramt af lynet, men fordoblede sin egen højdevindingsrekord til ca. 9.300 m (slår Betsy Woodwards verdensrekord) og nåede absolut højderekord på 10.600 m.

Hendes mand *Denis Burns* fik sin højdediamant, og distancen klarede han med en 568 km ud-og-hjem flyvning, der ikke alene slog fruens rekord, men også Dick Schreders verdensrekord (uden dog at nå de 625, som Schreder og Cowboy præsterede uofficielt i 1958). Han landede først ved mørkets frembrud efter 8½ times flyvning.

Rekordpræstationerne er naturligvis under forudsætning af godkendelse af de respektive organisationer.

Doc. Slater fortæller i „Aeroplane“, at de ved hjemkomsten til England modtog et lykønskningstelegram, underskrevet Philip. De gik ud fra, at det var fra Wills, indtil de opdagede, at det var afsendt fra Buckingham Palace.

— *S. H. Georgeson* i New Zealand har antagelig erobret højdevindingsrekorden fra tyskeren Baur, idet han med en Skylark 3F den 17/12 havde en højdevinding på 10.400 m og en absolut højde på 10.700 i bølger. — Men rekorden skal være slået den 4/1 af *Jozefczak* i Polen, der i en Mucha 100 A havde 10.800 m højdevinding til 12.600 m i bølger i Tatra-bjergene.

Flyvesikkerhedsmøde for svæveflyvernes repræsentantskabsmøde

Odense er mødested for svæveflyvernes repræsentantskabsmøde, der finder sted søndag den 19. ds. kl. 0000.

Som det ofte før har været tilfældet, benyttes lørdag aften til en faglig debat, og efter sidste års havarier og op til starten af en ny sæson er det aktuelt med et „flyvesikkerhedsmøde“, der afholdes kl. 1930.

Her vil en række problemer omkring havarierne og deres imødegåelse i fremtiden blive belyst i forskellige indlæg, ligesom der er lejlighed til diskussion.

Alle svæveflyvere har adgang begge dage.

Vort næstbedste svæveflyveår

Årsstatistikken for 1960 er ved redaktionens slutning ved at tage form og vil blive tilsendt klubberne inden repræsentantskabsmødet.

Med det dårlige vejr og uden DM var det klart, at 1960 ikke helt kunne måle sig med rekordåret 1959, men det er slet ikke så tosset endda. Antallet flyvninger på godt 20.000 har vi holdt, og flyvetiden er kun gået ca. 10 % tilbage, medens distance er ca. 20 % lavere, men ligger langt over noget andet år end 1959.

Medlemstallet er fortsat langsomt stigen, antallet diplomer er sunket noget, mens de 67 udstedte s-certifikater er ny rekord.

Bøger

Heinz Brock: „*Segelfliegen, Sport an den Wolken*“. Verlag „Deutscher Aero Club“, Dr. Neufang KG. 128 sider.

Brock's bog er en svæveflyvebog af den populariserende art, der fortæller løs og fast om tysk svæveflyvning efter krigen, om skoling, svæveflyvekonstruktion i de akademiske flyvegrupper og eller hovedsagelig beskriver forskellige svæveflyvninger, bl. a. *Karl Bauer's* højderekord på 9665 m, hvor denne cumulonimbus-specialist oplevede at se 10 km-tallet komme frem i højdemåleren. Bogen er illustreret med enkelte tegninger og en række ganske udmærkede fotografier.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator havde 115 flyvninger og 3½ time skrantflyvning i januar. Årets mål er 3.000 flyvninger.

Birkerød kunne på generalforsamlingen den 31/1 se tilbage på et rekordår mht. såvel flyvninger som flyvetimer. Man besluttede at bestille en Mucha Standart til levering til foråret og en Ka-8b til foråret 1962. Der blev indstiftet vandrepokaler for godt klubarbejde, samt for bedste varighed og distance fra Sandholm.

Bornholm flyver hele vinteren med anvendelse af flysløb, når vejret tillader, men skal iøvrigt til at bygge et nyt spil.

Holbæk fik på generalforsamlingen 26/1 V. Jakslund som formand. Klubben har fået tilladelse til at opføre hangar på fælleden, hvor man flyver.

Kolding besluttede på sin generalforsamling 27/1 at købe en Ka-8 på privatbasis mellem 10 medlemmer. Den ventes hen på sommeren.

Midtjysk har valgt Carsten Thomasen til formand efter Dyrh Thomsen, hvis Jaskolka nu er færdigrepareret i Polen.

Nordvestjysk har det flyvende materiel på værksdet til grundig overhaling og maling.

Næstved venter den Baby, man købte af flyvevåbnet, klar til påske. Den hedder OY-DXZ. Derpå skal den gamle have ny belædning.

Odense holdt ekstraordinær generalforsamling 21/1 om sit rekonstruerede regnskab og træffer ved planlægning samt eftersyn af materialer energiske forberedelser til en stor sæson.

PFG har fået Feddersen — nygift — tilbage på formandsposten.

Skive blev ophævet som svæveflyveklub i 1952, men den nyopståede flyveklub er i fuld gang med at finde egnet materiel til at genoptage svæveflyvningen.

Vejles Mucha Standart skulle nu også være ved at være færdigrepareret i Polen.

Vestjysk bygger nyt spil med 150 hk Volvo dieselmotor og forbereder et større propagandaforemstød på egnen sidst i marts.

Århus holdt filmsaften i januar og maskebald i februar. Klubben har besluttet at købe et moderne øvelsesfly, f.eks. en brugt Ka-8 eller en ny Mucha 100.

Nyt hollandsk standard-svævefly



Også i Holland har man nu bygget et moderne svævefly i standardklassen, Sagitta, som er konstrueret af Piet Alsema og bygget på Teuge flyvepladsen. Mindste synkehastighed angives til 0,6 m/sek. og bedste glidehastighed til over 30. Tomvægt 216, fuldvægt 320 kg.

**Benyt KDA's service
for motorflyverne**

KDA's flyvekort-service

Som et led i sin udvidede service for motorflyverne udbyggede KDA i fjor sin kortservice med et stærkt øget salg som resultat. Imidlertid har vi erfaret, at mange flyvere endnu slet ikke ved, at de som medlemmer af klubber under KDA kan købe flyvekort hos aeroklubben.

Vi har standardiseret os på de af de forskellige lande udgivne ICAO-kort i målestok 1:500.000, men kan i givet fald også fremskaffe amerikanske kort i 1:1.000.000. Disse giver imidlertid ikke så udførlige oplysninger om kontrolleret lufttrum m.m. og anbefales derfor kun for de områder, hvor 500.000-kortene ikke forefindes.

Hosstående oversigtskort giver en idé om, hvilke kort der er disponible. Det må dog bemærkes, at der ikke findes kort over Sverige. Dog kan der i en vis grad skaffes RAF-kort uden luftfartsplysninger. For Tyskland er opdelingen ændret til otte kort: Hamburg, Stettin, Hannover, Berlin, Frankfurt, Nürnberg, Stuttgart, München. For Spanien er det hovedsagelig ikke ICAO, men RAF-kort, det drejer sig om.

500.000-kortene koster kr. 8,50 pr. stk.,
1.000.000-kortene hhv. 4 og 8 kr. efter stør-
relsen.

Selv om KDA har de mest gængse kort på lager, anbefaler vi dog, at man bestiller i god tid. Skal vi først have dem hjem fra udlandet, er ekspeditionstiden gerne ca. 10 dage.

Flight Information Publications

Gennem KDA kan der også tegnes abonnement på de amerikanske radio- og luft-havnsoplysninger, der udkommer i hefteform hver måned. De er næsten uundværlige ved flyvning med radiohjælpemidler, og på grund af de ustandselige ændringer i systemet må man ikke bare kassere de gamle, så snart den nye udgave modtages, men alligevel checke sin rute af med lufthavnens briefingkontorer for start.

Den vigtigste af disse „FLIPS“, som de kaldes, er „Low Altitude Enroute“, som koster 145 kr. pr. år, direkte tilsendt fra USA. Der er imidlertid mulighed for at få rabat, hvis KDA har et samlet abonnement og distribuerer dem inden for Danmark. I så fald kan det gøres for 110 kr. Heltidige abonnementer der udløber, kan ændres til dette system, og man får dem kun en à to dage senere på denne måde.

Low Altitude Enroute behandler fortrinsvis ruterne, mens "Low Altitude Terminal Europe" fortrinsvis giver oplysning om lufthavnene og indflyvningen til disse. Den koster kr. 73.00 pr. år i direkte abonnement, kr. 47.00 gennem KDA.

KDA abonnerer selv på et enkelt sæt af disse hjælpemidler. Dette kan til flyvere, der ikke har behov nok for et helt abonnement, udlejes ved forudbetaling af kr. 10,00 pr. gang.

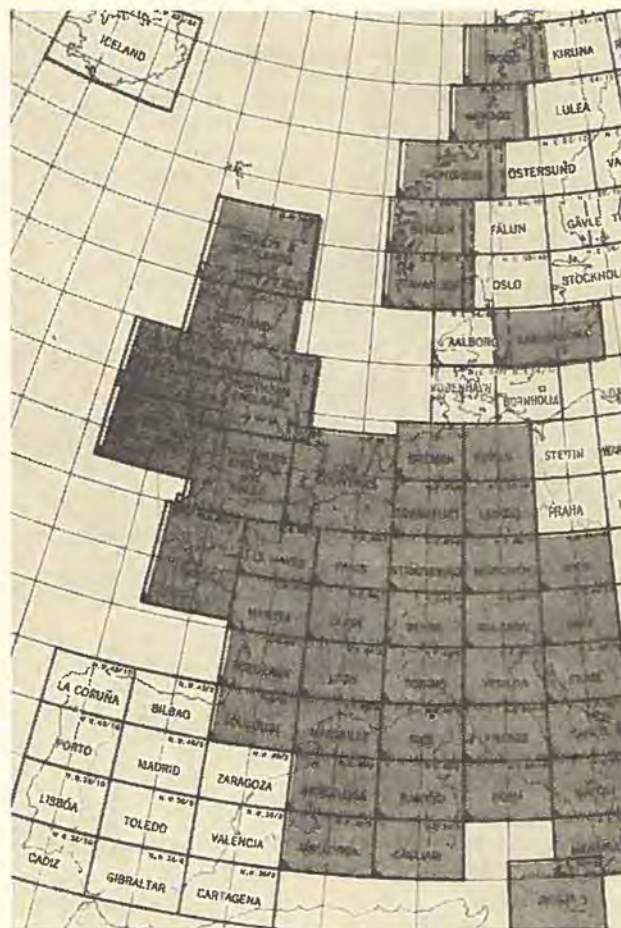
Nærmere oplysninger om Flight Information Publications udover Europa fås ved henvendelse til KDA.

De nye journaler

De nye luftfartøjs-, motor- og propeljournaler, der er udarbejdet i overensstemmelse med det nye reglement C af et udvalg under KDA's motorflyverråd i samarbejde med luftfartdirektoratet er nu kommet i hande-

Selv om Europa ikke i tilstrækkelig grad er dækket med å jourførte ICAO-kort 1:500.000, findes der dog brugbare kort over de fleste egne.

Bestil Deres kort i god tid gennem aeroklubbens kortservice.



len, således som vi bebudede i sidste nummer.

De er er ligesom direktoratets logbøger for flyvere i det bekvemme format A 5 og forsynet med holdbare plastic-omslag i forskellige farver. Den kombinerede luftfartøjs- og rejsejournal, der er den tykkeste af dem, er rød, motorjournalen sort og propeljournalen (der kun skal anvendes, når man har stilbare propellere) er blå. På forsiden er der i en rude plads til flyets registreringsbogstaver.

Journalernes indre er gennemgået en total revision i forhold til de gamle journaler. Selv om de naturligvis er et kompromis mellem luftfartsdirektoratets og luftfartsejernes ønsker, har direktoratet dog været imødekommende, og de allerfleste af brugerne ønsker er blevet opfyldt.

De er derfor blevet langt mere praktiske og nemme i brug end de gamle. Afrivningshjørner gør det let at finde hen til den side, der er i brug.

Journalerne, der er udgivet af FLYV's Forlag ligesom svæveflyvernes journaler, koster 17,50 kr. for luftfartøjs- og rejsejournalen 10,00 kr. for motorjournal og 10,00 kr. for propeljournal.

Journalerne kan købes på FLYV's Forlag, i luftfartsdirektoratet samt hos KDA.

De tilsendes portofrit ved indsendelse af det pågældende beløb på postkonto 256.80, Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, Kbh. Ø. Anfør på talonen, hvilke journaler De ønsker.

Så kommer »Radiotelefoni for flyvere«

Siden aeroklubbens „Lærebog til brug ved uddannelse af radiotelefonister ved luftfartens bevægelige tjenester“ for nogen tid siden blev udsolgt, har det knebet stærkt med gennemførelse af radiotelefonikursus landet over.

Men midt i denne måned skulle luftfartskontrollør *S. O. Madsens* nye udgave af bogen være færdig og udsendt på KDA's eget forlag.

Den nye udgave får den noget bekvemere titel „Radiotelefoni for flyvere“ med undertitlen „Radionavigations- og landingshjælpemidler“ og en lidt mere indbydende forside.

Indholdet er bygget op på samme måde som i første udgave, indledt med elementær elektroteknik og radioteknik og derfra gående over til at gennemgå luftfartens radio-navigations- og landingshjælpemidler, ICAO-forskrifterne for telefonikorrepondance og fraseologien.

Der er kommet nye afsnit til om strømfor-
syningsanlæg, transistorer, Decca Flight
Log og Dectra, talende radiofyrrer, mere om
radar, om DME og Doppler samt et afsnit
om Network Operation.

Endelig er der tilkommet et uddrag af de reglementer, der kræves kendskab til, så man er fri for at købe dem ved siden af.

Dette led i KDA's motorflyver-service vil
 utvivlsomt blive lige så populært som sin for-
 gænger. Bogen er uundværlig ved radiokur-
 sus, og mange indehavere af første udgave
 vil utvivlsomt anskaffe denne à jourførte
 og udvidede 2. udgave, der fås hos KDA for
 kr. 17.50 portofrit tilsendt.

Danmark afskaffer carnet-kravet

Efter fornyede henvendelser til tolddepartementet har KDA nu opnået, at man fra dansk side ikke længere kræver anvendelse af toldcarnet for udenlandske fly, der besøger landet. De skal blot som hidtil flyve ind via en dansk toldlufthavn.

Dette hjælper ikke direkte danske flyvere, men efter at have meddelt FAI, at Danmark har sløjet carnetkravet, har KDA henvendt sig til en række europæiske aeroklubber i lande, der endnu kræver carnet, og foreslået, at man følger det eksempel, som Danmark og for nylig også Tyskland og Sverige har sat.

Hvor har man endnu brug for toldcarnet?

Efter de tilgængelige oplysninger om carnetkravet i Europa ser situationen i øjeblikket således:

Følgende lande kræver overhovedet ikke mere carnet:

Danmark
Sverige
Vesttyskland.

Nedennævnte lande tillader ophold uden carnet som følger:

48 timer:	7 dage
Holland	Belgien
Schweiz	Finland
Storbritannien	Frankrig
	Luxemburg
	Norge

I alle andre lande, som er tilsluttet FAI's carnet-ordning, er carnet påkrævet. Disse lande er:

Grækenland, Irland, Italien, Jugoslavien, Polen, Portugal, Spanien, Syd-Afrika, Tjekkoslovakiet, Tyrkiet, Ungarn, USA og Østrig.

Hvor gælder identitetskortene (landingskortene)?

FAI's identitetskort — Carte d'Identité de Tourisme Aérien — almindeligvis kaldet landingskort — udstedes på navn, og de gælder personen uanset det pågældende luftfartøjs nationalitet.

Identitetskortet for danske privatflyvere udstedes af Kongelig Dansk Aeroklub. Det gælder for kalenderåret og koster 10 kr.

Indehaveren af et sådant identitetskort er fritaget for eller berettiget til reduktion i afgifterne for landing og parkering i de lande, der er tilsluttet dette FAI-system i overensstemmelse med nedenstående bestemmelser:

Gratis landing og parkering/hangar de første 48 timer for luftfartøjer under 2000 kg: Belgien, Danmark, Israel, Luxemburg, Norge, Portugal, Storbritannien, Sverige, Syd-Afrika. På 19 forskellige pladser i Spanien er der gratis landing og hangar de første 72 timer.

Tag til rally

En af de fornøjeligste måder at udnytte sit certifikat på er at tage til et af de rallyer eller flyversammenkomster, der arrangeres rundt om i Europa. En overgang havde vi omkring hundrede rallydeltagelse pr. år, men i de senere år er det gået betydeligt tilbage.

Dette skyldes muligvis, at de mange nye flyvere slet ikke er klar over, hvad det drejer sig om. Se kalenderen og de til klubberne udsendte oversigter og få nærmere oplysninger om de enkelte rallyer hos KDA, hvorigennem al tilmelding skal foregå.

En lille advarsel: I rallyerne er der ofte inkluderet store festmiddage i vinrige egne. Der er forekommet havarier efter sådanne arrangementer, om ikke på grund af for stor alkoholfremstilling, så i hvert fald på grund af træthed. Når man lægger sit program for en rallydeltagelse, må man sørge for fornøden tid til at hvile ud oven på anstrengelser, inden man flyver videre.

Hold Deres Shell-flyvekort à jour

Det er tanken af og til her i FLYV at bringe rettelselser og tilføjelser til det af Dansk Shell i samarbejde med KDA udarbejdede flyvekort over Danmark, således at man har mulighed for at holde det à jour. Skulle nogen opdage fejl og ændringer, der ikke er fremkommet her, bedes man lade KDA det vide. Her er de første:

På hovedkortet var Avnø fejlagtigt anbragt på Gaunø. Dette er på de først udsendte kort rettet ved et lille gummieret kortudsnit, der er tilsendt de pågældende. De har vel fået det anbragt rigtigt? På alle senere udlavede kort er rettelsen anbragt før udlæveringen.

Ligeledes på hovedkortet skal der indtægnes følgende luftfartshindringer uden lys (se signaturforklaringen):

Herning. Mast i position 56°08' N, 08°57' E. Højde 100 m GND, 157 m MER. (Det er i Hernings vestlige udkant).

Kalvslund. Mast på 55°23' N, 08°52' E. 100 m GND, 118 m MER. Ca. 9 km NE for Ribe).

Thisted. Mast på 56°59' N, 08°41' E. 100 m GND, 132 m MER. (Godt 2 km N for Thisted).

Vejle. Tårn på 55°41' N, 09°30' E. 117 m GND, 222 m MBR. (Ca. 4 km SW f. Vejle).

På radiokortets udsnit af omegnen af København lufthavn indføres følgende rettelselser:

NDB Saltholm Flak. Ret frekvens fra 391 til 394 kc/s.

Locator L. Ret frekvens fra 346 til 332 kc/s. Tilføj ny locator W på 55°37'52" N, 12°37'24" E, dvs. 1250 m fra referencepunktet på bane 12.

Tekst:

L
346.5 W

Under lufthavne og offentlige landingspladser:

Rønne, ret 4. linie fra EM AO/A2 til EM AO/A1.

København, tilføj efter bane 12/30. (3070 m total længde).

Under radio tilføj: Taxi-kontrol 121,9 Mc/s.

Abenrd (Røde kro) er blevet lukket.

Under private flyvepladser tilføj:

Skive (Skelhøje)

165°, 4 km fra Skive. (Ved siden af vædeløbssbane).

60 m græsbane. — 10/19: 500 m.

Tilladelse hos Falck, Skive, tlf. 0751 (Skive) 796. Hangar, benzin og olie.

Klubberne i Skive og Frederikshavn stiftet

Skive Flyveklub blev stiftet den 19. januar, og der blev fra starten indmeldt 24 medlemmer. Dr. med. Svend Christensen blev formand, autohandler Thorsten Pedersen næstformand, direktør Knud Pedersen kasserer og repræsentant Ib Lønborg sekretær.

Klubben agter at anskaffe en KZ III med radio og at holde foredrag, teorikursus m.m. Den er i første omgang startet som motorflyveklub, men vil muligvis også genoptage svæveflyvningen i Skive. Man håber at kunne udbygge den landingsstribe, der allerede i fjor var i brug lige syd for byen.

Den 1. februar vedtoges det på et orienterende møde at stifte en nordjysk flyveklub i Frederikshavn, og der skulle være stiftende generalforsamling 15. februar. Initiativtageren er civilingeniør Preben C. Wistisen. Det er tanken at anskaffe et moderne firesædet fly.



Her er tre billeder af den nydelige Druine Turbulent, som i løbet af et år blev bygget af mekaniker Robert Rasmussen, smedemester Alfred Petersen og skrædermester Keld Nielsen i Sønderup på Fyn. Midt i januar havde den fløjet 20 timer. Hvornår kommer den næste i luften?

Rettelse til luftfartøjsregistret

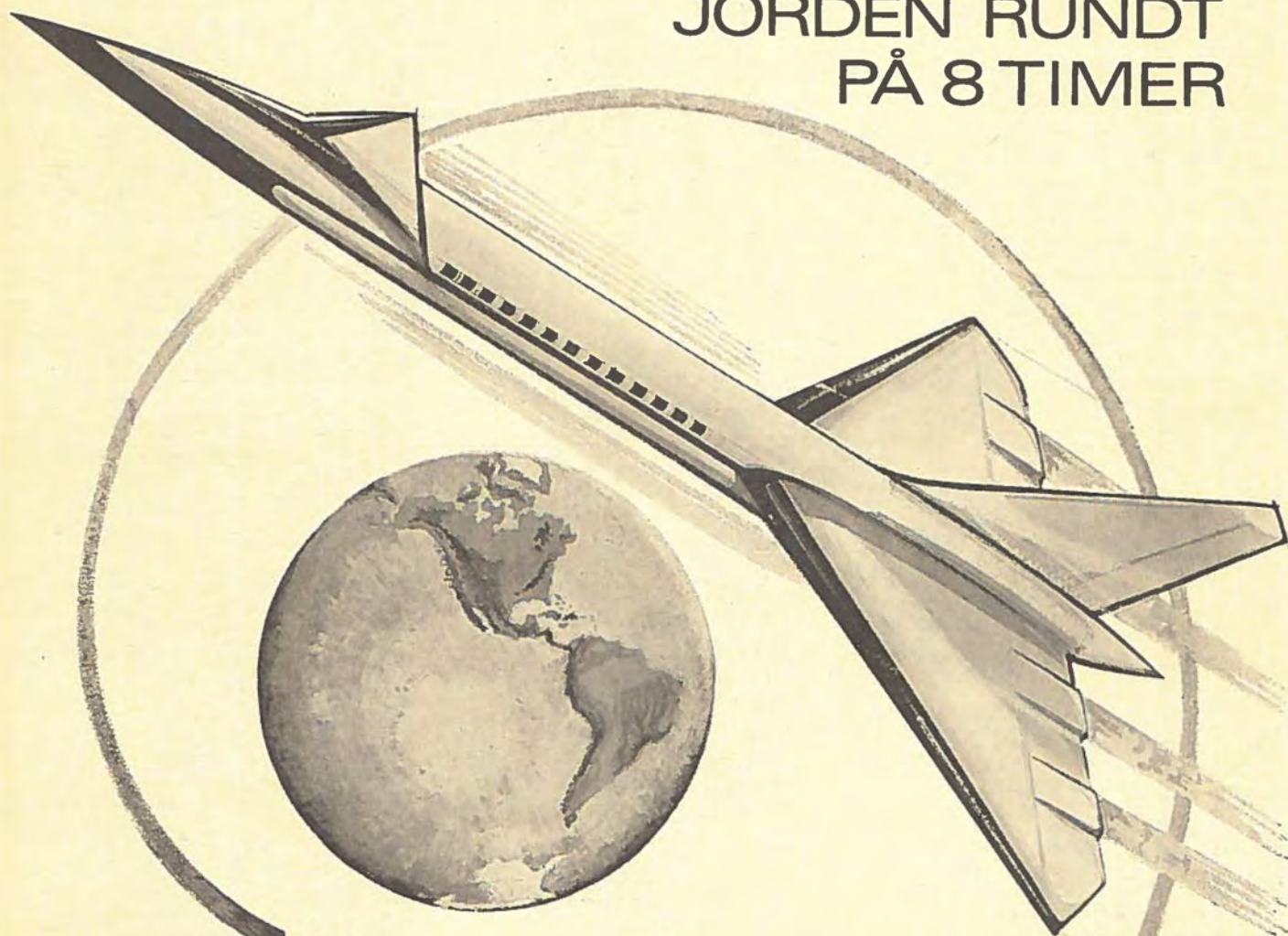
I vor liste over det danske luftfartøjsregister ved årets begyndelse i nr. 2 side 31 var to fly ved en beklagelig fejltagelse smuttet ud. Det var OY-RPA og RPC, hhv. en Cessna 175 og 172A, begge tilhørende Scandinavian Rent-A-Plane. Til gengæld var OY-EAS slettet i august.

Det vil sige, at totaltallet skulle være 168 heraf 149 i „almindelig flyvning“. Antallet af Cessna 172A var altså 4 og af Cessna 175 tre, mens det samlede Cessna-antal var 11 og ikke 9.

80 nye A-certifikater i 1960

I tilknytning til artiklen „Vore privatflyvere“ i nr. 1 kan vi nu oplyse, at der blev udstedt hele 80 nye A-certifikater i 1960, det største tal siden 1948. Nettoafgangen var imidlertid også ret betydelig, nemlig 57, idet tallet på gyldige A-certifikater pr. 1. januar var 359 mod 336 et år tidligere.

JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
 I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
 på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetli-
 ners, der kan flyve 3,5 gange lydens hastighed.
 Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
 med nye fly og nye motorer med nye og større
 krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
 samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
 med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
 gendagens jettfly.



Trafik-flyvenyt

KLM befordrede i 1960 23 % flere passagerer, 20 % mere fragt og 14 % mere post end i 1959. Det samlede passagertal var 1.360.000. Otte nye byer indlemmedes i det 270.000 km lange rutenet, der nu omfatter 108 byer i 77 lande. Flåden tæller 102 fly, heraf 7 DC-8, 12 Lockheed Electra, 15 DC-7C og 9 Vickers Viscount. De fløj 203.700 timer, 2 % mindre, men tilbagelagde 5 % mere end flåden i 1959. Personalet steg til 18.600, hvoraf 2380 flyvende personel.

BEA befordrede i 1960 ialt 3,9 mill. passagerer eller 20 % mere end i 1959. Alene i de to uger før jul havde BEA 100.000 passagerer. Trods 5 % nedsatte billetpriser og betydelige udgifter ved indsættelsen af Comet 4B beretter BEA dog om et overskud på 30 mill. kr.

IATA holdt sidst i januar sin første specielle fragtkonference i Paris. Med indsættelsen af jettfly stiger også fragtkapaciteten så stærkt, at der må gøres noget særligt for at udnytte den. Man vil derfor søge at lægge en langtidspan med henblik på et større gennembrud for fragtbefordringen. Det lykkes imidlertid ikke at opnå enighed om nye fragtråter på Nordatlanten.

Ghana Airways i Afrika har bestilt tre VC10 hos British Aircraft Corporation til levering i 1964.

Guest Aerovias, der har kostet SAS så mange penge, vil nu samarbejde med et andet selskab, Mexicana, på internationale ruter, hvor de tilsammen vil anvende fire Comet 4C.

Over 1360 personer blev dræbt ved ulykker, der ramte civile transportfly i 1960, heri indbefattet 1070 passagerer, 15 folk på jorden og 43 i militære eller lette fly, der kolliderede med trafikfly. På regelmæssige ruter (bortset fra Kina og Rusland) blev der dræbt mindst 878 mod 625 i 1959. Den stigende trafik er ikke hele forklaringen, for ulykkestallene i forhold til fløjne timer og kilometer var de største siden 1954.

Pan American har købt yderligere fem Boeing 320B, turbofan-udgaven af 320 Intercontinental med 15 % længere rækkevidde (9600 km).

Roms nye lufthavn, Fiumicino, blev åbnet den 16. januar efter 12 års bygning og mange forsinkelser. Den er beregnet til en kapacitet på 8.000 passagerer daglig, men har foreløbig kun en fjerdedel af denne trafik.



North American X-15 er kommet et godt stykke vej i sine indledende flyveprøver og ventes med stærkere motor efterhånden at nærme sig målet: Mach 7 og 160 km højde. Den glider her ind til landing, ledsaget af en F-104. Bemærk understellet.

FAI-rekorderne

Verdensrekorden i hastighed på lukket bane (100 km) er af Commander John F. Davis, USA, med en McDonnell F4H-1 Phantom II med to General Electric J-79-motorer den 25/9-60 sat op til 2.237 km/t og nu anerkendt af FAI. Få dage før satte samme type rekorden over 500 km lukket bane op til 1958 km/t.

Over 1000 km lukket bane har Commandant René Bigand med prototypen af bombeflyet Dassault Mirage IV med to Atar 98 motorer den 19/9-60 opnået 1822 km/t, så det var en hurtig måned!

Den 13/10-60 satte en franskmænd rekorden over 100 km bane for klasserne under 500 kg og 500-1000 kg op til hhv. 313 og 316 km/t med en RL 21 med 135 hk Snecma-Regnier-motor.

Jerrie Cobb, der træner til at blive den første kvinde, som skal ud i rummet, har sat ny højderekord den 20/9-60 med en Aero Commander 680F i klassen 1750 til 3000 kg. Hun nåede op i 11.257 m.

På helikopterområdet er Bell HU-1 Iroquois-rekorderne fra juli anerkendt med 254 km/t over 3 km bane og stigtid 3 min. 29,1 sek. til 3000 m samt 8 min. 7,1 sek. til 6000 m. Russerne har med en Mi-1 sat distance-rekorden for klassen 1750-3000 kg op til 1224 km.

Tjekkerne har sat højderekord på 1368 m med en radiostyret model med 2,47 ccm motor og hastighedsrekord i F1 med 246 km/t.

Luftfartsdirektoratet flyttet

Den 20. februar flyttede luftfartsdirektoratet fra Nyropsgade til det nye Codanhus, hvor man samtidig har samlet anlægskontoret fra Gothersgade samt flyveledertjenestens inspektorat, flyveradiotjenestens inspektorat og luftfartsinformationstjenesten, der tidligere var anbragt i Kastrup.

Den nye adresse er: Gl. Kongevej 60, København V.

Nyt telefonnummer: HILDA 4848.

Telegramadresse: CIVILAIR.

Telexnummer: 5886.

Postkonto: 1629.



Flere F-100F

Flyvevåbnet modtog i februar fire tosmædede North American F-100F Super Sabre, og i tre af disse medfulgte danske flyvere, nemlig oberst Paul Ziegler, kaptajn Thorkild Petersen og kaptajnlejtant Robert S. Hansen, som deltog i en 8000 km non-stop-flyvning med tankning i luften.

Sneslynger og kæmpekraner

Flyvevåbnet har for nylig fået en serie sneslynger af det norske fabrikat „Viking“. De er leveret af firmaet Løwener og i det store og hele bygget her i landet med anvendelse af Buhk-traktorer. Sneslyngerne anvendes til fjernelse af de volde, som sneplovene danner under deres arbejde.

Endvidere har flyvevåbnet modtaget nogle i USA indkøbte selvbevægelige kæmpekraner til hurtig fjernelse af havarerende fly fra startbanerne. Løfteevnen er 4 tons.

Udnævnelser

Oberstlejtant Knud van Wylich-Muxoll er fra 1/2 udnævnt til oberst.

Følgende flyverlejtanter af 2. grad er fra 1/2 udnævnt til flyverlejtanter af 1. grad af reserven:

K. Engel, V. G. Borup P. J. Larsen, K. Marslew, H. Vejen, F. V. Bjerre, T. N. Rasmussen, S. B. Kanne, S. T. Nielsen, B. J. Flygenring og M. B. Jørgensen.

Pr. 15/1 blev 30 sergenter udnævnt til flyverlejtanter af 2. grad af res. Pladsen tillader os ikke at bringe navnene.



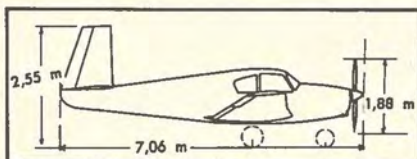
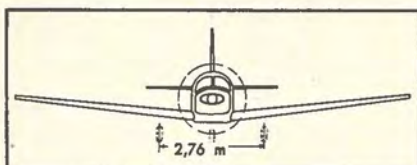
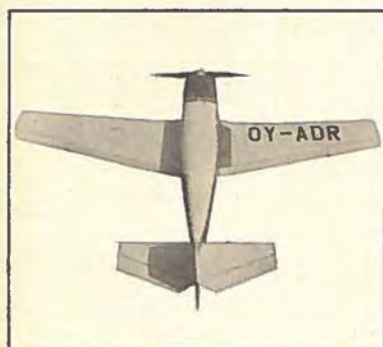
Flyvevåbnets snerydningsmateriel er for nylig blevet suppleret ved danskbyggede sneslynger af norsk type »Viking«.

MOONEY MARK 20 A

HAR DET HELE

Mooneyen, det moderne fly med rene aerodynamiske linier, forener økonomi med høj ydeevne. Med plads til 4 personer, beviser den sin overlegenhed med bl. a. følgende fordele: **Laminar Flow Wing**, vingerne har den laveste modstand og højeste ydeevne. **Flying Trim Tail**, hvor det karakteristiske haleparti sikrer høj stabilitet ved lav fart og mindst modstand ved høj fart. **Optrækkeligt understel** med næsehjul, 2 sek. op, 2 sek. ned. **4 cyl. 180 HK Lycoming motor**, der opererer for $\frac{2}{3}$ af brændstof — $\frac{2}{3}$ af vedligeholdelses — og $\frac{2}{3}$ af hovedeftersynsudgifterne for tilsvarende 6 cyl. motorer. **Mc. Cauley Constant Speed Propel** giver topydelse og høj, økonomisk rejsefart. **Større fart pr. HK** end noget andet forretningsfly.

Rekvirer yderligere oplysninger og aftal tid for en demonstration.



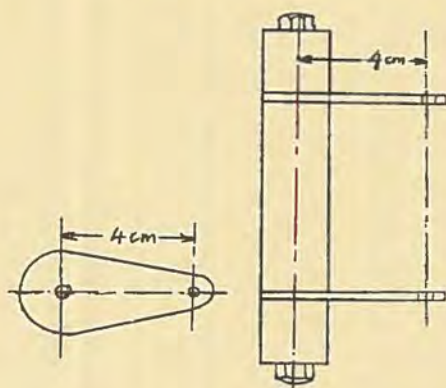
DANFOSS AVIATION DIVISION

GL. KONGEVEJ 15 . KØBENHAVN V . TLF. HI 31 00 . FLYVEPLADSEN SØNDERBORG: TLF. 2 22 77



CALTEX AVIATION

Nye linestyrrings-håndtag



Håndtaget til holdkapflyvning, som oprindeligt skulle have bevægelige arme, medens de nu skal sidde fast.

FAI's modelflyvekomité har de sidste par år beskæftiget sig med udformningen af linestyrringshåndtagene med henblik på at bekæmpe „svingning“ af modellerne i størst mulig grad.

I 1959 enedes man om, at man til VM i holdkapflyvning ville indføre et håndtag med to bevægelige arme, hvortil linerne skulle fastgøres (se figuren). Afstanden mellem håndtagets akse og fastgøringshullerne skulle være 4 cm. Håndtaget behøvede ikke at være cylindrisk, men kunne godt gøres behageligt for hånden at holde på.

På sit møde i efteråret 1960 vedtog komiteen med stor majoritet, at armene ikke længere skulle være bevægelige, så de kunne rotere om håndtagets akse, men at de nu tværtimod skal være faste.

I hastighed har det vist sig, at man trods anvendelse af stander stadig kommer ud for modelflyvere, der ved at svinge på en eller anden måde bidrager til hastigheden. Nu skal der ved næste VM af arrangørerne stilles stander og håndtag til rådighed som vist på figuren.

Håndtaget er forsynet med en tværpind, de hviler i to hak på standeren, således at standerens akse og pindens akse kommer til at ligge meget tæt op ad hinanden. Lad os få det afprøvet herhjemme også.

Modelflyvernes repræsentantskabsmøde

Forslaget om et kombineret DM for frit-flyvende og linestyrede modeller og strækkende sig over to hele dage (lørdag og søndag efter bededag) kommer efter 1½ års diskussion til endelig behandling på modelflyvernes repræsentantskabsmøde på restaurant „Søsporten“ i Århus søndag den 5. ds.

Endvidere forelægger modelflyverrådet forslag om at få kontingentet „pristalreguleret“. Det har været uændret siden 1953, men foreslås for 1962 sat op til 7,50 for junior- og 10,00 for senior-medlemmer. Denne rimelige forhøjelse, der kun andrager ca. 20 øre pr. måned pr. medlem, vil det dog vel næppe volde vanskeligheder at få igennem.

For første gang benytter man lejligheden til samtidig med mødet også at holde instruktive foredrag. Et eksperthold vil orientere begyndere og viderekomne om en række interessante emner mht. radiostyrede modeller.

Modelflyvernes flyvedagskonkurrencer

DER var ikke rigtigt vintervejr i år til modelflyvernes flyvedagskonkurrence fastelavnssøndag den 12. februar, men det fugtige vejr kunne være køligt nok om fingre og tæer alligevel, og der var noget pløret på mange marker, men heldigvis var vejret ret roligt — kun de sydligste egne var lidt generet af vind. Derimod kunne tage og lavt skydække genere af og til og klippe toppen af resultaterne. Svag termik blev også sporet.

Der blev fløjet i alle seks distrikter og indsendt resultater fra 23 klubber med 103 deltagere. De fleste kom rettidigt, støttet af telefonmeldinger, men traditionen tro gik en modelflyver glip af en førsteplads, fordi rapporten kom ind for sent, nemlig Finn Sørensen fra Herning, der havde 799 i ekspertklassen for svævemodeller.

Denne blev vundet af Tage Kjellberg fra Djursland med 733, fulgt af sidste års vinder Hans Fr. Nielsen, og Ole Zacho, Odense, med hhv. 729 og 637 sek.

Det vil imidlertid uden tvivl give anledning til fornyet opblussen af diskussionen om denne klasseopdeling på repræsentantskabsmødet på søndag, at den langt større begynderklassens resultater var bedre:

Den nye distriktsleder i 6. distrikt, Egon Pedersen fra Vejle, vandt med 841, fulgt af klubkammeraten Leif Jensen med 779 og G. Sommerlade, Zephyr i Thisted, med 766. Thomas K. Hansen, Hillerød, havde med 758 også mere end vinderen af ekspertklassen.

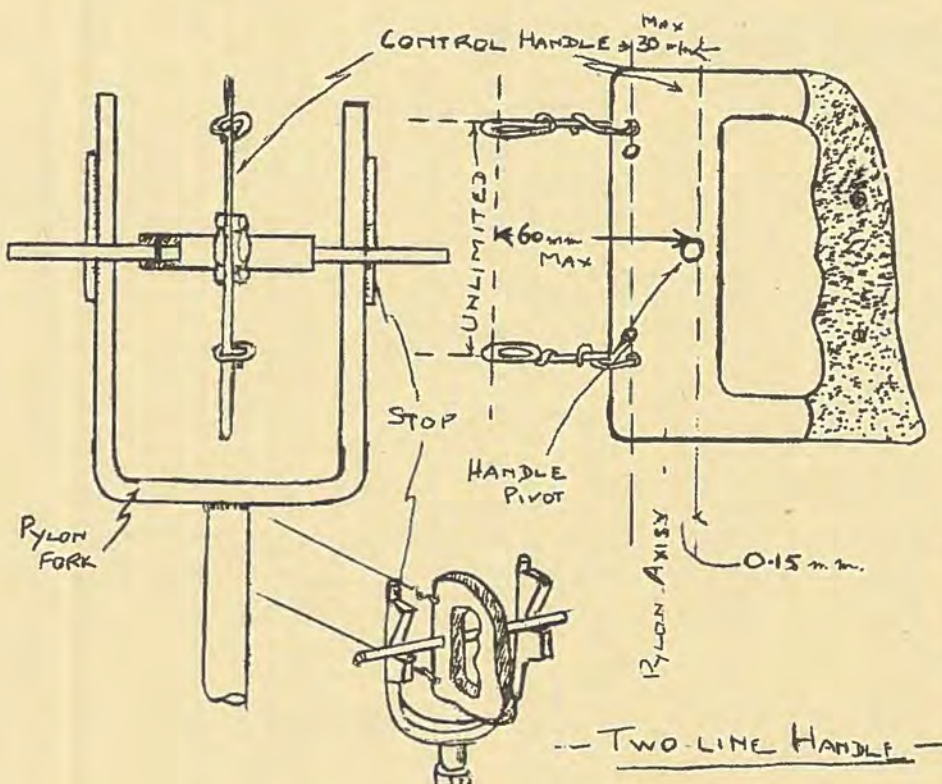
Gummimotormodelklassen blev vundet af Henning Mikkelsen, Gentofte, fulgt af klubkammeraten Erik Nienstedt, med hhv. 857 og 684 sek., mens Hans Schiøtt Sørensen, Djursland, havde 603.

Med gasmotormodel blev Schiøtt, som vandt de to sidste år, besejret af den nye formand for Hurricane i Holte, Erik Sterling, der opnåede 810 mod Schiøtts 783. Derpå fulgte Leif Rasmussen, Køge, med 769 — og to andre Køge-folk med 556 og 517.

I hastighed, hvor Funda Røntved Pedersen ved for sent indsendt resultat mistede sejren ifjor, vandt han i år med 169 km/t. Kjeld Frimand Jensen fra Tornado i København havde 165 og Svend Nielsen, Vordingborg, 160 km/t.

Som helhed lå resultaterne og deltagelsen over sidste år. Det gælder også holdkonkurrencen, som Vejle vandt med 2345 sek., fulgt af Djursland med 2210 og Odense med 1932. De forsinkede Herning-folk mistede tredjepladsen, idet de havde 2186.

Der blev sat flere årsrekorder og taget mange diplomprøver.

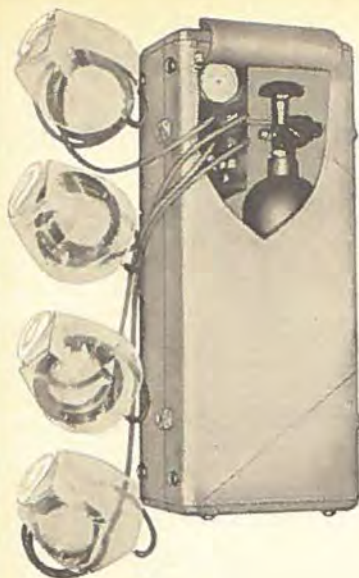


Den nye kombination af stander og håndtag, der skal anvendes til VM.

NYE JOURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal...	kr. 17.50
Motorjournal	kr. 10.00
Propeljournal	kr. 10.00

Forhandles i luftfartsdirektoratet,
Kongelig Dansk Aeroklub og
FLYV's Forlag



OXYGEN EQUIPMENT

FOR LETTE FLY fra SCOTT AVIATION CORP.

Faste anlæg, transportable anlæg for 1 eller flere personer, næsemasker, ansigtsmasker, iltregulatorer etc. etc.

Forlang brochurer & demonstration

Distributor

ANOTHER ^{A/s} COMMERTAS FIRST
in service of light aircraft

FREDERIKSHOLMS KANAL 2 — KØBENHAVN K



Faldskærme sælges

Flyvematerieltjenesten tilbyder fritblivende et antal militært brugsklare nylonsædfaldskærme. Skærmene, der leveres i nypakket stand sælges for kr. 150,— pr. stk. Nærmere oplysninger ved henvendelse til Flyvematerieltjenesten, Indkøbskontoret eller pr. telefon 972191, lokal 290, overassistent Rasmus Nielsen.

Faldskærme af alle typer ompakkes og reparerer, samt de sædeskærme, som flyvevåbnet udsælger, ombygges til rygskærme mark. 4.

Autoriseret faldskærmspakker,
Gunner Olausson
Rugvænget 29 . Ballerup

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gängse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR
TELEFON DR 910*



Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRER

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

Luffartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luffartforsikring**

Minerva 1841



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

TYPENYT

De Havilland DH 125 er et nyt forretningsfly med to jetmotorer på bagkroppen. Der bygges to prototyper af denne type til 8 passagerer.

De Havilland DH 126 er et projekt til en noget større type efter lignende retningslinier.

De Havilland DH 123 var et projekt til en Dakota-eftfølger, udstyret med to Gnome-motorer. Den menes nu opgivet.

Convair 990 Coronado var første gang i luften den 24. januar.

Dassault Mirage-flyene til Schweiz vil få den franske Atar-motor.

Mooney Mk 21, der oprindeligt var betegnelsen på en 250 hk udgave, er nu betegnelsen på 1961-udgaven af Mooney's enmotors type, stadig med 180 hk Lycoming, men i modsætning til tidligere med vinge i helmetal i stedet for træ. Det skulle dels være hurtigere at bygge i helmetal, dels er det svært at opdrive fagkræfter til træ, siger Mooney. Der er hidtil bygget ca. 700 Mk 20 og 20A og ventes bygget 330 Mk 21 i år. Den koster i standardudgave 127.675 kr. og med mere omfattende udstyr omkring 150.000 kr.

Morane-Saulnier vil kun sælge Rallye i standardudgaver uden specielle ændringer efter kundernes ønsker. Dette gøres for at holde priser og leveringstid nede og vil også lette reservedels-serviceen.

Saunders-Roe Princess-flyvebådene er nu udbudt til salg og vil antagelig blive hugget op. De har i seks år ventet på egnede motorer, og nu har tilsyneladende ingen råd til at forsyne dem dermed.

Boeing B-52H blev rullet ud fra fabrikken i Wichita den 5. januar for første gang. Den har otte Pratt & Whitney TF-33 turbofan-motorer.

HELICOPTER PILOTS REQUIRED IMMEDIATELY

Good future and salary with progressive Company.

Write in the first instance to:

**AUTAIR HELICOPTER SERVICES
LIMITED**

Montreal Airport, Canada

Interviews will be held in Copenhagen shortly.

AUSTER VJ/1

4 Sædet, Metal-Propel, Standard Udstyr sælges eller byttes med K.Z.VII eller nyere Maskine. Aeromatic Propel, Koppers Model P. 200 sælges.

AARHUS LUFTFART
Telf. Aarhus (061) 63447

KZ III

i god stand købes eventuel lejes.

Frederikshavns Flyveklub

Postbox 2 Frederikshavn

Telf. 2 22 24



De skulle prøve

LEHRMEISTER: to-sædet skole- og øvelsesfly.

LIBELLE: et i ind- og udland gennemprøvet konkurrencesvævefly.

Vingerne kan udskiftes, hvilket muliggør denne types anvendelse både i standardklassen og i den åbne klasse.

MEISE 59: et nykonstrueret øvelsesfly.

vore svævefly, som svarer til alle de krav, der stilles til moderne konstruktioner:

TECHNOCOMMERZ GmbH, Berlin C 2, Rosenthalerstrasse 40-41

Repræsentant for Danmark: F. Thorsen A/S, Bredgade 73, København K Tel.: By 3650



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: Aéroklub.

Kontor og bibliotek er åben fra kl. 9—16, lørdag 9—12.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.

Tlf. Minerva 1841.

Filmaften i KDA

tirsdag den 7. marts kl. 1945.

KDA's sidste mødeaften i vintersæsonen er en filmsaften i Borgernes Hus, Rosenborggade 1. Det er foreløbig lykkes os at sikre os følgende interessante films, men vi søger at skaffe endnu flere frem:

Farnborough 1960.

Hovercraft.

Rotodyne.

Medlemmer af enhver art med ledsagere er velkomne, og der er lejlighed til at snakke ved kaffebordene bagefter.

Nye personlige medlemmer:

Landbrugsmedhjælper K. Trogelborg-Mathiasen.

Lektor Johs. Holm Jørgensen.

Repræsentant Henry Vibholm.

Traktorfører Reinhardt Hansen.

René Jensen.

Ekviperingshandler Kai Nissen Jespersen.

Oversergent K. O. Münster Petersen.

Oversergent Ib A. Jeppesen.

Forretningsfører Sven Fogh.

Ingeniør Aage Andersen.

Flyverkonstabel Hans M. Birch.

Fabrikant G. Fjord Christensen.

Civilingeniør Othmar Poulsen.

Stud. polyt. Knud Andersen.

Math II. I. Funch.

Disponent Kurt Jørgensen.

Nye bøger i biblioteket:

Praxis des Reisefluges für Privatpiloten.

Runde fødselsdage:

Fiskeeksportør Georg Rønn, Gormsgade 130, Esbjerg, 50 år den 12. marts.

Fabrikant Erik Ørum-Petersen, Bethanigade 22—24, Herning, 50 år den 25. marts.

Direktør Johannes Jørgensen, Ålborggade 1, Århus, 65 år den 28. marts.

KALENDER

- 1/3 Frist for ansøgninger til udvekslingen.
- 2/3 Helikopterforedrag i DIF's flyve-tekn. sektion.
- 7/3 Filmsaften i KDA, Kbh.
- 25/4 KDA's generalforsamling.
- 1/5-30/6 Flyvelotteriet 1961.
- 26/5-4/6 24. luftfartsudstilling, Paris.
- 4-10/9 Opvisning og udstilling, Farnborough.

Motorflyvning

- 1/3 K. B. Larsen om udlandsflyvning med moderne fly. (Sportsflyveklubben).
- 2/3 Generalforsamling (sportsflyvekl.).
- 8/3 Filmaften (Sportsflyveklubben).
- 15/3 Svend Hansen om safarifyvning (Sportsflyveklubben).
- 22/3 Filmaften (Sportsflyveklubben).
- 15-16/4 Motorflyvekongres og repræsentantskabsmøde (Ringsted).
- 6-8/5 Int. weekend i Konstanz (Tyskland). Kun efter invitation.
- 22-22/5 Rally i Fréjus-Saint Raphaël (Fr.).
- 27-28/5 Rally i Liège (Belgien).
- 3-4/6 Flyvedagskonkurrencerne.
- 3-4/6 Rallyer i Coulommiers, Quiberon og Dauphiné à Grenoble (Fr.).
- 9-11/6 Int. samling til pilgrimsfærd til Lourdes, Tarbes (Fr.).
- 17-18/6 Rally i Anjou (Fr.).
- 24-25/6 Rally i Vichy (Fr.).
- 30/6-3/7 Rally på Sicilien, Palermo (It.).
- 13-15/7 Int. kunstflyvningskonk., Coventry (Engl.).
- 8-9/7 Møde for flyvende læger, Vittel (Fr.).
- 14-15/7 Rally Méjane, Marseille-Provence (Fr.).
- 14-16/7 Rally i Pyrenæerne (Sp.).
- 22-23/7 Int. rally i Flers St. Paul (Fr.).
- 25-26/7 Spansk-portugisisk rally.
- 27-29/7 Konk. f. privatfly, Oxford (Engl.).
- 29-30/7 Nordisk motorflyvekongres.
- 26-27/8 Nordisk motorflyvekonk. (Danm.).
- 13-17/9 Int. rally i Baden-Baden (Ty.).
- 23-24/9 Grand Prix Int., Bourges (Fr.).

Svæveflyvning

- 1/3 Flyvedagskonkurrencerne begynder.
- 5/3 Repræsentantskabsmøde (Søsporten, Århus).
- 12/3 Nordsjællandsk fritflyvningskonkurrence (Hillerød).
- 19/3 Repræsentantskabsmøde, Odense.
- 25/3-3/4 Instruktørkursus.
- 2-15/7 Danmarksmesterskaber.
- 14-23/7 Int. konk. i Angers (Fr.).
- 16-30/7 Svæveflyveskole.
- 31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

- 26/3 Vårkonkurrence f. fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
- 9/4 Vårkonkurrence for linestyrede (øst og vest for Storebælt).
- 29-30/4 DM for alle kategorier af modeller.
- 7/5 Jysk linestyrimsmesterskab (Århus).
- 4/6 Sydsjællands Cup for linestyrede.
- 30/7-5/8 Sommerlejr.
- 20/8 International radiostyringskonkurrence (Stockholm).
- 3/9 VM for fritflyvende modeller (Koblentz, Tyskland).
- 10/9 Høstkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
- 24/9 Høstkonkurrence for linestyrede (øst og vest for Storebælt).
- 31/8-4/9 VM for fritflyvende modeller (Sigridsvej ved Förehheim, Ty.).
- 16-17/9 Criterium Int. i linestyrim (Bruxelles, Belgien).
- 5/11 Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Husk ansøgning til udvekslingen

1. marts er frist for ansøgninger til ungdomsudvekslingen med USA, Canada og et europæisk land i sommer. Betingelserne stod i nr. 1 side 4. Selv om man ikke skulle tro, at nogen kunne glemme noget så vigtigt som at få en sådan ansøgning af sted rettidigt, minder vi for en sikkerheds skyld herom. Dette nummers udkomstdag er altså allersidste frist ...

Flyvelotteriet nærmer sig

Igen gennem de senere måneder har adskillige klubber i forbindelse med deres budgetlægning eller anskaffelsesplaner ringet KDA op og spurgt, om der nu bliver flyvelotteri i år. Ja, det gør der. Som meddelt klubberne har vi fået bevilget et lotteri på 200.000 lodsejler à 1 kr. i perioden 1. maj til 30. juni, men får intet lotteri i 1962. Klubberne har fået tilsendt et spørgeskema om præmier og salgsarbejdet og har forhåbentlig fået den indsendt rettidigt, så KDA's lotteriudvalg har kunnet tage ideerne i betragtning.

Fyens Flyveklub

På Fyens Flyveklubs generalforsamling den 3/2 berettede formanden, ing. A. Korsgård om et agitationsfremstød i form af gratis rundflyvninger for passive medlemmer, hvoraf der kun mødte to, samt om de afholdte filmsaftener. Kassebeholdningen var steget fra 2712 til 2912 kr. Det vedtoges at forhøje kontingentet for passive fra 5 til de 12 kr., de aktive også betaler, men et forslag om også at forhøje dette kontingent blev ikke gennemført. Bestyrelsen blev genvalgt og suppleret med Jørgen Johannesen, Birkende.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

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
Bibliotekskatalog	kr. 0.50
ICAO-kort 1:500.000	kr. 8.50
(K1, K3)	kr. 0.10
Toldcertifikat (+ depositum 60 kr.)	kr. 40.00
Internationalt landingskort	kr. 10.00
Sportslicens	kr. 5.00
Svæveflyjournal	kr. 14.00
Flyvebog for svæveflyvere	kr. 3.00
Startlisteblæk	kr. 6.00
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 eller grønne	kr. 0.06
Blanketter til kunstflyvning	kr. 0.06

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 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 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

ROLLS-ROYCE

CIVIL AND MILITARY

GAS TURBINES

are in service with

or on order by

OVER 80

AIRLINES

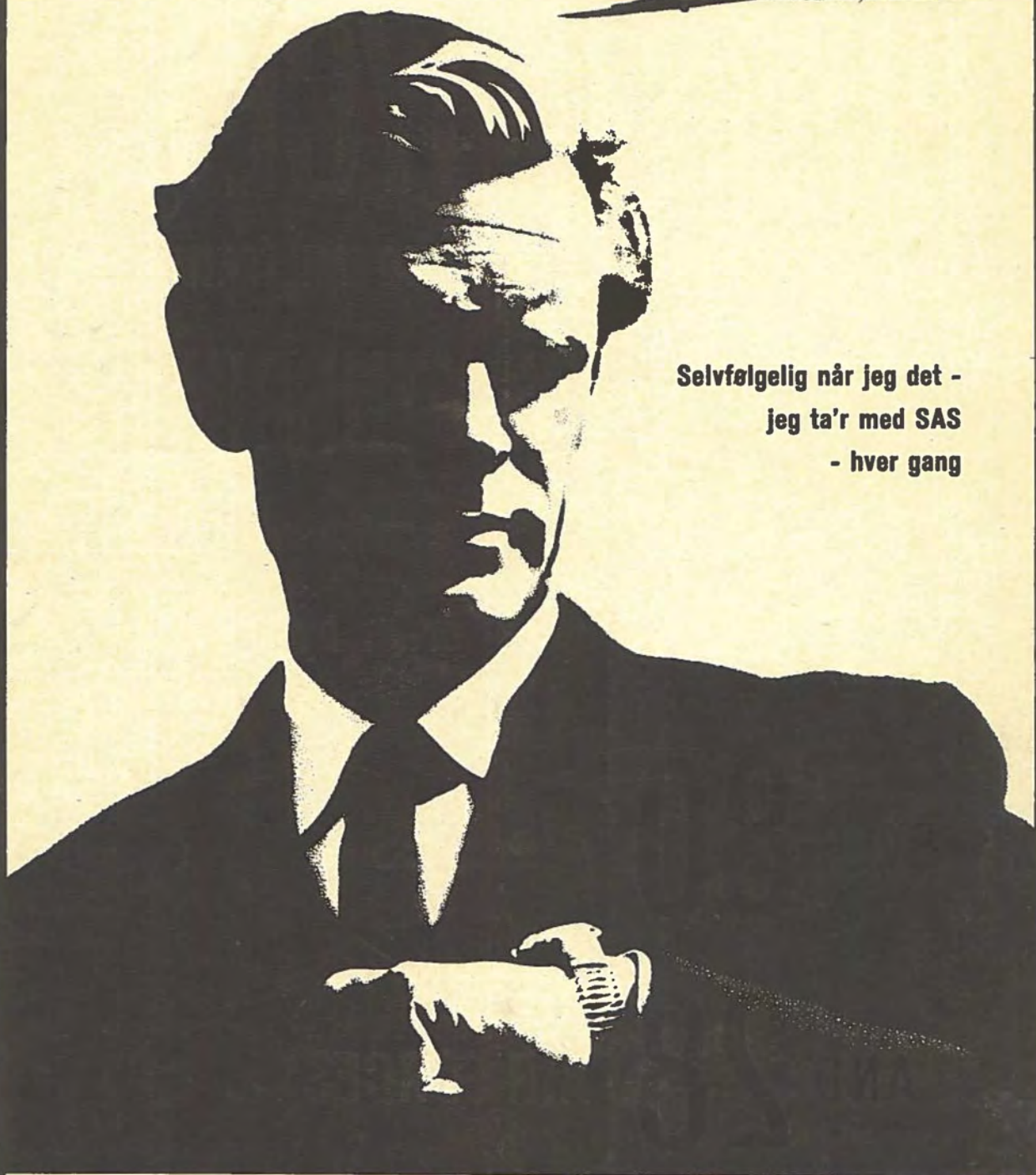
AND 28

AIR FORCES

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



Selvfølgelig når jeg det -
jeg ta'r med SAS
- hver gang

SAS



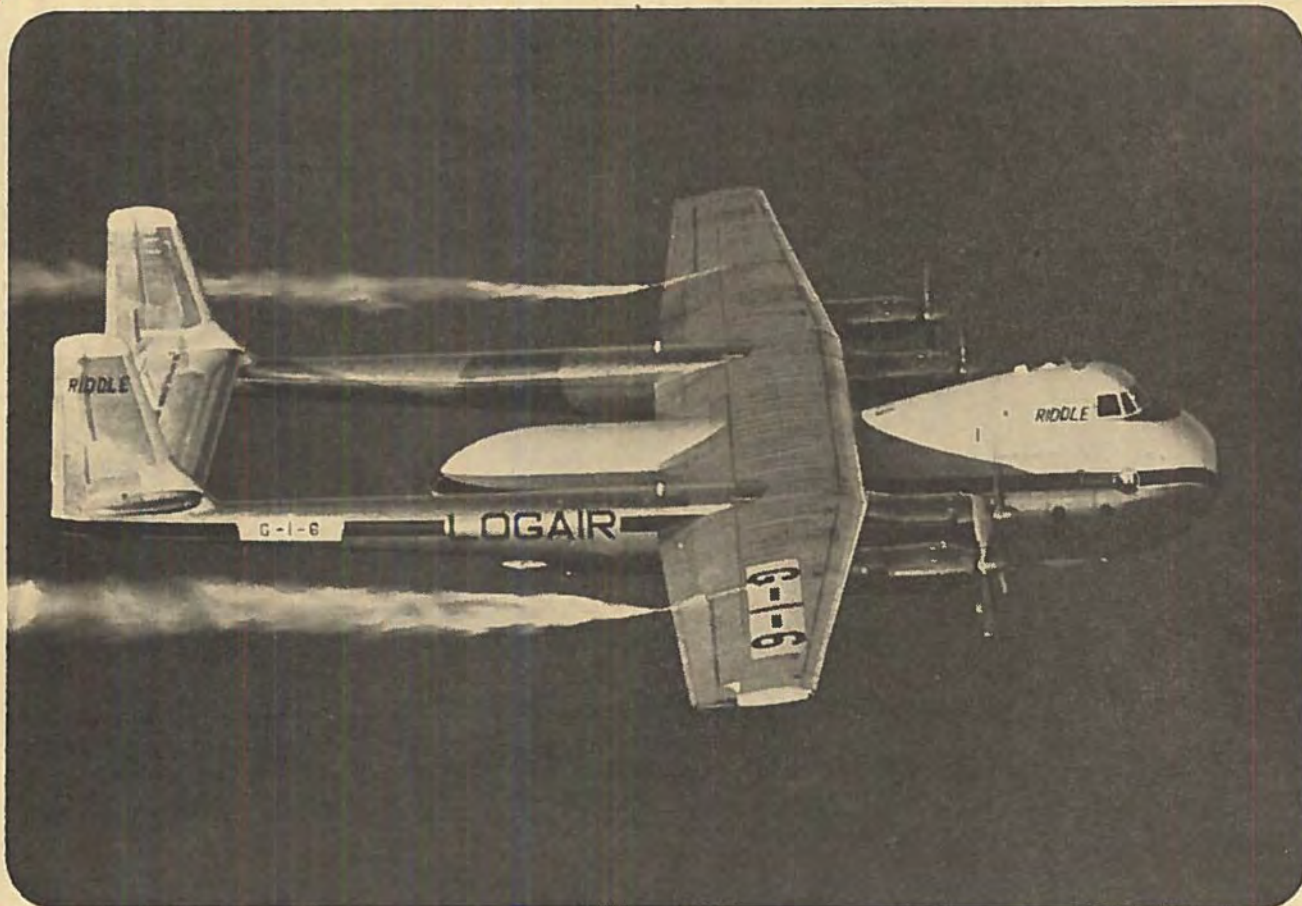
-billet i ethvert autoriseret rejsebureau

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvevåbnets VEDTÆK

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Den første Armstrong Whitworth Argosy til Riddle Airlines i Florida fotograferet under prøver, hvor brændstoffet udtømmes. Den yderste højre propel er kantslilet.

PRIS 1 KRONE

4

INDHOLD:

Motorflyvekongressen i Ringsted ★ To højinteressante Malmö-fly ★ Landingsstriber ved landeveje? ★ Caravelle-undersøgelsens resultat ★ Europæiske satellitprogrammer.



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. 4

April 1961

34. årgang

Kontingentsreguleringer

DE årsmøder inden for KDA, der afholdes i disse måneder, nemlig de tre repræsentantskabsmøder og generalforsamlingen, har på flere måder større betydning end normalt.

På alle disse møder er hele vor politik taget op til belysning og fornøden modernisering. Det gjaldt modelflyvernes møde, og for svæveflyvernes vedkommende var det efter nogle års pause igen det fælles fondsmateriel og dets anvendelse, der blev overvejet under hensyntagen til den stedfundne udvikling.

Ved det kommende motorflyvemøde må man til at drøfte de retningslinier, efter hvilke arbejdet for motorflyvningen skal føres i fremtiden. Og på generalforsamlingen er der lejlighed til at overveje aeroklubbens arbejde som helhed – den efterhånden overvældende arbejdsomængde, og hvordan man skal klare den.

Herudover benytter man lejligheden til at give kontingenterne en længe tiltrængt regulering.

Modelflyvernes kontingent havde været uændret siden 1953 og blev derfor sat noget i vejret fra næste år.

Svæveflyverne fandt allerede for fire år siden organisationsmedlemmernes normerede 15 kr. for lidt til deres arbejde og ogede til 20 kr., hvorfor de ikke rørte det i denne omgang.

Motorflyverne holdt sig i mange år på halvdelen af det normerede kontingent, da man dengang ikke mente at have brug for meget centralt arbejde, men ogede det en kende for nogle år siden, men er nu klar over, at man ikke fortsat kan trække i den grad på hovedorganisationen, uden at yde noget mere, hvorfor motorflyverrådet foreslår det sat op til 15 kr. for alm. medlemmer og 25 kr. for certifikatindehavere.

De personlige medlemmers kontingent har overhovedet ikke været rørt siden 1950, så det er indlysende, at der må en kompensation til, som står i rimeligt forhold til den stedfundne prisudvikling. Bestyrelsen indstiller derfor, at man fra 1962 sætter det til 40 kr., idet man dog samtidig foreslår indført et juniorkontingent på 20 kr.

Kom til motorflyvekongres i Ringsted

Interessante emner på dagsordenen den 15. – 16. april

I forbindelse med repræsentantskabsmødet for motorflyveklubberne i Ringsted søndag den 16. april indbyder KDA's motorflyverråd alle motorflyvere til at deltage i en såkaldt »motorflyvekongres«, hvor man ikke bare vil behandle organisatoriske problemer, men også en række aktuelle emner.

Kongressen åbnes lørdag den 15. april kl. 1500 på Casino-Hotel i Ringsted. Når vi har valgt Ringsted, er det fordi byen har en af vore nyeste og aktiveste motorflyveklubber, Midtsjællands Motorflyveklub, samt en flyveplads umiddelbart syd for byen.

Lørdag eftermiddag byder programmet på fire små foredrag eller causerier af ret forskelligt indhold:

Ingeniør Björn Andreasson fra Malmö fortæller (på dansk) om »Amatørbygning af fly i USA«. Han har selv ikke alene konstrueret, men også bygget flere interessante små fly, og under mange års ophold i USA har han fået et godt kendskab til den store amatørbyggerbevægelse, som også findes i forretningsflyvningens land. Det kan nævnes, at Experimental Aircraft Association har 9.000 medlemmer, hvoraf 1.000 deltog i et stævne ifjor med 97 hjemmebyggede og 25 »veteranfly«. Stævnets sidste dag gav den pågældende flyveplads 1.796 starter og landinger – heraf 90 % uden radio!

Civilingeniør, dr. techn. Per V. Brüel, fortæller om »Fremtidens krav til det elektroniske udstyr i moderne mindre fly«. Dr. Brüel, der er en af vore nyere privatflyvere, og som har en Piper Caribbean, vil bl.a. beskæftige sig med konsekvenserne af de nye ICAO-krav om snævrere kanalseparation og nøjere frekvenstolerancer, samt nogle aktuelle problemer vedrørende radiokompasser.

Fabrikant Jørgen Høyer, der som medlem af motorflyverrådet har været med til at gennemføre tilladelsen til IFR-flyvning med enmotors fly, og som er med på det første hold, der uddannes heri, vil tale om de muligheder og problemer, denne tilladelse medfører.

Direktør H. H. Laursen, Rindsholm, som er en af vore ældste i anciennitet blandt A-certifikathaverne, vil give den store part af flyverne, der kun flyver et minimum om året nogle gode ideer: »Udnyt Deres ti timer bedre!«

Efter en fælles middag anvendes lørdag aften til en diskussion om det aktuelle emne: »Gør 1961 til et flyvesikkerhedsår.« Civilingeniør Poul Jørgensen fra luftfartsdirektoratet vil indlede og bl.a. redegøre for, hvad statistikken siger om de senere års havarier. Efter diskussionens officielle ophør er der kammeratligt samvær.

Søndag

Søndag kl. 0900 vil luftfartsinspektør N. Boserup Olsen fra flyveledertjenesten tale om »Det danske luftrums inddeling og fremtidige udviklingstendenser.« Selv om Shell's flyvekort forhåbentlig har hjulpet på den udprægede mangel på kendskab til 1959-systemet, har vi sikkert alle godt af at få det forklaret samt at høre, hvor det bærer hen.

Som overgang til repræsentantskabsmødet vil ingeniør Per Weishaupt fra KDA fortælle om »Vor motorflyveorganisation og dens fremtid.« Mange såvel nye som gamle flyvere er ikke ganske klar over den nuværende organisation, så det kan være klogt at blive orienteret og høre lidt om fremtidige problemer, inden de drøftes officielt på mødet.

Repræsentantskabsmødet begynder kl. 1100 og varer – med en frokostpause – formodentlig til ved 15-tiden. Disse møder har tidligere været begrænset til ganske få officielle repræsentanter, men i år håber vi foruden flere af de stemmeberettigede repræsentanter at se mange andre medlemmer som deltagere.

Meld Dem på forhånd

Det er første gang i mange år, man prøver at samle motorflyveklubbernes medlemmer i større stil, og det er svært at vide, hvor mange der møder op. Ringsted hotelkapacitet er begrænset, men Midtsjællands Motorflyveklub og dens sekretær, grosserer Sado-lin Jørgensen, har lovet at hjælpe KDA med problemerne.

For at sikre sig hotel må man imidlertid snarest tilmelde sin deltagelse til KDA, og vi vil også gerne vide, hvor mange der vil deltage i middag lørdag og frokost søndag. Enhver betaler sine egne udgifter ved deltagelse i kongressen, men iøvrigt er adgangen til denne gratis.

Indsend venligst blanketten side 67 eller et brevkort med samme oplysninger.

To højinteressante Malmö-fly

Observationsfly af revolutionerende konstruktion
og en ny let tosædet type

I flere måneder har vi gået og ventet på at kunne imødekomme en indbydelse til at besøge Malmö Flygindustri, men enten har vejret ikke været til flyvning, eller der har ikke været tid. Imidlertid ville *Gunner Fjord Christensen* fra Odense også gerne se til flyene i Malmö, så en lørdag først i marts tog vi med hans Jodel OY-AMA på en speciel VFR-tilladelse til Bulltofta. Fjord har ganske vist radio, fordi han er lidt farveblind, men ikke Bulltofta's frekvens; men heldigvis er man vant til også at modtage VFR-trafik derovre, og efter anflyvning fra nord kredsede vi et par gange nord for begrænsningen, inden vi fik grønt lys (farveblindheden hindrer ikke Fjord i at kunne skelne lyssignaler) og landede.

Malmö Flygindustri ligger på Bulltoftas nordside og laver fortrinsvis ting i fiberglas, bl.a. plastikbåde, mens det de senere år har været så som så med flyvning.

Men nu synes flyvningen igen at få bedre kår, og hele to nye højinteressante fly er på programmet i den genoptagne Fi-serie, der blev indledt hos den gamle AB Flygindustri i Halmstad under krigen, og hvoraf vi endnu har resterne af et Fi-1-svævefly her i landet hos PFG.

Malmö Flygindustri, der ledes af ingeniør *Rudolf Abelin*, som også var i Halmstad i sin tid, har knyttet to kendte flykonstruktører til sig, nemlig *Ernst Wohlberg*, der i sin tid var hos Focke-Wulf, og *Björn Andreasson*.

Længst fremme med cellekonstruktion?

Wohlberg står for Fi-10 Vipan, en udstil til tilsyneladende ret konventionel højvinget firesædet militær observationsmaskine eller »utility«-fly, som de siger i staterne, udstyret med en 160 hk Lycoming, som i produktionsudgaven erstattes af den kendte 180 hk Lycoming.

Prototypen har fløjet nogle måneder og var i øjeblikket ved at få den enkle bevægelige finne- og siderorsflade erstattet med fast finne- plus sideror. Yderligere to eksemplarer er under bygning forsøgsvis til den svenske hær.

Overalt i verden eksperimenterer ikke mindst fly-fabrikkerne med den såkaldte »honeycomb«-konstruktion. Honeycomb betyder bikage, og princippet er, at man mellem to tynde lag plade af et eller andet materiale anbringer en sådan bikage med 6-kantede celler. I lommatsch i Østtyskland så vi i efteråret sådanne eksperimenter, hvor cellematerialet nærmest var en art papir.

I Malmö benyttede man ikke, som man kunne vente det, plastikmaterialer, men letmetal, idet cellematerialet af duraluminium med en tysk lim er limet sammen mellem to tynde duraluminiumsplader, og det hele er samtidig formet i den ønskede form. Og denne revolutionerende lette og stærke konstruktion har man været dristig nok til ikke blot at bruge til mindre dele, men til hele vingen og kroppen.

Det var forbløffende at se en sådan hel vingskal ligge og vente på at blive samlet bagtil med en lille bjælke til flaps og krænger, medens der iøvrigt kun kommer et par enkle ribber og en glasfiberplade i til



Øverst ses konstruktøren (i profil til venstre) i samtale med en pilot fra KSAK, der lige havde prøvet BA-7, som ses i hel figur til venstre.

at stive lidt på det – alle påvirkninger optages iøvrigt af skallen. Hele kroppen fra kabine til hale er lavet på samme måde og ser lige så forbløffende tom ud indeni. Også understellet er spændende: én flad, gennemgående glasfiberbue!

Vi håber senere engang at få lejlighed til at bringe en særskilt artikel med flyveindtryk af typen.

Med FLYV i BA-7

Det var morsomt at gense *Björn Andreasson*, med hvem jeg lige efter krigen stod på tegnestue hos Skandinavisk Aero Industri. Han var dengang bl.a. kendt for et lille-bitte ensædet biplan, BA-4, som han havde lavet i sin fritid, mens han arbejdede hos Flygindustri i Halmstad.

Ingeniør *K. G. Zeuthen* hentede ham til Danmark, hvor han bl.a. arbejdede med på KZ VII. Jeg husker en vinterdag, hvor vi som led i nogle forsøg i Kastrup fløj en KZ III med tre voksne ombord. Zeuthen fløj, og jeg sad ved siden af og havde til opgave for landingerne at varsko Björn, der lå udstrakt på et bræt bag os i bagkroppen og ikke kunne se ud!

Fra KZ kom han til USA hos McDonnell og en årrække hos Convair, indtil Abelin fik ham hjem til Malmö i efteråret.

Men ikke bare Andreasson, også hans nyeste fly. Han kan nemlig ikke nøjes med bare at lave detaljer i store fly, han vil lave hele fly! Efter BA-6, et lavvinget ensædet fly med 65 hk Continental, der er amatørbygget i Sverige af *Hugo Ericsson*, og som er helt af træ, konstruerede og byggede Andreasson en højvinget tosædet helmetaltype, BA-7, der nu skal produceres som Fi-9.

Med den har han tilstræbt en så enkel og billig metalkonstruktion som muligt for at kunne levere et tosædet fly til en konkurrencedygtig pris. Den har fløjet ca. 150 timer i løbet af 2½ år, og på basis af den slider man i øjeblikket i det for at få det

første eksemplar af produktionsudgaven færdig i rette tid til Paris-udstillingen.

Kroppen er bygget uden dobbeltkurvede plader. Hver kropside opbygges for sig af en plade, hvorpå der pålimes nogle enkle longeroner, og samles siden. Vingens konstruktion er også yderst enkel, og dimensioner af de enkelte dele og af det samlede fly er de mindst mulige (Svp. 7 m, længde 5½ m). Højderoret er uden haleplan.

Jeg havde lejlighed til en enkelt tur i SE-COW, som den er registreret, sammen med en ingeniør fra fabrikken. Indstigning foregår med lidt akrobatik op over krop-siden, når førerskærmen, der er hængslet bagtil, er slået op. På produktionsudgaven hængsles den fortil, så indstigningen bliver lettere.

Førerrummet har to ret snævre sæder med en enkelt styrepind imellem. Man har faktisk pinden ved siden af sig til en afveksling, hvilket skal være meget bekvemt i rejseflyvning. Der er nogle enkle siderorspedaler, hjulbremse mellem sæderne foran pinden, trim lidt svært tilgængeligt bagtil i midten, gashåndtag i venstre side og et almindeligt instrumentbræt.

Den 75 hk Continental håndstartes, men den 100 hk i produktionsudgaven får selvstarter.

Vi lukker skærmen for den kolige forårsbrise og ruller ud til start. Kropoversiden skræner jævnt nedad fra førerskærmens begyndelse (der sidder så højt, at der er fin plads til høje piloter) og til motoren, hvorover der er meget fint udsyn, når man ruller på næsehjulsunderstellet (der også er af ganske enkel konstruktion).

Startrullestrækningen angives til 122 m, men da der var god vind, og vi ikke havde fyldt den store 75 liter tank bag os helt op, kom vi nok endnu hurtigere i luften, steg pænt, rundede pladsen og fløj rundt i 1.000 fod i området nord for Malmö.

Af en højvinget type at være har den

usædvanligt fint udsyn også i luften. Man har øjnene i højde med den i forvejen tyn-
de vinge, som er endnu tyndere ved roden,
hvorfor man kan se både over og under den.
Den har let negativ pilform og en enkelt
stiver på hver side. Kun bagud ser man ikke
meget, men det bliver muligt med glas læn-
gere bag ud i produktionsudgaven.

Selv om krængerorere er ganske små, er
det kortvingede fly meget letbevægeligt om
tværaksen. Levende og hurtigt får man det
i sving fra den ene side til den anden. Side-
roret er det faktisk næsten nødvendigt at
bruge under sving, omend krængningsvise-
ren gør lidt udslag, når man svinger med
fødderne fra pedalene.

Flyet har samme gode stall-egenskaber,
som man finder på så mange typer i dag.
Man kan trække pinden helt tilbage (»i ma-
ven«) kan ikke bruges her) og sidde med
næsen i vejret, mens det bare synker. Ved
udretningen tabes dog noget højde. Da vi
kun fløj i 300 m, prøvede vi ikke stall un-
der sving, men BA-7 skal ikke kunne
spinde.

Støjniveauet var usædvanligt højt. Man
siddet jo tæt bag motoren (der ved min
flyvning dog ikke havde den rigtige prop-
pel), og de plane flader i kroppen synes
at være en god sangbund for forstærkning
af larmen, der forhåbentlig kan bekæmpes
i produktionsudgaven, ligesom der må gøres
lidt mere ud af bekvemmeligheden.

Rejsefarten er op mod 225 km/t på den
lille motor, og rækkevidden 965 km.

Vi måtte ligge i venteposition og svinge
i 10 min., inden vi fik grønt lys og kunne
lande. Landing forekom meget normal -
stallingsfarten angives til små 90 km/t.

- Det vil være forkert at bedømme flyet
ud fra en enkelt flyvning i prototypen, hvor
jeg ikke selv havde lejlighed til at starte og
lande, men det er et interessant og lovende,
effektivt fly i den billige klasse. Vi håber
senere at kunne give en fuld beskrivelse af
Fi-9, når den bliver færdig.

Flyet fortsatte med rundture med fabriks-
kens personale for at stimulere deres inter-
esse for at mase på med at få det næste
eksemplar færdigt i tide, og Fjord og jeg
dampede tilbage over Sundet igen. Hans
Jodel vakte iøvrigt stor beundring derovre,
hvor vi også så den første svenskbyggede
Jodel D.112, der endelig er blevet færdig.
Den tilhører Halmstad Flygklubb. Ikke
mindst Fjords næseskærme var man begej-
strede for, og han fik en forsøgsvis ordre
med hjem på det forreste stykke af denne
fynske glasfiberkonstruktion, for at man
kunne prøve dets anvendelighed på Fi-9.

PW.

Generalforsamling hos erhvervsflyverne

Erhvervsflyvningens Sammenslutning af-
holdt den 3. marts generalforsamling i Kø-
benhavn. Formanden, driftsleder D. Val-
bjørn, omtalte i sin beretning det arbejde,
foreningen havde udført i det forløbne år,
bl.a. i forbindelse med den nye lov om luft-
fart, hvor der havde været et snævert sam-
arbejde med KDA, som han takkede herfor.
I beretningen og senere på mødet drøftes
en række aktuelle emner, såsom forhold-
ene for erhvervsflyvningen i Københavns
terminalområde og i selv lufthavnen, lige-
som sidste års havarier blev indgående de-
batteret. Der var enighed om, at der må gøres
noget mere ud af omskoling til nye typer
i fremtiden.

Også koncessionsforholdene, sikkerheds-
attesterne og andre forhold blev drøftet.

Foreningens medlemstal er vokset, og man
tilstræber at samle alle danske koncessions-
havere, for at disse kan stå så stærkt som
muligt ved forhandlinger med myndigheder.

Flyvelotteriet 1961

Vi skal sælge 200.000 lodsedler fra
1. maj til 30. juni

Lotteriets gevinster

En bil er stadig det helt store trækpla-
ster. Derfor har vi ordnet det således, at
vinderen af hovedgevinsten frit kan vælge
én af følgende biler: Opel Rekord, Tau-
nus 17M, Volvo P.544, Simca eller ønsk
hvad De vil for 19.000 kr. Derefter følger
2 Ruhe 23" fjernsyn, 2 Atlas køleskabe, 20
præmieobligationer og følgende flyverejer-
ser med SAS for 2 personer til Mallorca (incl.
8 dages ophold), Rom (incl. 8 dages op-
hold), Oslo, Stockholm samt 10 tur/retur
flyverejer ser indenfor Danmark.

Det er da en pæn gevinstliste. Den sam-
lede værdi er over 40.000 kr.

I denne forbindelse skal det nævnes, at
alle gevinster er skattefri for vinderne.

Og lad os så give hinanden hånden på,
at vi ved fælles hjælp skal have solgt samtlige
lodsedler i flyvelotteriet 1961.

KDA's Flyvelotteri,
generalsekretæren.

Nordvestsjælland Flyveklub, Kalundborg

Igennem de sidste år har der været planer
om oprettelse af flyveplads og flyveklub i
Kalundborg, og nu er planerne ved at blive
realiseret. Det er biografejer Ejvind Nielsen
og greve Chr. Lerche, der tog initiativet ved
sammen med to andre at købe en gård i
Kaldred, SØ for Saltbæk Vig. Kalundborg
by har bakket op bag dem og overtager går-
den og stiller den til rådighed i 5 år samt
yder visse tilskud. Et konsortium, Nordvest-
sjællands Flyveplads, Kalundborg, skal lede
pladsen og være formidler mellem by og bru-
gere. Brugere er i første omgang den nystif-
tede Nordvestsjællands Flyveklub, Kalund-
borg, der både vil drive motor- og svæve-
flyvning, og desuden Polyteknisk Flyvegrup-
pe, der har planer om at anlægge en hangar.

Pladsen menes straks at kunne bruges til
svæveflyvning, men iøvrigt skal der ind-
rettes en bane efter reglerne for midlertidige
offentlige landingspladser.

Flying Enterprise har døbt sine Canadair Argonaut-
fly med kendte danske flyvernævne, f.eks. »Robert
Svendsen« og »Alfred Nervik«, og for nylig døbt
kaptajn John Foltmann endnu en med sit navn.



J A, så nærmer tiden sig, hvor vi skal tæn-
ke alvorligt på flyvelotteriet igen. Ju-
stitsministeriet har givet Aeroklubben til-
ladelse til at sælge 200.000 lodsedler à 1
krone til fordel for fremme af flyvesporten i
Danmark. Vi har haft den glæde, at både
forsvarsministeriet og ministeriet for offent-
lige arbejder har støttet vor ansøgning om
lotteribevilling, og det er vi taknemmelig
for.

Samtidig med denne bevilling har vi fået
at vide, vi ikke må søge igen før 1963. De
200.000 kr., som vi skal sælge for i inde-
værende år, skal således slå til for 2 år. Og
det er vi i grunden slet ikke så kede af.

Nu var der lejlighed til at hvile lidt ud i
1960, og til næste år kommer der igen et
lotteri-hvileår, således at alle kan lægge alle
kræfter i salgsarbejdet i indeværende år.

Derfor henvender vi os igen til samtlige
flyveklubber for at bede dem om at med-
virke til, at samtlige 200.000 lodsedler kan
blive solgt. Og dette er ikke nogen floskel,
vi slynger ud. Det er ramme alvor. Når vi
ikke har noget flyvelotteri til næste år, er
det en absolut betingelse, at alle 200.000
lodsedler bliver solgt. Her ligesom i mange
andre tilfælde gælder det, at det er solget
i den sidste ende, som giver overskuddet.

Og både klubberne og KDA har hårdt
bruge for hver eneste krone, der kan skaf-
tes til veje.

Alle i klubben skal hjælpe til

I lighed med tidligere år henstiller vi
til klubbernes bestyrelse om at gøre alt, hvad
de kan for at få samtlige medlemmer af
klubben til at interessere sig for salgsarbej-
det. Hvert eneste medlem må yde en hånds-
rækning. Det er ikke nok, at bestyrelsen selv
vil gøre et arbejde. Flyvelotteriets lodsedler
kan ikke blive udsolgt, hvis kun et fåtal
hjælper til.

Alle må tage del i arbejdet. Tænk hvor
let det hele ville gå, hvis hvert af vore man-
ge medlemmer bare solgte en halv snes
lodsedler!

Jo flere sælgere, der medvirker, desto
hurtigere bliver der udsolgt. Og hvert eneste
medlem må kunne skaffe mindst en eller to
medhjælpere.

Begynd tilrettelæggelsen af salget snarest muligt

Salgsarbejdet kommer selvfølgelig ikke til
at gå af sig selv. Det skal forberedes - og
der skal lægges kræfter i. Det gælder om at
få det organiseret i god tid og få det lagt
således til rette, at den størst mulige kreds
af personer kan deltage i arbejdet.

Selvfølgelig er der nogen, som vil rynke
på næsen over at skulle i gang med at sæl-
ge lodsedler. Men til dem vil jeg sige:
»Lad være med det. Vær hellere glad for,
at myndighederne har vist aeroklubben den
tillid at tildele den en lotteribevilling. Og
lad os så vise, at vi forstår at værdsætte
denne hjælp til selvhjælp ved at få solgt
samtlige lodsedler. Lad os vise, at vi selv
forstår at kæmpe for den sag, som ligger os
så stærkt på sinde.«

Med andre ord: Der skal arbejdes, og der
skal kæmpes - for at hale sejren i land.

FØRSTE DEL AF AEROKLUBBENS ÅRSBERETNING

Modsat tidligere praksis offentliggøres en del »facts« om KDA's virksomhed allerede før generalforsamlingen den 25. april, hvor man til gengæld i højere grad kan koncentrere sig om principielle synspunkter og KDA's politik

Generelt

I 1960 har der været en tilgang af 129 personlige medlemmer og en afgang på 83 (35 udmeldt, 7 døde, 41 slettet p.g.a. restance), således at nettotilgangen var 46 medlemmer. Der var 4 tilgange og 2 afgang af firmamedlemmer. Det samlede medlemstal pr. 31/12-1960 var:

5 æresmedlemmer.
23 livsvarige medlemmer.
50 firmamedlemmer.
887 personlige medlemmer.
965 medlemmer ialt (mod 916 i 1959).

Hertil kommer 2.086 organisationsmedlemmer (mod 2.069), fordelt således på 93 klubber:

Motorflyvekl. 17 kl. 854 medl. (16-882)
Svæveflyvekl. 25 kl. 693 medl. (26-638)
Modelflyvekl. 50 kl. 505 medl. (47-515)
Statsaut. danske flyvemek. 34 medl. (34)

Møder og foredrag. Der har i årets løb været afholdt 6 mødeaftener med foredrag og film i København og 1 i Århus. De har alle været omtalt i FLYV.

Udvekslingen med USA, Canada og Belgien. For 10. gang deltog KDA i den internationale udveksling af unge flyveinteresserede og havde besøg af to belgiske, to canadiske og fem amerikanske kadetter samt to ledere fra USA, mens et tilsvarende antal danske besøgte de pågældende lande.

Militær leder for det danske hold i USA var kaptajn A. S. Lannoe, civil hjælper Flemming Lundgård Paulsen. Holdet besøgte staten Minnesota.

Toldcarnet. Der blev i 1960 udstedt 34 carnets (mod 31 i 1959 og f.eks. 72 i 1956). Arbejdet for at afskaffe carnet'ene er blevet fortsat. Enkelte lande har helt afskaffet kravet herom, deriblandt i foråret 1960 også Danmark.

Tipsmidler. Fra tipstjenestens overskud fik KDA for året 1960 tildelt 8.000 kr. (mod 10.000 i 1959) til følgende formål: Arbejde for modelflyvning 1.200 kr., for svæveflyvning 600 kr., for motorflyvning 600 kr. og til udvekslingen 5.600 kr.

Boligfonden modtog bidrag til et beløb af 2.049,72 kr. og udgjorde pr. 31/12-1960 kr. 11.104,03.

Biblioteket blev udvidet med 43 bind. Udlånet steg fra godt 450 i 1959 til over 600 bind i 1960, og læsesalen benyttes dagligt. Det øgede udlån skyldes bl. a. udsendelsen af det længe savnede katalog, der blev færdigt i 1960.

Flyvelotteriet. Der blev ikke afholdt flyvelotteri i 1960.

50-årsdagen for Robert Svendsens sundflyvning den 17. juli 1910 blev mindet af KDA ved kransenedlægning og ved befordring af specialpost med særstempel fra det samtidig af Sportsflyveklubben arrangerede flyvestævne på Skovlunde via Værlose til Malmö lufthavn, idet flyvevåbnet stillede et jefly til disposition og også deltog i opvisningen.

Motorflyvningen

Der blev i 1960 udstedt 80 nye A-certifikater mod 57 i 1959. Det er det største tal siden 1948. Antallet af gyldige certifikater pr. 31/12-1960 var 359 (336 i 1959).

I 1960 deltog danske privatflyvere i 8 rally'er i udlandet med ialt 12 fly og 19 personer (mod 17 fly og 23 personer i 1959 og f.eks. 73 fly og 131 personer i 1956).

Flyvedagskonkurrencerne 1960 blev afholdt på Århus Privatflyveplads den 17.-18. september, arrangeret af Århus Flyveklub. Der var 10 deltagere.

Den nordiske motorflyvekonkurrence blev afholdt af Norsk Aero Klubb på Torp ved Sandefjord den 3.-4. september, og vi deltog ligesom de øvrige lande med 3 piloter og holdleder, alle fra Jylland. Sverige vandt, mens Danmark blev nr. 3 i holdkonkurrencen og fik en individuel fjerdeplads.

Den i 1958 under aeroklubbens ledelse påbegyndte hjemmebygning af flyvemaskiner har stadig stor interesse, som mange henvendelser viser. Ialt har KDA formidlet licens og tegninger til 8 Druine Turbulent og 8 Jodel D.112. 2 Turbulenter blev færdige i 1960, således at der nu flyver 3 af denne type og 1 Jodel D.112. Foruden disse typer bygges nu også den danskkonstruerede tomotorede Thyregod HT-1.

Indførslen af privat- og forretningsfly fandt sted i øget omfang, og der er nu 149 (mod 124) fly til privat og erhvervsmæssig anvendelse herhjemme foruden SAS-flådens 19 dansk-registrerede fly.

KDA's motorflyveservice er blevet udbygget med større lager af flyvekort, ligesom vi har medvirket ved udarbejdelsen af det af A/S Dansk Shell udsendte, stærkt tiltrængte, flyvekort over Danmark.

KDA har endvidere efter aftale med luftfartsdirektoratet overtaget fremstillingen af nye journaler for flyene.

Lærebogen i radiotelefon er udsolgt og ny moderniseret udgave udarbejdet.

Motorflyverådet har foretaget en række henvendelser og haft en del forhandlinger med luftfartsdirektoratet og andre myndigheder, bl. a. om den nu gennemførte tilladelse til IFR-flyvning med én motor, om landingsafgifter, PEL-reglementet, forholdene i Københavns lufthavn, uddannelsen af privatflyvere, benyttelsen af luftrummet, havarierne m.m.

Svæveflyvningen

Efter rekordåret 1959 anså man det for svært at holde sig på dette niveau i 1960, men stort set lykkedes det. Medlemstallet steg fortsat, og flyvevirksomheden udtrykt ved antallet flyvninger gik yderligere en smule i vejret fra 20.074 til 20.560, mens vejret bevirkede, at flyvetiden sank fra 3324 til 3211 timer. Der blev udført 117 distancessflyvninger mod 132, og de beløb sig til 11.719 km mod 11.808 km. Det er langt over noget andet år bortset fra 1959 og meget tilfredsstillende i betragtning af, at vi ikke havde DM i 1960.

Der blev udstedt 66 C-diplomer (mod 90) og 15 sølv-diplomer (mod 27), hvorimod antallet udstedte S-certifikater steg fra 53 til et nyt rekordtal på 67.

Havaripromillen var 0.68 mod 0.95, men de stedfundne havarier var større og mere kostbare end året forud.

Vi deltog med de tre mulige hold ved verdensmesterskaberne i Köln og opnåede med en fjerdeplads i standardklassen og en syvendeplads i den åbne klasse, vore hidtil bedste resultater, der viser, at vore toppiloter fuldt ud kan måle sig med verdens-eliten nu.

Der blev atter med godt resultat afholdt svæveflyveskole på Vandel, hvor samtidig en del klubber deltog med eget materiel.

Indførslen af svævefly nåede endnu højere op. Der blev registreret 13 fly, de fleste nye, og stadig flere er under anskaffelse.

Efter henstilling fra repræsentantskabet vendte man tilbage fra projektet om en flyvegård med landbrug til et projekt med et hedeareal, og der er søgt meget efter et egnet sted. Det eneste egnede areal, man hidtil har fundet, steg så stærk i prisforlangende, at det måtte opgives, men søgningen fortsættes.

Den ifjor omtalte certifikatsag, som aeroklubben indankede for ministeriet, blev løst med det tilfredsstillende resultat, at den pågældende på ny fik lov at flyve.

Det lykkedes ikke at få »Svæveflyvehåndbogen« færdig, men det meget store arbejde med dens udarbejdelse nærmer sig nu afslutningen, og fremstillingen er påbegyndt.

Modelflyvningen

Modelflyvevirksomheden har i 1960 været af samme omfang som de foregående år. Medlemstallet ligger meget konstant, hvorimod de indberettede flyveresultater er sunket lidt, hvilket delvis kan foreklares med det dårlige sommer- og efterårsvejr. Der blev udstedt 151 diplomer mod 170 året forud og modtaget rapport om 39 konkurrencer mod 67.

Der blev afholdt de normale mester-skabskonkurrencer og en velbesøgt sommerlejr i Vandel. Vi deltog i den nordiske modelflyvelandskamp i Finland i marts og i verdensmesterskaberne med fritflyvende gasmotormodeller i England, men placerede os ikke særligt godt.

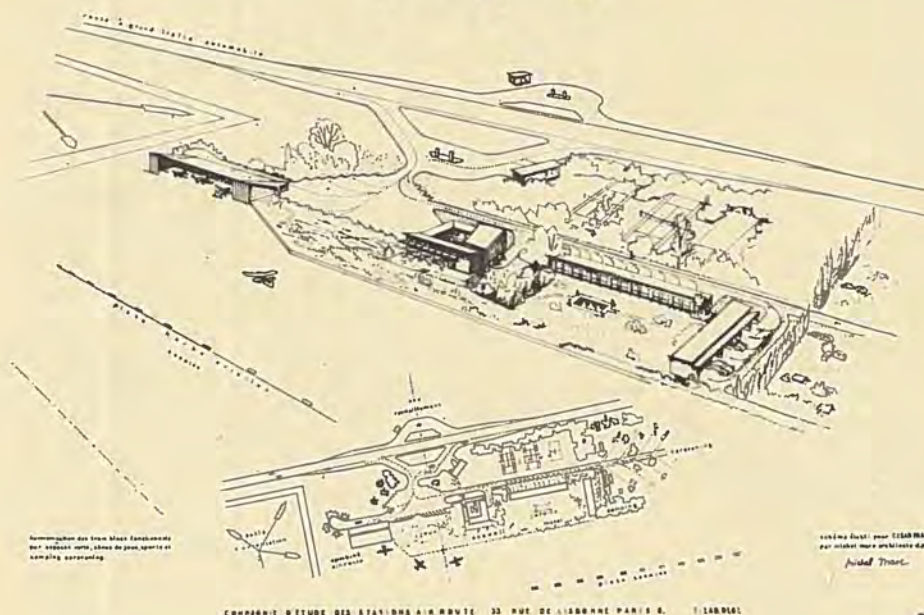
Der blev udnævnt 4 nye klubinstruktører, og der blev afholdt en del af de nye korte klublederkursus, som modelflyverådet har iværksat.

Den gamle lysbilledserie, som klubberne kan låne, blev erstattet af en ny serie farve-lys-billeder.

På det tekniske felt arbejdes der for at nå frem til en velegnet begyndermodel i A2-klassen. Der var stor interesse for radiostyring rundt omkring i landet. Modelflyverådet har forberedt en udveksling af små eksperthold, der kan besøge andre landsdele og holde små instruktionsforedrag og demonstrationer på områder, der ikke er så højt udviklet de pågældende steder.

Kombination af flyveplads og hovedvejs-rastepladser

Interessant fransk forslag til løsning af flyvepladsproblemet for den private flyvning



Skitse af den kombinerede landevejs- og flyveplads-tankstation med hangar, motel osv. i den mest udbyggede form af det franske projekt.

HVIS den private flyvning skal have yderligere udbredelse, må der skaffes flere flyvepladser. Derom er der enighed både ude og hjemme. Ud over de bestående danske offentlige lufthavne skulle der højst være basis for endnu én lufthavn, nemlig i trekanten Ringkøbing-Herning-Holstebro. Det, man skal koncentrere sig om, er ikke nye, kostbare lufthavne, der p.g.r. af manglende trafik vil være urentable, men derimod såkaldte landingsstriber, der kan anlægges ved alle større provinsbyer, til relativt beskedne omkostninger.

Et konkret forslag til en generel løsning af flyvepladsproblemet er udarbejdet af Daniel Robert-Barcharelle, Compagnie d'Etude des Stations Air Route Cesar, Paris, der har udgivet en publikation om dette interessante emne.

I nævnte skrift hedder det bl.a.:

Den private flyvning inden for de forskellige lande har en tendens til udvikle sig i forskellige former: Turistflyvning, forretningsflyvning, arbejdsflyvning (landbrugs- og reklameflyvning) og taxaflyvning. Forskellige forholdsregler bør træffes for at give disse forskellige former for flyvning en bedre afkastning økonomisk. Disse forskellige grene af den private flyvning bremses af den omstændighed, at man mangler flyvepladser, hvor omsætningen fra luft til jord og jord til luft kan finde sted. Man befinder sig faktisk i en ond cirkel, der kan udtrykkes således:

En underudvikling af den indenrigs lufttrafik er en kendsgerning som følge af for få landingsmuligheder.

Omvendt er der for lidt trafik til at give grundlag for en udbygning af flyvepladser eller andre landingsmuligheder.

Hvis man skal fra et sted til et andet i

fly, undgå man ikke, at en større eller mindre del foregår på jorden. Transporten i luften og på jorden supplerer hinanden, og man skal øge antallet af muligheder for en sammenføjning af de to transportformer.

En logisk følge heraf har skabt midlet til at bryde den onde cirkel, som er omtalt ovenfor, nemlig den såkaldte »Station Air-Route«, SAR – direkte oversat »Rasteplads Luft-Landevej«. Sådanne pladser skulle indgå i dels et fransk net af stationer af denne art, og hvis man kunne finde gehør for ideen i et større europæisk net af flyvepladser ved egnede hovedveje.

Det ville være urationelt at søge at koncentrere al lufttrafik i fremtiden på nogle store lufthavne. Hver by, der får en »SAR«, åbner en dør til Europa.

CESAR, det franske firma, der arbejder med disse problemer, har for at tage et eksempel angivet 80 steder inden for Parisområdet, hvor en »SAR« kan anlægges med tilfredsstillende rentabilitet.

Disse første 80 »SAR« kan danne grundlaget for et net af sådanne stationer over hele Frankrig, idet andet stadium af en sådan udvikling, hvor 400 stationer bliver fordelt over hele Frankrig, skulle medføre, at man intet sted i Frankrig vil få mere end 25 km til nærmeste station.

I skriftet udtrykkes ønsket om, at der i hvert europæisk land dannes et nationalt CESAR i lighed med det franske til udarbejdelse af et nationalt net af sådanne stationer, der kunne indgå i et samlet europæisk net til lettelse af den intereuropæiske mindre erhvervsflyvning og privatflyvning.

Opbygning af en »Station Air-Route«

En »SAR« opbygges af tre afdelinger:

En modtagelsesblok med restauration, ho-

tel m.m. for bilisterne og piloterne.

En forsyningsblok for benzin- og olieprodukter til biler og fly.

En opstillingsblok med garageplads for biler og hangarplads for fly.

En »SAR« skal anlægges, hvor der trafikkalt er det bedste grundlag. Alt efter behovet tilpasses den pågældende »SAR«.

Den mindste type, der kaldes »Baby«, giver mulighed for såvel benzin- som oliepåfyldning, har en restauration »Minimum« samt læpladser med fortøjring til fly. Hyrevogn kan skaffes med 15 minutters varsel.

En mellemtype kaldes »Médium«. Den byder udover, hvad »Baby« formår, på smøring og vask, hvilerum, hangarplads til 6 fly og garageplads til 6 biler, hyrebil kan fås med eller uden fører uden varsel.

Endelig er der den største model, der kaldes »Leader«. Den har en restauration af typen »Maximum«, hotel eller motel, hangarplads til 12 fly og garage til 12 biler samt mulighed for at leje biler med og uden fører.

En »SAR« gøres tiltrækkende med campingplads, sportsområde, legeplads, grønne områder og haveanlæg. Så omgængens folk får lyst til at lægge søndagsturen til stedet og se på opstillede, startende og landende fly, altså også en mulighed for at gøre folk »airminded«. Det aktive flyveområde kan indbefatte en græsstartbane på f.eks. 100X800 m langs hovedvejen.

På hosstændige skitse er vist en »SAR« af type »Leader«. Foroven i skråt perspektiv, forneden i lodret perspektiv.

Ovenstående betragtninger vedr. »SAR« skulle måske være inspirerende for byråd, flyveklubber eller mindre flyveforetagender, der omgås med planer om at skaffe en flyveplads. *Johns. Thinesen.*

De nye fly

Så begynder vi igen: Nordair har fået sin første DC-6, registreret OY-AOA. Flying Enterprise har fået endnu en Canadair Argonaut, OY-AFB. og Commertas har fået en Cessna 172B Skyhawk, OY-ADW.

Samtidig er en SAS DC-6B OY-KMU og en DC-7C OY-KNA slettet af registret. Den første er solgt til det finske Kar-Air. Andre DC-6B'er er ved at blive solgt til REAL i Brasilien og UAA, Den forenede arabiske republikks luftfartsselskab.

Super Rallye til Danmark

Samtidig med at prototypen af Morane-Saulnier Rallye i begyndelsen af marts på ny var på et kort demonstrationsbesøg i Danmark, oplystes det fra Scandinavian Air Trading Co., at man om et par måneder får to Super Rallye med 145 hk til landet.

De nye journaler vejer langt mindre

Der har været god efterspørgsel efter KDA's nye motorfly-journaler, og de fikse og smidige små journaler tager sig yderst fordelagtigt ud ved siden af de store og stive gamle.

Ikke alene fylder de langt mindre, men den ny kombinerede luftfarts- og rejsejournal vejer kun 330 g mod de 1270 gram, de to gamle journaler vejede, altså kun godt en fjerdedel. Motorjournalen vejer 125 g mod 320, og den samlede vægt er altså ca. 28 % af den gamle. Selv om nogle skal have en propelljournal med nu, er den samlede vægt kun 36 %.

Tilmelding til motorflyve-kongressen

(indsendes senest 5. april)

Undertegnede agter at deltage i motorflyvekongressen i Ringsted og beder KDA bestille:

Hotelværelse til _____ personer.

Middag lørdag til _____ personer.

Frokost søndag til _____ personer.

Navn og adresse: _____



Jet
psykologi
begynder
med
begyndelsen

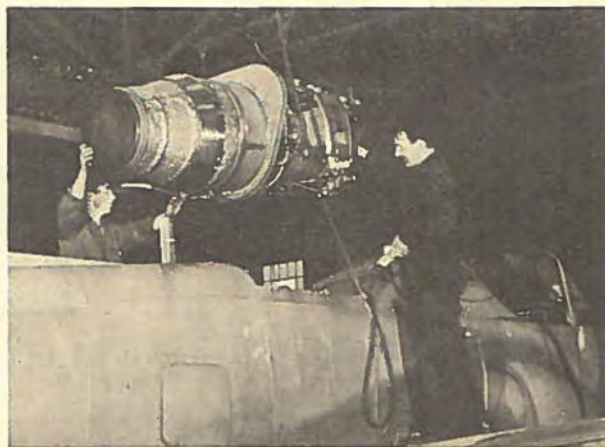
Jet Provost

BRISTOL SIDDELEY VIPER TURBOJET

til jet-træning hele vejen igennem

Piloter, som lige fra starten lærer at flyve på Jet Provost, får en bedre indlevelse i jet-flyvnings kunst. De indsuger jet psykologi, bliver fortrolige med betjening af jetmotoren og dens behandling. De flyver med jet hastigheder i jet højder. De bliver vænnet til moderne militærflyvnings nødvendige tilbehør såsom flaps, luftbremsere, indtrækkeligt næsehjulsunderstel, V.H.F. og D.M.E. radiohjælp og instrumentflyvnings-teknik. Der spildes ingen tid med at lære dem noget, som de senere skal vænnes af med igen.

Med jet-træning hele vejen igennem opnår de en højere standard end andre flyvere. Mange øvelser, som tidligere kun var mulige for videreudviklede jets, kan nu foretages på Jet Provost og tilmed for langt færre udgifter.



En motorudskiftning på kun 2½ time er en af de ting, som giver Jet Provost en overordentlig stor udnyttelsesmulighed.



HUNTING AIRCRAFT LTD. LUTON AIRPORT BEDFORDSHIRE, et selskab under

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION

100 Pall Mall London SW1 England

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K

Optakt til motorflyvekongressen

Ingeniør Per Weishaupt fremsætter nogle let provokerende synspunkter på vore privatflyvere og deres forhold til deres organisation

NAR motorflyverrådet tager initiativ til at indbyde til den såkaldte motorflyvekongres i Ringsted i weekend'en 15.-16. april, er det fordi man anser det for nødvendigt at gøre noget særligt for at vække motorflyvernes interesse for deres organisation inden for aeroklubben.

Det har nemlig hidtil været således, at motorflyverne var den gruppe, der udviste mindst interesse for denne side af sagen. »Vi kan jo udmærket flyve alligevel,« var forklaringen ofte, men kun delvis med rette.

I modsætning til model- og svæveflyvernes repræsentantskabsmøder, der har samlet betydelige antal af såvel officielle repræsentanter som de menige medlemmer, som ikke bare med interesse fulgte redegørelserne for det centrale arbejde og deltog ivrigt i diskussionerne herom på heldags- eller weekend-møder, så har motorflyvernes repræsentantskabsmøder været et kort hverdags-eftermiddagsmøde med et yderst begrænset antal repræsentanter, hovedsagelig fra København – ifjor var der 9 ialt!

I betragtning af, at motorflyveklubberne har langt mindre klubliv, hvor disse repræsentanter kunne blive orienteret om de menige medlemmers mening og få de fornødne instruktioner om den stilling, de skulle tage til problemerne, kan man betragte det som givet, at disse repræsentantskabsmøder ikke har været tilstrækkeligt repræsentative og ikke i tilstrækkelig grad et udtryk for samtlige medlemmers mening om tingene.

Er motorflyverrådet tilstrækkeligt alsidigt?

Af den grund har valget af motorflyverrådet måske også kunnet blive noget tilfældigt og sammensætning ikke så alsidig og forskellig, som det efter den forskelligartede sammensætning af medlemsskaren var ønskeligt.

Dette være ikke sagt for på nogen måde at forklejne det nuværende motorflyverråd, der så absolut har været det mest energiske og arbejdsomme i historien.

Men det er f.eks. sammensat af fem luftfartsejere, der flyver relativt meget, medens den største gruppe af certifikatindhavere, nemlig de der lejer fly og kun flyver forholdsvis lidt, slet ikke er repræsenteret. Det samme gælder den ret store gruppe af amatørbyggere og amatørbygnings-interesser.

Er det kun forretningsflyverne, der ønsker større fælles samarbejde?

Man kommer ikke uden om, at det fortrinsvis er den gruppe flyvere, der udnytter deres fly til rejser i forretningsmæssigt øjemed, som har præget de sidste års udvikling. Det er fra deres side, at nye ideer er bragt frem; det er dem, der har stillet krav om, at motorflyverrådet og aeroklubben gjorde noget mere arbejde som centralorganisation for motorflyvningen; og det er til gengæld også fra deres kreds, man har stillet frivillig arbejdskraft til rådighed for at prøve at løse nogle af opgaverne, ligesom det er fra den side, man har påpeget nødvendigheden af kontingentforhøjelser og givet udtryk for villighed hertil for at muliggøre den øgede virksomhed.

Den store grå masse

Men i endnu større grad gælder det om at høre de andre privatflyveres mening om tingene. Altså de almindelige »gammeldags« klubmedlemmer, der flyver fortrinsvis for deres fornøjelses skyld og et forholdsvis ringe antal timer om året.

Denne den største gruppes mening kender KDA og motorflyverrådet faktisk ikke, fordi de for størstedelen har været tavse i mange år.

For at sige det rent ud, har disse medlemmers organisationsmæssigt set været en temmelig sløv masse i mange år.

Mange af dem er det også flyvemæssigt, og hvordan de udnytter deres 10 timer om året, er lidt af en gåde, for der er efterhånden ikke mange, der deltager i konkurrencer, flyver til rally eller på anden måde synes at »fungere« og effektivt at vedligeholde træningen.

Derfor har de også i den sidste tid været i søgelyset, og der er fra flere sider rettet angreb mod dem. Hvis de ikke møder frem og manifesterer sig og forsvare deres interesser, så løber de en alvorlig risiko for efterhånden at få deres flyvemuligheder og flyvemæssige eksistens mere eller mindre ødelagt.

Har motorflyveklubberne overlevet sig selv?

Som bekendt er vor organisation baseret på lokale klubber landet over, men rummer også andre muligheder, f.eks. for specialistklubber såsom f.eks. en klub for amatørbyggere, en særlig klub for de udprægede rejseflyvere etc.

Lokalklubberne er ikke, hvad de har været, og de er i mange tilfælde aldrig blevet til det, der var tilsigtet. Kun enkelte af dem er luftfartsejere, men det behøver de heller ikke være for at have en berettigelse. Der er andre opgaver, og specielt skulle de have en opgave som lokal sammenslutning til varetagelse af en bys eller egns flyveres interesser, f.eks. i lokale flyvepladsspørgsmål.

Man kommer imidlertid ikke uden om, at de fleste af dem har ført en hensygnende tilværelse de senere år. Måske kan det stimulere dem, at der nu dukker nye klubber op, men det gælder også om at hjælpe disse, så de ikke lider samme skæbne.

Klubbernes svigten giver sig udtryk deri, at de ikke – ligesom svæveflyveklubberne har kunnet samle samtlige svæveflyvere – har kunnet samle samtlige A-certifikatindhavere. Mange af disse står uden for og dermed uden for motorflyveorganisationen. Nogle er personlige medlemmer af KDA eller svæveflyvemedlemmer, men har ikke derigennem berøring med motorflyveorganisationen, og atter andre står helt udenfor.

Lige efter nytår sendte KDA klubberne en liste over sådanne oplagte medlemsemner og opfordrede klubberne til at få dem tilsluttet, men stort set har klubberne slet ikke reageret på det.

Noget kunne derfor tyde på, at disse klubber på en måde har overlevet sig selv og ikke udfylder deres funktion.

Nu må vi imidlertid både have opklaret, i hvor høj grad denne gruppe flyvere vil have dette arbejde fortsat og udvidet, og i hvor høj grad de vil betale herfor.

Landsmotorflyveklubben virkeliggøres

Det er også muligt, at mange motorflyvere ikke føler lyst til eller behov for at stå i en lokal klub, ligesom de færreste bilister er medlemmer af lokale bilistsammenslutninger, men at de gerne vil være medlem af en landsorganisation, der kan varetage deres interesser og yde dem fornøden service.

Dette har ført til tanken om start af en landsmotorflyveklub, der giver mulighed for en mere direkte tilslutning til den centrale virksomhed. For ikke at virke som generende konkurrence til de bestående lokalklubber og for at kunne yde sine medlemmer noget, skulle en sådan landsmotorflyveklub have et relativt højt kontingent. Motorflyverrådet er gået ind for starten af en sådan klub, og KDA's hovedbestyrelse har givet sin tilslutning.

Erhvervsflyverne

Mens de forskellige grupper privatmotorflyvere nok har divergerende interesser, har de så mange fælles interesser, at det – specielt det samlede lille antal tages i betragtning – er nødvendigt at være samlet i én organisation for at opnå en følelig slagkraft i varetagelsen af de fælles interesser.

Vi har imidlertid også mange interesser fælles med erhvervsflyverne, der anvender mindre fly. Disse har deres egen organisation, hvormed KDA og dets motorflyverråd har et udmærket samarbejde. En del erhvervsflyvere er imidlertid også medlemmer i KDA som personlige medlemmer eller gennem klubberne, ja, en sidder endda i rådet.

Fra nogle af erhvervsflyvernes side har der været røster fremme med kritik af motorflyverrådets arbejde. Sådanne kritiske røster er også velkomne til at lade deres mening komme frem på kongressen, ligesåvel som de er velkomne til at gå ind i et nærmere positivt arbejde til fremme af de fælles interesser.

Hvis nogen skulle føle sig truffet ...

Hvis nogen skulle føle sig ramt af de forudgående tildels ret åbenhjertige og radikale betragtninger eller være blevet opbidet over et eller andet, så er det ganske udmærket, for det var tanken med artiklen at virke provokerende.

Det ser nemlig ud til, at der skal temmelig skrappe midler til for at vække vore motorflyvere op til dåd. Gensidig kritik af de forskellige grupper og personer hører man ofte, men en samling til konstruktivt og positivt arbejde er nødvendig.

Ved at bringe disse betragtninger og ved at byde på et alsidigt program af faglig interesse på motorflyvekongressen, håber vi at animere mange motorflyvere og motorflyveinteresserede til at komme til stede.

Lad os snakke om sagerne i Ringsted!

CARAVELLE-ULYKKEN UOPKLARET

Men mange værdifulde erfaringer udtaget af havari-undersøgelserne

1960-ulykkesårets første danske flyveulykke blev rapporteret sidst, for dels var det en stor katastrofe og en svært opklarlig ulykke, og dels foregik den jo i Tyrkiet, hvilket gør sagen mere kompliceret.

Men den 1. marts udsendte de danske og tyrkiske luftfartsmyndigheder resultatet af undersøgelserne vedrørende SAS-Caravelle OY-KRB's havari ved Ankara den 19. januar 1960, hvorved 42 mennesker omkom.

Rapporten siger, at flyvningen var foregået normalt fra Istanbul med normal forbindelse med flyet, der kl. 2045 lokal tid passerede radiofyret 22 km fra Ankaras lufthavn Esenboga og fik tilladelse til at fortsætte til næste rapportpunkt 7 km fra havnen.

Dette blev bekræftet fra flyet, der var i 6.500 fod og skulle nå næste punkt i 4.600 fod, men som 1½ minut senere fløj i jorden på toppen af en bakke i 3.500 fod, nøjagtigt på kursen, 11 km fra lufthavnen.

Alle forudsætninger for flyvningen, såvel på jorden som i luften, synes at have været i orden, og den tyrkiske rapport konkluderer ganske kortfattet, at ulykken skyldes et ikke forklaret højdetab til under den autoriserede minimumshøjde under den afsluttende indflyvning til Esenboga.

Foruden den tyrkiske undersøgelseskommision har en skandinavisk kommission foretaget en række undersøgelser, der foreligger som bilag. Heri redegøres for en række omstændigheder, der kan have medvirket til ulykken, men disse er af principielle grunde ikke medtaget i den tyrkiske rapport.

Imidlertid er der på baggrund af de indhøstede erfaringer truffet en række forholdsregler mod, at disse omstændigheder i fremtiden kunne medføre ulykker.

Muligheder

Lokale vejrforhold på indflyvningsruten over bjergene var dårligere end forudsagt med lavt skydække og dårlig sigtbarhed i regn og sne. Dette kan have overrumplet besætningen.

Mens ILS-systemets localizer var i drift forsvovsvis, var glidebanesenderen ikke i funktion. Det er muligt, at man har forsøgt en ILS-anflyvning efter instrumenterne uden at bemærke, at dette signal manglede. Et sådant tilfælde vides at være forekommet.

Man fandt adskillige steder fremmedlegemer (små metalspåner etc.) i styresystemets »servodyner«, men mens dette kan have givet midlertidige vanskeligheder på et tidligere stadium af indflyvningen, er det ustandsnligt, at det har været tilfældet i ulykkesøjeblikket. Flyet har ramt jorden i normal flyvestilling med 160-180 knob. Flaps var ved at blive taget ud og var kommet 3,5° ned, luftbremserne menes på normal måde at have været ude, og understellet var nede.

Højdemålerne har været i søgelyset, men var så ødelagt, at man ikke har kunnet konstatere visningen i ulykkesøjeblikket, hvorimod QNH-indstillingen var korrekt. Kaptajnens hoved-højdemåler var af en ny og uvant

tromletype, som i et andet tilfælde har vist sig at »hænge« p.g.a. fremmedlegemer.

Det har vist sig, at løst udstyr såsom mikrofoner, rutebøger etc. i visse stillinger kan blokere styresøjlen, så den ikke kan føres bag neutral stilling, men man har ikke fundet tegn på, at dette har været tilfældet.

Nedstigningen er ikke gået særligt hurtigt fra 17.000 til 12.000 fod, men gik derefter meget hurtigt med en synkehastighed mellem 3.000 og 5.000 fod pr. minut, men forsøg og beregninger viser, at en hurtig udretning fra denne nedstigning ikke kan have medført det pågældende højdetab.

Derimod er overgangen fra denne nedstigning til en indflyvning på NDB procedure en ting, der stiller store krav til besætningen, som i øvrigt har en meget stor arbejdsbyrde i den til rådighed stående tid. En fejl-læsning på 1.000 fod på højdemåleren eller et galt indtryk af variometret kan ikke udelukkes.

Følger

Selv om man altså ikke har kunnet fastslå årsagen til ulykken, har man som følge af undersøgelsens resultat gjort en række anbefalinger, der skal indgå i myndighedernes og selskabets løbende arbejde til at forbedre flyvesikkerheden, og selskabet har allerede truffet en række forholdsregler som følge heraf.

Nedstigningshastigheden i dårligt vejr er blevet begrænset. Der er indført forbedret træning i aflæsningsteknik af nye instrumenter, forbedringer i cockpittet, ændring og eftersyn for forureninger af højdemålerne, eftersyn af servodynerne, modifikationen til at hindre løse genstande i at blokere styrejerne etc.

Det er naturligvis utilfredsstillende, at en ulykke er uopklaret, men der er gjort, hvad der er muligt for at drage flest mulige konklusioner og erfaringer af resterne til gavn for fremtiden.

Man får imidlertid heller ikke konstateret, om ulykken har haft forbindelse med den kendsgerning, at Caravelle på ulykkestidspunktet var en forholdsvis ny type, og at SAS (sammen med Air France) ligger forrest i brugen af denne type og derfor må gøre erfaringerne, mens man ellers altid har kunnet bygge på andres - tildels dyrekøbte - erfaringer.

Trafikken på offentlige lufthavne i Danmark i 1960

Lufthavne udenfor København	Starter og landinger		Antal passagerer				Luftgods i tons
	Lufttrafik	Total	Lokal pass.	Transit pass.	Andre pass.	Total	
Ålborg	2.154	16.263	64.977	3.500	2.250	70.727	397
Århus	2.192	3.008	73.590	116	2.117	75.823	706
Rønne	1.423	3.446	50.262	—	2.718	52.980	258
Odense	1.119	15.232	4.097	—	6.976	11.073	904
Esbjerg	—	8.801	—	—	3.511	3.511	186
Ialt	6.888	46.840	192.926	3.616	17.572	214.114	2.451
Københavns Lufthavn	55.996	74.512	995.248	707.840	120.529	1.883.617	32.073
Total	62.884	121.352	1.188.174	771.456	138.101	2.097.731	34.524

Stigningen i passagertallet for de fem provinslufthavne i forhold til 1959 er henholdsvis +13,9, 14,5, 11,3, +10,7 og 49,0 %.

Trafikken på de mindre flyvepladser i 1960

Københavns Flyveplads, Skovlunde: 1575 starter til pladser i Danmark, 197 starter til udlandet. Derudover ca. 5960 lokale flyvninger.

Århus privatflyveplads, Kirstinesminde: 10.188 starter og landinger, heraf er 911 foretaget af luftfartøjer, der ikke er hjemmehørende på pladsen. 5 elever har i årets løb erhvervet A-certifikat, og 9 elever er for tiden under uddannelse.

Holstebro flyveplads: Der har i årets løb været 170 starter og landinger.

Læsø flyveplads: I årets løb har der været 209 starter og landinger.

Thisted flyveplads: I den forholdsvis korte tid, pladsen har bestået, har der været 41 starter og landinger (deriblandt 3 tyske maskiner med 6 passagerer) samt 4 ambulanceflyvninger.

Frederikshavn flyveplads, Knivholt: 6.460 kg luftgods.

Sønderborg flyveplads har haft 6.347 starter og landinger i indlandstrafik og 651 i

udlandstrafik med hhv. 14.288 og 1147 passagerer. Hertil kommer lokale starter og landinger under skole- og øvelsesflyvning.

Herning flyveplads, Skinderholm, har haft 4.328 registrerede starter og landinger i 1960.

Ærø flyveplads, som først blev åbnet i august, har haft ca. 100 passagerer i indenlandsk trafik.

Københavns lufthavn i februar

Ankomne passagerer	24.091
Afgåede passagerer	24.693
	48.784
Transitpassagerer 2×20.892	41.784
Andre passagerer	6.207
Ialt...	96.775

Stigning i forhold til samme måned ifjor 2,5 % ialt, 1,0 % i lufttrafik. Starter og landinger ialt 4.886 (+ 13,3 %), 3.633 (+ 3,8 %) i lufttrafik.

Luftgods 2.112 i lufttrafik (+ 17,4 %), 2.235 (+ 15,4 %) ialt.

Nedgangen i operationstallet og den lille stigning i passagertallet skyldes tåge og andet dårligt vejr.



McDonnell F4H-1 Phantom II med to General Electric J-79-motorer, som ifjor satte verdensrekord på 100 km lukket bane med 2237 km/t og over 500 km lukket bane med 1958 km/t. Den er bevæbnet med Sparrow III og Sidewinder missiler.

Første 1961-model demonstreret

Onsdag den 1. marts kunne A/S Commertas præsentere den første 1961-model i privatfly her i landet. Det var den nye Skyhawk, „prestige-modellen“ af den populære 172. Den udmærker sig frem for denne bl.a. ved et ca. 8 cm lavere understel, så indstilling er endnu lettere, ændret instrumentbræt, hvor gyrohorisont og kursgyro er standard (drevet af motordrevet vacuumpumpe) samt hjulskærme og maling over hele flyet.

Vejret, der ikke har været morsomt set fra et flyvestandpunkt i vinter, begunstigede heller ikke demonstrationen, som måtte begrænses til nogle lave pladsrunder med pladsen i sigte.

Dette korte bekendtskab gav dog indtryk af, at det lave understel er noget blødere i fjedringen (det kan også have været pladsen, der på steder var så blød, at man måtte give meget gas for ikke at køre fast), og flyveegenskaberne er den samme, som vi efterhånden er vant til fra de tidligere typer.

Med den 145 hk Continental O-300 D har Skyhawk en tomvægt på 601 og fuldvægt på 998 kg, rejser på 70 % motorydelse med 207 km/t i 2400 m. Rækkevidden er normalt uden reserver 920 km (4.4 timer), ved økonomisk flyvning 1270 km (7.9 t.).

Den koster ab Kastrup 93.200 kr. i standardudgaven uden radio.

Commertas solgte i 1959 6 nye og 3 brugte fly og i 1960 11 nye og 4 brugte fly. Man ligger med et reservedelslager for ca. 100.000 kr. og sælger foruden fly også Jeppesens navigationshjælpemidler, Scott oxygenudstyr og Breitling flyure.

Engelske synspunkter på fuld IFR-flyvning

I England har man i Londons kontrolområde og andre steder indført krav om fuld IFR-flyvning i disse områder, således at der er visse flyvepladser i området, hvor fly uden radio kun kan følge snævre korridorer og kun komme til og fra med særlig tilladelse.

Dette har fået en førende kraft inden for flyveindustrien og forretningsflyvningen, Mr. Peter Masefield, som også har en vidtstrakt erfaring fra trafik- og militærflyvning, til at fremsætte nogle skarpe udtalelser.

Efter at have angrebet luftfartsministeriet for at være ude af føling med praktisk flyvning, sagde han iflg. „The Aeroplane“: „Luften tilhører alle os, der bruger den, og vi må lære at tilpasse os hinanden.“

Han kritiserede kravet om permanent IFR, hvilke bogstaver han udlagde som „permanent isolation fra realiteterne“. Han krævede områder med IFR-regler begrænset til den allernærmeste omegn af store lufthavne (5 sømils radius) og fordrede frit luftrum op til mindst 2.000 fod herudover.

„Aeroplane“ går ind for mere brug af radio, men kræver til gengæld antallet af nødvendige frekvenser stærkt begrænset, således at man skulle kunne flyve rundt overalt i England med f. eks. fem frekvenser.

Med henvisning til, at langt mere trafikerede amerikanske lufthavne kan klare sig med mindre zoner kræver man Londons kontrolzone indskrænket.

Ny bestyrelse i Sportsflyveklubben

På Sportsflyveklubbens generalforsamling den 2/3 udtalte formanden, fabrikant Jørgen Hoyer, i sin beretning, at klubben havde 274 medl., hvoraf 124 aktive, og at der i 1960 havde været stor flyveaktivitet, der resulterede i 23 prøver til A- og 2 til B-certifikat. 7 generhvervede deres A og mange blev omskoleet til andre typer.

Der var fløjet 2105 timer, hvoraf 915 t. skoleflyvning, men kun en trediedel var fløjet på klubbens egne tre fly, resten på lejede fly. Derved var udnyttelsen af klubbens fly for ringe og økonomien dårlig.

Bestyrelsen havde udskiftet Cessna 150'en ifjor med en bedre instrumenteret og udstyret af samme type, men medlemmerne benyttede den kun ganske lidt, og en rundspørge havde vist betydelig stemning for at afskaffe den. Hensigten havde været, at klubben stadig skulle gå i spidsen med moderne uddannelse for at opnå fornøden sikkerhed under moderne flyveforhold. Da medlemmerne og bestyrelsen ikke syntes at være enige om den politik, der skulle føres, ville 5 af de 6 bestyrelsesmedlemmer trække sig tilbage.

Kassereren, fabrikant Svend Hjelmgart aflagde regnskabet, der balancerede med 138.057 kr. og udviste et underskud på 13.912 kr., hvis opståen han nærmere analyserede.

Beretning og regnskab blev kritiseret bl.a. af varemægler E. Dyrberg og underdirektor N. Hostrup-Pedersen. Dyrberg gik ind for at sælge Cessna'erne og betale kreditorerne ud og at lægge hovedvægten af flyvningen på chartrede fly. Der måtte lægges an på billigst mulig flyvning, som hovedparten af medlemmerne ønskede det, mens forretningsflyverne måtte dyrke deres mere kostbare flyvning på egne fly.

Efter en længere diskussion blev der givet decharge for beretning og regnskab.

Af bestyrelsen var kun fotograf Gerhard Nielsen villig til at modtage genvalg. Desuden foreslog den gamle bestyrelse hr. Dyrberg, ingeniør Hans M. Klinge, kontorist Erik H. Kjeller, tekn. lærer Frank W. Midtgård og advokat Leif Qvortrup. De blev ensstemmigt valgt.

Til revisorer genvalgte revisor K. Bigler og nyvalgte civilingeniør T. Østrem-Hansen.

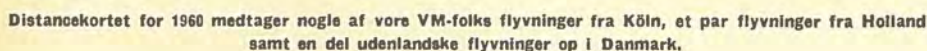
Bestyrelsen har siden konstitueret sig med Dyrberg som formand, Midtgård som næstformand, Kjeller som sekretær og Qvortrup som kasserer.

Identitetskortene om natten

FAI's identitetskort, der kan købes for 10 kr. hos KDA, gælder også om natten, oplyser FAI på forespørgsel. Men de fritager i de pågældende lande dog kun for selve den grundlæggende landingsafgift, ikke for evt. belysningsafgift o.lign.



Cessna Skymaster er et uortodokst forretningsfly med to motorer, en i hver ende af kroppen, hvilken anbringelse ikke giver usymmetrisk træk ved flyvning på én motor. Den er firesædet og kan leveres næste år.



Det eneste Schleicher-svævefly, som endnu kan leveres i år er Rhönlerche, som man kan få i august. Med Ka-8 må man vente til januar, K-7 til maj og Ka-6 til september næste år, selv om man bestiller nu. Så der skal disponeres på langt sigt. Brænder man efter at få nogle tidligere, opstår der dog fra tid til tid muligheder gennem anulerede ordrer. — Revalueringen af D-marken vil jo iøvrigt give en lille prisforhøjelse.

BENDIX

E X H B I T

**24^E SALON
INTERNATIONAL
DE L'AÉRONAUTIQUE
AÉROPORT DU BOURGET
PARIS
DU 26 MAI AU 4 JUIN 1961
STAND 44**



DIVISION OF



TYPENYT

Dassault Mirage II har nu begyndt flyveprøverne med Rolls-Royce Avon R.B.146 motoren på 5.770 kg reaktionskraft uden og foreløbig 7.250 kg med efterbrænder. Australien overvejer at udstyre sine Mirage med denne motor.

Morane-Saulnier Rallye Club med 100 hk Continental var i luften første gang 10. februar. Det er produktionsudgaven, som med større kabine, delvis indklædt understel og pilformet finne ikke alene indeholder mange forbedringer, men også ser bedre ud. Der er nu bestilt over 240 fra 21 lande.

North American X-15 var den 8/2 oppe på 3400 km/t under en prøveflyvning med XLR-99 raketmotorerne på over 22.600 kg reaktionskraft.

Douglas Skyhawk A4D er nu leveret i over 1.000 eksemplarer.

Bell HUL-1M helikopteren med Allison T63 turbinemotor fløj første gang 6. januar.

Piper Colt er blevet en sådan succes, at Piper har måttet øge produktionen. Ialt bygges Piper fra 1. marts gennemsnitlig 12½ fly om dagen.

Potez-Heinkel CM.191 er en firesædet udvikling af Magister-træneren. Den får to Marboré IV jetmotorer, har trykkabine, rejsefart 700 km/t og rækkevidde 1500 km. Den vil blive bragt på markedet af Potez og Heinkel i fællesskab i såvel civil som militær udgave og udstilles på Paris-Salonen.

Marquis er den nye betegnelse på Turbo-Travelair, Beech-typen med franske turbine-motorer.

Sud Aviation Caravelle VI R, versionen til American Airlines, foretog sin første flyvning den 6/2. Fuldvægten er 50 tons. Den har Avon 532R-motorer med bremse-

anordning og ventes i brug til sommer. 20 er bestilt hidtil.

Saab Draken, der ligesom Lansen og Hunter i Sverige har været bevæbnet med Side-winder missiler, vil i senere udgaver blive udstyret med Hughes Falcon, som til sin tid skal licensbygges i Sverige. Man vil anvende begge Falcon-versioner med såvel infrarød som radar-målsøgning, hvilket vil gøre bevæbningen meget alsidig.

Cessna 185 Skywagon, den nye 6-sædede type med halehjul, har fået sit type-luftdygtighedsbevis den 30/, hvorefter leverancerne begyndte i marts.

LASA-60-produktionen hos Lockheed-Azcarate i Mexico er nu kommet så vidt, at det første eksemplar skulle være i luften.

Fiat 7002-helikopteren med Fiat 4700-motor var i luften første gang den 26/1. Den drives af komprimeret luft fra motoren, idet denne stødes ud gennem rotorbladene.

Convair B-58 Hustler har — under forbehold af FAI-ankendelse — sat en række verdensrekorder de senere måneder. Over 1000 km lukket bane har den opnået 2067 km/t og over 2000 km lukket bane 1707 km/t.

Schredler JIP-10 er Schreders nyeste type, konstrueret efter hans VM-erfaringer. Der bygges tre til 7.000 dollars pr. stk. Det er et helmetafly med rektangulær vinge i bicelle-konstruktion. Flyet opfylder standardklassekravene bortset fra en smal flap, der dog har til hovedopgave at virke som luftbremse. Tomvægten er 177 kg, normal fuldvægt 264 kg, maximal med vandballast 374 kg. Det giver planbelastninger på hhv. 26,4 og 37,4 kg/m². Bedste glidetale beregnes til 40 ved 72 km/t, mindste synk til 0,5 m/s ved 65 km/t.

Modelflyverne vedtog kontingent-regulering

Ideen med instruktionsforedrag før repræsentantskabsmødet samt vigtige punkter på

dagsordenen havde trukket ekstra mange deltagere til repræsentantskabsmødet på Sø-sporten i Århus søndag den 5. marts.

Formanden, bankassistent *Ole Meyer Larsen* kunne konstatere, at man i de sidste to år havde styrket organisationen og søgt at bedre flyvestandarden, og han bebudede et kommende arbejde for påny at hæve medlemstallet.

Rådets forslag om kombineret DM for alle typer modeller den 29.-30. april i Esbjerg — et projekt der har været debatteret i 1½ år — blev vedtaget med 27 stemmer mod 5.

Opdelingen mellem begyndere og eksperter havde vist nogle svagheder, og efter en ny diskussion blev det henstillet, at rådet overvejer generelt at anvende en jysk tanke om, at alle der på større konkurrencer vinder begynderklassen, overflyttes til ekspertklassen.

Tidspunktet for sommerlejren, som på et møde i efteråret blev flyttet til begyndelsen af august, blev ivrigt drøftet, men et forslag om påny at flytte den, evt. til et andet sted, blev forkastet med 21 stemmer mod 13.

Et forslag om at lade begynderne i kunstflyvning begrænse sig til 2,5 ccm motorer, ansås ikke for nødvendigt efter den nye jyske overflytningsbestemmelse.

Til rådet genvalgtes *Ole Meyer Larsen* og fuldmægtig *Børge Hansen* og nyvalgtes væ-ver *Kaj R. Hansen*, Haderslev, i stedet for *Hans S. Sørensen*, der ikke ønskede genvalg.

Rådets forslag om at hæve kontingentet fra 1962 til 10,00 kr. for senior- og 7,50 kr. for juniormedlemmer blev efter en drøftelse af den økonomiske situation vedtaget med 30 stemmer mod 4.

Under evt. drøftede man bl.a. et forslag om ved konkurrencer at indføre en 1 ccm klasse i gruppe D, hvilket vil blive gjort forsøgsvis, flyvepladsvanskeligheder p.g.a. støjende motorer og et par andre ting, hvor-på dirigenten, maler *Jørgen Hansen* kunne hæve mødet ved 1630-tiden.

CALTEX AVIATION

Radiostyring for enhver

Stor interesse for demonstrationen og foredraget
før repræsentantskabsmødet i Århus

SOM bekendt har modelflyverrådet påtænkt at afholde en række instruktive foredrag og demonstrationer indenfor de forskellige modelgrupper. Det første af disse fandt sted i forbindelse med modelflyvernes repræsentantskabsmøde den 5. marts i Århus og gjaldt de radiostyrede modeller. Instruktører ved denne lejlighed var Finn Mortensen, Poul Münsberg, Jens Jørgensen og Ole Meyer Larsen, der havde taget en række hjælpemidler, så som lysbilleder, smalfilm, flonellograf og forskellige modeller og radioudstyr i brug ved undervisningen, så deltagerne bl.a. selv kunne prøve at betjene senderen. I diskussionen deltog bl.a. danmarksmesteren Age Nørgård fra Randers.

Det er naturligvis ikke her muligt at gengive alt, hvad der blev fortalt og fremvist, men vi skal gengive i store træk og så i senere numre komme nærmere ind på de vigtigste områder.

Det koster penge

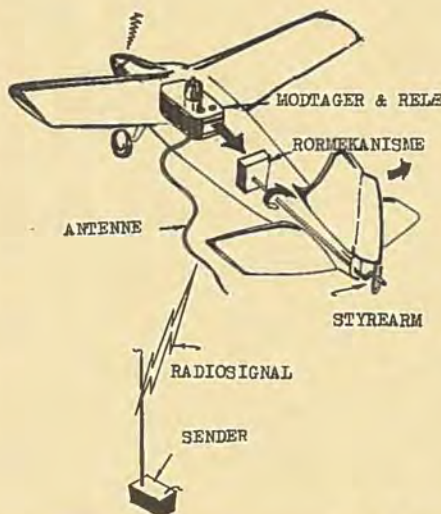
Før man giver sig i kast med radiostyring, må man gøre sig klart, at det koster penge. Der kan måske spares noget ved selv at bygge sit udstyr, men alligevel løber det op i nogle hundrede kroner, før man er flyveklar. Kan man imidlertid klare det, kan en erfaren modelflyver ikke møde uovervindelige hindringer, hvis han vil forsøge sig i denne klasse.

Princippet i radiostyringen ser vi på skitserne på denne side. Fra senderen udsendes et radiosignal — på bølgelængde eller frekvens 27,12 kHz, som Post- og Telegrafvæsenet har tildelt os — som opfanges af modellens antenne og ledes til modtageren. Herved ændres modtagerens svage hvilestrøm til en kraftigere signalstrøm. Denne strømændring udnyttes til at operere et relæ, der er en slags elektrisk kontakt. Det vil altså sige, at vi ved at trykke på senderknappen kan få denne kontakt til at åbne og lukke sig. Hvis vi nu til denne kontakt slutter separat elektrisk kredsløb og i dette kredsløb indsætter en eller anden form for rormaskine, kan vi altså få rorfladen til at bevæge sig.

De forskellige anlæg, der fås i handelen, er naturligvis udformet mere eller mindre forskelligt indenfor dette princip, og vi skal som nævnt senere vende tilbage til dette og omtale forskellige anlæg.

Valg af model

Før man køber sit udstyr, må man gøre sig klart, hvilken størrelse model, man vil flyve med. Der er ikke noget i vejen for at putte et letvægtsanlæg i en kæmpemodel på 2,5 meters spændvidde og med en 6 ccm motor i næsen. Derimod er der en hel del i vejen, hvis man vil flyve med en lille model på 80 cm og med en 1 ccm motor, hvis man har fået købt et anlæg, der med batterier og det hele vejer sine 400 g. En passende størrelse til den første model vil være omkring 1,5 m forsynet med en god drifts-



Hoveddelene i radiostyringsystemet for en flyve-model.

sikker motor på 2,5 ccm. Den vil kunne bære de fleste én-kanalanlæg — for det er da en absolut selvfølge, at vi begynder med én kanal. Den vil ligeledes kunne bygges tilstrækkelig robust, og dens motorkraft skulle være tilstrækkelig til at kunne komme frem mod vinden, selv om det blæser noget.

Selv om man er nok så erfaren modelflyver, må man gøre sig klart, at når man går i gang med radiostyring, er man — i hvert fald en overgang — igen begynder. Af denne grund bør man ikke konstruere sin første model selv, men vælge en anerkendt tegning at bygge efter. Opbygningen ligner i høj grad den, der anvendes i store linestyrede kunstflyvningsmodeller, godt med brede bjælker og med beplankning og torsionsnæse på både over- og underside. Vægten for selve modellen ligger også på nogenlunde det samme som linestyringsmodellen. Før kroppen bygges, må man notere, om der skal foretages ændringer for at få plads til radioudstyret. Der skal nemlig være rigelig med plads, så det hele kan monteres, efter at modellen er bygget færdig. Det er heller ikke ligegyldigt, hvordan tingene anbringes. Batterierne, der er ret tunge, skal ligge forrest tæt op ad et kraftigt spant, så de ikke kan fare ind i modtageren ved en kraftig opbremsning. Hvis modtageren er en rormodtager, er det bedst, hvis den kan monteres med rørene vandret, således at disse trækkes ud af fatningerne ved anslag, og det er også vigtigt at holde alle ledninger så korte som muligt og holde dem så langt væk fra antennen som muligt.

Indflyvning

Ligesom alle andre modeller må en radiostyret model trimmes hjemme på skrivebordet, før man begiver sig ud på flyvepladsen.

Og desuden skal styringen afprøves på stor afstand med motoren igang. Flyvepladsen må være stor og frit beliggende, ligesom det kræves til fritflyvende modeller, og desuden skal den være jævn, da vore modeller lander med temmelig god hastighed. Af samme grund er tilskuere uønsket. Man kan lige så godt starte motoren med det samme, en håndstart siger intet med en så tung model. Lad modellen flyve som en fritflyvende model, indtil den har fået nogen højde på, før vi begynder at sende til den, og overlad den også til sig selv, hvis vi får anbragt den i en eller anden mærkelig manøvre, som vi ikke kan komme ud af. Modellen er tilstrækkelig stabil til at klare sig selv, blot den har fornøden højde på. Forsøg fortrinsvis at holde modellen i vindsiden. Er den først kommet ud med vinden, kan det være svært at få den tilbage, og den skal ikke ret langt væk, før det er umuligt at se, om den flyver mod os eller væk fra os. I de første landinger skal man blot forsøge at få modellen nogenlunde jævnt ned med næsen mod vinden. Om det bliver et sted, der ligger 200 eller 500 meter væk, spiller ingen rolle, for når vi har fløjet nogle gange, opnår vi den rette føling med modellen, og så er der rig lejlighed til at indøve mållandinger og andre manøvrer.



LEJLIGHEDSKØB

Cessna® 210

1960 model — tid ca. 150 t — Lear Navpac Omni Model 4080 B — Lear Radio Kompas ADF-12-E med BFO — 2 farvet grøn — et hurtigt og elegant fly.

STARK TURBULENT (ensædet) de luxe — tid ca. 20 t — 1959 — standardudstyr + elek. starter — hjulskærme — Turn & Bank — varme.

PIPER TRIPACER Super Custom 160 — 1959 (4 pers.)

PIPER CUB 1936 (2 pers.)

Flyene er yderst velholdte og sælges til stærkt reducerede priser — Forlang demonstration og yderligere oplysninger.

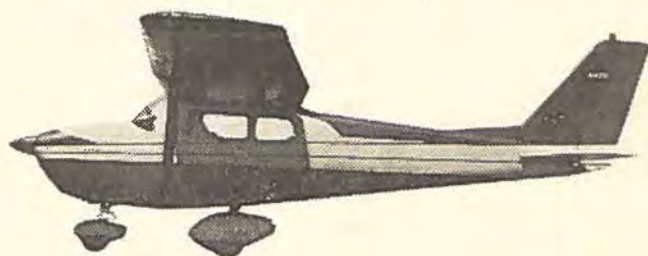
A/S COMMERTAS

Fr.holms Kanal 2 K MI 228

Cessna

SKYHAWK er en helt ny CESSNA type de luxe af CESSNA 172 - det populære og universelt mest solgte fly. SKYHAWK'en forener tilbehør og »finish« som normalt er ekstraudstyr i andre fly. Den har alle 172'ens 1961-forbedringer i konstruktion: ny krop, ny vindskærm, ny motorhjelme, ny spinner, ny udvendig lem til det store 60 kilos bagagerum. CESSNA's nye »Blend Temp« varme- og ventilationssystem, og DERTIL motordrevet vacuumssystem, kunstig horisont og kursgyro, trykknapp-starter, hjulskærme, landingslys. 6 farvekombinationer for den udvendige bemaling. Det indre er overordentlig komfortabelt og meget tiltrækkende. Alt i alt en forbedring af denne berømte model, som gør den om muligt endnu mere populær. Motoren er CONTINENTAL 0-300 D som stadig har 2 verdensrekorder i uafbrudt funktion. Mere end 4.800 172'ere er solgt siden modellen blev introduceret i 1955. Med et salg på 992 i 1960 blev CESSNA 172 igen det mest foretrukne af alle forretningsfly på verdensmarkedet.

Forlang brochurer - kalkuler - demonstration.



Cessna® SKYHAWK

er en helt ny Cessna type de luxe
af Cessna 172 - det populære
og mest solgte fly i verden

A/s COMMERTAS

Frederiksholms Kanal 2 - Tlf. Minerva 228

Bøger

Merill E. Tower: *Flight Facts for Private Pilots*. Aero Publishers, Los Angeles. 216 sider, over 250 ill., hft. 3.50, indb. 5 dollars.

I betragtning af USA's dominerende stilling mht. privatflyvning er det af interesse at læse en ny lærebog for amerikanske privatflyvere. Den går lige til sagen og fortæller den vordende pilot netop de ting, han i praksis har brug for at vide, uden at overlæse ham med teorier, som han ikke har glæde af. Den gør ham fortrolig med radio og radioprocedurer fra begyndelsen, den er ikke tør og formel, men livlig og kvik.

Også et afsnit som meteorologien er i udpræget grad lagt an på praksis, og det samme gælder navigation, der vænner ham til at bruge flyvekort og navigationshjælpermidler, inklusive radionavigation. Bogen slutter med et stort afsnit om instrumentflyvning.

Den er ikke fejlfri og kunne nok have fået en redaktionel finpudsning. Instrumentafsnittet er tydeligvis taget fra et andet værk for marineflyvere og kan udmærket bruges af den grund. Men gennemgang af Mach-metere, når Mach-tal ikke er nævnt andetsteds i bogen samt henvisninger til brug af radiohøjdemålere ved hangarskibslandinger er kun af begrænset interesse for privatflyvere, selv i USA!

Alligevel er det en bog, som både vordende

og nuværende privatflyvere med udbytte kan studere, og det samme gælder teorilærere, lærebogsforfattere og dem, der foreskriver teorpenssa.

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.

NYE JURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal... kr. 17.50
Motorjournal kr. 10.00
Propeljournal..... kr. 10.00

Forhandles i luftfartsdirektoratet,
Kongelig Dansk Aeroklub og
FLYV's Forlag

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112



jodel wassmer

D. 120
KOSTER KUN
34,250

-nu kan den også lejes

✱✱ Marchhastighed	190 km/t
✱✱ Stallinghastighed	50 km/t
✱✱ Aktionsradius	1000 km
✱✱ Stigehastighed	4,5 m/sek.
✱✱ Nyttelast	310 kg
✱✱ Bagage (fuldtanket)	54 kg

I Sportsflyveklubben, Skovlunde, kan De nu leje »luftens charmetroid« — JODEL WASSMER D. 120 med radio og kabinevarme for kr. 70.— pr. time.

De føler Dem straks hjemme i en JODEL WASSMER — og den har De råd til at købe og flyve.

Brochure og demonstration ved eneforhandler

KNUD BRØNNUM, Tangevej 32, Skovlunde . Tlf. Ml. 4349 . Priv. 94 89 11

EUROPÆISKE SATELLITPROGRAMMER

Kaptajnløjtnant J. Lindegård Christensen
redegør for bestræbelserne for at starte et fælles-europæisk
forskningsprogram i rummet

Vanskelighederne for fælleseuropæisk rumforskning med satellitter er mangfoldige og store. I løbet af det kommende år er der dog gode muligheder for at nå til enighed om grundlaget for et samarbejde mellem de europæiske stater på dette område.

DER skulle altså gå mere end tre år, før Europa satte sig i gang for at komme med i udforskningen af den højere atmosfære og rummet udenfor dette med satellitter og raketmissiler. I og for sig kan dette vel ikke undre, da det kræver en stormagts økonomiske styrke at sætte de mange tekniske programmer i gang, som kræves for at nå så langt som til at fremstille pålidelige og tilstrækkeligt billige bæremissiler.

Så store muligheder havde kun USA og Sovjet, og i begyndelsen baserede begge disse lande endog deres satellitopsendelser på militære ballistiske bombardementsmissiler. Erfaringerne har vist, at der ikke kan vindes noget af betydning ved anvendelse af de militære missiler til så krævende opgaver som satellitopsendelser.

De amerikanske myndigheder regner med, at det nye bæremissil Scout, der har 4 faststoftrin, kun koster rundt regnet halvdelen af, hvad der måtte sættes ind på opsendelsen af Explorer I, III og IV med bæremissilet Jupiter C. Dette bæremissil var i hovedsagen et ombygget Redstone-missil, og det var endda kun i stand til at bære ca. 15 kg i omkøb, hvor Scout skal kunne bære en halv snes gange så meget.

I forbindelse med, at de nye generationer af rumforskningens og satellitteknikkens »egne« bæremissiler er ved at være klar, har både Sovjet og USA tilbudt en lang række af de europæiske landes videnskabelige organisationer deltagelse i satellitforskningen med enkelte instrumenter eller hele satellitter. Frankrig har afsluttet en aftale med USA herom, og Storbritannien vil sammen med Canada tillige deltage i amerikanske satellitopsendelser. Yderligere er der fra amerikansk side blevet fremsat tilbud om overdragelse af bæremissiler af typen Scout til Storbritannien, som da selv kan gennemføre satellitopsendelser.

Imidlertid er der fra britisk side kommet et andet initiativ. Sammen med Frankrig har den britiske luftfartsminister Peter Thorneycroft stillet forslag om et fælleseuropæisk satellitprogram, der skulle baseres på anvendelse af Storbritanniens nu annullerede Blue Streak-projekt og det franske Veronique højdeforskningsmissil, som henholdsvis første og andet trin. Tredie og muligvis et fjerde trin skal efter forslaget konstrueres og bygges ved et samarbejde mellem de europæiske tekniske og industrier.

De beregnede totalomkostninger ved dette projekt beløber sig til ca. 340 mill. kroner. Hertil kan Danmark regne med at skulle bidrage med 5 mill. kr. årligt i 6 år.

I januar måned i år foretog Peter Thorneycroft en rundrejse til en række europæiske lande for at forelægge sit forslag for de forskellige landes regeringer. De nærmere drøftelser fandt dog først sted den 30. januar på et møde i Strassbourg mellem repræsentanter for de lande, den britiske luftfartsminister havde besøgt.

Vestyskland tog dog straks afstand fra det britisk-franske projekt, idet den vesttyske forsvarsminister dr. techn. Franz Josef Strauss udtalte, at forbundsregeringen fandt det betænkeligt at ofre så store summer, som planerne var baseret på, uden en tilstrækkelig garanti for et økonomisk forsvarligt resultat.

Danmarks stilling til forslaget er for teknikernes og videnskabsmændenes vedkommende negativ, idet professor J. Refslund, der som regeringens tekniske sagkyndige har haft lejlighed til at sætte sig ind i Blue Streak projektets muligheder, ikke vil anbefale Danmarks deltagelse. De danske forskere vil dog ikke forpurre regeringen til at afslå Danmarks deltagelse i dette forslag. Direkte afslag foreligger desuden fra Norge.

Disse afslag tager udelukkende sigte på forslaget om anvendelse af Blue Streak/Veronique, medens der ikke er den ringeste modstand mod tanken om fælleseuropæiske satellitprogrammer.

På dette område samler interessen sig om meteorologiske og kommunikationssatellitter. Derimod indtager egentlige forskningsatellitter en noget mere tilbageholdende plads.

Skønt Peter Thorneycrofts forslag i første omgang synes at være slået fejl, er det dog ikke slut med det britisk-franske initiativ.

Det store britiske foretagende Hawker Siddeley Group har sammen med den franske organisation Société pour l'Etude et la Realisation des Engins Ballistiques rettet henvendelse til den europæiske industri for at få skabt et samarbejde om konstruktion og bygning af bæremissiler og satellitter til praktiske, fredelige formål.

Da Peter Thorneycroft var i København, havde jeg lejlighed til at møde ham og spurgte blandt andet, om der ville blive rettet henvendelse til den europæiske industri, hvis det ikke lykkedes at samle de europæiske regeringer om et teknisk og videnskabeligt satellitprogram. Dette besvarede han bekræftende, men tilføjede, at det bedste naturligvis ville være, at alle forhandlinger gik gennem de enkelte landes regeringer.

I øjeblikket er det nye britisk-franske initiativ ikke knyttet til noget bestemt bæremissil. Det er usikkert, om det kan lykkes at skabe samling og tilslutning til Blue Streak-projektet, men dette er heller ikke afgørende. Det vigtigste er, at der er udsigt til, at der kan skabes den nødvendige tekniske og videnskabelige organisation, som er en forudsætning for, at økonomisk forsvarlige fælleseuropæiske satellitprogrammer kan sættes igang med regeringsstøtte.

TYPENYT

AIS, Sovjetunionens automatiske interplanetære målestation, der er på vej til Venus, blev af uforklarlige årsager tavs den 27. februar. Hverken Jodrell Bank observatoriet eller de sovjetiske radioteleskoper kunne få kontakt med den. Lykkes det ikke at komme i forbindelse med målestationen, vil overordentligt vigtige målinger gå tabt for videnskaben. AIS blev styret ind i sin bane ved radiokommandostyring.

Minuteman, USA's nyeste ballistiske bombardementsmissil til interkontinentale distancer, er blevet afprøvet over den fulde distance, ca. 9000 kilometer. Missilet skal efter planerne dels affyres fra underjordiske »brønde«, hvor de kan stå lagret i årevis i skudklar stand, dels fra jernbanetog, der fungerer som mobile affyringsbaser. Jernbanetogene ligner normale blandede person- og godstog.

SS-11 er blevet demonstreret i Nordnorge for en række danske journalister på studierejse. Træfningen var 100 %.

Honest John blev affyret i Nordnorge for første gang den 15. februar i år.

Frankrig har med Veronique opsendt en rotte til 150 kilometers højde. Forsøget forløb planmæssigt.

Discoverer 19 blev opsendt fra Point Arguello i Californien den 20.—12. 1960, første opsendelse fra denne station. Discoverer 19 er en prototype for senere varslings- og rekognosceringssatellitter.

SAMOS II, prototypen for USA's rekognosceringssatellitter, blev opsendt fra Cape Canaveral den 31. januar 1961.

Explorer VII skulle være gjort tavs pr. radiosignal i slutningen af oktober sidste år. Imidlertid svigtede afbrydningssystemet, så satellitten sender stadig målinger til Jordan.

Anti-missil missiler af typen Nike Zeus er blevet installeret på øen Kwajalein med forsøgsskydninger mod Atlas for øje. Atlas, der skal fungere som droner, vil blive affyret fra Point Arguello i Californien.

Terne, et norsk anti-ubådsmissil, er indkøbt af den amerikanske flåde til brug i mindre fartøjer.

Italien og Vestyskland er begyndt at foretage højdeforskning med raketmissiler.

Agna B, USA's nye 2. trin til bæremissiler kan startes og stoppes under flyvningen automatisk eller på radioordre fra Jordan.

Hunting ER 189D er et forsøgssfly til afprøvning af den såkaldte jetflap, som nu bygges i England. Jetflap'en er en udstødning gennem hele planbagkanten, der giver betydelig opdrift.

Avro 748 ventes ikke i drift før i september, da prøveprogrammet blev forsinket af en fabriksbrand ifjor. Den anden prototype slutter sig imidlertid efter reparation nu til den første og efterfølges snart af den første af 60 produktionsfly.

En Rover TP/60 turbinemotor på 60 hk prøves nu i England i et gammelt biplan af typen Currie Wot.

Flyveulykken ved Værløse

Onsdag den 1. marts forulykkede en Republic F-84G Thunderjet under indflyvning til FSN Værløse, hvorved en af flyvevåbnets lovende yngre officerer, den 39-årige oberstløjtnant Frede Birkelund, Viborg, blev dræbt.

På grund af motorvanskeligheder søgte han at springe ud med katapultsædet, men faldskærmen nåede ikke at folde sig helt ud, inden han ramte jorden.

Birkelund, der tidligere havde været operationsofficer på FSN Alborg, var nu afdelingschef i flyvertaktisk kommando i Karup.



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. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

Aeroklubbens ordinære generalforsamling

afholdes tirsdag den 25. april kl. 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, med følgende dagsorden:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Fremlæggelse af regnskab til decharge.
3. Behandling af forslag.
4. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen.
5. Valg af revisorer.

Regnskabet henligger til gennemsyn på aeroklubbens kontor fra og med den 11. april. Ved henvendelse til aeroklubben vil medlemmerne kunne få regnskabet tilsendt.

Under punkt 3 agter hovedbestyrelsen at fremsætte forslag til vedtægtsændringer. Dette forslag har i al væsentlighed relation til kontingentets størrelse. Det bemærkes, at kontingentet for personlige medlemmer over 18 år vil blive foreslået til kr. 40.— pr. år, for personlige medlemmer under 18 år til kr. 20.— pr. år. Forslaget henligger til gennemsyn på aeroklubbens kontor fra og med den 11. april. Ved henvendelse til aeroklubben vil medlemmerne kunne få forslaget tilsendt.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

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
Bibliotekskatalog	kr. 0.50
ICAO-kort 1:500.000	kr. 8.50
Toldcertifikat (+ depositum 60 kr.)	kr. 40.00
Internationalt landingskort	kr. 10.00
Sportslicens	kr. 5.00
Svæveflyjournal	kr. 14.00
Flyvebog for svæveflyvere	kr. 3.00

Filmsaftenen i marts

Aeroklubbens sidste egentlige mødeaften i denne sæson var traditionen tro en filmsaften, hvor der blev vist fire engelske film: „The Hovercraft“ viser udviklingen af det første engelske fartøj af denne type, og det har sikkert glædet de tilstedeværende modelflyvere at se udstrakt brug af såvel frit „flyvende“ som linestyrte modeller. „Seahawks“, der blev vist i stedet for Rotodyne-filmen, som havde måttet leveres tilbage til England, var en pragtfuld farvefilm om anvendelse af Hawker Seahawks i et af den engelske flådes hangarskibe ved Malta.

Efter en turistfilm fra forskellige steder i England sluttede programmet med Farnborough-farvefilmen 1960, der på ingen måde

KALENDER

- 25/4 KDA's generalforsamling.
1/5-30/6 Flyvelotteriet 1961.
26/5-4/6 24. luftfartsudstilling, Paris.
4-10/9 Opvisning og udstilling, Farnborough.

Motorflyvning

- 15-16/4 Motorflyvekongres og repræsentantskabsmøde (Ringsted).
6-8/5 Int. weekend i Konstanz (Tyskland). Kun efter invitation.
22-22/5 Rally i Fréjus-Saint Raphaël (Fr.).
27-28/5 Rally i Liège (Belgien).
3-4/6 Flyvedagskonkurrencerne.
3-4/6 Rallyer i Coulommiers, Quiberon og Dauphiné à Grenoble (Fr.).
9-11/6 Int. samling til pilgrimsfærd til Lourdes. Tarbes (Fr.).
17-18/6 Rally i Anjou (Fr.).
24-25/6 Rally i Vichy (Fr.).
30/6-3/7 Rally på Sicilien. Palermo (It.).
13-15/7 Int. kunstflyvningskonk., Coventry (Engl.).
8-9/7 Møde for flyvende læger, Vittel (Fr.).
14-15/7 Rally Mèjane, Marseille-Provence (Fr.).
14-16/7 Rally i Pyrenæerne (Sp.).
22-23/7 Int. rally i Flers St. Paul (Fr.).
25-26/7 Spansk-portugisisk rally.
27-29/7 Konk. f. privatfly, Oxford (Engl.).
29-30/7 Nordisk motorflyvekonkurrence.
26-27/8 Nordisk motorflyvekonk. (Danm.).
13-17/9 Int. rally i Baden-Baden (Ty.).
23-24/9 Grand Prix Int., Bourges (Fr.).

Svæveflyvning

- 25/3-3/4 Instruktørkursus.
2-15/7 Danmarksmesterskaber.
14-23/7 Int. konk. i Angers (Fr.).
16-30/7 Svæveflyveskole.
31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

- 9/4 Vårkonkurrence for linestyrte (øst og vest for Storebælt).
29-30/4 DM for alle kategorier af modeller.
7/5 Jysk linestyringsmesterskab (Århus).
4/6 Sydsjællands Cup for linestyrte. Sommerlejr.
30/7-5/8 International radiostyringskonkurrence (Stockholm).
20/8 VM for fritflyvende modeller (Koblenz, Tyskland).
10/9 Hestkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
24/9 Hestkonkurrence for linestyrte (øst og vest for Storebælt).
31/8-4/9 VM for fritflyvende modeller (Sigridsau ved Forchheim, Ty.).
16-17/9 Criterium Int. i linestyring (Bruxelles, Belgien).
5/11 Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12 Årsrekordåret slutter.

Nye personlige medlemmer:

Fabrikant Ivar Hæggmann
Fabrikant Keld Wiehe
Holger Wiehe
Henrik Wiehe
Laborant Jens Chr. Birck
Salgsassistent Per Dessing
Landbrugsmedhjælper Vagn Størring
Ingeniør Poul Olsen

Runde fødselsdage:

Tømmerhandler M. Aubertin, Nakskov, 50 år den 27. april.
Revisor B. Chr. Elvang, Østbanegade 3, Ø., 50 år den 2. maj.
Direktør Ernst Granzow, Strandøre, Strandvej 334 A, Klampenborg, 65 år den 2. maj.

Danske Flyveres generalforsamling

Foreningen Danske Flyvere afholdt sin ordinære generalforsamling tirsdag den 28. februar under ledelse af landsretssagfører Borge Moltke-Leth.

Formanden, generalmajor H. Pagh, aflagde beretning for året 1960 og efterlyste herunder en større tilgang fra de unge flyveres side. Medlemstallet var steget fra 508 til 521, deraf var 2 æresmedlemmer, 31 ekstraordinære og 488 ordinære medlemmer.

Der blev givet decharge for regnskabet, der bl.a. viste, at foreningens fonds nu var følgende: Danske Flyveres fond kr. 168,228,11 og Blomsterfondet kr. 20,131,57. I løbet af 1960 var der udbetalt 15 legatportioner på ialt 9.000 kr.

Medlemskontingent for 1961 blev fastsat til 16 kr.

Bestyrelsesmedlemmer og revisorer blev genvalgt og består derefter af: H. J. Pagh (formand), August Jensen (generalsekretær), Rud. Olsen (kasserer), B. Amler, K. Jørgensen, G. M. Wegner og Max Westphall. Revisorer: Arvid Hansen og L. M. S. Jacobsen, E. L. F. Simonsen, Iver Iversen.

Hold Deres Shell flyvekort à jour (2)

Radiokortet: Fjern i udsnittet af Københavns lufthavn Locator L, som er nedlagt fra 15. marts og indtil videre.

Privatflyvepladser (s. 5): Under Skive, hvis data stod i FLYV nr. 3 s. 51, var baneretningen fejlagtigt angivet som 10/19. Den skal være 01/19.

Lufthavne og offentlige landingspladser: s. 8: Under Ronne ret „Betonbane“ til „Asfaltbane“.

s. 10: Under Århus Privatflyveplads, Kirstinesminde, ret EKAH til EKKM.

s. 11: Under Holstebro ret i anden linie 6 km til 23 km.

Vi takker en opmærksom læser for de fire sidste rettelsel og opfordrer stadig til at give KDA underretning om evt. andre fejl, så kortet stadig kan være så korrekt som muligt.

Thisted: Lukket til ca. 1/5, da græsbanen er plojet op.

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: 2 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adressændringer rettes til ekspeditionen.

ROLLS-ROYCE

CIVIL AND MILITARY

GAS TURBINES

are in service with
or on order by

OVER 80

AIRLINES

AND 28

AIR FORCES

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

Du her... allerede



1500 kilometers enerverende kørsel for at nå frem til ferielandet. 3 døgn ad lange, vanskelige veje - og så pludselig stå ansigt til ansigt med sin bedste ven, der først har ferie fra i dag - hvordan kan det lade sig gøre?

Det er såre ligetil. SAS fly/bil service giver ferien flyvende start.

Flyv ud med SAS og lej en bil - få timer i luften og en ny bil holder og venter på Dem. De hopper over alle vanskeligheder, for SAS går over alle bjerge.

Ingen ventetid ved færger, ingen dyre ophold undervejs og ingen slitage og værdiforringelse af Deres vogn. De skåner Dem selv og Deres bil, når De flyver med SAS og lejer bil gennem SAS fly/bil service.

Frisk og udhvilet ankommer De til ferielandet, og alle rejsedage bliver til feriedage.

De sparer kræfter, tid og penge

Natfly fra og til København - 2 overnatninger i ferielandet m/morgenmad - leje af fuldt forsikret vogn i 7 dage incl. 700 km's kørsel sammenlignet med kørsel i egen vogn fra København over Gedser/Grossenbrode til den samme destination og retur - hotel og måltider undervejs - fægebillet - ERA-forsikring - 700 km's kørsel i ferielandet - 2 overnatninger m/morgenmad - variable udgifter incl. benzin og olie for den kørte distance fra og til Dan-

mark i h.t. motororganisationernes specifikationer samt afskrivning og forrentning i h.t. disse specifikationer baseret på 20.000 km's kørsel om året:

pris pro. pers.	SAS fly/bil*	egen vogn
KBHVN. - ZÜRICH	669,-	813,-
KBHVN. - NICE	823,-	1.002,-

*Priserne er baseret på familierabat for 2 personer

SAS



Køb Deres fly/bil arrangement gennem et autoriseret rejsebureau

FLYVEVÅRÅETS
BILLETTER
Flyveklubben

FLYVV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



»David og Goliath» — den svenske SAS-flyveklubs Cub fra 1936 i skyggen af halepartiet på SAS's første DC-6 i Arlanda. Læs inde i bladet om den engelske klub i Stockholm.

PRIS 1 KRONE

5

1961

INDHOLD:

Flyvelotteriet starter ★ Motorflyvekongressen ★ Lærerige erfaringer ★ Den bemandede satellit ★ Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde ★ DM-vinderen »Wonder Boy«.



DER ER INGEN GRÆNSE

En næsten usynlig jetjager trækker en tynd kondensationsstribe højt oppe i luften, og en passagermaskine tager gas fra for at lande efter tusinder af kilometres begivenhedsløs flyvning. Det er eksempler på, hvad der sker idag. Eksempler, som i høj grad kan tilskrives en indsats fra Hawker Siddeley Aviation. En enkelt virksomhed, svejset sammen af syv af verdens mest berømte flyvemaskinefabrikker — hvis historie er selve flyvningens historie — Hawker Siddeley Aviation har muligheder til rådighed for forskning, konstruktion og produktion, der ikke overgås af noget andet firma i verden.

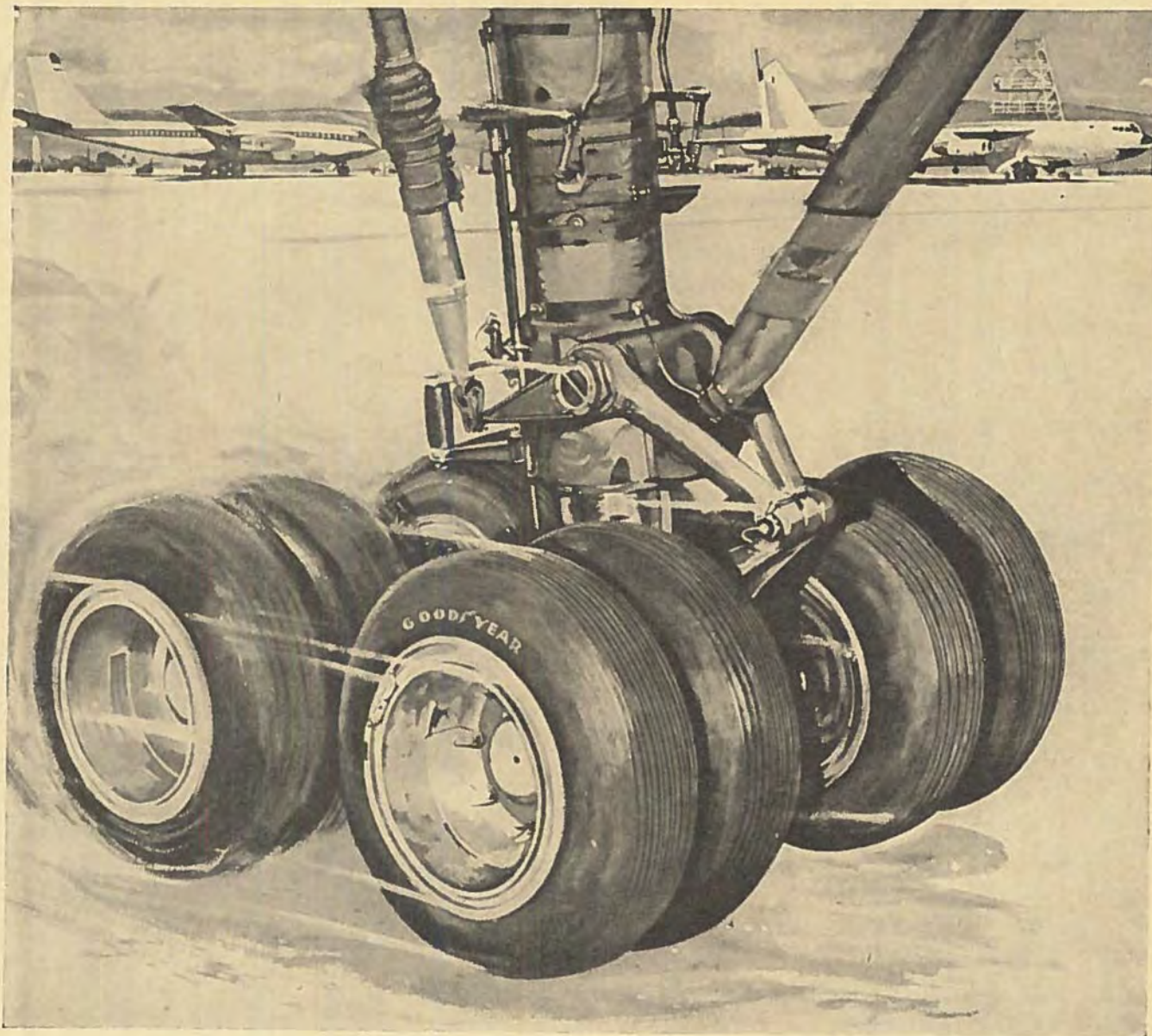
AVRO	A.W.A.	BLACKBURN	DE HAVILLAND	FOLLAND	GLOSTER	HAWKER
						

Førende i verden med hensyn til forskning — konstruktion og produktion

HAWKER SIDDELEY AVIATION

32 Duke Street, St. James's, London, S.W.1

Repræsentant: Mogens Harttung, Jens Kofoedsgade 1, København K,



**pålidelige dæk
til vore dages
jet-maskiner**



**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**

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. 5

Maj 1961

34. årgang

Efter motor- flyvekongressen

FORSØGET lykkedes. Et betydeligt antal motorflyvere af alle kategorier strømmede til Ringsted den 15.-16. april til KDA's motorflyvekongres.

De hørte på de forskellige faglige foredrag og deltog i diskussionerne efter disse.

Og ca. 5 gange så mange som ifjor overværede det betydningsfulde repræsentantskabsmøde, hvor motorflyveretiden fremlagde årets resultater og problemer og ønskede at få den førte linie bekræftet.

Rådet fik dette ønske opfyldt, selv om det måske ikke blev sagt direkte. Der var ringe kritik og få bemærkninger til detaljerne i beretningen, og særlig betydningsfuldt var det, at det ensstemmigt blev vedtaget at gennemføre den foreslåede, hårdt tiltrængte kontingentregulering for 1962.

Der forestår måske nogle af repræsentanterne et arbejde med at overbevise medlemmerne i de hjemlige klubber om nødvendigheden af også at hæve klubkontingentet, for en del af klubberne har ligesom rådet undladt i tide at lade kontingentet følge prisudviklingen. Men på baggrund af det store arbejde, der udføres for alle kategorier, lykkes også det nok i tide.

Ved siden af de officielle dele af kongressen blomstrede også de uofficielle. Der var god stemning ved de fælles måltider og i de øvrige små pauser blev mange gamle bekendtskaber genopfrisket og nye stiftet.

Motorflyverne har masser af ting at snakke sammen om, og det skal der også være lejlighed til i fremtiden.

F. eks. agter Århus Flyveklub også at udbygge det kammeratlige og selskabelige samvær i forbindelse med de forestående flyvedagskonkurrencer, hvor man vil sætte pris på ikke blot at se endnu flere deltagere end sidst, men også andre flyvere, der bare vil være til stede og hygge sig.

Så skal vi igang med

FLYVELOTTERIET

Fundamentet for vor økonomi

For mange af FLYV's læsere vil det, der nu siges om flyvelotteriet, forekomme som gentagelser. Men læs det alligevel. Bl. a. skal det skrives af hensyn til de mange hundrede nye medlemmer og læsere, som er kommet til, siden det sidste flyvelotteri blev afholdt for to år siden. Og så skal det også skrives, for at hvert eneste af de mange tusinde medlemmer og flyveinteresserede landet over kan få at vide, hvad der skal foregå.

Vi skal ved fælles hjælp sælge 200.000 lodsedler à 1 kr., og det skal gøres i løbet af små to måneder.

Salget begynder den 1. maj,

og det skal være helt afsluttet den 30. juni. Og ikke nok med det. Samtlige lodsedler skulle gerne være udsolgt. Husk på, at der er ikke så få udgifter forbundet med flyvelotteriets arrangement, og langt de fleste af disse udgifter er lige store, hvad enten der sælges få eller mange lodsedler. Alene til indkøb af gevinster medgår der ca. 40.000 kr. Derfor spiller det en overordentlig stor rolle, at der sælges så mange som muligt. Det er de sidste lodsedler, der tæller. Det er der, at klubberne skal hente deres forhåbentlig store tilskud til indkøb af materialer, til andet arbejde af klubmæssig betydning og til gavn for flyverådernes arbejde.

Klubberne og rådene har fået over 705.000 kr.

Det er mange penge, som vi havde måttet undvære, hvis der igennem årene ikke var blevet gjort et godt stykke arbejde for at få solgt flyvelotteriets lodsedler. Og hertil kommer så de beløb, som opretholdelse af KDA's fællesorganisation har kostet. Jo, det er mange penge – og det er beløb, som der stadig er brug for, hvis arbejdet for dansk flyvesport skal videreføres – og helst udvides.

Men det kræver, at ingen giver op.

Det kan ikke hjælpe, at nogen vil smygge udenom og slå sig til fæls med, at de andre nok skal gøre arbejdet. For hvis ret mange ræsonnerer på den måde, så kan vi godt lukke butikken. Der er ingen, der kommer og siger til os: »I er vel nok nogle flinke mennesker. Det er rigtigt nok synd, at I skal manglen penge. Her skal I bare se, her er alle de penge, I skal bruge!«

Utopisk tale af denne art hører fantasien til. Der er kun én eneste udvej, hvis det hele skal køre rundt, og det er selv at skaffe, hvad der skal bruges af penge ved at sælge nogle lodsedler. Og det kan vi være bekendt at gøre allesammen. Ingen må luske sig fra det arbejde.

Flyvelotteriets gevinster.

Der er gjort alt muligt for at få de bedst tænkelige gevinster til flyvelotteriet, og et udvalg bestående af repræsentanter for klubberne og de bedste »storsælgere« har efter gennemgang af klubbernes spørgeskemaer bestemt sig for følgende:

Som hovedgevinst kan der vælges mellem een af disse biler: Opel Rekord, Taunus 17 M, Simca Monlhery eller Volvo PV 544 – eller »Ønsk hvad De vil for 19.000 kr.«

Dernæst er der 2 Ruhe fjernsyn 23", 2 Atlas køleskabe 117 liter, 20 præmieobligationer samt følgende flyverejser med SAS:

for to personer til Rom med 8 dages ophold

for to personer til Mallorca incl. 8 dages ophold

12 flyverejser med SAS til Oslo, Stockholm, Ålborg, Århus og Rønne. Alle flyvningerne er tur/retur for 2 personer.

Det er da gevinster, som alle gerne vil vinde – og som alle kan udnytte. Gevinsterne samlede værdi er på over 40.000 kr. Og alle gevinsterne er skattefri for vinderne.

Der kan sælges lodsedler.

Og endnu engang: Lad være med at tro på, hvad de sure pessimister siger, når de hævder, at der ikke kan sælges lodsedler. Vist kan der sælges lodsedler. Det viser sig jo gang på gang. Det er kun et spørgsmål om god vilje – og så en vis portion energi. Enkeltpersoner rundt om i landet har kunnet sælge adskillige tusinde af flyvelotteriets lodsedler, og det vil stadig kunne gøres, selv om der er konkurrence. Det bliver altid den mest energiske, som vinder. Og alle, der interesserer sig for flyvning, er meget energiske.

Godt salg!

Generalsekretæren.



I Sydens sol og sommer. — Der kan sælges masser af lodsedler på chancen for flyverejserne til Mallorca og Rom med otte dages gratis ophold for to personer.

Hvordan man sælger lodsedler

Et par gode råd til sælgerne ved flyvelotteriets start af ingeniør Erik Holten,

Birkerød Flyveklub — Holten ved, hvad han taler om, for han solgte 2.137 ved sidste lotteri og ofte 2-300 pr. aften

DET er ganske bestemt, at i år skal vi sælge alle lodsedlerne; det er vi alle enige om. FLYVELOTTARIET skal have udsolgt, og det kan sagtens lade sig gøre.

Ja, det kan det, vil mange indrømme, og så gør de egentlig ikke mere ved den sag, før de pludselig opdager, at der kun er 8 dage igen, og de kun har fået solgt 10-20 lodsedler. Andre vil indvende, at det er lettere sagt end gjort: Vi har prøvet så tit, og vi kan altså ikke sælge mere end det sædvanlige halve hundrede stykker.

Hvordan kan det være, at nogle sælger mere end andre? Kan der i det hele taget gøres noget?

Ja, det kan der. Nedennævnte punkter, der er et sammendrag af (mine) erfaringer fra de foregående FLYVELOTTARIER, er gode råd, som enhver sælger af lodsedlerne med held kan følge. Læs dem godt igennem — og ret dig så efter dem, så har du allerede trådt de første skridt på vejen til et øget salg.

1. Samtaler.

Den første betingelse for at sælge noget, hvadenten det drejer sig om lodsedler eller snørebånd, er at komme i kontakt med folk, at få en samtale i gang. Er du genert, så prøv at overvinde din generthed ved at tænke på, hvor meget det betyder, at vi alle er med. Den mand, der står stille på gaden med en plakat på maven, sælger ikke nær det samme antal lodsedler som den aktive

mand, der selv opsøger sine emner og spreder interesse om sin sag. Har du udsat dig en standplads, og evt. udstyret dig med plakat på maven, så må du ikke bare stå og se ud, som om du egentlig er ked af, at du står der. *Se glad ud*, og prøv at få så mange som muligt i tale. Et gammelt ord siger: Intet salg uden en samtale. Og det er så sandt, så sandt.

2. Begejstring.

Tal med begejstring. Om flyvesagen, flyvelotteriet og gevinsterne. Du skal optræde, som om det er en selvfølge, at vedkommende køber en eller flere lodsedler af dig. Du skal tro på din sag, smile til folk og vække begejstring. Begejstring smitter nemlig.

3. Planlægning.

Gør op med dig selv, hvor meget tid du kan ofre på lodseddelsalget. Og anvend så denne tid fuldt ud. Spild den ikke med at fare rundt fra den ene ende af byen til den anden, hvor du mener der er chance for at sælge en enkelt lodseddel. Det giver intet resultat.

Vælg dig i stedet en standplads, hvor du i forvejen er overbevist om, at der kommer mange mennesker. F. ex.: Fodboldkampe, idrætsstævner, væddeløb, motorløb, duetotalisator og lign. Du kan også gøre følgende: Udvælg dig en god tæt befolkede gade, og begynd så i den ene ende. Besøg så alt og alle. Gå systematisk til værks og hold stadig for

øje, at jo færre skridt du går mellem hver samtale, jo flere lodsedler når du at få solgt. Glem ikke baggærdene, hvor det vrirler med små virksomheder og værksteder. Glem heller ikke de mindre bekvæmheder, som giver et sikkert salg. Men husk: spørg altid først indehaveren eller overtjeneren om lov til at sælge.

Denne metode vil altid give det største salg, men justitsministeriet kræver i dette tilfælde, at man er over 18 år.

4. Orden.

Mød aldrig frem med krøllede eller fedtede lodsedler. En frisk og glat lodseddel frister betydelig mere. Lav dig selv en gennemsigtig pose af plastic, celluloid eller lign. med plads til ca. 100 sedler. Lodsedlerne skal let kunne tages frem, så folk selv kan udvælge sig de ønskede numre.

Og så er der din egen person. Et velsoigneret udseende vækker tillid. Tag bare det pæne tøj på, det gør ikke spor, du ser højtidelig ud. Tværtimod. Man må være velbarberet og velfriseret, det hjælper altsammen.

5. En god indledning.

Som regel er det af afgørende betydning, hvorledes du begynder din samtale. Interessen for lotteriet og præmierne skal vækkes på den rigtige måde. Nu har enhver af os naturligvis vor egen facon, og hvad den ene gode sælger siger, kan en anden ikke benytte. Men du skal prøve at vække folks interesse og hjælpsomhed først.

Begynd derimod aldrig således: Vil De ikke købe en lodseddel? Så bliver svaret nemlig i de fleste tilfælde: Nej, det vil jeg ikke.

Der skal her kun nævnes et enkelt bedre eksempel, som erfaringsmæssigt har vist sig udmærket:

Sælger: Goddag!! Vil De være venlig at hjælpe os?

Kunde: Ja, naturligvis — med hvad?

Sælger: Med at støtte Flyvelotteriet.

Knunde: Jo, det kan godt være —

Sælger: De skal blot købe en lodseddel til en krone! Så har De samtidig chancen for at vinde en bil!

På dette tidspunkt er samtalen allerede i gang, og kunden har allerede sagt ja 2 gange. Prøv selv!

6. Flid.

Når at kommer til alt, drejer det hele sig kun om en ting, nemlig om at komme i kontakt med så mange mennesker som muligt. Antallet af solgte lodsedler er ligefrem proportionalt med antallet af samtaler. Ingen samtaler — intet salg! Mange samtaler — stort salg. Med andre ord, man kan ikke sidde hjemme i sin stue og sælge lodseder. Vi må allesammen ud omkring, i byerne som på landet, og hvad vigtigt er, vi må lægge kræfterne i lige fra starten, så vi ikke bagefter ærgrer os over den tid, der er gået tabt.

Altså — ud i den kolde sne!

Og her har du så de seks punkter:

1. Skaf dig samtaler.
2. Tal med begejstring.
3. Planlæg salget.
4. Orden.
5. En god indledning.
6. Flid.

Klip dem ud — tag dem i lommen. Og så god jagt!

Erik Holten.

SAS Flygklubb i Stockholm fylder 15 år

Den succesrige klub har rundet 20.000 flyvetimer

DET var en fin årsberetning; kaptajn Ake Lindblad kunne aflægge på generalforsamlingen 24. februar i SAS Flygklubb i Stockholm. Det var den 15. og sidste årsberetning, som kaptajn Lindblad aflagde, idet han – medstifter af ABA's Flygklubb, som det oprindelige navn var – siden starten 17/5 1946 har været formand og primus motor i klubben. Den afgående formand, der fik sin store indsats påskønnet ved at blive udnevnt til æresformand, ledsagede beretningen med en statistik, som også kan have interesse for danske flyveklubber.

Den, der skriver disse linier har en speciel baggrund for at vurdere 15 års jubilæet, idet han indtil 1959 var medlem af SAS Flyveklub i Kastrup. Her købte man to åbne KZ II skolefly fra det danske flyvevåbens overskudslager til en relativ lille anskaffelsessum – men med en til gengæld meget kostbar istandsættelse, så klubbens økonomi, og dermed dens levedygtighed, ramtes hårdt. KZ II er et velflyvende fly, men for uøkonomisk og for lidt komfortabelt med åbne førersæder, til at man har lyst til at flyve typen andet end på varme sommerdage.

I Stockholm fik man en betydelig mere vellykket start. Som mange læsere sikkert vil vide, så indkøbte den svenske flyvepioner, kaptajn Ahrenberg, efter den sidste krig et stort antal (i første omgang 37) Piper Cub fra det amerikanske overskudslager, istandsatte dem på Bulltofta og kunne tilbyde flyet flyveklar og indregistreret for 5850 kr. ab Bulltofta. Den nystiftede ABA Flygklubb købte 4 stk. Cub af Ahrenberg for 5000 kr. stk. og lånte pengene af firmaet til 5 %. I august 1946 fandt den første rundvisning sted på Bromma efter krigen med ABA og Aftonbladet som arrangører. Bromma har ikke tidligere eller siden oplevet mange til besøg. ABA's Flygklubb fik indtægterne ved entreen til værksteder, hangarer, linktræneren etc. Det gav netto 10.000 kr. til klubben efter bare én dags – utroligt – arbejde. Klubben kunne derfor betale halvdelen af lånet tilbage, og efter yderligere et år var gælden helt betalt. Altså stod man nu med 4 gældfri fly – hvilket naturligvis var en uvurderlig fordel. Det er én blandt mange grunde til, at klubben i dag er så godt økonomisk baseret. Men flere grunde hertil kan nævnes. Således solgte SAAB en Safir til klubben til en ren favørpris, da Scandiaordrerne blev underskrevet. Da typen ikke var for velegnet til klubbens daværende virksomhed, solgte man den med en pæn fortjeneste til det abyssinske luftvåben, formidlet af greve von Rosen, der da tjenstgjorde der (siden kendt for sine flyvninger for FN i Congo).

En anden faktor, der har haft en god indflydelse på klubbens økonomi, er uddannelsen til piloter af navigatører og flyvemaskinister for SAS's regning. Tidligere var 13 piloter fra disse to tjenstekategorier blevet uddannet for egen regning. Så ialt 38 af SAS-piloterne har fået sin grundlæggende uddannelse i klubben. Det totale antal A-certifikater, som klubben har produceret, er 171. Klubbens fly har pr. 1/1-61 fløjet

20.711 timer og udført 63.833 landinger. Klubbens fly har været så langt nord på som IVALO (69° N) og så langt syd på som Madrid og Sicilien. Klubben får ikke direkte støtte af SAS, men har gratis hangar i den udstrækning, der findes disponibel ledig plads. Aktive medlemmer betaler p.t. et indskud på 150 kr. og 10 kr. i årligt kontingent.

Klubben har i tidens løb ejet 16 fly: 7 Cub, 1 Stinson Voyager, 3 Ercoupe, 1 Safir, 1 Bücker Bestmann og 2 Piper Tri-pacer. Klubben har i dag af disse: 3 Cub og 2 Tri-pacer. Timeprisen er for Cub 40 kr. for skoleflyvning (instruktøren incl.), 30 kr. for leje uden instruktør. Timeprisen for Tri-pacer er 60 kr. (70 kr. om natten). Man bestiller tid tidligst en uge før flyvningen, betalingen foregår kontant ved indklæbning af kuponer i en protokol, der følger hvert fly.

På grund af den ret intensive linietrafik på Bromma er alle 5 fly udstyret med VHF-telefonianlæg. Landingsøvelserne foretages på Skå-Edeby, ca. 11 km vest for Bromma, svarende til ca. 7 minutters flyvning i Cub.

Da lufrummet over 300 m i Brommas og Skå-Edebys nærhed indgår i terminalområdet og som følge heraf kontrolleret luft-rum, hvor der normalt skal flyves IFR, indebærer det, at man skal have tilladelse pr. radio for at stige over 300 m, når stall, stigende og glidende sving m. m. skal øves.

I 1960 var der ved årets slutning 241 medlemmer, 12 certifikater var taget i årets løb. 30 nye elever begyndte i efteråret teorkursus omfattende 82 timer, så man må forvente, at der i sommersæsonen bliver endnu mere rift om klubbens fly, end tilfældet var i 1960, hvor det oftest var vanskeligt at bestille et fly.

Ovenstående linier kan kun bekræfte, at SAS Flygklubb i Stockholm i de 15 år, der snart er gået, har været en af de mest aktive blandt de skandinaviske flyveklubber. Med sit store medlemstal og sit betydelige elevhold skulle der være basis for anskaffelse af et nyt fly til – og dermed yderligere give mulighed for en livlig flyvevirksomhed også i årene, der kommer.

Johs. Thinesen.

Store tal fra USA i 1960

Salget af privat- og forretningsfly i USA var på mere end 200 millioner dollars eller ca. 30 mill. mere end i 1959. Men da interessen svingede mod de større og dyrere typer, var antallet lidt lavere: 7.588 fly mod 7.689. Disse tal er dobbelt så høje som gennemsnittet for de sidste ti år, og fabrikkerne venter at fordoble tallet på 5 år og firdoble det på 10!

Sådan er stillingen for de førende fabrikker:

Fabrik	Fly	Værdi dollars
Cessna	3720	50.664.000
Beech	962	43.061.000
Piper	2383	35.102.000
Aero Commander	155	11.917.000
Mooney	172	2.781.000
Champion	248	1.492.000

De amerikanske luftfartsmyndigheder, FAA, regner med at der nu er 70.000 aktive fly i general aviation, hvoraf 40 % fortrinsvis bruges forretningsmæssigt. General aviation flyver fire gange så mange timer som trafikflyene i USA, nemlig ca. 13 millioner, hvoraf 6,1 mill. er forretningsflyvning.

Frederikshavn Flyveplads

Frederikshavn Flyveplads, Knivholt, havde 428 starter og 428 landinger ifjor. Når den nye klub kommer i sving, bliver tallet formodentlig betydeligt større for 1961.

Det svenske luftfartsregister

Sverige har 360 lette fly, hvoraf 150 Piper-typer, 38 Auster, 31 Cessna, 25 DH Moth, 16 Klemm, 13 Focke-Wulf og 12 Republic Seabee, endvidere mindre end 10 af 22 forskellige typer.

Første svenske Jodel færdig



Denne Jodel D-112 tilhører ikke SAS Flygklubb, men Halmstad Flygklubb. Det er den første af de mange, som blev sat i arbejde for nogle år siden, der er færdig. Fjord Christensen studerer den sagkyndigt.



NYT UDE OG HJEMME

4680 km/t

North American X-15 forsøgsflyet kom ved en fejltagelse til at flyve 400 km/t hurtigere end ventet under en af sine forsøgsflyvninger med et andet formål den 7. marts. Piloten var major *Robert White*, der kun brugte halvdelen af XLR-99 raketmotoren små 26 tons reaktionskraft.

White blev udløst fra en B-52 i 45.000 fod og steg til 75.000, hvorefter han udtømte sit resterende brændstof efter 125 sekunders motorflyvning og gled ned og landede på Edwards Air Force Base efter otte minutters flyvning. Gnidningsvarmen havde ændret farven af malingen flere steder på flyet.

Den opnåede hastighed svarer til Mach 4.4 cirka. Det er meningen efterhånden at nå op på Mach 6 eller mere eller omkring 6.500 km/t og en højde på 80 km.

Den 30. marts nåede *Joe Walker* op i ca. 51.5 km højde med den.

Max Conrad jorden rundt

Rekordflyveren *Max Conrad* erobrede en række nye rekorder, da han vendte tilbage til Miami den 8. marts efter en ca. 41.000 km jordomflyvning, der havde varet 8 dage 18 timer 49 minutter. Han fløj med en FAI-observatør i en Piper Aztec med ekstratanke, der gav den økonomiske rækkevidde på 6.500 km og varighed på 24 t. Den var dog ingenlunde overbelastet, da den skulle holde sig i klassen op til 3.000 kg fuldvægt.

De nye fly

Nordair's anden DC-6, OY-AOB, er nu indgået i luftfartøjsregistret.

Til gengæld er en DC-6B, OY-KMI, blevet slettet.



Den epokegørende engelske Hawker P.1127 er nu nået så vidt, at den ikke alene har foretaget lodret start og landing, men også flyvning på god gammeldags maner. Næste led i forsøgene bliver overgangen fra den ene tilstand til den anden.

FAI-rekorderne

Den oversigt, som FAI udsendte over rekorderne pr. 1. januar 1961, viser, at USA besad alle fem absolutte verdensrekorder: 18.081 km i lige linie (1946), 14.240 km på lukket bane (1947), 31.513 m højde (1959), 2.455 km/t i lige linie (1959) og 2.237 km/t på lukket bane (1960).

En af disse var imidlertid allerede blevet slået i 1960 og er nu anerkendt: Distancen på lukket bane, der blev sat i sin tid med en Boeing B-29, er den 13-14. december sat op til 16.220 km med en B-52G med oberstløjtnant *Thomas R. Grissom* som chef.

Max Conrads flyvning over en 41.756 km rute jorden rundt, er anerkendt med 198.271 km/t, idet turen varede 8 dage 18 timer 35 minutter og 57 sekunder fra 27. februar til 8. marts 1961.

FAI har anerkendt en amerikansk højde-rekord med 1000 kg last, foretaget af en North American A3 J-1 Vigilante i december. Den nåede 27.874 m op.

En russisk Yak-32 har i februar sat højde-rekord med 14.283 meter i klassen for fly mellem 1750 og 3000 kg.

På modellflyvnings område har amerikanerne *Dunham* og *Bentley* med en radiostyret model med 9.9 ccm McCoy 60 motor sat hastighedsrekord i lige linie med 198 km/t.

Fly som massetransportmiddel over kortere distancer?

Vil lodret startende og landende jettfly et stykke ud i fremtiden blive anvendt til at befordre storbybefolkning til og fra det daglige arbejde?

Dette interessante spørgsmål blev behandlet i et foredrag for nylig af Air Chief Marshal Sir *Ralph Cochrane* fra Rolls-Royce Ltd. Han beskæftigede sig i særlig grad med forholdene for en voksende London-beskæftiget befolkningsmasse, der ville foretrække at bo i byer ved den engelske sydkyst.

Og han prøvede derpå at beregne, hvor stor transportkapacitet et sådant transportsystem kunne få.

Han baserede det på et stort antal fjedrende start- og landingsplatforme, 200 ved London og 200 ved sydkysten. De skulle hver ikke optage mere end ca. 0.4 hektar.

Disse skulle benyttes af en flåde på 360 lodret startende og landende jettfly, hver beregnet til 110 pasagerer og med en rejsefart på 960 km/t.

Antallet kom han til ud fra den betragtning, at hvert fly skal være sikker på at kunne nå sin platform uden at risikere at blive opholdt af ventetid. Der er altså en reserve på 10 %, og det skulle være tilstrækkeligt.

Rejsedistancerne antages at ligge fra ca. 100 til 200 km, hvilket giver bloktider mellem ca. 7 og 14 minutter.

Dette kræver et centralt dirigeret signalsystem til at bestemme afgangstidspunkterne på en sådan måde, at luftfartøjet kunne flyve direkte til bestemmelsesstedet. Flyvekontrollen fungerer i virkeligheden for flyvningen, sikrer klar bane, hvorpå flyet automatisk ledes direkte til bestemmelsesstedet.

Med en gennemsnitlig hastighed fra sted til sted på 800 km/t fås en gennemsnitlig rejsetid på 11 minutter. Med en belægning på 90 % giver det en kapacitet på 60.000 passagerer i timen.

Ind- og udstigning af passagererne måtte foregå med samme hastighed som i bybanetog. Der må være tilstrækkeligt med parkeringspladser ved platformene. Fra landing til næste start måtte – inklusive brændstofpåfyldning – højst forløbe 5 minutter og i gennemsnittet yderligere højst 2 minutter til at vente på starttilladelsen.

Et sådant transportsystem ville få dobbelt så stor kapacitet pr. arealenhed som et jernbanesystem.

Mens andre korttidsdistance-transportssystemer normalt kun udnyttes fuldtud i myldretimerne, kunne disse luftfartøjer udmærket bruges på længere distancer i den øvrige tid af døgnet og derved opnå meget stor udnyttelsesgrad.



De Havilland Trident bliver udstyret med en ny Kelvin Hughes fartmåler med dobbelt skala og dobbelt viser. Til venstre viser den 110 knob, til højre 310 knob på inderskalaen, idet den lange visers hvide spids går ind under en maske og stopper sin bevægelse. Resten af viseren er sort.

Trafikflyvenyt

IATA oplyser, at luftfartsselskaberne i 1960 transporterede 1.919.750 passagerer og 46.849 tons gods over Nordatlanten, næsten dobbelt så meget som tre år før. Det er en stigning på hhv. 24,7 og 28,7 %. Antallet af flyvninger gik 2,6 % tilbage til 32.257 i forhold til 1959.

SAS har som det første luftfartsselskab i verden den 1. april taget elektronisk udstyr i brug ved ekspeditionen af passagerer i Københavns lufthavn. For passagererne betyder det, at de fremtidig kan gå til hvilken-somhelst af afgangshallens 36 pulte.

Flere engelske synspunkter på overlydsfly

Oven på BDA-ingeniøren B. S. Shenstones foredrag om overlydsfly, som vi tidligere udførligt har refereret, er det ganske interessant at læse, hvad en af de ingeniører, der kan komme til at bygge de fly, som luftfartsselskaberne kan købe, mener om problemerne.

Det drejer sig om dr. A. E. Russell, der er teknisk direktør for Bristol Aircraft Ltd. og leder af det konstruktørhold under British Aircraft Corp., som under en regeringskontrakt studerer overlydsprojekter.

Dr. Russell mener ligesom Shenstone, at man ikke i første omgang skal stræbe efter et Mach 3 fly, men holde sig omkring Mach 2,2. Hovedårsagen hertil er, at et 2,2-fly kan bygges af aluminiumslegeringer og have en sådan form, at brændstoffet kan rummes i vingerne. Brændstofomkostningerne vil blive væsentlig lavere end for Mach 3-flyet, og fuldvægten vil ligeledes være mindre. Han opgiver for et fly til 120 passagerer fuldvægt på hhv. 153 og 182 tons.

Mach 3 flyet måtte bygges i rustfrit stål eller titanium, der kræver ny og kostbar fabrikansteknik, og det vil være nødvendigt også at skulle rumme brændstoffet i kroppen, fordi flyets overfladetemperatur kommer over antændelsestemperaturen for de nu anvendte brændstoffer. Disse høje temperaturer (på 275° ved Mach 3 i stedet for 120° ved Mach 2,2) vil også føre en masse andre vanskeligheder med sig.

På en rutelængde af ca. 5.500 km vil man kun vinde 30 minutter med det hurtigere fly og på 3.200 km kun 20 minutter.

En yderligere hindring for det hurtigere fly er, at der skal sælges mindst 200, før det kan blive økonomisk for både fabrikant og luftfartsselskaberne, mens man kun behøver ordrer på 50 stk. for det langsommere fly — der stadigvæk bliver mere end dobbelt så hurtigt som de hurtigste fly af 1961!



Denne Hamilton Standard forsøgepropel er ikke modsatrettede. Hvert blad består af to, der kan stilles forskelligt i forhold til hinanden — de virker faktisk som flaps på en vinge og skulle gøre propellen mere effektiv.

Lærerige erfaringer

JEG skulle sammen med en ven til det såkaldte »Rally des Vin d'Anjou«, der hvert år afholdes i byen Angers ved Loire. Det er et rally, jeg kan anbefale som et morsomt rally, hvor der udskænkes en masse dejlig vin, og hvor deltagerne får en solid kollektion af disse vine med sig hjem.

Efter at have tilbragt nogle dejlige dage i Angers skulle vi tiltræde tilbageturen. Det var nu min tur til at være pilot, medens min kammerat skulle være radiooperatør. Begivenheden ligger som nævnt flere år tilbage, og på det tidspunkt var de fleste lette fly kun udstyret med ganske primitive radioanlæg. Det var også tilfældet hos os, idet vi kun havde mulighed for at sende og modtage på frekvensen 3023,5. Denne var indtil for nylig også en ekstra frekvens på Kastrup og fandtes på de fleste lufthavne, men er nu blevet eller er i færd med at blive inddraget, fordi der altid er en masse støj på denne bølglængde.

Min kammerat skulle briefe ud, og da der var omkring 100 fartøjer, der skulle briefe ud samtidig, herskede der naturligvis en del travlhed på den lille flyveplads. Som pilot pålagde jeg omhyggeligt min radiooperatør ved briefing på nævnte, at vi kun havde den pågældende frekvens for derved at sikre mig, at bestemmelseslufthavnen, Le Bourget i Paris, skruede op for denne ved tidspunktet for vor forventede ankomst. På grund af ovennævnte støj på frekvensen var denne i lufthavnene normalt stillet på ganske ringe styrke.

Vi havde en dejlig tur op igennem Frankrig og nikkede undervejs genkendende til domkirken ved Chartres. Vi kom sejlene ind over Paris, just som solen var gået ned og lysene tændtes på Champs Elysee og omkring triumfbuen.

Le Bourget svarer ikke

Det var en herlig stille aften, næsten uden vind, og snart efter var vi over Le Bourget, hvorpå jeg bad min kammerat om at kalde for at anmode om landingsinstruktioner. Vi kaldte og kaldte, men fik intet svar, og til sidst syntes min ven at miste tålmodigheden, og efter for Gud ved hvilken gang at have sagt »This is Oscar Yankee Foxtrot Alpha Charlie«, udbroder han på bredt jydsk: »Ka' do høre mig?«. Da heller ikke det hjalp, bad jeg om mikrofonen og forsøgte på mit bedste fransk. — Stadig intet svar!

Jeg fløj så i alt tre runder om pladsen i håb om, at tårnet skulle opfatte, at vi havde i sinde at lande. Da vi stadig ikke fik nogen form for signaler fra tårnet, begyndte jeg at lægge an til landing efter først at have overtydet mig om vind-T'ets stilling. På vej ned spurgte min ven, om jeg havde bemærket, at vindposen viste modsat vindretning i forhold til landings-T'et, hvilket jeg bekræftede, idet jeg henviste til, at der kun var svag vind på pladsen. Da vi i lav højde kun var et kort stykke fra banetærsklen, bliver der pludselig skudt en rød kugle af fra tårnet. Jeg trækker straks op, og idet jeg kigger ned langs den tre kilometer lange bane, opdager jeg, at der fra den anden ende er en stor DC 6'er i færd med at lande lige imod

os. Også han må trække op og gå rundt igen, og efter at den store fugl er landet, får vi grønt lys fra tårnet.

Vi kører så ad de kilometerlange taxi-ways op til administrationsbygningen, parkerer og går ind i havnekontoret, hvor vi skal ordne vore papirer. Pludselig kommer en mand løbende ned fra tårnet og spørger efter den danske pilot. Meget ophidset begynder han at udspørge om, hvordan vi kunne tillade os at lande uden at have fået landingsinstruktioner. Vi spørger ham, om han ikke har fået besked fra Angers om, at vi ville kalde ham på den omhandlede bølglængde, men han svarer, at han overhovedet ingen besked har fået fra Angers.

Vi spørger derefter, om han ikke har hørt vore talrige opkald, hvilket han benægter. Vi gør ham opmærksom på, at vi ifølge reglerne ikke kan blive oppe mere end ca. ½ time efter solnedgang og derfor måtte ned at lande, selv om vi ikke havde fået nogen form for landingsinstruktioner.

Hvordan man påkalder sig tårnets opmærksomhed i Frankrig

Vi spørger endvidere, om han ikke har bemærket, at vi tre gange har cirklet omkring pladsen for at antyde, at vi ønskede landingsinstruktioner. Hertil bemærker han, at hvis man ønsker landingsinstruktioner i Frankrig, må man flyve i direkte dyk ned mod tårnet og trække op. Vi siger tak for oplysningen, idet vi spagfærdigt bemærker, at denne fremgangsmåde ikke anvendes hos os.

Endelig spørger han os, hvorfor vi forsøgte landing i den retning, som det først var tilfældet, og vi siger til ham, at det var fordi landings-T'et viste den retning. Vi havde ganske vist godt bemærket, at vindposen viste modsat vindretning.

Han kigger lidt på os og siger så med venlig stemme: »Ja, ved De hvad, Monsieur, vi har det frygteligste besvær med at få folkene til at gå op og vende det landings-T!«. Herefter havde han tilsyneladende ikke mere, han ville diskutere med os og trak sig tilbage, og vi tog ind til en munter aften i Paris, en erfaring rigere.

Da FLYV har mange ikke-pilot læsere, er det måske rimeligt at bemærke, at der i dette tilfælde absolut ikke var tale om nogen form for overhængende fare. Begge fartøjer — stort og lille — havde, som det fremgår, rigelig tid til at trække op og gå rundt igen med flere kilometers afstand imellem sig.

Hvad konklusion hver enkelt af vore pilotkolleger vil drage af denne beretning overlader jeg naturligvis til den enkelte. For min kammerat og mig selv blev erfaringen imidlertid, udover at stifte bekendtskab med den halvakrobatiske manøvre, som man anvender i Frankrig for at påkalde tårnets opmærksomhed, følgende: Se Dem altid godt og langt for, selv om De lander i henhold til vind-T'et; sørg for at have en god VHF-sender og -modtager, der har frekvenser, som De kan forvente at få brug for ved overflyvning af det territorium, Deres rejser fører Dem hen over.

Nu bliver Age Høst-Aris 70

Danmarks ældste aktive modellflyver, snedkermester *Age Høst-Aris*, Odense, fylder den 3. maj 70 år. Allerede da han deltog ved verdensmesterskaberne i Sverige i 1950, blev han i mange blade verden over omtalt som 70-årig, men denne gang er det altså alvor.

Høst-Aris og hans søn Carl begyndte på modellflyvningen under de første besættelsesår, kom ind i Odense Model-Flyveklub, hvor „gamle Høst“ var formand fra 1943—46 og senere blev efterfulgt af sønnen, og han har deltaget i mange nordiske og internationale konkurrencer foruden de hjemlige, og han har vundet mange præmier.

Selv om han ikke længere bygger og flyver med samme intensitet som i fyrrerne, er han dog stadig med.

David og Goliat igen



Den 5-årige Marcus med en Meteor-skalamodel drøfter fælles problemer med den professionelle modelbygger John Thompson, som har lavet Hunter modelle i 1:7 til spindforsøg i en vindtunnel.

Modellen, der vandt DM

Jens Jørgensens *Wonder Boy*.

De fleste modellflyvere plejer ikke at lave særligt udførlige tegninger over deres modeller. Man laver den egentlige konstruktions-tegning i lille målestok, og resten tegnes for det meste så direkte på beddingen. En undtagelse fra denne regel er Jens Jørgensen i Silkeborg, som har lavet en fin og meget udførlig byggeplan over sin *Wonder-Boy*, med hvilken han vandt det linestyrede kunstflyvningsmesterskab ifjor.

Tegningen er så udførlig, at den ville blive uoverskuelig, hvis vi skulle gengive den her. I stedet har vi fået Finn Mortensen til at tegne hosstående treplansskitse, der giver et godt indtryk af den velformede model. Til gengæld har vi fået udvirket, at lustryk af originaltegningen kan købes hos Jens Jørgensen, Amaliegade 1 B, Silkeborg. Da det er en meget stor tegning, kommer den til at koste kr. 16,- med indpakning og porto.

Det, der tiltaler os mest ved modellen, er dens enkelthed i forbindelse med flere raffinementer, bl. a. dette at brændstoftanken er tilgængelig for eftersyn, usymmetrisk plan og mangel på flaps. Dette med at flyve uden flaps er vist iøvrigt ved at blive moderne igen, i hvert fald hævder Jens Jørgensen, at deres betydning er så som så.



Da Age Høst-Aris deltog ved det første VM for svævemodeller (det var i 1950 i Trollhättan), gjorde pressen ham til 70-årig, men først nu passerer han dette runde tal. Tillykke!

For en ordens skyld skal vi gøre opmærksom på, at *Wonder Boy* ikke egner sig for begyndere, så er du ikke helt sikker på, om du kan klare den, så prøv hellere først at bygge f. eks. en *Cugar*, som vi omtalte i februar.

oml.

Gode råd er dyre

Læserbrev i et amerikansk modellflyveblad:

Jeg er meget betaget af radiostyrede modeller, og efter at have set nogle af mine venners modeller i luften kunne jeg tænke mig at forsøge selv. Men for at fortælle sandheden er jeg bange for, at min kone vil slå mig ihjel, hvis hun vidste, hvad det kostede. Hvad skal jeg gøre?

Svar: Er De en mand eller en mus? Hvor er Deres trang til spænding? Køb iøvrigt Deres udstyr som byggesæt og bring det hjem i små æsker lidt efter lidt.

Pas på højstartsnoren

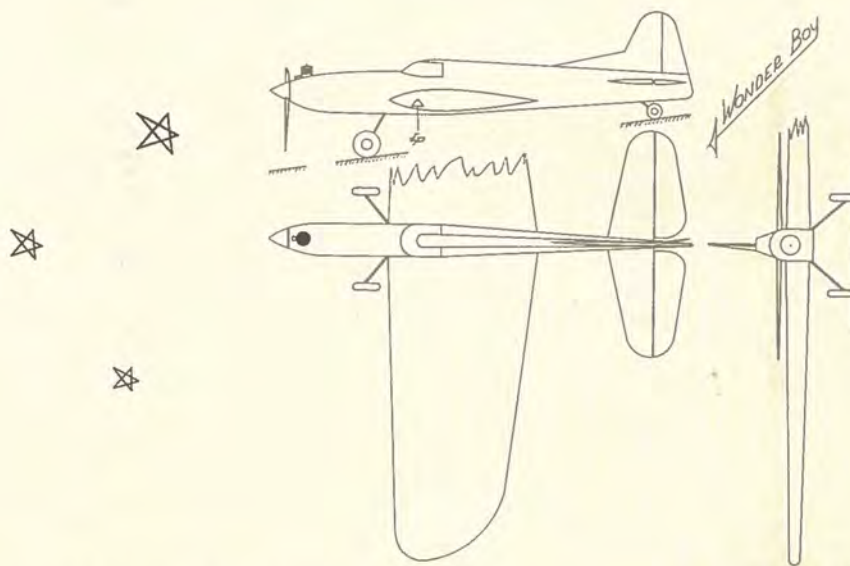
Ved den fritflyvende vårkonkurrence på Sjælland fordrev man tiden med at prøve højstartsnore efter de nye regler — flyvning var der jo ikke meget af i det vejr.

Det viste sig, at tynde nylon- og perlonliner på 0,3 og 0,4 mm strækker sig omkring 5 meter under et træk på 5 kg. Hvis linen er lidt slidt, har været i klemme i spillet eller har været trådt ned i grus eller lign., så kan den slet ikke klare de 5 kg træk, men knækker. Ligeledes er så tynde liner slemme til at knække, hvor der er bundet knuder, f. eks. hvor ringen er bundet fast.

De sværere liner på 0,5 og 0,6 mm klarer sig bedre, og det viste sig, at de strækker sig næsten 4 meter. Dette gælder for liner, som har været i brug nogen tid. Helt nye liner vil sikkert strække sig endnu mere.

Og så er der det med, at flaget skal være mindst 2,5 dm². Det var der ikke ret mange, der kunne klare.

Her er vist noget at rette.



Øversigtstegning af Jens Jørgensens DM-vinder »Wonder Boy«, en kunstflyvemodell for viderekomne.

Tag vognen med i lommen, det betaler sig



De, herr bilejer, ved at vognens værdi falder, - at motor og dæk slides for hver kørt km - evt. reparationer i udlandet er dyre, - mange, lange stræk sluger benzin, som igen sluger Deres valuta, - overnatninger, mad og småforfriskninger undervejs sniger sig lumsk op.

Spar og tag med SAS i stedet. På få timer er De frisk og veloplagt midt i ferieeventyret, hvor en ny bil venter Dem i lufthavnen eller ved hotellet.

SAS fly/bil ferie med vogn giver Dem ekstra feriedage, for nu er *alle* rejsedage feriedage.

Giv så også vognen ferie. Lad værkstedet trimme den, så den er tip top, når De kommer tilbage.

Gør regnskabet op. Så vil De sikkert komme til det resultat, at når alle forhold tages i betragtning, betaler det sig bedst for Dem, at få en 100% ferie - med SAS og bil i selve ferielandet.

De sparer kræfter tid og penge

Natfly fra og til København - 2 overnatninger i ferielandet m/morgenmad - leje af fuldt forsikret vogn i 14 dage inclusive 1400 km's kørsel - sammenlignet med kørsel i egen vogn fra København over Gedser-Grossenbrode til den samme destination og retur - hotel og måltider undervejs - fægebillet - ERA-forsikring - 1400 km's kørsel i ferielandet - 2 overnatninger m/morgenmad, variable udgifter incl. benzin og olie for den kørte

distance fra og til Danmark i h.t. motororganisationernes specifikationer samt afskrivning af forrentning i h.t. disse specifikationer baseret på 20.000 km's kørsel om året:

pris pro. pers.	SAS fly/bil*	egen vogn
KBHVN. - ROM	1.060,-	1.751,-
KBHVN. - Barcelona	1.272,-	1.450,-

*Priserne er baseret på familierabat for 2 personer

SAS



De aut. rejsebureauer giver alle oplysninger om SAS-arrangementer

SVÆVEFLYVERNES REPRÆSENTANTSKABSMØDE

Ingen skræntflyvning i flyvedagskonkurrencerne

Niels Sejstrup fik årets overraskelse på repræsentantskabsmødet, da han fik tildelt Gøtapokalen for 1960. Nok er han medlem af fondsbestyrelsen, men denne havde benyttet et kort fravær under et møde til hurtigt at afgøre sagen. Sejstrup fik pokalen for mang-årigt arbejde for at fremme især den højere svæveflyvning såvel i flyvevåbnet som i klubberne samt for sine egne høje præstationer, ikke mindst de to 300 km trekantter ifjor.

De øvrige pokaler gik til Jens Ove Pedersen for højdevinding på 4.080 m, H. W. Jensen for målflyvning på 491 km, Sejstrup for fri distance på 485 km, mens Cowboy-præmien tilfaldt J. Friis & K. Pankoke, der fik 64 trekanttpoints for 64 km/t over 100 km.

Pokaluddelingen var som sædvanligt et led i svæveflyverådets omfattende beretning, der afvælsende blev forelagt af Kaj V. Pedersen, Borge Christiansen, Mogens Henriksen, Mogens Buch Petersen og Per Weishaupt, og som gav et alsidigt billede af det store centrale arbejde, der er udført, og af de problemer, som omgiver dansk svæveflyvning.

Skyflyvningsforslaget.

En helt frisk nyhed var, at der få dage før havde været afholdt møde med de øvrige brugere af luftrummet vedrørende rådets mere end et år gamle forslag om tilladelse til skyflyvning. Der var stor skepsis over for det oprindelige forslag efter engelsk mønster om fri skyflyvning uden for kontrolleret luftrum, og et af direktoratet udarbejdet forslag om et weekend-skyflyvningsområde af ret stor omfang i Jylland kunne flyvevåbnet ikke acceptere, så rådet skulle nu prøve at fremsætte et nyt forslag om flere små områder.

På mødet havde svæveflyverne fået mange sympatitilkendegivelser, men man kunne ikke frigøre sig for et indtryk af, at de enkelte parter hver for sig søgte at sikre sig størst mulig plads i luftrummet, mens de ikke syntes at indrømme svæveflyverne samme ret til at færdes der som andre.

Sluttelig advarede formanden mod at overbelaste de forholdsvis få kræfter, der stod til rådighed for det centrale arbejde, så de til sidst sagde: »Nu er vi trætte og gider ikke mere,« og han manede ethvert medlem til at yde frem for at kræve.

Intet salg af fondsflyene nu.

Efter at beretningen efter nogen diskussion var godkendt, fremsatte rådet sit forslag om at sælge det resterende fondsmateriel, ikke fordi man direkte manglede penge til at købe jord til svæveflyvecentret (man mener at have til en rimelig udbetaling), heller ikke p. gr. a. dårlig udnyttelse (fondet lå som nr. 3 af landets klubber på dette felt ifjor) og heller ikke p. gr. a. dårlig økonomi (de sidste par år har der været balance incl. afskrivning), men for at stå endnu stærkere rustet til at udbygge centret, for at blive af-lastet for et ret stort arbejdsfelt, og fordi skolevirksomheden var tilbudt overtaget af store jyske klubber – måske endda til billigere takster.

Ved en længere diskussion viste det sig, at især de mindre klubber var betænkelige ved forslaget, og til sidst fik rådet bemyndigelse til at sælge, men kun hvis det blev nødvendigt i forbindelse med køb og etablering af svæveflyvecentret.

Den største vanskelighed i denne forbindelse er i øjeblikket at finde et egnet areal, og vi opfordrer medlemmerne i Jylland til aktivt at hjælpe udvalget med at søge.

Diverse forslag og nyvalg.

Man vedtog et forslag fra Skrydstrup om at lade værnepligtige menige på flyvestationerne blive medlemmer på juniorkontingent, idet man mente dette ville tilføre ekstra medlemmer.

Med 27 stemmer mod 6 (nordjyske!) vedtog man ikke at godkende skræntflyvning i flyvedagskonkurrencerne.

Et forslag fra Silkeborg om »at afhænde unionens materiel« blev trukket tilbage, da det blev oplyst, at unionen var ophævet i 1950 og at dens materiel var solgt!

Til svæveflyverådets genvalgte Buch Petersen og Carsten Thomsen; H. R. Hansen og Sejstrup blev suppleanter. Til fondsbestyrelsen genvalgte yderligere Frank Svendstrup og nyvalgte Paul G. Jørgensen, Havdrup, Harry Thorsted, København, og Rasmus Kristensen, Ringsted.

Til næste års modested valgtes Kalundborg – og Ejvind Nielsen gav eksempel til efterfølgelse ved at fortælle, hvordan man der havde forberedt og nu gennemførte anskaffelsen af en flyveplads.

Danmarksmesterskabet

Ved redaktionens slutning forelå endnu ikke nærmere oplysninger om DM, udover tidspunktet og at det bliver på Vandel, som flyvevåbnet har stillet til rådighed tillige med fire slæbefly, spil samt wirehenter.

Når dette nummer fremkommer, er der imidlertid nok udsendt nærmere program og tilmeldingsblanketter til klubberne, og så gælder det om at tage fat på detaljforberedelserne.

Svæveflyvernes flyvesikkerhedsmøde

Aftenen for repræsentantskabsmødet i Odense afholdt KDA et flyvesikkerhedsmøde for svæveflyvere i Fyns Forum. Mødet blev overværet af overingenior B. Helmo Larsen og luftfartsingenior J. Nissen fra luftfartsdirektoratet.

Svæveflyverådets formand og flyvetekniske medlem, ingeniør K. V. Pedersen, omtalte havarierne ifjor og svæveflyverådets indsats for at nedsætte antallet yderligere, bl. a. ved klubbesøg af s-kontrollanter. De havde allerede givet gode resultater og blev nu genoptaget, så samtlige klubber kunne blive besøgt.

Civilingenior P. H. Nielsen gav en orientering om resten af den ny skolingsnorm, nemlig EK-C-normen (Baby-flyvning til C efter 2G-skoling) og S-normen, der viderefører de ifjor udgivne DK-skolingsnormer frem til S-certifikatet.

P. H. Nielsen var også inde på de psykologiske baggrunde for havarierne, ligesom han påpegede nødvendigheden af mere systematisk omskoling (inkl. stall under sving etc.) til nye typer.

Svæveflyverådets permanente skole

Dansk Svæveflyvefonds to svævefly er fortsat til alle medlemmers disposition. K-8'en er flyttet til et så centralt sted som Herning flyveplads, hvor interesserede kan henvende sig til Carsten Thomsen, som står for den.

Rhönadler'en er stadig i Ålborg lufthavn under ledelse af M. Buch Petersen.

Dansk propaganda-film om svæveflyvning

Mens KDA i mange år har haft såvel en 16 mm smalfilm som lysbilledserier til propagandaformål til disposition for modelflyveklubberne, har man i høj grad savnet noget lignende materiale for svæveflyveklubberne.

Dette savn er nu afhjulpet, idet Aviator-filmen »Flyvende sommer« nu er blevet gjort færdig og kopieret, og denne kopi kan af svæveflyveklubberne lånes gratis hos KDA.

Den spiller en lille halv time og viser i dejlige farver såvel uddannelsen og det typiske hjemlige klubliv som højere svæveflyvning, både termik- og skræntflyvning samt DM-deltagelse.

Der skal nok blive rift om denne film, selv om vi er ude over den udprægede møde-årstid.



Den østtyske Lehrmeister er ved at blive vor populæreste to-sædede type. Aviator er meget tilfreds med sin, der ses her, og de hidtidige 5 her i landet ventes snart supplerede af 4 til, idet Danmark har købt hele restlagret. Nye kan først leveres næste år.

I-kursus 1961 på Ålborg Lufthavn

For andet år i træk arrangeredes svæveflyveinstruktørkursen på Ålborg Lufthavn med støtte fra havnechef *Helmer Hansen* og assistance fra Flyveklubben *Aviator*.

Med ialt 16 deltagere var dette det største I-kursus i nyere tid. Men med ialt 7 lærere gennemførtes undervisningen forsvarligt — idet den praktiske undervisning på pladsen blev delt op, således at halvdelen af eleverne beskæftigede sig med DK-instruktør-virksomhed, mens den anden halvdel beskæftigede sig med EK-instruktør-virksomhed.

Vejret drillede selvfølgelig som altid i påsken. Der blev overhovedet ikke fløjet før skærtorsdag (men da blev der til gengæld osse fløjet termik). Det må dog siges at have været en heldig disposition at henlægge kurset til Ålborg, idet det var det eneste sted i landet, hvor det kraftige snefald ikke faldt.

Der blev fløjet 96 starter med Rhönadleren GUX og K 8'en EUX, hvilket er lidt mere end tidligere — men ikke mere, end man havde ventet. Teoriundervisningen blev som tidligere år overskredet med flere timer — især i meteorologi, hvor *Ib Brægs* gav de vordende instruktører en mængde tip til gavn og glæde for dem i deres fremtidige virksomhed.

Løvrigt underviste *M. Buch Petersen* (skolechef), *Kaj V. Pedersen*, *P. H. Nielsen*, *P. Weishaupt*, *Niels Sejstrup* og *Kaj Aagaard*.

Forhåbentlig er såvel eksamenskommission som luftfartsdirektorat ved dette FLYV's udkomst blevet færdige med at rette opgaverne og meddele eleverne, om de har bestået eller ej, så de kan komme i gang med at virke rundt omkring i klubberne til gavn — ikke alene for klubberne — men i højere grad for flyvesikkerheden. b. p.

Ingen termikflyvning før S.

Lige før påske udsendte KDA den 11. sendings SM-blade, omfattende C- og S-skolingsnormerne. Samtidig blev hele den gamle EK-norm og forskellige signalblade m. m. i tilknytning dertil inddraget.

Der kan herefter enten skoles efter DKB-normen + C-normen + S-normen (dvs. på 2G og Baby) eller efter DKC- + S-normen (dvs. på lukket tosedet svævefly plus evt. en eller anden ensædet type).

C- og S-normerne slutter sig naturligt til de ifjor udsendte DK-normer, og en moderne skoling hele vejen igennem til S skulle heretter kunne gennemføres.

På et enkelt punkt bryder S-normen afgrænsende med den gamle norm, den afløser. Denne førte nemlig også til varighedsprøve og foreskrev derfor termikflyvning, hvorimod den nye norm er en ren manøvernorm, der udtrykkeligt forbyder enhver form for termikflyvning eller forsøg derpå, før S-certifikatet er opnået.

Det kan ikke nytte noget at bebrejde instruktørerne en bestemt holdning i fremtiden, for de har ganske klare instrukser fra luftfartsdirektoratet og svæveflyverådet på dette punkt — og med klar begrundelse i en del havarier.

Altså: grundig elementær uddannelse direkte til S — derpå begynder først uddannelsen i at bruge svæveflyet til egentlig svæveflyvning.

Med svævefly i 14.102 meter

Det er sjovt, så rekorder kommer i bølger. I nr. 3 berettede vi om flere højderrekorder, og nu har amerikanerne sluttet sig til bølgen i bogstavelig forstand, idet de amerikanske svæveflyveres formand, *Paul F. Bikle*, den 25. februar over Mojave i Californien (et par hundrede km syd for rekordcentret Bishop) nåede op i 46.267 fod eller 14.102 meter efter en højdevinding i bølgeopvindingen på 42.303 fod eller 12.894 m. Han fløj en Schweizer 1-23E.

Den opnåede absolutte højde er i overkan-



Et lille hvil under instruktørkursen i Ålborg. Skolechefen *Buch Petersen* ses i gruppen af elever ved siden af fondets Ka-8, som nu kan benyttes på den permanente skole i Herning.

ten af, hvad man regner med, at et menneske kan klare uden trykkabine, selv om han ånder 100 % oxygen. Men *Bikle*, der blev nr. 12 i standardklassen ved VM i Tyskland ifjor, ved nok, hvad det drejer sig om, når man flyver højt. Til daglig er han nemlig leder af NASA flyveforsøgscenter på Edwards Air Force Base, hvor X-15-forsøgene udføres.

Foruden *Bikle's* andetsteds omtalte højderrekorder med svævefly blev den forudgående højdevinding på 10.483 m af *Georgeson*, New Zealand, offentliggjort, ligesom *Denis Burns* fik ud-og-hjem-rekorden på 565 km godkendt. Hans kone, *Anne Burns*, tegnede sig for flg. fire kvinderekorder sat i Sydafrika: ud-og-hjem 436 km, højdevinding 9119 m, hastighed på 200 km: 79 km/t, på 300 km: 66,7 km/t.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har købt en hangar på 9×12 m, har selv demonteret den og skal have den opstillet på flyvepladsen. Bergfalken er i drift igen.

Aviator havde standerhejsning palmelørdag, men havde da allerede passeret 300 flyvninger. Årets første sølvhøjder blev taget i påsken, hvor klubben + I-kursus udførte 285 starter.

Birkerød begyndte flyvningerne skærtorsdag i fin termik, men hindredes ellers af påskevejret og dårligt føre. Materiellet er nyoverhalet, og Mucha Standart'en OY-DBX skulle nu være ankommet.

Kolding har nu fået repareret sin Baby og fik fløjet en del i påsken.

København har bestilt en Lehrmeister OY-AXX til omgående levering og flyver herefter skoling med to fly i Roskilde og videregående flyvning med tre fly fra Møllemosegård.

Midtjysk afsluttede s-teorikursen i april. Jaskolka'en er kommet tilbage fra Polen efter reparationen.

Odense havde årets første distanceflyvning 2. påskedag. Kun Bergfalken var ikke færdig med vinteroverhalingen i påsken.

En gruppe svæveflyvere i Odense har på privat basis købt en Lehrmeister OY-XAP til omgående levering. Gruppen kaldes *Fyens Aersport*.

Polyteknisk Flyvegruppe har fået bevilget 20.000 (tyve tusinde) kr. af Otto Mønstedts Fond til en hangar på Kalundborg-pladsen.

Ringsted har nu flyttet sin hangar fra den gamle plads og er i færd med at opstille den

på den nye eksercerplads, hvor man venter at kunne begynde flyvningen snarest.

Silkeborg får mulighed for flyslæb nu, idet en gruppe medlemmer har købt en Stinson L-5B.

Vejle har fået sin Mucha Standart tilbage fra Polen i repareret stand — modificeret til nyeste type med lærredsbeklædte vinger i stedet for finerbeklædte. En 8 dages påskelejr gav næsten 300 flyvninger med mange varigheder ind imellem.

Vestjysk havde 250 tilhørere til sin propandaaften, hvor Sejstrup med dags varsel sprang ind i stedet for kaptajn Foltmann. 150 fik udleveret en billet til en gratis prøveflyvning, og adskillige har indmeldt sig. Lehrmeister'en blev desværre lettere beskadiget ved et havari i påsken (stall i starten), men ventedes hurtigt klar igen.

Viborg søger en Kranich-krop til det havarerede eksemplar, et medlem har købt af Århus.

Århus's Mucha 100 hedder OY-XAN, Kurt Petersen har solgt sin Hütter 17 til nogle klubkammerater og til gengæld købt Charles Nielsens Hø 17.

Skrydstrup havde trods dårligt vejr ca. 100 flyvninger og 20 timer i påsken.

Flyvedagskonkurrencerne i sving

Karup og Vejle startede konkurrencerne 19/3 i hhv. varighed og distance, idet *Erik Toft* fløj 139 km til Schleswig og måtte lande p. gr. a. sne. *V. P. Jensen* fløj også traditionelt distance i marts, nemlig en 100 km trekant 30/3. Stillingen før weekend'en midt i april var flg.:

Varighed:

1. Skrydstrup	12 t 28 m (3)
2. Karup	7 t 10 m (2)
3. Birkerød	3 t 32 m (4)
4. Århus	1 t 36 m (2)
5. Aviator	1 t 31 m (1)
6. Viborg	1 t 30 m (1)

Distance

1. FSN Ålborg	118 km 237 p (1)
2. Vejle	139 km 139 p (1)

Individuel distance

1. V. P. Jensen	118 km 237 p (1)
2. Erik Toft	139 km 139 p (1)

Hastighed

1. FSN Ålborg	77.2 p (1)
---------------	------------

Første soldiplomer: 143 *Henning Møller Nielsen*, Midtjysk, 144 *Kjeld Dahl*, Skrydstrup.

MEGET INTERESSANT PÅ MOTORFLYVE-KONGRESSEN

7 foredrag og diskussioner om forskellige emner
Ringsted flyveplads kraftigt trafikeret

BORTSET fra lidt morgentåge om søndagen blev motorflyvekongressen begunstiget af strålende blå himmel, så der var 23 fly på Ringsted flyveplads lørdag og søndag. Tilskuere i masser af biler kantede landevejen langs pladsen, og der var god gang i rundflyvningen.

Der havde også været stor travlhed i Midt-Sjællands Motorflyveklub med at få pladsen i bedst mulig stand. Der var kommet telefon og benzin, og en række af klubbens landmænd havde stillet sig selv og deres redskaber til rådighed for arbejdet på de to baner. Lige da vi ankom, var bestyrelsen egenhændigt ved at »plante« et drejeligt landings-T.

Jo, det er et smukt eksempel på, hvad privat initiativ kan udrette, også på et område, der egentlig burde være byens opgave at sørge for. Men Ringsted by har støttet klubben i bestræbelserne og vil forhåbentlig nu kunne se, at den selv må gøre en indsats for den flyveplads, som om et par år må afløse den gamle.

13 af de fremmede fly overnattede på flyvepladsen, og den lokale garnison havde velvilligst stillet militær bevogtning til rådighed.

Jo, vejret begunstigede nok flyvningen, men til gengæld kneb det med at få folk indendørs til kongressens mange interessante foredrag, og først kl. 1530 kunne man begynde på Casino, foran hvilket byen havde arrangeret flagallé.

Amatørbygning i USA

Efter at ingeniør *Arne Kragels* havde åbnet kongressen og direktør *Walther Nielsen* på Midt-Sjællands Motorflyveklubs vegne havde budt velkommen, holdt ingeniør *Björn Andreasson* fra Malmø et interessant og livligt foredrag om amatørbygningen i USA, hvor han under 9 års ophold har været medlem af Experimental Aircraft Association, der har 10.000 medlemmer, fordelt på 50-60 afdelinger, som i en vis grad grupperer sig om de store flyfabrikker.

Dette skyldes ikke, at størstedelen er professionelle, for de 90 % er rene amatører, men at man kan få billigt materiale fra fabrikkernes affald og overskudslagre.

Andreasson gennemgik de amerikanske bestemmelser for bygning af amatørfly, og de synes meget lempelige. Luftfartsmyndighederne foretager kun kontrol 5-6 gange under bygningen og lige for indflyvningen.

De første 10 timer skal man holde sig inden for 10 miles og de næste 40 timer inden for 25 miles fra flyvepladsen. Derpå bliver der foretaget flyveprøver, bl. a. en dykprøve, for en repræsentant for luftfartsmyndighederne, som dog forsigtigvis selv overvåger dem fra jorden! Og så får flyet et luftdygtighedsbevis i experiment-gruppen, som skal fornyes hvert år.

De fleste amerikanske hjemmebyggede fly er konventionelle og bygget af stålror, træ og lærred, f. eks. en type som Stits Playboy.

En undtagelse er Steve Witman's typer – og så Andreassons egen BA-7, som han derpå gik over til at give lidt baggrund for, inden han tog hjem for om søndagen at fortsætte arbejdet på det første af 3 produktionsseksemplarer, som skal med til Paris-udstillingen, og som efterfølges af en serie på 10.

Enmotors IFR-flyvning

Fabrikant *Jørgen Høyer* kommenterede den opnåede tilladelse til IFR-flyvning med enmotors fly, hvortil de første fly nu var gjort klar og udrustet efter de bestemmelser, motorflyverådet selv havde været med til at give.

Det første lille elevhold var ved at arbejde sig gennem det meget store teoripensum, som Høyer kritiserede for slet ikke at være i pagt med udviklingen. Der var alt for meget forældet og overflodigt stof, og til gengæld manglede der vitale ting med henblik på den praktiske udnyttelse.

Dette gjorde ikke så meget for piloter, der skal flyve IFR i luftfartselskaberne, for disse uddanner dem selv videre i praksis og lader dem flyve som andenpiloter; men det ville være farligt at slippe folk løs på egen hånd, hvis de ikke fik lært disse praktiske ting først.

Høyer mente, at selv om den nuværende tilladelse foreløbig kun har bud til en lille kreds, så vil den indirekte komme andre flyvere til gode.

Forretningsfolkene afskrivningsmuligheder vil bringe billigere fly på brugtflymarkedet. Deres behov for flere landingsstriber ville gavne alle (og det franske forslag om at kombinere dem med moteller var en god idé). Og IFR-radiofaciliteterne kan jo også udnyttes ved VFR-flyvning.

Udnyt de 10 krævede flyvetimer bedre

Direktør *H. H. Laursen* var blevet forhindret i at komme tilstede, men hans manuskript blev læst op af ingeniør *Per Weishaupt*, der selv føjede nogle supplerende kommentarer til.

Laursen fandt det forkert, at så mange brugte penge på en flyveruddannelse og så hurtigt deponerede certifikatet. Han mente, at det skyldtes forfængelighed, idet der endnu var nogen, der troede, at folk beundrede en, der kunne flyve. Han gik imod den opfattelse, at man ligeså godt kan kobe et fly til 50-60.000 som en bil i samme prisklasse. For den dyre bil er ofte et middel til at imponere borgermusikken ved at køre gennem strøget med den, men kun få ser direktør N. N. i et tilsvarende fly.

Laursen mente også, at man efterhånden får en usikkerhedsfølelse p. gr. a. for ringe træning.

Derfor bør de 10 timer fordeles jævnt over året og ikke bare bruges til en tur rundt om pladsen, men til besøg på fremmede plad-

ser, deltagelse i rally'er og i orienterings- og landingskonkurrencer, som man lærer meget af, og som derfor styrker den nødvendige sikkerhedsfølelse.

Til slut betonedes Laursen nødvendigheden af godt kortmateriale og grundig forberedelse af langture, ligesom man skal overholde de pågældende landes regler og ikke flyve, undtagen vejret gør det forsvarligt.

– Weishaupt fremhævede det vigtige i at opretholde landingstræningen, ligesom de 10 timer også kan bruges til videre uddannelse i form af omskoling, instrumentflyvning, kunstflyvning og brug af radio.

Det elektroniske udstyr

Let forsinket af tåge ved sin start om morgenen fra London nåede dr. *Per V. Brüel* dog frem til Ringsted og gav en interessant orientering om de forøgede radiokrav og den tekniske baggrund for disse, der bl.a. skyldes jetflyenes større flyvehøjde, hvorved de kan høre et større antal stationer.

De nye installationer bliver dyrere, også af den grund at modtagerne sikkert med tiden må krystalstyres, men til gengæld synes anvendelse af transistorer at love store forbedringer, og efter nogle år menes priserne at gå nedad.

Dr. Brüel omtalte også kravene om meget stor selektivitet til radiokompasserne samt VOR-installationerne, som har mange fordele, efterhånden som der bliver tilstrækkeligt med stationer.

Foredragsholderen sluttede med et lille hjertesuk: Han fandt, der ved skoleflyvning blev lagt for lidt vægt på betjening af radioen og mente, at man fra begyndelsen skulle vænnes til radio, som også ville være en betryggelse ved den første soloflyvning.

Diskussion om havaristatistikken

Som led i kampagnen »Gør 1961 til et flyvesikkerhedsår« gennemgik civilingeniør *Poul Jørgensen* fra luftfartsdirektoratet nogle oversigter, han havde udarbejdet over de senere års havaristatistik.

Den var baseret på årene 1957-60, men tallene fra 1960 var kun foreløbige, hvorfor vi ikke skal bringe dem. De viste dog en betydelig stigning i flyveaktiviteten for gruppen privatflyvning.

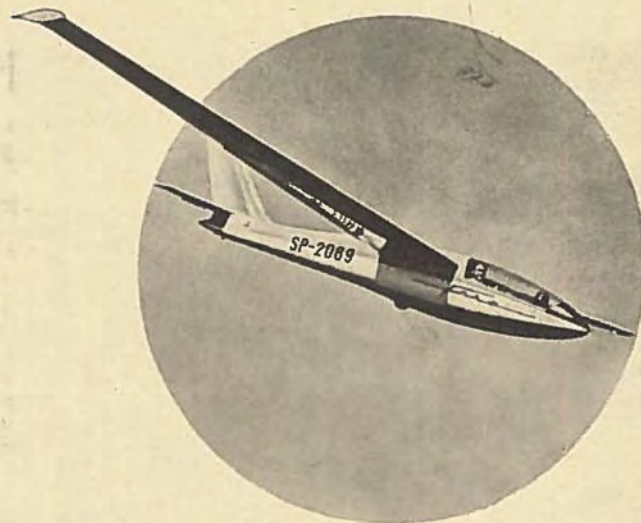
Men statistikken for alle årene viser klart, at gruppen har den største havarirate, både af lettere og alvorligere havarier, mens den regelmæssige offentlige lufttrafik ligger bedst.

(Fortsættes side 99)

Vore læsere bedes bemærke, at A/S Commertas er flyttet til Frederiksberg Allé 6, Kbh. V. (Se annoncen side 98).



**POLSKE
SVÆVEPLANER
KENDT
FOR
DERES
KVALITET**



FOKA-STANDARD - højtydende præstationssvæveplan i FAI standard-klasse.

MUCHA STANDARD - præstationssvæveplan i FAI standard-klasse.

ZEFIR II - højtydende præstationssvæveplan.

BOCIAN - 2-sædet præstationssvæveplan.
Instrumenter til svæveplaner.



Ene-eksportør:

MOTOIMPORT

FOREIGN TRADE ENTERPRISE

Warszawa, Przemysłowa 26

P.O. Box 365. Telegramadr. MOTORIM-WARSZAWA

Forlang yderligere oplysninger.

Repr. for Danmark:



ELI V. NIELSEN

Uglevangen 5 — Virum

TRETEN



FØRENDE VERDENSOMSPÆNDENDE LUFTFARTSSELSKABER HAR GENBESTILT BOEING JETLINERE



Ingen statistik kan opvise så autoritativt et bevis på et fly's fremragende egenskaber som *genbestillinger*.

Målt med denne alen har Boeing jetlinere slået alle andre eksisterende jet-fly ud, idet selskabet har modtaget *genbestillinger* på ikke mindre end 193 fly fra 13 luftfartsselskaber.

Og det er ikke så mærkeligt. Boeing jet-fly har fra første færd haft en så uovertruffen lasteevne, at de blev de populæreste rutemaskiner

i luftfartens historie. Boeing jet-fly satte flere fartrekorder (mere end 240) end nogen anden jetmaskine. Boeing jet-fly har transporteret flere passagerer til flere byer end nogen anden jetmaskine.

Dette er nogle af grundene til, at flere luftfartsselskaber har bestilt — og genbestilt — flere jet-fly fra Boeing end fra nogen anden fabrik. De er også en antydning om den ydeevne, luftfartsselskaberne kan vente sig fra den nyligt annoncerede nye kort-til-mellemdistance maskine, Boeing 727.

BOEING



AIR FRANCE - AIR-INDIA - AMERICAN - BRANIFF - CONTINENTAL - EASTERN
EL AL - LUFTHANSA - PAN AMERICAN - QUANTAS - TWA - UNITED - WESTERN

UDBYTTERIGT REPRÆSENTANTSKABSMØDE

FREMMØDET til det første motorflyve-repræsentantskabsmøde, der ligesom de to andre gruppers møder var åbent for alle medlemmer, må siges at være tilfredsstillende. Der var 16 stemmeberettigede repræsentanter fra 8 klubber, men ialt et halvt hundrede personer til stede – det samme antal som svæveflyvernes møde plejer at have.

Efter at KDA's formand, lrs. *Børge Moltke-Leth*, var valgt til dirigent, aflagde motorflyverrådets formand, el-ingeniør *Arne Kragels*, en udforlig årsberetning.

Han hilste med glæde, at der var ved at opstå flere nye klubber og manede de gamle til en mere effektiv indsats for at få A-certifikatindehaverne som medlemmer. Hittidige opfordringer hertil havde ikke givet resultat, men man håbede gennem den bebudede landsmotorflyveklub at kunne øge tilslutningen.

På en forespørgsel fra luftfartsdirektoratet om havarierne havde man påpeget ønskeligheden af bedre omskoling og evt. obligatorisk krav om checklister, og man konkluderede, at det på længere sigt var ønskeligt at tage kravene til erhvervelse og opretholdelse af certifikater og instruktørbeviser op til revision med henblik på en modernisering.

Formanden bebudede et fremstød for oprettelse af landingsstriber frem for betonlufthavne.

Han efterlyste større interesse, især hos 10-timersflyverne, for flyvedagskonkurrencerne, nordisk motorflyvekonkurrence og deltagelse i rallyer.

Mange forhandlinger med myndigheder

Kragels omtalte arbejdet med den nye lov om luftfart og fortalte om forskellige møder vedrørende benyttelsen af luftrummet. Han havde en følelse af, at lufttrafikken og flyvevåbnet havde delt luftrummet mellem sig, og at luftfartsmyndighederne først og fremmest varetog trafikflyvningens interesser, mens den øvrige flyvning kom i 2., 3. og 4. række efter en eller anden besynderlig rangfordeling.

Han krævede en revision af denne opfattelse og lige ret for alle i luften såvel som på søen og på vejene.

Han beklagede sig over forholdene for mindre fly i Københavns lufthavn, der også var kritiseret fra udlandet, og han bebudede en forhandling herom i nær fremtid, efter at man i mere end et år trods rykkerskrivelser havde ventet på svar fra direktoratet om dette spørgsmål. Man vil også have drøftet forringelsen af årskortenes værdi, idet disse nu kun gælder statslufthavnene, uden at taksten er blevet tilsvarende nedsat. Endelig kritiserede han, at der for den nye plads på Anholt er godkendt ekstraordinært høje landingsafgifter (25 kr. for et privatfly!).

Han omtalte foreløbig forgæves forsøg på at få Kirstinesminde godkendt som toldlufthavn, således at man kunne komme til og fra landets næststørste by uden tidsrøvende mellemlandinger andre steder ved udlandsflyvninger.

Luftfartsdirektoratet havde imødekommet visse ønsker om ændringer i PEL-bestemmelserne, men ikke kunnet imødekomme et ønske om IFR-fragtflyvning med enmotors fly, således at disse kunne udnyttes bedre. Han fandt det irrelevant, at direktoratet i sit svar

henviste til, at man jo kunne benytte tomotors!

Der vil snart blive fremsendt henvendelse om tilladelse til VFR-flyvning om natten, som man har det i mange andre lande. Rådet havde afvist forslag om at gøre vinduesviskere obligatoriske på små fly samt påpeget det uheldige i, at udlændinge med søfly i praksis ikke kunne lande i det havomkransede Danmark.

Sluttelig omtalte formanden den stærke udbygning af KDA's service for motorflyverne, som var blevet godt modtaget. Han fandt, at det måtte være en statsopgave at udgive à jour-forte kort over det kontrollerede luftrum. Der er ganske urealistisk at tro, at man uden ordentlige kort kan få flyverne til at rette sig efter reglerne.

Kragels håbede med den omfattende beretning at have givet et indtryk af rådets arbejde, som han mente der var behov for. Han ville gerne have denne opfattelse bekræftet af repræsentanterne, ligesom han ønskede at vide, om man ville muliggøre et fortsat arbejde såvel med arbejdskraft, kontingent og gennem flyvelotteriet.

Kort debat om beretningen

Efter frokostpausen blev beretningen sat under debat. Følgende havde ordet: Direktør *Walther Nielsen*, (Midtsjælland), fabrikant *G. Fjord Christensen*, (Fyen), tekn. lærer *F. Midtgaard* (Sportsflyveklubben), greve *Chr. Lerche* (Nordvestsjælland), baron *Bertouch-Lehn*, (København) og salgschef *Bondum* (Sportsflyveklubben). De fremsatte forskellige spørgsmål og mild kritik på enkelte punkter, og det blev besvaret på rådets vegne af Kragels og dyrlæge *Finn Nielsen*.

Derefter blev beretningen taget til efterretning og godkendt med akklamation.

Forståelse for kontingentforslaget

Der var ikke udefra fremsat forslag til behandling, men som bekendt havde rådet foreslået en længe tiltrængt à jour-føring af kontingenterne og samtidig en opdeling i certifikatindehavere (25 kr. årligt) og øvrige medlemmer (20 kr. årligt). I den forbindelse skulle overenskomsterne med klubberne revideres.

Kragels påpegede, at man ikke kunne udrette meget for 9 kr. pr. år, og man kunne ikke altid forvente, at generalsekretæren skulle slide trapperne for at dække budgetternes underskud.

Weishaupt gav en oversigt over, hvordan indtægterne i købekraft var blevet mere end halveret den sidste halve snes år, ligesom oversigten over udgifterne viste, at til trods for, at bidraget til KDA's generalsekretariats drift såvel som til FLYV havde været konstant uanset prisudviklingen, så havde man måttet skære ned på øvrige områder.

Walther Nielsen fandt det uheldigt, at tilskudet til teorikursus var strøget, men Kragels svarede, at der hverken var behov eller midler hertil.

Fjord Christensen gik ind for forslaget, selv om han ventede at blive flået levende ved sin hjemkomst, for det lokale klubkontingent var kun 12 kr. pr. år!

G. Klostergård (Århus) ville gå med til de 15 og 20 kr., rådet under forudgående drøftelser havde tænkt sig, men syntes ikke

budgettet gav udtryk for nødvendigheden af mere. Han ønskede referater af rådsmøder tilsendt klubberne.

Weishaupt oplyste, at forhøjelsen gjaldt 1962, hvor budgettet så væsentligt sortere ud end det underskud på 3.500 kr., som 1961-budgettet med besvær var klemmet ned til.

Klostergård gik derpå ind for forslaget.

Dr. Brühl fandt budgettet uhyre lille og beskeden i forhold til det arbejde, der gøres og bør gøres og så gerne, at mere af det kontingent, han betalte i sin klub, gik til rådets arbejde.

Finn Nielsen støttede ligeledes, og *Midtgaard* gik ind for det på Sportsflyveklubbens vegne.

Forslagene blev derpå vedtaget med samtlige 16 stemmer.

Genvalg og nyvalg

Til motorflyverrådet genvalgte Kragels og Finn Nielsen og nyvalgte *Walther Nielsen*. Til suppleanter (som vil blive inviteret til at deltage i rådets arbejde) genvalgte *Fjord Christensen* og nyvalgte fotograf *Gerhard Nielsen*, Sportsflyveklubben.

Samarbejde med flyverhjemmeværn og civilforsvaret?

Kaptajn *John Foltmann* redegjorde til slut for nogle forhandlinger, der var ført, efter at der fra såvel flyverhjemmeværnet som civilforsvaret var fremsat ønske om et samarbejde, så de små fly både i fredstid og krigstid kunne udnyttes af disse organisationer til forskellige formål. Samtidig ville det give nogle af privatflyverne mulighed for at flyve mere og til konkrete formål.

Planerne var endnu på et meget forberedende stadium, og der var ikke givet bevillinger hertil, men han ville gerne have bekræftet, at flyverne var positivt indstillet.

Flyverhjemmeværnets og flyvevåbnets repræsentant, kaptajn *Fleischer* oplyste, at man tænkte sig flyvende enheder under hjemmeværnet på linie med det maritime hjemmeværns flotiller. Formålet var i fredstid målflyvninger for luftmeldekorpset, indsats i katastrofesituationer, samt støtte til privatflyvningen og befolkningens forståelse af flyvningen. I krigstid var der opgaver som kurertjeneste og eftersøgning af fjendtlige agenter. Ordningen skulle naturligvis ikke medføre udgifter for privatflyverne.

Sekretær *Flemming* oplyste, at civilforsvaret ønskede en vis kontraktmæssig tilknytning til flyvere, således at flyene var til rådighed ved mobilisering, mens de i fredstid brugtes til observation og øvelser. Civilforsvaret ønskede et forslag fra KDA til, hvordan det kunne organiseres.

Det var tydeligt, at disse planer vakte stor interesse, og der blev da også fra alle sider givet udtryk for en positiv indstilling.

Landings-T'et sættes på plads i Ringsted.



CESSNA for '61

Cessna



Cessna 182 — med stor, velindrettet kabine. 6-cylindret 230 hk motor, max. hastighed: 269 km/t., 1.030 fods stigning i min.



Cessna Skywagon (øverst) befordrer 6 personer og 125 kg last med en fart af op til 270 km/t. 260 hk motor.

Cessna 180 — en 230 hk motor med max. hastighed på 285 km/t. Begge modeller kan monteres med pontoner eller ski.



Cessna Premium 3 — anført af Cessna 210, som blev verdens mest solgte forretningsfly, i den hurtige klasse da den kom frem i 1960. 260 hk motor, max. hastighed: 320 km/t.



Cessna Skylane — gennemudstyret med samtale- og navigationsudstyr, tonede vinduer og mange andre vigtige fordele.



Cessna 310 F — den stilrene 1961-model med tilspidset næse og tip-tanke. 260 hk i hver motor, max. hastighed: 389 km/t., stigning med en motor: 440 fod/min.



Cessna Skyhook — 4 sædet helikopter med mekanisk stabilisering. Skyhook er den eneste helikopter, der har en verdensomspændende salgs- og serviceorganisation i ryggen.

A/S COMMERTAS, Frederiksberg Allé 6, Kbh. V

Tlf. Hilda 1616

TYPENYT

Hawker P. 1127 har nu suppleret forsøgene med at holde sig svævende med normal flyvning efter almindelig start og med almindelig landing.

Potez 840 med fire Turbomeca Astazou motorer er nu færdig i prototypeform og skal til at begynde prøveflyvningerne. Det har kun taget et år at bygge den.

Dornier Do. 27 er forsøgsvis blevet udstyret med Astazou turbinemotor i Frankrig.

Northrop T-38 er nu taget i brug af den amerikanske træningskommando som dennes første overlydstrener. Den skal erstatte Lockheed T-33, og anvendes efter første uddannelse på Cessna T-37.

Lo-Meise, også benævnt Lom 59, fra den østtyske svæveflyfabrik vil kunne leveres til andre lande fra begyndelsen af 1962. Meddelelser i udenlandske blade om, at Østtyskland også nedlægger svæveflyveindustrien, dementeres.

Scintex ML-145 Rubis er nu ved at være færdig i den første af tre prototyper og vil blive forevist på Paris-udstillingen. Det er som bekendt den firesædede storebror til Emeraude.

Canadair CF-104's første produktionsudgave blev rullet ud fra fabrikken den 27/3, den første af de 200, som Canadair bygger af Starfighter.

Bell 47G-3B er en ny helikopterversion, som Bell bringer på markedet i denne måned. Den er forsynet med en Lycoming TVO-435 motor med udstødsgasdriven kompressor, der opretholder motorydelsen op til 15.000 fod.

Morane-Saulnier Rallye er nu udsolgt i første serie, som — lidt optimistisk syntes mange — i første omgang blev ansat til 250. Der er indget ordrer på 270, hvoraf 163 til

eksport. Kun 3 % har 90 hk motor, 45 har 100 hk og 52 % er Super-Rallye med 145 hk.

SZD-25 Lis er et nyt polsk svævefly i mellemklassen, altså et moderne øvelsesfly. Den har Mucha-Standart-vinge, men forkrop af stålror beklædt med glasfiber, halebom af dural og kraftigt affjedret hjul. Præstationerne skulle være på højde med Mucha Standart, hvis produktion slutter i år, hvorefter Lis-produktionen fases ind.



K. H. Eyermann: *Rund om das Flugzeug*. Verlag Sport und Technik. 268 sider, ill. DM 9.90.

Illustreret af et stort antal tegninger giver bogen en gennemgang af og en oversigt over moderne fly, således at forstå at man systematisk beskriver f. eks. planformer, motoranbringelser osv. med eksempler fra typer fra hele verden. Også motorer, bevæbning, systemer af typebetegnelser, ikke mindst fra østlandene, samt til slut farvelagte eksempler på luftfartselskabernes bomærker samt militære kendingsmærker fra hele verden findes der.

Da bogen er fra Østtyskland, er der lagt stor vægt på russiske og andre østlandes fly m. m.

ABC des Fliegens. Verlag Sport und Technik. DM 2.20 pr. hefte.

Under denne titel udgives i Østtyskland en række små hefter i format 11x18 cm, hver på 60—70 sider, som beskæftiger sig med forskellige områder inden for flyvning.

gen. De begyndte at udkomme i 1959, og foreløbig er der kommet en halv snes, hvoraf vi har set hefter om aerodynamik, flyvemekanik, motorer, instrumenter og om regnehjælpemidler ved distanceflyvninger med svævefly.

De er hovedsagelig illustreret med tegninger og skrevet på grundig tysk undervisningsmåde, af og til under anvendelse af matematiske formler.

S. O. Madsen: *Radiotelefoni for flyvere*. Udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub. 160 sider, 93 ill. Kr. 17.50 portofrit tilsendt mod forudbetaling af beløbet til KDA, Østerbrogade 40, Kbh. Ø. (Postkonto 256.80).

Anden stærkt moderniserede udgave af S. O. Madsens radiobog udkom den 23. marts, og straks samme dag afgik et betydeligt antal forudbestilte eksemplarer fra KDA. Det er en bog, som er uundværlig, når man går på kursus til opnåelse af flyvetelefonist-certifikat eller VHF-telefonistbevis eller iøvrigt interesserer sig for radio og flyvning.

Også de, der har første udgave, vil gøre klogt i at anskaffe den anden, så de stadig har ajourførte oplysninger at slå op i.

Jysk ekspertbesøg i Næstved

Modelflyverådets andet ekspertbesøg fandt sted i weekend'en 15.—16. april i Næstved med 40 deltagere fra klubber over hele Sjælland.

Begunstiget af godt vejr foretog eksperterne Kaj R. Hansen, Jens Jørgensen og Egon Briks Madsen demonstrationer og instruerede derpå nogle af deltagerne, mens de fløj med deres egne modeller. Efter frokost forgik det indendørs, hvor hver ekspert på glimrende måde behandlede sit emne.

Vi håber senere at få plads til en lidt nøjere omtale af succes'en.

(Fortsat fra side 94)

Sådan skal det naturligvis være, fordi trafikflyvningen flyver med de højest kvalificerede, professionelle piloter, som er i konstant træning og under stadig kontrol, mens privatflyverne ikke sigtes så grundigt og ikke flyver tilnærmelsesvis så meget.

Under den påfølgende langvarige diskussion enedes man dog om, at der kunne og burde gøres noget for at bedre privatgruppen, så den i hvert fald kommer på linie med skole- og træningsflyvningen, der ligesom væsentligt bedre.

Det forbavsede indlederen, at der var så stor positiv stilling til at skærpe kravene for certifikatets vedligeholdelse; men der var heller ikke mange 10-timersflyvere, der lod deres stemme høre i diskussionen. En bedre fordeling af de 10 timer, krav til et vist antal landinger og faste check-flyvninger som for indehavere af højere certifikater var blandt de ting, der blev foreslået.

Der blev fremsat mange ønsker om en nøjere bearbejdelse af statistikken, som iøvrigt måtte tages med mange forbehold, efter hvad Poul Jørgensen selv sagde. Den burde udstrækkes over flere år og undersøges m.h.t. piloterfaring, gamle kontra nye typer m.m. Det vakte også nogen forbavselse, at landbrugsflyvning, der vel er den farligste form for civil flyvning, ligesom fotoflyvning

henregnes under privatflyvning.

Noget resultat kommer der sjældent ud af en sådan diskussion, men den blev fortsat i smågrupper resten af aftenen, og jo mere vi beskæftiger os med disse problemer, jo mere indstillet bliver man vel også på at prøve på at forbedre forholdene.

Luftrummet og fremtiden

Søndag formiddag talte luftfartsinspektør *N. Boserup Olsen* om det danske luftrums inddeling og de fremtidige udviklingstendenser.

Vi havde bedt om denne orientering, fordi det længe har været klart, at mange – ingenlunde blot privatflyvere – ikke har forstået 1959-systemet og derfor ofte negligerer det i praksis.

Derfor kunne vi også godt have ønsket, at flere havde overværet netop dette foredrag, fordi det gav en god og klar orientering og samtidig et indtryk af de problemer, flyveledelsen har at slås med.

Om fremtiden udtalte Boserup Olsen, at der snart var sat en luftvej Kullen-Alborg i kraft, ligesom der netop var indført ændringer for trafikafviklingen i København/Malmø-området. Der ventes oprettet et terminalområde ved Odense, og hvis man føl-

ger trafikflyvningens ønsker om fulde IFR-krav i kontrolleret luftrum, må der oprettes specielle korridorer til Skovlunde, ligesom man formodentlig ved den lejlighed kan flytte højdeaftrapningsgrænserne indad.

KDA er luftfartsdirektoratet taknemmelig for at have stillet to foredragsholdere til rådighed (ligesom det glædede os at møde 100 % imødekommenhed fra de øvrige, vi henvendte os til), men vi finder, at luftfartsdirektoratet selv burde tage initiativet til mere »public relations« arbejde, sådan som FAA gør det i USA.

Vor motorflyveorganisation

Som afslutning på kongressen og overgang til repræsentantskabsmødet gennemgik ingeniør *Per Weishaupt* motorflyveorganisationens historiske udvikling og KDA's nuværende organisation. I forbindelse med mange klubbers passivitet omtalte han de områder, der stadig giver klubberne eksistensberettigelse, og han omtalte flyvernes behov for service og for varetægelse af deres interesser.

Sluttelig manede han til sammenhold. Det er nødvendigt at høre op med gensidig negativ kritik for at samles i positivt samarbejde til gavn for os alle.

* * *



Skafl FLYV flere abonnenter

Jo flere der abonnerer på FLYV, jo bedre blad kan vi fremstille.

De har sikkert venner og bekendte, som nok er interesseret i flyvning, men ikke er medlemmer af flyveklubber eller på anden måde får FLYV.

Prøv at opfordre dem til at abonnere på FLYV eller brug selv et FLYV-abonnement som fødselsdagsgave el. lign.

Et helt års abonnement koster kun kr. 12.00 og kan bestilles gennem bog- og bladhandlere eller direkte hos FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Tiger Moth til salg

Motor 612.52 timer,
airframe 596.42 timer.

Til stort eftersyn endnu 900 timers flyvning.

Pris danske kr. 10.500.

Tiger Moth'en er særlig velegnet til reklameflyvning og optrækning af svæveplaner.

Noord Ned. Aeroclub Avio Eelde
c/o Irenelaan 2 . Paterswolde . Holland.

NYE JOURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal... kr. 17.50

Motorjournal kr. 10.00

Propeljournal..... kr. 10.00

*Forhandles i luftfartsdirektoratet,
Kongelig Dansk Aeroklub og
FLYV's Forlag*

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

FLYVEKAMERA F-24

som nyt med Dallmeyer Objektiv 8"

2 kassetter til perforerede rullefilm 14x14 cm samt hand-mounting, sælges omgående billigt på grund af nedlæggelse af afdeling. Telefonisk henvendelse til:

Fa. Jørgen Bjerregaard

Reklamefotografi,

Bella 3266 kl. 9—16,30.

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.



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION

KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



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

FLYVNINGENS STØRSTE TRIUMF:

Den bemandede satellit.

Af kaptajnløjtnant J. Lindegård Christensen

Den 12. april 1961 blev en af de store datoer i flyvningens historie. På denne dag sendte Sovjetunionen – ifølge sine egne officielle meddelelser – den første satellit i kredsløb om jorden med et menneske ombord. Den tekniske bedrift, som denne flyvning er, rækker ikke blot til øjeblikket, men peger frem mod nye store begivenheder for udnyttelsen af den moderne teknik.

Nuvel, rumfart var det ikke. Satellittens bane førte op til en højde på 302 kilometer, hvor der ganske vist råder forhold som dem, der findes længere ude i det kosmiske rum, specielt med hensyn til strålingsintensiteter. Men luftens tæthed er i denne øverste del af jordens atmosfære tilstrækkelig stor til, at der kommer kraftige friktionspåvirkninger af satellitskallen, og under turen rundt om jorden, må kosmonauten – det sovjetiske navn, som svarer til amerikanernes astronaut – have haft behov for et ganske kraftigt kølesystem i sin kabine.

Dette være ikke sagt for at forklejne begivenheden. Tværtimod er den en blændende teknisk bedrift. Det tekniske og videnskabelige arbejde, Sovjetunionens videnskabsmænd og teknikere har udført for at kunne gennemføre turen sikkert er den virkelige bedrift. Det begyndte med Sputnik I, der beviste de sovjetiske bæremissilers kraft, og fortsattes med de følgende kunstige satellitter, der især gjorde indtryk ved den vidt fremskredne teknik, som de demonstrerede.

Lunik-starterne viste fremfor alt, at den teknik, der skulle styre Ruslands fremtidige rumskibe ind i deres kosmiske baner, stod fuldt på højde med de mest kritiske krav.

Ved siden af Sputnik I er nedtagningen og bjergningen af satellitkabinen fra Sputnik 5 i august sidste år den største milepæl i det arbejde, der førte til flyvningen den 12. april.

Rumskibssatellitten Vostok fløj rundt om jorden på 108 minutter. Ombord var et menneske: Den 27-årige major i det russiske flyvevåben, Jurij Aleksejevitj Gagarin.

Han så som den første jorden gennem hele atmosfærens tætteste del. Mod en sort himmel stod vor klode ganske let lyseblå med et orangevidt slør langs horisonten. Han kunne skelne kontinenternes omrids, bjerge og skove, markernes symmetri.

Han følte det vægtløse stadium på sin krop, og rapporterede om sin tilstand over den to-vejs radioforbindelse til jorden.

I sin kabine var han observatør, et vigtigt eksperiment for bioteknologerne, som befat-

ter sig med samarbejdet mellem mand og maskine. Men opgaverne med styringen blev løst fra den automatiske central på jorden. I teknisk henseende var flyvningen en gentagelse af de forsøg med hunde, som var gået forud.

Over hele verden var man, efter det sidste hundeesperiment klar over, at flyvningen med et menneske ombord var umiddelbart forstående.

Nu er det gennemført. Mennesket står på tærskelen til rumfarten. Den tekniske baggrund for den videre opdagelse er skabt. Sovjetunionen har placeret sig blandt de øvrige nationer, der har bidraget med de store fremskridt til flyvningens udvikling.

Major Jurij Aleksejevitj Gagarin er en pionér på vejen til rumfarten. En mand, hvis bedrift står på højde med den *Pilâtre de Rozier* og *Marquis d'Arlandes* øvede for 178 år siden. Han er ligemand blandt de mænd, der åbnede vejen for flyvningens Colymbus-færd ud i lufthavet.

Nogle få tekniske enkeltheder

Rumskibssatellitten Vostok er et ballistisk/aerodynamisk fartøj. Opsendelsen sker med et bæremissil af typen CH-10, der dog er modificeret til større startydelse ved hjælp af faststof-boosterraketter.

Returfarten fra kredsløbsbanen foregår som en aerodynamisk glidning ved hjælp af vingeflader. Under Vostoks strakte denne glidning sig over en strækning på ca. 10.000 kilometer.

Opsendelsen fandt sted den 12. april kl. 0907 sovjetisk tid fra området nordøst for Det kaspiske Hav. Rumskibssatellitten vejede alene 4,7 tons, nøjagtig samme vægt som satellitterne ved hundeforsøgene den 9. og den 25. marts.

Satellittens bane fulgte stort set Sputnik-kernes og havde en hældning på ca. 65° med Ækvator. Landingen kl. 1055 blev påbegyndt kl. 1025, da satellittens bremsereaketter blev sat i funktion. I 7000 meters højde frigjordes kabinen, og den bragtes til landing i faldskærm, efter sigende i samme område, hvor starten var foregået.

Sovjets teknikere regner med at kunne opsende den første rumskibssatellit, hvor kontrollen under flyvningen og landingen varetages af den ombordværende selv, i løbet af en eller to måneder, og starte på egentlige rumrejser fra satellitbanen i løbet af et års tid.

Nyvalget til motorflyverrådet

Som bekendt blev Midtsjællands Motorflyveklubs formand, direktør *Walther Nielsen* indvalgt i rådet. Vi, som skal dele arbejdet med *Walther Nielsen*, er glade for, at det netop blev ham, idet vi har set, med hvilken interessen og dygtighed, han leder sin klub. Der kræves netop en sådan mand til erstatning af fabrikant *Jørgen Høyer*, som er en særdeles initiativrig og erfaren flyver, blandt andet gennem sine forretningsrejser Europa over. Mange af de ting, som rådet har opnået, skyldes udelukkende hans gode bistand. På mange punkter har *Jørgen Høyer* været flyvningen til ualmindelig stor gavn; vi der må arbejde videre, vil takke ham for den hjælp og støtte, vi nød hos ham i vor samarbejdsperiode.

Arne Kragels.

Københavns lufthavn i marts

Ankomne passagerer	34.233
Afgåede passagerer	35.251
	69.484
Transitpassagerer 2×30.448	60.896
Andre passagerer	8.496
Ialt....	138.876

Stigning i forhold til samme måned ifjor 17,2 % ialt, 16,1 % i lufttrafik. Starter og landinger ialt 5.644 (+ 3,4 %), 3.981 (+ 12,2 %) ialt.

Luftgods 2.390 t i lufttrafik (+ 22,1 %), 2.533 ialt (+ 19,7 %).

Trafikken på vesteuropæiske lufthavne

Københavns lufthavn ligger stadig på nogenlunde samme plads med hensyn til trafikens størrelse i forhold til andre vesteuropæiske lufthavne, viser statistikken for 1960, der dog som sædvanlig mangler det betydningsfulde knudepunkt Rom. London fører overalt, fulgt af Paris, men herefter svinger det lidt.

I antal starter og landinger har London 215.559, Paris 126.341, Zürich 101.800, Amsterdam 89.560, Frankfurt 85.257, Stockholm 76.117 og København 74.512 (hvad rutetrafik o. lign. alene angår, er København nr. 4).

Mht. passagerer havde London 5.935.420, Paris 3.488.661, Frankfurt 2.172.494 og København er nr. 4 med 1.782.720, og i fragt er København nr. 5.

Det ville være interessant at se Københavns placering i verdenstrafikken. Vi så for nylig en opgørelse, hvori London lå som nr. 82, så resten af de førende europæiske må komme betydeligt længere nede i rækken.

Første regler for rumfartsrekorder

Med forbløffende aktualitetssans udsendte FAI referat af et møde i sin astronomiske komité, således at vi modtog det den historiske 12. april. Mødet var dog holdt den 16. februar, og man havde her behandlet et udkast til regler for rekorder med "bemandede raketter, som ikke ændrer luft" (terminologien trænger tilsyneladende til *Lindegård*-behandling).

Det fremgår heraf, at der foreløbig oprettes 4 verdensrekorder:

Varighed for flyvning rundt om jorden.

Højde uden at flyve rundt om jorden.

Største masse løftet til en vis højde dels uden at flyve rundt om jorden og dels med jordomflyvning.



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. 9—16, lørdag 9—12.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24. Tlf. Minerva 1841.

KDA's generalforsamling

På grund af redaktionens tidligere slutning vil det ikke være muligt at bringe referatet af KDA's generalforsamling den 25. april samt den anden del af KDA's årsberetning for i juni-nummeret af FLYV.

På grund af de foreslåede lovændringer bliver det sandsynligvis nødvendigt at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling, da det er næsten umuligt at samle et tilstrækkeligt antal medlemmer fra hele landet til at klare det på én generalforsamling.

Iøvrigt bør lovene måske ved lejlighed ændres m. h. t. tidspunktet for generalforsamlingen, således at det bliver muligt at bringe årsberetningen i det ene nummer kort før generalforsamlingen og referat af denne i det følgende nummer.

Nye personlige medlemmer:

Hulkortoperatør John Petersen

Oversergent J. P. T. Jensen

Maler Mogens Larsen

Vinhandler E. M. Seligmann

Handelselev Jørgen Sørrig Andersen

Flyverkonstabel Peter Top Petersen

Fiskeeksportør Carl Henning Brasen.

Runde fødselsdage:

Civilingeniør H. Peschardt-Hansen, Nyropsgade 26, V, 65 år den 15. maj.

Direktør K. Ingelsson, Vesterbrogade 1, V, 60 år den 20. maj.

Direktør Chr. Jørgensen, Jægersborgvej 44, Lyngby, 65 år den 26. maj.

Nye bøger i biblioteket

Ett år i luften 1960—61

F. Burg: So lerne Ich fliegen.

Sportsflyveklubben

Gennem klubben kan medlemmerne nu leje flg. flytyper til flg. takster: KZ III 65 kr/t, Jodel Wassmer D. 120 kr. 70, Jodel Ambassadeur D. 1050 kr. 85, Piper Super Cub kr. 85, Cessna 172 kr. 110 (ved omskoling dog kun kr. 90 pr. time). For ikke-medlemmer er taksterne 15 kr. højere.

Cessna 150'en er udbudt til salg. Klubben holdt forårs- og certifikatfest den 8. april, hvor kaptajn J. Foltmann uddelte de gyldne nåle til nye certifikatindehavere.

Husk tilmelding til motorflyvernes flyvedagskonkurrence i Århus

Efter det vellykkede arrangement ifjor har Århus Flyveklub påny påtaget sig at arrangere årets flyvedagskonkurrence, hvis tidspunkt a. h. t. de mange, der vil overvære flyvestævnet i Paris den 3.-4. juni er flyttet til weekend'en 10.-11. juni.

Disse morsomme og spændende konkurrencer er ikke sværere, end at enhver selv nybagt certifikatindehaver kan være med. Det er en udmærket ide at bruge nogle af sine årlige flyvetimer på denne måde, da det både er sjovt og lærerigt at deltage, og der er også gode muligheder for at træffe andre motorflyvere og snakke flyvning med dem.

Konkurrencen består af en landingskonkurrence og en orienteringsflyvning. Gebyr for deltagelsen er kr. 10.00, der bedes indbetalt til KDA samtidig med, at man tilmelder sig til konkurrencen her senest onsdag d. 24. maj.

Gør det hellere med det samme, så det ikke bliver glemt.

KALENDER

- 1/5-30/6 Flyvelotteriet 1961.
- 26/5-4/6 24. luftfartsudstilling, Paris.
- 4-10/9 Opvisning og udstilling, Farnborough.

Motorflyvning

- 5-7/5 Int. rally på Jersey.
- 6-8/5 Int. weekend i Konstanz (Tyskland). Kun efter invitation.
- 21-22/5 Rally i Fréjus-Saint Raphaël (Fr.).
- 24/5 Frist for tilmelding til flyvedagskonkurrencerne i Århus.
- 27-28/5 Rally i Liège (Belgien)
- 3-4/6 Rallyer i Coulommiers og Dauphiné a Grenoble (Frankrig).
- 10-11/6 Flyvedagskonkurrencerne (Århus).
- 10-12/6 Rally i Quiberon (Frankrig).
- 9-11/6 Int. samling til pilgrimsfærd til Lourdes, Tarbes (Fr.).
- 17-18/6 Rally i Anjou (Fr.).
- 24-25/6 Rally i Vichy (Fr.).
- 30/6-3/7 Rally på Sicilien, Palermo (It.).
- 13-15/7 Int. kunstdflyvningskonk., Coventry (Engl.).
- 8-9/7 Møde for flyvende læger, Vittel (Fr.).
- 14-15/7 Rally Méjane, Marseille-Provence (Fr.).
- 14-16/7 Rally i Pyrenæerne (Sp.).
- 22-23/7 Int. rally i Flers St. Paul (Fr.).
- 25-26/7 Spansk-portugisisk rally.
- 27-29/7 Konk. f. privatfly, Oxford (Engl.).
- 26-27/8 Nordisk motorflyvekonk. (Danm.).
- 13-17/9 Int. rally i Baden-Baden (Ty.).
- 23-24/9 Grand Prix Int., Bourges (Fr.).

Svæveflyvning

- 19/5-3/6 Hollandske mesterskaber (Terlet).
- 2-15/7 Danmarks mesterskaber (Vandel).
- 14-23/7 Int. konk. i Angers (Fr.).
- 16-30/7 Svæveflyveskole (Vandel).
- 31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

- 7/5 Jysk linestyringsmesterskab (Århus).
- 3-4/6 Nord. landskamp for fritflyvende modeller (Ljungbyhed, Sverige).
- 29-30/7 Nord. landskamp for linestyrede modeller (Stockholm, Sverige).
- 30/7-5/8 Sommerlejr (Vandel).
- 5-8/8 VM for mikrofilmmodeller (Engl.).
- 20/8 International radiostyringskonkurrence (Stockholm).
- 31/8-4/9 VM for fritflyvende modeller (Sigrisau ved Forchheim, Ty.).
- 10/9 Høstkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).

- 16-17/9 Criterium Int. i linestyring (Bruxelles, Belgien).
- 24/9 Høstkonkurrence for linestyrede (øst og vest for Storebælt).
- 15/10 Danalim-konk. (DL) (Odense).
- 29/10 Moseslaget (Valbyparken, Kbh.).
- 5/11 Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Midtsjællands Motorflyveklub

På klubbens første ordinære generalforsamling, der blev afholdt sidst i marts, kunne formanden, dir. Walther Nielsen, konstatere, at klubben var kommet godt i gang. 8 har bestået prøven efter det første radiokursus, og 14 skulle til den anden teori prøve til A-certifikat.

Flyvepladsen, som endnu skal benyttes i år og måske næste år, har nu fået telefon (Ringsted 2181) og benzintank. Men klubben er i fuld gang med at søge og forhandle om steder til en mere permanent flyveplads. Forhandlinger med bestyrelsen for Københavns Flyveplads, Skovlunde menes at resultere i, at Skovlundes skoleflyvning (starter og landinger) henlægges til Ringsted, og dermed er der skabt et solidt grundlag for den nye plads.

Klubben har syslet med tanker om et større rally, men har udsat dette, fordi det kniber med tid til forberedelserne.

I stedet for gårdejer Rasmus Kristensen, der ikke ønskede genvalg, indvalgte gårdejer Niels Kristensen i bestyrelsen.

Før Deres Shell-kort ajour (3)

En læser gør opmærksom på, at stationsbyen Brørup mellem Kolding og Esbjerg fejlagtig er benævnt Brorup.

Under private flyvepladser, Ringsted, rettes fra linie 3 og videre til: 30 m græsbaner. — 08-26: 450 m, 16-34: 650 m. Tilladelse på pladsen telefon 03615 (Ringsted) 2181 eller hos tømrerhandler John Printz, tlf. 03615 (Ringsted) 2012. Benzin, hangar.

NB: El-ledninger syd for bane 34. Landevejen øst for bane 26 må ikke overflyves under 5 m højde. Ringsted by må ikke overflyves i under 300 m højde.

Pas på svæveflyvepladsen 2-3 km NØ for pladsen.

På hovedkortet flyttes signaturen for svæveflyveplads til umiddelbart NØ for pladsen.

Under Københavns Lufthavn, Kastrup, tilføj: Langdistance-radar: Copenhagen Radar. Frekvenser som kontrolcentral og GCA samt til kontrolcentralen yderligere 118.6 Mc/s.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

- 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

BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Væredamsvej 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

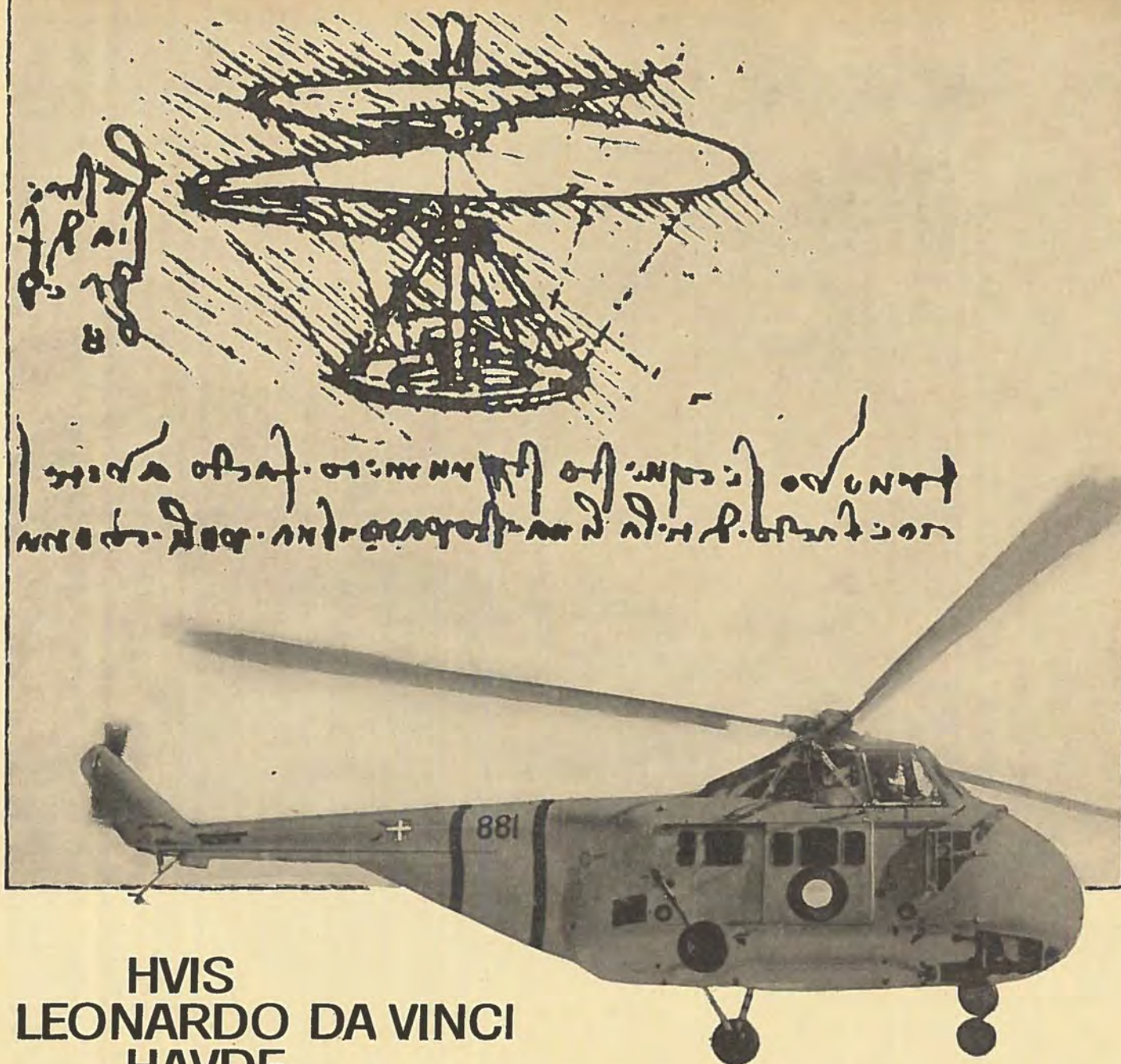
Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 12 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 80 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



HVIS LEONARDO DA VINCI HAVDE LEVET I DAG-

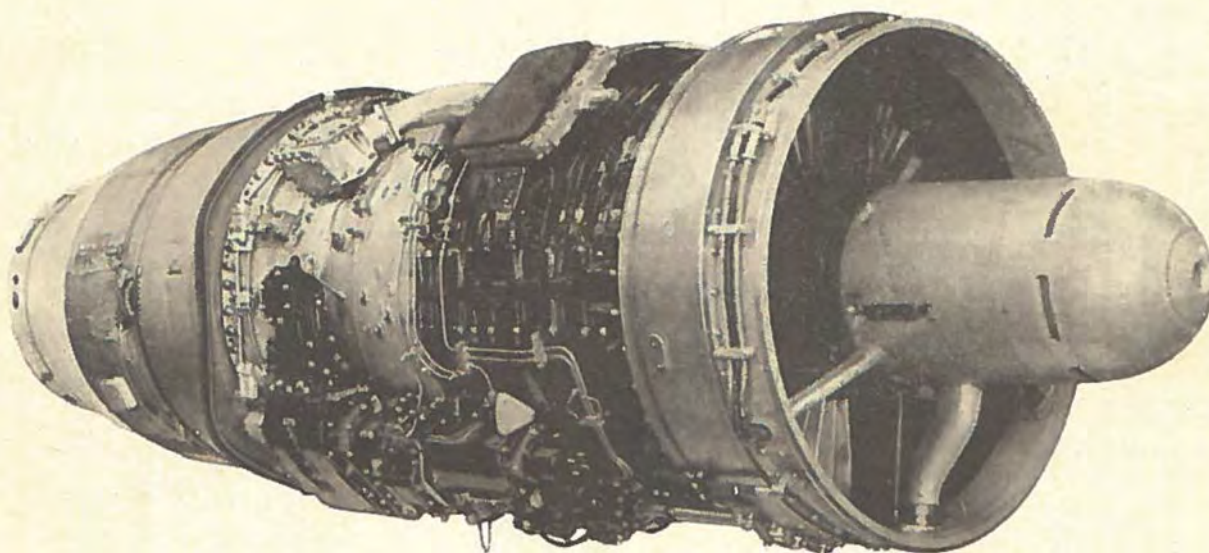
ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.



AVIATION PRODUCTS

POWER FOR SUPERSONIC AIRCRAFT

THE ROLLS-ROYCE *AVON TURBO JET*



The latest military Avons power the English Electric Lightning and the Saab Draken. The Dassault Mirage 3 is also flying with an Avon engine. These Avons are fully supersonic engines both with and without re-heat. Avons are in quantity production and have flown more than 3,500,000 hours powering fighters, bombers and transports including the Commonwealth Sabre, de Havilland Comet 2 and Sea Vixen, English Electric Canberra, Hawker Hunter, Saab Lansen, Vickers Valiant and Vickers Supermarine Scimitar. Avons are in service with the armed forces of seventeen countries and have been built under licence in Australia, Belgium and Sweden.

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.

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Ålborg-svømmeflyverne venter, mens trafikflyet kører forbi. Trøde sådanne pauser udføres der flere svømmeflyvninger i Ålborg lufthavn end noget andet sted i landet samtidig med, at der er en travl flyvestation og trafiklufthavn — et forbillede for god udnyttelse.

PRIS 1 KRONE

6

1961

INDHOLD:

Modelflyvernes største konkurrence ★ Japan Air Lines ★
Plads til alle i luftrummet ★ Skred i distanceklassen ★ KDA's
generalforsamling.

Flyvelotteriet skal sælges ud!

Jorden rundt



Bendix*

SØRGER FOR PÅLIDELIGHED

fordi Bendix altid kommer flyvningens fremskridt i forkøbet og næsten enhver flyvemaskine, som er i luften, på et eller flere områder er afhængig af Bendix's tekniske skaberevne og pålidelighed.

M. H. T. KOMMUNIKATION Bendix VHF sendere og modtagere . Indenbords samtaleanlæg . LF fordelere . paneler . Passager-adviseringsanlæg . Højtaler med indbygget forstærker . Antenner . HF-effektmålere og standbølgeinstrumenter

M. H. T. NAVIGATION Bendix vejrradar . Doppler navigationssystemer . Radaranlæg for helikoptere . Bestik navigationssystem . Uafhængige systemer for integrerende navigation til militære og civile luftfartøjer . Radiokompasser . Modtagere for markeringsfyrr . Udstyr for VDR-anlæg . VHF-pejlanlæg for jordinstillationer . Modtagere for »glidepath«-sendere . Mikrobølgeudstyr . Automatiske pejlsystemer . Indikatorer . Autopiloter . Datamaskiner til flyvekontrolltjeneste . Gyrokompasser uafh. af jordens magnetisme . Kontrolsystemer ved overlydsflyvning

M. H. T. MOTORTILBEHØR Direkte brændstofindsprøjtningssystemer . Systemer for brændstofmåling . Analysatorer for temperaturer og vibrationer i jetmotorer . Brændstofforbrugsmåler . Startanlæg . Magneter . Tændingsanalysatorer . Tændingssystemer . Multistik m.m. . Generatorer og dynamoer

M. H. T. FLYVEMASKINETILBEHØR Betjeningsanlæg for hydrauliske systemer . Støddæmpere . Hydrauliske styrecylindre . Understel og hjul . Carametalix bremsebelægninger . Kraftbremseventiler . Rotarbremser . Afvisningsanlæg . anordninger til hindring af udskridning under opbremsninger . Iltanlæg

*REGISTERED TRADEMARK

Bendix International DIVISION



205 E. 42ND ST., NEW YORK 17, N. Y., U.S.A.

CABLE ADDRESS: »BENDIXINT, N. Y.«



Jet
psykologi
begynder
med
begyndelsen

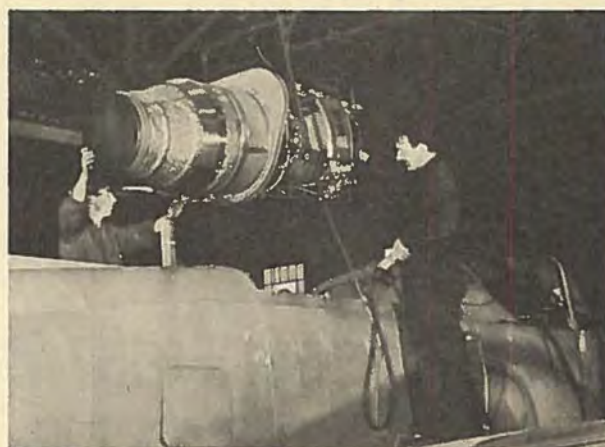
Jet Provost

BRISTOL SIDDELEY VIPER TURBOJET

til jet-træning hele vejen igennem

Piloter, som lige fra starten lærer at flyve på Jet Provost, får en bedre indlevelse i jet-flyvningens kunst. De indsuger jet psykologi, bliver fortrolige med betjening af jetmotoren og dens behandling. De flyver med jet hastigheder i jet højder. De bliver vænnet til moderne militærflyvnings nødvendige tilbehør såsom flaps, luftbremses, indtrækkeligt næsehjulsunderstel, V.H.F. og D.M.E. radiohjælp og instrumentflyvnings-teknik. Der spildes ingen tid med at lære dem noget, som de senere skal vænnes af med igen.

Med jet-træning hele vejen igennem opnår de en højere standard end andre flyvere. Mange øvelser, som tidligere kun var mulige for videreudviklede jets, kan nu foretages på Jet Provost og tilmed for langt færre udgifter.



En motorudskiftning på kun 2½ time er en af de ting, som giver Jet Provost en overordentlig stor udnyttelsesmulighed.



HUNTING AIRCRAFT LTD. LUTON AIRPORT BEDFORDSHIRE, et.selskab under

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION

100 FALL MALL LONDON SW1 ENGLAND

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 . København K



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. 6

Juni 1961

34. årgang

Politiforbud mod flyvning

DEN 1. maj og følgende dage bekendtgjorde politimesteren i Gentofte, at et forbud mod forskellige arter af flyvning over nordre birks område fra 8. maj var optaget i politivedtægten.

Det der forbydes betegnes som: »væddesflyvning, øvelsesflyvning, flyvning med reklamesløb, neonreklameflyvning, kunstflyvning og nedkastning fra luften af reklamesedler eller lignende».

At forbyde kunstflyvning og nedkastning af reklamesedler er komplet overflødigt, da dette i en lang tidsrække har været forbudt i lufttrafikreglerne.

Det er mange år siden, at neonreklameflyvning er ophørt, men det kunne naturligvis komme igen og ligesom reklameflyvningen »frembyde en fare for trafikken».

Konsekvensen må blive kommende forbud mod enhver neon- og anden reklame på gader og veje, forbud mod at jettfly trækker kondensstriber over byen og mod at lavtgående fly i det hele taget overflyver området, plankeværker langs landevejene for at dække for smukke, distraherende landskaber samt påbud om, at alle smukke piger skal gå i nonnedragter.

Efter aeroklubbens undersøgelser kendes forbud mod reklameflyvning ikke i andre europæiske lande, og det er et hårdt slag mod et erhverv, hvis forbudet breder sig til andre politivedtægter, hvilket er tanken.

Det ikke i flyvekredse benyttede udtryk »øvelsesflyvning» kræver en nærmere definition.

Det samme gælder den helt ukendte »væddesflyvning», som selv politiet i Gentofte, der er ansvarlig for bekendtgørelsen, på forespørgsel fra KDA erklærer ikke at vide, hvad er.

Ja, vi erfarede endog, at man i første omgang havde anset det for en fejl og – åbenbart for dog at forbyde noget – i bekendtgørelserne den 4. maj havde erstattet det med »øveflyvning», for derefter skyndsomst at ændre det de følgende dage.

Denne pikante historie fortæller vist bedre end mange ord, med hvilken grundighed og saglighed ændringen i politivedtægten er udarbejdet.

HYGGELIGT KOMBINERET DM I MODELFLYVNING

KDA havde vejrguderne med sig til den hidtil største modelflyvekonkurrence i Danmark



Danmarks mestrene 1961 sammen med Aage Høst-Aris, der modtog FLYV's hæderspris.

GAMLE modelflyvere kunne ikke undgå at blive mindet om førkrigstidens pinselejr på Pilebakken ved Tommerup, da de kom til Esbjerg i st. bededagsferien og overværede det første kombinerede DM for alle kategorier af flyvemodeller. Her var teltlejr og hyggeligt samvær med tid til at drøfte hobby'en foruden de sædvanlige konkurrencer om mesterskaberne.

Fra modelflyverrådets side var det noget af et eksperiment – ideen blev vist oprindelig fremsat af Hans Schiøtt Sørensen, – og det har taget tid at få ideen modnet og accepteret.

Men begunstiget af et dejligt vejr kan man vist roligt sige, at eksperimentet lykkedes. Også den del af det, der hedder indkvartering og forplejning, problemer som man i modsætning til tidligere helt overlod til deltagerne selv at løse. Forbavsende få benyttede omegnens kroer og hoteller; fler-

tallet slog deres egne telte op på den anviste plads i lufthavnen, hvor over 40 telte rummede størstedelen af de små 200 modelflyvere og pårørende, der deltog i lejren. Forplejningen klarede man enten selv eller benyttede havnens lille hyggelige restaurant, som forøvrigt nu bliver udvidet.

En anden forudsætning og medvirkende årsag til resultatet var naturligvis, at man havde fundet en flyveplads, der kunne bruges til alle arter af modelflyvning, og ved hjælp af havneleder S. P. Jørgensen var Esbjerg lufthavn ved slåning og tromling af baner til linestyringsmodeller og radiostyrede modeller gjort til en sådan flyveplads.

Stor hjælp modtog KDA også til arrangementet fra Esbjerg Aero Service, der gæstfrit stillede lokaler, højtaleranlæg, lysbilledfremviser og hvad vi ellers havde brug for til disposition.

Naturligvis er det lettere som hidtil med



to delte DM, hvis arrangement kan overlades til lokale klubber, som råder over de nødvendige folk og kan gøre de krævede forberedelser af organisationen på forhånd.

Ved det kombinerede DM skaffede man officials ved at kræve, at klubberne medbragte disse, og der syntes at herske den rette forståelse for, at kun hvis hver især tager et nap med, kan det hele fungere.

Det tegnede ellers ikke godt, da man st. bededag i regn og blæst kom til Esbjerg, men heldigvis vendte det gode vejr tilbage med klar blå himmel om lørdagen. Der var også nogen vind, men ikke alt for generende, og så kom den fra øst, hvorved alle startsteder kunne koncentreres tæt ved bygningerne og teltlejren.

Og søndag var det endnu finere med til slut ganske svag vind, med bagende sol og godt med termik.

Imponerende radiostyrede modeller

Der var tilmeldt 9 deltagere i radiostyring, de fleste i K 1 – enkanalstyrede motormodeller – og to i K 3 med flere kanaler. Det er stadig ikke mange, der kan præstere hele programmet, men for et par stykker i K 1 lykkedes det dog, og efter anden flyvning om søndagen førte sidste års danmarksmester *Age Nørgård* fra Randers med 981 points, fulgte af *Finn Mortensen* fra Næstved med 977. Reglerne kræver imidlertid omflyvning, når de ligger så tæt, og desværre var Nørgård kørt hjem og kunne ikke deltage i denne.

Finn Mortensen lavede imidlertid en fin tredje flyvning med endnu finere resultat og vandt sluttelig med 1386 points, mens Nørgård blev nr. 2 og hans kollega *Bertel Tarp* nr. 3 med 760 points.

Den »dyre« klasse var repræsenteret af *Jan Hackhe* og *Jens Peter Jensen* fra København. Deres trimflyvninger så meget lovende ud. Det var imponerende at se modellerne køre ud til startstedet, prøve motor, starte, gennemføre kunstflyvningsprogram, der bl. a. omfattede nydelige rulninger, for derpå at lande med motoren på tomgang på banen, dreje rundt og som en lyd hund vende tilbage til sin herre og mester!

Der var lagt op til de helt store resultater, men det skulle gå anderledes. Begge modeller kom ud af kontrol, tilsyneladende på grund af uvedkommende radiosignaler. Hvem disse »æterpirater« var, blev ikke konstateret, men det vil ved fremtidige konkurrencer nok være klogt at kræve alle sendere på pladsen deponeret hos konkurrenceledelsen, om ikke for andet så for at undgå enhver mistanke mod konkurrenterne.

Indblandingen resulterede i alvorlige haverier.

Jens P. Jensen, der til daglig er SAS-pilot, fremviste iøvrigt om aftenen i KFUM i Herning ved et møde for deltagerne en interessant samling lysbilleder fra sin egen klubs virksomhed og fra besøg ved VM og andre steder i verden.

Udover de officielle deltagere dukkede Progress-medlem *Otto Hiller* fra Tønder op om søndagen og afslørede sig som en habil radiostyringsmand, såvel med et velflyvende biplan som med en radiostyret svævemodel. Ham må vi have med næste gang i konkur-

rencen!

Hackhe vandt med 930 points, mens Jens P. Jensen fik 240. Pokalen i radiostyring gik dermed til Finn Mortensen.

Der var kun to skalamodeller til at kæmpe om vor fineste DM-pokal, Ellehammer-pokalen. Sidste års vinder *Ib Weiste* nåede imidlertid ikke at få flyvepoints, da han var taget hjem med sine »nedbrudte« radiokolleger, så *Poul Münsberg* løb af med sejren med sin Cessna Bird Dog med 13 points.

Konkurrencerne i disse klasser blev ledet af *Erik Berg*, der desuden selv deltog i A2.

Rådets medlemmer dominerede i kunstflyvning

Der var tilmeldt 11 eksperter og 17 begyndere i kunstflyvning, men kun 5 af begynderne scorede points, selv om vejret ikke var dårligt. Det lettede naturligvis hvervet for konkurrenceleder *Per Møller Petersen* og hans fem hold dommere og skrivere, såvel som for de flinke damer ved maskinerne i »regnecentralen«.

Sidste års mester, det nye rådsmedlem *Kaj R. Hansen* fra Haderslev, blev på ny sikker vinder med 5556 points. Den præcision og ro, hvermed han gennemfører sit program, er svær at slå, mens *Egon Briks Madsen* kom tæt på med 5361, og det tredje rådsmedlem *Jens Jørgensen* kom på tredjepladsen med 5.263 points. Madsen brugte Weco 35 motor, de to andre OS Max 35.

I begynderklassen overraskede to medlemmer fra klubben Typhoon i Nr. Nebel. *Poul Fjord Nielsen* vandt med 4810 og rykkede dermed op i ekspertklassen, og *Jens J. Christensen* blev nr. 2 med 3401, mens *Carl Møllerup* fra Alborg blev nr. 3 med 2781.

Hastighed og holdkapflyvning

Der var meget stor tilmelding i klasse F 1 – hele 20 deltagere – men de skruppede hurtigt ind, og kun 12 opnåede at få noteret et eller flere resultater.

Formanden for 130 Windy, som den af 111 Windy og 130 Tornado kombinerede klub nu hedder, *Kjeld Frimand Jensen*, lagde sig fra første periode i spidsen med 162 km/t og var ikke til at slå. Han havde iøvrigt en kontrovers med standeren, der greb fat i hans kittel og rev den itu. Standere er et problem for sig, og KDA vil søge at få fremskaffet en tegning til en standardstander, som alle klubber selv kan lave. *Leif O. Mortensen* fra Alborg blev nr. 2, mens *Werner Siggård* fra Windy og *Svend Nielsen* fra Vordingborg delte tredjepladsen med 144 km/t.

Efter at luftkamp er udgået af programmet, synes de mere iltre gemytter at kunne få udløsning i holdkapflyvning, hvor konkurrenceleder *Jørgen K. Hansen* var ved at blive den suveræne sejrherre efter at have diskvalificeret samtlige deltagere, men holdet *Werner Siggård* og *Per Hasling* narrede ham alligevel og slap igennem med et slutresultat på 9 min og 03 sekunder.

I de indledende heats havde Siggård med Eilif Madsen som pilot været nede på 6 min 36 sek, mens *Leif Mortensen* og *Ib Hansen* havde 7 min 20 sek og resten blev diskvalificeret.

Man havde et tydeligt indtryk af, at for få virkelig kendte de ændrede regler til bunds, ligesom man åbenbart ikke tager det så nøje med at overholde detaljerne i reglerne ved lokale konkurrencer. På den måde kommer vi aldrig op på nogen ordentlig international standard. På den anden side

1. Udsnit af parkerings- og teltpladsen.
2. Otto Hiller med radiostyret svævemodel.
3. Samme med et fint radiostyret biplan.
4. Trafikflyver J. P. Jensens flerkanalstyrede model før havariet.
5. Kaj R. Hansen fløj fin kunstflyvning med denne tomotorede model.
6. Men han blev danmarksmester med en motor.

tyder noget på, at modelflyverådet må overveje, om en bestemt regel, der tydeligvis forudsætter asfaltbaner eller lignende, også skal bringes i anvendelse på græsbaner, hvor den er yderst vanskelig at overholde.

Børge Hansen vandt A2-pokalen til ejendom

Klasserne for fritflyvende modeller blev ledet af *Jørgen Amorsen*. Om lørdagen drev modellerne tværs over flyvepladsen og i adskillige tilfælde flere kilometer bort, men søndagen stillede ikke så store krav til benmusklerne. Der var godt med termik, men også faldvinde.

I A 2 lå 9 af eksperterne, men kun én begynder, i spidsen med maximum efter 1. periode. Men feltet spredtes hurtigt – kun to havde maximum efter anden periode og ingen efter tredje, hvor *Per Bertelsen* fra Thisted førte med 509 foran *Børge* og *Arne Hansen*.

Men han kunne ikke holde skansen og fik kun 82 i 4. periode og 66 til slut. Modelflyverådet fik endnu en placering ved *Børge Hansens* sejr med 821 sek. Da *Børge* også havde vundet i 1952, 1954 og 1956, vandt han pokalen fra 1944 til ejendom.

Poul Lauridsen, Næstved, blev nr. 2 med 708, *Jørgen Olesen*, Århus, nr. 3 med 668 og derpå fulgte *Erik Berg* og *Per Bertelsen*. Ved denne konkurrence viste eksperterne heldigvis deres overlegenhed over begynderne. Deres klasse blev vundet af *Tom Sørensen* fra Randers med 751 sek., fulgt af *Thor-kild Rasmussen*, Gislev, med 550 og *Carsten Pedersen*, Køge, med 533. *Tom Sørensen* (der fik tre maxima) overføres hermed til ekspertklassen.

Der var kun 6 egentlige deltagere i gum-mimotormodelklassen, hvor *Kjeld Kongsberg*, København, med held forsvarede sit mesterskab over for *Erik Nienstædt*, Gentofte. De fik hhv. 784 og 768 sek, mens *Poul Rasmussen*, Kbh., fik 633.

Af 21 tilmeldte i gasmotormodelklassen fik kun 11 resultater. *Hans S. Sørensen*, Djursland, vandt med 688 sek. over sidste års mester, *Niels Chr. Christensen*, Gentofte, der havde 613. Nr. 3 var *Jørn Oxager*, Haslev, med 459. Nedsættelsen af motorløbetiden fra 15 til 10 sek. synes ikke at mindske flyvetiderne i samme forhold, og iøvrigt var der mange, der ikke udnyttede de 10 sek. fuldtud.

Da *Niels* havde vundet pokalen til ejendom ifjor, vandt *Hans* en Drabant-motor udsat af *Erik Petersen* i Vejle, og i de andre pokalløse klasser havde Vestjysk Hobby Teknik udsat et gavekort på 50 kr. og Midtjysk Hobby i Viborg et gavekort på 30 kr.

Der var hele 15 tremandshold i holdkonkurrencen, der blev vundet overlegent af Københavns Modelflyveklub, idet 1. hold (3 × *Hansen*) havde 1961 sek. som 1961-resultat, mens hold 2 (*Agner, Kongsberg, Rasmussen*) havde 1897. Thisted's hold 1 (*Ove og Per Bertelsen* samt *Sommerlade*) blev nr. 3 med 1734 sek. Derpå fulgte *Gen-tofte og Djursland* med hhv. 1669 og 1647.

Men som sagt var det ikke konkurrencer altsammen. Der var gode pauser ind imellem både til at hente modeller og udbedre skader og til at trimme, snakke, demonstrere og studere modeller, til at dase i solen, lave mad og spise og til at hygge sig i almindelighed. Adskillige benyttede også lejligheden til en rundflyvning over Esbjerg.

Man bemærkede, at mange havde koner, kærester eller børn med og fik en lille ferie-ud af dette DM.

Japan Air Lines

Nyt selskab på nordpolsruten fra Tokio til Europa



Ligesom SAS vil JAL beflyve polarruten med Douglas DC-8 Serie 30.

FOR mindre end 10 år siden var JAL et lille lokalt luftfartsselskab, der trafikerede nogle få indenlandske ruter i Japan... i dag er det at finde blandt verdens største internationale selskaber! På kort tid er personalet steget til ca. 3.500, og flåden består af 29 maskiner, når de sidst bestilte Convair 880 Coronados er leveret hen på sommeren. Med åbningen af sin nye nordpolsrute Tokio - København - London - Paris - København - Tokio i begyndelsen af juni måned befæster JAL yderligere sin stilling i international lufttrafik.

Japan Air Lines blev startet beskedent den 1. august 1951, som det eneste japanske luftfartsselskab efter krigen, men måtte, indtil fredstraktaten trådte i kraft den 28. april 1952, arbejde under en charter-aftale med det amerikanske Northwest Airlines, således at JAL's maskiner på ruterne mellem Tokio og Sapporo, Aomori, Nagoya, Osaka, Hiroshima og Fukuoka blev fløjet og betjent af amerikansk mandskab.

Det nuværende Japan Air Lines blev oprettet ved en lov, vedtaget af den japanske rigsdag den 1. oktober 1953. Selskabet overtog det gamle luftfartsselskabs maskiner, personale og udstyr af enhver art. Halvdelen af aktiekapitalen i det nye JAL blev tegnet af den japanske regering, medens den resterende halvdel er på private hænder. Samtidig med oprettelsen fik det nye selskab koncession på internationale ruter til Californien og Hongkong.

De første Stillehavs-ruter blev startet med 2 dobbeltture om ugen mellem Tokio og San Francisco via Honolulu. I de følgende år fra 1955 til 1957 steg frekvensen til 5 rundture om ugen, og da selskabet fik leveret sin flåde af DC-7C, blev ruten betjent med en daglig dobbelttur.

I 1959 udvidede JAL sit Stillehavs-net med to nye ruter, en mellem Tokio og Los Angeles via Honolulu og en storkirkerute mellem Tokio og Seattle over Anchorage. Dermed var man oppe på ni ugentlige dobbeltture over Stillehavet mellem Tokio og USA. I fjor fordoblede JAL sin kapacitet på alle disse ruter ved at indsætte fire nye DC-8 jetfly til afløsning for DC-7C'erne.

I februar 1955 indviede JAL sin Tokio-

Hongkong rute ved at forlænge Tokio-Okina-wa-ruten til den britiske kronkoloni. Man startede her med to ugentlige dobbeltture, men kunne allerede to måneder senere udvide til tre.

Fra oktober 1956 blev Bangkok JAL's vestlige endestation, idet den 3-gange-ugentlige rute Tokio-Hongkong blev forlænget til Thailands hovedstad. I maj 1958 blev denne rute forlænget til Singapore, og inden udgangen af 1961 vil også Djakarta blive trafikeret.

Jorden rundt med JAL

Når Japan Air Lines i juni måned har åbnet sin nordpolsrute fra Tokio til København, London og Paris, er næste skridt i selskabets rivende udvikling allerede ved at tage form. Den sydlige Østen-rute udvides til Djakarta inden årets udgang og derefter følger en videreføring mod vest fra Bangkok til Calcutta, Karachi og Beirut, Rom, Frankfurt og endelig til London. Denne syd-østlige rute vil blive befløjet med Convair 880 Coronado jetmaskiner, og JAL kan derefter tilbyde jorden-rundt-ruter, foruden sit udstrakte rutenet i det fjerne Østen.

Stigende antal JAL-kontorer

I takt med rutenettets kolossale udvidelser åbner JAL det ene nye kontor efter det andet. Idag findes der 35 kontorer inklusive 12 i USA og 8 i Europa, men antallet stiger, og selskabet vil inden årets udgang have åbnet yderligere 6 europæiske kontorer.

Japan Air Lines etablerede et midlertidigt skandinavienskontor i København 1. oktober 1960, men flyttede i begyndelsen af maj til nye moderne kontorer i Imperial-bygningen, Ved Vesterport 6. Den japanske arkitekt, *Tozo Mikami*, JIA, og den danske arkitekt, *Mogens Prip Buus*, MAA, har samarbejdet om indretningen af lokalerne, som selvsagt holdes i japansk stil. Selskabets skandinaviske hovedkontor ledes af direktør *J. Mukai* med danskeren *V. Götzsche* som salgs- og reklamechef. Det er meningen i nærmeste fremtid at åbne salgskontor i Stockholm og muligvis på et senere tidspunkt i Oslo og Helsingfors.

REJSEERFARINGER:

HJÆLSOMHED OG HØFLIGHED I LUFTEN

DER har været talt meget om den hjælpssomhed, det lette fly altid modtager fra Schiphol. Har man blot meldt sig til Amsterdam Control, holder de – hvis vejret er ringe, hvad det normalt er i Holland – uopfordret øje med en på radarskærmen, opgiver flyets position og hvilken kurs man skal styre til Schiphol, observeret trafik etc. Med regelmæssige mellemrum kommer de af sig selv tilbage med fornyede oplysninger.

Den tillidvækkende stemmeføring og den ro, hvormed de taler en frem til pladsen, er simpelthen så enestående, at jeg tror de kunne tale selv en uerfaren ned på en radar approach under IMC. Hvad mere er, så har de den indstilling, at er vejret blevet dårligt, så skal det lille fly ikke afvises, men så har det netop behov for hjælp. – Og det er en venlig og forstående hjælp uden lumse bagtanker om, at så snart man har hjulpet flyet ned, så kan man altid grave nogle paragrafer frem, ifølge hvilke man kan anklage og straffe piloten bagefter.

Mange privatpiloter har berettet om sådanne tilfælde af venlighed og hjælpssomhed, og hvis man ikke skal gå ud fra, at hollænderne er bedre mennesker end alle andre, må forklaringen vel søges i det forhold, at flyvevejsforholdene i Holland normalt er så meget vanskeligere end f. eks. i Danmark, at det er blevet rutine at yde en sådan assistance og konduite.

Men lad os ikke fortabe os i udlandet. Der er al grund til at rose flyveledertjenesten i Kastrup som sådan, for den fortrinlige samarbejdsånd, som en privatpilot med en rimelig rutine møder der.

Vi er allerede nogle stykker, der ved imødekommenhed udenfor de travle timer har fået lejlighed til at indøve en radar approach og let-down ved ankomsten til Kastrup under VMC-forhold.

En sådan træning kan selvsagt blive piloten til uvurderlig nytte i en nødsituation, hvor man måske i værste fald vil foretrække at betale en bøde til luftfartsdirektoratet for en radar-landing, frem for at sætte liv og lemmer samt materiel (og assurandørens avance) til på den i luftfartsloven foreskrevne måde. Forhåbentlig bliver lovene med tiden tilpasset det praktiske livs rimeligste tarv.

Men lad mig nævne et par eksemplarer på den hjertevarme høflighed, man møder hos flyverledertjenesten: Forleden holdt vi efter at have udført »Cockpitcheck« ved bane 22, klar til start, da tårnet kalder os og siger: »Would you mind to let the Caravelle coming out now take off before you?«

Begge fartøjer skulle flyve IFR, og vi ville have følt os som usle stymper ved at stå fast på den ret til at starte først, som spørgsmålets form jo også klart indrømmede os. Det var indlysende, at vi havde forsinket den store hurtiggående passagermaskine med den kostbare flyvetid, hvis vi skulle starte først og komme af vejen for hans stigebane med IFR-separation.

Det var derfor med glæde, at vi omgående svarede: »No, of course« og gav plads for vor store kollega. 2 minutter efter kunne vi selv køre frem til start. Da var jetten over alle bjerge!

Senere, da vi havde passeret Møen radiofy, var vi kommet noget ud af kurs. Vi modtog omgående et opkald fra Copenhagen control: »OY-ZZZ confirm your heading«. Vi fik rettet vor kurs ind, og lidt efter fik vi atter et hjælpssomt opkald: »OY-ZZZ you are now on the right course for Michaeldorf Beacon«.

Uden at vi vidste det, havde man åbenbart fulgt vor flyvning på radarskærmen, og da tiden var inde, kom hjælpen elskværdigt gennem æteren uden mindste antydning af skolemesterens løftede pegefingre – formentlig vel vidende at enhver pilot med selvrespekt er flov nok ved at konstatere en afvigelse fra sin planmæssige kurs.

Radiokorrespondancen skal som bekendt være korte, nødvendige meddelelser, men lad mig her få lov at sige: »Thank you, partner!«

Light aircraft pilot.

De første Beagle-typer

Den 28. april præsenterede den nye engelske Beagle-koncern sine første typer privat- og forretningsfly, så Peter Masefield har tydeligvis fået sat et ordentlig skub i det nye firma.

Helt nye er typerne dog ikke, idet de er udviklet af tidligere Auster-typer og hedder Beagle-Auster A109 Airedale og Beagle-Auster A61 Terrier.

Airedale er firesædet og har næsehjul-understel. Grundprisen er 4750 pund sterling eller ca. 92.000 kr. Terrier er 2-3-sædet og koster 1995 pund eller ca. 38.700 kr.

Det ser ud til, at den hidtidige Auster-konservatisme er blevet fejlet tilside, og at man har gjort alt det ved den hidtidige linie af firesædede typer, som vi andre har undret os over, at man hidtil ikke gjorde.

Airedale har fået en bil-agtig kabine med for- og bagdøre og særskilt bagagelem. Den har fået ratstyring, og den hidtidige anbringelse af flap og trim for oven har måttet vige for en anbringelse mellem sæderne.

Så har den altså fået næsehjul med hjulskærme, moderne pilformet halefinne, moderne og hensigtsmæssigt instrumentbræt og roterende antikollisionslys.

Motoren er den samme 180 hk Lycoming 0-360 som i D6/180, og med en McCauley constant-speed propel er rejsefarten over 225 km/t, mens tankene rummer brændstof nok til næsten 1700 km i rolig luft, mens normal rækkevidde med fuld last er 1050 km. Startstrækningen til 15 m højde er 540 m.

Fra første tegning til første flyvning gik der kun 130 dage, og flyet leveres straks, ligesom man snart venter at nå op på en produktion på ti fly pr. måned.

Terrier er en udvikling af Auster Mark 6, som anvendes af den britiske hær, og den har samme 145 hk Gipsy Major 10 motor med fast metalpropel. Der er gjort meget ud af kabinens komfort, støj- og trækdæmpning osv. Også udadtil er støjen dæmpet mest muligt, så den som skolefly næppe skulle irritere beboere omkring flyvepladsen (noget for Skovlunde?).

Der er plads til os alle i luftrummet

I det store engelske tidsskrift »The Aero-plane and Astronautics« specialnummer for nylig forretnings- og privatfly findes en interessant artikel af den højt ansete Beagle-direktør Peter Masefield, der har praktiske erfaringer fra mange sider af flyvning og luftfart.

Masefield hævder, at det ikke er vanskeligt eller farligt at flyve over de britiske øer, og flyvelederne er hjælpsomme og høflige. Men vi må bort fra den tendens – især hos en lille gruppe trafikflyvere – til at hævde, at alle andre brugere af luftrummet er en trusel mod dem.

»Det minder om den gamle vittighedstegning, hvor buschaufføren råber til taxachaufføren, denne atter til privatbilen, som råber til cyklisten, der atter vræler til fodgængerne: »Af banen!«

Vi må nå frem til en ny filosofi med ansvarelsfølelse hos alle implicerede, så man i fællesskab kan leve i luftrummet. I USA er der ca. 4.000 trafikfly og 70.000 andre civile fly, og der er den grundlæggende demokratiske filosofi, at alle er lige, og at enhver pilot kan bruge enhver lufthavn på ethvert tidspunkt, når han opfylder visse mindstekrav.

I England har man været mere konservativ, omend London lufthavn nu endelig er åbnet for andet end rutetrafik, men for at »general aviation« kan trives og udvikles, må der noget andet til.

Derfor er alle implicerede organisationer i England nu igang med at drøfte nye konstruktive synspunkter, der tager passende hensyn til de tætteste trafikområder og til jettflyenes manglende evne til at flyve efter »se og blive set«-regler.

Det kontrollerede luftrum må indskrænkes

Masefield tænker sig det efterhånden alt for omfattende kontrollerede luftrum begrænset, således at den virkelige travle lufthavne får kontrolzoner, der skal være cirkulære og f. eks. 12 km i radius.

Udenom disse skal der være cirkulære nærzoner med en undergrænse på f. eks. 2.000 fod, og fra disse skal så luftvejene med en undergrænse på 5.000 fod udgå.

Resten skal være frit luftrum.

I det kontrollerede luftrum skal alle med det rette radioudstyr kunne få adgang til at færdes. Man arbejder samtidig på at forenkle frekvenssystemet, så det vil blive muligt at installere relativt billige radiosæt, som ikke kræver det nuværende utal af frekvenser.

Kontrolzonernes og nærzonernes grænser skal indrettes efter moderne flys stigeevne og ikke som nu efter »en gammel York, som med en elefant ombord og en motor ude af drift starter og stiger i 30 knob medvind«.

Masefield mener, at om få år vil der være ti gange så megen privat og forretningsmæssig flyvning i England som lufttrafik, og han tror på, at man kan gennemføre et luftrumssystem for ansvarsbevidste brugere af luftrummet, således som han skitserer det.

Hvortil der er at bemærke, at planerne ikke er fremsat af en fantast, men af en mand, der har været sit lands civile luftattaché i USA, direktør for BEA og senere for Bristol, præsident for Royal Aeronautic Society og haft mange andre ansvarsfulde og ærefulde hverv.

Skal vi have moderniseret teoriundervisningen

ENGANG var teoriundervisning hovedsiden i dansk privatflyvning, nemlig under krigen, hvor klubberne og flyveinteressens voksede op, men hvor teorikursus var den eneste mulighed for at udfolde sig.

Den gang fik den daværende motorflyver union fremstillet forskelligt undervisningsmateriel, hvoraf noget forlængst er udgået som forældet, mens man iøvrigt har kørt videre med den solide gamle bog »Så flyver vi« i svagt moderniseret udgave.

Nutildags er det stort set kun de, der er alvorligt indstillet på at tage flyveundervisning, som gennemgår teorikursus, og efter at luftfartsdirektoratet ikke længere kræver et 70 timers kursus gennemgået, men blot at man består en prøve, er mange interesseret i at kunne klare sig helt og delvis ved selvstudium, fordi de simpelthen hverken har tid eller lyst til at bruge et stort antal aftener på en teoriskole. Det er imidlertid ikke nemt med det forhåndenværende undervisningsmateriel, som iøvrigt på mange måder må siges at være forældet.

Inden så længe er den gamle lærebog antagelig udsolgt, og så melder spørgsmålet sig om en ny.

Og ved den lejlighed er der måske grund til at kaste et blik over dammen og se, hvordan man lærer teori i USA.

Vi har jo for nylig omtalt nogle plader, der gav speciel undervisning i radioprocedurer og lignende, hvortil denne undervisningsform i særlig grad egner sig.

I »Flying« februarnummer var der en meget interessant artikel »New Approach in Ground Course Training«, der beskriver et system, som bl. a. Cessna og Piper støtter.

Det var en indehaver af en teorisikole i Florida, Paul Sanderson, der efterhånden blev træt af at undervise i de samme ting og af at undervise hele dagen, og han var også klar over, at en træt lærer ikke er en god lærer.

Derfor begyndte han at tage farvefotos og udarbejdede instruktionstegninger, og samtidig indtalte han teksten på bånd, og efterhånden udviklede det sig, så han nu sælger et komplet system med 1200 billeder på billedbånd og 15 timers tale på plade samt nogle bøger. Der hører pladespiller og fremviser til sættet, som heller ikke er helt billigt efter danske forhold — det koster op mod 3.500 kr.

Men det er blevet en stor succes i USA, især fordi det har vist sig, at dumpeprocenten falder ved brug af materialet. Mellem 85 og 95 % består de ret skrappe amerikanske skriftlige prøver.

KDA's motorflyverråd har opmærksomheden henledt på de muligheder, sådant moderne undervisningsmateriale indebærer, og man undersøger mulighederne for at anskaffe et sæt for at lære det nærmere at kende.

Nye regler for flyvning til Paris og over Kanalen

For nylig er der sat nye trafikregler i kraft for det meget komplicerede Paris-område, der rummer omkring 20 flyvepladser af alle arter og størrelser. Det var kollisionen ifjor mellem en Caravelle og et lille fly, der førte til det nye system, som i betydelig grad tilsligter at adskille rutetrafikken og trafikken med små og mindre udrustede fly.

Det gøres ikke på den måde, at man bare forbyder trafikken med små fly, men man begrænser deres flyvning i visse områder og holder til gengæld andre områder fri til dem. Der er også taget hensyn til de mange store svæveflyvepladser, således at man stadig fra



Skyscooter er et nyt amerikansk gyroplan, som kan hjemmehygges. Med en længde af kun tre meter og sammenfoldelige rotorblade kan den opbevares i enhver garage. Topfarten er 136 km/t, rejsefarten 104 km/t, og den kan flyve så langsomt som 40 km/t. Rækkevidde 400 km, tomvægt 125 kg.



dem kan flyve ud i friere områder og udføre store distanceflyvninger.

Pladsen tillader os ikke at gøre rede for systemet, som vel også kun en begrænset læserkreds direkte kan anvende, og naturligvis søger man for enhver flyvning til udlandet de fornødne oplysninger hos briefingkontorerne.

Men interesserede kan få en del oplysninger om systemet i KDA's bibliotek, både i franske blade og for engelsktalende i »Royal Aero Club Gazette« for maj 1961.

Heri er også gjort rede for nye regler for flyvning over Kanalen til England, hvor trafikken jo er tæt, også i lav højde på grund af de mange flyvende bilfærger. Der er imidlertid lavet en særlig korridor for små privatfly mellem Cap Gris Nez og Hythe, hvor man efter bestemte regler skulle kunne færdes forholdsvis uforstyrret.

Flyvepladser, som er værd at besøge

Man har foreslået, at privatflyverne via FLYV skal henlede deres kammeraters opmærksomhed på flyvepladser rundt om i Europa, som på grund af landskabelig skønhed, service og god behandling i særlig grad er værd at besøge. Det er en god idé, som vi gerne vil følge op.

Grosserer Chr. Fahrner har således henledt opmærksomheden på Lugano's flyveplads Anjo, der ligger 5 km vest for Lugano og har en 1200x50 m bane i retningen 02/20.

På selve flyvepladsen ligger der et udmærket hotel, »La Perla«, med swimming pool og det hele, og der er udmærket service.

Alttså: besøg Anjo — og lad os høre om andre gode mål for flyverejser.

Husk flyvedagskonkurrencen 10.-11. juni

Århus Flyveklub arrangerer som nævnt i sidste nummer årets flyvedagskonkurrencer fra Kirstinesminde næste weekend. Der bliver flere nye indslag i denne konkurrence. Således ændres orienteringskonkurrencen i betydelig grad. Den får bl. a. en udelanding, der tæller med i landingskonkurrencen, og der vil i større grad blive lagt vægt på udfærdigelse af en almindelig flyveplan og på overholdelse af tider end på den hidtidige komplicerede navigationsopgave. Hensynet til kontrolleret luftrum kan også komme til at indgå i opgaven.

Landingskonkurrencen får ialt fire landinger, to lørdag og to i forbindelse med orien-

teringskonkurrencen søndag.

Bogbinder Carstens bliver konkurrenceleder.

Lørdag aften bliver der som nævnt kammeratligt samvær.

Det ventes, at mange privatflyvere mødes i Århus de pågældende dage, både deltagere og tilskuere.

Landsmotorflyveklubben startes

Som bebudet startes der nu en ny motorflyveklub, hvorigenennem man håber at kunne knytte de privatflyvere og luftfartsejere, der ikke er medlemmer af lokale motorflyveklubber, til KDA's og motorflyverådets arbejde for den private og forretningsmæssige flyvning.

Klubben har fået navnet »Landsmotorflyveklubben« og bliver derved en parallel til de for længst eksisterende »Landssvæveflyveklubben« og »Landsmodelflyveklubben Progress«.

Det slås udtrykkeligt fast, at den ny klub ikke skal konkurrere med, men supplere de lokale motorflyveklubber, idet der stadig uden for disse findes et betydeligt antal aktive privatflyvere — enten det nu er, fordi der ingen lokal klub findes i nabolaget, eller fordi de ikke er interesseret i at være medlem af en lokal klub, hvorimod de har interesse af en tilknytning til den centrale varetægelse af disse flyveinteresser, som KDA og dens motorflyverråd udfører.

Medlemmerne af den nye klub vil få adgang til KDA's motorflyveservice, og man håber efterhånden at kunne foranstalte små kursus i videre uddannelse og træning, f. eks. radionavigationskursus, Link-træning etc. og med tiden også at kunne tilbyde juridisk assistance. Medlemmerne får naturligvis FLYV, har adgang til KDA's bibliotek og møder o.s.v.

Kontingentet er fastsat til 100 kr. om året, men i tilbudet om at blive medlem er det for resten af 1961 sat til kun 40 kr.

Det må håbes, at denne nydannelse vinder bred tilslutning, så alle landets privatflyvere derved kommer til at stå sammen til varetægelse af deres interesser igennem KDA.

Interesserede, der ikke har fået tilsendt nærmere oplysninger direkte, kan rekvirere dem hos KDA.

Meld dig til svæveflyveskolen

Som bekendt besluttede repræsentantskabet at opretholde svæveflyveskolen med fondsmateriellet som grundlag og med den hidtidige organisation, og KDA udsendte først i maj skoleprogrammet, der stort set følger de hidtidige retningslinjer. Dog er der ikke enkeltkursus helt frem til C-diplom, da skolen i år kun varer 14 dage, men kun „halve“ kursus enten for helt nye folk, eller for dem, der tidligere har været på det såkaldte B-kursus og nu skal på BC-kursus.

Endvidere er der de sædvanlige S- og F-kursus, omskolinger osv.

Selve skolens kapacitet er begrænset af, at svæveflyvefondet i øjeblikket kun har 2 fly, så derfor gælder det om at melde sig hurtigt.

Men udover de elever, der flyver på fondsflyene, regner skolen som de foregående år med deltagere, der kommer alene eller klubvis med egne fly og støtter sig på skolens startmateriel (velvilligst stillet til rådighed af flyvevåbnet) og personel. Nok skal der mange til DM som piloter eller hjælpere, men en del vil nok foretrække at holde ferie i skoleperioden og få større chance for selv at komme i luften.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator passerede årets flyvning nr. 1.000 st. bededag. Klubbens gamle Bergfalke foretog sin første termikflyvning i Irland 2/4. Braes har skænket klubben en pokal til piloter, der endnu ikke har sølvdiplom. Der konkurreres kun i højdevinding med 5 points pr. 100 m.

Birkerød fik ikke Mucha Standart'en sidst i april, men derimod mødte tre unge medlemmer op med et veteranfly: en SG-38, de har „restaureret“ i vinter, OY-AXW, og flyver i for at vise nye medlemmer, hvordan man fløj i fortiden! Klubhuset skrider atter fint fremad og ventes indviet til st. Hans. Jørn Hyldegård hentede Birkerød-Ringsted-pokalen tilbage fra Ringsted den 30/4 i L-Spatz'en.

Bornholm er ved at have „Danmarks bedste spil“ klar og har afsluttet sit s-teori-kursus.

Falster ligger stille p. gr. a. flyveplads-mangel igen. Hvorfor ikke tage på sommerlejr i Jylland?

Holbæk har fløjet i Gislinge og haft et mindre havari med Doppelraab'en, der blev fløjet for hårdt i jorden.

Horsens har haft et mindre havari med Rhönlerchen, der blev fløjet for hårdt i jorden.

København havde K-S'en med Gamst og Lauritzen i Herning en uge i april, hvor de fik masser af flyvning. Lehrmeister'en blev taget i brug midt i maj. Klubben har havareret en Baby, hvis pilot efter wirebrud glemte at udløse, så wiren trak den i jorden fra 3 m højde.

Nordvestsjælland Flyveklub, Kalundborg, er efterhånden en realitet med „biografmanden“ som drivende kraft. Man samarbejder med PFG, men ventes snart selv at anskaffe en Lehrmeister. Weishaupt viste films ved et propagandamøde 2/5.

Næstved kan ikke være på sine to pladser i sommer, men har fået husly på Avnø, hvor termikken første dag bragede, så flyvetiden på 2G'en måtte begrænses!

PFG er i fuld funktion ved Kalundborg.

Ringsted indledte flyvningerne på den ny plads i begyndelsen af maj.

Skrydstrup har fået gjort sin hangar større. Man venter i år at være godt med i flyvedagskonkurrencerne, men har foreløbig mest haft varighedsvejr.

Varlose har fået sin K-8 og er ved at beklæde den og gøre den flyveklar.

Fyens Aeroport fik sin Lehrmeister først i maj.

Skive Flyveklub har bestilt en Lehrmeister OY-XAU til levering i denne måned.

Det største DM nærmer sig

Den 1. juni slutter tilmeldingen til DM i svæveflyvning, og det bliver spændende at se, hvor stort det endelige tal på deltagende fly bliver. Den foreløbige tilmelding i foråret tydede på, at der ville blive cirka dobbelt så mange fly som ved det hidtil største DM i 1959, hvor 17 fly deltog.

Siden har svæveflyverrådet stillet visse krav til flyveerfaring og træning for de deltagende piloter, og man har forbeholdt sig at begrænse det endelige tal, idet det gælder om at ramme den gyldne middelev mellem ønsket om at give så mange som muligt adgang og alligevel sørge for en effektiv og forsvarlig afvikling af konkurrencen.

Selve konkurrencedisciplinerne er stort set uændrede, dog er fri distance erstattet med „fri distance efter flyvning til angivet mål og tilbage“ efter amerikansk forbillede.

Pointsreglerne indeholder også ændringer specielt i hastighedspoints'ene på grundlag af erfaringer fra sidste DM og VM.

Der forestår nu en travl måned såvel for de deltagende hold med at gøre de nødvendige forberedelser som for den store stab i konkurrenceledelsen, der dirigeres af *Mogens Buch Petersen* som ny DM-chef, inden op mod et par hundrede svæveflyvere mødes i Vandel den 2. juli.

Ikke VM før i 1963

På FAI's svæveflyvekommissions møde i april forelå der ikke konkrete tilbud om at arrangere VM i 1962, og efter at have ændret den gamle beslutning om kun at holde VM hvert tredje år tilbage til hvert andet år, tvinges man nu af omstændighederne til en treårig periode i denne omgang. Der er indkaldt nye tilbud fra medlemslandene, og det vides, at amerikanerne stadig er meget interesserede i at få VM derover. Beslutningen om det stærkt forhøjede gebyr, der bl. a. blev kritiseret stærkt fra dansk side, er slækket betydeligt.

Der er indkaldt til nyt møde i efteråret, hvor der kun er to punkter på dagsordenen: dels VM 1963, dels udarbejdelse af en henvendelse til ICAO om den internationale svæveflyvnings luftrumsproblemer — en sag der kom til drøftelse på aprilmødet efter dansk anmodning, og som man nu vil tage op til effektiv behandling til november.

Priser på Foka og Zefir

Fra Motoimport er der nu fremkommet priser på de to nye typer svævefly, der vakte så stor opsigt ved VM ifjor.

Standardklasse-flyet SZD-24 Foka koster 32.000 kr. og den større og mere komplicerede SZD-19-2 Zefir, der kun kommer i begrænset produktion, koster 36.750 kr.

Svæveflyvende gribbe

Siden de danske deltagere så den sydafrikanske film „Whispering Wings“ ved VM i Köln, har KDA været på jagt efter denne enestående film, og netop til KDA's generalforsamling lykkedes det. Siden har filmen stået til rådighed for svæveflyveklubberne, der trods det såre sene tidspunkt på mødesæsonen med sædvanlig kvikhed improviserede nye møder og viste filmen for medlemmerne, ofte sammen med KDA's egen svæveflyve-propagandafilm „Flyvende sommer“, der er optaget hos Aviator.

Foruden at vise, hvilke storartede svæveflyvemuligheder, Sydafrika kan byde på (hvilket tydeligt blev bevist af det stilfærdige engelske ægtepar Burns, der i vinter hærgede verdensrekorderne dernede), rummer filmen enestående næroptagelser af gribbe, der svæveflyver sammen med schweizeren René Comte i en Moswey 4 og sydafrikaneren Dommissie, der oprindelig opdagede gribbenes rugested, og som fløj den Kranich, hvorfra optagelserne er gjort.

Det er betagende at se disse store rovfugle acceptere svæveflyveren som en ligestillet og kredse tæt sammen med ham i termikbobberne.

Verdens største svæveflyvekonkurrence

De fleste lande i Vesteuropa har efterhånden henlagt deres konkurrencer til maj-juni, og British Gliding Association afholdt deres i Lasham fra 13. til 22. maj med åbning af luftfartsministeren, præmieuddeling af Lord Brabazon og besøg af hertugen af Edinburgh. Der er også grund til festivitas, for der var tilmeldt 112 svævefly, som måtte skæres ned til 90, men det er alligevel den største svæveflyvekonkurrence i historien. Der bruges 20 motorfly til at starte flyene, som flyver i to klasser med forskellige opgaver.

DANMARKS BEDSTE SPIL?



Hver svæveflyveklub mener, dens spil er Danmarks bedste, også Vestjysk, som i hvert fald har den største wiretromle. Motoren er en 150 hk dieselmotor.

Flyvedagskonkurrencerne:

SKRED I DISTANCEKLASSEN

Guld-diplom nr. 8 til Jens-Ove Pedersen

DET er umuligt på det tidspunkt midt i maj, da dette nummer skal gøres færdigt til trykning, at give en oversigt over stillingen i flyvedagskonkurrencerne. Årsagen er, at der i den foregående uge er præsteret en masse resultater, som der endnu ikke er indgået anmeldelser om.

Det gælder især distanceklassen, der i opgørelsen i sidste nummer fra midten af april kun figurerede med to flyvninger. Her plejer anden halvdel af april jo at give fine muligheder med nordenvind, men den lod vente på sig. Dagene 17. til 20. april havde dog fint vejr, og det benyttede *Helge Gamst* og *Jørgen Lauritsen* sig af, idet de havde været så forsynlige at lægge sig med en uges ferie og en K-8 i Herning.

Den 17. fik Lauritsen varigheden og højden og gjorde sølv-diplom nr. 145 færdig. Samtidig fløj *Villy G. Christensen*, Midtjyds, sine 5 t. Den 18. fløj Gamst 106 km til Fyn, mens Lauritsen i fondets K-8 fløj 78 til Askov.

Den 19. var bedste dag: Lauritsen lavede en 100 km trekant (Silkeborg-Thyregod), hvor fotokontrollen svigtede, men som senere er »reddet« med passageattester. Efter hans hjemkomst fløj Gamst til Silkeborg og retur og dagen efter målflyvning til Lemvig.

Men de var ikke alene i luften den 19. *Carsten Thomasen* fløj den kendte 207 km trekant til Kirstinesminde og Vandel og *Svend Michaelsen* Kirstinesminde-retur.

St. bededag var en skuffelse, og den flg. weekend egnede sig fortrinsvis til varighedskonkurrencen, hvor Skrydstrup, Midtjyds og Birkerød hver skød sig ca. 10 timer frem. På Sjælland blev der lavet et par distancer også.

1. maj fløj Michaelsen til Thisted og 6. maj til Randers fjord. Samme dag fik *Leif Rosengreen* fra Birkerød sin sølvdistance med en 62 km tur til Sverige, og *H. C. Rasmussen* fra Skrydstrup fløj mål til Bedringe, mens en kammerat iflg. mange aviser »nøddelandede« ved Assens. *Erik Bjerring*, Karup, bedre kendt som »Snehvide«, fik sit sølvstræk og dagen efter højden og dermed nr. 146.

Nordenvinden kom til kr. himmel-fartsdag

I mellemtiden gik *Dyhr Thomsen*, der som en anden Gabs havde bebudet nordenvind mellem 15/4 og 15/5, og blev mere og mere betænkelig, men onsdag den 10. maj var den ved at være der, og han rettede Jaskolkaens næse mod et fjernt sydligt mål. Da han imidlertid efter 4 timers forløb »kun« var nået ca. 240 km til Neumünster, kunne han se, at de 500 km var uden for rækkevidde og stoppede der.

Noget tilsvarende gjorde *Bent Skovgård Sørensen* på vej fra Esbjerg til Celle. Han vendte om syd for grænsen og landede ved Tinglev. Derimod gennemførte *Svend Michaelsen* ca. 340 km til Lüneburg og fik invitation til et flyvestævne først i juni.

Jens-Ove Pedersen, bedre kendt som »Tykke«, må have misforstået datoen, for den 11. udkrev han Lüneburg som mål, og nåede også 339 km dernedad, men måtte

lande lidt derfra ved Egestorf. Da han i forvejen har guld-højden indtil flere gange, var dansk guld-diplom nr. 8 sikret.

Onsdag var *Verner Pedersen* sluppet af sted fra Ålborg i Libellen mod Jevinstedt via Sønderborg, men landede efter 2¼ time nord for Åbenrå efter 225 km. Flyet blev hurtigt kørt hjem for at være klar næste dag.

Otte fly mod syd fra Ålborg

I Ålborg som adskillige andre steder har man lært at imødesee situationerne og være klar til at benytte chancen. Ved en briefing torsdag morgen blev der udskrevet flyvning via vejkrødet Jevinstedt syd for Rendsburg mod Oerlinghausen med det første 318 km fjerne mål som det mere realistiske og de 578 til Oerlinghausen som yderste chance-mål.

Hurtigt tømt pladsen for 5 fly fra Aviator og tre bemanded med flyvestationens folk.

Svend Westergaard fik rehabiliteret sig for den uudnyttede chance to år tidligere og landede efter lige ved 6 timers flyvning kl. 1550 ved Jevinstedt med Libellen, hvorefter han straks begyndte at sælge lodsedler til tyskerne! Hermed fik han guld-distancen med en diamant i mente.

Torben Kaj Nielsen fulgtes længe med ham i Rhönsegleren, men begik en fejl ved grænsen og landede efter 73 km ved Flensburg.

V. P. Jensen i fondets Rhönadler prøvede den traditionelle zig-zag-bane til Sønderborg, men måtte lande 8 km derfra efter ca. 302 km, så han har en fair chance for at have klaret guld-distancen.

Ole Didriksen fløj Rhönsegleren i mål efter 200 km til Skrydstrup. To Lehrmeister'e med *P. V. Franzen* og *E. Carlsen* nåede hhv. Silkeborg (133) og Mariager (50), *L. P. Nielsen* i flyvevåbnets Baby 120 km til Skanderborg, mens K-8'en holdt i Svendstrup efter 20 km. Ialt ca. 1400 km!

Fra Herning forsøgte *Carsten Thomasen* og *Kaj Laursen* at flyve Skrydstrup-retur, og at det næsten lykkedes viser, at det ikke var en udpræget langdistancedag med stærk vind. Men de manglede 3 km og landede på en mark ved Hammerum, hvor de kort efter fik selskab af *Jørgen Friis* »og mens vi gik og grinte ad hinanden, hørte vi en sagte susen i luften, og snart landede også *Herman* på samme mark med Spatz'en! Marken lå lige op til hovedvejen, så der kom ca. 50.000 mennesker, som jeg dog holdt tilbage med et bundt lodsedler!« meddelte Carsten, der samtidig rekvirerer et par tusind lodsedler ekstra!

Samme Herman hedder *Knii Jensen* til efternavn, og hvordan han egentlig kom dertil, er ikke sivet ud, men han havde samme dag fået sølv-diplom nr. 149 ved en målflyvning Karup-Vandel.

Toft klarede også guld-distancen

Efter sne-flyvningen i marts var *Erik Toft* startet kl. 1006 i Mucha'en med Hannover som mål, men landede allerede kl. 1440 ved Soltau, fordi tunge skyer spærrede for videre

fremtrængen. Det så ud på kortet til lige over de 300, men efter erfaringerne fra Bremen-turen var han noget nervøs for det beregnede resultat, der dog viser ca. 306 km.

Bergfalken blev hjemme og lavede lokal-skoleflyvning med *Børge Christiansen*, der holdt til ialt 7 timer, men satte diverse af efterhånden, som ikke holdt til det.

Skrydstrup begrænsede sig til en knap 6½ times varighed og stykede yderligere førerstillingen på dette felt.

Også godt på søerne

Selv på Fyen blev der fløjet termik. Der var et par korte distancer, men *Niels Peter Jensen* koncentrerede sig om sin manglende varighed under en tur helt ned til Sydfyn og retur og fik den da også. Det er vist den første på Fyn, og den gav ham sølv-diplom nr. 147.

En lignende flyvning udførte *Poul Olsen* fra Havdrup med en Baby, hvormed han forsøgte at nå kalundborg. Efter at have været nede i 200 m ved Slagelse opgav han og satte kursen sydpå for at lande ved Orehoved efter ca. 6½ time med sølv nr. 150.

I Birkerød var man også klar til det helt store, men havde p. gr. a. sidevind og væsentligt dårligere opvindsforhold, and det så ud til, svært ved at få fat. *Villy Kirk Larsen* hængte sig dog i omegnen af pladsen for at få varigheden. Det lykkedes ham at få sølv nr. 148, omend det kneb. På ét tidspunkt kom han i lav højde tilbage, men *Jens* startede »veteranen«, dvs. SG-38'en, fandt en boble og steg til vejrs, så Bussarden blev reddet. Det var dagens clou!

Efter mange forgæves forsøg fik *Jørgen Hansen* og *Ole Nielsen* »bid« med Kranich'en og dampede af, medens *Arboe* tog af sted med Baby'en. De kom i vanskeligheder ved Køge bugt og kunne ikke komme ind i landet igen mod en opfriskende NV-vind, men måtte lande efter 30 km.

Efter at flere under forgæves forsøg på at løsrive sig fra pladsen havde bidraget til varighedskonkurrencen i Spatz'en, beordrede flyvelederen endelig *Harry Nielsen* på målflyvning til Rødbyhavn, hvor han også planmæssigt landede, — og imens var der ro til skoleflyvning med Lerchen på pladsen.

Fra Værløse søgte *Borreby* og ledsager i Rhönadleren vestpå mod Jylland, men var også ved at strande ved Slagelse og gik derpå ned og rundede Avnø for så at flyve retur, men landede ved Tureby.

Københavns Svæveflyveklub havde *Mogens Dam* ude for at lave en sølv-distance om, som han »ulovligt« havde lavet på brudt bane nogle dage før. Det lykkedes, men han mangler højden!

Flere gode dage

Den følgende lørdag-søndag tegnede også godt, men vejrguderne holdt ikke deres løfter. Om lørdagen fløj *Sejstrup* og *V. P. Jensen* hastighed til Kirstineminde, hvor GUX'en, som VAP fløj, blev »grounded« for en foreskrevet modifikation i bagkroppen, nu den var havnet hos Halling. *Verner Pedersen* var startet mod Sjælland i Libellen og nåede 77 km til Randers.

Søndagen skuffede de fleste steder.

Tirsdag den 16/5 fløj *Svend Age Sørensen* i en Lehrmeister til grænsen, men beskædigede bunden ved landingen.

Ialt løber disse distancer op til ca. 4.000 km, hvilket er en pæn del af vor »årsration« på knap 20.000 de to foregående år.



De vil kunne udføre det meget bedre med et fly.

Polske fly er kendt overalt for kvalitet og ydeevne.

PZL-101 GAWRON — for landbrugs- og skovbrugsmæssige opgaver.

Forsynet med 220 HK motor, enkel betjening, kort start- og landings-egenskaber. Lastekapacitet 550 kg.

Udstyret med 3 typer landbrugsmæssigt udstyr.

1. for sprøjtning med vandopløsninger.
2. for sprøjtning med olieopløsninger.
3. for pudring.

PZL-102 B — tosædet, komfortabelt rejse- og sportsfly i helmetal.

Forsynet med amerik. 90 HK Continentalmotor.

Marchhastighed 175 km/t, brændstofforbrug 11.5 L 1/100.

Ene-eksportør:

Firmaer som måtte være interesseret i at overtage repræsentationen for salg af Motorfly i Danmark bedes rette direkte henvendelse til Motoimport.

MOTOIMPORT

Foreign Trade Enterprise
Warszawa, Przemysłowa 16, Polen
P. O. Box 365
Telegramadr.: MOTORIM-WARSZAWA

Forlang yderligere oplysninger.

Repr. for Danmark:



ELI V. NIELSEN
Uglevangen 5 — Virum



Enstemmig vedtagelse af lov- og kontingentændringer ved KDA's generalforsamling

VED KDA's ordinære generalforsamling i Borgernes Hus tirsdag den 25. april udtalte formanden, lrs. *Borge Moltke-Leth*, at man i år havde indført en ny praksis ved at bringe en væsentlig del af årsberetningen i FLYV forud for generalforsamlingen, men at det var upraktisk, at resten først kunne komme i nr. 6, således at man burde overveje en lovændring, der muliggjorde at holde generalforsamlingen så meget tidligere, at referatet kunne komme i nr. 5.

Foruden at kommentere enkelte punkter i den første del af beretningen beskæftigede formanden sig med den nye lov om luftfart og oplyste, at KDA havde nedsat et udvalg vedrørende lovgivning om luftfart m. m. til koordinering af den slags spørgsmål inden for aeroklubben, og der udtalte man sig for tiden om de forslag til tilsluttende bestemmelser til loven, som man fik tilstillet fra luftfartsdirektoratet.

Flyveplads- og luftrumsproblemer

Formanden beskæftigede sig en del med flyvepladsproblemer og udtalte, at Københavns lufthavn fremover kunne tage både offentlig lufttrafik og trafik med moderne udstyrede mindre fly, men at København ikke kan nøjes med én lufthavn. Han håbede, at Skovlunde kunne opretholdes og udtalte forbavelse over, at Københavns Kommune havde forbudt svæveflyverne brugen af denne offentlige flyveplads, der er den eneste flyveplads på Sjælland, som af luftfartsmyndighederne er godkendt til start i flyslæb. Man havde spurgt luftfartsdirektoratet, med hvilken hjemmel og med hvilken begrundelse dette havde sanktioneret forbudet ved at offentliggøre det i Notam, men endnu ikke modtaget svar.

På længere sigt pegede formanden på Værlose, der ligesom f. eks. Ålborg måtte kunne bruges til både civil og militær trafik. Han udtalte ønske om landingsstriber ved alle byer rundt om i landet og efterlyste en samlet planlægning af landets fremtidige lufthavnenet.

Om benyttelsen af luftrummet udtalte aeroklubben's formand, at man syntes at tage for lidt hensyn til flyvning med de mindre fly, der trods alt udgør det betydeligste antal af vor civile luftflåde.

Kommer man lidt uden for vore få meget trafikerede havne, kan man på en klar dag se et næsten tomt luftrum, men flyvelederen i kontrolcentralen omgiver af sikkerhedsgrunde sine fly med så enorme »kasser« af luftrum, at lufttrafikken derved stiller helt umådeholdne krav til plads.

Formanden udtalte bekymring over kravet fra trafikflyvningens side om fuld IFR-flyvning i kontrolleret luftrum. En deling af trafikken kan være nødvendig, men så må de zoner, hvor fuld IFR-trafik ønskes, gøres mindre, så de svarer til de tekniske muligheder hos de moderne trafikfly, der i virkeligheden fremkalder problemerne, og således at der bliver tilstrækkeligt med frit luftrum til den øvrige trafik.

Formanden påpegede sluttelig den betydelige fremgang inden for motorflyveorganisationen og den vellykkede Ringsted-kongres. Også på svæveflyvningens område konstaterede

rede han stadig fremgang på de tekniske, materielle og sportslige områder. Han understregede behovet ikke blot for det permanente centrum i Jylland, men også for flere pladser på Sjælland, hvor en meget stor del af befolkningen har hjemme.

Modelflyvevirksomheden viste tegn på stigning efter adskillige års stagnation, f. eks. var der voldsom interesse for det kombinerede DM.

Op endelig omtalte lrs. Moltke-Leth KDA som samlingsstedet ikke blot for aktive udøvere af flyvning, men for alle med interesse for flyvning.

Beretningen blev godkendt uden kommentarer og det samme var tilfældet med kasserens, civilingeniør *Leif Prytz's*, regnskab.

Lovændringerne

Formanden gik derpå over til at kommentere det fremlagte forslag til ændringer i KDA's love. De omfatter i første omgang en opdeling af personlige medlemmer i junior-medlemmer (under 18 år) og seniormedlemmer. Juniormedlemmer får ikke stemmeret og betaler et lavere kontingent. Den sætning om organisationsmedlemmers stemmeret, der graderer dette efter kontingentet, bortfalder, idet det er tanken gennem overenskomsterne fremtidig at give alle senior-organisationsmedlemmer en hel stemme.

Kontingentets størrelse fjernes fra lovene og fastsættes årligt af generalforsamlingen, mens organisationsmedlemmernes kontingent fastsættes af repræsentantskabsmøderne.

Det fastslås, at generalsekretariatets personale ikke kan modtage valg til hovedbestyrelsen. Man sparer fremtidig tid og penge ved kun at indkalde til generalforsamlinger i FLYV.

Kontingentet for 1962 blev for personlige seniormedlemmer foreslået til 40 kr., for juniormedlemmer til 20 kr. Denne forhøjelse var nødvendig p. gr. a. de store pristigninger i de forløbne 12 år samt yderligere forventede udgiftstigninger.

Efter et par bemærkninger blev lovforslaget og kontingentforslaget enstemmigt vedtaget, men lovforslaget skal dog endelig godkendes på en ekstraordinær generalforsamling.

Til hovedbestyrelsen genvalgte filialbestyrer *N. P. Brandt* samt civilingeniørerne *Hans Harboe* og *Leif Prytz*, ligesom revisorerne *Iver H. Iversen* og *Sv. Abel Hansen* blev genvalgt.

Til slut takkede grosserer *Fahrner* for den usædvanligt interessante årsberetning og for de opnåede resultater. Man havde stadig vigtige opgaver som f. eks. det kommende samarbejde med flyverhjemmeværn og civilforsvar, og det var nødvendigt at sørge for tilstrækkelig kontorstøtte til motorflyverådets arbejde.

Formanden takkede for indlægget og oplyste, at hovedbestyrelsen på sit første møde ville drøfte det planlagte samarbejde med de to organisationer. Planerne herom var endnu på et forberedende stadium.

Dirigenten, lrs. *S. A. Vistisen* kunne derpå hæve generalforsamlingen, hvorefter der blev vist to interessante films, nemlig »Whispering Wings« og »Air Cadet, Ambassador at Large«.

280 millioner kroner til SAS

EFTER at det embedsmandsudvalg, der blev nedsat i december, havde afgivet en betænkning, der blev offentliggjort – i hvert fald for størstedelens vedkommende – den 25. april, fremsatte de nordiske trafikministre i de respektive rigsdage forslag om meget store bevillinger for at rekonstruere selskabet.

I Danmark forelagde ministeren for offentlige arbejder, *Kai Lindberg*, forslaget i folketinget den 27. april, hvorefter det kom til første behandling den 2. maj.

De nordiske embedsmænds betænkning siger, at indskudskapitalen i SAS på ca. 210 millioner kroner må anses for tabt. Men omend man på adskillige punkter rejser kritik mod selskabets ledelse, har man dog ud fra et helhedssynspunkt fundet det bedst at hjælpe selskabet over vanskelighederne ved at tilføre det 280 millioner danske kroner, heraf 82 mill. fra Danmark. Men samtidig må der gøres det yderste for at skabe den mest økonomiske drift. Staternes hjælp er betinget af, at konsortiet skal følge strengt forretningsmæssige principper, også selv om dette måtte medføre, at det enkelte lands andel af virksomheden bliver mindre end oprindeligt forudsat.

Der vil blive nedsat et hurtigt arbejdende skandinavisk udvalg til at foretage en engangsundersøgelse af hovedpunkter i konsortiets organisation, administration og driftsformer med henblik på fremsættelse af forslag til øget effektivitet og konkurrenceevne.

De 82 mill. kr. fra dansk side fremskaffes på følgende måde:

Statskassen tegner et direkte tilskud på 27.5 mill. kr., tegner ekstra 17.5 mill. kr. i aktier som forlods begunstigede, når det gælder udbytte fordeling, og endelig yder staten DDL et lån på 19.5 mill. kr., som efter nogle få afdragsfrie år afdrages og forrentes på normal måde. De resterende 17.5 mill. kr. fremskaffes af de store banker.

Det forudsætter altså tilslutning fra folketinget. Ligesom der har været umådelig megen kritik i pressen over hele landet, var kritikken også skarp i folketinget, men stemningen tydede trods alt på, at man vil ende med at yde den nødvendige hjælp, men samtidig ville fordrække kontrol med SAS.

Da bladet gik i trykken, forelå endnu ingen afgørelse, og den ventedes først efter pinse.

Coronado'erne forsinket

Det har vist sig nødvendigt efter de første prøveflyvninger med Convair 990 Coronado at indføre forskellige ændringer på typen. F. eks. skal de yderste motorgondoler afkortes ved at flytte motorerne 73 cm tilbage, ligesom der skal monteres såkaldte Kruegerflaps for planforkanten mellem indermotorerne og kroppen.

Den første Coronado blev taget ud af prøveflyvningerne den 21. marts og ventedes i luften igen i maj, men ændringerne forsinker leverancerne til SAS og Swissair et halvt års tid, idet luftdygtighedsbeviset for typen ikke ventes udstedt før december.

Swissair får i stedet midlertidigt to Convair 880-M til at indsatte på ruterne til Det fjerne Østen sidst på sommeren.

Fin ekspertdemonstration i godt vejr

Modelflyverrådets idé med at arrangere en ekspertdemonstration for det kunstflyvningsmæssigt set underudviklede Sjælland viste sig at være helt rigtig. Arrangørerne havde ventet omkring 25 deltagere, men i det fine vejr, søndag den 16. april, mødte over 40 på Herlufsholm stadion i Næstved, heraf mange med egne modeller.

Ekspertterne Jens Jørgensen, Egon Briks Madsen og Kaj Hansen begyndte med „at sætte sig i respekt“ med hver sin imponerende flyvning, og gik så i gang med at hjælpe deltagerne med deres modeller. Man fløj, mens eksperterne stod hos og gav gode råd, eller man fløj dobbeltkontrol, så eksperterne havde en hånd på håndtaget, og af og til prøvede eksperterne en model af for at se, om det nu var manden eller modellen, der skulle rettes lidt på. Formiddagen gik på denne måde alt for hurtigt, men programmet skulle holdes, og efter en spisepause fortsattes på vandrerhjemmet. Jens Jørgensen lagde for med at gennemgå opbygningen af en stor kunstflyvningsmodel med sin egen „Wonder Boy“, som vi bragte en tegning af i sidste nummer, som eksempel. Så fik Kaj Hansen ordet for et imponerende indlæg af motorer, brændstoffer og tanksystemer. Spørgelysten var stor, og Kaj kunne have brugt meget mere tid, end den afsatte. Til slut fortalte Briks Madsen om styretøj — modellens udformning og om manøvrerne, som de gerne skulle se ud.

Der er vist ingen tvivl om, at arrangementet betød en saltvandsindsprøjtning for deltagerne, og resultaterne vil nu vise sig i form af en bedre deltagelse i linestyringskonkurrencerne på Sjælland såvel kvalitativt som kvantitativt.

FLYV's hæderspris til Åge Høst-Åris

FLYV's hæderspris på 500 kr., der ikke har været uddelt nogle år, blev for 1961 tildelt snedkermester Åge Høst-Åris, Odense, der på forlagsboghandler Ejvind Christensen's vegne fik den overrakt af FLYV's redaktionssekretær ved præmieuddelingen i Esbjerg lufthavn den 30. april, hvor Høst-Åris, der tre dage efter fyldte 70, som vor ældste aktive modelflyver blev hyldet af et par hundrede modelflyvere fra hele landet.

Rumforskning i Amerika

De forenede Staters informationstjeneste, Østerbrogade 24, Kbh. Ø, har i sin Panoramaserie udsendt en 64-sidet pjece med titlen „Rumforskning i Amerika“, der så længe oplaget rækker gratis udleveres til alle interesserede.

Ikke mindst på baggrund af den første bemandede Mercury-opsendelse vil mange sikkert interessere sig for baggrunden for denne forskning og de fremtidsmuligheder, man sigter efter.

Pjecen skildrer den ikke-militære del af rumforskningen, som USA gennemfører ved at opsende satellitter og kunstige planetoider for at kortlægge de fysiske forhold i vor del af universet. Den redegør tillige for de bestræbelser, der er i gang i USA for at udnytte satellitprogrammernes resultater til gavn for os alle i vor daglige tilværelse.

Pjecen er rigt illustreret og absolut værd at læse.

De nye fly

DC-6B'en OY-KME er påny indgået i luftfartøjsregistret, mens KMA til gengæld er blevet slettet blandt DDL- eller SAS-flyene.

Esbjerg Aero Service har fået en ny Cessna Skyhawk OY-EAE og har til gengæld solgt sin 172A OY-ACF til Sverige.

Flying Enterprise har fået en ny Argonaut OY-AFC og til gengæld solgt OY-AFA, hvis sædearrangement ikke var så praktisk til selskabets formål. Navnet „John Foltmann“ er overflyttet til det nye fly.

Endvidere er der tilført registret tre Piper PA-18A landbrugsfly, nemlig OY-AIT, der tilhører A/S Agro Kemi, og OY-AFL og OY-AIM, der tilhører Danfly.

Før Deres Shell-kort à jour (4)

På hovedkortet anbringes ny signatur for svæveflyveplads 12 km øst for Kalundborg (ca. 4 km SØ for SØ-spidsen af Saltbæk Vig).

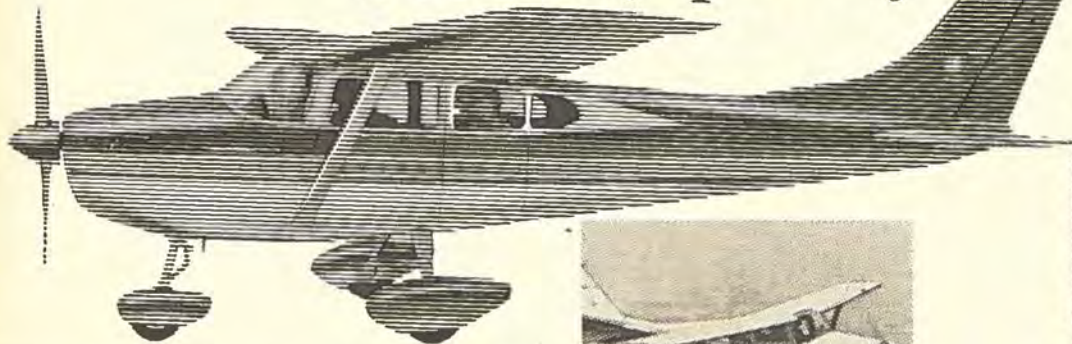
På hovedkortet er FSN Vandel med kontrolzone og terminalområde ikke helt nøjagtigt placeret. Referencepunktet er: 5542 N, 0912 E.

Flere skarpsindige (og lokalkendte) læsere har bidraget med følgende små rettelser:

På hovedkortet mangler signatur for Milledart (navnet er der), ligesom der af den ensporede jernbanelinie Hvalpsund-Års mangler stykket fra Havbro til Års. Og af jernbanelinien fra Roskilde mod Tølløse er stykket til Lejre (første station) dobbeltsporet.

På oversigtskortet over private pladser side 4 er Kolding placeret „en fjord for nordligt“.

Cessna® - planer for fremtiden...



Cessna 172 har den motor, som satte verdensrekord i uafbrudt funktion. Et 4-sæders fly, der er nemt at flyve og med Land-O-Matic understel og Para-Lift flaps.

Cessna Skylark har den specielle 4-sæders kabine med CESSNA's nye »Blend-Temp« varme- og ventilationssystem, som forsyner alle i kabinen ligeligt med frisk luft og holder vindspejlet frit for is og dug.



Cessna Skyhawk - lanceret i 1961 som luksusmodel af CESSNA 172 - har 20 vigtige egenskaber, som ellers kun findes i fly af en højere prisklasse. Max. hastighed 225 km/t.



A/s COMMERTAS Frederiksberg Allé 6 . Kbh. V

Tlf. Hilda 1616



Cessna 175 har det store fly's kraft og fordele, men er i den overkommelige prisklasse. Max. hastighed 235 km/t.

Cessna 150 et alsidigt fly til sport, træning eller forretningsrejser. Forener stor ydeevne med et usædvanligt lavt benzinförbrug.



SE DE ØVRIGE CESSNA-MODELLER I ANNONCEN I FLYV NR. 5

Flyvelotteriets afgørende måned

Nu gælder det om at få solgt ud!

EFTER alle solemærker at dømme er flyvelotteriet hidtil gået rigtig godt, men med sikkerhed kan der ikke siges noget på nuværende tidspunkt. Anmodning fra klubbernes side om at få lodsedler til videresalg har været tilfredsstillende. Adskillige af klubberne har oven i købet rekvireret så mange lodsedler, at flyvelotteriet ikke var i stand til at kunne efterkomme anmodningerne. Sagen er jo den, at man ikke i begyndelsen kan udlevere alle de lodsedler, der bliver bedt om. Erfaringen gennem mange år har nemlig vist, at mange klubber i begyndelsen har de allerbedste forsætter om at ville sælge mange tusinde lodsedler og som følge deraf rekvirerer meget store antal, som hurtigt ville sluge hele beholdningen, hvis de blev efterkommet til punkt og prikke.

Vi håber imidlertid, at klubberne hidtil har været tilfredse med det antal lodsedler, de har fået tilsendt med meddelelse om, at de kan rekvirere flere, hvis det skulle blive nødvendigt. Noget af det sværeste i begyndelsen af salgsperioden er nemlig at finde den rette og fornuftige fordeling. Vi håber også, at vi lige til det sidste skal kunne imødekomme efterspørgslen på en tilfredsstillende måde.

Husk at indsende rapport om, hvordan salget går i Deres klub

Det er af meget stor betydning for hele fordelingen, at hver eneste klub giver os oplysning om, hvordan salget går. Hvis det går trægt nogle steder, og man andre steder er i bekneb for lodsedler, så er det muligt, at nogle af lodsedlerne kan flyttes over til de steder, hvor salget går strygende. Og dette må ikke ske for sent! Gør os derfor den meget store tjeneste at underrette os en af de allerførste dage i juni måned, således at vi i god tid kan gøre en sidste kraftanstrengelse for at få alle lodsedlerne solgt.

Vi ved godt, at det er svært for visse klubber at skaffe os et overblik over, hvordan situationen ligger, fordi klubben har spredt lodsedlerne på mange forskellige hænder, som det kan være vanskeligt at komme i forbindelse med. Men det må gøres.

Det er de sidste lodsedler, der tæller.

Sagen er jo den, at flyvelotteriets udgifter til gevinster, plakater, tryksager, porto og lignende er lige store, hvadenten der sælges få eller mange lodsedler. Derfor er det af livsvigtig betydning for os allesammen, at salget ikke stopper op i samme øjeblik, udgiften er dækket. For så er der ikke noget overskud tilbage til os. Salget og anstrengelserne for at sælge må fortsætte lige til den bitre ende. Først når lotteriet er helt udsolgt, så kan der blive en pæn sum penge tilovers til klubbernes arbejde, til rådernes arbejde og til centralvirksomheden indenfor aeroklubben.

Afregning

Vi henleder klubbernes opmærksomhed på, at vi meget gerne ser en større eller mindre indbetaling for de lodsedler, der er solgt, når den pågældende klub rekvirerer flere. Når en sådan sum penge følger med en ny rekvistition, så er det ligesom om, man har mere tiltro til, at der er gang i salget, og at der er meget store chancer for, at den nye portion lodsedler kan blive solgt.

Slutspurten

Da slutspurten har en stor betydning, gælder det om at tage tilflugt til alle salgsmetoder. Har De prøvet at sælge fra en bil? Erfaringen viser, at en bil pyntet med flyvelotteriets smukke plakater altid tiltrækker sig opmærksomheden, og det er altid forholdsvis let for sælgerne fra denne bil at komme i kontakt med publikum. I særdeleshed, når det sker på en venlig og høflig måde – og navnlig, hvis det er en af det smukke køn, der appellerer til de forbipasserendes bevågenhed, så skal det nok hjælpe.

Har De prøvet at tage en spadseretur med et bundt lodsedler i lommen? Det er nemlig sælgerne, der skal gå til publikum – og ikke omvendt, og når det gøres på en fiks måde, så giver det også store resultater. Salget på gader og pladser spiller så stor en rolle, og derfor skal det udnyttes lige til det allersidste.

Hvem bliver bedste klub?

Flyvelotteriet fornyer sit ønske om, at klubbernes salg må være i stadig fremgang, og vi ønsker held og lykke med slutspurten. Der er altid kappestrid blandt klubberne om, hvem der bliver den med største antal solgte lodsedler. Selv om tallene på udleverede lodsedler ikke nødvendigvis kommer til at svare til det sluttelige salgstal, giver de dog et fingerpeg. Ved redaktionens slutning var der udleveret 15.000 lodsedler til Fyens Aeroport, 10.000 hver til Sportsflyveklubben Aviator og Vejle Svæveflyveklub, mens Midtsjællands Motorflyveklub stadig rekvirerer flere og var oppe på 8.100 og Holbæk Flyveklub på 8.000.

Radioudsendelse af svæveflyvning

Bortset fra små glimt har der vist ikke været en regulær udsendelse i radioen om svæveflyvning, siden *Gunnar Nu fløj Gö-4* i Værløse i 1947. Men med kort varsel blev der først i maj arrangeret en 35 minutters udsendelse, der kunne høres i radioen lørdag den 13. om eftermiddagen.

Den blev hovedsageligt optaget på Sandholm hos Birkersød Flyveklub, hvor redaktør *Jakob Nielsen* var en tur oppe i Rhönlærchen med *Weishaupt*, der fortalte løst og fast om dansk svæveflyvning, hvorpå man hørte kaptajn *Larsen* og ingeniør *P. H. Nielsen* i Værløse fortælle lidt om flyvevåbnets svæveflyvning.

Fortsættende fra Birkersød fortalte den 61-årige *Henry Petersen* om gamle dage, *Jens Hansen* og *Pia Kjerulf* om unge svæveflyvere af idag, mens *Elvi Nielsen* instruerede *Inger Grum-Schwensen* før en Baby-flyvning.

Sluttelig sagde *Kaj V. Pedersen* (til akkompagnement af overflyvende trafikfly – for at øge flyvesikkerheden har flyveledelsen lavet udflyvning i lav højde med vendepunkt lige over Sandholm!) nogle borgerlige ord om retten til at færdes i luftrummet.

Der blev ikke tid til ret meget om den højere svæveflyvning, men hvorfor ikke engang tage en udsendelse fra en rigtig distanccflyvning?

Og så vil vi også gerne se lidt mere til svæveflyvning i fjernsynet – der er glimrende stof for hånden ved det kommende DM.

Oberst Bjarkov fylder 70



Oberst H. L. V. Bjarkov.

En af dansk flyvnings pionerer, oberst *H. L. V. Bjarkov*, fylder den 7. juni 70 år. Oberst Bjarkov har fra han som ung elev begyndte på hærens flyveskole i 1916, til han som oberst og chef for flyverhjemmeværnet i 1953 faldt for den ubønhærlige aldersgrænse helliget sig flyvningens sag.

Oberst Bjarkov har gjort hele begyndelsen, udviklingen, ændringerne og genopbygningen af det danske flyvevåben med, og han har gjort det som aktiv flyver og som myndig og forstående chef. Han er en af de virkelig store flyvepionerer herhjemme, idet han foruden sin militære flyvning har haft tid til at interessere sig for den civile flyvnings praksis og aeroklubbens mangesidede virksomhed. Gennem alle årene har han altid været parat til at hjælpe med råd og dåd, når det gjaldt hans kælebarn: flyvning. Og det ved vi, oberst Bjarkov vil fortsætte med længe endnu. Derfor hylder vi ham og sender ham en hjertelig lykønskning i anledning af 70-årsdagen.

Første amerikaner i rummet

Som det vil være læserne bekendt, lykkedes det den 5. maj amerikanerne for første gang at sende et menneske op i rummet, idet Commander *Alan Shephard* i en Mercury, der blev sendt op med en Redstone, ad en ballistisk bane blev sendt op til 185 km højde og derpå med en faldskærm, som blev åbnet i 30.000 fod, planmæssigt faldt i havet 485 km fra Cape Canaveral. Hele færden varede 15½ minut, hvoraf ca. 5 minutter var et vægtløst stadium. I denne periode prøvede Shephard at vænne sig til det styresystem, der skal kunne orientere rumfartøjet i rummet.

Der blev opnået en hastighed på 8.200 km/t, og Shephard blev udsat for accelerationskræfter på op til 11 g. Mercury'en vejede 1040 kg. Over 100 luftfartøjer deltog i eftersøgningen over havet, hvorved man bl. a. brugte det engelske SARAH-udstyr, og det varede kun få øjeblikke, inden en Sikorsky HUS-1 hejste „rummanden“ og hans Mercury op af vandet og om bord på hangarskibet „Lake Champlain“.

FLYVEMASKINE TIL SALG

Proctor III 3—4 personer, 4 kanals VHF og alle blindflyvningsinstrumenter, stort reservedelslager billigt til salg. Luftfartøj og motor har 200 timer til hovedeftersyn. Luftdygtighedsbevis udløbet. Fast pris 5.000,— kr., som enten kan betales kontant eller over længere periode. Dette er en enestående chance for at blive fly-ejer billigt.

Jeg ønsker kun at sælge, fordi jeg som luftkaptajn i S. A. S. ingen tid har tilovers til også at flyve privat.

Jørgen Mortensen
Malmosevej 153
Virum Telf. 85 35 33



Udnævnelser i flyvevåbnet

Fra 1. maj er kaptajn *Kjeld O. J. Pedersen* udnævnt til oberstløjtnant og følgende kaptajnløjtnanter til kaptajner: *A. O. Larsen, M. V. Hansen, D. E. Thestrup, A. Wingge-Petersen, K. Abildskov og P. D. Jørgensen*.

15 flyverløjtnanter af 1. grad er udnævnt til kaptajnløjtnanter, to flyverløjtnanter af specialgruppen til kaptajnløjtnanter af specialgruppen, 10 overfenriker til flyverløjtnanter af specialgruppen og 24 fenriker til overfenriker. Pladsen tillader os desværre ikke at bringe navnene, der findes i Kundgørelse for forsvaret af 27. april.

*

Mucha Standart OY-XAI

med instrumenter og ny transportvogn (af Schleicher-typen) sælges.

Henvendelse:
Lund Jensen
Bredgade 35 Ikast . Telf. (071) 51059

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



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

CALTEX AVIATION

TYPENYT

Hurel-Dubois HD 130 er et projekt til et fragtfly med firmaets sædvanlige afstivede vinge med stort sideforhold og udstyret med to Turboméca Astazou motorer. Trykkabinen kan rumme 12—15 passagerer. HD 150 er et projekt til en militær samarbejdstype.

Morane-Saulnier Rallye-produktionen vil nu blive forøget. I juli når man op på 30 fly pr. måned, men til marts bliver det 60 pr. måned. Midt i april var der bestilt 311 fra 21 lande.

Scintex ML. 145 Rubis skulle nu være færdig i prototypeform og udstillet i Le Bourget.

Saab 105 bliver et tomotoret jetfly til militær og civil skoleflyvning og til lettere transport af op til 5 personer. Den får to nye Turboméca-motorer.

Piaggio vil i samarbejde med Douglas bygge to prototyper af et 6-sædet jetfly med to motorer. Det kaldes PD-808 og vil få såvel militære og civile anvendelsesmuligheder. Rejsefarten bliver 800 km/t.

Canadair Forty Four ventes at få sit luftdygtighedsbevis i begyndelsen af denne måned.

Percival Gull Six var et kendt privatfly i trediveerne og forløber for Proctor'en. Et flyvedygtigt eksemplar, der blev brugt til mange langflyvninger af Jean Batten i 1935-37 er for nylig blevet overgivet til den engelske Shuttleworth-samling, der har et betydeligt antal historiske fly i flyvedygtig stand.

Cessna Skywagon leveres nu også med en fragtholder til anbringelse på undersiden af kroppen. Den er lavet af glasfiber og øger flyets kapacitet betydeligt.

Beechcraft B95A Travel Air er den nyeste model af denne tomotorede forretningstype med 180 hk Lycoming IO-360-B1A motorer med direkte brændstofindsprøjtning. Grundprisen er gået 2000 dollars ned til 49.500, nyttelasten øget lidt og en række detaljforbedringer indført.

De Havilland DH-125 sættes nu i serieproduktion, foreløbig i 30 eksemplarer. Det er et jetdrevet forretningsfly med to Bristol-Siddeley Viper 20 motorer på hver 1360 kg reaktionskraft og plads til 6—8 passagerer. Rejsefart op mod 800 km/t. Den leveres fra 1963 og ventes på grund af den store arbejdskapacitet ikke at koste meget mere i drift pr. flyvekilometer end en Dove.

North American X-15 opnåede den 21/4 en hastighed på 5.050 km/t, ført af Robert White. Farten blev opnået under en stigning til godt 30 km højt, idet raketmotoren gik i

67 sekunder.

Lockheed Orion kaldes den maritime Electra-udgave P3V-1. Ligesom Electra er Orion også et Lockheed-navn på fly fra trediveerne.

BAC One Eleven, der nu sættes i produktion med en ordre på 10 + 5 reserveret til British United Airways, betegnes som en jettefterfølger til Viscount med endnu bedre flyveøkonomi. Den får to Rolls-Royce Spey motorer på bagkroppen, plads til 43—69 passagerer, største rejsefart 870 km/t og kan starte på mindre end 1500 m baner. Den ser ud som DH-125 — bortset fra at den har 25 vinduer i siden!

Cessna Skylight bliver en af de nye 62-modeller fra Cessna. Det er et fæmsædet fly med to 260 hk Continental-motorer med kompressorer, således at motordydsen bibeholdes op til 16.000 fod. Tophøjden på én motor bliver over 17.000 fod (5.100 m). Største fart i disse højder er 425 km/t. Prototypen er under prøveflyvning.

Dassault Mirage IIIE, der er en udgave til taktiske formål, foretog sin første flyvning 5. april.

LS-60 er et nyt fransk to-sædet fly med 90 hk motor, der fløj første gang 27/4. Den har afstivet vinge og sæderne side ved side og er en af 5 typer, der deltager i en officiel konkurrence om den bedste og sikreste nye to-sædede type.

Breguet 941 blev „rullet ud“ 23. april og har formentlig fløjet, når dette nummer udkommer.

Bristol 188 forsøgsflyet blev rullet ud den 26. april.

Sud-Aviation Caravelle VII bygges i fem eksemplarer, hvoraf den første skal flyve til januar. Den har General Electric CJ-805-23C turbofan-motorer og har lidt længere krop end tidligere Caraveller.

Bölkow 207 er en ny firesædet udvikling af den tresædede Klemm 107.

Bristol Pegasus var en kendt stjernemotor i trediveerne og fyrrerne. Navnet overføres nu til Bristol Siddeley BS 53 motoren, der anvendes i Hawker 1127.

Douglas DC-8 har for afleveringen til KLM af serie-50 foretaget en række langflyvninger som led i prøverne, deriblandt en non-stop flyvning fra Long Beach i Californien til Rom, ialt 10.917 km, der blev tilbagelagt på 11 timer 17 minutter. Den havde ved landingen brændstof nok til yderligere 1900 km.

Morane-Saulnier Super-Rallye med 145 hk motor var i luften første gang den 20.



De Havilland DH 125 er en moderne Dove-afløser med to Viper-jetmotorer. Den bliver billigere pr. flyvekilometer end en Dove, hævdes det.

april.

Overlyds-Caravelle. Sud-Aviation's præsident har for nylig omtalt planerne om en Caravelle-udvikling med overlydsfart og vist en model af den til den franske luftfartsminister. Den skulle kunne være i drift i 1967—68.

Potez 840 udførte sin første flyvning den 29. april.

Pilatus PC-6 Porter fløj 2/5 første gang med Turboméca Astazou motor.

Dornier Do 27T er den specielle betegnelse på den Astazou-udstyrede Do-27, og den har nu fløjet over 70 timer. Det er muligt at de resterende ca. 20 til det tyske luftvåben bliver udstyret med den franske turbomotor.

Short SC.5 Belfast transportflyet tilbydes nu også som civilt fragt- og passagerfly med drejelig næse, så fragten kan indlades forfra, mens der ikke som i militærversionen er åbning bag. Den får to dæk, så den enten kan bære 45 tons fragt non-stop mellem New York og London eller f. eks. 25 tons fragt for ned og 138 passagerer for oven. Der er laste- og lossesystemer, så hele lasten kan udskiftes på 30 minutter. Ved anvendelse af et sådant turbomotorfly kunne man tilbyde en passager en billet over Atlanten for mindre end 1000 kr.!

Boeing Airplane Company har skiftet navn til Boeing Company for at manifestere, at man fabrikere meget andet end fly, selv om man laver mange af dem. Den 200. Boeing jetliner af de 400 bestilte er for nylig blevet leveret.

Douglas DC-8F Jet Trader

Douglas har besluttet at bygge en version af DC-8, der kaldes DC-8F Jet Trader. Den bygges til kombineret fragt- og passagerbefordring med et stort fragtrum forrest og plads til 54 passagerer i en agterkabine. Der indrettes en stor fragtdør i forrest venstre side og de nødvendige systemer til hurtigt at læsse og losse fragten.

Flyet drives af fire P & W JT3D-3 turbofan-motorer på hver 8.200 kg reaktionskraft. Fuldvægten bliver 141 tons, hvilket kræver en startbanelængde på 2700 m. Rækkevidden bliver stor nok til non-stop flyvninger over Atlant-ruter med fuld last.

Flyet kommer til at koste ca. 45 mill. kr. eller ca. 3½ mill. mere end passagerudgaven af DC-8 serie 50, men adskillige luftfartsselskaber har udtrykt så stor interesse for typen, at Douglas kører løs med den og venter den første i luften i august 1962.

Det er iøvrigt interessant at konstatere, at Douglas selv kendetegner denne version med et bogstav (F). Tidligere versioner hedder officielt serie 10, 20, 30 osv., omend nogle af luftfartsselskaberne giver dem uofficielle bogstavbetegnelser såsom DC-8C for serie 30.

MED OVERLÆS



Den nye Bell 47G-3B er normalt tresædet, men holdt sig ved nogle forsøg i april svævede over et næsten 12.000 fod højt terræn med otte mand ombord. Den normale fuldvægt er 1290 kg, men her vejede den 1620 kg.



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. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

Ekstraordinær generalforsamling

Da der ikke var det til lovændringerne fornødne antal stemmeberettigede medlemmer repræsenteret på KDA's ordinære generalforsamling den 25. april 1961 — på hvilken de af hovedbestyrelsen fremsatte forslag til ændring af KDA's love iøvrigt blev enstemmigt godkendt af de repræsenterede stemmeberettigede medlemmer — indkaldes herved til ekstraordinær generalforsamling på KDA's kontor, Østerbrogade 40, København Ø, torsdag den 22. juni 1961 kl. 16.30.

Dagsorden: Behandling af de på den ordinære generalforsamling den 25/4 1961 vedtagne forslag til ændring af KDA's love.

Ny personlige medlemmer

Trafikflyver Torkil Orla Jensen
Arkitekt, M.A.A., Jens Marius Jespersen
Oversergent Sven Møller
Flyvemekaniker Poul-Erik Håstrup
Flyvemekaniker Vagn Rasmussen
Fru Inger Hansen
Museumsinspektør Hans Stiesdal
Radiomand Bjørn Petersen
Kørelærer Henry Laue Kops
Oberst Stig Bjørnholt
Radiotekniker Jørgen Bak Svensson
Oversergent Finn Kaj Nielsen
Erik Portefée Hansen
Stud. polyt. Jørgen H. Nyboe

Runde fødselsdage

Konditor C. F. Christiansen, Kirkegade 23, Vejle, 60 år den 4. juni.
Oberst L. Bjarkov, Adolphsvej 47, Gentofte, 70 år den 7. juni.
Underdirektør Hans Thornberg, Kærvej 16, Varde, 50 år den 12. juni.

Frederikshavn og Skive tilsluttet KDA

Skive Flyveklub blev tilsluttet KDA den 25. april med 32 medlemmer. Klubben er foreløbig kun tilsluttet som motorflyveklub, men ventes snart at oprette en svæveflyvektion, når den bestilte Lehrmeister ankommer og tages i brug.

Frederikshavn Flyveklub blev tilsluttet KDA den 18. april med 26 medlemmer. Bestyrelsen består af civiling. P. C. Vistisen som formand, journalist Curt Jørgensen, sekretær, civiling. Laur. Jensen, kasserer, og overtjener Bent Olesen, flyvechef.

Sportsflyveklubben

Klubben chefinstruktør Boy Konstmann har efter eget ønske fra 1. maj fratrådt sin stilling for at overgå til Danfly, bl. a. med henblik på den nye klub i Kalundborg. I stedet fungerer Bent Michelsen midlertidigt som chefinstruktør, idet man regner med at få klubbens gamle chefinstruktør Kurt Nielsen „i drift“ igen foruden endnu en instruktør, der specielt skal tage sig af videreuddannelse i radiobetjening og radionavigation.

Da det ikke uden videre har været muligt at afsætte Cessna 150'en, sætte man den i begyndelsen af maj i drift igen til 75 kr/t for medlemmer og 90 kr/t for ikke-medlemmer. I samarbejde med Commertas blev der i weekend'en 6.—7. maj arrangeret gratis demonstrationsflyvninger for medlemmerne.

Film om udvekslingen

Fra Canada har KDA modtaget en 16 mm tonefilm „Air Cadet, Ambassador at Large“, der med dansk tale giver et indtryk af de oplevelser og de steder, som deltagerne i udvekslingen 1960 fik lejlighed til at se.

Filmen står fremtidig til rådighed for klubberne, der kan låne den ved henvendelse til KDA, og den giver et ganske godt indblik i udvekslingsbesøgenes arrangement og formål.

KALENDER

1/5-30/6 Flyvelotteriet 1961.
26/5-4/6 24. luftfartsudstilling, Paris.
4-10/9 Opvisning og udstilling, Farnborough.

Motorflyvning

3-4/6 Rallyer i Coulommiers og Dauphiné a Grenoble (Frankrig).
10-11/6 Flyvedagskonkurrencerne (Århus).
10-12/6 Rally i Quiberon (Frankrig).
9-11/6 Int. samling til pilgrimsfærd til Lourdes. Tarbes (Fr.).
17-18/6 Rally i Anjou (Fr.).
24-25/6 Rally i Vichy (Fr.).
30/6-3/7 Rally på Sicilien. Palermo (It.).
13-15/7 Int. kunstdflyvningsskonk., Coventry (Engl.).
8-9/7 Møde for flyvende læger, Vittel (Fr.).
14-15/7 Rally Méjane, Marseille-Provence (Fr.).
14-16/7 Rally i Pyrenæerne (Sp.).
22-23/7 Int. rally i Flers St. Paul (Fr.).
25-26/7 Spansk-portugisisk rally.
27-29/7 Konk. f. privatfly, Oxford (Engl.).
26-27/8 Nordisk motorflyvekonk. (Danm.).
13-17/9 Int. rally i Baden-Baden (Ty.).
23-24/9 Grand Prix Int., Bourges (Fr.).

Svæveflyvning

19/5-3/6 Hollandske mesterskaber (Terlet).
2-15/7 Danmarksmesterskaber (Vandel).
14-23/7 Int. konk. i Angers (Fr.).
16-30/7 Svæveflyveskole (Vandel).
31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

3-4/6 Nord. landskamp for fritflyvende modeller (Ljungbyhed, Sverige).
20-30/7 Nord. landskamp for linestyrede modeller (Stockholm, Sverige).
30/7-5/8 Sommerlejr (Vandel).
5-8/8 VM for mikrofildmodeller (Engl.).
20/8 International radiostyringskonkurrence (Stockholm).
27/8 Konk. om Windypokalen (Kbh.).
31/8-4/9 VM for fritflyvende modeller
10/9 Høstkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
16-17/9 Criterium Int. i linestyrt (Bruxelles, Belgien).
24/9 Høstkonkurrence for linestyrede (øst og vest for Storebælt).
15/10 Danalim-konk. (D1) (Odense).
29/10 Moseslaget (Valbyparken, Kbh.).
5/11 Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12 Årsrekordåret slutter.

Aeroklubben søger kontorassistance

KDA's mangeårige dygtige medarbejder, fra Astrid Sørensen, har for nylig af helbredsmæssige grunde måttet tage sin afsked, og KDA har midlertidigt haft en anden dame ansat, der imidlertid forlader stillingen 15. juni.

Da det er meget vanskeligt ved almindelig dagbladsannoncering — især her midt på sommeren — at finde en egnet efterfølger, forsøger generalsekretariatet ad denne vej at afhjælpe mangelen.

Måske et af vore medlemmer eller pårørende til medlemmer kunne have lyst til et job i KDA, evt. halvdags. I så fald beder vi Dem sige til.

Da det muligvis kan blive svært at finde nogen med kort varsel her kort før sommerferien, er vi også interesseret i midlertidig „ferieassistance“.

KDA har hårdt brug for hjælp, ikke mindst så længe flyvelotteriet og dets afregning står på.

Nye bøger i biblioteket

K. G. Munson: *British Aircraft of World War II*.
Oughton, Frederick: *The ACES*.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

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
Tegning til D 1-model Napoo	kr. 8.50
Tegning til O 3 Nienstædt 55 ..	kr. 6.75
Internationalt a-emblem	kr. 5.00
Internationalt b-emblem	kr. 6.00
Internationalt c-emblem	kr. 11.50
5 adressesedler	kr. 0.10
Startkort, hvide eller grønne	kr. 0.06
„FLIP“ Enroute-Low Altitude	
Europe	pr. år kr. 145.00
„FLIP“ Low Altitude Terminal	
Europe, pr. år	kr. 73.00
Bibliotekskatalog	kr. 0.50
ICAO-kort 1:500.000	kr. 8.50
Toldcarnet (+ depositum 60 kr.)	kr. 40.00
Internationalt landingskort	kr. 10.00
Sportslicens	kr. 5.00
Svæveflyjournal	kr. 14.00
Flyvebog for svæveflyvere	kr. 3.00
Ekstra sølv- og guldemblem ..	kr. 10.00
Ekstra A-, B- og C-emblem ..	kr. 5.00
Startlisteblæk	kr. 6.00
C-mærke i plastik	kr. 1.50
Sølv-mærke i plastik	kr. 2.50
Guld-mærke i plastik	kr. 3.00

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

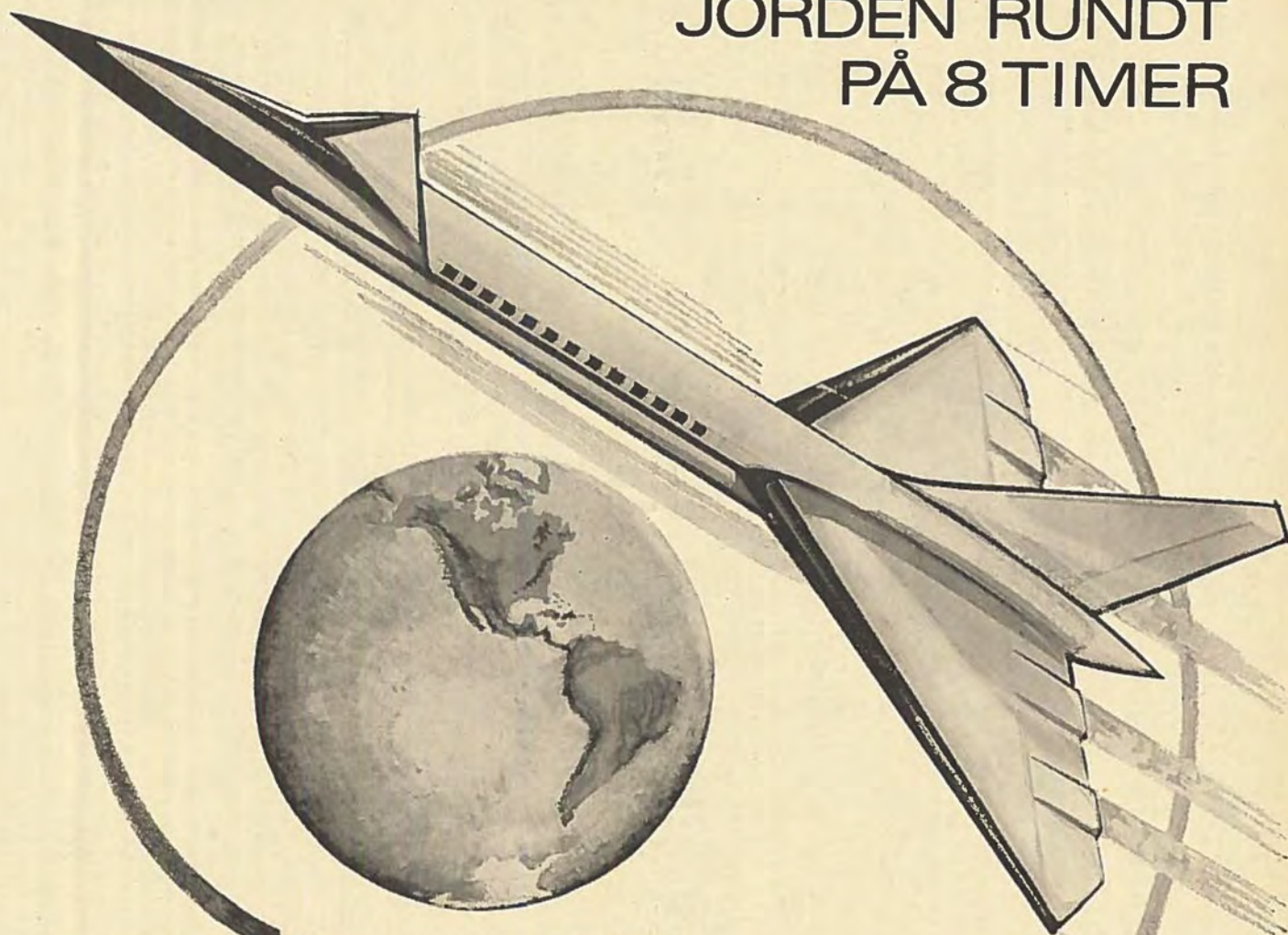
Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 12,00 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

JORDEN RUNDT
PÅ 8 TIMER

Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetli-
ners, der kan flyve 3,5 gange lydens hastighed.
Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
med nye fly og nye motorer med nye og større
krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
gendagens jetfly.



OVER HALF

THE CIVIL TURBINE AIRCRAFT

in service or on order in
the Western World
are powered by

ROLLS-ROYCE

BY-PASS JETS TURBO JETS PROP-JETS

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

1860

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEJLE

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Udsigt over luftfartsudstillingen på Le Bourget. I forgrunden ses bl. a. Tu-114, C-120, C-133, B-58 Hustler, Victor og Vulcan.

PRIS 1 KRONE

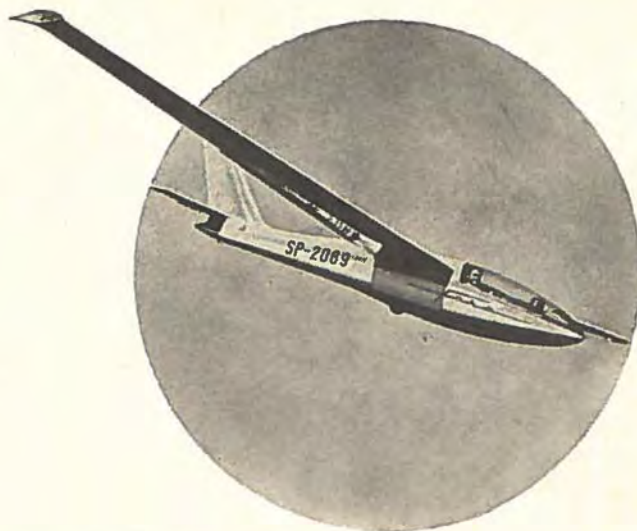
7

INDHOLD:

Paris-udstillingen ★ Nye trekantrekorder ★ Motorflyvernes
flyvedagskonkurrencer ★ Nordisk modellflyvekonkurrence ★
Foran det 6. DM i svæveflyvning.



POLSKE SVÆVEPLANER KENDT FOR DERES KVALITET



Følgende typer kan leveres:

FOKA-STANDART - højtydende præstationssvæveplan i FAI standard-klasse.

ZEFIR II - højtydende præstationssvæveplan i særklasse.

BOCIAN - 2-sædet præstationssvæveplan.

MUCHA STANDART - præstationssvæveplan i FAI standard-klasse.

LIS - præstationer som Mucha Standart, men med ændret krop i stålør, duralluminium og glasfiber. Effektiv afjedring på landingshjul beregnet til øvelse og brug på ujævne pladser.



Ene-eksportør:

MOTOIMPORT

FOREIGN TRADE ENTERPRISE

Warszawa, Przemysłowa 26

P.O. Box 365. Telegramadr. MOTORIM-WARSZAWA

Forlang yderligere
oplysninger.

Repr. for Danmark:

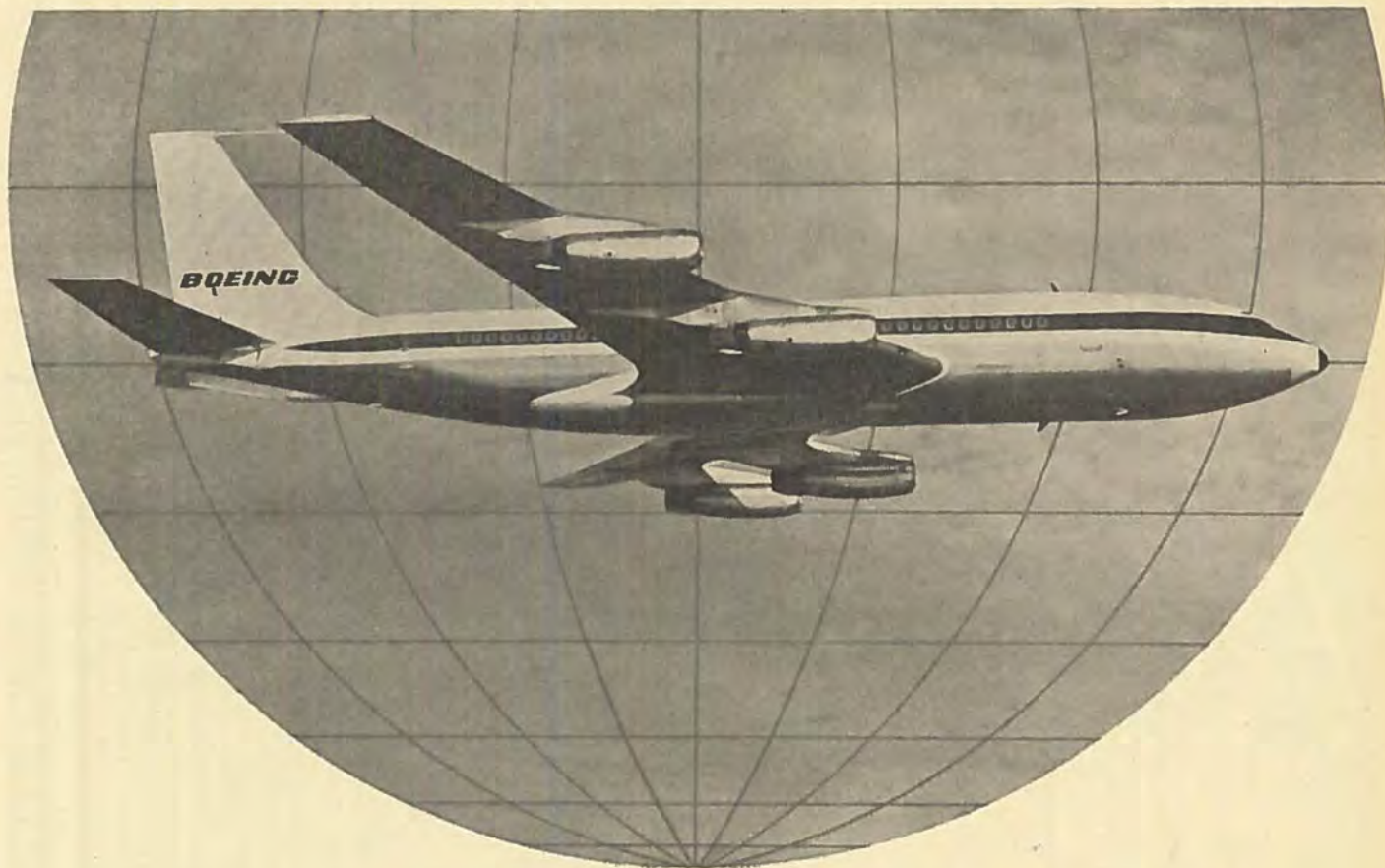


ELI V. NIELSEN

Uglevangen 5 — Virum



By - til - lufthavn... eller 8700 km nonstop



...der er altid en Boeing, der kan klare jobbet!

Nu kan luftfartsselskaberne fra en enkelt kilde sikre sig turbinedrevne luftfartøjer, der kan betjene *enhver* rute fra 5 til 8700 km.

Denne Boeing jet »familie« rækker fra Vertol 107 helikopter til den nyligt annoncerede turbofan 707-320 B Intercontinental, der fuldt lastet har en aktionsradius på 8700 km. Mellem dem ligger nonstop transkontinentale 707 jetlinere... den slanke 720 til ruter op til 5300 km og den ny-introducerede Boeing 727 til ruter fra 250 til 2800 km. Til rådighed står også »B« modellerne af 707

og 720, udstyrede med nye og mere effektive turbofan motorer.

Det byder på mange fordele at kunne anskaffe alt sit materiel fra samme kilde, bl. a. større reservedels-økonomi og lavere uddannelses- og vedligeholdelsesomkostninger. Hvad der er lige så vigtigt er, at Boeing jet har demonstreret enestående indtjeningssevne, passagertække og driftssikkerhed... nogle af grundene til, at flere luftfartsselskaber har bestilt — og *genbestilt* — flere jetlinere fra Boeing end fra nogen anden fabrik.

BOEING

Disse 25 luftfartsselskaber (plus MATS) har bestilt 404 Boeing jetmaskiner: AIR FRANCE · AIR-INDIA · AMERICAN · AVIANCA · B.O.A.C. · BRANIFF · CONTINENTAL · CUNARD EAGLE · EASTERN · EL AL · ETHIOPIAN · GHANA · IRISH · LUFTHANSA · NORTHWEST · PACIFIC NORTHERN · PAKISTAN · PAN AMERICAN · QUANTAS · SABENA · SOUTH AFRICAN · TWA · UNITED VARIG og WESTERN. Boeing-Vertol helikoptere er bestilt af NEW YORK AIRWAYS og FUJI AIR TRANSPORT.



DUNLOP

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

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30 - KØBENHAVN Ø.

F L Y V

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

Nr. 7

Juli 1961

34. årgang

Landingsafgifter og flyvesikkerhed

FORRINGElsen af værdien af det årskort, man tidligere kunne løse til landinger i alle offentlige lufthavne og flyvepladser i landet, men som derpå kun fik gyldighed i statslufthavnene, er ikke blot af økonomisk art. Man satte nemlig ikke taksten ned, da kortet kun fik gyldighed på en trediedel af det hidtidige antal pladser.

Fra privatflyvernes side har man i særlig grad anket over det uforholdsmæssige besvær, der er forbundet med betaling af afgifterne for de enkelte landinger. Det er et irritationsmoment og dårlig service fra flyvepladsernes side mod deres kunder. Det må derfor håbes, at de mindre pladser kan enes om en kortordning og et puljesystem som foreslået af motorflyverådet.

Men spørgsmålet om landingsafgifter og rabatkort har også en flyvesikkerhedsmæssig side, som ikke mindst luftfartsmyndighederne bør have opmærksomheden henvendt på.

Som bekendt flyver størstedelen af vore privatflyvere kun et ringe antal timer om året og bør derfor i særlig grad sørge for at inkludere et passende antal landinger for at opretholde en tilfredsstillende træning. Det er nemlig landingerne, der kræver træning frem for nogen anden fase af flyvningerne.

Hvis man skal betale bare 4 kr. for hver eneste gang, man sætter hjulene på grøsværen, hæmmes lysten til landingstræning naturligvis i voldsom grad.

Heldigvis er det kotume, at man ikke betaler for de enkelte landinger på hjemme-flyvepladsen. Men på adskillige mindre pladser opkræver man landingsafgift for hver enkelt landing, et besøgende fly udover.

Selv om det er forståeligt, at pladserne gerne vil styrke deres økonomi, er dette naturligvis ganske forkasteligt. Så meget slides der ikke på græsset, og der er heller ikke ekspeditionsudgifter forbundet med den enkelte landing, men med ankomst og afgang. Derfor bør der fastsættes nærmere bestemmelser herfor til fremme af flyvesikkerheden, hvis en sådan praksis ikke kan indføres af frivillig vej.

Den 24. internationale luftfartsudstilling i Paris

Med 15 deltagende nationer sættes ny rekord. Vægtig amerikansk deltagelse med bl. a. B 58 Hustler

DET er med stor forventning, man tager til Paris hvert andet år for at se, hvad USIA – sammenslutningen af den franske flyindustri – har formået at ordne af udstillinger på jorden og opvisninger i luften. Man tager næppe munden for fuld, når man betegner disse kæmpearrangementer i Paris som verdens største i sin art. Her mødes alt, hvad der kan krybe og gå inden for alle former af international flyvning: Topmænd fra hele verden inden for militær, trafik- og privatflyvning, forretningsfolk, officerer og almindelig dødelige flyveinteresserede, der ikke sparer sig for den økonomiske præstation, det er at rejse til Paris og klare alt på egen regning. Kort sagt: Det er flyvningens internationale Mekka.

Årets udstilling (den 24. i rækken) overgår – man fristes til at skrive naturligvis – sine forgængere i retning af rekordtal: 300 udstillere fra 15 lande – og et gigantluftshow med 100 deltagende fly.

Udstillingen åbnede torsdag d. 25. maj med en dag for pressen alene, medens den højtidelige indvielse først fandt sted dagen efter. Som det var tilfældet ved de tidligere udstillinger, var der de forskellige dage specielle udstillinger eller opvisninger: Frimærkesamlernes, privatflyvningens, trafikflyvningens, ambulanceflyvningens (samt luftmedicinens og rumfartens), elektronteknikkens, helikopternes og de fremmede missioners dag – medens »dagen« kulminerede om lørdagen med luftopvisningerne for de specielt indbudte om lørdagen d. 3 juni og for publikum søndag d. 4. juni.

Som det fremgår af oversigtsbilledet fra udstillingen er denne opbygget om nogle lukkede, permanente udstillingsbygninger, der er placeret i det sydvestlige hjørne af Le Bourget lufthavnen. På de indendørs stande vises mest mindre fly, modeller, motorer samt diverse udstyr. Hovedparten af de udstillede fly er bl. a. af pladshensyn opstillet i det frie. I 2 rækker telte har udstillerne receptioner med bar o. l. Nord for disse telte var der heliport, hvor de mange deltagende helikoptere kunne beses på jorden og under flyvedemonstrationer. Af hensyn til de mange daglige flyvedemonstrationer, der fandt sted samtidig med, at den normale

lufttrafik på Le Bourget blev opretholdt (lørdag d. 3. og søndag d. 4. var den dog henvist til Orly), var der etableret et provisorisk kontrolltårn på udstillingsområdet, hvor demonstrationspiloterne hurtigt kunne få ordnet starttilladelser. Trafikken var meget intensiv, og ofte skulle man stille op i kø og vente op til et kvarter med motoren i gang.

En amerikansk deltagelse

Der var endnu større amerikansk deltagelse i år end i 1959. Af trækpilastre kan nævnes, at major Shephards rumkapsel var udstillet. Det var meningen, at man både skulle have haft major Gagarin og major Shephard til at komme personligt, men det lykkedes ikke. Endvidere var der udstillet gondolen fra den ballon, hvorfra major Joe Kittinger satte verdensrekord i faldskærmsudspring fra en højde af godt 30 km. Her i det amerikanske udstillingstelt var udstillet Blériottrofæet, der i 30'erne var blevet udsat for den, der først fløj med gennemsnitshastighed på mindst 2000 km/t i mindst 30 minutter, en dengang utopisk præstation. Den var d. 10/5 blevet tildelt major Elmer E. Murphy, USAF, der i en Hustler havde fløjet 2095,4 km/t i 36 minutter. Murphy fløj Hustler non-stop New York-Paris på 3 tim. 20 min. – altså 10 gange så hurtigt som Lindbergh gjorde det for 28 år siden. Det var en af udstillingens topattraktioner. Et imponerende »våbensystem«, som dette bemærkelsesværdige fly betegnes. Det er verdens første Mach 2+ bombefly med 6 verdensrekorder i hastighed. Den har en 3 mands besætning og drives af 4 General Electric J-79 (15.000 pound tryk stykket) og med en imponerende tyk cigarformet beholder under kroppen til en atombombe. Hustler repræsenterer den mest avancerede teknologi og aerodynamik, bl. a. med en bemærkelsesværdig plankonstruktion en speciel krumning på forkanten og nedbøjning af plantipperne med stærk negativ indfaldsvinkel. Som det fremgår senere i dette referat, endte deltagelsen af Hustler i Paris meget tragisk.

USA var endvidere repræsenteret på det »supersoniske marked« med Lockheed F 104 Starfighter, som man påny i Paris havde



1



2



3



4



5



lejlighed til at kigge nærmere på. Dette »våbensystem« har sat verdensrekord i højdeflyvning med 31.515 m, stigeevnen er formidabel: 30 km på 904,92 sek.! »Kyllingevingerne«, der hænger med neg. v-form, har blot en spændvidde af 6,68 m, påfaldende lidt mod den 16,92 m lange krop. Med en fuldvægt på 9072 kg har F 104 en planbelastning på 880 kg/m², til gengæld er den udstyret med en kraftig GE J 79 turbine. Forlydender om, at det danske flyvevåben i lighed med Norge skulle få F 104, blev ikke overbevisende dementeret af oberst Orm Hansen, Flyvematerielkommandoen, som sammen med en pæn repræsentation fra flyvevåbnet var i Paris. Lockheeds europæiske repræsentant mente dog ikke, at en eventuel levering kunne finde sted før det næste USA-finansår.

En anden »Century« jager var nabo til F104, nemlig *Republic F. 105 Thunderchief*, en ensædet jagerbomber med en Pratt & Whitney J 75 jetmotor på 15.000 pound trækraft, hvorfor det sikkert er verdens stærkeste ensædede fly. Med en hastighed af Mach 2÷ kan den udstyres med en atombombevægt på 1,7 t. Den er udstyret med den 20 mm Vulcan MK, der med 6000 skud/min. er verdens hurtigste.

To giganter var med i USAFs farver: *Douglas C 133* og den nye *Lockheed C 130 STOL*-udgave med BLC - grænselagskontrol -, som kan starte og lande på mindre end 150 m ujævn overflade. Ved at blæse luft ned over de kæmpemæssige flaps, der sænkes 60° i start og ca. 90° ved landing opnås ca. den dobbelte opdrift. Fartområdet er meget stort: Fra 90 til 600 km/t. Fuldvægten er 61 t og lasteevnen 16,5 t.

På *North Americans* stand var udstillet en model af den sensationelle *B 70 Valkyrie* Mach 3 bombefly, der måske bliver det sidste bemandede bombefly i USA. B 70, der er top secret, har 6 jetmotorer og opbygget af rustfrie stål-»biceller« samt titanium, af hensyn til den store friktionsvarme.

US Naval Forces flyvevåben 50 år

Den amerikanske flådes flyvevåben markerede 50 årsjubilet for sin oprettelse 8/5-1911 ved at være med i Paris med en særdeles repræsentativ udstilling.

Chance Vought F8U-1 Crusader er en 1-sædet supersonisk jager til brug fra hangarskibe. Er især bemærkelsesværdig ved, at den er i stand til at løfte plan- og haleplansforkanten ca. 30°, så man undgår at skulle lande med høj næse, som det almindeligvis er tilfældet med hurtige jagere med pilformede planer. Det giver piloten en stor fordel i fin sigt fremad under landing på et relativt lille, måske gyngende hangarskibsdæk. Landingsarten er 250 km/t, medens topfarten er over 1600 km/t. Typen er nu udviklet til model F8U-2N:

Flåden udstillede det mindste og letteste hangarskibsbaserede angrebsbombefly i sit arsenal, *Douglas A 4 D Skyhawk*. Denne lilleput, hvis spændvidde blot er 8,4 m og derfor ikke behøver at klappes sammen for

hangarskibsoperationer, er meget mangesidig. Bl. a. kan den medføre atombomber. Planerne er deltaformede. 15/10-1955 satte den verdensrekord i hastighed over en 500 km lukket bane med 1119 km/t.

Også *Skyhawks* storebror, *Douglas F4D Skyray*, var udstillet i US Navys regi. *Skyray*, der 3/10-1953 forbedrede verdensrekorden i hastighed over 3 km til 1212 km/t, er en 1-sædet, deltavinget, haleløs hangarskibsbaseret interceptor jager.

McDonnell Phantom II, som også var udstillet af flåden, betegnes som verdens mest avancerede jager. Selvom den just ikke er nogen skønhedsåbenbaring, specielt har den et særdeles grimt haleparti med udtværet sideror og negativ v-form på haleplanet, så er dens flyveegenskaber så meget desto mere bemærkelsesværdige. Med to J79 motorer har denne Mach 2÷ jager i 1960 tilbageerobret højderekorden fra russerne ved en flyvning på op til ca. 30 km.

Hvad udseendet angår, så står det bedre til med flådens *NA A3J Vigilante* 2-sædede angrebsbomber, der udstyret med 2 J 79 jetmotorer og med lt. H. L. Monroe som pilot 13/12 1960 har sat højderekord med 1000 kg nyttelast ved at stige til 28 km. Den er udstyret med 2 raketkatapultsæder i tandem, og disse kan anvendes også ved overlyds-hastigheder. A3J udmærker sig ved sit lange tunnelformede bomberum i den bageste del af kroppen mellem turbinerne. Bomberne kastes *bagud*. A3J, der har meget elegante linier, er under udprøvning af NA's og flådens piloter, inden typen leveres til flådens hangarskibe.

Fin Grumman-deltagelse

Det enkeltfirma, der var bedst repræsenteret i Paris, bliver nok Grumman, der i eget og flådens regi viste en række bemærkelsesværdige fly, der alle var værdige til en nærmere omtale, hvad pladsen her desværre forbyder. Her var *Albatross* amfibiet, kendt fra redningsdemonstrationer i Kastrup; den tomot. *Tracer* med sit langtrækkende radaranlæg i den største radar-»paddehat«, der findes på et hangarskibsbaseret fly. Dens beskyttende »radarøjne« ser et fjendtlig fly inden for 550 km radius.

S2F-3 Tracker er et 2-mot. højvinget fly til opsøgning og bekæmpelse af ubåde, til angreb m. m. og med basering på hangarskibe. *A2F-1 Intruder* er et 2-sædet angrebsfly med 2 P & W J52-P-6 turbiner à 8500 lbs. til brug for lavangreb. Turbinernes udstødning kan drejes skråt nedad og derved forøge opdriften ved starter og landing. Den er udstyret med DIANE kombineret angrebs- og navigationssystem, der giver piloten muligheder for øjeblikkelige taktiske beslutninger. *AO-1 Mohawk* (2 Lycoming 1005 ESHK) er STOL, leveret til US Army til observationsbrug. Udsigten fra cockpittet er fremragende i de fleste retninger. Dens start- og landingsegenskaber samt dens manøvreedygtighed imponerede. Den blev fløjet som en jager og klarede fint lodret stigende rulning, hårde wingovers m. m.

Direktionsflyet par excellence kan man kalde *Gulfstream* (2 RR Dart 7), der blev vist med et udsøgt lækkert kabineinteriør, med drejelige lænestole, tykke kostbare gulvtæpper og fine træsorter og tekstiler. Med en fuldvægt på 15,6 t er marchhastigheden 560 km/t og rækkevidden 4250 km.

Af øvrige civile amerikanske fly skal næv-

1. Supermarine Scimitar.
2. Convair B-58 Hustler.
3. Lockheed BLC-130 Hercules.
4. Piper Colt.
5. Potez-Heinkel CM-191.
6. Potez 840.

nes følgende, der især er egnet til privat samt til forretningsflyvning: *Beechcraft Debonair*, 4-sædet lækkert rejsefly, udviklet af Bonanza, men uden sommerfuglehalen, *Baron* (2 stk. 260 HK Continental), 4-5 sæder, *Twin-Bonanza* (2 350 HK Lycoming) med 6 sæder, *Queen Air* (2 Lycoming 340 HK) med 6-9 sæder og *Super G 18 S* med 7-9 sæder. *Cessna* deltog med følgende typer, hvoraf de fleste er velkendte i Danmark. 172, 185, 210 og 310 F. *Aero Commander 680 F* (Lycoming 380 HK) er videreudviklet af de modeller, der flyver i Danmark.

Piper, der har måttet afgive den førende plads inden for dette område til Cessna, har tydelig nok strammet sig an for at genvinde det tabte: *Piper Colt* er en 2-sædet økonomiudgave af *Tripacer* med en 108 HK motor. *Comanche* var udstillet sammen med *Cherokee*, som man måske kan betegne som en billigudgave af *Comanche*. *Cherokee* er 4-sædet helmetalts rejsefly med fast understel med næsehjul og en 160 HK Lycoming. Marchfarten er 208 km/t, rækkevidden 1040 km. Prisen opgives til 9995 US Dollars, eller ca. 70.000 kr. Altså en hård konkurrent til Cessna.

Piper Aztec med 2 Lycoming 250 HK har 5-6 sæder og betydeligt smukkere finne end *Apache*, som den er udviklet af.

Potez 840 - en lækker fransk nyhed

Udstillingens andet store udstillerland var naturligvis Frankrig. De fleste militære fly var mere eller mindre gamle kendinge fra tidligere udstillinger: De smukke *Dassault-jagere Étendard IV M*, 1-sædet jager til hangarskibe, *Mirage III C* Mach 3 delta-jager, nu bestilt af Svejs i konkurrence med SAAB Draken, den 2-sædede udvikling *Mirage III B*, atombombeflyet *Mirage IV*. *Breguet*, der udstillede anti-ubådsflyet *Alizé*, viste i model den nye *Atlantic* (2 RR Dart) til rekognoscering over havet og til ubådsbekæmpning. Den skal fremstilles til NATO-landene af Breguet, Dornier, Fokker og ABAP (Belgien). *Morane Saulnier Paris III*, der skal blive et 4-sædet forretningsfly (2 Marboré 1058 lb.), var udstillet som mock-up. *Nord Griffon*, 1-sædet ande-delta-vinget med en Atar 7716 kb. + 1 ramjetmotor, er stadig på forsøgsstadiet. Start- og landingen er meget lang. *Max Holste MH 260 Super-Broussard*, der debuterede for to år siden, demonstrerede en meget kort start med påfølgende hurtig stigende sving. Seriefremsstillingen er begyndt.

Slanke, smukke linier kendetegner *Potez 840*, et hurtigt let transportfly til 24 passagerer. De 4 Turboméca Astazou (562 HK) er indbygget i supertynde naceller, der kun er en bagatel større i diameter end propelspinneren, så frontarealet bliver minimalt. Passagererne flyver komfortabelt i trykkabine med 520 km/t og en rækkevidde på 1490 km.

Caravelle blev vist i United Airlines bemaling, ligesom General Electric havde sit fabriksfly, *Caravelle 7* med CJ-805-23C turbofan motorer, begge med trykreversering.

Flere nye mindre rejsefly blev vist: *Gardan GT-80 Horizon*, der minder meget om *Comanche*, er helmetalts, 4-sædet, med optrækkeligt næsehjulsstel og udstyret med en 150 HK Lycoming. Spv. er 9,6 m, fuldvægten 998 kg, max. farten 280 km/t, marchfarten 248 km/t. Læserne kender allerede den 2-sædede helmetalts *880 Rallye*, *Jodel*

Ambassadeur og *Mousquetaire* samt *CP 301 C Émeraude*. En nyhed var derimod *Scintex* nyeste produkt, *ML-145 Rubis* med 145 HK Continental. Understellet er optrækkeligt og med halehjul, men udsynet fremover er som i *Émeraude* så godt som i et fly med næsehjul. Det er en trækonstruktion med smukke linier, plads til 4 personer og en fuldvægt på 1050 kg. Max. og marchfarten er henholdsvis 259 og 239 km/t.

SFERMA viste *Do 27* og *Beech Marquis* (tidl. *Baron*) med Astazou-turbiner à 440 HK. Turbinen køres efter starten op på 43.500 RPM, hvorefter propelstigningen regulerer motorydelser (og dermed brændstofforbruget). Et forbløffende system med »automatisk kraft«, der fortjener en særlig omtale i et kommende nr. af FLYV.

England viser nyt privatfly

De udstillede engelske fly var for de militære flys vedkommende tro kendinge fra Farnborough: *Victor*, *Vulcan*, *Argosy* og *Bristol Britannia* i militær version. På den civile side bemærkes ved siden af *Avro 748* først og fremmest den nye *Beagle-Auster A. 109 Airedale*. Man har på basis af de tidligere Auster modeller skabt dette smukke fly efter den moderne formel: Næsehjulsunderstel med spats, pilformet finne og en komfortabel kabine med godt udsyn frem over den 180 HK Lycoming med stilbar propel. Lærredsbeklædningen har fået en fin overflade ved plasticlakbehandling. Fuldvægten er 1225 kg, økonomiske marchfart er 216 km/t.

Den tyske flyveindustri på vej op

Fra ingenting er den tyske flyveindustri ved at vokse sig stor. *Dornier* viste som sidst *Do 27* og *Do 28*, begge fremragende demonstreret, så STOL-egenskaberne rigtig blev understreget. Bölkow Apparaten viste en 4-sædet forbedret udgave af *Klemm 107*, *Bölkow 207* (180 HK Lycoming), med rene, tiltalende linier. Fuldvægten er 1200 kg, max. og marchfarten henh. 255 og 235 km/t. Udsigten fremover er trods traditionelt halehjulsstel fint. *Bölkow Junior* (100 HK Continental), 2-sædet, højvinget klubfly med næsehjulsstel forekom bekendt. Det viste sig at være den svenske *FI Junior*, konstrueret af ingeniør B. Andreasson, Malmö, som Bölkow nu skal licensbygge.

En virkelig nyhed var *Siebelwerkes SIAT 22*, 4-sædet helmetalts rejsefly med optr. næsehjulsunderstel. Et meget smukt fly, som kort før udstillingen blev prøveflyet blot et par timer af Falderbaum, der kun havde godt at sige. Fuldvægten er 1050 kg, og højeste, respekt. marchfart er 320 og 288 km/t.

En anden nyhed er *Potez-Heinkel CM 191*, 4-sædet (2 Marboré 480 kp) forretningsfly, udviklet af Fouga Magister. Et meget smukt og lækkert fly, der med fulde tanke, incl. tiptanke har en flyevægt af 426 kg, en største fart på 710 km/t og en marchhastighed på 622 km/t.

1. Gardan GY Horizon.
2. Bölkow 207.
3. Scintex ML-145 Rubis.
4. MFI eller Bölkow Junior.
5. Potez 840.
6. Breguet 941 STOL.



Holland deltog med F-27, Canada med DHC Caribou, USSR med TU-114, Svejs med Pilatus med Lycoming samt med Astazou-turbinen, Italien med FIAT G 91 T jagertræneren, FN 333 Riviera, amfibiet med en verdensklasserekord i højdeflyvning på 7189 m, det robuste Aermacchi-Lockheed Santa Maria i klasse med Pilatus, de to lækre Procaer typer: Det 2-sædede jetrejsefly (1 Marboré) og en største fart af 550 km/t samt den smukke 4-sædede helmetal F 15 B.

Og sådan kunne man blive ved. Af pladshensyn må flere typer springes over, selv om de nok var omtale værd. At samme grund kan der her ikke blive plads til en nærmere omtale af de mange helikoptere, der svirrede i luften udstillingen igennem. Det skal dog nævnes, at US Navy viste Sikorsky HSS2 med verdensrekorden i hastighed for helikoptere på 301 km/t.

En langtrukken flyveopvisning som finale

Den 3. og 4. juni afsluttedes udstillingen med to flyveopvisninger, der begyndte kl. 0953 og med en 1½ times frokostpause fortsattes til 1815. Der indledtes med opvisning af det to-sædede svævefly Breguet Choucas, hvorefter der fulgte lettere 1-motorede typer. Ialt deltog ca. 100 fly. MS 1500 Epervier forbindelsesfly gav en imponerende opvisning i kort start, gode stigeegenskaber og kunstflyvning. Et særligt interessant punkt var demonstration af Martin-Baker katapultsædet. Fra en stillestående lastbil blev en mand skudt 30-40 m til vejrs, hvirvlende rundt i en høj ildsøjle, hvorefter faldskærmen foldede sig ud, og han landede - sikkert hårdt - på startbanen. Den italienske Macchi 326 jagertræner gav en pragtfuld opvisning i kunstflyvning og fin manøvreringsevne. 5 Scimitars gav en fin opvisning i formationsflyvning med effektfulde farvede rogfane. Et imponerende indslag var Breguet 940 STOL, der startede og landede på mindre end 50 m, hjulpet af flerdelte, »blæste« flaps og provelreversering. Benzinpåfyldning i luften blev vist fra en Vautour til en Mirage IV. Under opvisningen af F 104, F 105 Crusader, Phantom, Vigilante og Hustler skete der det, at sidstnævnte type, efter lav passage forsvandt i skyerne i rullinger, hvorefter det styrtede ned uden for synsvidde af pladsen, og alle 3 ombordværende dræbt. Man afviklede opvisningerne uden at meddele publikum noget herom.

12 Mystère IV A lavede fin kunstflyvning i formation med de effektfulde rød-hvide-blå røghaler. Endelig skal af programmet nævnes en imponerende opvisning af den engelske EE Lightning P II i formation.

Vejret havde ikke været for godt, hverken under udstillingen eller flyveopvisningerne. Man blev faktisk overmæt af de mange indtryk. Men - dejligt var det nu alligevel.

Johs. Thinesen.

Før Deres Shell-kort à jour - (5)

København lufthavn, Kastrup (side 8): Fra 20. maj er bane 17/35 nedlagt, men stykket mellem banerne 12/30 og 04/22 er etableret som rullevej under navnet "Taxiway West."

Hovedkortet: Fra 1. juni 1961 er hindringslysene på DECCA-masterne blevet slukket for stedse. Signaturen ændres i overensstemmelse hermed. Det drejer sig om masterne ved Hjørring, Højer (NV for Tønder), Klintholm på Moen og Samsø. - Den højeste af disse ragede op til 128 m over havet.



Sådan ser den nye Beagle-Auster A.109 Airedale, som vi omtalte i sidste nummer, ud. Den var også udstillet i Paris. Som man ser afviger udseendet betydeligt fra tidligere Auster-typer.

Besøg Landskrona

I forbindelse med Sportsflyveklubbens konkurrence den 4. juni, hvor man mellem-landede i Landskrona, havde vi lejlighed til for første gang at bese denne nær ved København beliggende lille flyveplads, ved hvis indvielse adskillige danske flyvere var til stede.

Pladsen ligger umiddelbart opad den nordlige udkant af Landskrona og består af en øst-vest-bane på 150x800 m med en græs-overflade, der må ses og prøves, for man tror på den. Skovlunde-piloterne ville næsten ikke tro, at de virkelig var landet, så plan og fin er den!

Flyvepladsen kaldes Thulin-fältet efter den svenske flyvepioner Thulin. Den er bekostet af byen, og det må siges at være fint af en forholdsvis lille by at sørge for en så fin plads, især når man betænker, hvor kort der er til Malmö lufthavn.

Det er meningen, at den skal udbygges med en 600 m tværbane samt hangar og værksted. Foreløbig er der kun et lille klubhus, tilhørende Landskrona Flygklubb, som driver pladsen.

Pladsen er endnu privat af karakter og har ikke flyveledelse etc., ligesom den ikke er toldflyveplads. Der kan dog skaffes told og paskontrol, og i det hele taget skal man have landingstilladelse på forhånd. Det sker gennem formanden, disponent Ossian Feuk, tlf. 0418/144 67. Senere er det meningen at gøre pladsen til toldflyveplads.

Vi anbefaler et besøg på pladsen for dem, der vil se noget nyt, og i det hele taget for alle, der vil anlægge små flyvepladser. Husk hensynsfuld flyvning med lang ind- og ud-flyvning i forlængelse af banen, så sving i lav højde over bebyggelse undgås.

Staden Lübeck inviterer danske privatflyvere

I samarbejde med Aero-Club von Lübeck og Lübecker Verein für Luftfahrt arrangerer staden Lübeck „Nordisk Flyvedag 1961“ i dagene lørdag den 26. og søndag den 27. august på flyvepladsen Lübeck-Blankensee.

Lübeck ser gerne den størst mulige danske deltagelse, og for at opnå dette har byens styrelse meddelt KDA, at samtlige danske piloter og copiloter er byens gæster under opholdet i Lübeck.

Følgende program er opstillet: Lørdag den 26. aug. Eftermiddag: Ankomst af deltagende luftfartøjer på flyvepladsen Lübeck-Blankensee. Aftenspisning på flyvepladsen. Kl.

21.00 flyverbal i Travemünde Kurhotel. Overnatning i Lübeck. Søndag den 27. aug. Formiddag: Rundtur i byen. Middagsspisning på flyvepladsen. Kl. 15.00-17.00 flyveopvisning under medvirkning af fru Elly Beinhorn som speaker, verdensmesteren i kunstflyvning Albert Falderbaum m. m. Aften (eller mandag d. 28. aug.): Hjemflyvning.

Det påtænkes at arrangere en stjerneflyvning i forbindelse med stævnet, men herom senere.

De af aeroklubbens medlemmer, som måtte ønske at modtage denne invitation, bedes tilmelde sig til KDA senest den 10. august.

Ny amerikansk luftfartsdirektør

Præsident Kennedy's nye mand i spidsen for de amerikanske luftfartsmyndigheder FAA (Federal Aviation Agency) er en jurist med stor praktisk erfaring som pilot, Najeeb Halaby. Han har været militær instruktør, prøveflyver hos Lockheed, marineflyver, fløjet de første amerikanske jetfly og har selv fløjet lette fly på forretningsrejser, så han har et godt personligt kendskab til mange af de problemer, han står overfor.

Han har straks sat to kommissioner i arbejde med at kigge lidt ud i fremtiden, den ene „Projekt Horizon“ skal sætte målene for den amerikanske flyvnings udvikling indtil 1970, den anden skal specielt beskæftige sig med flyvekontrollens tekniske og forskningsmæssige behov fremover.

Halaby har taget initiativet til at gøre piloterne mere fortrolige med FAA, idet han siger, at de ikke bare skal høre fra FAA, hvis de har overtrådt nogle regler. Han har sendt et brev til hver certifikatindehaver og startet en serie „Air Share“ møder landet over, hvor myndighederne drøfter aktuelle problemer med piloterne.

Hans positive indstilling til „general aviation“ kom bl. a. frem i følgende udtalelse:

„Det er FAA's job, bl. a. ved hjælp af undervisning at hjælpe vore 360.000 aktive piloter til at blive dygtigere, dels ved forbedret navigationsudstyr til at mindske fejlkilderne ved navigation, dels gennem regler der højner sikkerhedens standard. Piloterne må også selv hjælpe med hertil. Vi vil ikke fastsætte flere regler, end hvad der strengt nødvendigt, og vi vil appellere til piloternes sunde fornuft, således at de regler vi fastsætter bliver respekteret.“

FLYVESIKKERHEDSPROBLEMER:

Skal instrumentflyve-uddannelse gøres obligatorisk for privatflyvere?

HVIS man skal drøfte spørgsmålene om en væsentlig modernisering af uddannelsen til A-certifikat, er der – foruden en masse detaljer – to hovedspørgsmål, der trænger sig på: Det ene er, om brug af radio skal indføres fra starten, så den nye generation privatflyvere simpelthen vokser op med radioudstyr som et naturligt led i betjeningen af et fly, og det andet er, om en vis mængde instrumentflyvning skal med i den elementære uddannelse.

Disse spørgsmål drøftes i andre lande, og i USA indgår en begrænset uddannelse i instrumentflyvning med det formål at sætte flyveren i stand til at vende om og komme ud af dårligt vejr, hvis han uforvarende kommer ind deri.

Men selv i USA er man langt fra enig, om det er rigtigt eller forkert, og hovedargumentet imod er det kendte, at et vist kendskab til instrumentflyvning tværtimod kan friste flyveren til at gå et skridt videre ind i dårligt vejr, end han ellers ville have gjort, hvorved han kommer i endnu værre situationer, som han ikke kan magte.

Fornylig er problemet også dukket op i Sverige, idet den svenske luftfartsstyrelse efter en række havarier har meddelt flyveskolerne, at man har til hensigt at indføre en begrænset instrumentflyvningsuddannelse, nemlig ialt 5 timer, hvoraf 2 kan være på link. En konsekvens heraf bliver øgede krav til instrumentudstyr i flyene, ligesom flyvelærernes kompetence skal undersøges og om fornødent suppleres.

KSAC meget betænkelig ved forslaget

Den svenske aeroklub KSAC har modtaget forslaget med blandede følelser. Man

understreger, at en VFR-pilot først og fremmest skal sørge for ikke at komme i en sådan situation, at han mister jordsigt eller underskriver VFR-minimumsbestemmelserne. Dette bør der gøres mere ud af ved uddannelsen, ligesom mindre rutinerede flyvere fortsat bør overvåges og vejledes.

Efter KSAC's mening må man i første række undersøge, hvad der kan gøres herfor, men dernæst bør man undersøge behovet for instrumentflyveuddannelse. KSAC anser det for udelukket at gennemføre noget krav om sådan obligatorisk uddannelse, for hele spørgsmålet er meget grundigt undersøgt.

Hvis man finder uddannelsen ønskelig, må man endvidere finde ud af, om det skal med under A-uddannelsen eller først senere, og om den overhovedet skal være obligatorisk.

KSAC påpeger, at der nok er en voksende mængde flyvere, som vil udnytte flyvningen til rejser, og som kan have brug for mere uddannelse, men at mange andre flyver som afslapning og hobby og kun i godt vejr.

Mht. udstyret mener KSAC, at en evt. begrænset instrumentflyveuddannelse bør baseres på grundinstrumenter og ikke på gyroinstrumenter.

Endelig påpeger man, at det ikke er nok at forlange den begrænsede uddannelse, men at denne også skal holdes vedlige, og man er betænkelig ved de øgede omkostninger, begge dele vil medføre, samt ved den øgede administration.

Derfor henstiller man, at hele sagen gøres til genstand for en grundigt undersøgelse.

Tysk forslag til højnelse af flyvesikkerheden

Under medvirken af repræsentanter for såvel de tyske luftfartøjsmyndigheder som Deutsche Lufthansa og den tyske aeroklub har et flyvesikkerhedsudvalg udarbejdet en henvendelse, der blev offentliggjort som tysk Notam den 1. april i år: Det hedder i disse „Anbefalinger til højnelse af sikkerheden ved trafik i luften“:

„Det stadig voksende antal luftfartøjer og den øgede flyvehastighed hos en del af disse luftfartøjer gør det nødvendigt i stærkt benyttede luftrum i større grad end hidtil at afvige fra princippet „se og blive set“.

1. Alle luftfartøjsførere med berettigelse til IFR-flyvning anmodes derfor i sikkerhedens interesse om ved alle vejrforhold kun at flyve efter IFR-regler og ikke igen annullere IFR-flyveplanen under flyvningen (dette gælder i kontrolleret luftrum, hvor IFR-flyvning er tilladt).

2. Alle luftfartøjsførere af sådanne fly, der ved indbygning af nødvendigt navigationsudstyr kan gøres i stand til at gennemføre IFR-flyvning, henvises til de fordele, der følger heraf mht. uafhængighed af vejret – forudsat føreren har ret til at flyve IFR.

3. Alle luftfartøjsførere uden IFR-beret-

tigelse – inklusive førere af svævefly – anbefales det at erhverve radiotilladelse.

4. Alle indehavere af luftfartøjer, inklusive svævefly, henvises til de fordele ved flyvning efter VFR-regler, der følger af indbygning og brug af radioudstyr og den dermed mulige forbindelse med flyveledelsen, såvel mht. sikkerhed for alle brugere af luftrummet som for den egne bevægelsesfrihed.

Man henviser udtrykkelig til de farer for kollisioner, som frem for alt kan opstå i områder med stor trafikthed.

Derfor indskræpes det på ny alle, der trafikerer luftrummet, om ved flyvning efter VFR-regler samt ved flyvning efter IFR-regler under VMC-forhold at efterkomme forpligtelsen til stadig at overvåge luftrummet med største omhu. Ved planlægning og gennemførelse af flyvninger efter VFR-reglerne bør man, hvor det er muligt, regne med IFR-trafikkens til- og fraflyvningsveje.“

Hastighedsgrænser i luften?

I USA overvejes det alvorligt at sætte hastighedsbegrænsninger for hurtige jetfly, når de færdes i nærheden af de store lufthavne. Begrænsningen skal gælde i højder under 14.500 fod (ca. 4,4 km) og skal være på 240 knob (460 km/t) med undtagelse af

enkelte militære fly, der ikke med sikkerhed kan flyve så langsomt, men i så fald skal flyve så langsomt, som de kan. Begrænsningen skal gælde op til en radius af 80 km fra de pågældende lufthavne.

Formålet skulle være bedre at kunne „se og blive set“ i VMC-forhold, hurtigere at kunne ændre kurs, og reglen skal gælde alle fly både i og uden for kontrolleret luftrum uanset om de flyver IFR eller VFR, så længe de flyver i det pågældende område.

Man opnår herved at mindske hastighedsforskellen mellem de forskellige luftfartøjs-typer og letter arbejdet for flyveledelsen.

To Cessna-typer demonstreret i Danmark

Midt i juni blev jettræneren Cessna T-37 demonstreret for det danske flyvevåben og var ved denne lejlighed den første jetdrevne type, der landede på flyvestation Avnø.

Den blev ledsaget til Danmark af den to-motorede Cessna 310F, der i øjeblikket er den største og hurtigste af Cessna's forretningsfly. Vi havde lejlighed til at stifte et kort bekendtskab med typen og skal komme nærmere tilbage til den i næste nummer.

Vertol 107 igen på demonstration

Efter Paris-udstillingen er der gerne en del af de udstillede fly, der fortsætter på demonstration rundt om i Europa, og ligesom sidste gang var Vertol 107-helikopteren, der er udstyret med to Lycoming T53 turbomotorer, et svip i Danmark, hvor den – nu i produktionsudgave – blev demonstreret for forskellige myndigheder, ikke mindst med henblik på dens muligheder i Grønland. Den var bl. a. på en tur til Bornholm og satte på hjemvejen grønlandsministeren af på Christiansborg Slots ridebane.

Første privatflyver med instrumentbevis

Efter at det ifjor lykkedes motorflyverådet at opnå tilladelse til instrumentflyvning med enmotors fly med et vist udstyr, har i vinterens løb et hold interesserede privatflyvere været i gang med den omfattende teoriundervisning, der kræves til opnåelse af instrumentbevis, og siden er nogle af dem gået i gang med den praktiske uddannelse.

For nylig er den første sluppet gennem skærsilden. Det er civilingeniør Paul Lehmbeck, der har haft flyvechef Jørgen Larsen som instruktør, og til undervisningen har brugt den Cessna 175, han er medejer af, og på hvis næse man nu stolt har malet „First with PPI“, hvilket betyder Private Pilot on Instruments.

Lehmbeck er en forholdsvis ny privatflyver, som efter at have brugt ca. 35 timer til instrumentundervisningen kun har ca. 150 timer ialt.

Thisted flyveplads

Thisted har fået ny flyveplads, dvs. man bruger et andet areal ved gården Kronborg, hvor man har planlagt og tilsat en ny bane. Der er ved at blive opført en hangar, idet et par medlemmer af klubben har købt en KZ. Ialt 5 medlemmer er under uddannelse af Sønderjyllands Flyveselskab.

Flyveulykken på Kirstinesminde

Fredag den 16. juni forulykkede en Auster OY-DPY, tilhørende Århus Luftfart, på Kirstinesminde, hvorved føreren, glarmester L. D. Sørensen og to svenske gæster omkom. Ulykken skete, da flyet efter et langstrakt dyk blev trukket meget hårdt til vejrs, således at vingerne blev overbelastet og højre vinge kom i vibrationer, hvorpå flyet styrtede ned.

ENDNU FLERE FINE FLYVNINGER

Nye rekorder over 200 og 300 km trekantbane, sidste encifrede guld-diplom og hård kamp i flyvedagskonkurrencerne

HVERT forår siger vi til os selv, at nu må vi holde op med at skrive om den slags selv store svæveflyvninger, som efterhånden er ved at blive dagligdags; men vi kan alle godt lide at høre såvel om egne som de andres resultater, og efter artiklen i sidste nummer er der fortsat strømmet konkurrenceresultater, rekorder, guld- og sølvbetingelser og andet ind til KDA. De rapporterede og kendte distanceflyvninger beløber sig til ca. 9.000 km ved udgangen af maj, men efterhånden som der bliver »fyldt op« i konkurrenceresultaterne, er der stadig flere flyvninger, vi ikke hører om.

International stl over Ålborg

Fra det Ålborg, der tidligere ansås som termikfattigt og dårligt beliggende, kommer de fleste resultater. Ved enhver given lejlighed går hele flåden på vingerne, og man er ikke beskeden med det, der skrives på startattesterne. Ofte giver det bonus, og det koster i hvert fald ikke noget.

Pinsen og den følgende weekend var i hvert fald god mange steder. Pinselørdag fløj *Sejstrup* hastighed til Holstebro og pinsedag sammen med *G. R. Jensen* i GUX'en Skive-retur.

Samme dag blev der udført to 300 km trekant: VAP – også kaldet *Vagn P. Jensen* – fløj i Rhönsegler'en ad Hadsten-Troldhede-ruten, dog denne gang ikke videre mod Sønderborg, men tilbage til Ålborg, ialt 315 km, hvilket slog Sejstrups ifjor opstillede hastighedsrekord på 43.5 km/t, idet VAP opnåede ca. 49.7 km/t.

Men Aviator udlignede nogenlunde, idet *Ib Braes* – uden at de to konkurrenter vidste noget om hinandens forehavende – gennemfløj den 304 trekant via Kirstinesminde-Vildbjerg, som Sejstrup fløj ifjor. Braes var godt 8 timer i luften og opnåede 39.4 km/t. Det havde været ret vanskeligt omkring Århus.

En tredje, der forsøgte, var *Svend Ravn*, der fra Karup fløj op og rundede Støvring og derpå søgte ned mod Bække syd for Vandel, som han dog ikke kunne komme nærmere end 4-5 km. Han søgte at nå hjem igen, men måtte til sidst lande på Vandel efter næsten 7 timer og en 238 km flyvning.

Herudover blev der udført en del andre mindre flyvninger. Fra Herning fløj f.eks. *Erik Pedersen* sin sølv-distance med Muchaen godt 150 km til Frøslev, og fondets travle K-8 lavede to sølvdiplomer færdige:

Først fløj *Leif Corydon Andersen* fra Horsens den til Vandel og fik nr. 151, og da den var kommet hjem, fløj *Kæld Wiehe* den igen til Vandel – og tilbage til Herning! Han fik nr. 153.

Mogens Dam har fået nr. 152, idet han den 26. fik den manglende højde.

2. pinsedag var åbenbart bedst på øerne. *Børge Hansen* fra København-klubben fløj Møllemose-Ringsted-retur, *Borreby* og *Hagel* fra Værløse en 52 km trekant to gange igennem, mens PFG fra Saltbæk Vig først ved *Tejlgård* lavede en Ringsted-retur og derpå med samme fly (Ka-6) ført af *Blom* fløj til Roskilde.

Sidste maj-weekend

Lørdag den 27. blev der igen taget fat fra Ålborg. Foruden Aviator-flyvninger til Tirstrup og Kirstinesminde fløj Sejstrup til Padborg og tilbage til Skrydstrup, 299 km. Søndag lavede Braes den vist hidtil længste indenlandske distanceflyvning, idet han efter at have rundet Padborg nåede op til lige syd for Kolding, 325 km. *Buch Petersen* rundede Vandel og landede efter 197 km NV for Horsens, mens der var »småflyvninger« til Silkeborg, Herning og Hobro.

Søndagens fornemste resultat var *Ole Didriksens* hastighedsrekord over 200 km bane på 60 km/t – Sejstrup havde den gamle på 51. Om turen beretter Didriksen i sin rekordansøgning:

200 km trekantrekord

Om morgenen den 28/5 bestemte V. P. Jensen og undertegnede, at Rhönsegleren skulle flyve 200 km trekant. Ved lodtrækning blev det så mig, der skulle flyve turen.

Turen skulle være den tidligere prøvede Skive-Randers. Vinden var svag nordvestlig, med mange cu, og allerede begyndt med en regnbyge nord for pladsen.

Efter at have sat ny film i apparatet blev jeg fotograferet af fru V. P. Jensen, stillede ur sammen med Sejstrup og OS Rønne.

Barografen blev ordnet.

Efter at Sejstrup og undertegnede havde aftalt, at rullebanen, der går fra hovedbanen og ned til SAS's ankomstplads, skulle fungere som overflyvningslinie ved afgang og ankomst, gik starten med flyslæb kl. 1033, udløsning kl. 1038 i 500 m, efter ca. 15 min. forløb har jeg nået skybase i 1200 m og passerer derefter rullebanen i 1100 meters højde i retning 230° og vinker med pladerne; kl. var 1055.

Efter 3 bobler var jeg nede på halvøen ved Lovns i ca. 600 m, og der gik ca. 7-8 min., før der var gang i den. Da jeg havde fået min højde, kunne jeg så glide til Skive, som jeg ankom til i 500 m ved godt 12-tiden, og 1215 blev 2 billeder taget, fra den sydvestlige udkant af byen i ca. 1200 m højde. Fra Skive til Randers lå skyerne lidt tættere, og jeg lod segleren løbe ca. 120 km/t mellem boblerne; der var 4-5 m/sek. i flere af boblerne, men det var sommetider svært at finde de kraftige, da skyerne var ret store i udstrækning.

Omkring Hjarbæk fjord så jeg et andet svæveplan 3-400 m over mig, og med kurs nordøst. Ankom til Randers ca. 1310 og fotograferede fra 1600 m over den sydlige del af byen kl. 1315. Og så hjemad; ved Mariager fik jeg den højeste skybase, der var på ca. 2000 m, og oppe syd for Rold skov 1850 m, så på kurs hjem. Nu var der helt lukket af nogle store byer, så jeg kunne ikke se Ålborg, først omkring 1000 m kunne jeg orientere mig fremefter, fik små 200 m mere på og kunne gradvis sætte farten op, da jeg kunne se, at jeg havde højde nok.

Passerede rullebanen i ca. 100 m højde og på kurs 050° kl. 1424, gik rundt og landede kl. 1425. Sejstrup tog et billede af mig, sammen med fru V. P. Jensen og G. R. Jensen.

* * *

Også nogle af Midtjyderne flakkede rundt i Jylland, men uden at indsende resultater; Karup havde regnvejr, men fik besøg af *H. C. Rasmussen* på målflyvning fra Skrydstrup, mens *Bent Christensen* fløj Vandel-ruten. Fra Esbjerg fløj *B. Skovgård Sørensens* 200 km til Hals.



Aviators flåde foråret 1961: Fra venstre 2 Lehmleister, hvoraf en privat, derpå Ka-8, Libelle og Rhönsegler. Endnu en Ka-8 ventes i år, og en ny Rhönsegler er reserveret.

DET 6. DM BEGYNDER

29 svævefly deltager i DM i Vandel fra 2.-15. juli

På Sjælland fløj *Ejvind Nielsen* i et forsøg på 300 km trekant en ikke-forudmeldt trekantbane fra Saltbækvig via Faxinge-Hedehusene retur, hvad han mener er hidtil længste distance på Sjælland (187 km). *Evar Jensen* lavede en 100 km trekant fra Havdrup, *Ole Nielsen* og *Jørgen Hansen* en 55 km trekant fra Sandholm, mens *Lindhardt* og *Sodemann* fløj 123 km Sorø-retur fra Værløse.

Varigheden stiger

Den 25. fik *Mogens Dam*, der også er medlem af Midtjysk, denne klub op over Skrydstrup, og den 26. udførte han en flyvning på 7 timer 57 min., som yderligere øgede forspringet. Bemærkelsesværdigt er, at han først landede kl. 20.18, vist det hidtil seneste efter termikflyvning. Når man betænker, at f. eks. *Braes* startede kl. 08.29 på sin Padborg-flyvning, kan man se, at den 9-timers officielle termikrekord må kunne forbedres betydeligt en gunstig dag.

Skrydstrup haledet lidt ind den 27., hvor *H. C. Rasmussen* med 4 t. 55 m. for anden gang i år var nær femtimersprøven, men *Birkerød* indsendte en hel stribe resultater med både en femtimersprøve og 6 t. 11 m. for de to *Kranich*-folk, der hver for sig ikke har 5-timeren endnu! Klubben fik derved 8 minutters forspring!

Om det så var Odense, fik de endnu en 5-timer og rykkede op på fjerdepladsen.

Stillingen midt i juni

Den 6. juni fik *Carsten Thomsen* sin guldhøjde og skulle dermed have kvalificeret sig til guld-diplom nr. 9. Også *Svend Age Sorensen* skal have udført en guldhøjde.

Distance			
1. FSN Alborg	1334 km	2178 p	(5)
2. Aviator	1414 km	2084 p	(5)
3. Midtjysk	1237 km	1640 p	(5)
4. Karup	675 km	855 p	(4)
5. København	439 km	714 p	(5)
6. Værløse	350 km	608 p	(3)
7. Havdrup	363 km	519 p	(3)
8. Vejle	445 km	445 p	(2)
9. Skrydstrup	295 km	435 p	(3)
10. Vestjysk	358 km	394 p	(3)
11. Birkerød	325 km	381 p	(5)
12. Polyteknisk	138 km	160 p	(2)

Individuel distance

1. Vagn P. Jensen	734 km	1256 p	(3)
2. Ib Braes	629 km	1060 p	(2)
3. Ole Didriksen	419 km	733 p	(2)
4. Svend Michaelsen	577 km	714 p	(3)
5. Svend Westergård	318 km	477 p	(1)
6. Niels Sejstrup	263 km	471 p	(2)
7. Erik Toft	445 km	455 p	(2)
8. Hans Borreby	227 km	362 p	(2)
9. Jens Ove Pedersen	339 km	339 p	(1)
10. Svend Ravn	238 km	298 p	(1)

Hastighed

1. FSN Alborg	480 p	(5)
2. Aviator	183 p	(3)
3. Midtjysk	142 p	(2)
4. Skrydstrup	118 p	(2)
5. Værløse	100 p	(2)

Varighed

1. Birkerød	37 t 48 m	(10)
2. Midtjysk	35 t 51 m	(8)
3. Skrydstrup	32 t 11 m	(7)
4. Odense	23 t 03 m	(7)
5. Karup	18 t 31 m	(5)
6. København	17 t 15 m	(4)
7. FSN Alborg	15 t 00 m	(5)
8. Værløse	14 t 25 m	(7)
9. Aviator	9 t 36 m	(5)
10. Kolding	8 t 31 m	(3)

DET sjette og hidtil største DM i svæveflyvning finder sted i første halvdel af denne måned, ti år efter det første i 1951. En voldsom udvikling er sket i dansk konkurrencesvæveflyvning på disse ti år. I 1951 fløj man udelukkende med Grunau Baby og lignende øvelsesfly, og selv om vi stadig har ca. 30 af denne hæderkronede type, vil der for første gang ingen være med i år, hvor der deltager ca. 30 hovedsagelig moderne en- og tosedede fly.

Af de 8 deltagere, der gennemførte de fire gyldige konkurrencedage i 1951, deltager fire i år: Den første mester *Aksel Feddersen*, *Ejvind Nielsen*, *Kaj V. Pedersen* og *Hans Hende*.

Det andet DM fandt sted i 1953 i Herning og blev vundet af *Cowboy*, der fløj den ny Eon Olympia OY-FUX. Hvor var vi imponeret over at se den og flyvevåbnets tre Olympia'er på stribe! Syv af de ni deltagere fra denne regnfulde konkurrence er med i år - foruden *Cowboy* mangler *Tyræ*.

DM nr. 3 fandt sted i 1955 i Vandel, og nu var det *Dyhrs* tur til at vinde i FUX, mens *Sejstrup* fra at være nr. 4 i 1953 blev nr. 2 og *Pjuk*, i en Baby, steg fra nr. 7 til nr. 3 - flyvevåbnet gik støt fremad. Efter fem konkurrencedage sluttede man af. Dette år dukkede *Spatz*'erne og *Polyt III* op. Af de otte deltagere, der gennemførte, er 5 med i år.

Det 4. DM i 1957 havde 16 deltagere i 14 svævefly - 7 deltager i år. *Pjuk* vandt med *Sejstrup* på andenpladsen og *Westergård* og *K. V. Pedersen* som nr. 3 i *Bergfalken*. *Buch Petersen* var nr. 4 i den splinternye *Rhönsegl*. 7 konkurrencedage blev gennemført, deriblandt de 72 km til *Farris* og retur, som 13 fly gennemførte, og for første gang to 100 km trekant. *Rhönadler*'en blev demonstreret, og generaløjtnant *Tage Andersen* var på besøg.

1959 havde 17 deltagende fly, hvoriblandt 4 *Rhönadler*, *Lo-150* og *Jaskolka*, og fik endnu en ny mester, nemlig *Sejstrup*. *General Ramberg* åbnede mesterskaberne, *K-8*'en blev demonstreret, og der blev gennemført 7 konkurrencedage, afsluttende med 200 km trekanten, som 10 gennemførte. *Pjuk* blev nr. 2, *Svend Ravn* nr. 3. Af de 24 flyvende er 13 med igen.

Hvordan klares de mange fly?

Hidtil havde stigningen i antallet fly været ret jævn, men svæveflyverådet forud-så yderligere stigning og ansøgte i vinter flyvevåbnet om 4 slæbefly, hvilket blev bevilget. De foreløbige tilmeldinger viste imidlertid endnu mere interesse end ventet - de tydede på ca. 34 fly, og selv om de endelige tilmeldinger til arrangørernes letelse fik tallet til at skrumpet lidt ind, ser deltagerlisten imponerende ud:

Ib Braes, Aviator, Ka-6.
Torben K. Nielsen, Aviator, Ka-8.
Verner Pedersen og *P. V. Franzen*, Aviator, Lehrmeister.
Sv. Westergård, Aviator, Libelle.
Ole Nielsen og *Jørgen Hansen*, Birkerød, *Kranich*.
Per Weishaupt, Birkerød, L-Spatz.
Evar Jensen, Havdrup, Ka-8.
Ejvind Nielsen, Havdrup, Weihe.

Ole Borch og *A. Christensen*, Kolding, *Rhönlerche*.

K. V. Pedersen og *G. Borup*, København, Ka-7.

Jørgen Agesen, Midtjysk, Mü-13d.

Sv. Michaelsen, Midtjysk, Eon Olympia.

Jens Ove Pedersen, Midtjysk, Mucha St.
Carsten Thomsen og *Kaj Lauensten*, Midtjysk, Lehrmeister.

A. Dyhr Thomsen, Midtjysk, Jaskolka.

Niels P. Jensen, Odense, Ka-8.

A. Feddersen, PFG, Ka-6.

Jalmer C. Nielsen, Silkeborg, Spatz.

Kai E. Andersen, Århus, Ka-8.

Kurt Petersen og *Lars M. Petersen*, Århus, *Kranich*.

Jørgen A. Friis, Karup, K-7.

Arne Jørgensen, Karup, Eon Olympia.

Svend Ravn, Karup, L-Spatz.

Bent Christensen, Skrydstrup, K-7.

Eilif E. Hansen, Skrydstrup, Eon Olympia.

Hans Hende, Værløse, Ka-8.

Hans Borreby, Værløse, K-7.

Ole Didriksen, Ålborg.

Niels Sejstrup, Ålborg, Ka-6.

Næsten halvdel af disse 29 fly er kommet til landet siden sidste DM, og 12 af førstepiloterne har ikke fløjet DM før.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als holder sommerlejr på Kragelund-flyvepladsen i anden halvdel af juli og venter gæster fra en tysk klub, som man har forbindelse med.

Aviator passerede flyvning nr. 1500 (halvdelen af årets mål) i pinsen. På samme tidspunkt havarede *Lehrmeister*'en imidlertid efter wiresprængning i lav højde.

Birkerød havde i begyndelsen af juni udført ca. 1000 flyvninger. Mucha Standard'en OY-DBX ankom endelig midt i juni.

Falster har fået lov at flyve på *Avne* sammen med *Næstved*.

Fyens Aeroport satte sin *Lehrmeister*, OY-XAP i drift først i juni.

Nordvestjysk har haft udstilling i en forretning i Holstebro i flyvelotteriperioden.

Odense skoler med 3 hold på faste tider et par aftener samt søndag uden for termikperioden. Der er fast hjælpemandskab også. På sæsonens to første måneder blev der fløjet 578 flyvninger, hvoraf mere termikflyvning end i mange år. Også en del små distancer er udført og har givet blod på tanden - samt træning.

Skive er nu ved at oprette svæveflyveafdeling og har taget *Lehrmeister*en i brug, foreløbig ved hjælp af instruktøren i Herning.

Svæveflyveskolen

Når DM slutter, bliver der mere roligt på Vandel, men stadig vil der i resten af måneden være en betydelig svæveflyvevirksomhed på KDA's årlige svæveflyveskole, som både rummer deltagere, der opskoles eller videregår på Dansk Svæveflyvefunds fly, og deltagere der medbringer eget klubmateriel.

Skolen ledes som de sidste par år af *Borge Christiansen*, der hjælpes af *Knud Høst* som instruktør og af en spilkører.

Ved redaktionens slutning var skolen endnu ikke overtegnet, og hvis den heller ikke er det ved dette nummers fremkomst, vil der stadig være chance for at komme med ved hurtig tilmelding til KDA.



MOONEY MARK 20 A

Plads til 4 personer, optrækkeligt understel m. næsehjul, 4 cyl. 180 HK Lycoming motor. Mc. Cauley Constant Speed Propel, »Flying Trim Tail« sikrer høj stabilitet. Større fart pr. HK end noget andet forretningsfly.



EMERAUDE CP 301 C1

Plads til 2 personer, 4 cyl. 96 HK Continental motor, der er meget lydsvag, giver en rejsefart på 185 km/t med et brændstofforbrug på 22—23 liter i timen. Stor »Boble« Canopy med uhindret udsyn til alle sider. Ideel som skolefly.



AERO COMMANDER

Plads til 7 personer, 2 motorer, 5 forskellige modeller med ens ydre og indre mål, varierende motorkraft og udstyr. Stor rejsefart, stor tophøjde (selv på een motor), stor rækkevidde, kort start- og landingsstræk.

Rekvirer yderligere oplysninger og aftal tid for en demonstration hos

no. 1386

DANFOSS AVIATION DIVISION

Gl. Kongevej 15, København V, tlf. Hilda 3100

Flyvepladsen Sønderborg: tlf. 2 22 77



CALTEX AVIATION

Øget interesse for motorflyvernes flyvedagskonkurrence

17 deltagere og mange flyvende tilskuere

EFTER at de traditionelle »flyvedagskonkurrencer« for motorflyvernes vedkommende i nogle år var kendetegnet ved ret ringe interesse, gjorde KDA's motorflyverråd ifjor et fremstød for at øge denne interesse og har siden fortsat dette arbejde med godt resultat, hvad konkurrencerne i Århus i weekend'en 10.-11. juni viste.

Motorflyverrådets formand, elingeniør *Arne Kragels*, der som ifjor var en af dommerne, gav ved sin hjemkomst følgende korte indtryk af konkurrencen, der som ifjor var arrangeret af Århus Flyveklub:

»Arrangementet var strålende, vejret var fint begge dage, og deltagelsen var god. 18 var tilmeldt i selve konkurrencen, dog måtte *Fjord Christensen* udgå på grund af et let beskadiget understel ved ankomst-landingen.

J. V. Carstens var konkurrenceleder, og det magtede han til fulde. Navigationsopgaven var gjort mere interessant i retning af rally-flyvning med mellemlanding på Silkeborg flyveplads. I denne konkurrence var der også points for fejludført flightplan. Det viste sig, at over halvdelen var forkert eller mangelfuldt udført.

Der er ingen tvivl om, at det var et par lærerige dage, også for de flyverkammerater, som var taget til Århus for blot at overvære konkurrencen og deltage i festen lørdag aften på restaurant *La Tour*, hvor den fælles spisning blev efterfulgt af flere små konkurrencer såsom piletskydning m. m. for til sidst at gå over til dans til ud på de små timer.

Jeg er overbevist om, at deltagelsen fordobles til næste år, hvor konkurrencen så end holdes.

Til Kragels sidste bemærkning kan føjes, at der allerede er klubber, der har tilbudt at fungere som vært næste år.

De ændrede konkurrenceformer

Motorflyverrådet var med en lille smule betænkelighed gået med til Århus-klubbens forslag om at afvige fra at følge bestemmelserne for den nordiske motorflyvekonkurrence, bl. a. fordi flyvedagskonkurrencerne jo er vejledende mht. udtagelsen af det danske hold til disse konkurrencer.

Men på den anden side burde lidt frisk initiativ også belønnes, og en fornyelse kan af og til være tiltrængt. Derfor fik klubben lov at boltre sig, og det lykkedes den også at arrangere en udmærket orienterings- og navigationsstur, der satte deltagerne på nye prøver og samtidig forenkledte den ellers så komplicerede resultatudregning.

Deltagerne slap for den store forudgående beregning med vindtrekant osv. og troede umiddelbart, at nu blev det lettere. Men mange fik omgående strafpoints for ikke at

kunne udfylde en almindelig VFR-flyveplan korrekt; nogle manglede beregnet flyvetid og flyets aktionsradius, andre svarede ikke på rubrikken om radio osv.

Og der viste sig andre problemer.

Flyvningen foregik ad en 126 km rute med 3 observeringspunkter i terrænet. Der måtte ikke flyves over 250 m og måtte ikke cirkles tid af mellem vendepunkter. Det var vigtigst at overholde tiderne.

Første etape gik via et punkt i nærheden af Bjerringbro til et andet punkt 11 km NV for Silkeborg svæveflyveplads, hvor der så skulle mellemlandes. De to punkter skulle beskrives. Imidlertid måtte der ikke flyves under kontrolleret luftrum med undergrænse under 600 m, hvilket der var i form af den inderste del af Karups terminalområde. Kun én undlod at flyve den krævede omvej, men det var først efter megen overvejelse og studium af Shell-kortet, at deltagerne klarede dette skår, hvis formål var at gøre dem mere opmærksom på det kontrollerede luftrum.

Efter den stilrene skolelanding og mærkelanding med motor om lørdagen på Kirstinesminde, der som sædvanlig bød på svære vejrforhold til præcise landinger, indgik mellemlandingen i Silkeborg som mærkelanding med motor.

Her var godsejer *O. v. Lowzow* dommer og udleverede deltagerne anden del af navigationsopgaven, der førte via Himmelbjerget til et punkt syd for Århus, og herfra gik det hjem til en simuleret nødlanding på Kirstinesminde.

Gode resultater for Århus Flyveklub

De tre første deltagere i landingskonkurrencen lå overordentlig tæt. Flyvepladsleder *P. Sylvester-Nielsen*, der fløj KZ-10, fik 338 points, direktør *H. H. Laursen*, Rindsholm, på KZ-III 341 points, mens slagteriarbejder *David Hansen*, Herning, viste Topsy Nipper's udmærkede landingsegenskaber med 357 points. Derpå var der et stort spring til 482 og 610 points for de næste.

Orienteringsflyvningen blev vundet af glarmester *L. D. Sørensen*, Århus, hvis bratte død få dage senere har gjort et smerteligt indtryk på hans flyverkammerater landet over. Nr. 2 var installatør *Leif Due*, Århus. Det var tydeligt, at de begge havde draget lære af rallyflyvninger i udlandet siden sidste konkurrence. De fik hhv. 240 og 300 points, mens civilingeniør *P. Krog*, København, blev nr. 3 med 336 points.

H. H. Laursen blev nr. 6, men vandt den samlede konkurrence med 795 points, fulgt af *Harald Thyregod*, Ølgod, med 852 og *David Hansen* med 1075 points.

John Williamson ny engelsk svæveflyvemester

De 90 engelske svævefly med endnu flere piloter (idet andenklassen tillod skiftevis flyvning med flere piloter) havde udmærket vejr til konkurrencen i maj måned på Lasham, som iøvrigt nu vil blive udbygget til Englands svæveflyvecentrum, efter at man endelig har fået tilsagn om at kunne blive der permanent.

Den engelske luftfartsminister, *Peter Thorneycroft*, meddelte dette, da han åbnede konkurrencerne ved at foretage en tur i en Slingsby T-21. Han udtalte sin anerkendelse af svæveflyvningen som et vigtigt led i den engelske flyvning.

Man begyndte lørdag den 13. med en 115 km trekant for førsteklasse 50 fly, som kun *John Williamson* i en Olympia 419X gennemførte. Det fik han imidlertid kun 320 points for, idet man graderede pointssystemet, efter i hvor høj grad dagens opgave lykkedes.

Søndag skulle begge klasser flyve til et vendepunkt små 50 km nordpå og derpå fri distance, som få nåede ud på. Længste distance var 257 km.

Mandag fløj førsteklasse 158 km hastighed og andenklassen fri distance. Mod forventning lettede skylaget ikke, men der var bedre termik derunder end ventet. 10 gennemførte hastighedsløbet med *A. J. Stone* i spidsen med 68.6 km/t, men *Williamson* var for tredje gang med i toppen og holdt førerstillingen. I andenklassen var 176 km bedste resultat.

Den berømte svæveflyvemeteorolog *Wallington* var tirsdag lige så uheldig som kollegaen *Findlater* dagen før — vejret blev langt bedre end ventet. Andenklassen havde et race på kun 53 km, som adskillige gennemførte to gange for at forbedre tiden. Det blev vundet med 134 km/t (24 min.).

Førsteklassen fløj på kurs gennem Perranporth 308 km ude i Cornwall, og 29 landede her, mens en del fløj endnu længere og *Williamson* til Land's End. *Ann Welch*, der var så kritisk over for dem, der gav opgaverne ved VM ifjor, måtte græmme sig over ikke også at have givet andenklassen guldchancen.

Det gjorde hun til gengæld om onsdagen, hvor adskillige benyttede sig deraf; vinden fik næsten 350 km. De trætte førsteklassepiloter klarede sig med en 100 km ud-og-hjem-tur, som vinderen gjorde med 60 km/t. *Williamson* førte stadig, mens *Wills* var nået fra femte op på tredjepladsen.

Torsdag den 18. fløj førsteklasse hastighed til Perranporth og de andre hastighed 105 km til Nymphsfield. 7 nåede frem til første mål med *Williamson* i spidsen med 72 km/t, 10 til det andet mål.

Fredag holdt førsteklasse piloter en hviledag, de andre fløj fri distance, mens der var besøg af prins *Philip* pr. helikopter. Bedste resultat 63 km.

Lørdag den 20. fløj førsteklasse samme 115 km trekant som første dag, men modsat vej. Vejret var så svært, at halvdelen landede på første ben, men *Williamson* kom igennem efter ikke at have været over 600 m på første ben og i 120 m over andet vendepunkt. Hastighed: 30.7 km/t. Tre andre kom rundt, deriblandt *P. Wills* og *Anne Burns*, men bedste distance i andenklassen var 108 km.

Pinsedag fløj førsteklasse kursflyvning, hvor 7 landede 242 km derfra ved kysten og flere tæt derved. Andenklassen fløj til selvvalgt mål, vundet med 159 km.

Konkurrencerne sluttede 2. pinsedag, men førsteklasse fløj en 66 km ud-og-hjem-konkurrence, som 23 gennemførte med *Williamson* hurtigst med 58 km/t, mens andenklassen fløj fri distance uden for konkurrencen.

Konkurrenceledelsen havde ingen fridag. Der blev fløjet konkurrence samtlige 10 dage, 9 i førsteklasse og 8 i andenklassen, og der blev ialt tilbagelagt 80.000 distancekilometer.

Slutresultatet: *Williamson* 7968 points, *G. Burton* 7121, *Wills* 6772, *Deane-Drummond* 6597, *Ince* 5878, *Anne Burns* 5818.

BØGER

C. E. Wallington: *Meteorology for Glider Pilots*. John Murray, London. 284 sider, illustreret med tegninger og fotografier. 25 shillings.

Dette den righoldige engelske svæveflyvelitteraturs nyeste værk er skrevet af den erfarne svæveflyvemeteorolog Wallington, som ikke alene kender til svæveflyvernes behov for meteorologi, men også har god erfaring i at bibringe dem disse kundskaber.

Selv om bøger om emnet sjældent hører til dem, man læser igennem som en roman, er opbygningen og fremstillingen klar og praktisk, uden at det er gået ud over sagligheden.

Af særlig interesse for svæveflyveren er kapitler om luftstrømninger i lave højder, søbrisevirkning og konvektion (termik) og bølger.

Der er også nyttige oplysninger som grundlag for det praktiske samarbejde mellem meteorologer og svæveflyvere.

Bogen er uden tvivl den mest moderne og mest værdifulde specielt for svæveflyvere, som findes på markedet, og der er masser af stof i den som grundlag for specialkursus og studiekredsarbejde.

FAI-rekorderne

I januar blev der sat en række rekorder med Convair B-58A Hustler, som med 2000 kg last over 2000 km lukket bane opnåede en gennemsnitsfart på 1708.82 km/t og over 1000 km lukket bane 2067.58 km/t. Ved samme lejlighed skal Convair'en have erobret en gammel Bleriot-pokal, der i 1931 blev udsat til den første, der fløj en halv time med over 2.000 km/t.

Endvidere har Bell fået anerkendt en række helikopterrekorder med en Bell 47G med 200 hk Franklin-motor, der fløj 1176 km i lukket bane i klassen 500-1000 kg fuldvægt. En Bell 47J-2 over 100 km lukket bane har opnået 168 km/t og i klassen 1000-1750 kg 172 km/t.

NYE JOURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal... kr. 17.50

Motorjournal kr. 10.00

Propeljournal..... kr. 10.00

Forhandles i luftfartsdirektoratet,

Kongelig Dansk Aeroklub og

FLYV's Forlag

FJERNSTYRING —

behøver ikke at være dyrt — lav-det-selv-samlesæt og løsdele til een og flerkanal Transistor Sendere og Modtagere, med trykt kredsløb og tONSELEKTIVE kredse. Forlang prislister tilsendt.

SITAFON Modelteknik, Box 10
Ringsted

Sidste frist for indlevering af
annoncer til FLYV er

den 10. i måneden forud
for indrykningen.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring

Minerva 1841



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



2-3-sædet BEAGLE-Auster A. 61 »TERRIER« med
DH Gipsy Major 10 motor 145 HK.

Rejsefart 180 km/t.

Pris for standard version ab fabrik kr. 38.625,00.

Fuld 4-sædet BEAGLE-Auster A. 109 »AIREDALE«
med Lycoming 0-360-180 HK motor — constant
speed propeller — moderniseret kabine med
døre til for- og agtersæder — ratstyring og
styrtbart næsehjul.

Rejsefart 230 km/t.

Pris ab fabrik kr. 92.450,00.



SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR
TELEFON DR 910*

FINNERNE VANDT IGEN NM

Poul Lauridsen vandt svævemodelklassen i den nordiske modelflyvelandskamp



De tre individuelle mestre i Ljungbyhed: Fra venstre Poul Lauridsen, Rolf Hagel og Chr. Moberg.

KUNGLIGA Krigsflygskolan i Ljungbyhed var i weekenden 3.-4. juni rammen om årets nordiske modelflyvelandskamp. Flyvevåbnet havde for en gangs skyld brudt sit princip og slog portene op for andre end svenske modelflyvere. Hermed havde man en velegnet plads med gode indkvarteringsforhold smukt beliggende lige øst for Söderåsen. Og for det danske hold indebar det den yderligere fordel, at der kun var ca. 40 kilometers kørsel fra Helsingborg.

Lørdag blev benyttet til trimning og modelkontrol. Under trimningen imponerede særligt det finske hold, som efter sigende skulle være alle tiders bedste. Det led frygtindgydende. Vort hold kom ikke gennem dagen uden uheld, idet *Niels Chr. Christensen* havarede sin bedste model ret voldsomt. Til alt held havde han en tredje model med, som ekstraordinært blev kontrolleret søndag morgen, så vi kunne starte på konkurrencerne med fuld styrke.

Chancevejr i de første perioder

Hver periode var på 1 time med et kvarters pause imellem. Yderligere var perioderne inddelt i 3 dele, som det efterhånden er sædvanen, således at hver deltager havde 20 min. til at starte i. Eventuelle omstarter kunne tages i pauserne mellem perioderne. Da startsignalet blev givet til første periodes begyndelse, skinnede solen fra en skyfri himmel, og den ganske svage vind havde retning fra sydøst. Det gav en masse termik, men også en hel del nedvind. Perioden gav ialt 15 maksimumflyvninger bl. a. til *Lauridsen* og *Poul Rasmussen*, der var vor bedste i wakefieldklassen. Blandt de hårdest ramte af nedvinden var f. eks. *Täkkäpää*, Finland, der kun fik 56 sek. I det hele taget startede finnerne svagt med kun 4 max., men tog til gengæld revanche i 2. periode, hvor de lavede 9! Efter anden periode havde kun 9 deltagere 2 maximum, og således tynkede det efterhånden ud, så til slut kun *Rolf Hagel* havde 900 sek. i gasmotorklassen og *Moberg* med gummimotormodel. Man undgik således omflyvninger, og det var heldigt, for det ville have ødelagt programmet, som blev forsinket i en time af en usædvanlig kraftig hagl- og tordenbyge i forlængelse af middagspausen.

Svag indsats i D I

Mens vore gasmotorfolk meget hurtigt sakkede agterud - *Niels Chr. Christensen* gav op efter 3. periode og *Schiott Sørensen* efter 4. - havde vi stadig *Poul Lauridsen* og til dels *Erik Berg* med i toppen i A2, ligesom *Poul Rasmussen* fulgte godt med i C3, hvor han sluttede som nr. 4. Mærkeligt iøvrigt som verdens goder er ulige fordelt.

Mens der åbenbart ikke kan flyves ordentlig gas i Danmark, så bor - det tør vi godt sige - verdens bedste i denne klasse lige på den anden side Sundet - i Malmö. *Rolf Hagel* er ganske afgjort i særklasse, og der var langt ned til folk som *Pimenoff* fra Finland og *Bulukin* fra Norge, som også var med i den berømte omflyvning ved sidste VM. *Hagel* benytter kun 8 sek. af motortiden, men alligevel bringer hans Rossituned Super Tigre gløderørsmotor modellen op i en højde, som vore gas-folk anslog til 175 meter. I anden perioden forsvandt modellen iøvrigt ud af syne lodret op med bremsen ude! Reservemodellen, som han brugte i 3. periode var dog også rigelig god for en solid max.

Spænding til sidste øjeblik

Efter at tordenbygen havde passeret, bredte et tyndt skylag sig, og vinden svingede 180 grader. I sidste periode var der således helt rolig luft og kun ganske få maximum. Det var nu klart, at kun *Lauridsen* havde vinderchancer, idet han lå på en solid andenplads kun 5 sek. efter *Knut Andersson* og med et godt stykke ned til finnen *Torsten Strang* på tredjepladsen.

Lauridsen fløj roligt 2 min. 04 sek., mens der gik panik i *Andersson*, der pludselig skulle trimme modellen om. Det skulle han ikke have gjort, den stallede hele vejen ned i en dårlig tid, og efter at have ført hele vejen igennem, måtte han ikke alene se *Lauridsen* besætte førstepladsen, men også *Strang* nåede foran og tog andenpladsen.

Poul Rasmussen blev som nævnt nr. 4 i C3, og vore D1-folk blev som sædvanlig nr. 10, 11 og 12 med debutanten *Jørgen Oxager* fra Haslev som den bedste.

Bliver vi mere jævnbyrdige?

Ser man på resultatlisten, vil man bemærke, at finernes suveræne førerstilling er brudt. Lad os håbe, at det er, fordi de andre nordiske lande har lært noget og er blevet dygtigere. Finland vandt ganske vist den samlede landskamp, som er hovedsagen - andet havde vi heller ikke ventet, - men de fik ingen individuelle vindere. Ligeledes bemærker man, at Norge blev nr. 2 i holdkonkurrencen for gasmotormodeller, og at der var meget stor jævnbyrdighed mellem Sverige, Finland og Danmark i svæve-modellernes holdkonkurrence.

A2:	sek.
1. Poul Lauridsen, D	748
2. Torsten Strang, F	730
3. Knut Andersson, S	728

C3:	
1. Chr. Moberg, S	900
2. Seppo Pohjola, F	870
3. Bjørn Storgård, F	855

D1:	
1. Rolf Hagel, S	900
2. Harri Raulio, F	822
3. S. Pimenoff, F	817

A2, hold:	
Sverige	2103
Finland	2078
Danmark	1999

C3, hold:	
Finland	2544
Sverige	2468
Danmark	2004

D1, hold:	
Finland	2388
Norge	2183
Sverige	2000

Samlet: Finland 7010, Sverige 6571, Danmark 5086, Norge 4840.

For arrangementet stod klubberne i Malmø og Limhamn. *Lars Andersson* var konkurrenceleder, assisteret af *Terje Larsson* og mange andre, således havde man ikke færre end 12 tidtagerhold til de 36 deltagere, som konkurrencen jo maksimalt omfatter.

Præmieuddelingen foregik ved et storstilet svensk smörgåsbord på en gæstgivaregård i nærheden. Formanden for de svenske modelflyvere *Agner* takkede deltagere og arrangører for indsatsen og hyldede det nordiske samarbejde. På gæsternes vegne takkede den danske holdleder, *Gunnar Nielsen*, for god behandling. Oml.

Modelflyvernes sommerlejr

Søndag den 30. juli stævner modelflyvere fra hele landet sammen til den traditionelle sommerlejr, der indtil lørdag den 5. august afholdes på flyvestation Vandel. Som ifjor er distriktslederen for København og Nordsjælland, *Poul Rasmussen*, leder af lejren.

I lighed med tidligere er der konkurrence om KLM-pokalen for den smukkeste byggede model og om en række andre vandrepokaler og yderligere præmier, der velvilligst er stillet til KDA's rådighed.

JODEL AMBASSADEUR



*Forlang demonstration
for omgående levering*

SCANFLY A/S

Pilestræde 48 København K
Telf. Byen 3503 (kl. 10-16)

PIPER CUB — årg. 1939

med ekstra motor (50 hk)
sælges for højeste bud.

AARHUS FLYVEKLUB

c/o Ingeniør Klostergaard,
Kystvej 65 - Aarhus



Friggag. 10, Gøteborg C.
Tel. 19 21 05

CONTINENTAL flyvemotorer

McCAULEY propeller

RANDOLPH dope og farver

NARCO radio

EXIDE batterier

WEEMS computere

Radiotilbehør

Flylærred, engelsk og amerikansk

Flyveinstrumenter

Tændrør

AN-dele (bolte, møtrikker etc.)

Hjælpeaggregater (magneter, karburatorer etc.)
samt øvrigt tilbehør og udrustning.



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION

KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



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

NYT UDE OG HJEMME

Københavns lufthavn i maj

Ankomne passagerer	53.332
Afgåede passagerer	51.560
	104.892
Transitpassagerer 2 x 37.714	75.428
Andre passagerer	16.107
	196.427

Stigning i forhold til samme måned ifjor 9,1 % ialt, 6,5 % i lufttrafik. Starter og landinger ialt 7.523 (+ 6,1 %), 5.587 (+ 9,7 %) i lufttrafik. Luftgods 2.981 t ialt (+ 14,8 %), 2.880 (+ 15,9 %) i lufttrafik.

TRAFIKFLYVENYT

SAS har solgt seks af sine resterende DC-7C-fly til det amerikanske selskab GALCO. Salgssummen opgives til at ligge omkring 35 mill. d. kr., hvilket skal være over markedsprisen. Leveringen skal finde sted, når Coronadoerne er leveret.

Yderligere har SAS solgt sin DC-6B-simulator til det mexicanske selskab Mexicana. Der har været anvendt 13.000 timer siden 1954.

KLM fik fra 1. juni ny direktør, idet direktør I. A. Aler trådte tilbage efter at have opnået pensionsalderen og blev efterfulgt af den 43-årige Ernst H. van der Beugel, der ikke er luftfartsmand eller flyver af profession, men som kommer fra diplomatiet. Han har været viceudenrigsminister og blev knyttet til KLM i 1959.

Læge Hakon Brinch død

På sin 73-årige fødselsdag er Danmarks første flyvelæge, Hakon Brinch, død.

Hakon Brinch, der var født i Sønderho på Fano, begyndte som praktiserende læge i Nakskov i 1916. Han virkede i Nakskov til 1921, da han fik praksis i Roskilde. Medens han boede her, fik han interesse for flyvningen. Han aflagde prøverne til det internationale flyvercertifikat i 1924 og var i nogle år knyttet til Hærens Flyveskole som flyvelæge, og han gik til denne opgave med stor energi.

Hakon Brinch, der var meget godgørende, lagde op for tre år siden og flyttede til Tjæreborg. For nogle måneder siden vendte han imidlertid tilbage til Sjælland og bosatte sig i Fredensborg.

Flyveulykken i Arhusbugten

Mandag den 29. maj kolliderede to Republic F-84G i luften over Kattegat og styrtede i vandet i området mellem Tuno og Helgenæs, hvor der var en NATO-flådeøvelse i gang.

Begge piloter omkom. Det var den 21-årige flyverløjtnant Kjeld Frantz Norten og den 21-årige flyverløjtnant Jens Peter Eriksen, begge fra flyverstation Karup.

SAS fik de mange millioner

Fredag den 9. juni vedtog folketingsrådet ved 3. behandling lovforslaget om at tilføre SAS de 82 mill. d. kr., hvoraf 64,5 mill. kr. fra staten. Forslaget blev vedtaget med 119 stemmer mod 2, mens 24 undlod at stemme.

Tilsvarende bevillinger er givet af de to andre nordiske lande. I alle tre tilfælde har man fra lovgivningens side fundet det nødvendigt at søge at opretholde SAS, men der har været meget store betænkeligheder og er stillet skarpe betingelser.

De nordiske trafikministre skulle således mødes sidst i juni for efter lovens vedtagelse at drøfte, hvordan man fremtidig skal kontrollere SAS's økonomi. Fra dansk side er der krævet en juristundersøgelse af tabene i Mexico, og desuden har de syv venstre- og

konervative medlemmer i det folketingsudvalg, der behandlede loven, henvendt sig til ombudsmanden og anmodet ham om at undersøge, hvorvidt statens repræsentanter i SAS-styrelsen i tilstrækkelig grad har opfyldt deres forpligtelser mht. at orientere ministeren.

TYPENYT

Vickers Viscount produceres og leveres stadig. Fornylig har BAC leveret den første af seks Viscount 828 til Japan.

Scintex Rubis vil i den anden prototype blive udrustet med 230 hk Continental motor, mens den første havde 145 hk.

Morane Saulnier Rallye har fået et tilbageslag i sin succesrige fremgang (356 solgt), idet den anden prototype med 100 hk motor forulykkede under prøveflyvning. Med tyngdepunktet unormalt langt tilbage kom den endelig i spind. Piloten lod sin ledsager springe ud og fortsatte forsøget på at få den ud, men tænkte måske ikke over, at tyngdepunktet nu var kommet endnu længere bagud, — og så var det for sent.

Dassault Mirage III til Australien bliver også udstyret med den franske Atar 9 jetmotor og ikke med Rolls-Royce Avon 67.

Northrop T-38 Talon bliver anvendt som „aerospace trainer“ ved et kursus for rum-piloter, som efter T-38 flyver F-104 og X-15.

De Havilland Jet dragon er det nye navn på den i sidste nummer omtalte DH 125.

Armstrong Siddeley Argosy bygges foruden i militær udgave i en ny serie til civile formål og kan leveres fra 1963. Det er versionen Argosy 200, der har en anden hovedbjælke og en række detaljforbedringer i forhold til serie 100.

De Havilland Red Top er et nyt luft-til-luft missil, der skal efterfølge Firestreak, og som ligesom dette har infra-rød-styring.

Sikorsky S-62 amfibie-helikopteren vil blive anvendt af et nyt helikopterselskab i

San Francisco-området, der vil flyve mellem bycentret og hovedlufthavnene i nærheden. I modsætning til de tre andre byer med helikopterruter i USA vil man flyve uden subvention.

Vickers VC-10 er nu også bestilt af British United Airways, der skal have 4 foruden de ti One Eleven, selskabet netop har bestilt. Der er hermed bestilt 51 VC 10 og Super VC 10.

Republic F-105D Thunderchief gør nu tjeneste hos de amerikanske styrker i Europa. De første fløj fra Alabama til Bitburg i Tyskland på ni timer med tankning i luften undervejs.

Arro 748E er baseret på 748 serie 2 med 1910 hk Rolls-Royce Dart 531, men har en 1,8 m længere krop og øget fuldvægt, hvorved der kan være op til 60 passagerer mod hidtil 48.

Bell D-250 er en ny let 4-sædet helikopter, der skal bygges i prototype til den amerikanske hær sammen med Hiller 1100, hvorefter en af disse typer skal vælges og sættes i produktion.

North American X-15 er kommet et stykke videre op af fartstigen, idet den den 25. maj har været i 32,8 km højde og fløjet med 5.320 km/t.

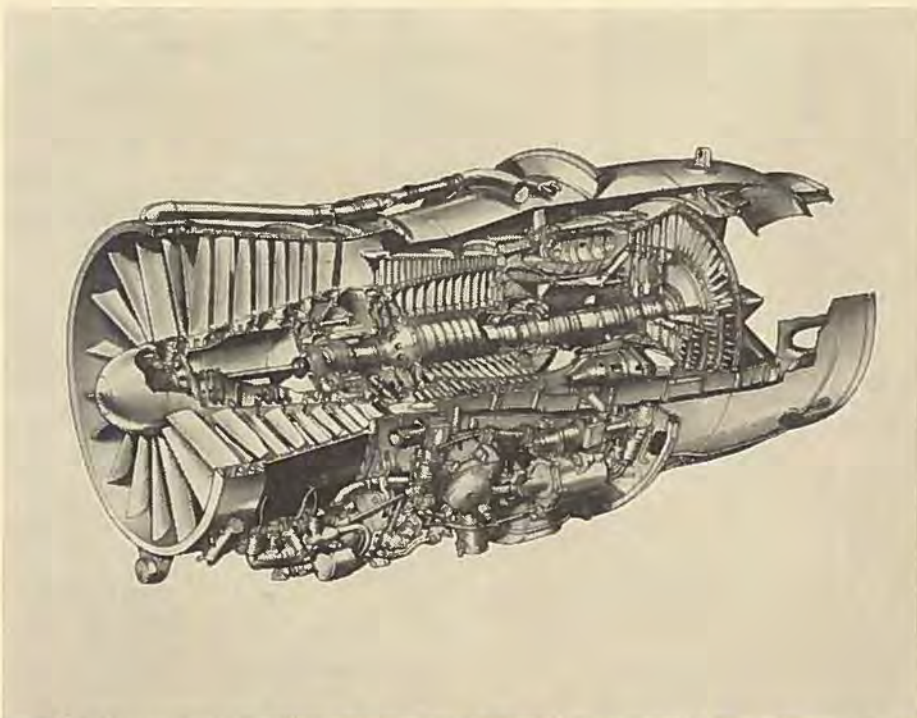
Blackburn Buccaneer Mk 2 bliver udrustet med Rolls-Royce Spey jetmotoren, mens Mk 1 har De Havilland Gyron Junior.

Canadair CL-41R er en ny udgave af jet-træneren CL-41 med lang spids næse med samme pitotsystem og radar som Lockheed F-104, for hvilken den er tænkt som forudgående træner.

Boeing B-52H med turbofan-motorer er nu leveret til Strategic Air Command.

McDonnell F4H-1 Phantom II har slået rekorden for flyvning tværs over USA, idet tre af dem med tre gange tankning i luften fløj fra vest til øst på 2 timer 47 min.

Aero Jet Commander er et jetdrevet forretningsfly, som ventes i luften i 1962. Den er højvinget og har to General Electric CJ610 motorer på bagkroppen. Den kan rumme 6—8 passagerer, rejse med Mach 0,8 over 20.000 fod og vil med udstyr koste ca. 4,2 mill. kr.



Rolls-Royce har for første gang røbet indretningen af RB-163 Spey-jetmotoren, der bl. a. skal bruges i de Havilland Trident og BAC- One-Eleven. Motoren kørte første gang i december 1960 og har kørt over 250 timer siden. Det er en by-pass motor med 4.468 kg startkraft garanteret.



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. 9—16, lørdag 9—12.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24. Tlf. Minerva 1841.

Nye personlige medlemmer:

Ingeniør Jørn Rdrup.

Flyvemekaniker Palle Rue Larsen.

Stud. mag. Georg Søndergård.

Stud. mag. Carsten Blinhuus.

Colonel Maurice F. Casey.

Runde fødselsdage:

Forlagsboghandler Ejvind Christensen,

Vesterbrogade 60, 65 år den 18. juli.

Direktør M. Holmgren, Canadian Pacific,

Vesterbrogade 6 C, 50 år den 20. juli.

Fhv. flyvermekaniker Axel William Ohl-
sen, Georginevej 5 B, 70 år den 27. juli.

Nye bøger i biblioteket:

Experimental Light Aircraft.

Håndbog for Hæren 1961.

J. Matschego: Lufttægtighed.

Frederick Oughton: The Aces.

Årets udveksling starter 22. juli

Lørdag den 22. juli starter årets udveks-
ling af flyveinteresserede unge med USA,
Canada og England.

Til USA rejser et hold bestående af Finn
Thierry Andersen, Silkeborg, Bo Werner
Larsen, Gentofte, Tom Nygård Kristensen,
Fredericia, Ove Hillersborg, Gimsing pr.
Struer og Henrik Wiehe, Århus. Holdet ledes
af kaptajn F. W. von Linstov fra flyvevåb-
net og som „civil“ leder medfølger flyver-
løjtnant Palle Krag, der tidligere selv har
været med som deltager, og som var fører for
vore udenlandske gæster ifjor. Det er staten
Connecticut, der skal besøges.

Ole Gunnar Møller, Svaneke, og Søren
Bertelsen, Næstved, rejser samtidig til Cana-
da, mens Mogens Kring, Virklund, og Jens
Peder Østergård, Hammerum, skal til Eng-
land.

Samtidig modtager vi i lighed med tid-
ligere år tilsvarende hold fra de pågældende
lande. Vore gæster skal på en rundtur i Dan-
ark, og for første gang er Sønderborg indlagt
i programmet.

Piper Cub til Frederikshavn

Frederikshavn Flyveklub starter sin virk-
somhed med en brugt svensk Piper Cub, for
at man kan få at se, hvordan det hele vil
fungere i praksis og for straks at få et fly,
indtil man kan få leveret den større og mere
moderne type, man har kig på.

Flyvelotteriet

Hvordan det endelige resultat er blevet af
årets flyvelotteri, er svært at bedømme ved
redaktionen sluttning midt i juni. Mens man
i den første måned kun hører fra de gode
svægere, der rekvirerer mere, hører man i
den anden mere fra den modsatte kategori
og modtager skuffelser i form af pakker
med lodsedler, der returneres. Men der syntes
også tendens hos nogle af de bedste klubber
til at rekvirere mere til en slutspurt om at
få den fornemme titel af „bedste klub“.

Nordvestsjælland Flyveklub tilsluttet

Nordvestsjælland Flyveklub, Kalundborg,
er blevet tilsluttet KDA med virkning fra
1. juli. Klubben er tilmeldt både som motor-
og svæveflyveklub med henholdsvis 7 og 11
medlemmer.

Bestyrelsen består af direktør Ejvind Niel-
sen (formand), greve Chr. Lerche-Lerchen-
borg (næstformand), direktør H. P. Munk
(sekretær) og repræsentant Kjeld Christen-
sen (kasserer).

Man har fået tilsagn fra civilforsvaret om
på gunstige betingelser at få en bane på
flyvepladsen planeret, idet civilforsvaret er
interessert i at få praktiske erfaringer af
sådan arbejde. Det ventes at blive udført i
denne måned, og derefter kan man begynde
at tilså flyvepladsen, der foreløbig er brugt
til svæveflyvning og lidt motorflyvning som
en meget støvet jordplads. Klubbens Lehr-
meister er ankommet.

KALENDER

4-10/9 Opvisning og udstilling, Farn-
borough.

Motorflyvning

30/6-3/7 Rally på Sicilien. Palermo (It.).

13-15/7 Int. kunstflyvningskonk., Coven-
try (Engl.).

8-9/7 Bundesgartenschau, Stuttgart.

8-9/7 Møde for flyvende læger, Vittel
(Fr.).

14-15/7 Rally Méjane, Marseille-Proven-
ce (Fr.).

14-16/7 Rally i Pyrenæerne (Sp.).

22-23/7 Int. rally i Flers St. Paul (Fr.).

25-26/7 Spansk-portugisisk rally.

27-29/7 Konk. f. privatfly, Oxford (Engl.).

26-27/8 Nordisk motorflyvekonk. (Danm.).

26-27/8 Nordisk flyvedag, Lübeck.

8-10/9 Europakongres for luftturisme
(Como, Italien).

13-17/9 Int. rally i Baden-Baden (Ty.).

23-24/9 Grand Prix Int., Bourges (Fr.).

23-24/9 Oktoberfest 1961, München.

Svæveflyvning

2-15/7 Danmarksmesterskaber (Vandel).

14-23/7 Int. konk. i Angers (Fr.).

16-30/7 Svæveflyveskole (Vandel).

31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

29-30/7 Nord. landskamp for linestyrede
modeller (Stockholm, Sverige).

30/7-5/8 Sommerlejr (Vandel).

5-8/8 VM for mikrofilmmodeller (Engl.).

20/8 International radiostyringskon-
kurrence (Stockholm).

27/8 Konk. om Windypokalen (Kbh.).

31/8-4/9 VM for fritflyvende modeller

10/9 Høstkonkurrence for fritflyvende
(øst og vest for Storebælt).

16-17/9 Criterium Int. i linestyring
(Bruxelles, Belgien).

24/9 Høstkonkurrence for linestyrede
(øst og vest for Storebælt).

15/10 Danalim-konk. (D1) (Odense).

29/10 Moseslaget (Valbyparken, Kbh.).

5/11 Jyllandsslag for fritflyvende
(Århus).

31/12 Årsrekordåret slutter.

Vestjysk Svæveflyveklub 25 år

Under forholdsvis stille former fyldte
Vestjysk Svæveflyveklub den 29. maj de 25
år. Den blev stiftet i 1936 under navnet
Esbjerg Sportsflyve-Klub med Hugo Holm
som formand gennem en lang årrække — som
bekendt tildelte KDA ham ifjor SAS-poka-
len for fortjente klubledere, ligesom han er
æresmedlem af klubben.

Efter i begyndelsen at have fløjet på nogle
marker ved Ølufvad kro med en Stamer &
Lippisch-glider rykkede klubben i 1937 ind
på den nyåbnede Esbjerg lufthavn, hvor
man siden har holdt til.

Klubben, der nu har Bent Skovgård Sø-
rensen som formand, råder over en Lehr-
meister og en Baby — samt over det fine
spil, vi afbildede i sidste nummer. Der er
god gang i aktiviteten, og allerede ved jubi-
læet havde man udført mere end de 563 flyv-
ninger, statistikken for ifjor udviste.

Jubilæet blev fejret ved en sammenkomst
i lufthavnens hyggelige restaurant, ved hvil-
ken lejlighed autoforhandler J. Østergård
Løjvad blev udnævnt til æresmedlem, mens
han ved samme lejlighed skænkede klubben
et solvfad til vandrepræmie i en klubkonkur-
rence i højdevinning.

Den permanente svæveflyveskole

Der har været betydelig rift om fondets to
svævefly, der i foråret var udstationeret hhv.
i Herning (Ka-8) og i Ålborg (Ka-7). Især
Ka-8'en er blevet meget stærkt anvendt af
medlemmer af mange klubber og har ind-
bragt disse adskillige varigheder, højder og
distancer til sølv-diplom samt en guldhøjde.

Efter skolen stationeres flyene foreløbig de
samme steder under ledelse af hhv. Carsten
Thomassen og Mogens Buch Petersen, til
hvem henvendelse må rettes, hvis man
ønsker at bruge flyene.

Fra motorflyverådets arbejdsmark

Efter repræsentantskabsmødet har motor-
flyverådet konstitueret sig med el-ingeniør
Arne Kragels som formand og direktør Erik
Hoffmeyer som næstformand, og disse re-
præsenterer også motorflyverne i KDA's
hovedbestyrelse. Rådets møder er udvidet til
foruden de fem rådsmedlemmer også at om-
fatte de to suppleanter.

Blandt de sager, rådet i den senere tid
har beskæftiget sig med, kan nævnes, at man
har haft et møde med luftfartsdirektoratet
vedrørende forholdene i Kastrup samt an-
gående årskortene for landingsafgifter. Di-
rektoratet indrømmede, at forholdene i
Kastrup Syd efter strandstiens lukning var
utilfredsstillende og gav tilsagn om at med-
virke til en ordning, hvorefter ekspedition
ved indenlandsk flyvning kan ske ved port-
vægten i syd.

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.

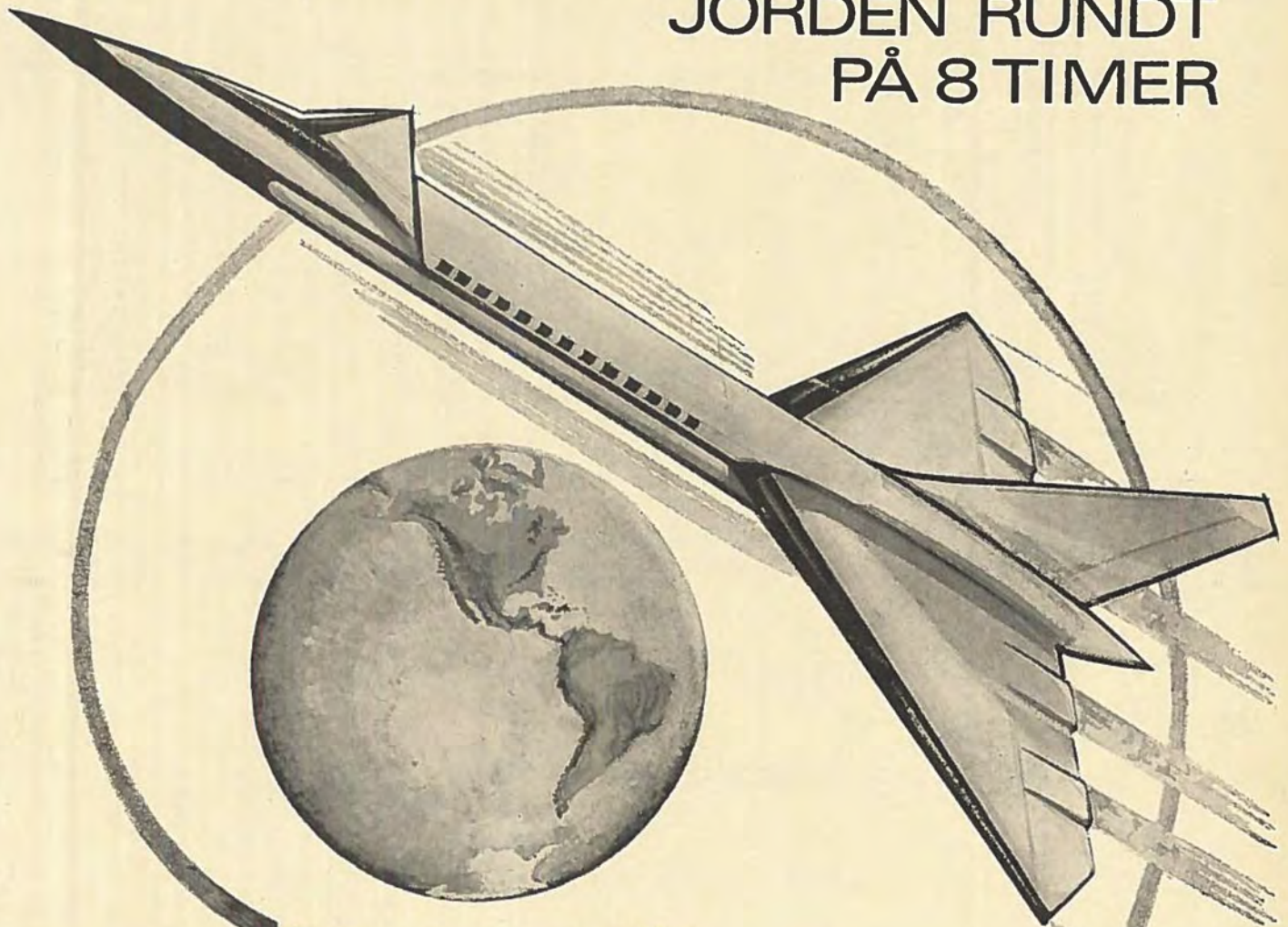
Abonnementspris: 12,00 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til
ekspeditionen.

JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
 I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
 på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetli-
 ners, der kan flyve 3,5 gange lydens hastighed.
 Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
 med nye fly og nye motorer med nye og større
 krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
 samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
 med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
 gendagens jetfly.



OVER HALF

THE CIVIL TURBINE AIRCRAFT

in service or on order in
the Western World

are powered by

ROLLS-ROYCE

BY-PASS JETS TURBO JETS PROP-JETS

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

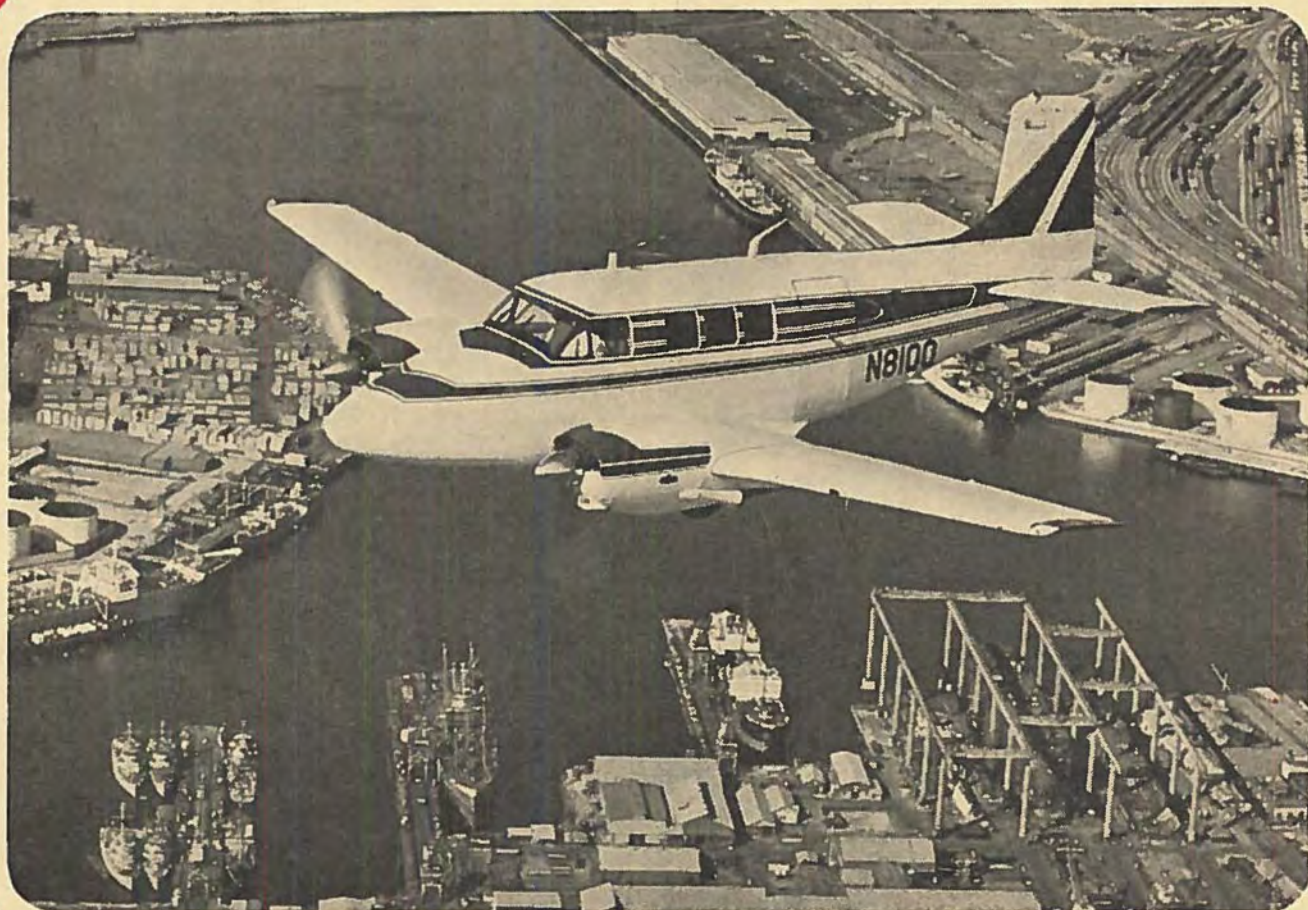
Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1, København K

1860

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Beechcraft Queen Air — et eksempel på de moderne amerikanske direktionfly — bringer hurtigt og bekvemt sine passagerer til et vigtigt møde.

PRIS 1 KRONE

8

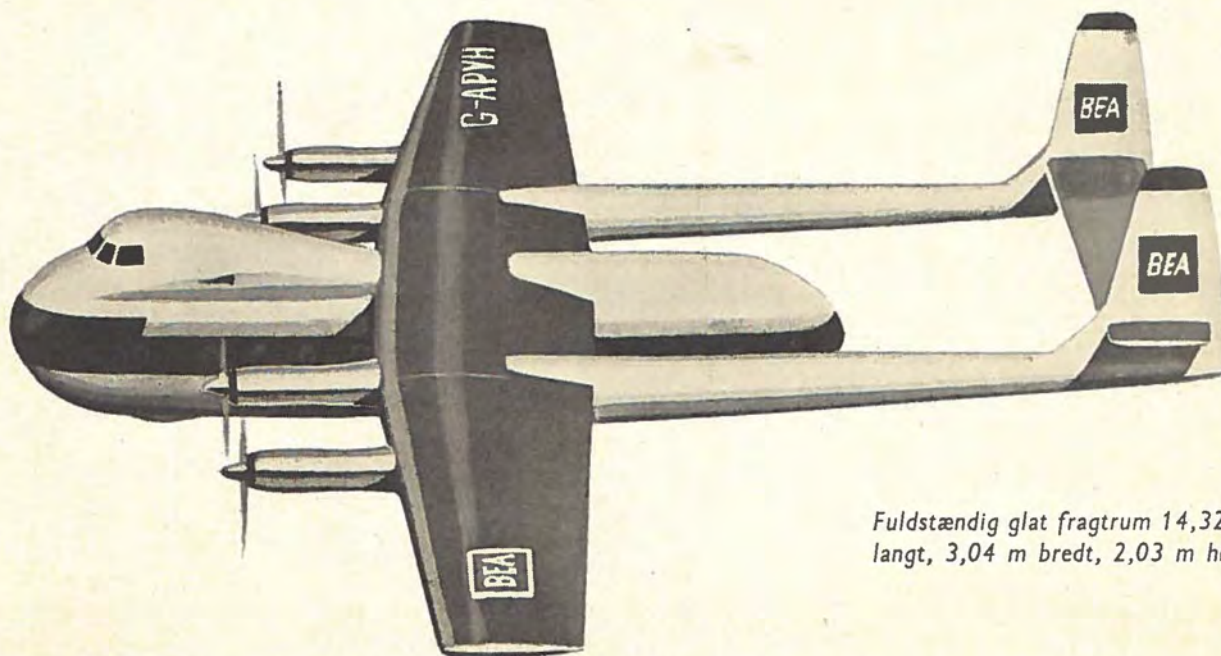
1961

INDHOLD:

DM i svæveflyvning ★ Med FLYV i Cessna 310 F og Alouette III ★ Astazou-turbinmotoren ★ Vor nordiske modelflyvemester.

BEA

KØBER ARGOSY



Fuldstændig glat fragtrum 14,32 m
langt, 3,04 m bredt, 2,03 m højt.

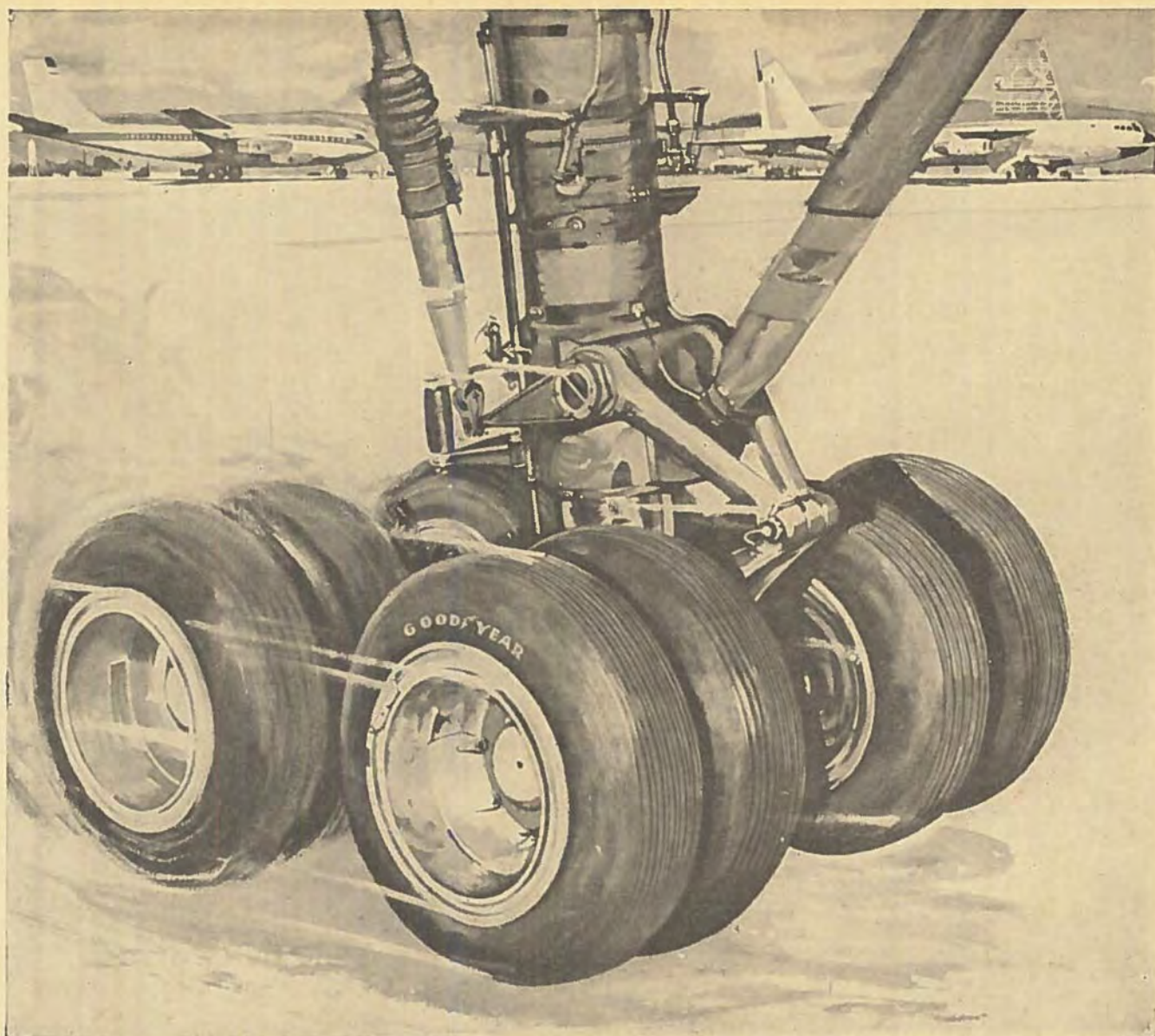
Armstrong Withworth Argosy, udstyret med Rolls-Royce Dart motorer, vil blive leveret til British European Airways i løbet af efteråret.

Medførende tungere og mere omfangsrige laster er Argosy konstrueret til samtidig lastning i begge ender af kroppen ved hjælp af Rolamat lastning systemet.

BEA's Argosy'er vil blive sat ind på ruterne for at yde fabrikanter og eksportører i Europa en endnu bedre luftfragt service.

HAWKER SIDDELEY AVIATION, 32 Duke Street, St. James's, London, S.W.1.

Repræsentant: Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1 København K



pålidelige dæk til vore dages jet-maskiner



**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**

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. 8

August 1961

34. årgang

SAS- SITUATIONEN

DIREKTØR-SKIFTET i SAS var ventet, men kom hurtigere, end de fleste havde tænkt sig. Det var en naturlig følge af den omfattende kritik, den nordiske dagspresse og offentlighed havde rettet mod SAS, en kritik som endnu ikke er forstummet, men også retter sig mod styrelsen. Om direktør Ake Rusk's afgang så er at betragte som et sonoffer, fordi der nu engang skulle findes en symbolsk syndebuk, eller om det var sagligt betonet, er det ikke muligt for udenforstående at bedømme.

Men direktøren er ikke den eneste, der fratræder SAS. En dybtgående rationalisering er krævet og bebudet, og det bliver den nye administrerende direktør Curt Nicolins ubehagelige opgave at skulle lægge navn hertil.

Det er ikke første gang, der rationaliseres i SAS, men det sker denne gang i større grad i offentlighedens søgelys. Det er ikke behageligt at være ansat i SAS under disse vilkår, hvad enten man sidder i en overordnet eller underordnet stilling. Uvished er det værste af alt, og mange SAS-ansatte ved ikke i dag, om de er købt eller solgt.

For arbejdsroens og atmosfærens skyld må det håbes, at rationaliseringsplanerne kan udarbejdes og gennemføres forholdsvis hurtigt, så uvisheden kan blive overstået. Men på den anden side skal der også rimelig tid til overvejelserne, så situationen ikke bliver panikagtig.

Offentligheden i de tre lande må kræve en nødvendig rationalisering iværksat. Men der må også tages fornødne hensyn til det ansatte personale. Nok er det vel lettere idag end nogensinde at finde sig en ny stilling, men der vil altid være nogen, der har svært herved, ikke mindst specialister af den art, hvorefter der findes en del inden for Scandinavian Airlines System.

DM I SVÆVEFLYVNING

Dårligt vejr bevirkede, at man kun opnåede 5 af de 7 tilstræbte konkurrencedage. — Sejstrup og Didriksen vandt igen, men flere nye navne i toppen.

DA deltagerne fra hele landet strømmede mod Vandel lørdag den 1. juli, glædede man sig samtidig over en pludselig sommervarme. Det var idealt vejr i hvert fald til at bo i telt, som en stigende del af deltagerne gør det — foruden i de sædvanlige militære rum og telte boede de flere hundrede mennesker i en campinglejr med et halvt hundrede telte og campingvogne. Den side af sagen bliver intet problem på det kommende svæveflyvecentrum.

Søndag morgen ankommer de resterende deltagere, selv DM-chefen, *Mogens Buch Petersen*, der havde været så letsindig at ville ankomme i svævefly i slæb. Han havde måttet »stå af« på vejen og landede ude med alle de komplikationer, det kan medføre. Noget lignende gjaldt et andet medlem af ledelsen, hvis slæbepilot flakkede rundt i varmedisen over Jylland uden at finde Vandel.

Efterhånden kom der samling over feltet, og efter briefing i det dejlige rum, der tjente som samlingsstue (incl. den traditionelle »Air-Bar«), begyndte opstillingen på flyvepladsen til en træningsflyvning for at prøve hele systemet af.

De 29 svævefly opstilles på afmærkede pladser i rækker med 5 i hver bag hinanden, hver med sit private slæbetov i, og startlederen og hans hjælpere dirigerer slæbeflyene ind og sender dem af sted i hurtig rækkefølge. Efter udkobling tæt ved pladsen kaster motorflyene tovene bag deres landingsfelt, lander lige frem og er efter afløbet ud for startfeltet. Det var primært besparelsen af en særlig runde for at kaste tovet, der virkede. Det hele klappede fra begyndelsen, og normalt kom alle 29 fly op på en god time.

Man havde også den udmærkede idé at udskrive en regulær konkurrenceopgave som træning. Grindsted-retur, 38 km, lyder ikke af meget, men var så tilpas svært i den sparsomme tørtermik, at kun 8 gennemførte, *Feddersen* først med 36 km/t, fulgt af *Sejstrup* med 34 og *Ravn* med 33.

Nu vi begynder med at nævne pilotnavne, skal det lige bemærkes, at *H. Lindhardt* havde erstattet *Hende* på *Værsløse Ka-8*, og at *Ole Didriksen* fløj *Aviators* netop færdig-repareret *Lehrmeister* sammen med *Hennig Kjærgård Hansen* som et kombineret militært og civilt Albørghold.

Hastighed til Sønderborg

Det varme vejr fik en brat afslutning med torden og regn natten til mandag, men da det bagved klarede op til en fin NV-bag-side, var man ikke ked af det. Der blev udskrevet flyvning op til Nr. Snede og derpå fri distance — en ny disciplin til erstatning for den helt frie distance. Da det blæste stærkt og der var få skyer, anså mange af os, der skulle flyve, det for en umulig opgave.

Imidlertid indså også ledelsen, at det var for svært og ændrede resolut til hastighed de 93 km til Sønderborg med start 1230. Netop da vi skulle begynde, nærmede en masse cumulus-skyer sig fra nord og vest, og dette vejr bredte sig langs ruten, efterhånden som vi kom frem.

Jeg tror, at adskillige af de nye eller mindre erfarne DM-piloter som jeg på forhånd var lidt betænkelig ved at skulle flyve 29 sammen. Men selv om netop søndagens vejr fremmede tendensen til »træskyer«, hvor der lå mange svævefly sammen i boblerne, gik det med passende årvågenhed og hensyntagen fint. Tværtimod er det givetvis lettere at flyve distanceflyvning, når man er mange, fordi man hjælper hinanden til at finde termikken. Derfor var det ikke særligt op-hidsende engang at komme ned i 400 m, fordi det var lige før et sted, hvor tre af de andre kredsede. Skybasis lå, hvor det var bedst, i godt 1.000 m.

Den direkte kurs førte over godt 15 km åbent vand fra Kelstrup strand til Nord-Als, og kun få vovede dette spring under de herskende forhold; men når det lykkedes, betalte det sig. De fleste gik over Åbenrå fjord på et smallere sted, hvor man for så vidt tabte højde nok, eller vest om byen, for derpå at opdage, at der var masser af termik over Sundeved, så man kunne have sparet adskillige minutter ved at skyde mod flyvepladsen i Sønderborg fra lavere højde.

Der blev vel nok trafik: 24 af 27 startende nåede frem i hurtigt tempo (2 startede ikke p. gr. a. småhavarier søndag). Flyvepladsleder *Ingolf Nielsen* fik sit kontor og telefon så belastet, at han resolut satte en kasse øl og sodavand ud på parkeringsfeltet, hvilket ganske rigtigt fik piloterne til at holde sig om den. Tak for denne fine service!



Fra flyvningen til Sønderborg. — Til venstre nogle af flyene med Jaskolka'en forrest. — Herunder diskuterer man resultaterne.



Ib Braes kom tørst og fik de 1000 points for 90 km/t, medens Sejstrup – ligeledes i Rhönsegler – fik 85 og Jørgen Friis i K-7 72. Derpå fulgte Didriksen, Borreby, Jens-Ove Pedersen, Ravn, Niels P. Jensen, Agesen og Feddersen. Nr. 20 og følgende havde under halvdelen af Braes's 90 km/t og fik kun 556 distancepoints, så VM-formlen gav trods den relativt let gennemførlige opgave god spredning.

Af de tre udelandere anbragte Verner Petersen sig ved Flensborg, idet hans navigator i farten tog fejl af landskabet, som iøvrigt var særdeles skønt i det vejr.

Regn og blæst lammer DM

Efter denne udmærkede begyndelse skuffede vejret. I stedet for den traditionelt endnu bedre andendagsbagside blev det regn og kuling, så tirsdag blev fridag.

Onsdag kunne Blom heller ikke garantere bedre vejr, der blev ny briefing ved middagstid, men konkurrence kunne der ikke være tale om. Til aften klarede det op og så lovende ud, og vi glædede os til næste morgen, der imidlertid friskede det igen op med byger, og efter en ny udsat briefing måtte der igen aflyses.

Fredag begyndte imidlertid godt, og der blev udskrevet fri distance efter gennemflyvning af banen Vandel-Farris (sydpå) og retur. Det lukkede imidlertid til, så ingen nåede vendepunktet. Vi dumpede ned på marker i omegnen, og efterhånden aflyste ledelsen videre starter, hvorimod hjælperne fik en chance, også lørdag, hvor selv deres flyvning måtte standses, da skyerne lå ned til et par hundrede meter og regnede intenst. Fredag havde man antagelig kunnet gennemføre en flyvning med vinden mod Århus, men ledelsen var ængstelig for at lave for lette opgaver, hvilket kostede en konkurrencedag, og nu så det efterhånden sort ud mht at nå de ønskede 7.

Ad Hedensted til

Søndag begyndte med blæst og byger, vind 20 knob fra 300 grader, skybasis stigende til 750 m! Under disse omstændigheder forekom det dristigt at udskrive fri distance via Hedensted mellem Vejle og Horsens, fordi man meget vel kunne kikke endnu en dag, hvis vendepunktet ikke kunne nås. Imidlertid viste vinden sig at være stik vest,

skybasis op til ca 1100 m, og termikken til tider stærk med fine skygader.

Det gik overraskende let at nå vendepunktet, men allerede omkring dette fik mange vanskeligheder og måtte lande. En gruppe med bl.a. Sejstrup og Dyhr Thomsen fortsatte nordover for at udnytte chancen for de større distancer i denne retning, men heldet stod dem ikke bi, og ingen nåede op til Århus. Århuspilotten Kai Erik Andersen nåede næsten derop og længst i den retning.

Andre tog den lettere vej med vinden, men også den var lunefuld, og en del landede mellem Hedensted og Juelsminde. Braes nåede over på NV-Fyn.

Selv havde jeg og de to andre, der startede først, måttet omstarte, mens dem efter os slap væk. De dumpede imidlertid for manges vedkommende ned, så det var nok gunstigere at starte senere. Efter Hedensted drev jeg mod Juelsminde i en meget urolig boble, der gav 1100 m. Jeg drømte ikke om at gå nordpå på den vejrmelding, selv om forholdene viste sig at være bedre, men stræbte mod det fjerneste punkt på Fyn, Skårupere ved Svendborg. Omstændighederne tvang mig til at forlade Jylland ved Juelsminde og gå over de 15 km vand forbi Æbelø til Nordfyn.

Lange byger tværs over Fyn længere sydpå spærrede vejen, og det var først lidt dødt på Nordfyn, med mindre skybasis end i Jylland. Men jeg kom forbi Beldringe, øst om Odense og ned midt på Fyn på vej sydover, men kom så i vanskeligheder, drev hurtigt ud til kysten syd for Nyborg, arbejdede mig lidt sydpå og landede syd for Klintholm.

Midt i kaffen hos gårdejereren ankom Feddersen og sluttede sig til selskabet, og tre kvarter senere gjorde Lindhardt gengæld for min landing hos ham ved Egtved om fredagen – og så fik vi kaffe igen.

Men fynboen Niels Peter Jensen, som jeg havde fulgt med i starten, overføj stedet lidt før Feddersens ankomst og nåede ned ved siden af Svendborg. Det gav 134 km mod vore 129, så han blev overraskende dagens sejrherre med 1000 points, mens vi tre fik hver 953. Kai E. Andersen blev nr 5 med kun 480 points, så Fyn betalte sig bedst den dag. Efter ham fulgte Didriksen, Dyhr Thomsen, Braes, Ejvind Nielsen, og Sejstrup blev nr 10.

Den af mange helt ukendte Niels Peter

Jensen, der flyver Ka-8, kom nu i toppen med 1745 points, fulgt af Feddersen med 1698, undertegnede med 1657, Lindhardt med 1594, Braes med 1458 og Sejstrup med 1369.

På 41. mln. til Beldringe

I blæsende, ofte halvdårligt vejr med byger og vekslende skydække blev der mandag udskrevet den næsten eneste mulige opgave: hastighed til Odense lufthavn, ca 75 km. Det gjaldt om at få en fin afgang, og der var mange omstarter, også efter udelandinger. Ialt 22 nåede efterhånden frem til Beldringe af 29 deltagere.

Jeg afgik lige foran en regnbyge, der forfulgte mig til Fredericia, gav mig måske lidt god tid hertil (½ time) for at have højde til den direkte rute, og ankom i lige flyvning efter et par cirkler på Fynssiden i passende lav højde mod det omhyggeligt angivne ankomstpunkt på tværbanen. Der lå to fly, men intet mærke, og først i landingsrunden opdagede jeg det for sent helt oppe i NØ-enden af havnen.

Denne fejl satte konkurrenceledelsen en del grå hår i hovedet, fordi nogen så mærket og passerede, mens andre henholdt sig til instruktionen. Man valgte til slut at give os sidstnævnte points efter landingstidspunktet, og det kostede en del points.

Braes og Bent Christensen var ankommet for mig, og verdensmesteren Huth hjalp mig hood'en af. Heinz Huth var oprindelig indbudt til at deltage, men kunne ikke få fri. Han, hans frue og en svæveflyverkammerat kom imidlertid herop fra Hamburg på en lang weekend for at titte på. Da konkurrencelederen ved briefing'en præsenterede Huth og beklagede, at vi ikke kunne stille ham et fly til rådighed, så Bent Christensen, der fløj K-7, sit livs store chance og vakte stor jubel ved at udbryde: »Han må gerne flyve med mig!«.

Braes mente, han havde fløjet på ca 35 min. og flere andre på 38, men ledelsen fik det til 41 min. for Svend Ravn, Kai Erik Andersen, Sejstrup og Braes, der hver fik 1000 points. Derpå fulgte Friis, Lindhardt, Feddersen, Borreby, Arne Jørgensen, Ejvind Nielsen og Kaj V. Pedersen. Endnu på min 16. plads gav det 828 points og nr 22 havde 751, så spredningen var mindre end på Sønderborg-turen. Niels Peter Jensen havde måttet udelande ved Vejle, men hans hold fik ham hjem til ny start ved 16-tiden, og han nåede frem, hvilket var hovedsagen. Vejret var iøvrigt betydeligt bedre hen på eftermiddagen, end da de første startede.

Samlet var Feddersen nu i toppen med 2601 points, fulgt af Lindhardt med 2527, N. P. Jensen med 2505, undertegnede med 2485, Braes med 2458, Sejstrup med 2369, K. E. Andersen med 2204 og Friis med 2128.

Nordpå om tirsdagen

Tirsdag morgen begyndte med pænt vejr, men Blom bebudede en hurtigt indtrængende varmfront fra SV. Det var om at komme igang tidligt, men den blev 1025, før den første startede. Da jeg blev slæbt op kl 1112, var det gråt og mørkt overalt, men dog med nogle (sorte) cumulus-skyer, der gav 1000 m ved pladsen, hvorpå jeg omgående stak af uden at »tærskle«, fordi det ville have ringe betydning at spare nogle minutter, selv hvis nogen skulle nå målet Frederikshavn og gøre det til en hastighedsflyvning. Braes f.eks. gjorde sig imidlertid store anstrengelser i

den retning og troede på bedre vejr, men dumpede ned på pladsen, som mange andre ikke kunne komme fra.

Jeg fulgtes med Ravn op mod Give, hvor han pludselig forsvandt – det viste sig senere, at han som andre havde søgt øst for kursen for at finde bedre vejr, men forgæves. Jeg mente, at de tidligere startende måtte have haft bedre chancer for at følge det vigende bedre vejr, men da jeg lidt over 12 igen havde skaffet mig 1000 m lidt syd for Silkeborg, opdagede jeg adskillige af dem nede på markerne. Over Silkeborg observerede jeg Niels Peter, som havde navigationsvanskeligheder og var på vej mod vest. Lige nord for byen gav en sort sky 900 m, men så var det sket. Jeg gled godt 20 min søgende langs kursen ca 30 km videre og passerede i 400 m Sejstrup på en roemark. Videre gik det over Gudenådal mod svagt sollys og bedre skyer længere mod nord, som jeg imidlertid ikke kunne nå. Jeg landede hos nogle køer på sydsiden af Norreå ved Vr. Velling, hvor det snart begyndte at øse ned, og det regnede endnu, da vi ved spisetid kom hjem til Vandel og til nogen forbauselse erfarede, at de ca 80 km gav dagens 1000 points. Evar Jensen i Havdrups Ka-8 var nr 2 med 982, Sejstrup nr 3 med 889. Ole Didriksen blev nr 4 med 625 og Ejvind Nielsens Weihe landede på Silkeborg flyveplads med 611. Derpå fulgte N. P. Jensen, Dyhr og J.-O. Pedersen.

I den samlede placering kom jeg nu som endnu en outsider i toppen med 3485 fulgt af Sejstrup med 3.258, N. P. Jensen med 3085, Feddersen med 2999 og Lindhardt med 2938 points. Derpå fulgte Evar Jensen, Didriksen, Ejvind Nielsen, Braes og Dyhr Thomsen (2525).

I det chancebetonede vejr var der således fortsat gode muligheder for betydelige omplaceringer. Min placering måtte nærmest tilskrives, at jeg endnu ikke havde begået større fejl eller mødt større uheld.

Sejstrups store trekant-kup

Onsdag skulle der flyves 100 km trekant over Brædstrup og Arnborg med fri omløbsretning, men vejret var ikke til det: påny lavt med svag termik, omend lidt bedre på det nordlige ben, hvor efterhånden den bebudede SØ-vind gjorde sig gældende.

Trekantspecialisten Niels Sejstrup havde det held den dag at skulle starte som nr 1 og forsvandt omgående nordpå, fulgt af Braes.

Men Braes dumpede hurtigt ned, kom tilbage, startede igen, dumpede ned, kom tilbage og startede for tredje gang. Han opnåede 45 km – sammenlagt, og fik ligesom 13 andre 0 points.

Mig gik det ikke bedre. Jeg fløj bl.a. sammen med Arne Jørgensen ved Vandel. Han rapporterede det i radioen til Sejstrup, som svarede: »Skyd ham ned!« Og efter en lille time i lav højde landede jeg på en minimal mark ved Kollemorten, kun 21 km ude, skarpt forfulgt af *Torben Kai Nielsen*, hvis Ka-8 sprængte et elektrisk hegn og endte i en kartoffelmark. Vi var iøvrigt ikke de eneste, der var ved at stramme den lige hårdt nok den dag mht. landingspladser.

Kampen var ikke forbi, tilbage til Vandel til omstart – men intet at gøre.

Sejstrup var imidlertid nået igennem via Brædstrup-Arnborg som eneste mand på ca

3 t og fik de 1000 points. Feddersen, som jeg også havde fulgtes med i starten, var gået vestpå til Arnborg uden større besvær, men kæmpede 2½ time herefter for at komme frem mod vinden, der nu var blevet frisk. Han nåede Nr. Snede, godt halvvejen, men fik takket være Sejstrups fuldendte tur kun 406 points og kom således ikke over mig. Bent Christensen blev nr 3 med 305, Kai E. Andersen nr 4 med 271 og Jens Ove Pedersen og Ole Didriksen nr 5 med hver 271. De og endnu et par nåede forbi Brædstrup.

Mat udgang

Allerede et par dage før havde DM-chefen udtalt, at med så marginale dage måtte det fastsættes maximale antal gyldige konkurrencedage på 7 snarere anses for et minimum for at sikre en passende udjævning af held og uheld, hvorfor også lørdagen ville blive konkurrencedag.

Men torsdag regnede det hele dagen, efterfulgt af en stille lun aften, der var som skabt til bålfejs, og denne varede temmeligt længe.

Ved briefing'en fredag morgen så der ud til at være mulighed for en opklaring om em., hvorimod lørdagsudsigterne var triste.

Påvirket af den velkendte Vandel-Psykose rejste der sig stemmer om at slutte af straks, men piloterne afviste det med 2/3 majoritet. Der skulle flyves lørdag om muligt!

Ved middagsbriefing'en rapporteredes opklaring så tæt som Skrydstrup, men moralen var sunket. Eksperter udtalte, »at man jo vidste, der ikke kunne flyves på en sådan opklaring,« og tilliden til Bloms dystre lørdags-spådom var så overvældende, at det nu kun stod 14–13 for at fortsætte lørdag.

Efter en ny forhandling aflyste DM-chefen dette DM, og festkomitéen fik travlt med at improvisere afslutningsfest, hvad der lykkedes godt på den korte tid.

Skæbnens ironi: i mellemtiden gled en dybblå himmel med fine cumulus-skyer og høj skybasis frem, og fra kl 15 til 19 fløj hjælperne luften tynd over Vandel i den mest kontante termik, de to uger havde opvist – den berømte jyske Vandel-termik, som vi øboer var kommet over for at prøve.

Og da vi lørdag formiddag lagde tomme ølfasker i kasser og ryddede teltlejren, bragte termikken igen – måske lidt voldsomt op på dagen, men der kunne være gennemført konkurrencer begge dage under bedre forhold end på flere af de gyldige dage.

Det var synd og skam! Der investeres så meget arbejde, energi og penge i et DM, at en gentagelse af en så eklatant stemningspræget fejlvurdering ikke må kunne forekomme ved et fremtidigt DM. Klare regler må sørge herfor.

Bortset fra førstepladserne tror jeg ikke, at resultatlisten på side 158 giver et så rigtigt billede af styrkeforholdet, som vi kunne have fået frem.

Mens hidtil ingen har været danmarksmester mere end én gang, blev Sejstrup det nu for anden gang, og Ole Didriksen, der sammen med Henning Kjærgård Hansen vandt klassen for toårede, vinder egentlig også anden gang, for han var navigator for Sejstrup i 1959.

Per Weishaupt.

1. 3 fly på mark ved Klintholm ved Storebølt.
2. Niels Peter Jensen, Odense.
3. Ib Braes truer ad Ejvind Nielsen, der landede i højreindflyvning i Beldringe.
4. Sejstrup, Ravn og Feddersen diskuterer, mens Mahler og Kaj Laursen kigger efter flere fly.
5. Svævefly i Odense lufthavn.





Med FLYV i CESSNA 310 F

Hurtigt direktionsfly med
2 motorer

Der er fart og
elegante linier
over 310F.

Som nævnt i sidste nummer kunne A/S Commertas midt i juni demonstrere endnu en af årets 12 Cessna-typer i Danmark, nemlig den tomotorede Cessna 310F, som er den største, hurtigste og dyreste af firmaets typer.

Prototypen til model 310 fløj første gang den 3. januar 1953, og typen gik i produktion i 1954. Den er siden blevet udviklet videre, således er motorstyrken gradvis sat op fra 225 til 260 hk på hver side. Der er bygget over 1500 af typen.

310'en er et udpræget forretningsfly eller direktionsfly, eller hvad man nu vil kalde det, og den må anses for en af de mest avancerede fly i denne klasse. Selv om kabinen er yderst bekvem og rummelig til 5 personer, virker flyet som helhed lille og kompakt, og med spids næse og propelspinnere, tiptanke og pilformet halefinne ser den decideret »hot« ud.

Den er hurtig – rejser med op til 354 km/t – men hævdes alligevel ikke at være sværere at flyve, end at erfarne privatflyvere skulle kunne klare den. På den anden side vil de fleste firmaer formentlig anvende en sådan type med en fuldt kvalificeret professionel pilot for at få tilstrækkelig udnyttelse af den under alle vejrforhold.

Samme km-pris som direktionsbil

Commertas har beregnet, at flyet som direktionsfly vil koste det samme pr. km som en direktionsbil, samtlig udgifter taget i betragtning. Med fast firmapilot vil to personer i direkte udgift kunne rejse til samme pris som med rute-fly, og med fire personer til den halve pris af rute-fly.

Cessna 310F er en lavvinget helmetaltype med optrækkeligt næsehjulunderstel. Motorerne er to 260 hk Continental IO-470-D-motorer, de samme som i 210'en, og constant-speed-propellerne kan kantslides. Motorerne har direkte brændstofindsprøjtning. Udstødningen er ført tilbage til vingens bagkant, hvilket dæmper støjen i kabinen, samtidig med at systemet er aerodynamisk gunstigt.

Ti-tankene rummer tilsammen 380 liter, men yderligere kan der leveres ekstratanke i ydervingerne, så der kan medføres 30 % mere.

Indstigning foregår ad et indtrækkeligt trin gennem en stor dør i højre side, hvor

bagagelemmen ligeledes findes.

Kabinen kan indrettes på fem måder, idet der bag de bekvemme forsæder i standard-udgaven er en sofa til 3 personer, men også som i demonstrationsflyet kan være to brede sæder, hvor der godt kan sidde 3, to enkelt-sæder, to enkelt-sæder med et tredje bagved igen eller et sæde plus en »tosædet« divan. Bagagerummets kapacitet er 90 kg. Kabinen er luksuest udstyret, lys og venlig (med et tredje sidevindue bagtil i hver side i F-versionen), særdeles godt isoleret og forsynet med nødvendigt varme- og ventilationsudstyr.

Ved demonstrationsflyvningen var vi fem ombord og havde så meget brændstof, at vægten lå ca 150 kg under de maksimale 2191 kg fuldvægt.

Flyet, som iøvrigt normalt blev brugt af Max Holste, med hvem Cessna som bekendt samarbejder, blev demonstreret af Mr. Derby Frey, der har 14.000 flyvetimer i logbogen, og som normalt beskæftiger sig med Cessna's militære salg.

Cessna 310F har et meget overskueligt og velindrettet instrumentbræt, og det var udstyret med en hel del ekstraudstyr i form af instrumenter, radio, ja endog automatisk pilot til alle tre akser. En hel del betjeningsgrej er samlet i en midterkonsol.

Kan bruge små flyvepladser

Normalt ville man ikke regne med, at et konventionelt fly med en maxalfart på op mod 400 km/t og en planbelastning på 135 kg/m² skulle kunne bruges på en så lille plads som Skovlunde. Starten er imidlertid ikke noget større problem. Startlængden angives ved fuldvægt til 244 m og til 15 m højde til 425 m; den længde, vi brugte med en hel del sidevind på bane 22, svarede sikkert meget godt til disse tal. Et er naturligvis, hvor stejlt man kan stige med sine to kraftige motorer, noget andet hvad der anbefales af sikkerhedsgrunde. Man skal nemlig have en vis hastighed på for at være dækket ind mht. muligheden for at klare de usymmetriske træk i tilfælde af motorstop.

Cessna lægger megen vægt på, at et to-motors fly skal være fuldt anvendeligt i tilfælde af, at den ene svigter. 310F stiger godt 9 m/sek på begge motorer og 2.24 på den ene og har med denne en tophøjde på 2.350

m ved fuldvægt, stigende til 3.300 ved 1900 kg flyevægt.

Udsynet fremad og til siderne er ved kørsel på jorden udmærket, men fremad naturligvis en smule hæmmet ved stejleste stigning. I sving til den side, man sidder, er det fortræffeligt, men til modsat side hæmmes det af den brede kabines loft. Hertil og til at se for start, om der er klar bane bagved en, kunne man godt tænke sig et vindue i taget.

Efter at Mr. Derby Frey havde trimmet tilbage til rejsefart, der maksimalt er 354 km/t i 2400 m ved 70 % ydelse, lod han autopiloten overtage flyvningen og demonstrerede, hvordan man også kan stille den til at udføre sving. Der er stadig fuld mulighed for at gribe ind med »håndkraft«, f. eks. hvis der dukker trafik op forude.

Flyet lå også uden autopiloten stabilt i moderat urolig luft, og rorene var harmoniske – krængerorene som man kunne vente lidt mere levende end på de højvingede Cessna-typer.

På én motor

Da jeg bad om at måtte prøve flyvning på én motor, stoppede piloten den højre. Det tager et lille stykke tid, inden den er kantsliddet, hvorunder man progressivt må bruge mere sideror for at holde den på kursen, men skævheden kan trimmes fuldt ud, hvorefter man uden besvær kan svinge til begge sider. Naturligvis er den en smule mere død i det end med fuld motorkraft, men ingenlunde ubehagelig.

Betjening af to motorer og usymmetrisk træk stiller dog visse krav – også til ting at huske – og Cessna slår selv med sin nye Skymaster med motor for og bag kabinen på, at man her slipper for disse problemer, hvis man må flyve på én motor.

Rækkevidden ved maximal rejsefart i gunstigste højde er uden reserver 1325 km. Ved 258 km/t i 10.000 fod er den 1720 km og med ekstratanke 2150 km.

Flyet er forsynet med splitflaps, som tillader ret stejl glidevinkel, og som ved 40° udslag nedsætter stallingshastigheden fra 135 til 119 km/t. Landingsdistancen over 15 m hindring angives til 525 m og afløbet til 189 m.

Piloten satte den – mens stallingsindikatoren begyndte at pibe – ved omkring 80 mph (125 km/t) og brugte den disponible banelængde nogenlunde fuldtud med kun moderat brug af bremserne.

Prisen for en 310F flyveklar i Kastrup er 460.200 kr med 153.400 kr i udbetaling. Med fuldt udstyr til IFR-flyvning og med hvad man ellers kan ønske for at udnytte en brugsgenstand som et direktionsfly fuldtud, kommer man formentlig op omkring de 600.000 kr, men har man behovet til en tilfredsstillende udnyttelse, behøver de enkelte rejser ikke at blive dyre.

PW

TURBOMECAS MESTERVÆRK: ASTAZOU II

Den franske motorfabriks vellykkede turbinemotor indbygges i flere og flere typer.

JOHS. THINESEN stiftede bekendtskab med den i Paris i en Do-27.

Besøgende på den store internationale flyveudstilling i Le Bourget ved Paris (se referatet i FLYV nr. 7) vil næppe have undgået at lægge mærke til Turbomecas forskellige turbineprodukter – i år specielt Astazou II, der bl. a. blev anvendt af Dornier Do 27, Pilatus Porter, SFERMA Marquis (Beech Travel Air) og Potez 840.

Da jeg talte med Potezs chefpilot om 840, blev jeg oplyst om, at dens slanke motorer var Turbomeca Astazou II. Da jeg bekræftede Turbomeca, men ikke gentog Astazou, gentog han dette navn, »-thi det var meget vigtigt.«

Senere kom jeg i samtale med en af SFERMA's (et firma, der har specialiseret sig på ombygninger, vedligeholdelse og reparationer o.l.) piloter, Anton Bernard, der fløj en Dornier Do 27, der var blevet udstyret med Astazou II propelturbine.

Hr. Bernard, der var ovenud begejstret for Astazou, inviterede mig på en flyvetur i Do 27, så jeg nærmere kunne få et indblik i denne propelturbines teknik.

Astazou er den nyeste flymotor i en lang række turbinemotorer, udviklet og bygget af Société Turbomeca, Bordes, ved Pyrenæernes nordside. Turbomeca blev startet i 1938 med det formål at bygge blæsere, kompressorer og turbiner til fly. I juni 1940 blev firmaet flyttet fra Billancourt til Bordes, hvor produktionen blev fortsat, indtil hele Frankrig blev besat. Efter fredsslutningen kom man igen igang med kompressorer til Hispano-Suiza og Gnome-Rhone motorer samt kompressorer til trykkabiner. I 1947 startede man produktionen af turbiner til dels at drive hjælpeudstyr til fly og dels som fremdriftsmiddel til fly. Turbomecas første jetturbine var Piméné, der anvendtes som hjælpemotor i svæveplanet Fouga Cyclone. Denne udvikledes til Fouga Magister jettræner med to Turbomeca Marboré. Marboré anvendes også i Morane Saulnier 760 Paris m. fl. Turbomecas Artouste II bruges bl. a. i Sud Alouette helikopter. Turbomeca har altså specialiseret sig på turbiner i den ultralette og mellemte klasse, et område som er blevet noget forsvundet af de engelske og amerikanske turbinefabrikker. Continental i USA og Blackburn i England har opnået licensrettigheder til fremstilling af Turbomeca turbinemotorer.



Dornier Do 27 med Astazou II turbinemotor er 85 cm længere end med den 270 hk Lycoming i standardudførelse.

Astazou II, der fik ministeriel godkendelse i januar i år, er opbygget med en ettrins kompressor, der viderebefordrer komprimeret luft via en radial kompressor til den 3-trins turbine, der driver den 3-bladede elektrisk-indstillelige Ratier propeller via et reduktionstandhjulssystem. Med et trykknapsystem kan vælges 1700, 2080, 2200 eller 2400 o/m. af propellen, medens turbinehastigheden vælges mellem 40.000 og 43.000 o/m.

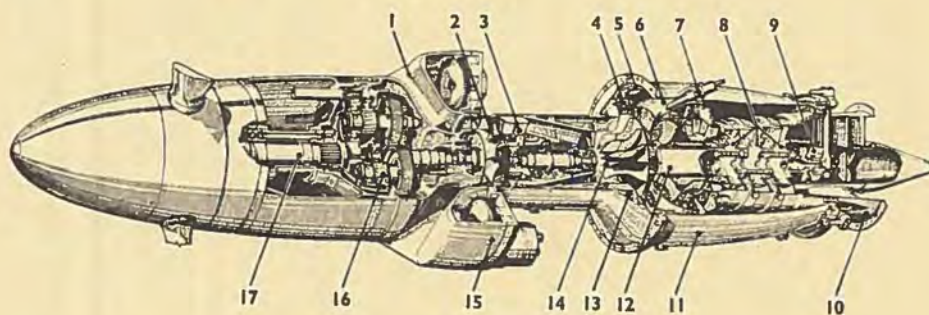
Hr. Bernard kørte sin Astazou op på 43.000 o/m og holdt siden dette omdrejningstal i venteposition, start, flyvning og landing. Støjen var ret generende. Hr. Bernard forklarede, at motorens ydelse varieredes ved at ændre propelindstillingen, der blev betjent ved et håndtag, som her virkede som et ordinært gashåndtag. Ved at føre gashåndtaget frem øgedes propelindstillingen efterhånden til max. motorydelse samtidig med at brændstofforsyningen forøgedes. Startoperationen kunne foretages ved at trykke en knap (Puissance automatique) ind, hvorefter betjeningshåndtaget af sig selv bevægede sig fremad og automatisk øgede propelstigningen og dermed motorydelsen, indtil motorens max. udstødningstemperatur var nået. Bliver denne overskredet, går håndtaget af sig selv tilbage til en tilladelig værdi! Motorydelsen øges automatisk i krappe drej

og under stigning, ligesom den reduceres under nedgang. Et svingklodssystem regulerer brændstofforsyningen, så turbinens omdrejningstal holdes konstant. Hvis omdrejninger har tendens til forøgelse, reduceres brændstofforsyningen og vica versa. Med andre trykknapper kan vælges max. marchydelse, kantstilling og max. reversering. Det automatiske system er særligt fordelagtigt ved f. eks. en ILS-indflyvning. Ligger man for højt og trykker flyet, reduceres brændstofforsyningen automatisk, så man ikke behøver at røre håndtaget og omvendt, hvis man ligger under glidebanen og løfter næsen, så øges brændstofforsyningen og dermed motorydelsen.

Max. startydelse er 546 hk, økonomisk marchydelse 420 hk. Astazou-Do 27 har en max. hastighed (4000 m) på 307 km/t sammenlignet med originalens 273 km/t. Astazou giver Do 27 en stigeevne på 8,5 m/s i lav højde, det tager 3 min. til 1000 m. Landingsafløbet afkortes ved reversering til under 100 m, ligesom reverseringen anvendes til at bakke ind på plads mellem to andre fly.

Astazou har en totallængde på 1,9 m, største diameter er 46 cm. Vægt 123 kg. Astazou er foreløbigt indbygget i Nord 1110, Sferma »Marquis«, Potez 840, Do 27 og Pilatus Porter.

Astazou-motoren i snit.



1. luftindtag
2. 1-trins aksial kompressor
3. ledeskovle
4. diffusersektion
5. diffusersektion
6. forbrændingskammer
7. tændrør
8. 3-trins turbine
9. agter løje
10. udmundning
11. yderbeholder
12. hul aksel
13. kompressorhus
14. radialkompressor
15. hjælpeudstyr
16. tandhjulsvæksling
17. propelleraksel

Med FLYV i

ALOUETTE III



Sud-Aviation Alouette III i Københavns lufthavn.

Sidst i juni demonstrerede SAAB og ICI Aviation den franske Sud-Aviation Alouette III helikopter for civile og militære myndigheder i Danmark. Ikke bare de tre værn, men f.eks. også politiet, der for nylig havde en militær helikopter i virksomhed ved en forfølgelse, følger med interesse udviklingen på området. Men de mange demonstrationer i dette forår skyldes nok i særlig grad, at man ved, at søværnet skal have et mindre antal helikoptere til brug på nye fiskeriinspektionsskibe, til hvilket formål man også har personel til uddannelse.

Den franske Alouette-helikopter i versionen Alouette II er vel nok den europæiske helikoptertype, der er bygget i flest eksemplarer og solgt i mange lande. Vi havde lejlighed til at stifte bekendtskab med den ved en demonstration for tre år siden (se FLYV nr. 11/1958 side 234).

Alouette III er en videreudvikling med større motor og større kapacitet. Den meget brede kabine rummer tre personer foran og fire personer på klapsæder ved siden af hinanden bagtil. Indstigning foregår gennem døre i hver side til forsæderne, og gennem en stor skydedør i hver side af bagsæderne. Her kan der også anbringes 2 bærer i en ambulanceversion.

Der er rummelige bagagerum bagved på hver side af den 595 liters brændstoftank.

Medens luftfartøjet normalt er beregnet til 7 personer, kan det også indrettes til i troppetransportversion at befordre 9, idet man fjerner dørene og lader 4 soldater sidde i hver side på gulvet.

Iøvrigt kan den løfte op til 900 kg i en krog under kroppen, og i venstre side kan den som i demonstrationsflyet udstyres med en kran til 175 kg til redningsaktioner.

Kroppen er opbygget over en central del af svejste stålrør, der fortil bærer kabinen og bagtil den lukkede bagkrop, som Alouette III har i modsætning til Alouette II.

Motor og rotor

Motoren, som ligger oven på kroppen lige bag hovedrotoren, er en Turboméca Artouste IIIB, der normalt kan yde 700 hk, men hvoraf man kun udtager maksimalt 550 og normalt 450 hk. Det er iøvrigt samme motor som Bastan-turbinmotoren, men forsynet med en ekstra udveksling, så de normale 33.500 omdrejninger pr. minut ned sættes til rotorens 365.

Der kan iøvrigt også installeres Artouste IIIC på 800 hk.

Rotoren er med sine 11,0 m diameter lidt større end Alouette II's på 10,2 m. Med sammenfoldet rotor er den samlede længde 10,12 m og højden er 2,95 m. Halerotoren er den samme som på Alouette II.

Tomvægten er 1040 kg, normal flyvevægt 1900 kg og maximal fuldvægt 2100 kg, dvs. der er en disponibel last på op til 1060 kg.

Indtryk fra en prøvetur

I SE-HDC, der er nr. 03 af SE 3160 Alouette III, deltog vi på et af bagsæderne i en kort flyvning, hvor vi foruden SAAB's pilot kaptajn Edel var 5 passagerer ombord.

Turbinmotoren, som inden længe har fortrængt stempelmotoren i helikoptere såvel som almindelige flyvemaskiner (undtagen de mindste), har blandt sine fordele, at den ikke skal varmes op.

Artouste'n startes og accelererer op til ca. 25.000 omdr./min, hvor rotoren kobles til, og når man er oppe på de normale 33.500 omdrejninger – hvilket vel tager 1½ minut – er man flyveklar og kan gå til vejrs.

Støjniveauet er ret højt, så det er praktisk at kunne tale sammen over radioanlægget (hvor vi foruden korrespondancen med Kastrup Tower fik svensk musik med ind af en eller anden grund).

Udsynet er udmærket. Der er lidt vibrationer ved enkelte kombinationer af hastighed og lodret hastighed, således når man tager farten helt af den; men ellers generes man ikke heraf.

Marchhastigheden ved fuldvægt i lav højde er 180 km/t, tophøjden er 3.000 m og ved 1900 kg 4.000 m, mens den kan holde sig svævende med jord-virkning i hhv. 2.300 m og 3.750 m og uden jord-virkning i 3.000 m ved 1900 kg flyvevægt.

Den maksimale rækkevidde er 540 km, og rækkevidden med marimal nyttelast er 250 km.

Grundprisen er ca. 1 million kroner.

PW

OGSÅ DEMONSTRERET I DANMARK



Efter Paris-udstillingen er også Bell 204B, der kan medføre 10 personer, blevet demonstreret i Danmark.

Erhvervspilot på let fly

Det er ikke længe siden, at det herhjemme var utænkeligt, at en mand købte eller ejede et let fly uden først at have taget pilot-certifikat.

Undtagelserne dannedes af nogle enere blandt vore store forretningsfolk, som f.eks. fru Jossi Hansen, Odense, (Förlagshuset NORDEN AB, Malmö), og Mads Clausen (DANFOSS), Sønderborg.

Det var kort og godt folk med målsætning og magt over tingene, der blev vore foregangsmand/kvinder på forretningsflyvningsområde.

I dag er udviklingen imidlertid skredet så langt frem, at udnyttelse af de fordele, en erhvervspilot kan byde på, er blevet tilgængelig for enhver flyejer eller parthaver i et fly.

Vi kender nu flere eksempler, hvor en flyejer eller parthaver benytter sig af lejet pilot, når han da ikke nøjes med blot at få en af de mange privatpiloter, der er henrykte over at tage »pinden« for den gratis flyveturs skyld.

Men derudover er der med gennemførelsen af IFR-flyvning for enmotorede fly opstået en helt ny situation, nemlig A-certifikat-piloten, der medtager en erhvervspilot med IFR certifikat for at være sikker på at kunne gennemføre sin flyvning, uanset om det er dag eller nat, eller om IMC-vejr skulle råde eller opstå på den planlagte rejse.

Der er i sidste vinterhalvår allerede gennemført et stort antal flyvninger af denne art, og det er vel overflødigt at bemærke, at en nødvendig forudsætning er, at det anvendte luftfartøj har det krævede instrumentflyvningsudstyr og er godkendt til IFR af luftfartsdirektoratet.

Eksempler på denne art flyvninger

Jeg kunne nævne tallose eksempler på sådanne flyvninger: Et vigtigt møde i Amsterdam aftales først på eftermiddagen, og landing efter solnedgang forudses (solnedgang i december omkr. kl. 1530). — En forhandling i Paris tager hele dagen, og deltagelse i en påfølgende forretningsmiddag er nødvendig. Hjemturen foregår ved nat. — En fabrik i Tyskland meddeler over fjernskriveren, at fabrikationen er ved at gå i stå! En reservedel øjeblikkelig påkrævet! En monter sendes af sted kl. 14 med reservedelen i sin bagage og kan vende tilbage samme aften efter at have sparet kunden for nogle tusinde DM udgifter, som ellers havde været følgen af fabrikens stilstand.

Et tilfælde for nylig var ret forbløffende: En stor tysk fabrik havde inviteret sine udenlandske agenter til et eendags salgsmøde. Ruteplanen blev studeret, og det viste sig, at en overnatning var nødvendig, hvis man skulle være fremme ved mødets begyndelse, der var sat til kl. 1000. Med privat fly og IFR pilot stillede sagen sig anderledes:

Piloten holdt klar med flyet ved rampen i Kastrup kl. 0800. Passagererne kom 10 minutter for. På 5 minutter var pas og toldformaliteter overstået, flyturen tog en time, fabriken havde sendt bil efter gæsterne i Fuhlsbüttel, køreturen til Hamburg-Altona tog 45 minutter, og man var i god tid til mødet.

Det danske firma havde sendt 3 deltagere

til mødet, og det var da også med en vis ængstelse i stemmen, at der blev forespurgt, hvormeget man måtte refundere det danske firma for afholdte rejseudgifter? (Invitationen gjaldt også rejse til og fra Hamburg).

Det havde allerede vakt en hel del opmærksomhed, at det danske selskab kom i eget fly, men helt stor blev forbløffelsen, da man oplyste værtsfolkene om, at de samlede rejseudgifter for tre mand kun beløb sig til omtrentlig samme pris som en rutefly-returbillet for én mand — og det til trods for at man havde erhvervspilot på flyet på den tur!

Hvad koster det?

Hvad koster det da at flyve med IFR-erhvervspilot? vil flere sikkert spørge. For endagsture som ovennævnte beløber det sig kun til et sted mellem 10 og 15 øre pr. km, afhængig af flyets hastighed (200 eller 300 km/t).

For en flerdages tur kommer naturligvis hoteludgifter til piloten dertil; men det forbliver dog småpenge i et normalt rejsebudget.

Drejer det sig om en fastansat firmapilot, må man regne med 15 til 30 øre ekstra pr. km (altså en brøkdel af hvad en firma privatchauffør koster pr. kørt km). Her vil kilometerprisen rette sig efter udnyttelsesgraden og kun indirekte efter flyets hastighed.

Til gengæld spares der så tid i lufthavene, hvor piloten har gjort alle formaliteter klar, til man ankommer. Take-off kan under normale omstændigheder ske indenfor 10-15 minutter efter brugerens ankomst til lufthavnen.

Iøvrigt kan disse udgifter — for den fastansatte pilots vedkommende — reduceres noget, hvis piloten kan udføre andet arbejde i stilstandsperioder.

Det er ikke noget problem at engagere en pilot! Der findes flere erhvervspiloter, der gerne vil supplere deres indtægter ved et ekstrajob i forbindelse med en kortere eller længere rejse som pilot på et privatfly.

Hvad den faste pilot angår, er der adskillige af de i luftvåbnet uddannede piloter, der leder med lys og lygte efter et job, der medfører flyvning, når de har sluttet deres militære tjeneste, og det vil lette disse menneskers overgang til civile erhverv, når der med tiden bliver flere jobs indenfor privatflyvningen.

Ja, man føler sig næsten foranlediget til at omskrive Kiplings ord fra Mandalay til: »Den som luften først har kaldt på, kan kun trække der sit vejr«.

Forretningsflyver.

Husk tilmelding til Lübeck senest 10.ds.

Ligesom der var stor tilstrømning til den sidste nordiske flyvedag i Lübeck for nogle år siden, bliver der det sikkert i weekenden 26. til 27. august. Her er der nemlig mulighed for at komme til et rally i udlandet for forholdsvis små midler, idet der dels ikke er så langt til målet, ligesom opholdet dernede er gratis.

Men husk: for at komme med, skal man have tilmeldt sig til KDA senest torsdag den 10. august.



Civilingeniør PAUL LEHMEBECK ved den Cessna 175, han er medejer af. Lehmebeck er som omtalt den første danske privatflyver med instrumentbevis. PPI betyder Private Pilot on Instruments og ikke, som ellers, Plan Position Indicator.

Nordisk motorflyverkonkurrencer

Weekend'en 26.-27. august foregår årets nordiske motorflyverkonkurrence, og i år er det KDA's tur til at stå for arrangementet. Der deltager som sædvanlig tre flyvere fra hvert land, og det danske hold består af H. H. Laurson, H. Thyregod og Gerhard Nielsen, der alle har deltaget tidligere.

I henhold til konkurrencepropositionerne må stedet, hvor konkurrencen skal afholdes, ikke offentliggøres før 14 dage før konkurrencen, og vi er derfor ikke i stand til at oplyse det endnu. Tidligere konkurrencer i Danmark har været i Ålborg i 1957 og i Herning i 1953.

Den nordiske motorflyvekonkurrence er normalt et lukket arrangement, hvori kun de pågældende hold deltager.

Flyvepladsen på Anholt godkendt

Flyvepladsen på Anholt er godkendt som midlertidig offentlig landingsplads iflg. Notam-Danmark af 26. juni.

Pladsen ligger lige ESE for byen og har en græsbane med bæreevne 2.000 kg i retningen 03/21. Banen er 30×650 m.

Besøg Flensburg og Konstanz

To tyske flyvepladser har i den sidste tid udsendt prospekter for at tiltrække sig opmærksomheden, noget der åbenbart er ved at blive moderne, hvilket danske flyveplads-ejere måske også bør mærke sig. De to pladser ligger i hver sin ende af Vesttyskland:

Flensburg-Schäferhaus ligger 3 km SW for Flensburg og har en 60×1100 m græsbane i retning 11/29, som kan benyttes hele året af luftfartøjer op til 5700 kg. Endnu en bane i retningen 06/24 er planlagt. Endvidere udbygges pladsen med en hangar, der ventes færdig sidst i denne måned. Der fås benzin, 80 og 100 oktan. Pladsen kan benyttes som toldflyveplads med 4 timers varsel, til weekend'en skal man dog have meldt sig senest lørdag 1130. I weekend'en er der iøvrigt intensiv svæveflyvevirksomhed. Der er restaurant i pladsens nærhed og naturligvis hoteller i byen.

Konstanz, der ligger ved Bodensøen lige op ad den svejtsiske grænse, har en 50×900 m græsbane i retning 09/27. Pladsen ligger 2½ km NW for bycentret. Højden over havet er 399 m. Kan benyttes af fly til 4.000 kg. Der er hangar, værksted, restaurant, 80 og 100 oktan benzin. Pladsen kan bruges som toldflyveplads mandag til fredag fra 0700-1700 og lørdag til 1100 med anmeldelse to timer forud. I weekend'en skal man melde sig 1 time forud.

Byen og omegnen er et kendt turistområde.



Boeing turbofan jets, verdens hurtigste trafikmaskiner

De nye Boeing 707-120 og 720 »B« modeller, der er forsynet med Pratt & Whitney turbofan motorer, er nu sat i drift. De yder højere blok-hastighed*) end nogen anden kommerciel jetmaskine. 720B er den hurtigste trafikmaskine, der flyver i dag.

De ultramoderne linier, der er karakteristisk for 707-120B og 720B, er baseret på mere end 600.000 flyvetimer med Boeing jetmaskiner. Fordelene ved denne gennemprøvede konstruktion er sikrere overholdelse af fartplanen, bedre vedligeholdelsesøkonomi og højere udnyttelsesgrad.

Boeing jetmaskiner, de populæreste trafikmaskiner i flyvningens histo-

rie, har demonstreret et enestående passagertække og større indtjenings-
evne end nogen anden jetliner. Yderligere giver de større lastrum og
de større døre ind til lastrummene luftfartsselskaberne større indtje-
ningsevne.

Dette er nogle af grundene til at flere luftfartsselskaber har bestilt —
og genbestilt — flere jetmaskiner fra Boeing end fra nogen anden
fabrik.

BOEING Jetliners

LANG-DISTANCE 707 • MELLEML-DISTANCE 720 • KORT-DISTANCE 727

*) Blok-hastigheden måles fra det sekund, hjulblokkene fjernes i afgangslufthavnen og maskinen taxier ud til afgang, og til det øjeblik, de atter sættes for hjulene i ankomstlufthavnen.

VOR NORDISKE MESTER

Manden

Kun tre gange tidligere er det lykkedes en dansk modelflyver at vinde et nordisk mesterskab (*Age Host-Aris* i A2 i 1948, *Jens Arne Lauridsen* i A2 i 1949 og *Erik Knudsen* i C3 i 1956). Derfor har FLYV besøgt *Poul Lauridsen* i Næstved, hvor han fortæller, at han som dreng har bygget en enkelt Gloria. Modelflyver blev han først i sit 28. år i 1952, hvor han kom til Næstved og blev medlem af Ørnen, som har iøvrigt i en periode var formand for. Bortset fra en enkelt wakefieldmodel, som han tog A-diplom med, har han kun bygget svæve-modeller, ført A3 modeller og så, da denne klasse blev nedlagt, A2-modeller. Lauridsen henter sin inspiration fra de finske modeller, men tilpasser naturligvis konstruktionerne til det danske vejr. Lauridsen, der er ingeniør af profession, er en udpræget termikjæger. Han løber dog ikke pladsen rundt med modellen, men udsir sig det gunstigste startpunkt og tidspunkt og starter så hurtigst muligt. I modsætning til de fleste andre modelflyvere lader han sine modeller flyve i venstrekurver, altså med termikrotationen, hvilket giver en tættere kurve. Hans søn, *Kåre*, er med sine 10 år Danmarks yngste diplomindehaver. Han er ved at prøvebygge faderens A2 begynderkonstruktion Unic.

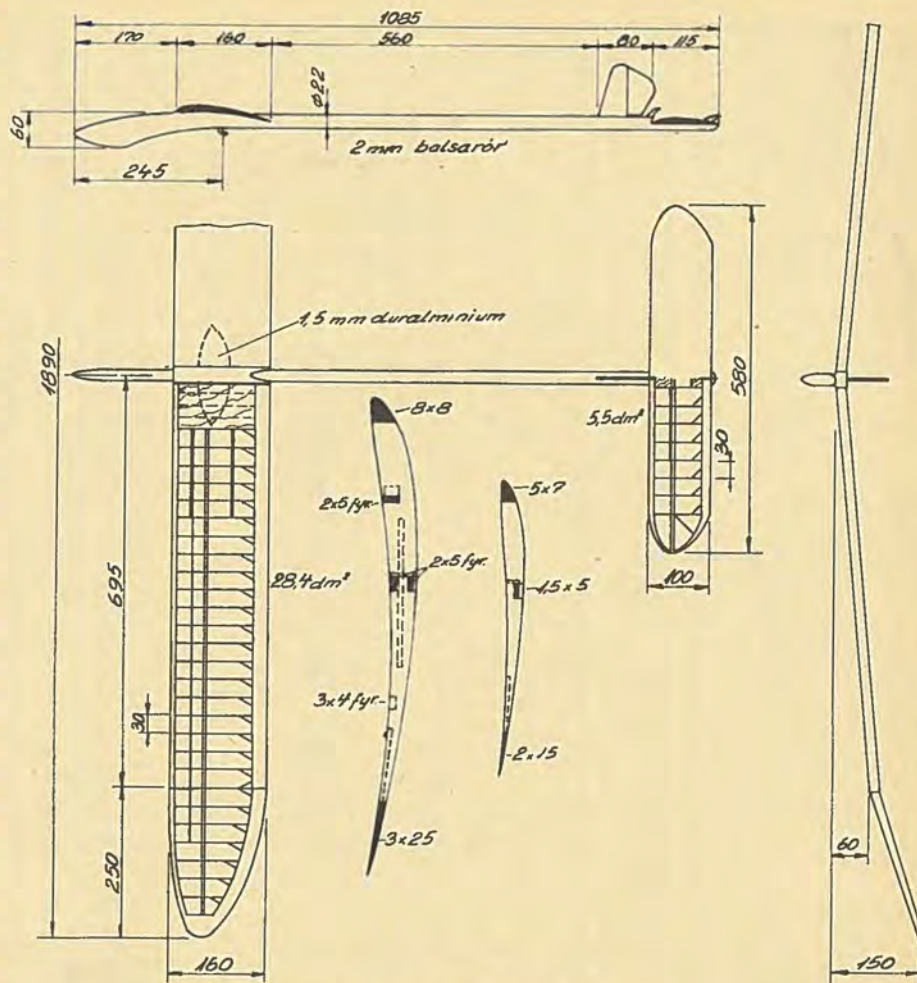
Modellen

Planarealet er 28,4 dm², og haleplanet 5,5 dm². Vægten ligger på 415 gr, der fordeles sig med 130 til planer, 130 til krop og 15 til haleplan, mens der er 140 gr ballast nær tyngdepunktet. De øvrige mål fremgår af tegningen. Kroppen er bygget over et rør med 17 mm diameter og er af to lag 1 mm balsa. Planribberne er af 1,5 mm balsa, som inden udskæringen er beklædt med tyndt papir på begge sider. Planet er iøvrigt meget elastisk, så modellen også kan klare sig i hårdt vejr. Planprofilen er Benedek-7457-d med en indstillingsvinkel på 4 grader. I haleplanet er anvendt Benedek 8405-b, hvor alle værdier er reduceret med 20 %, og indstillingen er 0 grader. Modellen flyver i ret store kurver, der snævrer sig ind ved termiktilslutning.

Profilerne

	7457-d		8405-b	
0	0,9	0,9	1,-	1,-
1,25	2,55	0,-	2,85	0,-
2,5	3,55	0,1	3,9	0,1
5	5,2	0,3	5,4	0,35
7,5	6,3	0,5	6,5	0,55
10	7,2	0,9	7,45	0,75
15	8,45	1,5	8,6	1,1
20	9,25	2,1	9,35	1,4
25	9,8	2,75	9,75	1,8
30	10,-	3,25	9,95	2,1
40	9,85	4,25	9,7	2,55
50	9,25	4,9	8,95	2,9
60	8,1	4,55	7,9	2,8
70	6,55	3,9	6,45	2,4
80	4,9	2,8	4,65	1,85
90	2,8	1,5	2,9	1,-
95	1,7	0,8	1,95	0,5
100	0,5	0,-	0,7	0,-

Oml.



Oversigtstegning af Poul Lauridsens A 2-model.

Radiostyret model for viderekomne

Det er nu godt og vel et halvt år siden, vi omtalte radiomodellen Vagabond, og i det forløbne tidsrum har vi opnået at se adskillige modelflyvere, der med denne model forholdsvis smertefrit har fået deres radiostyringsdebut.

Det vil sikkert derfor være passende at gå et skridt videre og omtale en lidt mere avanceret model, som man kan have glæde af i næste omgang. Det er svenskeren Eric Berglunds konstruktion Viking, som er udsendt af Sven Truedssons Modellflygindustri i Malmö. Viking er en elegant lavvinget model – ja, det er rigtigt: den er lavvinget, selvom den kun er beregnet til enkanalstyring, noget, som man hidtil har troet umuligt. Ikke desto mindre er modellen tilstrækkelig stabil, ja, der er endda dem, der mener, at den er lidt for stabil, når der skal udføres kunstflyvning med den. Vi har haft lejlighed til at følge en Viking på nærmeste hold. Den er bygget af Finn Mortensen – det var den, han vandt danmarksmesterskabet med i år – og selv om der er indført et par modifikationer, kan den udmærket anvendes til at bedømme typen efter.

Jordstarter fra græsbane

Modellen var oprindeligt forsynet med en Webra Bully på 3,5 ccm, med hvilken den lavede nydelige jordstarter selv fra en græsbane; den var således den eneste enkanalmodel ved DM, der jordstartede. Den

kraftige motor gav imidlertid en ret stejl stigning, hvorfor modellen nu – forsøgsvis – er blevet udrustet med en Webra Record 1,5 ccm. Med denne motor kan modellen ikke jordstarte, men stigningen er nu mere passende, og modellens evne til at trænge frem mod vinden er blevet bedre. Modellens data er således: Spændvidde 150 cm, længde 100 cm, totalareal 41 dm² og vægt ca. 1600 g. Når man, som i dette tilfælde, anvender et Telepilot radioanlæg, er der ikke megen plads at give væk af indvendig, men det skal hertil siges, at dette anlæg også fylder mere end de fleste andre.

For en ordens skyld skal vi fortælle, at at planet er gjort delbart som en svæve-model, og at motoren er monteret med cylinderen stående lodret i stedet for vandret liggende som på originalen.

Oml

Eric Berglunds Viking.



Tre internationale modelflyvekonkurrencer

Når dette nummer udkommer, er den første nordiske modelflyvelandskamp med line-styrede modeller netop overstået. Den fandt sted på Bromma den 29.—30. juli.

Ideen til også at konkurrere på dette felt er kommet fra dansk side, idet *Egon Briks Madsen* i adskillige år har kæmpet for ideen, og han var da også en af de danske deltagere sammen med *Niels Linnet* fra Ålborg og *Kaj R. Hansen* fra Haderslev. Flere lykkedes det desværre ikke at hverve.

Allerede den 20. august sker der igen noget i Stockholm, idet svenskerne arrangerer en international konkurrence for radiostyrede modeller efter VM-regler, hvilket vil sige, at der flyves med flerkanal-modeller. Derfor har vi ikke mange emner, men *Jens Peter Jensen* fra Københavns Fjernstyringsklub har meldt sig som deltager, og flere andre vil formentlig tage derop og se på.

(NB: KSAK meddeler nu, at konkurrencen er aflyst p. gr. af for ringe deltagelse).

Til VM for fritflyvende modeller, der finder sted fra 31/8 til 4/9 i Leutkirch i Syd-tyskland, får vi fuldt hold med fhv. verdensmester *Hans Hansen* som holdleder.

I A2 deltager *Arne Hansen*, *Børge Hansen* og *Erik Berg*, i C3 *Henning Mikkelsen*, *Erik Nienstødt* og *Poul Rasmussen* og i D1 *Niels Chr. Christensen*, *Jørn Oxager* og *Finn Mortensen*.

Med den nordiske landskamp for fritflyvende bag os ser det således ud til et stort år på internationalt plan for dansk model-flyvning. Vi har mulighed for at lære meget, der kan komme helheden til gode, gennem denne deltagelse.

Slutresultatet af DM i svæveflyvning

	points
1. Niels Sejstrup, FSN, Ålborg ..	4258
2. Per Weishaupt, Birkerød	3485
3. Aksel Feddersen, Polyteknisk ..	3405
4. Niels P. Jensen, Odense	3136
5. Evar Jensen, Havdrup	2982
6. Didriksen/HK Hansen, Ålborg 2960*)	
7. Holger Lindhardt, Værløse	2938
8. Ejvind Nielsen, Havdrup	2860
9. Kai E. Andersen, Århus	2725
10. Åge Dyhr Thomsen, Midtjyds.	2576
11. Ib Braes, Aviator	2574
12. Jørgen Friis, Karup	2221
13. Svend Ravn, Karup	2107
14. Svend Michaelsen, Midtjyds.	2091
15. H. Borreby/S. Mahler, Værløse 2067*)	
16. C. Thomasen/K. Laursen, Mdtj. 1979*)	
17. B. Christensen/div., Skrydst.	1776*)
18. Jørgen Agesen, Midtjyds.	1655
19. Torben K. Nielsen, Aviator ..	1579
20. K. V. Pedersen/G. Borup, Kbh. 1512*)	
21. Arne Jørgensen, Karup	1443
22. Jalmer C. Nielsen, Silkeborg ..	1420
23. Jens-Ove Pedersen, Midtjyds.	1388
24. Ole Nielsen/J. Hansen, Birker. 1307*)	
25. V. Pedersen/P. Franzen, Aviat. 1029*)	
26. Sv. Westergård, Aviator	1002
27. Kurt Petersen/L. M. Petersen, Århus	102*)
28. O. Borch/A. Christensen, Kold. 86*)	
29. Ejlf I. Hansen, Skrydstrup ..	0
(*) : Deltager også i den tosvævede klasse.	

Standard Austria i produktion

Vinderen af OSTIV-prisen 1960, det østrigske svævefly Standard Austria, kommer alligevel ikke i produktion i Østrig, hvor man ikke kan magte opgaven, men derimod i Tyskland. Det er Schempp-Hirth i Kirch-

heim-Teck, der har overtaget jobbet og nu udbyder den til levering fra foråret 1962 mod omgående bestilling. Den endelige pris kan endnu ikke gives, men man regner med omkring 14.000 DM eller ca 24.500 kr.



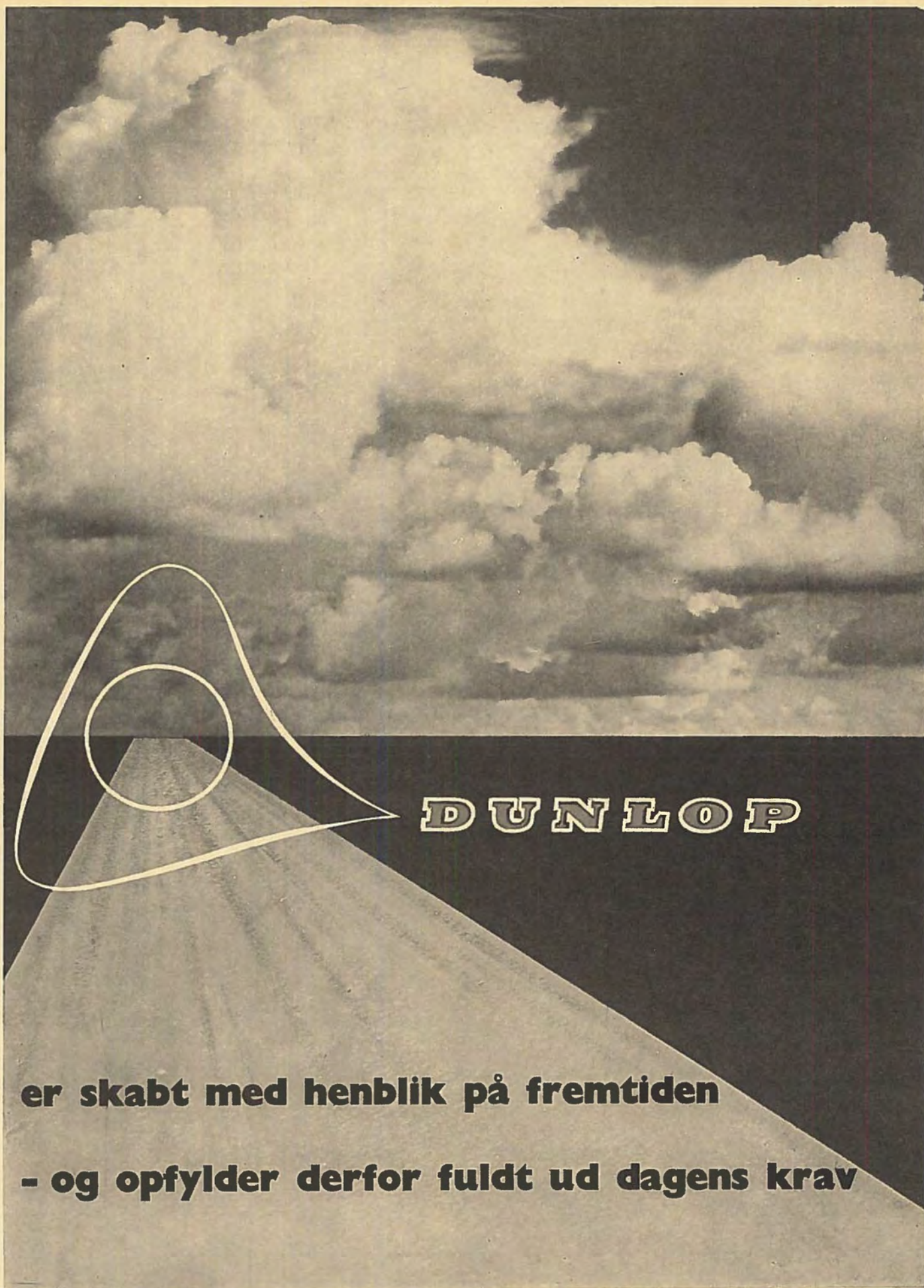
Allan C. Zweng: Practical Manual of the E-6B Computer. 1960. 135 sider. 86 illustrationer. 3. udgave.

Daltons Computer, der nu har fået sin endelige udformning i E-6B Computeren, benyttes af alle, der har med flyvning at gøre. Grundlaget herfor er udformet i den reviderede udgave af Zweng's nye bog. På en letforståelig måde gennemgår han i udregnede illustrerede eksempler alle de beregninger, der skal foretages før og under en flyvning, det være sig flyvetid, brændstofforbrug, vindtrekant, alternative flyvepladser etc. Desuden findes en serie opgaver, hvis løsning gives andetsteds i bogen. Oplysninger om forkortelser, tabeller og endelig omtale af Computers til andet formål indenfor flyvningen såsom Jet flyvning mm. Grundlaget for bogen, der ikke stiller krav om forudgående matematisk viden, vil ved sin omfattende og grundige gennemgang af de navigationsmæssige beregninger være en virkelig værdifuld håndbog for alle vore flyveinteresserede medlemmer.

EIN.



CALTEX AVIATION



DUNLOP

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

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30 - KØBENHAVN Ø.

Camping — Flyveskole

- ✱ Nyd ferien i de naturskønne omgivelser ved Esbjerg Lufthavn
- ✱ Fuld pension i flyveskolens egen restaurant.
- ✱ Fine campingsmuligheder med de bedste sanitære forhold.
- ✱ Nyt nærliggende motel.
- ✱ Nye moderne skolefly.

Hører De til de mange, der allerede har bestået den teoretiske prøve til A-certifikatet og som nu kun ønsker snarest mulig at få overstået den praktiske del af uddannelsen. Har De endnu Deres sommerferie til gode, og kunne De tænke Dem at tilbringe den på vestkysten, så er her muligheden for en praktisk kombination af dette.

Esbjerg Aero Service modtager nye elever på 3 ugers kursus, der afsluttes med aflæggelse af praktisk prøve. S-piloter eller andre elever med tilsvarende godkendt flyvetid evt. kortere tid. Nærmere oplysninger ved:



ESBJERG AERO SERVICE

FLYVESKOLEN

ESBJERG LUFTHAVN . Tlf. 5552

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



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

JODEL 112 ønskes solgt

Forhandlingspris kr. 23.000

FJORD CHRISTENSEN

Hjallese . Telf. Odense 13 21 15

STARK TURBULENT

Bygningsår 1960, som ny, billigt til salg.

Dansk Aero . Tlf. Aarhus 6 36 39

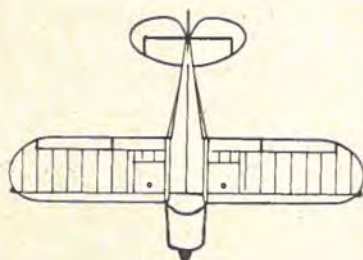
KZ II T med Hood til salg

Fartøjet i god stand, motor komplet hovedoverhalet. Fartøjet er udstyret med radio og 2 faldskærme. Billet mrk. 81 modt. FLYV's expedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn.

PIPER COLT PA-22 »108«

VERDENS FØRSTE

»COMPACT OF THE AIR«



Denne to-personers maskine der sælges til sensationel lav pris, er let at flyve, særligt egnet til skoleflyvning, lufthavnsfunktionærer, flyvende forretningsfolk, sportsflyvere og flyveklubber.

Marchhastigheden er 185 km/t. Maskinen har normalt brændstof til 3 timer, med ekstra tank til mere end 6 timer. Brændstofforbruget er ved normal flyvning 22 ltr. i timen og så lidt som 14,4 ltr. i timen ved nedsat kraft.

Trehjulslandingsstellet med styrbart næsehjul gør Colt'en særlig nem at betjene ved taxikørsel, ved start og ved landing. Den særlige stabilitet gør Colt'en velegnet som skolemaskine.

Nyttelasten på 320 kg tillader fuld instrumentation og radio, to personer på hver ca. 75 kg placeret ved siden af hinanden, 130 ltr. brændstof og ca. 30 kg bagage i det rummelige bagerum.

Motoren er en Lycoming 108 HK maskine.

Ovennævnte maskine kan leveres fra lager.

PIPER REPRÆSENTATION

Industrivej 7,
Glostrup
telf. 96 19 00

Hangar C
Københavns Lufthavn, Kastrup
50 82 83 - 50 82 30



NYT UDE OG HJEMME

NY SAS-DIREKTØR



Direktør Curt Nicolin er foruden administratør også tekniker og har tidligere beskæftiget sig med jetmotorer.

På et møde, som SAS-styrelsen afholdt d. 4. juli i Oslo, blev det bestemt, at direktør Ake Rusck skulle afgå fra sin stilling som administrerende direktør for SAS fra og med den 15. juli.

Fra samme tidspunkt tiltrådte som midlertidig administrerende direktør for SAS den adm. direktør for det svenske firma ASEA, direktør Curt Nicolin, idet ASEA's styrelse efter anmodning fra SAS-styrelsen frigjorde ham til denne opgave.

Skandinavisk luftfart med i charter-flyvningen.

Det nye charterselskab Scanair, som er et datterselskab af SAS, har begyndt sin virksomhed. Det er indregistreret i Danmark, Norge og Sverige under de tre moderselska-

ber DDL, DNL og ABA. Selskabet har fået hovedkontor i Codan-huset i København, og den danske luftfartsmand Torkil Thomassen er blevet selskabets direktør. Scanair's kapital er på 600.000 kr. De 55 procent er tegnet af et antal private erhvervsinteresser i Danmark, Norge og Sverige med lige store andele, de resterende 45 procent er tegnet af DDL, København, DNL, Oslo, og ABA, Stockholm.

Scanair vil i begyndelsen disponere over 2 DC-7C fra SAS, men senere vil Scanair hos SAS leje jetmateriel til sine flyvninger. Der er indgået en aftale med SAS om teknisk, operationel og servicemæssig assistance.

De nye fly

Nordair har fået endnu en Douglas DC-6, OY-AOC, mens SAS DC-6B'en OY-KME (igen) er slettet af registret.

Endvidere har Kastrup Lufttaxa I/S (et nyt firma ledet af kaptajn Venningbo) fået registreret en Piper PA-23 Apache, OY-AIV.

Hermed er der i det første halvår tilført registret 11 nye fly, hvoraf 5 større trafikfly til SAS og charterselskaberne og 6 fly til anden, mindre, flyvning. I samme tidsrum ifjor blev der registreret 23 nye fly, heraf 6 firemotorers og 17 mindre.

Af nye svævefly er der i første halvår registreret 7 mod 13 i samme tidsrum ifjor.

Der er sket en del ejerskifter i den sidste tid. Således har civilingen. T. Østrem købt en Scintex Emeraude OY-AAW samt en Topsy Nipper OY-ABO, firmaet Br. Ludvigsen i Agerbæk har købt OY-AIG (Scintex Emeraude), H. J. Lystager A/S i Viby J. en Mooney Mk. 20 OY-ADR og P. Perch i Esbjerg OY-DEA, en KZ-III.

ICI Aviation fik en Piper Colt hjem sidst i juni. Falck skal have en Lockheed 60, Sønderjyllands Flyveselskab og A/S Lego System (der indretter flyveplads ved Billund) hver en Piper Apache.



Tegning af Saab 105 jetflyet, der skal anvendes til civil og militær skoleflyvning og som forretnings- og transportfly til 5 personer.

Grønlandske Handel sælger

Norseman-fly

Den kongelige grønlandske Handel har udbudt sine tre Noorduyn Norseman, OY-ABN, ACA og ADK, i licitation, efter at dr. Laugesen's ekspedition til Østgrønland ikke længere skal bruge dem. En del tilbehør til disse pontonfly sælges samtidig. Tilbud skal være Handelen i hænde senest 1. september.

Europæiske billetpriser stiger

IATA, der nu har 92 luftfartsselskaber som medlemmer, oplyser, at man under forbehold af regeringernes godkendelse agter at forhøje priserne på ruterne i Europa med 5 % til imødegåelse af stigende omkostninger. Da indkomstniveauet i Europa er steget mere end 5 %, ventet man ikke, at det vil hindre den fortsatte stigning af trafikken.

Københavns Lufthavn, Kastrup

Ank. passagerer	56.244
Afg. passagerer	54.217
	110.461
Transitpass. 2 x 45.116	90.232
Andre passagerer	16.765
	Total .. 217.458

Stigning i forhold til samme måned ifjor 5,5 %, ialt (4,6 % i lufttrafik). Starter og landinger ialt 8.160 og deraf 5.748 i lufttrafik; stigning henholdsvis 11,3 % og 9,6 %. Luftgods 2.572 t ialt (stigning 17,2 %) og 2.431 t i lufttrafik (stigning 20 %).

FLYVNINGENS ARKITEKTUR



Ellenhamner synes at have inspireret TWA's nye bygning på Idlewild. Den ventes færdig næste år.



Flyverstabens og flyvertaktisk kommando bytter chefer. Generalmajor H. J. Pagh, der er chef for flyverstabens, overtager fra 1. oktober chefposten i flyvertaktisk kommando i Karup, hvor han efterfølger generalmajor E. C. T. Jensen, der bliver chef for flyverstabens.

Generalmajor Pagh, der har været chef for flyverstabens siden 1955, er 56 år gammel. Generalmajor E. C. T. Jensen, der er 51 år, blev i juli 1959 chef for flyvertaktisk kommando.

Oberstltn. B. O. Sandqvist fratræder som chef for flyverdetachment 500 og ansættes til rådighed for forsvarsstaben.

Oberstltn. H. Westenholtz, til rådighed for flyvestation Værløse, fratræder og ansættes som stabchef ved Grønlands kommando.

Oberstltn. E. L. Rostrup, stabchef ved Grønlands kommando, fratræder og ansættes som chef for flyverdetachment 500.

Oberstltn. P. A. Jensen, til rådighed for forsvarsstaben, fratræder og ansættes til rådighed for flyvestation Værløse.



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: Aéroklub.

Kontor og bibliotek er åben fra kl. 9—16,

lørdag 9—12.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

Lovændringer endeligt vedtaget

På KDA's ekstraordinære generalforsamling torsdag den 22. juni blev de forslag til lovændringer, der var vedtaget enstemmigt på den ordinære generalforsamling, påny enstemmigt vedtaget, hvorefter de træder i kraft.

Det betyder samtidig, at det for 1962 fastsatte forhøjede kontingent er endelig godkendt.

Nye personlige medlemmer:

Flyverløjtnant Jørn Nielsen.

Oversergent Erik Hansen.

Radiotekniker Finn Ankjær Thomsen.

Pilot Jørgen Rahbek.

Runde fødselsdage:

Direktør Eigil Juel Wibolt, Zone-Redningskorpset, 65 år den 6. august.

Fabrikant K. R. K. Høyer, Maglekildevej, Roskilde, 70 år den 10. august.

Kontorassistent Torben Koch, Sønderlundvej 164, Herlev, 50 år den 14. august.

Nye bøger i biblioteket:

Allan C. Zweng: Practical Manuel of the E6B Computer.

Flyvelotteriet 1961

Dette års flyvelotteri startede som bekendt med 200.000 lodsedler – og håbet om at alle som een kunne blive solgt. Men helt sådan gik det ikke. Vi nåede op på et samlet salg af 154.677 lodsedler, men i betragtning af de uheldige forhold, der var tilstede, da lotteriet startede (strejken), må det alligevel siges, at resultatet var meget pænt.

Både fra klubbernes og andre sælgeres side blev der i de to måneder, som salget varede, udrettet et pænt stykke arbejde, og det gælder faktisk hele landet, selv om der godt kunne langes et par stikpiller ud hist og her. Men lad os nu holde os fra ubehageligheder. Et bruttosalg på halvandet hundrede tusinde kroner er ikke til at kimse af, og det ville have været ovenud, hvis indtægten kun skulle strække til for eet år. Men nu skal den dække to års behov, og det gør unægtelig en lille forskel. Vi får nemlig ikke noget lotteri til næste år.

Nå, måske er det også det bedste kun at have lotteri hvert andet år. Det kræver en indsats fra sælgernes side i to lange måneder. Og i denne tid skulle der jo gerne flyves lidt ved siden af. Det giver ligesom lidt mere arbejdsmod, når man ved, at man det følgende år helt og holdent kan hellige sig udevelsen af flyvesporten under den ene eller anden form.

Men til sagen. Hvordan har salget været fordelt mellem klubber og andre sælgere. Hvem er nået op i toppen? Og hvem har vundet hvad?

Det samlede salg blev på 154.677 lodsedler, og det fordeler sig således:

Motorflyveklubber	19.303
Svæveflyveklubber	78.685
Modelflyveklubber	16.311
Ialt	114.299
Solgt på anden måde	40.378
Samlet salg	154.677

Bedste klubber

De bedste af klubberne havde følgende salg.

Flyveklubben Aviator Ålborg	8.712
Midtjyds Flyveklub	8.500
Midtsjællands Motorflk	8.200
Birkerød Flk	8.010
Sportsflyveklubben, København	6.578
Vejle Svæveflyveklub	6.120
Fyens Aeroport	5.555
Flyveklubben Als	5.000
Kolding Flyveklub	4.550
Holbæk Flk	3.648
Nordvestjyds Flk	3.100

Herefter kommer den bedste af modelflyveklubberne, Lansen på Lolland, med et salg på 2000 lodsedler.

Bedste sælgere

Ifølge de foreliggende indberetninger fra klubberne er de bedste sælgere kommet op på følgende tal:

KALENDER

4-10/9 Opvisning og udstilling, Farnborough.

Motorflyvning

26-27/8	Nordisk motorflyvekonk. (Danm.).
26-27/8	Nordisk flyvedag, Lübeck.
8-10/9	Europakongres for luftturisme (Como, Italien).
13-17/9	Int. rally i Baden-Baden (Ty.).
23-24/9	Grand Prix Int., Bourges (Fr.).
23-24/9	Oktoberfest 1961, München.

Svæveflyvning

31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

30/7-5/8	Sommerlejr (Vandel).
5-8/8	VM for mikrofilmodeller (Engl.).
27/8	Konk. om Windypokalen (Kbh.).
31/8-4/9	VM for fritflyvende modeller
10/9	Høstkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
16-17/9	Criterion Int. i linestyring (Bruxelles, Belgien).
24/9	Høstkonkurrence for linestyrere (øst og vest for Storebælt).
15/10	Danalog-konk. (D1) (Odense).
29/10	Moseslaget (Valbyparken, Kbh.).
5/11	Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Walther Nielsen, Midtsjællands Flyveklub	5.250 stk.
G. V. Binderkrantz, Fyens Aero-sport	2.338 »
V. Jakslund, Holbæk Flyveklub	2.250 »
Erik Holten, Birkerød Flyveklub	1.218 »
Villiam Andersen, Flyveklubben ALS	732 »
Dagmar Christensen, Kolding Flyveklub	674 »
Niels H. Bornerup, Modelflyveklubben Zephyr, Thisted	572 »
Helmuth Sørensen, Havdrup Svæveflyveklub	558 »
Aa. Mathiasen, Vejle Svæveflyveklub	545 »
Peter Kofoed, Svæveflyvekl. på Bornholm af 1959	520 »
G. Borup, Københavns Svæveklub	500 »
C. le Dous, Sportsflyveklubben	500 »
Rosy Møller, Sportsflyveklubben	500 »
Poul Martin Jørgensen, Modelflyveklubben Lansen	430 »
H. P. Olsen, Sportsflyveklubben	425 »

Flyvelotteriet vil med disse linier gerne bringe en tak til alle de mange, der på den ene eller anden måde har hjulpet til med salget af lodsedlerne.

Det er imponerende at se, at ret mange er nået så højt op, som tallene viser, og man kan ikke lade være med at tænke på, hvordan det kunne have været gået, hvis mange andre havde været ligeså energiske.

Hvem har vundet hvad?

En bil eller »ØNSK hvad De vil for 19.000 kr.« 189.284, to Ruhe-fjernsyn 121.587, 159.319, to Atlas køleskabe 023.423, 165.873, SAS-flyverejer til: Rom 111.992, Mallorca 035.112, Oslo 096.825, Stockholm 025.326, Ålborg 182.207, 073.394, Århus 140.039, 190.506, 196.661, 005.842, Rønne 038.367, 033.919, 056.206, 127.003, Præmieobligationer 136.536, 159.323, 030.910, 078.700, 093.011, 119.273, 007.521, 188.086, 159.304, 049.630, 023.883, 028.782, 181.442, 119.393, 109.139, 035.606, 176.198, 036.526, 108.146, 020.339.

Linktræning for privatflyvere

Fra 1. september indbyder Nordair til Linktræner kursus. Prisen er sat til 52 kr. pr. time. Nærmere oplysninger ved henvendelse til Nordair, tlf. 509058.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weisshaupt.

Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 12,00 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



**Denne
træningsmaskine**

er klar til at angribe

Jet Provost

BRISTOL SIDDELEY VIPER TURBOJET

Når Jet Provost er armeret, kan den benyttes både til våbentræning og til træningsflyvning. I nøds-tilfælde er den armerede Jet Provost klar til operationsbrug for politi-og sikringsopgaver.

Den kan armeres med et udvalg af våbeninstallationer. Disse inkluderer Brownings automatiske kanoner, fragmentbomber og raketter. I udvalget til brug ved våbentræning er inkluderet en cine-kanon.

Da Jet Provost kan flyve med en hastighed på 130-780 km/time, og den er i stand til at benytte små improviserede flyvepladser, kan den anvendes til en række vigtige opgaver.



Jet-træning med Jet Provost uddanner bedre piloter på hurtigere tid og med færre omkostninger.



HUNTING AIRCRAFT LTD LUTON AIRPORT BEDFORDSHIRE Et Selskab af

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION

100 PALL MALL LONDON SW1 ENGLAND

TGA BHP 9

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!



FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



To Saab J 35F Draken med Falcon-missiler. Bemærk missilernes forskellige anbringelse på de to fly.

PRIS 1 KRONE

9

1961

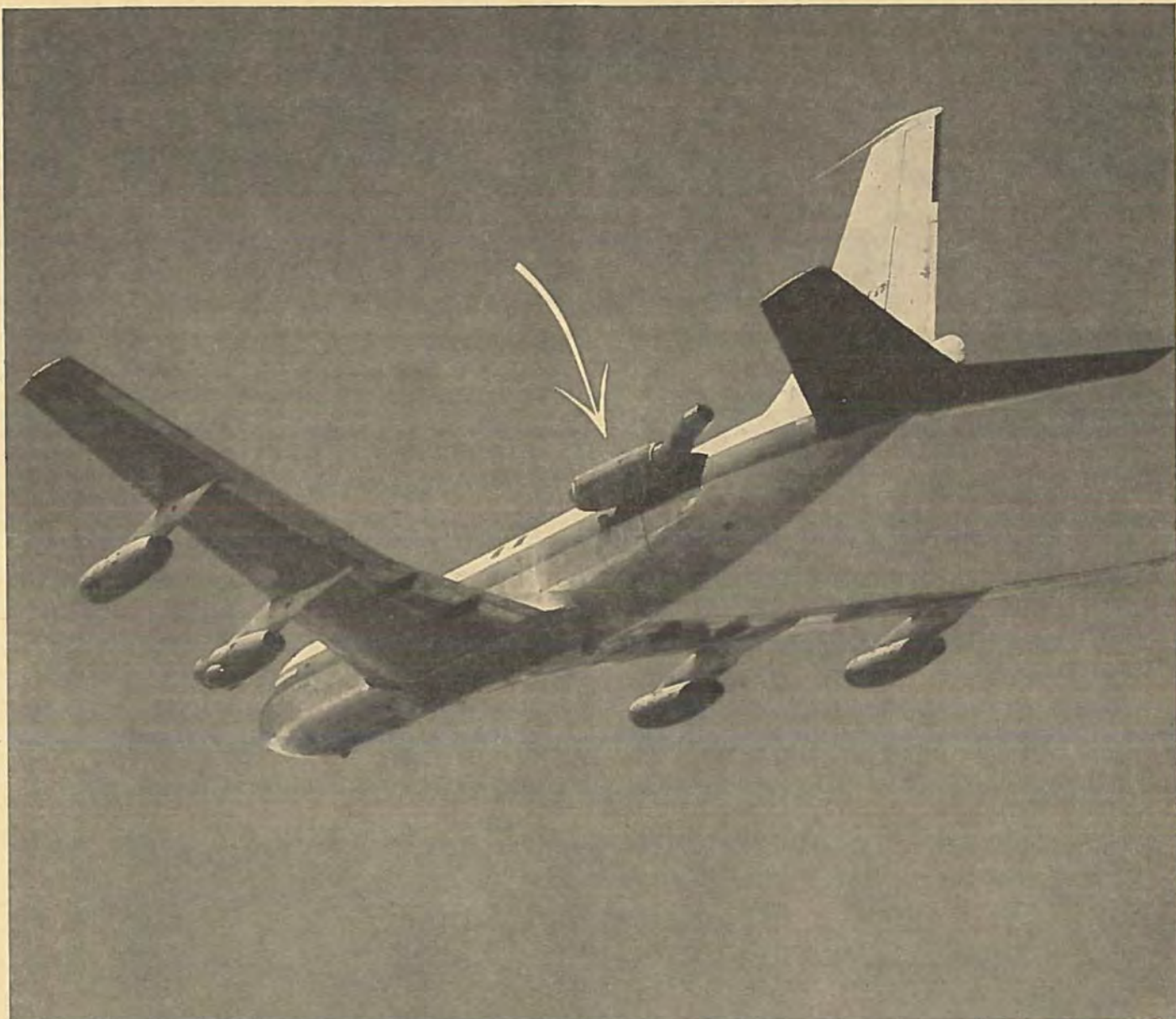
INDHOLD:

Med FLYV i Piper Colt ★ Bölkow-fly ★ Kadetudvekslingen
★ »Svæveflyvehåndbogen« i trykken ★ Nordisk linestyrings-
landskamp.



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**



En femte motor prøver Boeing 727's konstruktionsegenskaber



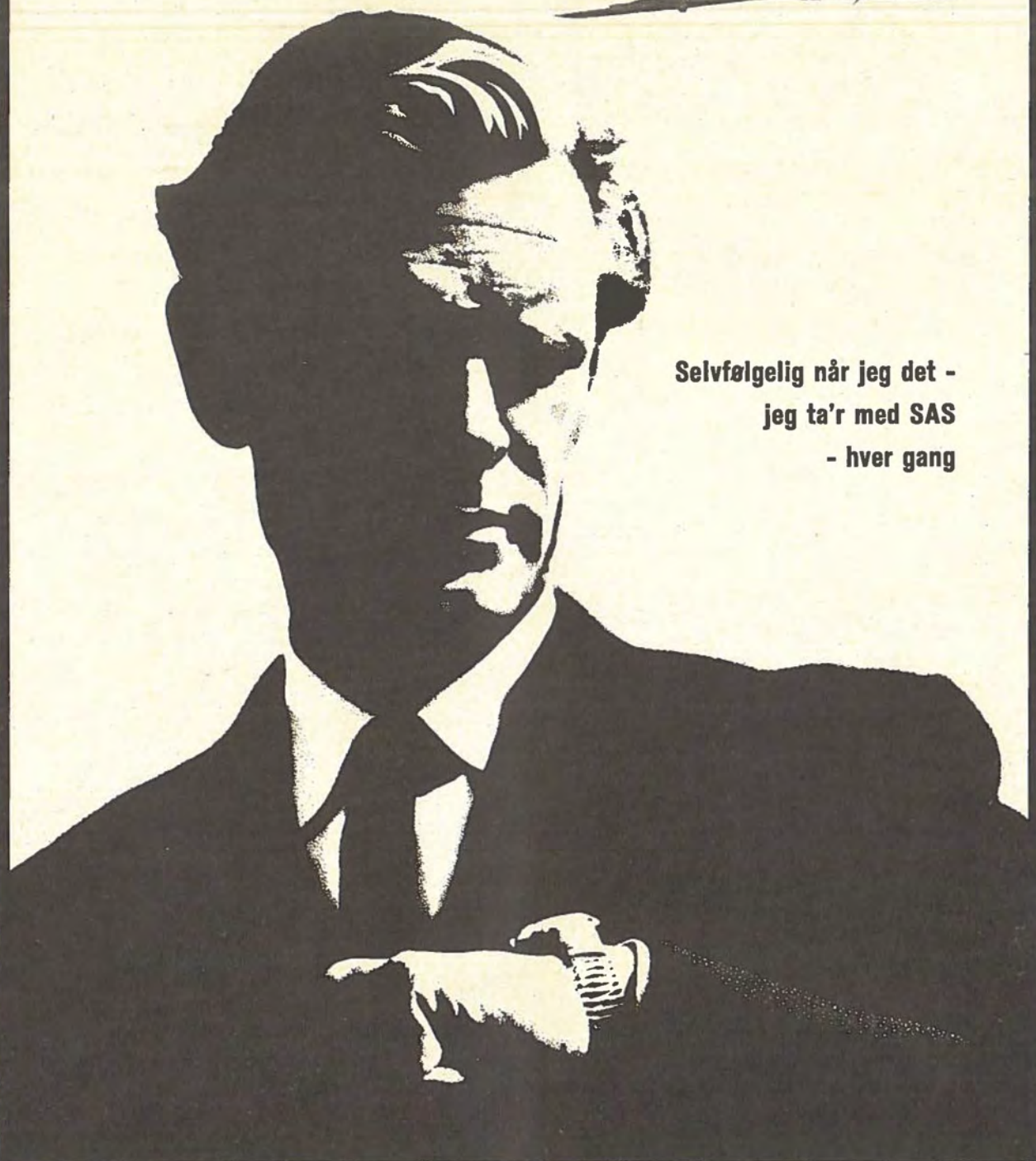
Boeing 707's prototype, der førte beviset for jetlinerne 707 og 720's fremragende egenskaber, arbejder nu som en flyvende prøveklud for den næste generation af Boeing jetmaskiner — den 3-motorers kortdistanceliner 727.

Prototypen ses herover, udstyret med en femte motor, i færd med en serie af hårdhændede prøver, der skal bevise effektiviteten og ydeevnen ved sidemonterede motorer, der bliver karakteristisk for 727. Desuden gennemprøver 707-prototypen nye vinge-flaps og en række andre nykonstruktioner, som vil gøre 727 til den mest moderne jetliner i sin klasse.

Allerede nu har fabrikken modtaget ordrer på to og halvfems 727ere fra Eastern Air Lines, Lufthansa og United Air Lines. De vil blive leveret i begyndelsen af 1963. 727 vil kunne starte og lande på 1500 meters baner med fuld last, og vil beflyve ruter fra 250 til 3000 km.

Den vil give luftfartsselskaberne mange enestående fordele, deriblandt komponenter og systemer, der har vist fremragende ydeevne og driftsikkerhed ved Boeing jetliner-flyvninger på mere end 480.000.000 kilometer.

BOEING



Selvfølgelig når jeg det -
jeg ta'r med SAS
- hver gang

SAS



-billet i ethvert autoriseret rejsebureau

FLYV

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

Nr. 9

September 1961

34. årgang

Samling af europæiske privatflyvere

I forbindelse med en artikel om FAI har det nye – meget flotte og amerikanske prægede – tidsskrift »Private Pilot Magazine«, der udgives fra Lichtenstein og Schweiz, taget spørgsmålet om en nærmere samling af privatflyvere i Europa op til behandling.

Man påpeger nødvendigheden af, at der på bred front gøres noget for at lette den voksende private og forretningsmæssige flyvning i Europa for stadig flere restriktioner og unødvendigt kontoriseri, og at sådanne anstrengelser ikke blot må gøres i de enkelte lande, men at man må koordinere bestræbelserne for at få større slagkraft.

En sådan samling falder også nøje i tråd med europæiske markedsdannelse og med stigende samarbejde mellem Europas luftfartselskaber og flyveledelser.

Bladet spørger, om FAI er nok, og det får fra forskellig side divergerende svar på dette spørgsmål, hvor nogle foreslår i stedet at starte en »EOPA« efter den amerikanske organisation AOPA's forbillede.

Det vil imidlertid være højst ulykkeligt, om der blev flere konkurrerende organisationer, for det vil i høj grad svække den fælles front udadtil, ikke mindst over for ICAO, hvor kun FAI vil kunne optræde tilstrækkeligt effektivt, og det er ikke mindst her, der skal gøres en indsats.

Nu er FAI – ganske ligesom enhver flyveklub og aeroklub – præcis så stærk eller svag, som medlemmerne ønsker det og gør den til gennem deres personlige og økonomiske støtte.

Derfor må medlemmerne tage stilling til, om de ønsker og vil békoste et europæisk regionalkontor for den private flyvning. Den hollandske aeroklub, der tidligere har fremsat et sådant forslag, gør det nu igen. Man vil have ansat sagkyndigt personale og vil skaffe midlerne gennem et kontingent på 7–10 dollars årligt fra hver pilot.

KDA's motorflyveråd har anbefalet FAI, at man indkalder komitéen for privatflyvning snarest muligt for at diskutere problemerne.

Med FLYV i PIPER COLT

Billigt amerikansk tosædet fly

MED den tosædede Piper PA-22-108 Colt har gamle Bill Piper søgt at genoplive den succes, den gamle Cub havde i trediverne, og at gøre flyvning tilgængelig for en langt større kreds. Når det er blevet muligt at sælge et fly i USA for 4.995 dollars, hvilket virkelig ikke er mange penge derovre, så er det fordi det ikke er en helt ny type, som det ville have været kostbart at udvikle, men fordi man har kunnet basere flyet på den velkendte Piper PA-22 Tripacer, hvis produktion nu er ophørt, efter at der er bygget over 8.000 af dem.

Colt (betyder føl) har stort set samme dimensioner (en smule kortere krop) som Tripacer og er bygget op på samme måde af stålørskrop og metalvinge, beklædt med lærred med såkaldt Duraclad-overflade, d. v. s. det er dopet med en særlig brandmodstandsdygtig dope, der giver en meget fin overflade.

For at få prisen ned har man forenklet flyet mest muligt i forhold til Tripacer, og der er da væsentlig færre dele i den. Der

er kun en enkelt dør, ingen bagagelem, ingen vinduer længere bagude end døren og ingen flaps.

Men derfor skal man ikke tro, at flyet virker »skrabet«. Det ser godt ud udefra, og kabinen er nydeligt udført.

For at kunne producere flyet, måtte Piper afgive en ordre på 500 af Lycomings 108 hk O-235 motor, der ellers var gået ud af produktion, men Colt er allerede slået så godt an, at denne ordre har måttet øges betydeligt.

Er Colt KZ-III-afløseren?

Når amerikanske fly skal sælges i Europa, har de den ulempe, at den omregnede dollarpris ikke synes nær så billig i europæisk perspektiv, og hertil kommer betydelige forsendelses- og leveringsomkostninger. Disse er af stort set samme størrelsesorden, uanset om flyet er dyrt eller billigt, og de bliver procentvis særligt følelige på det billige fly.



Piper Colt er pæn og enkel i linierne og ligner til forveksling den fire-sædede Tripacer.



Det pynter med hjulskærme og spinner og giver også nogle km/t ekstra.

De knap 35.000 kr., som den omregnede pris bliver til, svinger sig derfor op til 43.000 kr. for standardudgaven leveret herhjemme, men herved kommer Colt alligevel ned i en prisklasse, hvor den kan konkurrere med europæiske fly i samme klasse. Og så siger vi her i Danmark: »Er det afløseren til KZ-III?».

Man har her et moderne højvinget, afstivet fly med to sæder, med noget bedre præstationer, næsehjulunderstel, selvstarter, ratstyring etc., så den er værd at kigge på, og det gjorde vi derfor med interesse, da ICI Aviation bad os komme ud at prøve OY-AFT.

Tre hoved-versioner

Standardudgaven har ret få instrumenter: Fartmåler, højdemåler, kompas, omdrejningsviser (med timetæller), olietryk- og temperaturviser, ampèremeter og elektrisk brændstoftviser.

Customudgaven (50.000 kr.) har yderligere bl. a. en 12-kanals Narco Superhomer, højttaler, navigations- og instrumentlys, finhøjdemåler, krængnings- og drejningsviser (venturirørsdrevet) og er således indrettet til fuld VFR-flyvning (i USA også nat-VFR).

Super Custom-udgaven (57.000 kr.) er beregnet til fuld IFR-flyvning med gyrohorisont, kursgyro, vacuumpumpe, radio-kompas, landingslys, variometer etc.

Alle udgaver har dobbeltstyring. Normalt har de en 68 liter tank i venstre vinge, nok til 3 timers flyvning, d. v. s. tilstrækkeligt til skoleflyvning og kortere rejser. En tilsvarende tank i højre vinge fordobler den mulige flyvetid og er nødvendig til IFR-flyvning med de krævede reserver. Installationen koster 200 dollars i USA, mens hjulskærme koster 132 dollars og en Auto-control til Super Custom 800 dollars.

ICI's Colt er en standardmodel, forsynet med ekstratank, Narco Superhomer VHT-3, krængnings- og drejningsviser og finhøjdemåler.

Let at køre på jorden

Indstigningen via et trin på understellet foregår ret nemt ad døren i højre side og ind i venstre sæde. Begge stole er stilbare, højre ryglæn kan lægges ned, så der er bekvem adgang til det store bagagerum, hvor der må være op til 45 kg. Stolene er bekvemme, og pladsen tilstrækkelig.

Efter at kaptajn G. Wegener har præsenteret mig for kabinen, stiller jeg tankvælgeren på venstre væg til venstre tank (højre må kun bruges under vandret flyvning), åbner hovedkontakten under sædet og

drejer startnøglen helt til højre, hvorefter den i forvejen varmkørte Lycoming O-235-C1B hurtigt gik i gang.

Gashåndtaget sidder for nede i midten af instrumentbrættet med blandingsregulatoren til højre og karburatorforvarmeren til venstre derfor. I midten under instrumentbrættet sidder hjulbremsehåndtaget, der virker på hovedhjulene (uden differentiering), mens et lille håndtag i venstre side yderligere bruges ved parkering.

Det skubber vi ind og begynder forsigtigt at køre ud. Kørslen viser sig umådelig nem. Siderorspedalerne drejer direkte næsehjulet, og det er ingen sag at manøvrere.

Faktisk er det så let, at man har tilbehøjelighed til at køre for hurtigt, og instruktionsbogen advarer indstændigt herimod.

Udsynet kunne være bedre

En checkliste på instrumentbrættet gør eftersynet før start nemt at foretage – der er iøvrigt ikke mange ting at gøre. Trimmet indstilles ved et drejeligt håndtag i loftet.

Vi skal starte på bane 22, hvor der er en temmelig kraftig sidevind – ikke de gunstigste forhold til første start i en ny type.

Flyet accelererer godt, næsehjulunderstellet kæmper bravt mod sidevinden, og så er vi i luften. Med lidt fortrolighed med typen kunne det være gjort bedre og mere smertefrit, men allerede her viser flyet sig fra en god side.

Startlængden ved fuldvægt 750 kg opgives til 290 m og til 460 m til 15 m højde. Stigeevnen er da 610 feet/min. (godt 3 m/sek). Med fulde tanke og uden bagage har vi vel været ca. 40 kg under fuldvægt.

Bedste stigeinkel opnås ved 96 km/t (60 mph), men man stiger da under en så stejl vinkel, at man ikke kan se fremover i den retning, man flyver.

Her kommer vi til en ulempe ved typen. Instrumentbrættet er som i Tripacer ret højt og tager udsynet fremover. Kompasset sidder endda ovenpå lige i førerens synsfelt. I vandret flyvning ser man dog udmærket, men man vil i de fleste tilfælde nok foretrække at stige ved 120 km/t (75), som giver bedste stige-hastighed og tåleligt udsyn fremad.

Lydisoleringen er ganske god, så støjniveauet er acceptabelt. Det var ikke nødvendigt at bruge varmesystemet, der skal være godt. Der er små ventilationsåbninger i vinduerne og et vindue til at åbne under kørsel.

I sving viser det mangelfulde udsyn sig igen. Man har øjnene tæt oppe under den brede vinge og må derfor ses sig godt for,

inden man svinger. Man kan dog se noget under sving til modsat side af den, man sidder i i hjørnet foran planroden. Men iøvrigt er det uforståeligt, at luftfartsmyndighederne i de forskellige lande ikke stiller større krav til udsyn – hvad enten det er en Colt eller en Caravelle.

Behagelige flyveegenskaber

Colt er yderst nem og behagelig at flyve, harmonisk på rorene, men man skal bruge lidt sideror, idet der ikke er forbindelse mellem side- og krængeror som på Tripacer, hvilket nok også er bedre til skoleflyvning.

Jeg trak – med motor på tomgang – ratet ud, indtil stangen ikke var længere, uden at »follet« tabte næsen. Med lidt mere energi gør den det ganske langsomt. Til skoleflyvning skal man nok have lidt bagage eller ballast bagi for at få det tydeligere. Der er stadig lidt krænge- og siderorsvirkning i stallet tilstand. Stallingshastigheden er ikke særlig lav, for her er jo ikke flaps og slots – den opgives til 87 km/t (54 mph) ved fuldvægt. Med lidt motor på kommer fartmåleren helt i bund ved 40 mph. Flyet er tilladt til spind (og til enkelte begrænsede kunstflyvningsmanøvrer), men ikke med ekstratanken fyldt.

Min første landing var på Skovlunde. Højdetabet under glidning var så stort, at jeg ikke savnede flaps og ikke fik prøvet sideglidning, som den skal gøre udmærket.

Jeg fik den fladet ud en smule højt, men atter her viste næsehjulunderstellet sig godt, for den satte sig bestemt og blev der. Den anden landing i Kastrup (mod vinden) var der ikke noget at bemærke til. Landingsdistancen over 15 m opgives til 380 m, selve afløbet til 152.

Kørsel på ujævnt græs gik fint, affjedringen er behagelig. Parkeringsbremsen sættes til og man standser motoren ved at trække blandingsregulatorhåndtaget ud. Så afbrydes tændingen, hovedkontakten og brændstoffet, og man ser sig om for at opdagde, om man ikke har glemt noget. Men der er faktisk ikke meget mere at gøre.

Gode præstationer

Gashåndtaget har et hak ved 75 % motor-ydelse, hvor rejsehastigheden ved jorden angives til 173 km/t (108 mph). Slet så meget viste fartmåleren ikke i vandret flyvning, så det er måske med hjulskærme, der giver ca. 6 km/t ekstra. Bedste rejsefart i 7.000 fod er 185 km/t. Dens brændstofforbrug er da ved passende brug af blandingsregulatoren ca. 23 liter i timen (kan komme længere ned ved lavere fart), rækkevidden på enkelt tank 550 km (ved jorden 520 km) – og med to tanke det dobbelte.

Men går det så ikke ud over nyttelasten? spørger skeptikeren.

Med enkelt tank får man svært ved overhovedet at få den op til fuldvægt, når bagagerummets vægtbegrænsning overholdes. I Super Custom udgaven bliver bagagevægten ved to personer og to fulde tanke begrænset til 33 kg – det er da ikke galt.

Alt i alt synes det at være en yderst interessant type, som må være meget let at lære at flyve på, omend man ikke kan lære alt.

Der er ingen tvivl om, at den må tages med i betragtning, hvis man leder efter en »KZ III-afløser«.

P. W.

BÖLKOW-

Det nye navn i tysk
flyveindustri
Af Hans Kofoed

BÖLKOW-Entwicklung er et af de yngste firmaer i den tyske flyveindustri, men hører alligevel til de mest aktive og mangesidige. Firmaet blev oprettet som ingeniørkontor af diplomingeniør Ludwig Bölkow i 1948, men først i 1955 begyndte man at arbejde med flyvetekniske opgaver. Det havde oprindelig hjemsted i Stuttgart, men flyttede i december 1958 til Ottobrunn ved München, hvor man overtog det etablisement, der tidligere rummede *Luftfahrt-Forschungsanstalt München*. Det beskæftiger nu 1580 medarbejdere, hvoraf 630 ved datterselskabet *Bölkow-Apparatebau*.

Firmaets arbejdsområde omfatter missiler, motor- og svævefly, helikoptere og elektroniske specialapparater. Serieproduktionen, der varetages af Bölkow-Apparatebau med fabrikker i Nabern og Laupheim, omfatter panserværnsmissilet Bo 810 Cobra, et træningsapparat for missilskytter, svæveflyet Phönix, privatflyene F 207 og Junior, helikoptertræneren Bo 102 samt båndoptagere. Den vigtigste kunde er det tyske forsvar.

Da Klemm-fabrikken blev fuldstændig ødelagt under krigen, er serieproduktionen af Klemm Kl 107 foregået hos Bölkow. Bölkow har nu overtaget alle rettigheder til typen og heraf udviklet det meget elegante privatfly F 207, der omtales i vor reportage fra Paris i juli-nummeret, hvor det også er afbildet. Prisen i Tyskland er 54.500 DM (ca. 95.500 kr.), og en serie på 150 er under forberedelse.

En af de store overraskelser på Paris-salon'en var meddelelsen om, at Bölkow skulle licensbygge Malmö Flygindustri's lille Fi-9 Junior (født Andreasson BA-7). Man har planlagt en serie på ikke færre end 266, og prisen beregnes at blive 25.000 DM (ca. 43.750 kr.). Takket være den enkle konstruktion kræver hvert fly kun 800 arbejdstimer. Man regner med en betydelig export, især til U.S.A.

Den firesædede Bölkow F 207.



Svæveplanet FS-24 Phönix, der fløj første gang 23. november 1957, hævdes at være verdens første plastic-svæveplan. Det er bygget af en sandwichkonstruktion af glasfiberforstærket plastic og balsa. Det er ensædet og har et bedste glidetål på 1:40 ved 78 km/t. De øvrige data er spændvidde 16,00 m, længde 6,84 m, sideforhold 1:17,83, tomvægt 175 kg, fuldvægt 300 kg, mindste synkehastighed 0,48 m/sek. ved 47 km/t.

særligt stativ, så den kan udføre drejebævegelser og hæve og sænke sig, men hele tiden er i fast forbindelse med moder jord. Under første del af uddannelsen (varighed 1-3 timer) blokerer man først såvel højdesom drejebævegelserne, og eleven lærer at starte og standse motoren samt at koordinere omdrejningstal og rotorbladens stigning. Derefter frigøres højdebævegelserne, og eleven lærer at starte og lande, og endelig



Heli-Trainer'en Bo-102, der også kan monteres på gummiponton for fri flyvning.

Formålet med den såkaldte Heli-Trainer Bo 102 er at give vordende helikopterpiloter en absolut sikker grunduddannelse til en ringe pris. Den består af en ensædet, enrotor helikopter, der er anbragt på et

frigøres også drejebævegelserne, så eleven kan øve sig i drej o. s. v.

Anden del af træningen varer 5-7 timer. Heli-Traineren bliver nu monteret på en gummiponton og anbragt i et vandbassin, og bortset fra at såvel flyvehøjde som flyvestrækning er temmelig ringe, så er det nu muligt at øve næsten alle forekommende manøvrer, f. eks. baglæns og sidelæns flyvning, autorotationslanding o. s. v.

Heli-Traineren er forsynet med 40 HK trecylindret ILO totaktsmotor og koster 85.000 DM (149.000 kr.). Timeprisen opgives at udgøre kun 1/5 af udgiften ved at anvende en rigtig helikopter. Hidtil har man solgt 15 Heli-Trainere, der er leveret til Tyskland, Spanien, Sverige og Italien. Af Heli-Traineren har man udviklet en lille ensædet helikopter, Bo 103, der blev demonstreret på Parisersalon'en i 1959, men siden har man ikke hørt meget til den.

Om fremtidige typer er man naturligvis tavs som graven, men det oplyses dog, at man sammen med Heinkel og Messerschmitt har dannet *Entwicklungsring Süd*, der arbejder med udviklingen af »Hochleistungs-Flugzeugen«.



Bölkow FS-24 Phönix plastik-svævefly, der blev nr. 2 og 3 ved de tyske mesterskaber i år.

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!

DANMARK RUNDT MED KDA

Det årlige besøg af udenlandske flyvekadetter

Af Ole Brandt

KLOKKEN 10.30 søndag den 23/7 1961 rullede 2 DC-3 flyvemaskiner fra det svenske luftvåben op ved finger A i Københavns Lufthavn i Kastrup, medbringende dette års udenlandske kadetter. Holdet bestod af colonel D. Denton fra Civil Air Patrol og Colonel W. Mullins fra U.S. Air Force, desuden var der 5 kadetter fra U.S.A., 2 fra Canada, og 2 fra England.

Turen var tilrettelagt således, at vi opholdt os de fire første dage i København, hvor kadetterne var indkvarteret i gæstfri danske hjem. Den første dag gik turen til Rundetårn og Amalienborg, hvorefter forsvarsministeriet gav frokost i det kinesiske tårn i Tivoli. Endvidere var vi ude at se,

flag vajede ved indgangen. Efter at have set hele den store og imponerende fabrik med dens megen automatik blev vi indkvarteret i private hjem. Næste morgen havde vi fået besked på at stille i sportstøj, idet vi efter at have besøgt Sønderborg flyveplads skulle ud at pilke torsk i Lillebælt.

Fisketuren foregik i 2 små fiskerbåde, og da ingen af os havde prøvet at pilke torsk før, var vi meget stolte over at kunne fremvise 12 torsk samt 1 makrel. Det skal dog siges, at vi havde meget kyndig medhjælp, som trak mange torsk op for os. Om aftenen blev der afholdt et rigtigt flyverbal, hvorunder præmierne for dagens bedste fisk blev uddelt.



Avnø: Fra venstre Colonel W. P. Mullins, kaptajn/pjntant Agård, Ole Brandt, Colonel D. H. Denton samt en af Avnø's instruktører og en engelsk kadet i Chipmunk'en.

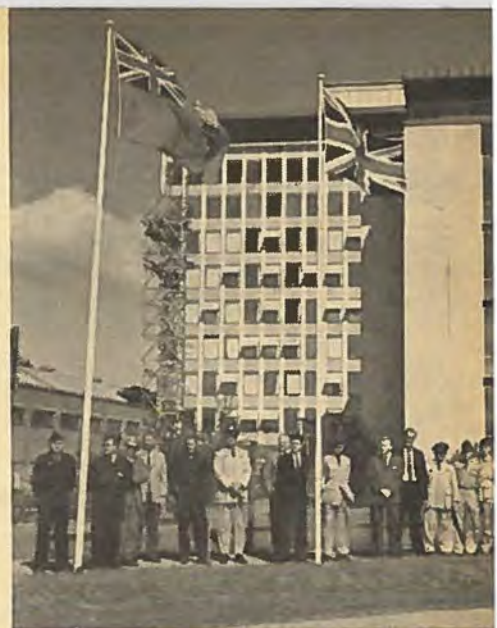
hvorledes en Tuborg bliver til (hvilket resulterede i, at kadetterne under hele Danmarks besøg kun drak Tuborgs produkter), vi så tøjhusmuseet, og den sidste dag i København gik turen til Dyrehaven, hvor en køretur i en af de gamle hestevogne vakte stor jubel.

Fredag forlod vi København for med bus at køre til Avnø via Roskilde domkirke og Trælleborg.

På flyvestation Avnø blev vi meget hjerteligt modtaget af stationschefen, oberstløjtnant A. H. Jørgensen, som for de næste 5 dage havde tilrettelagt et meget fint program. Vi prøvede her at flyve med Chipmunk, linktræneren blev også flittigt benyttet, og udflugter til Møns klint, Gåsetårnet og til de pragtfulde slotte og store gårde Gaunø, Holsteinsborg og Valnæs, samt turen til mejeriejer *Esper Boel*, var oplevelser, som for hvert sted gjorde et meget stærkt indtryk på kadetterne.

Den 3.-8. fløj flyvevåbnet os videre fra Avnø til Skrydstrup, for derfra med bus at blive transporteret til Sønderborg, hvor vi var gæster hos Flyveklubben Als.

Under besøget her besøgte vi Danfoss-fabrikken, hvor vi straks følte os hjemme, idet det amerikanske, canadiske og engelske



Flagene vajede foran den flotte Danfoss-hovedbygning ved kadetternes besøg i den store fabrik.

Turen fra Sønderborg til Silkeborg, hvor vi skulle være gæster hos Silkeborg Flyveklub, blev foretaget pr. bus. I Silkeborg var vi alle ude at flyve med 2-G og senere så vi mere af Silkeborg med det kenne opland fra Silkeborg Aero sports Stinson med *Holger Askman* ved pinden; også en tur med „Hjejlen“ var med på programmet.

Fra Silkeborg gik turen til Flyvestation Karup, hvor vi var gæster hos esk. 730. Klokkeren ca. 14.10 gik turen videre med en DC-3 mod Vørlose.

Onsdag d. 9/8 var vi gæster hos forsikringsselskabet Codan, Hillerød. Vi blev afhentet i privatvogne og kørte via Strandvejen til Kronborg, Gurre, for til sidst at se Frederiksborg slot. Under opholdet i Hillerød fik alle kadetterne af filialbestyrer N. P. Brandt overrakt KDA's gyldne vinge.

Efter een dags frihed var vi gæster hos SAS. Vi besøgte alle værkstederne og var oppe at se en DC-8, som ingen af kadetterne før havde været på nært hold af.

Søndag den 13. august møttede vi med indtryk af Danmark, men for de fleste med ønsket om igen at komme tilbage, forlod kadetterne Kastrup for at flyve hjem igen.



Foran en F-100 hos eskadrille 730.

„Svæveflyvehåndbogen” i trykken

Forsalg til billig pris begynder nu

SÅ er det omsider så vidt – i sidste måned begyndte man at trykke de første kapitler til »Svæveflyvehåndbogen«, som et lille team har arbejdet intensivt på at gøre til virkelighed gennem de sidste to år, og engang i oktober måned (nogen dato tør vi forsigtigvis ikke binde os til endnu) håber KDA at kunne begynde at udsende dette længe savnede værk.

Bogen er skrevet af civilingeniør P. H. Nielsen (aerodynamik), vejrtjenesteleder P. Trans (meteorologi) og ingeniør P. Weishaupt, der har skrevet resten og står som bogens redaktør. En meget væsentlig ting i bogen er det store antal tegninger (232 figurer), der ikke findes bedre i nogen anden svæveflyvebog i verden. De er udført af »Tyr« (dårligere kendt som Otto Sørensen).

»Svæveflyvehåndbogen« bliver på omkring 320 store, indholdsrige sider, hvoraf tegningerne fylder mere end en fjerdedel. Hertil kommer 4 fotoplancher med hhv. svævefly- og skytyper.

Selv om de ovennævnte har ansvaret for indholdet, er det ikke ensidigt præget af dem, for hvert enkelt kapitel har cirkuleret og været til udtalelse hos en lang række af vore førende eksperter på de forskellige områder, og der er herved indført mange værdifulde rettelser og tilføjelser.

Bogens fyldige indhold

En væsentlig del er stort set bygget op over S-teoripensummet, og både lærere og elever vil ved vinterens kursus få det meget nemmere, nu der endelig er en bog at gå efter. Der indledes med et kapitel om svævefly, fulgt af aerodynamik, grundlæggende flyvelære, instrumenter og andet udstyr, hjælpemateriel på jorden, meteorologi og luftorientering.

Herpå følger et omfangsrigt kapitel om videregående flyvelære (egentlig svæveflyvning), instrumentflyvning samt – vist for første gang i en svæveflyvelærebog – et afsnit om havariforebyggelse med nogle dramatiske tegninger. Der afsluttes med rammerne om love og bestemmelser (hvis detaljer aht. hyppige ændringer ikke er med), flyvepladsen og dens organisation, klubber og andre organisationer, sportsbestemmelser og litteraturhenvisninger.

Der er lagt megen vægt på at skrive bogen i en enkel og letforståelig stil, således at enhver kan få udbytte af den.

Som det formgår af indholdsoversigten, er det ikke bare en bog, der bruges til s-teorikursus og derpå glemmes eller smides væk. Det er en håndbog også for viderekomne, et værk enhver svæveflyver må have stående på sin reol, så han nårsomhelst kan gribe den og slå tvivlsspørgsmål op eller genopfriske gammel lærdom. Det er der brug for i praksis.

Utrolig lav pris

Og hvad koster så sådan en fin håndbog? Ja, havde vi fået et forlag til at tage den og udgive den gennem boghandelen, ville den have kostet et sted mellem 40 og 45 kr. Det fandt vi for dyrt, og desuden var for-

lagene ikke særlig varme på tanken, så KDA har udgivet bogen på eget forlag og sælger den direkte til medlemmerne.

Takket være vore leverandører, som også er svæveflyvere (Holstebro Dagblad ved Ib Kr. Randers har trykt den, og A/S Rubin & Dyhr i Herning udført klicheerne) og som har givet os gunstige betalingsbetingelser, og takket være et tilskud ved KDA's 50-års-jubilæum fra BP, Shell og Esso, er vi i stand til at kunne sælge den til en så fantastisk billig pris som 27 kr. heftet og 32 kr. i stift bind!

For at få den ned i en sådan pris, har vi måttet trykke et oplag, der skønmæssigt rækker til 10 år.

Herved opstår der et betydeligt finansieringsproblem, og for at undgå at optage banklån, der ville fordyre bogen, gav klubberne ved repræsentantskabsmødet i 1960 tilsagn om at gå fuldt og helt ind for salget af bogen, f. eks. ved at tegne sig for et antal svarende til medlemstallet og så en halv snes ekstra, så man straks kan sælge til nye medlemmer og medlemsaspiranter.

Herved skulle vi hurtigt kunne få så store beløb ind, at vi kan klare os uden lån.

Benyt det billige forsalgstilbud

For at animere til dette forsalg, er prisen sat yderligere ned til kun 20 kr. heftet og 25 kr. indbundet.

I disse dage udsendes der tegningslister til klubberne, hvor medlemmerne kan anføre, om de ønsker den ene eller anden indbinding, og derefter indsender klubben en samlet bestilling ledsaget af beløbet. Men det billige tilbud gælder kun ved indsendelse af bestilling og beløb indtil tirsdag den 10. oktober kl. 1600. Ved bestilling og køb herefter er priserne de normale.

Gå derfor straks til klubben (hhv. svæveflyveofficeren) og bestil og betal dit eksemplar. Motto: »Hver svæveflyver sin Svæveflyvehåndbog«.

Guld og sølv

Det bliver et rekordår i år, hvad guld- og sølvmedaljer angår. Efter Jens Ove Pedersen og Carsten Thomasen havde lagt beslag på de to sidste encifrede numre, lykkedes det den 22. juli Vagn P. Jensen at få højden og dermed guld nr. 10, og dagen efter gjorde Ole Didriksen ham kunsten efter og fik nr. 11. Foruden Sv. A. Sørensen har også Jørgen Agesen sikret sig højden, men begge mangler distancen, mens vi stadig har nogle stykker, der mangler højden.

Sølv nr. 154 er gået til Villy G. Christensen, Midtjydsk, og nr. 155 til Ole Krogh, Odense, som den 21. juli tog distancen på trekantbane, den første på Fyn. Nr. 156 er tildelt Erik Portefée Hansen, Aviator, mens Arne Lindahl, Skrydstrup, fik nr. 157 efter en 94 km trekantflyvning.

At de gider!

Iflg. pressemeddelelser har to svæveflyvere på Hawaii holdt sig i luften i godt 70 timer. Der er imidlertid ikke tale om nogen verdensrekord, idet varighedsrekorderne blev afskaffet for flere år siden som formålsløse og farlige.

Flyvedags- konkurrencerne

Efter de mange og store resultater i foråret plejer antallet af resultater i flyvedagskonkurrencerne at blive mere beskedent, bl. a. fordi mange klubber har fyldt op og har svært ved at præstere bedre resultater. Dette gjorde sig i udpræget grad gældende i år med det dårlige sommervejr. Allerede juni bragte kun få resultater og juli f. eks. kun 7 i varighedsklassen, men en del i distance og hastighed, især fra DM, hvor en del klubber fik lejlighed til at fylde op, medens topklubberne ikke havde mange chancer for at forbedre.

I begyndelsen af august så situationen således ud:

Distance

1. FSN Alborg	1334 km	2178 p	(5)
2. Aviator	1414 km	2084 p	(5)
3. Midtjydsk	1169 km	1680 p	(5)
4. Karup	807 km	1079 p	(5)
5. København	535 km	855 p	(5)
6. Havdrup	549 km	797 p	(5)
7. Værløse	479 km	753 p	(4)
8. Birkerød	538 km	683 p	(5)
9. Skrydstrup	388 km	574 p	(4)
10. Vestjysk	390 km	485 p	(3)
11. Vejle	445 km	445 p	(2)
12. Odense	261 km	323 p	(3)
13. Silkeborg	168 km	251 p	(2)
14. Viborg	66 km	99 p	(1)
15. PFG	50 km	50 p	(1)

Individuel distance

1. Vagn P. Jensen . .	734 km	1256 p	(3)
2. Ib Braes	629 km	1060 p	(2)
3. Niels Sejstrup . .	562 km	897 p	(3)
4. Sv. Michaelsen . .	665 km	853 p	(3)
5. Carsten Thomasen .	510 km	817 p	(3)
6. J. O. Pedersen . . .	574 km	762 p	(3)
7. Ole Didriksen . . .	419 km	733 p	(2)
8. Svend Ravn	406 km	540 p	(3)
9. Jørgen Friis	388 km	531 p	(3)
10. Holger Lindhardt .	345 km	530 p	(3)
11. Hans Borreby . . .	320 km	501 p	(3)

Hastighed

1. FSN Alborg	513 p	(5)
2. FSN Karup	449 p	(5)
3. Aviator	397 p	(5)
4. Værløse	313 p	(4)
5. København	281 p	(4)
6. Midtjydsk	266 p	(4)
7. Birkerød	258 p	(4)
8. Skrydstrup	209 p	(3)
9. Havdrup	181 p	(3)
10. Silkeborg	133 p	(2)

Varighed

1. Birkerød	37 t 48 m	(10)
2. Midtjydsk	35 t 51 m	(8)
3. Skrydstrup	34 t 59 m	(8)
4. Odense	23 t 03 m	(7)
5. Karup	20 t 06 m	(6)
6. København	19 t 00 m	(5)
7. Værløse	18 t 54 m	(10)
8. FSN Alborg	15 t 00 m	(5)
9. Aviator	12 t 59 m	(6)
10. Århus	8 t 35 m	(7)

Bedste klub

1. FSN Alborg	10 points
2. Karup	11 points
Midtjydsk	11 points
4. Aviator	14 points
5. Birkerød	16 points
København	16 points
7. Værløse	18 points
8. Skrydstrup	20 points

Og så er der to måneder endnu, ofte med en hel del gode muligheder, som – hvis de udnyttes – kan medvirke til en hel del ændringer i placeringerne endnu.

(Sidste nyt side 180)

LIS - et nyt polsk svævefly

Mens Mucha Standart erstattes i produktionen af Foka, bliver øvelsesflyet Mucha 100 snarere erstattet af det nye SZD-25 Lis, hvor Lis ikke er et pigenavn, men det polske ord for ræv.

Lis er udviklet af Mucha Standart, hvis vinge den har overtaget, hvorimod kroppen stammer fra øvelsesflyet Gil. Det er en metalkrop, hvor forpartiet er af stålør, beklædt med lærred og glasfiber, mens bagkroppen er et konisk duralør. Denne konstruktion øger pilotens sikkerhed, giver flyet en længere levetid og nedsætter anskaffelsesomkostningerne.

Flyet har et hjul bag tyngdepunktet og medefortil. Hjulet kan enten være ude og er da et godt affjedret understel til øvelsesflyvning, eller det kan være trukket ind, så det kun lige rager udenfor, hvilket forbedrer præstationerne noget.

Kabinen har en førerskærm, der er hængslet i siden, den har god ventilation, og normalinstrumentudstyret er fartmåler, 30 m variometer, totalenergi variometer, højdemåler, elektrisk drejnings- og krævningsviser samt kompas. Endvidere er der positionslys.



Med stålør fortil og et duralør bagtil har man lavet en robust krop, der med Mucha Standard'ens vinge giver et nyt moderne øvelsesfly.

Haleplanet er af træ og forsynet med trim. Vingen er som sagt Mucha Standard-vingen, forsynet med letmetallbremser, der holder den maksimale dykhastighed inden for 230 km/t.

Polakkerne hævder, at de her har et robust øvelsesfly, der både kan flyves af uerfarne piloter samt benyttes som præstationsfly op til diamantbetingelser.

Data: Spændvidde 14.98 m, længde 7.0 m, højde 1.5 m, planareal 12.75 m². Tomvægt

205 kg, normal flyvevægt 295 kg, maximal 315 kg. Planbelastning 23.1 til 24.7 kg/m².

Præstationer: Bedste glidetotal målt til 26.5 ved 76 km/t, mindste synkehastighed 0.8 m/sek ved 72 km/t. Ved 120 km/t synker den 2.2 m/sek, ved 140 km 3.3 m/sek. Tilladte maksimalhastighed 230 km/t.

Prisen angives til ca 13.500 kr ved dansk grænse uden instrumenter, med instrumenter ca 14.500 kr.

Den kan leveres fra dette efterår.

Andre svæveflyvemesterskaber

Fint vejr med imponerende resultater i Finland, men vanskeligt vejr andre steder. Vore 8383 distance-km, og 256 timers konkurrenceflyvning er små tal i sammenligning med andre lande.

EFTER DM-omtale i sidste nummer og beretningen om den store engelske konkurrence i forrige følger her lidt om andre landes svæveflyvekurrencer i år.

Vi var godt dumme, at ingen af os modtog indbydelsen til at deltage i de finske mesterskaber i Parola, der i tiden 4.-16. juni bød på 9 gennemførte konkurrencedage, hvor 22 deltagende fly ialt fløj ca. 25.000 km. I stedet for at slæbe sig rundt i 4-600 m over Jylland havde man haft chancen for at komme hjem med to diamanter!

Efter en 204 km ud-og-hjem den 4/6, som 13 gennemførte, kom hele 17 af de 22 dagen efter rundt på en 305 km trekant, som *Jalkanen* på den nye Vasama vandt med 84.3 km/t!

Næste dag blev de jaget ud på fri distance. Bortset fra to »kiksere« kom alle over 200 km, heraf 8 mellem 300 og 400, 7 mellem 400 og 500 og *Liljamo* i Kajava 518 km! Hvis han ikke havde dem i forvejen, gav det altså to diamanter på to dage.

Efter nogle dages hjemtransporter og hvil gennemførte 19 en 101 km ud-og-hjem den 10/6, mens kun 4 fik points dagen efter på en mislykket 203 km trekant, hvor største distance var 62 km. En 172 km ud-og-hjem den 12. gennemførte ingen - en manglede kun 1 km!

Et nyt forsøg på 200 km trekanten fik en igennem og fem andre over 100 km. Det var *Matias Wiitanen* på Kajava, som nu kom i spidsen og holdt sig der. Han vandt også en 117 km ud-og-hjem, som han alene gennemførte den 15., mens han sidste dag var nr. 2 i en 68 km ud-og-hjem, som 10 gennemførte.

Nr. 2 samlet blev *Horma* på Ka-6CR, fulgt af *Tandefelt* på samme type og derpå

Jalkanen.

Nok havde finnerne vejret med sig, men altså også svære dage, og konkurrencen viser en meget fin bredde. Den deltagende flåde var betydelig mere ydedygtig end vor: 10 Kajava, 7 Rhönsegler, 1 hver af Vasama, Zugvogel, Ka-8, Jaskolka og Olympia.

Kun fire konkurrencedage i Tyskland

48 fly - 15 i den åbne klasse, 33 i standardklassen - deltog i de tyske mesterskaber i Braunschweig fra 25/5 til 4/6. Over halvdelen af deltagerne var med for første gang. 11 Do-27 startede hele flokken på 45-50 min. til 6-800 m højde. Vejret var meget dårligt.

Pinsedag (22/5) gennemførte 21 en 231 km ud-og-hjem, de fire første på 4 t 20 min. Den 25. gentog man en to dage før mislykket 2x112 km trekant, som 12 nu gennemførte.

Så glippede 7 dage i træk - en dog unødvendigt, for det blev efter aflysning fint vejr (som i Vandel). Den 2. juni gennemførte man en let opgave - 111 km hastighed med vinden - som 23 klarede, men hvor adskillige »kanoner« landede ude, og den sidste lørdag den 3. blev taget med for at få en fjerde gyldig dag, hvilket lykkedes i form af en 101 km ud-og-hjem, som 40 klarede inden præmieudelingen.

Slutresultatet blev, at en 23-årig studerende, *Rudolf Spänig*, på Zugvogel III vandt den åbne klasse foran *Haase* og den tidligere modelflyververdensmester *Lindner*, der begge fløj Phönix-T. I standardklassen vandt *Huth* (altid omgivet af en sværm af andre fly!), fulgt af *Peter* og *Beisser*.

Foruden Rhönseglere deltog i standard-

klassen kun 5 andre fly, en SB-5, der blev nr. 9, og en Zugvogel IVa, en Standard Austria (fløjet af VM-deltager Böttcher) og to L-Spatz 55, der i denne rækkefølge lagde sig i bunden!

Den åbne klasse havde 6 Phönix, 4 Zugvogel III, 2 Lo-150, en SB-6, en HKS-3 og en Geier II. SB-5 og SB-6 stammer fra den akademiske flyvegruppe i Braunschweig og er et par interessante nye typer.

Tyskerne går energisk ind for radio i svævefly, og 42 af 48 var udstyret hermed, 20 af fabrikat Becker og 15 af Rhode & Schwarz.

Samtidig 6 dage i Holland

23 fly deltog i de hollandske mesterskaber i Terlet fra 20/5 til 3/6. Man begyndte med 115 km ud-og-hjem 22/5 under svære forhold, hvor den kvindelige deltager *Hetty Amade* i Ka-6 gennemførte og satte ny rekord for kvinder. Den 24. var opgaven distance gennem Hamburg-Boberg, som én pilot nåede. Den 27. satte *Hetty Amade* kvindelig målrekord under den 128 km lige hastighedsflyvning. Ingen nåede en 300 km trekant rundt næste dag, og 200 km trekant den 29. blev ikke gyldig konkurrencedag. Men så blev der fri distance den 30., som begyndte godt med over 1300 m skybasis, men som lukkede til over Belgien i løbet af dagen. *E. van Bree* og *A. Breunissen* nåede deres 502 km fjerne mål Deauville i Frankrig, damen fløj 465 og tog endnu en rekord.

En 109 km trekant i chancevejr den 1. juni blev sidste dag.

Der blev fløjet 16.943 km og 462 timer. Breunissen (Ka-6) vandt, fulgt af *Hetty Amade* og *E. van Bree* (Sky).

Dårligt vejr i Østrig

19 fly deltog i de østrigske mesterskaber i Zell am See i maj (5 L-Spatz, 3 Ka-6, 5 Mucha Standart, 3 Mg-23, 2 Standard-Austria og 1 Foka som gæst).

Fortættets næste side.



NYT UDE OG HJEMME

Trafikflyvenyt

Nordatlant-trafikken var i juni kun 5,6% højere end i tilsvarende måned ifjor, meddelte IATA. Da jetflåderne har øget kapaciteten langt mere, betyder det et fald i belægningen, der for alle selskaber i gennemsnit kun var 53,4% mod 72,2% ifjor. For hele andet kvartal var belægningen 50,3% mod 70,9% samme tid ifjor. Alligevel var juni bedre end maj, hvor der direkte var tale om en lille nedgang, og sidste uge i juni lå belægningen på 62%. SAS havde sidst i juli på ét døgn 909 passagerer til og fra USA, hvilket er det hidtil største tal, men medfører ikke, hvor mange tomme pladser der var.

Indenrigsruterne i Danmark udviser direkte nedgang i sommer. I juli var der tale om en nedgang på 15,6%, og belægningsprocenten faldt fra 86 til 72-73. Faldet er størst på Bornholmstruten, men iøvrigt jævnt fordelt på de øvrige ruter. Dårligt vejr, dalende SAS-prestige, forbedrede skibsforbindelser og for stor prisforskel mellem lufttrafik og overfladeflyvetrafik menes at være nogle af grundene.

BFA har modtaget sin 14. og sidste af de bestilte Comet 4B. Hidtil har flåden kunnet præstere 23.000 flyvetimer eller godt 2100 timer årligt pr. fly, hvilket er fint på et net med korte ruter.

Københavns lufthavn i juli

Ankomne passagerer	61.652
Afgåede passagerer	57.855

Transitpassagerer 2x38.810	119.507
Andre passagerer	77.620
	32.087

229.214

Stigning i forhold til samme måned i fjor 5,4% ialt, 0,8% i lufttrafik. Starter og landinger ialt 7.373 (+ 16,0%), 5435 (+ 8,7%) i lufttrafik. Luftgods 2.432 t (+ 10,1%).

Den 9. maj indledtes med en målflyvning på 102 km, mærkeligt nok uden hastighed. 18 gennemførte og fik 1000 points! Og så regnede det i 7 (syv!) dage.

Den 17. gennemførte tre en 111 km trekant og lå i spidsen med 2000 points. Næste dag var det fint vejr og 10 gennemførte en 315 km ud-og-hjem og fik 1000 points.

I dårligt vejr blev der fløjet kursflyvning efter passage af et vendepunkt. Nogle landede først ved mørkets frembrud, længst kom Fokaen med 242 km. *Johann Fritz* (Ka-6) nåede 189 km og overtog føringen i den samlede konkurrence, tæt fulgt af *Haro Wödl* i Mg-23.

Sidste dag var også kurs efter et vendepunkt, og det blev over bjergpasser, tildels i sne under overskyet himmel en spændende duel mellem de to om mestertitlen. Wödl nåede 290 km, Frotz 278, hvad der var nok til at sikre ham sejren med 4739 points mod Wödl's 4698. Nr. 3 blev *L. Weiss* på Ka-6, mens *Hans Resch* med Standard-Austria blev nr. 4, hvilket iflg. sejrherren mere var opgaverne end dets udmærkede flys skyld - det fik ikke lejlighed til at strække rigtigt ud i godt vejr, fordi der ikke var hastighedspoints og mange sluttede med 1000 points.

Trods det dårlige vejr blev der fløjet 12.726 km. L-Spatz'erne blev nr. 5, 13, 16, 17 og 18. Muchaerne nr. 6, 9, 10 og 12. Vinderen fløj 995 km.

Lufthavnene i første halvår

Københavns lufthavn havde i første halvår 9,4% flere operationer i lufttrafik og 3,4% flere ialt end i samme tidsrum ifjor. Passagertrafikken gik 7,7% frem i lufttrafik, 8,8% ialt, mens luftgods fortsat udviste god stigning med hhv. 20,8 og 18,9%.

Ålborg har stigning på 47,4% i de samlede operationer, men kun 4,7% i lufttrafik, mens der var små nedgange for passagerer og god stigning for gods.

Århus gik 7,3% frem i operationer, 6,9% i passagerer og 25% i gods.

Rønne havde 8,6% fremgang i operationer, 10,8% i passagerer og 102% i gods.

Odense gik 5,3% tilbage i operationer, 8,6% frem i passagerer og 46,6% tilbage i gods.

Esbjerg gik hele 145% frem i operationer (ingen lufttrafik), 5,4% frem i passagerer og 7,1% frem i gods.

Statistik og flyvehavarier 1960

Midt i juli udsendte luftfartsdirektoratet havaristatistikken for det sorte år 1960.

Ifølge statistikken blev der i 1960 fløjet 23.764.119 km (mod 20,7 mill. km i 1959), der fordeles således:

International regelmæssig offentlig lufttrafik	15.591.927 km
Indenlandsk do.	973.351 km
Div. erhvervsm. trafik	4.760.087 km
Skole- og træningsflyvning ..	1.284.049 km
Privatflyvning	1.154.705 km
	23.764.119 km

Mens den samlede fremgang er ca. 14,5%, tegner den internationale lufttrafik sig kun for et par procent, men den indenlandske er gået over 26% frem.

Diverse erhvervsmæssig trafik er gået ikke mindre end 67% frem, skoleflyvningen 27% og privatflyvningen 31% frem.

Der er registreret 26 havarier (mod 20), en noget større stigning end i antallet af flyvekilometer, men som ventet ikke så meget større, at antallet af havarier er steget foruroligende.

De fordeles med 1 på international trafik med 42 døde, 7 på div. erhvervsm. trafik med 14 døde, 14 på privat flyvning med 1 død. Ialt er der således 57 døde mod 1 i 1959, og det er naturligvis her, at det foruroligende ligger.

SAS har fløjet uden ulykker i en så lang årrække, at Caravelle-ulykken med sine 42 dræbte - årsagen er iøvrigt ikke fastslået - må betragtes som et isoleret tilfælde. Opmærksomheden må snarere samle sig om de 3 dødsulykker med 14 dræbte inden for den erhvervsmæssige flyvning (Skagen, Fanø, Kastrup).

Årsagsanalysen henfører 15 af de 26 havarier til personfejl (12 fejlbedømmelse, 1 overtrædelse af bestemmelser, 1 skodesløshed, 3 til materialefejl (motorfejl), 7 til diverse årsager (3 vejr, 2 lufthavnens tilstand), 1 ikke fastslået.

Privatflyvningen tegner sig med 14 af de 26 havarier for de fleste, men privatflyvning er et meget vidt begreb, idet den ikke alene omfatter også forretningsflyvning med erhvervspilot, men sågar også landbrugsflyvning. I hvert fald halvdelen af de 14 havarier er udført af erhvervspiloter. Hvis man er nødt til at sammenfatte alt dette i en gruppe, bør den have et bedre navn, for det koster et unødigt ødøst skær over vore egentlige privatflyvere at være "medlem" heraf.

Svæveflyvningen havde 13 havarier uden døde, men med 3 sårede. De meget kortfattede beskrivelser af disse havarier (der iøvrigt indeholder flere fejl) giver i mange tilfælde ikke et sådant billede af disse uheld, at de derved kan virke forebyggende. Vi efterlyser stadig en tilsvarende behandling af disse havarier i direktoratets meddelelser, som motorhavarierne fik. Materiale til dette formål blev af svæveflyverrådet stillet til disposition sidste efterår efter grundig undersøgelse af havarierne.

Anholt i brug

Der har været god trafik på Anholt's nye flyveplads i sommer, og turisterne har været glade for den nye og bekvemme form at komme herop på i stedet for en lang og til tider yderst ubehagelig sørejse.

ICI Aviation er ganske tilfreds med belægningen i betragtning af, at ruten er ny og måske ikke rigtigt indarbejdet endnu. Den flyves ikke regelmæssigt, men efter behov, og man samarbejder med et rejsbureau, hvor passagererne kan melde sig.

Prisen er 95 kr. enkelt og 145 kr. retur. Flyvetiden med Piper Apache er kun ca. 35 min.

Foruden ICI har også Kastrup Lufttaxa fløjet en del på Anholt.

Fremgang i Frederikshavn

Vi aflagde for nylig en lynvisit på Frederikshavn flyveplads, hvor der siden stiftelsen af Frederikshavn Flyveklub noteres stigende aktivitet. Klubben selv har som bekendt foreløbig anskaffet en Cub, der er bygget i 1936 og dermed vist det ældste fly i det danske register. Den er så gammel, at det ikke er en Piper, men en Taylor Cub J2, men den er nem og billig at flyve.

Klubben samarbejder med Perch's Luftfart, der har hovedparten af sin flåde stationeret i Frederikshavn, hvor *Jørgen Rahbek* og frue passer flyvepladsen. Foruden at flyve for Perch, varetager Rahbek også undervisningen i klubben.

Flyvepladsen udmærker sig ved to ting: dels ligger den efter danske forhold i et "bjerglandskab", lige nord for en ret høj bakke, dels ligger administrationsbygning og hangarer nord for Hjørring-Frederikshavn hovedvejen, der begrænser pladsen mod nord. Flyene skal således passere landevejen for at komme til og fra hangar. Disse stammer fra besættelsen, og foruden Cub'en stod der en KZ-III, en Auster, en Messerschmitt Me-108 og en de Havilland Rapide, Danmarks eneste tilbageværende biplan, som Perch nylig har købt af Falck.

De nye fly

Frederikshavn Flyvegruppens Taylor Cub hedder OY-AFW, Nordisk Mineselskabs nye Dornier Do 28 OY-AII og Esbjerg Aero Service's nyeste Stark Turbulent D OY-EAC.

ICI Aviation's Piper Colt er registreret OY-AFT. Luftfartsdirektoratet har købt en af flyvevåbnets Hunting Pembroke til overtagelse af den gamle Avro Anson OY-EVA's arbejde, og man har ikke kunnet holde sig fra pigenavnene, men registreret Pembroke'n med det let udenlandske klingende OY-AVA.

Af registret er slettet KZ-III'en OY-DKO (efter havari) og Auster'en OY-AAK.

Fire fly har skiftet ejer: OY-DOB er købt af A. A. Larsen og E. M. Janick, København, OY-DEB af Jørgen I. M. Jensen, Nykøbing Mors, OY-DGI (Auster) af Palle Kastrup Jensen, Ålborg, mens P. Perch, Esbjerg, har købt OY-AAO (DII Rapide).

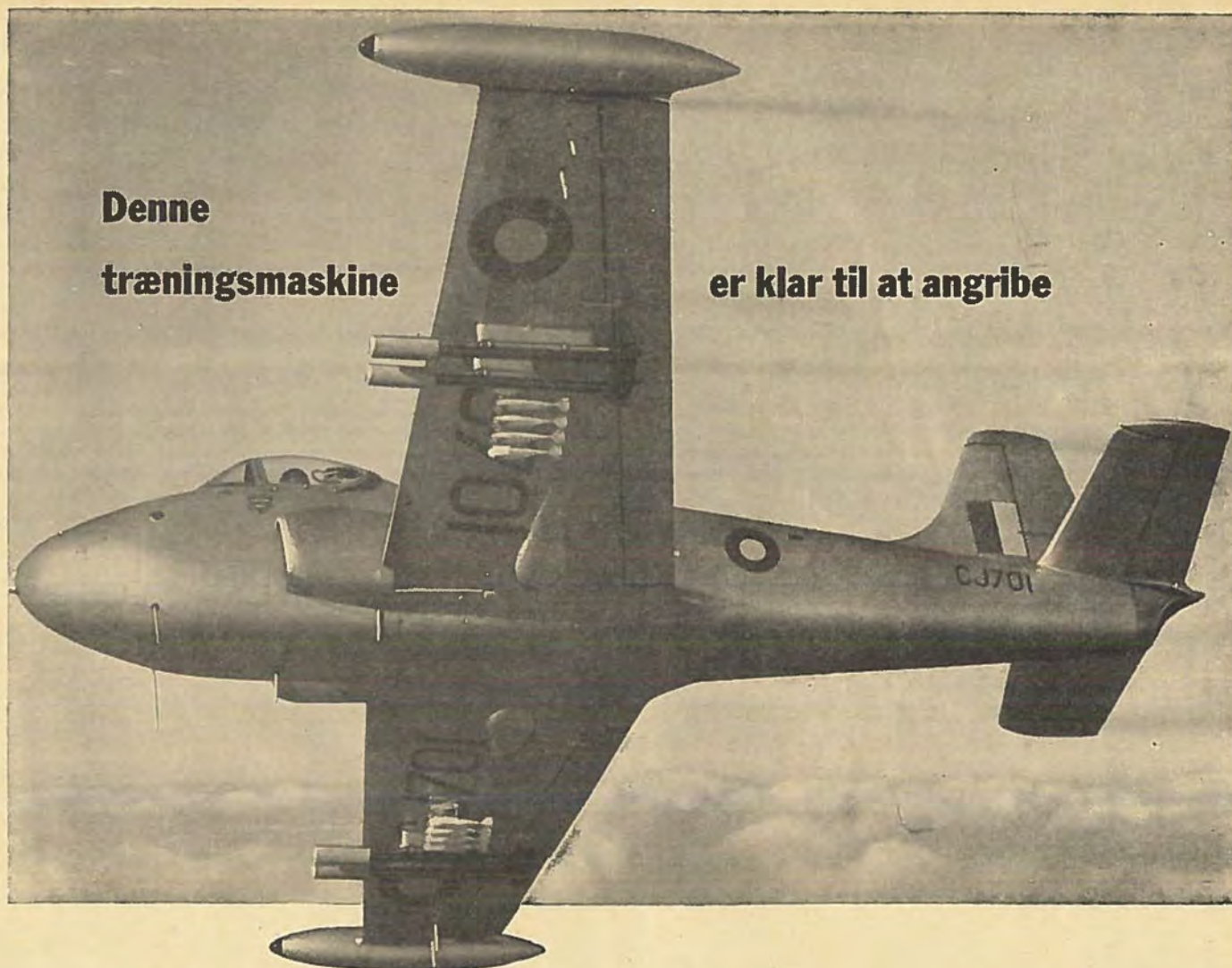
Besøg Albonga ved Rivieraen

Midt i den våde danske sommer modtog vi fra Allassio en hilsen fra grosserer *Ohr. Fahrner*, der henleder danske privatflyveres opmærksomhed på Albonga-lufthavnen, ca. 15 km fra Allassio, hvor der er et vidunderligt klima det meste af året, hvorfor det er et udmærket sted for week-end-besøg i forbindelse med forretningsflyvninger til Milano eller Torino. Der står en NDB ved pladsen.

Sestri nær Genova har også fået flyveplads, og den store lufthavn Linate ved Milano er atter åben.

Stor motorflyveweekend

Hvis vejrguderne har været med os, har sidste august-weekend været en stor dag for nordisk motorflyvning, idet motorflyvekonkurrencerne fandt sted på flyvestation Avne samtidig med, at en armada af privatly - deriblandt ca. 38 danske - tog til den nordiske flyvedag i Lübeck. Vi kommer tilbage til disse begivenheder i næste nr.



Jet Provost

BRISTOL SIDDELEY VIPER TURBOJET

Når Jet Provost er armeret, kan den benyttes både til våbentræning og til træningsflyvning. I nøds-tilfælde er den armerede Jet Provost klar til operationsbrug for politi-og sikringsopgaver.

Den kan armeres med et udvalg af våbeninstallationer. Disse inkluderer Brownings automatiske kanoner, fragmentbomber og raketter. I udvalget til brug ved våbentræning er inkluderet en cine-kanon.

Da Jet Provost kan flyve med en hastighed på 130-780 km/time, og den er i stand til at benytte små improviserede flyvepladser, kan den anvendes til en række vigtige opgaver.



Jet-træning med Jet Provost uddanner bedre piloter på hurtigere tid og med færre omkostninger.



HUNTING AIRCRAFT LTD LUTON AIRPORT BEDFORDSHIRE Et Selskab af

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION

100 PALL MALL LONDON SW1 ENGLAND

TGA BHP 9



1961's SENSATIONS FLY
L 200 A. MORAVA
OMNIPOL, Praha

Godkendt til I. F. R. flyvning, afisning på planer og propeller, 2×210 hk. M 337 motorer med direkte indsprøjtning og compressor. Tomvægt 1200 kg. Max. flyvewægt 1902 kg. Max. fart 310 km/t. Rejsefart 280 km/t. Aktionsradius 1700 km, total benzinforbrug pr. flyvetime 75 liter. Leveres uden radio, ab. Praha kr. 325.000,—.

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



Nordisk landskamp i linestyring

Vi er ganske gode til kunstflyvning, men har meget at lære på andre områder.

Af Egon Briks Madsen

DET blev altså svenskerne, som gjorde linestyringen til en sportsgren på højde med anden modellflyvning ved at arrangere den første nordiske landskamp. Noget som vi herhjemme forsøgte for et par år siden, og som vi siden forgæves har talt meget om.

Desværre var ikke mere end 3 danske linestyringsfolk »vågne« nok til at tage til Stockholm i dagene 29.-30. juli, hvilket dybt må beklages, for der var meget at lære!

Vi tre, Niels Linnet, Ålborg, Kaj Hansen, Haderslev, og undertegnede fik ca. 2 uger før afrejsen en ret ubehagelig overraskelse i form af en svensk meddelelse om, at man måtte regne med i sidste start at skulle flyve efter de nye amerikanske AMA-regler, som bl. a. indeholder firkantede loops, d.o. 8-taller og timeglas, og det havde vi ikke prøvet før.

Kaj havde på dette tidspunkt allerede pakket sine modeller ned, men pakkede resolut ud igen og trænede et par aftener. Selv fik jeg trænet en enkelt aften, medens Niels nøjedes med at håbe, at han kunne få sine motorer til at køre ordentligt i de almindelige manøvrer.

Kaj medbragte 2 store modeller med »OS 35«, og samme motor havde Niels i sin »Nobler«, medens han havde en »Webra Bully« i sin reservemodel. Jeg havde en »Veco 35« i min »Thunderbird« og en »Veco 19« i en mindre reservemodel.

Flyvningen foregik på Bromma, hvor en ende af en sidebane var stillet til vor rådighed. På selve banen foregik kunstflyvning, hastighed og holdkapflyvning, medens man var human nok til at lægge luftkampen over græs.

Dygtige dommere

Der var 3 dommere i kunstflyvning, alle svenske, som garanteret kunne deres ting. De var, som dommere skal og bør være, fuldstændig flintrende ligeglade med, hvorledes de forskellige motorer kørte, og dømte kun efter selve flyvningen. Mit aldeles øredøvende Veco-brøl gjorde således ikke det bitterste indtryk på dem. Tværtimod var der en, som ved banketten sagde, at det vel nok en skam, at jeg fløj så hurtigt! En dansk

dommer i det selskab ville afgjort være faldet igennem, for herhjemme gør motorens larm som bekendt stor psykisk indtryk på dommerne – uanset om de vil indrømme det eller ej!

Normalt havde man sin motor indstillet således, at den firetaktede i almindelig ligeud-flyvning, altså indstillet med for meget brændstof. Det var kun ganske kortvarigt, at den i de høje manøvrer fik rigtig brændstoftilførsel og udnyttede hele motorens kraft. Det betyder i praksis, at man i ro og mag kan stå og »kæle for« manøvrerne fremfor at føre en vild og hidsig kamp i »high-speed-stunt«.

I 1. runde startede Kaj først af os danskere og fik 1024 point i en fin flyvning. Selv var jeg nr. 2 på vort hold, men kiksede bl. a. de trekantede loops og fik 987. Dog imponerede jeg meget ved at lande kun 4 sek. før tid! Niels's OS var kommet på den mærkelige ide, at den skulle gnave sin plejstang itu, og han startede derfor med sin reservemodel, med hvilken han, til trods for en mellemlanding, opnåede 918 point.

Reglen om, at de der havde mere end 1600 point tilsammen i de to første starter, skulle flyve den tredje efter AMA-programmet så efter 1. runde ud til at skulle blive aktuel for samtlige deltagere.

I 2. runde var vi dumme nok til at lade os motormæssigt påvirke, således at vi også, ved hjælp af rigeligt brændstof, ville have modellerne til at flyve langsommere. Kajs motor gik nogenlunde, og han reddede 996 point, men min motor gik så dårligt, at den næsten ikke kunne trække gennem programmet, og resultatet blev kun 829.

For Niels gik det helt galt, idet hans motor strejkede og ikke kunne »overtales« til at fortsætte indenfor 7. min. fristen, så han ikke fik den 3. flyvning med.

De kantede manøvrer

Til sidste start havde Kaj og jeg lagt vore såkaldte hoveder i blød, idet vi klart indså, at vi ikke kunne lave kantede manøvrer med omkring 120 km/t. Men på den anden side var vi også klare over, at vi skulle bruge vore sædvanlige motorindstillinger. Vi klarede sagen på den måde, at Kaj satte en mindre dyse i sin OS, mens jeg udskiftede propel fra 10X6 til 11X4.

Kajs neddrøslingsmetode var den mest virkningsfulde, og han havde en meget fin flyvning, som gav ham hele 1104 point, hvilket sikrede ham en anden plads. Min egen motor gik stadigvæk for hurtigt, men jeg var dog godt tilfreds med de opnåede 944 points.

Alle kunstflyvmodellerne var (på nær vore reservemodeller) forsynede med »35« motorer af mange forskellige slags. Modelstørrelserne var (på nær Kajs) næsten ens, og vægten lå mellem 1050 og 1400 gram.

Mit hovedindtryk er, at vi står fint i kunstflyvning. En lille smule inspiration ude fra den store verden (hvad både finner og svenskere har fra deltagelse i VM og EM) og træning i de nye manøvrer – så kan vi godt være bekendt at stille op igen.



Skal tilskuere have noget ud af holdkapflyvning, anvendes sådanne tavler med samme farve som holdet, hvor omgangene tælles ved en trykknaptæller.

Luftkamp, hastighed og holdkapflyvning

I luftkamp stillede jeg – som eneste ikke-svensker – op med en gammel model, forsynet med en »Zeiss«. Denne disciplin er jo noget »man flyver for sjov« herhjemme, men jeg skulle hurtigt erfare, at svenskerne mente det alvorligt. De anvender hurtige motorer som »Eta 15« og »Oliver« og ganske lette modeller på ca. 350 gram, der flyver ca. 120 km/t. Disse modeller er fantastisk manøvredegyt, og en undvigelsesmanøvre som udvendigt loop fra et par meters højde klares let. Jeg havde ikke en levende chance og snart flagrede min serpentin ynkeligt mod jorden i 3 stykker ... Vi har kolossalt meget at lære her.

I hastighed var ingen dansk deltagelse. Den nye regel om ensartet brændstof til gløderørsmotorer reducerede hastighederne noget, og en dieselmotor ville stadig have haft en chance. Om dette i det hele taget er tilladt, hersker der ingen klare regler, men ved granskning og drøftelse efter stævnet fandt man ud af, at man måtte. Og så begyndte Olle Eriksson at mumle stygge svenske ord. Han blev nemlig sidst med sin gløderørs-Webra, og den plejer ellers at være god for ca. 180 km/t som diesel.

I holdkapflyvning var der heller ingen dansk deltagelse. Her stillede svenskerne med så stærk en mand som Kjell Rosenlund.

Det er vanskeligt at forestille sig, hvorledes en holdkapflyvning skulle kunne gennemhurtigere, end han gjorde med sin »Oliver«. Den mellemlander 2 gange, starter igen på 4-5 sekunder og flyver omkring 160 km/t (hvad der ville have sikret ham en 3. plads i hastighed). De to løb, han deltog i, var ikke engang spændende, fordi han var så overlegen. Når han passerede de 100 omgange, lå de andre på henholdsvis 60 og 70!

I Sverige er holdkapflyvning den mest udbredte disciplin indenfor linestyringen (derefter kommer hastighed). Begge dele flyves på asfalt- eller betonbaner, hvorfor en noget anden teknik end den, vi kender herhjemme, kan anvendes. Man svæver modellen eller trykker den så meget, at den tager jorden ca. 1/2 omgang før mekanikeren, hvorefter den køres på jorden, således at mekanikeren kan gribe den i yderste vinge. Mange modeller havde kun et enkelt hjul samt en lille støtte under yderste plantip.

Vi må håbe, at NM i linestyring med denne indledning bliver en fast tilbagevendende begivenhed – og så ville det jo være

(sluttes næste side)



Jesper von Segebaden, hvis Fox-35-udstyret model kunne have vundet en byggekonkurrence også.

rant, såfremt nogle flere danske linestyingsfolk kunne tage sig sammen til at komme af sted.

Resultater:

Hastighed:

1. Niels Björk, S. 169 km/t
2. Kari Jäskeläinen, F. 169 »
3. Ove Kjellberg, S. 154 »

Kunsthøjning:

1. Jesper von Segebaden, S. 2197 points
2. Kaj Hansen, D. 2128,6 »
3. Guy Sundell, F. 2111 »
6. Egon Briks Madsen, D. .. 1931 »
10. Niels Linnet, D. 1068,0 »

Holdkøpflyvning:

- Kjell Rosenlund/Nils Björk, S. 4,39,0
 Bengt Martinelle/K. E. Enqvist, S. 6,29,2
 Guy Sundell/Oluf Sundell, F. 6,58,4

Luftkamp:

1. Rune Nielsson, S.
2. Niels H. Eriksson, S.

Hold:

- Sverige 3 strafpoints
 Finland 8 »
 Danmark 15 »
 Norge 21 »

Eskadrille 721's scrapbook

Personel der har haft forbindelse med eskadrille 721 og som eventuelt ligger inde med billedmateriale, udklip eller historier, og som kunne tænke sig at supplere eskadrille 721's scrapbøger med det eventuelle materiale, kan henvende sig på 97 20 00, lokal 309. På forhånd tak!

Sidste nyt om flyvedagskonkurrencerne

Midt i august var der indtrådt nogle ændringer, især som følge af nogle guld-distancerforsøg af *Bent Skovgård Sørensen*, der bragte ham helt op på andenpladsen i den individuelle klasse med 712 km og 1093 points på 3 flyvninger, ligesom Vestjysk er kommet op på 4-pladsen i holdkonkurrencen med 651 km og 1068 points. Endvidere er Skrydstrup kommet foran Birkerød i distance med 482 km og 702 points og foran Midtjysk i varighed med 37 t 29 min (8). Værløse har forbedret til 23 t 12 m og København til 20.08.

I konkurrencen om bedste klub ligger Midtjysk derpå som nr. 2 med 12, mens Karup og Aviator ligger lige på tredjepladsen med 14 points.

Aflyst rally

Den tyske aeroklub har aflyst sit Baden-Baden-rally, der skulle have fundet sted 16.—18. ds., eller rettere — man har udsat det til næste sommer. Årsagen er, at FAI's

Europa-rally, der arrangeres fra 6.—10. ds. af aeroklubberne i Østrig, Italien, Jugoslavien og Schweiz.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
 N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver art
 overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Minerva 1841



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



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION

KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



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

Nye versioner af DRAKEN

(se forsidebilledet)

Siden 1959 har Flygvapnet anvendt det amerikanske Sidewinder luft-til-luft missil, der nu er standardbevæbning på J35 Draken, J34 Hunter og J32B Lansen. På grund af den ret enkle konstruktion kan missilet ikke foretage kraftige drej, hvorfor det angribende fly i affyringsøjeblikket må befinde sig bag målet. Missilet har infrarød styring, der påvirkes af varmen fra målets udstødning. Dette medfører, at missilet ikke kan anvendes i regn og tåge.

Flygvapnet har derfor købt licens til fremstilling af det amerikanske missil *Hughes Falcon*. Dette missil findes i to versioner, nemlig med radarstyring (svensk betegnelse Rb 327) og med infrarød styring (Rb 328). Radarstyrede missiler kan anvendes i al slags vejr, men ikke i lave flyvehøjder, mens missiler med infrarød styring kan anvendes i lave højder, men som tidligere nævnt ikke i regn og tåge. Ved at anvende begge versioner af Falcon skulle man derfor opnå næsten 100 % dækning, uanset vejr og flyvehøjde.

Falcon-missilerne skal anvendes af en ny version af Draken, der har fået betegnelsen J 35F, men da svenskerne samtidig har ændret betegnelserne på de tidligere kendte versioner af Draken, må vi hellere bringe en oversigt over samtlige versioner:

Den første produktionsversion, der er i tjeneste ved F13, har betegnelsen J 35A. Den er forsynet med en svenskbygget Avon 200 Series (RM 6B). De sidste J 35A har forlænget bagkrop.

J 35B svarer til de sidste eksemplarer af J 35A, men har et ildledelsessystem af typen S7 („sikte 7“).

J 35C er en tosedet version, beregnet til typeomskoling.

J 35D benævnedes oprindeligt J 35B. Den har den stærkere Avon 300 series (RM 6C) og som følge heraf ændrede luftindtag. Ildledelsessystemet er af typen S7.

S 35E er en fotorecognosceringsversion med kameraer i kroppen. Man har tilsyneladende opgivet den oprindelige tanke med at rumme kameraerne i en strømlinieformet beholder under kroppen.

J 35F svarer til det store og hele til J 35D, men har en ny version af S7 ildledelsessystemet, da den er bevæbnet med Falcon missiler.

Nye amatørbyggede fly færdige

Det går fremad med vore amatørbyggere, der lægger i tusindvis af arbejdstimer og megen omhu i deres fly, som da også — når den store dag oprinder — tager sig vældigt godt ud.

Malermester *Børge E. Jensen* fik sin Jodel D.112 OY-AMF indfløjet af *Gunner Fjord Christensen* den 10. august og havde den tilmeldt til Lübeck-rallyet, og ingeniør *R. A. Larsen* blev indfløjet den følgende dag, ligesom læge *C. B. Zachos* Turbulent skulle i luften den 19. august. Yderligere to Turbulent'er ventes i luften i efteråret.

Skoleflyvning på afbetaling

Instruktør *Eigil Jensen*, der leder Sylvest Jensen's luftfart i Odense, oplyser, at man har gjort forsøg med skoleflyvning på afbetaling, og at der er gjort gode erfaringer i de sidste to år.

Eleverne betaler de første 10 timer, efterhånden som de flyves, og så overgår resten til konto, som oven i købet er rentefri. Kreditten ydes op til et år.

Også 75 % af al udlejning er nu på konto. Systemet har ikke givet skuffelser, men kræver selvfølgelig en hel del bogholderi.

Sylvest Jensen har i Odense tre KZ III, 1 KZ VII, 1 Cessna 172A og venter inden længe også en Emeraude.

Trident skridder hurtigt fremad

Den første de Havilland Trident G-ARPA blev rullet ud af fabriksbygningerne i Hatfield den 4. august, hvilket skulle være godt på den rigtige side af den planlagte dato. Dermed være ikke sagt, at den er klar til prøveflyvning, og f. eks. til at vises på Farnborough. Der er meget arbejde at gøre endnu, men den ventes i luften engang i vinter, og om alt går vel før nytår.

DH 126 Trident er den første af hvad man kan kalde „anden generation“ af jetlinerne, idet Comet-familien er første generation i England. Den får plads til op til 100 passagerer og udstyres med tre Rolls-Royce Spey jetmotorer i halen. Største rejsehastighed bliver 970 km/t.

Den største nyhed i installationerne er, at flyet konstrueres til helautomatisk landing, som man dog regner med at udvikle i løbet af tredserne for først at have i fuld drift omkring 1970.

Trident kræver ikke længere og heller ikke lange startbaner — 1800 meter er nok.

Begynder A-2 modellen,

som der har været talt en hel del om, er nu nået et skridt videre, idet det ene af projekterne, Poul Lauridsens, er klar til prøvebygning i klubberne. KDA er i besiddelse af et mindre antal lysterik af tegningen, og disse udleveres gratis til de første, der melder sig som prøvebyggere.

Den permanente skole

er atter etableret med Ka-8 OY-EUX i Herning (Carsten Thomsen) og K-7 Rhönadler'en i Alborg (Buch Petersen). De to fly er disponible indtil videre.

TYPENYT

Bristol Bulldog, det herlige gamle jagerplan, som også de danske flyvertropper i sin tid anvendte, findes nu igen i et flyvende eksemplar i England, idet Bristol har restaureret et museumseksemplar, der skal overgives til Shuttleworth samlingen.

Avro Vulcan har i form af et eksemplar fra den berømte eskadrille 617 (Dambuster) foretaget en non-stop-flyvning fra England til Sydney. Det er 19.300 km, hvilket giver en gennemsnitsfart på 922 km/t. Den blev tanket i luften.

Breguet 941 var i luften første gang den 7. juni og har gennemført sine første prøver. Ved 17½ tons vægt er den startet på godt 150 m.

C.160 Transall, det tysk-franske transportfly med Tyne-motorer, skal foruden de tre prototyper og to til styrkeprøver på jorden straks bygges i yderligere 6 eksemplarer.

Wassmer, der stadig bygger 2—3 Javelot-svævefly pr. måned (ialt 65 bygget) er igang med en serie på 100 af Bijave-typen, Super IV Sancy-motorflyet er leveret i 25 eksemplarer.

Morane-Saulnier Rallye's imponerende ordreliste svulmede efter Paris-udstillingen op til 514, hvortil ikke mindst en argentinsk ordre på 81 bidrog.

Breguet 1150 Atlantic-prototypen blev rullet ud af sin hangar i begyndelsen af juli. Breguet-firmaet holdt 50-års-jubilæum den 13. juli.

Sud Aviation Caravelle passerede i begyndelsen af juli de første 40.000 flyvetimer i SAS-tjenesten, fordelt på 14 fly. SAS har bestilt et eksemplar til, og Sabena har bestilt 2 til, hvorefter de samlede ordrer er nået op til 119 fordelt på 11 luftfartsselskaber.

Bristol/Ferranti Bloodhound Mk-2-missilet er for nylig blevet bestilt til både Sverige og Schweiz. Den sidste ordre er den største og er på mellem 500 og 600 mill. kr.

Canadair Forty Four fik sit type-luftdygtighedsbevis den 29. juni og er gået i tjeneste.

Boeing jetlinere i 219 eksemplarer af 707 og 720-versionerne har nu fløjet mere end 83 milliarder passagerkilometer og over 726.160 flyvetimer. De udgør over 28% af verdens civile jetlinerflåde.

Vintokrøl er et stort russisk konvertiplan med faste vinger, og såvel rotoratorer som turbinemotorer i hver vingespids. Den skal kunne rumme 50—100 personer og er udviklet af N. Kamov.

Beagle-Auster AOP Mk. 11 og 12 skal være udviklinger af AOP 9, udstyret med 260 hk Continentalmotorer og med noget moderniserede linier ligesom de civile typer.

Første rumrekorder godkendt

Den 18. juli behandlede FAI's astronautiske komité rekordansøgninger fra Rusland og USA og anerkendte enstemmigt følgende rekorder:

Gagarin, 12/4-1961 i „Vostok“:
Varighed i kredsløb 108 min.
Største højde under kredsløb 327 km
Største masse løftet under jord-kredsløb til 327 km højde 4725 kg.

Shepard, 5/5-1961 i „Freedom 7“
Højde uden kredsløb 186.307 km
Største masse løftet uden kredsløb: 1832,61 kg.

De to russiske rumpiloter

Gagarin og Titov startede — selvfølgelig — deres karriere som modelflyvere. Herefter må udviklingsordenen vel se således ud: modelflyver, svæveflyver, motorflyver og kosmonaut.



Anden generation af jetlinerne begynder nu at vise sig, og de Havilland Trident, der nu er rullet ud af fabrikken, ventes i luften omkring nytår.



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. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

Nye personlige medlemmer:

Trafikelev (SAS) Bent Lund.
Trafikass. elev (SAS) Kurt G. Holm.
Bruno Hansen.

Runde fødselsdage:

Direktor, konsul L. Tholstrup, Kosangas, V. Farinagsgade 1, V., 65 år den 4. sept.
Bagermester Leo Mac van Haan, Frederiksberggade 23, K., 60 år den 17. september.
Translatør Elisabeth Andersen, Flyvertaktisk Kommando, Gedhus, Kolvrå, 60 år den 20. september.
Froken Ellen Margr. Ellehammer, Kildegårdsvej 20, Hellerup, 65 år den 23. sept.
Bagermester C. J. Jensen, Magdalenemøllen, Århus, 50 år den 28. september.

Nye bøger i biblioteket:

Hundley & Ives: Simple Radio Control.
The Blackburn Story 1909—1959.
Aero-Almanach und Flugführer für die Schweiz.

Glemte på Vandel

På KDA's hittegods-kontor er indleveret: 2 sakse, 1 par solbriller, 1 sort gummisko nr. 39 (højre), 1 do. nr. 43, 1 plastic-regnfrakke, 1 pull-over.

Nyheder i KDA's kortservice

Da der stadig viser sig at være danske privatflyvere, som ikke ved, at medlemmer af KDA's motorflyveklubber kan nyde godt af en udstrakt kortservice, hvor hovedvægten er lagt på ICAO-kort i 1:500.000, henviser vi disse læsere til vor oversigt i nr. 3 side 50—51.

Samtidig skal vi henlede Schweiz-farendes opmærksomhed på, at der nu også kan fremskaffes et nyt „Flugkarte der Schweiz“ i 1:500.000. Flyvesikringsoplysningerne er ajourført til 1. maj 1961. Kortet kan bestilles i KDA og koster kr. 16,—.

En masse oplysninger om flyvning i Schweiz, bl. a. om de mange tilgængelige lufthavne og flyvepladser findes i den schweiziske aeroklubs „Aero-Almanach und Flugführer für die Schweiz“, hvoraf 4. udgave nu er udkommet og tilgængelig i KDA's bibliotek, ligesom den kan bestilles gennem KDA. Heri findes også det schweiziske luftfartøjsregister (motorfly, svævefly og 7 friballoner!) og utallige nyttige oplysninger.

Fra 1. august har det amerikanske kort- og informationscenter, der udgiver de bekendte FLIPs, begyndt udsendelsen af et såkaldt „FLIP Planning Chart Europe (Low Altitude)“ i format 89×117 cm, dvs. målestok 1:3.864.360. Det dækker Europa samt dele af Nordafrika og det nære Østen og er beregnet til planlægning af flyvninger over dette område. Det giver oplysning om flyvepladser, radionavigationshjælpemidler, luftveje, luftstransrestriktioner osv.

Et enkelt direkte abonnement koster 110 kr., de følgende 30 kr., så kan vi tegne ti abonnenter, kan vi få prisen ned på ca. 38 kr. for hvert abonnement. Kortet udsendes månedligt.

Interesserede bedes snarest henvende sig til KDA.

Fra motorflyverrådets arbejdsmark

På sit sidste møde beskæftigede motorflyverrådet sig med en lang række sager, bl. a. med den propagandabrochure for oprettelse af landingsbaner ved byerne, som længe har været planlagt, og hvortil der nu forelås manuskriptudkast.

Rådet blev orienteret om KDA's fortsatte forhandlinger med civilforsvaret, der efter nogle forsøg med brug af forskellige radioer i forskellige flytyper nu vil foretage nogle forsøg med et par af KDA udpegede piloter ved civilforsvarsøvelser, for at man kan indvinde erfaringer.

En forespørgsel om kontrol af højderekorder blev afslået, idet man under hensyntagen til den private flyvnings udvikling ikke finder det rimeligt fremtidig at kontrollere og anerkende danske rekorder, hvorimod man naturligvis i givet fald vil kontrollere internationale.

Billigere kontingent i Landsmotorflyveklubben

Da der har været fremsat betænkeligheder ved kontingentet i den nye Landsmotorflyveklub, og da man ikke kan yde den planlagte service i fuldt omfang, for der er et tilstrækkeligt antal medlemmer, har motorflyverrådet for 1962 nedsat årskontingentet til 50 kr., mens der for resten af 1961 skal betales 20 kr.

KALENDER

4-10/9 Opvisning og udstilling, Farnborough.

Motorflyvning

6-10/9 FAI's Europa-tur.
8-10/9 Europakongres for luftturisme (Como, Italien).
23-24/9 Grand Prix Int., Bourges (Fr.).
23-24/9 Oktoberfest 1961, München.

Svæveflyvning

31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Modelflyvning

31/8-4/9 VM for fritflyvende modeller
10/9 Høstkonkurrence for fritflyvende (øst og vest for Storebælt).
16-17/9 Criterium Int. i linestyring (Bruxelles, Belgien).
24/9 Høstkonkurrence for linestyring (øst og vest for Storebælt).
15/10 Danalim-konk. (D1) (Odense).
29/10 Moseslaget (Valbyparken, Kbh.).
5/11 Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12 Årsrekordåret slutter.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Birkerøds Rhönbussard havarerede i juli ved flysløb fra en flyveplads med højt korn langs banerne, som tippen fik fat i. Under DM var Kranich'en ved at lide samme skæbne ved landing i Sønderborg. Nu er kornet

høstet, men risikoen bør huskes næste år.

Klubhuset blev indviet den 19. august.

Aviator passerede midt i august flyvning nr. 2500 af de 3000 planlagte i år. Ka-8'en nr. 2 ventes i brug her i efteråret.

Holbæk har ved nogle energiske medlemmers indsats fået sin hangar så vidt, at man nu for første gang i klubbens historie slipper for at opbevare flyene adskilt.

København havde henlagt virksomheden til Herning i hele juli. Der blev trods vejret udført et par sølvdistancer og iøvrigt skolet intenst. 770 flyvninger og 11 elever gået solo beviser dette. Nye elever tages nu ind, og markedet studeres med henblik på anskaffelse af et moderne ensædet fly næste år. Rhönlerchen havarerede ved en soloelevs hårde landing, men er blevet repareret.

Nordvestsjællands flyveplads er nu blevet planlagt af civilforsvaret og bliver fin næste år. Lehrmeister'en er i fuld brug ved skolen.

Nordvestjysk havde propagandadag den 6. august med besøg af tre svævefly og en VII'er fra Karup.

Nykøbing S. har nu solgt gården Fjordlund ved Gislinge og flyver i stedet i Holbæk.

Ringsted har konstateret tydelig fremgang i den gennemsnitlige flyvetid pr. flyvning efter flytningen til den nye plads. Klubben har bestilt en Ka-8, der først kan leveres i november 1962. Også en transportvogn bliver anskaffet.

Silkeborg klager over svigtende medlems-tilgang, og flyveplads-situationen begynder at se alvorlig ud.

Vestjysk passerede først i august årets start nr. 1200. B. S. Sørensen fløj 281 km til Rungsted den 3. august og 250 km ud- og hjem nogle dagene senere. Hangaren udvides og får betongulv, og der bliver indrettet klubhus. Nyt ensædet fly overvejes anskaffet.

Århus har efter mange kvaler løst finansieringsproblemet mht. Mucha 100'en, der nu er ankommet. Den hedder OY-XAN og er det billigste nye fly i Danmark ca. 12.000 kr. flyveklar.

Modelflyvernes sommerlejr

Modelflyverne havde valgt rigtigt ved at henlægge årets sommerlejr på Vandel til den første august-uge, for vejret var her betydeligt bedre end det, svæveflyverne havde i juli. Konkurrencerne blev stort set gennemført efter planen og man havde det rart, til det atter gik hjemad. På grund af pladsmangel må vi vente til senere med en nærmere omtale.

Svæveflyveskolen

Årets svæveflyveskole, hvori der deltog så mange klubber, at der var 18 svævefly på Vandel, led under århundredets dårligste juli måned, selv om vi jo ellers har prøvet meget i den retning før. Det gik nogenlunde med at gennemføre den elementære skoling, men de der ville flyve termik, fik ikke meget ud af det. Fødselsflyene udførte 364 flyvninger og 55 svæveflyvetimer.

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 følgende måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.
EKSPEDITION
Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 328.24.
Abonnementspris: 12,00 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



HVIS LEONARDO DA VINCI HAVDE LEVET I DAG-

ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.



ROLLS-ROYCE **AVON** *turbo jets*

Avons are
in service with
the armed forces of
seventeen countries



Rolls-Royce Avon powered Lightning supersonic fighters are in squadron service with the Royal Air Force

Rolls-Royce Avon engines in military and civil operation have flown more than 4½ million hours. The latest military Avons are fully supersonic engines both with and without re-heat. All Avons offer a long overhaul life coupled with low maintenance. They are in quantity production and are powering fighters, bombers and transports in service with the armed forces of seventeen countries.

ROLLS-ROYCE

AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Hartung · Jens Kofodsgade 1, København K

1860

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Farnborough-stødet i år var stærkt militært præget, som f. eks. af disse fire Hunting Jet Provost T.Mk3, fløjet af Central Flying School's eminente kunstflyvningsteam.

PRIS 1 KRONE

10

1961

INDHOLD:

Nordisk motorflyvekonkurrence ★ Flyvedagen i Lübeck ★
Farnborough 1961 ★ Svæveflyvning i Frankrig ★ Modelflyve-
lejren.



Avro 748



spreder



sine vinger



Valgt af førende luftfartsselskaber

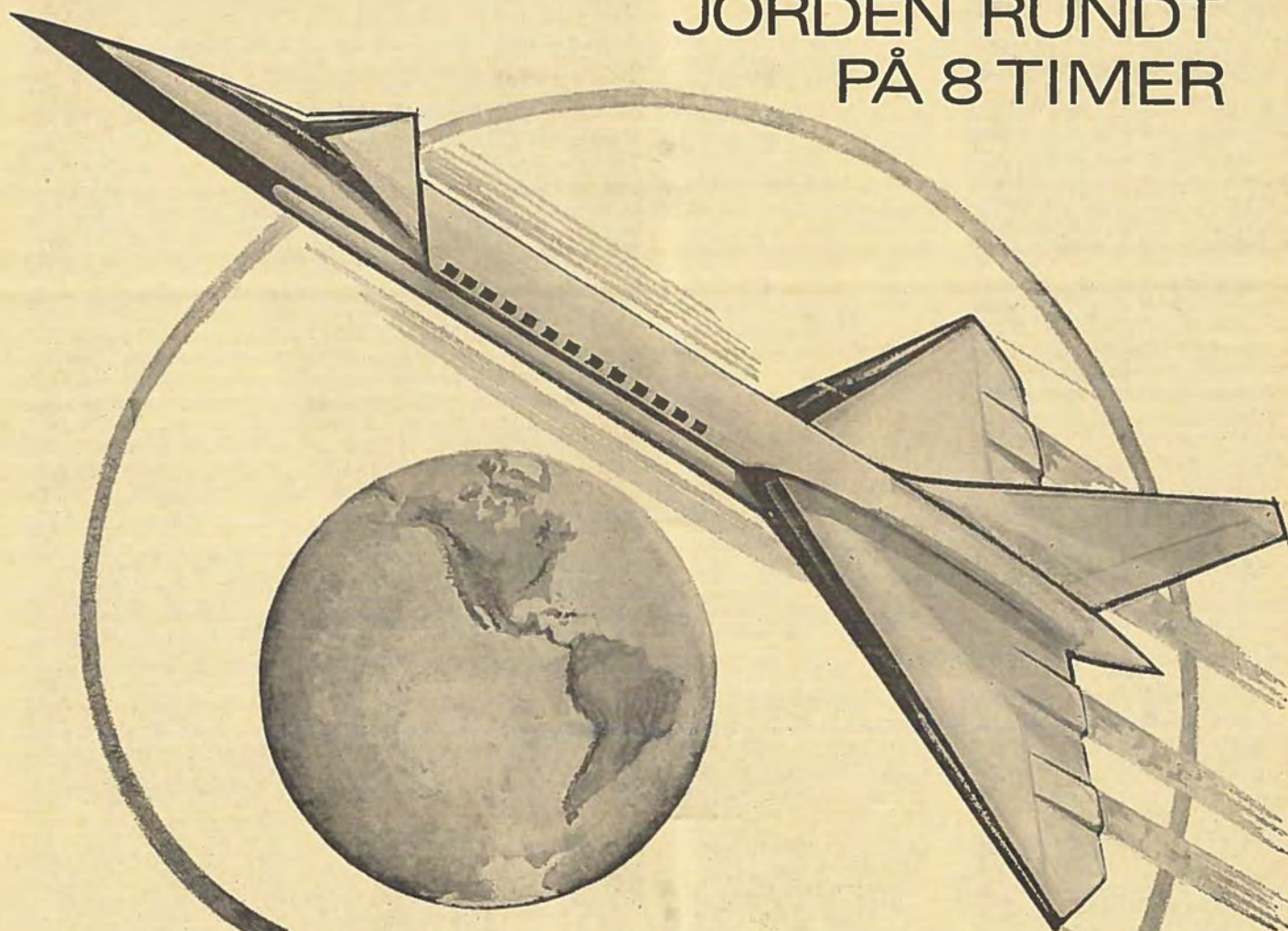
Nyheder om Avro 748 spredes hurtigt. Førende luftfartsselskaber som Skyways, BKS Air Transport, Aden Airways og Aerolineas Argentinas har foretrukket det fremragende, nye luftfartøj, Avro 748, der fuldt ud opfylder de krav, som de korte ruter stiller. Den lave anskaffelsesudgift og den hurtige ekspedition på jorden, der betyder flere flyvninger, sikrer luftfartsselskaberne økonomisk drift – og muligheden for større overskud. Udstyret med to Rolls-Royce Dart propelturbinemotorer er dette robuste luftfartøj overordentligt alsidigt.

Avro 748 kan medføre indtil 48 passagerer og deres bagage og alligevel starte og lande på eksisterende, mindre flyvepladser. Driftsomkostningerne er forbavsende lave, og vedligeholdelsesudgifterne er holdt nede på et absolut minimum takket være nem og hurtig tilgængelighed og anvendelsen af gennemprøvede komponenter. Alt sammen vægtige grunde til at driftige luftfartsselskaber foretrækker Avro 748. Skriv til os, hvis De ønsker alle oplysninger om det virkelig imponerende luftfartøj Avro 748.

HAWKER SIDDELEY AVIATION

32 Duke Street, St. James's, London, S. W. 1.

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

JORDEN RUNDT
PÅ 8 TIMER

Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetli-
ners, der kan flyve 3,5 gange lydens hastighed.
Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
med nye fly og nye motorer med nye og større
krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
gendagens jetfly.

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.



F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE

Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 10

Oktober 1961

34. årgang

Mere moderne regler efterlyses

DE nordiske motorflyvekonkurrencer har nu kørt 10 år efter regler, der trods mindre ændringer stort set er de samme som de oprindelige og som svarer til de fleste af de motorflyvekonkurrencer, der efter krigen er afholdt rundt om i de nordiske lande.

Som det klart fremgik ved konkurrencen på Avnø, er disse regler således, at det har vist sig mest fordelagtigt at benytte gammeldags fly. Moderne udstyr som kursgyro, radiokompas etc. må ikke benyttes. Der konkurreres således i helt elementære flyvediscipliner, både mht. navigation og landinger, og det er for så vidt godt, som dette er ting, der må beherskes af selv den mest avancerede flyver, fordi han under visse omstændigheder kan blive tvunget dertil.

Det betyder også, at enhver kan være med, selv om han – som flertallet af de nordiske privatflyvere – kun flyver et beskedent timetal om året.

Alligevel synes der at mangle tilgang af nye konkurrenter, hvilket man kunne opnå ved et maximumtal af år, den enkelte pilot kan være med. Denne tilbageholdenhed er helt forkert, men skyldes måske, at nogle mener at have oparbejdet en vis prestige, som de ikke vover at sætte på spil.

Men på den anden side må det forekomme betænkeligt, at reglerne begunstiger gammeldags materiel og udstyr. Dette vort fornemste møde af nordiske privatflyvere skulle nødigt bremse en udvikling, men tværtimod gå i spidsen og fremme opfyldelsen af de krav, der stilles til en moderne privatflyver.

Det må være muligt at formulere opgaverne herefter. Det må kunne lade sig gøre at tage radioen i brug i konkurrencerne og at udnytte kursgyro, radiokompas og VOR i stedet for at tildække dem. Måske bør man kræve, at i det mindste et af de tre fly er et moderne fly med næsehjul-understel og sådant udstyr.

Der må fornyelse til, hvis man skal bibeholde interessen, og hvis disse konkurrencer stadig skal have en mission.

DEN 10. NORDISKE MOTORFLYVEKONKURRENCE

*Nordens dygtigste privatflyvere til kammeratlig kappestrid
på Avnø*

ARETS nordiske motorflyvekonkurrence, som KDA var vært for, og som fandt sted på og i snævert samarbejde med Flyvestation Avnø, var den tiende i rækken af efterkrigskonkurrencer, og det er tredje gang. Danmark er vært. De to foregående gange fløj man fra Herning og Ålborg. Valget af Avnø var særdeles godt. Den lille hyggelige flyvestation var en ideel ramme om konkurrencen, og flyveskolens personale med oberstløjtnant A. H. Jørgensen, kaptajn løjtnant J. Agård og flyverløjtnanterne E. V. Jensen og B. M. Petersen i spidsen havde lagt an til og gennemførte en veltillrettelagt konkurrence.

De 12 fly skulle ankomme fredag den 25. august mellem kl. 17 og 19, og heldigvis var det ordentligt vejr den dag. De første ankom præcis 1700 og den sidste 1900. Der havde været en del modvind, som især generede de langsomtgående Piber Cub'er, der var i flertal.

Hovedsagelig ældre fly

Ja, ikke alene var de gamle Cub'er i flertal, men Piper dominerede nu som før i overvældende grad med ialt 9 af de 12 fly: 6 Cub, 2 Super Cub og 1 Pacer.

Herudover havde Danmark en KZ-IIT og en KZ-III og Finland den ensædte HK-1.

Det er ganske bemærkelsesværdigt, at det i så overvejende grad er gammeldags fly, der anvendes. Selv om Super Cub stadig er i produktion og udmærket egnet til forskellige formål, er det ikke et moderne privatfly i den forstand. Den lille HK-1 fra 1954 er faktisk den nyeste. Der var ikke ét helmetfly, ikke ét med næsehjul, ikke ét med optrækkeligt understel. Omkring halvdelen havde radio, men ingen glæde heraf til konkurrencen, hvorunder også kursgyro og lignende blændes af.

Kun få nye piloter

De fleste af deltagerne var udtaget direkte eller indirekte på grundlag af lignende konkurrencer i hjemlandene, men det synes i en vis grad at være Tordenskjolds soldater, der går igen.

Den finske ingeniør Juhani Heinonen deltog for 9. gang. Fra Sverige kom de to, der vandt holdkonkurrencen ifjor: ingeniørerne

Petersén og Hedman, Norge mødte præcis med samme hold som i fjor, og det danske hold har også været det samme flere gange – H. H. Laursen har ialt deltaget 5 gange, Harald Thyregod 6 og Gerhard Nielsen 4 gange.

De fleste har lang piloterfaring: Gerhard Nielsen og Laursen er fra 1948, de fleste andre fra først i halvtredserne, og i flyvetid varierede de fra 135 til 670 timer med et gennemsnit på ca. 330. Det giver en stærkt varierende årlige flyvetid på fra under 20 og op til 70 flyvetimer.

Og så var der »grønskollingen«, den svenske læge Allan Olsson, som først havde fået certifikat i november ifjor, men allerede havde samlet 135 timer sammen. Han var blevet godt gal i hovedet, fordi en strejke hos Linjeflyg havde hindret ham i at tage på det sædvanlige weekend-besøg på sommerhuset på Gotland, havde taget et taxafløj et par gange, fik lyst at prøve strygejerne – og så var han solgt! !

Navigation, landing og specialopgaver

Ifølge reglerne for de nordiske motorflyvekonkurrencer består disse af tre dele, hvoraf navigationskonkurrencen er vigtigst (60 %), derpå følger landingskonkurrencerne, der tæller 25 % og specielle opgaver 15 %. Det hele beregnes efter et temmeligt indviklet pointssystem, hvorfor man gerne ville have navigationskonkurrencen overstået først, men det ville vejret om lørdagen ikke.

Efter en udførlig briefing lørdag formiddag udsatte man afgørelse til middagstid, hvor juryen og konkurrenceledelsen var enige om, at man lige netop kunne gennemføre landingerne i det dårlige vejr. Det bedrede sig nu noget over Avnø-området med lidt sol og svag vind.

Hver skulle udføre en nødlanding uden motor, hvor man ikke måtte lande for »grøftene«, samt to præcisionslandinger til mærke, hvor man ikke måtte bruge motor eller de sidste 100 m før mærket måtte sideglide eller ændre flapstilling. Også stilen bedømmes.

Deltagerne kendte ikke flyvepladsen undtagen fra ankomstlandingen dagen før og måtte ikke træne. Laursen var i den uheld-



dige stilling at skulle være den første, men kom alt for langt – også i de to næste omgange. Han havde lidt svært ved at få halen ned, og det kræves der. »Graf« (Gerhard Nielsen) overgik ham og blev allersidst, hvorimod Thyregod fik en 8.-plads.

Olsson kom langt i den første landing, men kun 1 og 23 m før mærket de to næste gange.

Hedman og Petersén fik efterhånden arbejdet deres kendte stil og kom ned på 2 og 3 m på sidste landing, men det er jo alle tre, der tæller, og selv om Cub'erne er fine at præcisionslande, så var det forbavsende nok Heinonen i konkurrencens hurtigste fly, der vandt. Han havde + 30, + 12 og + 12 m, ingen strafpoints i stil og vandt med 7,9 points, fulgt af nordmanden Arseth med 21,4 og finnen Kukkonen med 23,7 points.

Holdvis lå det Finland, Norge, Sverige og Danmark.

Travl søndag begynder med navigation

Da man nu skulle klare både navigation og specialopgave om søndagen, var alle tidligt på benene. Det tager tid at få kontrolposter ud og hjem og ud bagefter et andet sted, og der skulle også være passende afstand mellem flyene.

Opgaven var en ren navigationsflyvning, hvor det udelukkende kom an på at passere vendepunkterne på nøjagtig kurs og præcis på den udregnede tid. Der var ingen mærker eller mål at observere undervejs. Da Sjælland er let at navigere over, havde Avno-folkene imidlertid valgt vendepunkterne i nogle landsbyer, der lignede alle andre, og flyvehøjden var begrænset til 250 m – kontrolleret med barografer og med strafpoints for over 60 m højdeafvigelse.

Der skulle gives gas på sekundet, tårnet skulle passeres 4 min. herefter på kurs mod første vendepunkt i Ramsølle ved Havdrup. Derpå gik det vestpå til Skellingsted i Amosen, sydpå forbi Slagelse til Vedskølle ved Skælskør og over Karrebæksminde bugt mod sydøst hjem til Avnø. Ialt 164 km.

Efter at have afleveret flyveplan startede første de hurtige og derpå de langsommere fly et for et på ruten i pænt, omend lidt diset solskinsvejr. Piloterne sad med 1:300.000-kortene med mange mærker og tal for ruten foran sig på små »skriveborde«, forsynet med nøjagtige ure.

De fik noget at gøre, både med at holde højden i termikken, og med at finde målene og gå ind på disse med højst 5 sek. tidsfejl og højst 10° kursfejl for at undgå strafpoints. Et par hang lidt med hovedet ved hjemkomsten, fordi de havde måttet opgive at finde et af vendepunkterne, deriblandt den eneste (danske), der havde trænet i området.

Det viste sig senere, at den norske disponent E. Rudstrøm, der sjældent flyver meget over sine ti timer om året, løste opgaven bedst. Ved vendepunkterne havde han kun hhv. 9, 5, 11 og ét sekunds afvigelse, og han vandt med 8,8 strafpoints, fulgt af Heinonen med 22,7, Saavalainen med 45,6, Petersén med 47,3, Hedman med 52,5 og

Laursen som bedste dansker med 64,7. Thyregod blev nr. 10 og Graf nr. 12 (med 283,5 points). Det var åbenbart ingen fordel at være på hjemmebane!

På eftersøgning ved Møen

Specialopgaverne kan være observation af mærker langs navigationsruten, identifikation af kirker og broer, nedkastning af meldeposser etc., men flyvestation Avnø bragte en forfriskende nyhed ind i billedet ved en speciel flyvning, hvor opgaven var en realistisk eftersøgning efter et nedstyrtet fly og evt. overlevende. Eftersøgningen tænkes at foregå i tyve minutter før mørkets frembrud og af lave skyer begrænset til 200 m flyvehøjde.

Barograferne sørgede for overholdelse af højden, og deltagerne skulle ad en bestemt rute gå til Kalvehave og derfra ind i det ca. 7×10 km store eftersøgningsområde derfra og til Bogø. Ind- og udgang skulle ske på minuttet, og det gjaldt altså om at nå at gennemse så meget som muligt på de tyve minutter. På kortet og et skema skulle man så med millimeters nøjagtighed angive, hvad man fandt.

Kun enkelte fandt flyet, der var markeret af en kamoufleret Piper Cub på en mark på Møen. Herudover var der 10 andre objekter i form af store og små gummibåde samt rød-hvide faldskærme. Nogle fandt kun 2 af tingene, andre 4, og til sidst kom der et par og rapporterede 6, 7 og en enkelt 8 genstande, men alle var enige om, at det havde været en yderst spændende og interessant og tilmed realistisk opgave.

Kukkonen vandt med 12,2 points, fulgt af Petersén med 12,8, Gerhard Nielsen og Hedman med 13,9 og Rudstrøm med 15,0.

De samlede resultater

Selv om Rudstrøm således også her lå foran Heinonen, vejede det ikke nok til at indhente den ene dårlige landing, Rudstrøm havde haft (han landede lige for groften i nedlandingen), og den altid alvorlige Heinonen vandt som i 1955, 1957 og ifjor den kæmpemæssige Nordiska Flygarepokalen med 48,6 points, fulgt af Rudstrøm med 66,9, Saavalainen med 90,7, Petersén med 91,7, Hedman med 97,0 og Laursen med 144,9. Derpå fulgte Knutsen, Kukkonen, Olsson, Thyregod, Arseth og Nielsen.

I holdkonkurrencen, hvor hvert lands to bedste flyvere tæller, vandt Finland SAS-pokalen med 139 points, fulgt af Sverige med 188, Norge med 222 og Danmark med 366 points.

De flotte vandrepræmier blev sammen med små mindepokaler til at beholde uddelt af konkurrencelederen, oberstløjtnant A. H. Jørgensen, ved afslutningsmiddagen, efter at ingeniør Per Weishaupt fra KDA havde bekendtgjort de af dommerkomitéen godkendte resultater. Denne bestod af oberstløjtnant Nils Lundgren fra KSAK, kaptajn Erik Kerke fra FFF, generalsekretær E. Hornslien fra NAK og af arkitekt Søren Nørgård fra KDA.

Oberstløjtnant Lundgren takkede KDA og flyvestationen for arrangementet, og på KDA's og motorflyverrådets vegne takkede direktør Walther Nielsen flyvestationens chef og personale for den interesse og dygtighed, hvormed de havde tilrettelagt og gennemført dette års nordiske motorflyvekonkurrence.

KDA skylder også de fire olieselskaber, BP, Caltex, Esso og Shell en tak for økonomisk støtte til arrangementet.

1. T.v. mesteren Heinonen, t.h. nr. 2 Rudstrøm fra Norge.
2. Finland: Calas, Saavalainen, Kukkonen, Heinonen og Kerke.
3. Sverige: Ajaxon, Hedman, Olsson og Petersén.
4. Norge: Hornslien, Arseth, Rudstrøm og Knutsen.
5. Danmark: Thyregod, Laursen, Gerh. Nielsen.
6. Juryen: Hornslien, Lundgren, Kerke og Nørgård.

NORDISK FLYVEDAG I LÜBECK

Rekorddeltagelse til rallyet i Lübeck, selvom vejret gjorde alt for at hindre de nordiske deltagere i at nå frem

Af journalist Knud B. Petersen

LØRDAG den 26. og 27. august havde Lübeck inviteret til »Nordisk flyvedag«, og forhåndsinteressen havde været meget stor. Ved tilmeldelsesfristens udløb var der alene fra Danmark indtegnet over 40 maskiner, og fra Sverige kunne ventes 65 – hvilket måtte siges at være noget af en rekord.

Deltagerne skulle ankomme i løbet af lørdag formiddag til Hartenholm flyveplads, beliggende ca. 40 km vest for Lübeck og 18 km syd for Neumünster. I programmet havde hver af de deltagende maskiner fået opgivet nøjagtig tid for ankomst til og landing i Hartenholm.

Fejlfri ankomst noteredes med 100 points.

Dårligt vejr vanskeliggjorde ankomsten

Ude i klubhuset i Skovlunde var der lørdag morgen fyldt som ved et middelbesat onsdagsmøde, og man hyggede sig med morgenkaffe.

Meteorologerne var sortseere: Vejrberetningen for hele landet lød på overskyet vejr med en skyhøjde på 50–200 fod, 2–3 km sigt, vind 200°–240° og regn. Særlig pessimistisk så det ud over Sydsjælland og Østersøen til Femern, men lidt opklaring kunne muligvis indtræde efter klokken 10.

Midt på formiddagen kom der små blå stænk i skydækket, og det lykkedes 8–9 maskiner at komme i luften med kurs mod syd.

Det varede dog ikke længe, før radiomasterne ved Herstedvester påny sløredes for blikket og til sidst forsvandt helt. Der gik vel knap tre kvarter, før maskinerne begyndte at vende tilbage efter at have mødt dårligt vejr på højde med Haslev.

Blandt de, der var nået igennem, var bl. a. flyveleder *Sylvester Nielsen* med redaktør, frk. *Ellen Christensen* som co-pilot, samt frk. *Rosy Møller* med *F. Wittrup* i højre sæde.

Først ved halvtretiden begyndte skydækket at splittes og piloterne at røre på sig. Vejrreporterne gav pludselig grundlag for at tage af sted.

Blandt de første, der lettede, var en finne i en selvbyggermaskine og et par norske

gæster i en ombygget PT-19, der virkede så dominerende i forhold til KZ-III'ere, Cessna 150 og 172, Tripacere og de øvrige maskiner på pladsen.

Næppe var maskinerne forsvundet i horisonten, før det brummede over Skovlunde, og et par maskiner slog et sving om pladsen og landede. Det var fortroppen af svenskerne, som nu havde fået tilladelse til at gå til Skovlunde og afvente opklaring.

I tiden til kl. 1630 startedes og landedes der på Skovlunde, og fru *Sylvester* havde travlt med at få svenske og danske maskiner klareret ind og ud. Det klaredes med bravur!

Konkurrence på vej til Lübeck

For arrangørerne i Lübeck var det jo noget af en streg i regningen, at hovedparten af de nordiske maskiner blev så forsinkede, og at kun så få fik mulighed for at deltage i rallykonkurrencerne.

Ved ankomsten til Hartenholm, der havde en dejlig bane på 800 meter lige ud til hovedvejen fra Itzehoe over Bad Bramstedt til Lübeck, foretoges den før omtalte mærkeanflyvning. Så snart fartøjerne var parkerede, fik man det nødvendige stempel i passet. Sammen med udleveringen af en lille »Flugtag«-nål fik man besked om sit startnummer til 2. del af rallykonkurrencen.

En halv time før 1. start samledes deltagerne og fik oplysninger om konkurrencens anden etape. Inden man gik ud til maskinerne, fik man et alvorsord med på vejen om at være særlig påpasselig, når man nærmede sig Lübecks flyveplads, hvorfra der i luftlinie ikke var mere end 3–4 km til zonegrænsen!

Først ude ved maskinen fik man overrakt konkurrencereglerne: en kuvert med et kort samt en blanket. På kortet var fem områder, indenfor hvilke nogle udlagte mærker skulle eftersøges, afmærket med en cirkel. Efterhånden som man fandt frem til mærkerne, skulle man indtegne deres facon og beliggenhed på blanketten.

Mærkerne var udlagt med stor opfindsomhed, og et par af dem, f.eks. nogle

pile, var placeret lige op til et skovbryn og kunne kun ses, hvis stedet blev anfløjet nøjagtig på kursen.

I det strålende vejr var det ingen sag at finde frem til Blankensee, og den sidste af maskinerne fra Hartenholm var netop under indflyvning, da de stærkt forsinkede deltagere nord fra begyndte at ankomme.

Ankomsten til Lübeck

I tiden omkring kl. 1800 var der god belægning i landingsrunden – de nordiske maskiner landede med minutters mellemrum. Man havde bestræbt sig for at holde danske og svenske maskiner parkeret i grupper for sig på hver side af hovedbanens vestlige tærskelpunkt. Det var helt imponerende at se de mange forskellige fly-typer opmarcheret i lange rækker. Den aften taltes godt 25 danske og en snes svenske maskiner foruden få norske og finske på flyvepladsen – hvilket vejret taget i betragtning må siges at være fint.

Flyvemæssigt var rallyet vel tilrettelagt, og jordmandskabet var meget hjælpsomme med fortøjning af fartøjer, ligesom benzinvognene hurtigt kom til stede. Men i Lübeck – som ved mange andre rallies – manglede der en mand med en stor hammer eller kølle til at slå pløkkene i jorden med.

I en interimistisk hangar-restaurant ombyttedes en af de udleverede kuponer med et væld af mange slags tyske pølser og ost. Der blev her lejlighed til at hilse på venner, man havde truffet på tidligere rallies. Klokken 19 afgik 7 store busser til byen, men der blev ikke tid til hvil, for mange indkvarteredes på hoteller på vejen ud mod Travemünde og i byens periferi, således at det blev en hel sightseeing-tur rundt i Lübeck og nærmeste omegn, inden f. eks. bus nr. 5 med 22 af de danske deltagere gjorde holdt foran »Hotel Berlinerhof« i Cleverbrück nær autobanens begyndelse nord for Lübeck.

Klokken 2015 kaldte gjaldende hornsignaler påny alle af hus – en enkelt deltager havde dog været så optimistisk at tro, at han kunne nå at få en lille lur. En kurér sendtes op efter ham, og efter en ekspres omklædning indfandt »mr. søvnig« sig, og bussen kunne til alles tilfredshed starte ud i den månelys aften mod Travemünde.

Lidt skuffende festaften

En del af det store Kurhaus hotel var reserveret til rallyet, men desværre var hoved-



Mange kendte danske privatflyvere ses til venstre i strålende humør. — I midten frk. Ellen Christensen, der med Sylvester Nielsen fløj Piper Pacer. — Til højre en anden af vore få aktive kvindelige piloter, frk. Rosy Møller med Lybeck's damepris.

parten af bordene i fest- og dansesalen forudbestilt, således at det kneb lidt for de udenlandske gæster at finde siddepladser.

Mange rallydeltagere havde regnet med, at der om aftenen havde været arrangeret en form for spisning i forbindelse med den officielle velkomst og præmieuddelingen. Det var der ikke; det stod enhver frit for, hvad han ville nyde af menukortets meget lette, men ikke billige retter.

Referatet fra hovedsalen kan kun blive sparsomt – velkomsthilsenen kunne kun høres af forsamlingen dér – og præmieuddelingen havde man nærmest indtrykket af skulle overstås i en fart, således at der atter kunne komme gang i dansen og serveringen!

Vindere af 1., 2. og 3. præmie kaldtes på tribunen og fik præmierne overrakt. Luxembourgeren *Bertil Sørreith* hjemførte sin pokal med maksimum pointantal på 300!

I år havde Lübeck by og aeroklub indstiftet en speciel damepris, som hjemførtes af *Rosy Møller*. Hun fik under stort bifald overrakt sin præmie – et stort glasfad med inskription og Lübeck byvåben.

Under den efterfølgende hurtige opremsning af de 7 andre vindere, bemærkede man, at 5. pladsen var gået til Sverige, mens *Dyhr Thomsen* og *Karl Jespersen* havde tegnet sig for henholdsvis 6. og 7. pladsen.

For mange førstegangs rallydeltagere, der har lyttet til skildringen af festlige sammenkomster, banquetter og møder i forbindelse med udenlandske rallies, var denne aften i Travemünde måske lidt af en skuffelse. Sædvanligvis bliver der også gerne lejlighed til, at en repræsentant fra hver nation bringer en tak til værtsfolkene – muligheden glippede her.

Flyvestævnet søndag

Opvisningen bevirkede, at der var startforbud fra 1400–1700, men for adskillige KZ'ere, der havde en lang tur for sig, blev der efter lang diskussion gennemtruffet en ordning, således at de kunne nå hjem inden solnedgang.

For over 20 danske maskiner fik Sylvestervest udvirket tilladelse til samlet start kl. 1630.

Flyvestævnet åbnedes med opstigning af hundreder af duer – i alle farver.

Derefter rullede maskiner repræsenterende de forskellige deltagende nationer forbi tribunen og gik i luften med efterfølgende sving ind over pladsen.

Fra programmet skal fremhæves de mange fantastiske flotte opvisninger med svævefly, formationsflyvningen af fire Sokolmaskiner og deres jagt på en strøm af tusinder af balloner, der i farvestrålende bundter hvirvledes afsted med den ret kraftige vind over mod zonegrænsen.

Der blev budt på ikke mindre end 3 grupper faldskærmsudspring. Det første faldskærmsudspringnummer sendte et gys gennem publikum. De 2 udspringere skulle falde med forsinket udløsning af skærmene. Da den første udløste sin skærm, stod den som en streg i luften efter ham – uden at ville fange vinden. Det så uhyggeligt ud, som han fortsatte sit styrt mod jorden. Og så foldede skærmen sig ud, samtidig med at han kort over jorden fik bakset lidt luft ind i sin lille styreskærm.

Den lille Topsy Nipper viste eventyrlig akrobatik, som trodsede alle naturlove og virkede lige så imponerende som kunsthvningens verdensmesteren *Albert Falderbaums* opvisning i Bucker 131.

Programmet var meget afvekslende sammensat, men kun to trediedele af opvisningen var afviklet, da nordboerne med logbøgerne under armen gik ud til deres maskiner og begyndte at varme op.

Aftalen lød på, at alle godt 20 maskiner skulle line op i nummerorden, således at de kunne gå i luften hurtigt efter hinanden og umiddelbart efter starten dreje venstre om – for at forstyrre stævnets afvikling mindst muligt.

Men den stedlige flyveledelse var af en anden opfattelse, man fik nærmest det indtryk, at det gjaldt om at holde gæsterne tilbage læst muligt! Maskinerne kaldtes frem en efter en – med lange minutters mellemrum. Da de første 5–6 maskiner var ude af syne, blev der et stop på over 10 minutter – så sendtes endnu et par af sted, og så ... pause ... venten!! Da der ikke blev givet nogen besked, holdt alle maskinerne med snurrende propel – og for en del af dem betød det korskøl i henvend en time!

De sidste fire maskiner var nær blevet »låset« inde, så de ikke havde haft mulighed for at nå igennem til Skovlunde. Kun en velplaceret, men fuldt ud berettiget opsang til starteren bevirkede, at der blev handlet efter konduite, så maskinerne straks kunne dreje lige ud på startbanen og gå uden videre parlamentering.

Men det var blot kedeligt, at dette skulle være det sidste indtryk fra et ellers flyvemæssigt veltillrettelagt rally. Når kritik har været mulig, må det sikkert tilskrives, at dette års Nordischer Flugtag i Lübeck med sit kæmpedeltagerantal er blevet et arrangement, der har sprængt tidligere rammer. Men alle deltagere havde det gode humør med og syntes, at det havde været et par gode dage, og når der næste gang kaldes til rally i Lübeck, håber vi på bedre vejr, så rekordtilmeldingen fra 1961 kan blive eftertrykkelig slået. *kbp*

Certifikatindehavere i luftfartsdirektoratet

Lige så naturligt det må være, at ledende politfolk, der beskæftiger sig med færdsel, selv har et kørekort, ligeså selvfølgelig burde det være, at luftfartsdirektoratets folk har et flyvecertifikat, men hidtil har dette kun været tilfældet for enkelte tidligere militære flyvere i direktoratet.

Imidlertid synes man nu at have indset det praktiske i, at de ansatte selv flyver, og flere menes at ville følge efter luftfartsingeniør *Jørgen Nissen*, der i sommer tog sit A-certifikat hos Esbjerg Aero Service. Dette certifikat slap direktoratet iøvrigt billigt fra, for Nissen er som bekendt svæveflyver og klarede derfor certifikatet med betydeligt reduceret timeantal.

Man må håbe, at det nye initiativ også udstrækkes til flyveledelsens folk, hvor et A-certifikat burde være et selvfølgelig led i uddannelsen. Mens man oprindeligt ansatte flyvere som flyveledere, er efterhånden kun enkelte af de ældre tidligere flyvere, mens andre har styrmandsuddannelse eller er uddannet fra grunden af til flyveledergerningen.

Selv om denne uddannelse utvivlsomt er udmærket, må det dog være en betydelig ulempe, at de pågældende ikke har personlig erfaring fra „kundernes“ synspunkter. Og ligesom man næppe kunne tænke sig færdselsdirigerende og -kontrollerende politfolk, der ikke selv er vant til at færdes på gader og veje, således burde man heller ikke kunne tænke sig folk i flyveledelsen, der ikke er

vant til at færdes i luften. Engelske annoncer efter personel til flyveledelsen kræver „recent aircrew experience.“

VFR og IFR

A/S Commertas havde for nylig inviteret repræsentanter for luftfartsvæsenet og KDA på en lille udflugt til Esbjerg og retur for at demonstrere anvendelsen af moderne privatfly. Turen blev foretaget i en Cessna 175 og en Dornier Do-27.

Udturen foregik VFR, og over Jylland lå der en okklusionsfront, der tvang os til at flyve lavere og lavere i regn og dårligt sigt, indtil vi endelig – følgende landevejene – kom frem til Esbjerg lufthavn.

Efter en frokost her i Esbjerg Aero Service's nydelige udvidede restaurant var det klart op, men det dårlige vejr lå stadig over den østlige del af landet.

Nu trådte imidlertid de nybagte privatflyvere med instrumentbevis i funktion (foruden civilingeniør *P. Lehmbeck* har direktør *Bent Stig Møller* fået beviset). Hjemturen foregik for vort vedkommende i Do'en i 3.500 fod, nemt og smertefrit, til vi i Kastrup blev taget ned med radar og i silende regn sat af i hjørnet ved havnekontoret. En udmærket demonstration af fordelene ved at kunne flyve IFR.

Landsmotorflyveklubben

Landsmotorflyveklubben er som bekendt nu startet, og medlemsantallet er stigende. Men flere medlemmer er nødvendige, for klubbens virke kan blive rigtigt effektiv.

Som omtalt er klubben ikke startet som en konkurrent til eksisterende klubber, men for at afhjælpe det tomrum for lokale klubber, der findes visse steder i landet, og for at afhjælpe det savn blandt luftfartøjsere og flyvere, som ikke blot flyver som hobby, men som forener det nyttige med det behagelige, eller udelukkende bruger flyet i forretningsøjemed.

Klubbens formål er ikke alene hjælp til fartøjsere og erfarne piloter, men også at give de mindre erfarne flyvere en hjælp og støtte gennem foredrag, film og små kursus, så de også er med i toppen og dermed får øget flyvesikkerhed og fuld glæde og gavn af flyvningen.

Klubben har ingen bestyrelse, men sorterer under KDA's motorflyveråd med en klubleder, hvis opgave er at sørge for, at de ønsker og anker, medlemmerne fremfører, bliver taget op til undersøgelse og gennemrådet bragt for de rette instanser og myndigheder.

Når motorflyverådet er gået ind for klubbens start, er det for det rigtige at være den daglige flyvning og dens besværligheder på så nært hold som muligt for straks at kunne sætte ind til støtte for den enkelte og til gavn for alle.

Motorflyverådet ved af erfaring, at der findes en del flyvere, som har erhvervet sig radiotelefonibevis og en del kendskab til radionavigationsinstrumenter, men mangler den praktiske erfaring og rutine. En af Landsmotorflyveklubbens første ønsker er at starte et kursus i linktræning i forbindelse med ca. 5 timers flyvning i de dårligst tilladelige VFR-forhold med dygtige instruktører, således at der bliver lejlighed til at orientere sig på radiokompas og ved samtidig brug af VHF at gennemføre en sikker og præcis flyvning.

Det er vor mening, det vil reducere de så smukt betegnede „sikkerhedslandinger“ med dertil hørende beskadigelse af understel og masser af ærgrelser og samtidig forkorte vejen til erhvervelse af et IFR-bevis.

Kontingenten i Landsmotorflyveklubben er så beskedent – 20 kr. for resten af 1961 og 50 kr. for 1962. Rekvirer love og indmeldelsesblanket hos KDA.

Arne Kragels

Formand for motorflyverådet.

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!

FARNBOROUGH 1961

Massedemonstration af militære helikoptere — Kun få helt nye flytyper — Impoverende formationsflyvninger af eskadriller fra Royal Navy og RAF

DET vil erindres, at sidste års SBAC-stævne på Farnborough blev omtalt som det hidtil største. Det syntes derfor nærmest lidt utroligt at skulle indlede en kort reportage fra dette års opvisning med at omtale, at man endnu en gang havde formået at øge antallet af deltagende firmaer, ligesom det kæmpemæssige udstillingstelt var blevet udbygget ekstra med et fladeareal på ikke mindre end 500 m². Antallet af firma-stande blev af stævneledelsen angivet til 353 eller 15 flere end sidste år.

1961-stævnet, afviklet i tiden 4.-10. september, som det 22. i rækken af stævner siden Hendon-dagene i 1932, lod sig markere af en slags jubilæum, idet demonstrationen torsdag den 7. september blev nr. 100 — en rekord, som det turde blive vanskelig at slå, hvis der tænkes på, at Hendon/Farnborough-stævnerne til dato har været rent engelske arrangementer, medens næsten alle andre stævner i Europa og USA har haft internationalt islæt.

At den engelske fly-industri har udbytte af stadig at fortsætte med år efter år »at pynte nyt butiksvindue« lader sig vel næppe drage i tvivl, når statistikken viser, at man siden krigen har haft en omsætning på £ 1.200 millioner, af hvilke ca. halvdelen alene er indtjent indenfor de sidste fire år.

Farnborough under luftangreb

Af stor interesse for de mange besøgende på Farnborough er spørgsmålet: »Hvordan bliver vejret på den stævnedag, jeg har valgt til at lægge vejen om ad området øst for Laffan's Plain, hvor så mange af engelsk flyvnings mest spændende begivenheder har fundet sted.«

Vejret i år var tåleligt, men kølighed og lidt regn kunne som sædvanlig ikke undgås. Dette hindrede naturligvis stævnets fulde udfoldelse en del — især da landsætningen af faldskærmstropper fra Auster- og Beverley-fly.

Den faste fly-park blev hver dag ryddet for gæster præcis kl. 13,00, hvorefter flyene blev kørt til pladser, hvorfra første start fandt sted godt halvanden time senere.

Første fly i luften var et Supermarine-Scimitar-fotorekognoscerings-fly, som efter et sving ned syd-vest om Laffan's Plain returnerede i lav højde for at foretage fotoopta-

gelser af udstillingsområdet, hvorefter turen fortsatte ud over den engelske kanal, hvor hangarskibet HMS »Hermes« var næste foto-emne. Flyet returnerede senere under stævnet, således at optagelserne kunne blive vist, inden de besøgende igen forlod pladsen.

Samtidig med Scimitar-flyets foto-løb langs startbane 25 blev lufthavnens kontrol-tårn angrebet af to grupper på ialt otte Hunter F(GA)Mk9-fly fra RAF Squadron 54.

Denne »attack« blev indledningen til en af stævnets mest vellykkede demonstrationer, omfattende taktisk landsætning af ca. 300-350 soldater fra The Duke of Edinburgh's Royal Regiment. De første tropper blev fløjet ind i seks Westland Whirlwind — og to Belvedere-helikoptere, som efter landsætningen fortsatte til andet område af pladsen for at indtage en last af forsyninger.

Medens helikopterne foretog deres indflyvning fra øst, landede fire Blackburn Beverley C.Mk1 transportfly fra RAF Transport Command's 38th Group med vinden i retningen fra vest; endnu medens flyene bevægede sig langsomt ind over græsområdet langs startbane 7-25, blev der gjort klar til, at soldaterne i løbet af minutter kunne forlade flyene ad den meget brede landgang, som lægges ud fra agterste del af flykroppen. Under troppernes formering på jorden og Beverley-flyenes udrulning til start for flyvning ud af området, foretog en Scottish Aviation Pioneer og en Twin-Pioneer nedkastning af forsyninger for senere at vende tilbage til landing uden for startbanen, for at simulere optagning af sårede.

Højdepunktet på denne magtfulde demonstration, som var afviklet på knapt 30 minutter, var landsætningen af forsyninger fra de seks Whirlwind og de to Belvedere-helikoptere, hvoraf sidstnævnte bar henholdsvis en Army Ferret rekognosceringsvogn og en 150 mm Haubitze-kanon.

Efter troppernes indsamling af det leverede materiel var alle fly igen på vingerne for at vige pladsen for start af et De Havilland DH 106 Comet 4C fly i Middle East Airlines bemaling. Om Comet-flyenes popularitet har der været talt så ofte, at vi her kun skal nøjes med at pege på, at denne flytypes fire Rolls-Royce Avon-jetmotorer nu

er officielt godkendt til en gangtid på 2900 timer mellem hovedeftersyn. Hvad dette betyder både med hensyn til økonomi og teknisk pålidelighed, er ikke svært at få øje på.

Det må forventes, at Bristol Aircraft Ltd. om kort tid vil have foretaget første prøveflyvning med det supersoniske forsøgsfly: Type 188, som er udstyret med to de Havilland Gyron Junior DGJ10 jetmotorer, hver med en trækraft på 6300 kg, og som vil få en største hastighed på over Mach 2,5. For at indhøste erfaringer med denne specielle motortype med et højt udviklet efterbrændersystem har de Havilland Engine Co. Ltd. siden januar i år fløjet et specielt Gloster Javelin-fly udstyret med to af disse motorer. Gyron Junior Javelin blev vist på to af stævnedagene og virkede bemærkelsesværdig derved, at dets støjniveau syntes betydelig lavere taget i forhold til andre jet-fly udstyret med efterbrænding.

En meget smuk demonstration blev vist af RAF's nyeste transportfly af typen Armstrong Whitworth AW660 Argosy C.Mk1. Flyet er den militære udgave af AW650 Argosy, som nu gennem længere tid har været anvendt af det amerikanske Riddle Airlines Inc., hvor den gennemsnitlige udnyttelse ligger på ikke mindre end 10 timer daglig på hver af 7 fly. Argosy C.Mk1 er i ordre til RAF Transport Command i et antal af 56. Flyet, som har en forreste og bageste lastedør, kan medtage en betalende last på over 13 tons. Flyets bageste lastedør udformet som et krokodillegab tillader, at selv en meget tung last vil kunne kastes under selve flyvningen. De fire Rolls-Royce Dart R Da 8 motorer hver med en effekt på 2680 hk vil give flyet en marchhastighed på 430 km/t.

Argosy-flyet og den efterfølgende Vulcan B.Mk2 bomber med fire Bristol Siddeley Olympus jetmotorer — hver med en trækraft på 7700 kg — blev begge kun vist under overflyvning og foretog ingen landing.

Fantastiske fremtidsmuligheder for helikoptere

Næste program var kunstflyvningsopvisning af en enkelt Hunting Jet Provost T.Mk4.

Typen, som står lige over for at blive taget i brug af RAF som supplement til The Basic Flying Training Schools Provost T.Mk3 fly, har meget fine flyveegenskaber, som syntes at love godt for gennemførelsen af det program, RAF har sat op, og som går ud på, at de nye piloter udelukkende skal flyve jet fra første flyvetime, til de får udleveret deres »vinger«.

At vi militært såvel som civilt er på vej ind i VTOL- og STOL-flyenes tidsalder blev med stor tydelighed slået fast under de efterfølgende demonstrationer af lette fly fra British Executive and General Aviation Ltd., og en række højt betydningsfulde nye helikoptertyper fra Westland Aircraft Ltd.

Første fly i denne gruppe var Westland's Rotodyne, som beklagelig nok stadig er på prototype-stadiet efter at have fløjet første gang i november 1957. Årsagen til denne voldsomme forsinkelse af en så vigtig flytype er mangeartede, ligesom de syntes at have givet problemer, som langt fra har fundet deres løsning endnu.

Belvedere eller Westland/Bristol 192 blev fløjet ind for svævende i en højde på ikke over 10 m at landsætte en afdeling soldater på ca. 30 mand inden for et tidsrum af ikke over ét minut — et helt fantastisk skuespil, som understregede den moderne helikopters



Handley Page HP 115 repræsenterede sammen med Beagle-serien de eneste helt nye typer. HP 115 er et foregødsfly til at udforske kommende overlydsstrafikflys vingeform under langsom flyvning. Derfor det faste understel.

militære betydning.

Den lille *Scout* med én 885 hk Blackburn Nimbus A129 gasturbine-motor og med plads til 5-6 personer viste meget avanceret og meget hurtig flyvning, som afsluttedes med landing på ladet af en lastvogn. *Scout*, som er i produktion for den engelske hær, vil med lethed kunne opereres ind og ud af vanskeligt tilgængelige områder. Flyets største stighastighed er 10 m/sek., medens marchhastighed angives til 210 km/t.

Wessex I med én Napier Gazelle N.Ga 13 for-turbine motor på 1420 hk er i fuld produktion for Royal Navy, hvor en af dens vigtigste opgaver vil blive at virke som antiubåds fly. Typen er udrustet med det mest moderne elektron-udstyr, som gør det muligt at operere under alle vejrforhold ved dag eller nat. *Wessex I* præsterede under stævnet det kunststykke at trække et vogntog bestående af en Alvis Stalwart lastvogn med *Scout*-helikopteren påladet sammenkoblet med to trailers bærende en 2 CV Citroen og en Saracen kampvogn – tilsammen en vægt på 45 tons, som opnåede en hastighed på ca. 25 km/t.

Et meget elegant og fornøjeligt mellemstil blev udført af otte *Westland (Saro) Skeeter*-helikoptere, hvis piloter alle var underofficerer fra den engelske hær. Flyene, delt i to grupper hver på fire fly, gennemgik et fantastisk veltrimmet program, hvorunder flyene bl. a. fløj imod og imellem hinanden på en måde som kun levende meget ringe afstand mellem de enkelte fly. *Westland Skeeter*, som også er leveret til den tyske marine og til luftvåbnet er to-sædet med en 215 hk *Gipsy* motor, som tillader en største hastighed på 162 km/t.

Faldskærmspring

Noget nyt for et Farnborough-stævne var de efterfølgende faldskærmsudspring vist af seks mand fra The Army Special Air Service. Desværre tillod vejret ikke på noget tidspunkt, at der blev vist gruppe-spring med forsinket udløsning af skærmene, som var af den »styrbare« type. Trods kraftig vind lykkedes det for én af deltagerne at »gå lige i mål«, medens øvrige deltagere afstand fra denne eftertragtede plet på det grønne område ved bane 25 var meget ringe. Denne særlige Army-gruppe blev fløjet ind i tre *Auster*-fly, medens en tilsvarende gruppe på seks mand fra RAF No. 1 Parachute Training School, Abingdon, senere under stævnet foretog udspring fra et *Beverly*-fly.

Hawker Aircraft Ltd's to-sædede *Hunter Trainer* med civile registreringsbogstaver (G-APUX) blev vist i et overbevisende program, som demonstrerede, at denne type må være det måske bedste træningsfly i verden. Typen anvendes foruden af RAF og FAA også af luftvåbnene i Danmark, Peru, Holland, Indien og Jordan.

Efter den megen støj fra buldrende jet-motorer og knaldende automatvåben var det en hel fornøjelse at blive præsenteret for British Executive and General Aviation Ltd.'s privatfly af *Beagle*-familien. Dette nye firma, hvis øverste leder er Mr. Peter Masefield, er opstået ved en sammensmeltning af Masefield's eget selskab (*Beagle-Masefield*), *Auster*, *Miles* og et nyt helikopter-firma: *Beagle-Wallis*. Medens *Auster*- og *Miles*-grupperne har helliget sig fremstillingen af en-motorede fly, har *Masefield*-gruppen præsteret det kunststykke inden for et tidsrum af 311 dage at færdigbygge og prøveflyve et to-motoret privatfly, som syntes at have gode fremtidsmuligheder – selv

om eksportmulighederne på nuværende tidspunkt synes noget vanskelige.

Hele *Beagle*-familien med den to-motorede *Type B 206* i spidsen startede samtidig til en demonstration, som måske kan siges at være den, som blev fulgt med størst interesse af stævnets gæster. Både *Beagle-Auster A109 Airedale* og *A16 Terrier*, viste kunstflyvning, som kun blev overgået af Danmarks gamle bekendte *Ranald Porteous'* tumlen sig i *Beagle-Auster AOP 11*, der viste rent fantastiske flyveegenskaber, som lover godt for dens videre fremtid som Army-rekognosceringsfly.

En afløser for DC-3 flyet –?

Tilbage til jet-flyene kom man temmelig ublidt efter start af en *Blackburn Buccaneer S.Mk.1* og to *Folland Gnat T.Mk.1* træningsfly, som alle viste voldsom kunstflyvning, hvorunder piloterne ikke just skånede sig selv for at trække rigelig med »G'er«.

Den civile flyvning har nu snart i over ti år ventet på en afløser for den næsten uopslidelige DC-3'er. Både A. V. Roe & Co., Ltd. og Handley Page Ltd. viste flytyper, som kunne indtage denne ærefulde plads i det moderne transportbillede, hvor hensyn til passagerkomfort må forbindes med kravet om høj marchfart og evnen til at kunne operere ind og ud af vanskeligt tilgængelige pladser.

De to fly, som der her tænkes på, er *Avro 748* og *Dart Herald*, som begge anvender Rolls-Royce *Dart* motorer, hvormed man til dato har indhøstet erfaringer fra over 16 mill. flyvetimer.

Foruden *Dart Herald* viste Handley Page også sin aldeles suveræne V-bomber af typen *Victor B.Mk.2* med fire Rolls-Royce *Conway* by-pass motorer med en effekt på 7800 kg.s.t. *Victor*-flyet, som har høj landingshastighed, anvender bremseskærm, som nedsætter landingsløbet til en relativ kort distance.

Formationsflyvninger uden sidestykke

Efter demonstration af *Short's VTOL*-fly: *SC-1* – som startede fra en speciel platform – og Handley Page's forsøgsfly af typen *HP 115*, som må antages at have betydning som et meget vigtigt skridt på vejen hen mod virkeliggørelsen af det første, engelske supersoniske passagerfly, blev der lagt op til den række helt fantastiske formationsflyvninger, som kom til at markere stævnedagens afslutning.

Anført af English Electric's chefpilot Mr. Roland Beamont i en *Lightning T.Mk.4*, som viste stævnets hårdeste flyvning, præsenterede ni *Scimitars* fra Fleet Air Arm Sqn. 800, ni *Lightnings* F.Mk.1 fra RAF Sqn. 74, seksten *Hunters* F.Mk.6 fra RAF Sqn. 92 samt et kunstflyvningshold på fire *Jet Provost* T.Mk.3 fra RAF Central Flying School stævnets mest imponerende formationsflyvningsprogram, som faktisk var af så perfekt tilsnit, at ord ikke kan udtrykke, hvad iagttageren følte under disse eminent dygtigt udførte økseritser.

At Farnborough-stævnerne stadig formår at trække gæster fra fjerne egne af jorden, er i og for sig forståeligt nok – der kan ikke herske ringeste tvivl om, at disse arrangementer er de bedst organiserede i hele verden. j.fl.

1. *Beagle's* to-motorede B 206 (5-7-sædet).
2. *Beagle-Auster A 109 Airedale*.
3. *Beagle-Auster A 61 Terrier*.
4. *Beagle-Auster AOP 11* til den engelske hær.
5. *Westland Whirlwind* under udladning af mand-skab fra RAF-Regiment.





En femte motor prøver Boeing 727's konstruktionsegenskaber



Boeing 707's prototype, der førte beviset for jetlinerne 707 og 720's fremragende egenskaber, arbejder nu som en flyvende prøveklud for den næste generation af Boeing jetmaskiner — den 3-motorers kortdistanceliner 727.

Prototypen ses herover, udstyret med en femte motor, i færd med en serie af hårdhændede prøver, der skal bevise effektiviteten og ydeevnen ved sidemonterede motorer, der bliver karakteristisk for 727. Desuden gennemprøver 707-prototypen nye vinge-flaps og en række andre nykonstruktioner, som vil gøre 727 til den mest moderne jetliner i sin klasse.

Allerede nu har fabrikken modtaget ordrer på et hundrede og sytten 727ere fra American Air Lines, Eastern Air Lines, Lufthansa og United Air Lines. De vil blive leveret i begyndelsen af 1963. 727 vil kunne starte og lande på 1500 meters baner med fuld last, og vil beflyve ruter fra 250 til 3000 km. Den vil give luftfartsselskaberne mange enestående fordele, deriblandt komponenter og systemer, der har vist fremragende ydeevne og driftssikkerhed ved Boeing jetliner-flyvninger på mere end 480.000.000 kilometer.

BOEING



SVÆVEFLYVNING I FRANKRIG

Leif C. Andersen fra flyveklubben Horsens fortæller om sit sommerophold i St. Auban, hvor han efter 6.700 m højdevinding nåede op i 7.600 m.

Wassmer WA-21 Javelot, et 15 m øvelsesfly af træ og stålør, tomvægt 200 kg, fuldvægt 350 kg. Bedste glidetotal 28, mindste synk 0,70 m/sek. ved 73 km/t.

DA man herhjemme kun kender lidt til forholdene for svæveflyvning i Frankrig, mener jeg, at de erfaringer, jeg har gjort under et ophold i St. Auban-sur-Durance fra 4.-29. juli, kan have interesse for en større kreds.

St. Auban er et »Centre Nationale«, d. v. s. et statsdrevet center for højere svæveflyvning, beliggende ca. 100 km NNØ for Marseille i et område, hvor det konstante middelhavsklima gør sig gældende. Under mit ophold var der således ikke en eneste dag, hvor der ikke kunne flyves i timevis. Pladsen er beliggende i en floddal i 450 m højde. Mod NV ligger en bjergkæde, Montagne de Lure, på 1500-1800 m, der under gunstige meteorologiske forhold giver anledning til dannelse af de stående bølger, der har gjort St. Auban så bekendt. Mod Ø og SØ findes stejle skråninger på små 1000 m. Både her og på N-siden af Montagne de Lure er der selv med ganske svag vind fortrinlige muligheder for skråntflyvning. Da solen i regelen skinner det meste af dagen, er forholdene for termikflyvning usædvanlig gunstige, selvom det ofte kun er tørtermik. Skybasis er ofte i 2500-3000 m, og der dannes tit ganske usædvanlig store cumuli, men da skyflyvning er forbudt, kan de ikke udnyttes, og højdevindinger, der antages at gå væsentlig over skybasis, anerkendes ikke.

Af svævefly findes mange, men da nogle til stadighed er til reparation for småskader hos »mekanikeren«, blev jeg ikke klar over, om der var 20 eller 25. Det drejer sig om planer med ydelser fra Ka-8 og opefter. Der findes typernes Breguet 901, 904 og 905 (Fauvette), Air 100 og 102, Javelot WA 20 og 21 samt Merville SM 31. Desuden findes 10 motorfly til flyslæb, idet spil ikke anvendes, men det var kun 2, der var i brug ad gangen; man sagde, at det var godt med nogle i reserve. Dette viser med al ønskelig tydelighed, at det rent økonomiske ingen større rolle spiller, når det er staten, der betaler.

Der findes 6 instruktører med en flyvetid på flere tusind timer, de fleste af dem havde 3 diamanter. For øvrigt er der en ganske kolossal forskel på de krav der herhjemme og i Frankrig stilles for at blive instruktør. Der fordrer i Frankrig 180 timer på svævefly plus motorflyvercertifikat samt et 6 ugers instruktørkursus, hvor der flyves yderligere mindst 30 timer. Sådanne krav kan nok give svæveflyverrådet noget at tænke på.

Grundig instruktion for soloflyvning

Før man første gang går i luften, er der grundig instruktion i de særlige forhold, der gør sig gældende for svæveflyvning i bjerg-

egne samt i betjening af iltudstyr og radio, idet næsten alle fly er forsynet med radio. Først på andendagen kom jeg i luften med Br. 904 med optrækkeligt understel og flaps og et glidetotal på 35, for at jeg under kyn- dig vejledning kunne gøre mig bekendt med de lokale forhold. Man bliver slæbt hen på skrænten og udløser i 500 m's højde over pladsen. Da der er et par km fra skrænten tilbage til pladsen, må man søge ind til landing, så snart man kommer under 500 m.

Efter 3 starter på Br. 904 blev jeg sluppet løs alene på en WA 21, hvormed jeg fløj i næsten 7 timer. I regelen er man 2 om et fly, og da det, bedømt efter forholdene på stedet, ikke kan betale sig at starte før henad middag, bliver det gennemsnitlig »kun« til 3 timers flyvning til hver om dagen, men så er det også hver dag! På kurset fløj jeg på 19 flyvedage ialt 56 timer. Skråntvinden benyttes næsten kun i starten, resten af tiden flyves termik, men hvis det skulle knibe, kan man næsten altid finde en eller anden skrånt at falde tilbage på. Det er imidlertid sjældent, at dette er nødvendigt, da termikken er så kraftig og rigelig. Hver halve time skal man over radioen meddele position og højde, ligesom man gennem denne ledes ind til landing.

I de følgende dage blev jeg omskølet på forskellige typer, sluttende med Frankrigs bedste: Breguet 901 med glidetotal 36, optrækkeligt understel og flaps. Det er et fly med ganske usædvanlige flyveegenskaber, når man først har vænnet sig til at bruge flaps'ene, hvilket i begyndelsen er noget uvent, ligesom man jo må huske at sænke hjulet under landing. Det er et plan, hvormed man kan flyve meget hurtigt, men alligevel kan svag termik udnyttes ved hjælp af flaps'ene. Ialt fløj jeg 7 forskellige typer, deriblandt Br. 905, der har en hel del bedre præstationer end en Ka-8, især er den ikke så lidt hurtigere; den reagerer lynhurtigt på rorene, men da den kun vejer 145 kg, er den vanskelig at flyve i urolig luft. I kraftig bjergturbulens må man flyve mindst 120 km/t for at holde styr på den.

De særlige forhold i bjergene

Efterhånden som jeg blev fortrolig med de uvante omgivelser, vovede jeg mig længere bort; men man må være forsigtig ikke at komme for langt væk, da det i en bjerg-egn kan være meget vanskeligt at finde en egnet plads til udelanding. I knap 1 uge var jeg forlagt til en anden flyveplads i 800 m højde med højere bjerge i omgivelserne. Når det blæste lidt, var der overordentlig kraftig turbulens, hvorfor det er nemmest at flyve de tunge fly. Pladsens be-

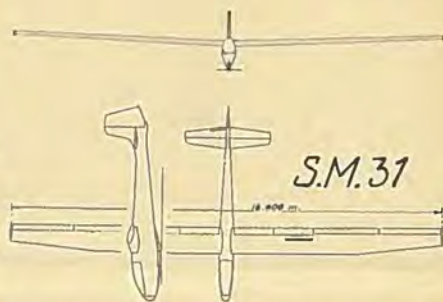
grænsning i den ene ende falder 50 m nedad, så man under landing, når vinden kommer fra NV, ikke må komme bag pladsens begrænsning for ikke at blive suget ned af det kraftige synk. Der var en, der kom en lille smule bagud, og han måtte under vanskelige forhold lande nede i dalen. For øvrigt er forholdene under landing ofte sådan, at man må foretage 180° drej i 50 m højde. Da udelandinger i Frankrig ofte må foregå på små pladser, er alle franske svævefly forsynet med ganske usædvanlig kraftige bremsere.

Der var knap 20 faste deltagere på kurset, medens enkelte andre kun var i nogle få dage. Jeg med mine godt 60 timer lå helt i bunden; den nærmeste havde 115 timer, og i et selskab, hvor 4 havde 3 diamanter og kun ca. halvdelen ikke guld, kan man næsten få mindreværdskomplekser, men det er jo bare om at lære noget. Da kursus var sluttet, var vi kun 5, der ikke havde guld.

På højdererekordflyvning i bølgerne

Om sommeren er flyvning lagt an på termik og skråntflyvning, medens man ikke interesserer sig for distancer, det har de fleste i forvejen. Om vinteren drejer det sig om bølgeflyvning for at opnå de helt store højder. Om sommeren er bølger sjældne, men d. 17. var det det helt store sus med fine bølger. Jeg var nr. 2 på et fly, men da den første lavede en udelanding, ærgrede jeg mig over at måtte vente så længe på at komme op. Dette viste sig imidlertid at være en fordel, da ingen indtil da havde været i mere end 4000 m højde. Jeg startede kl. 4,30 og udløste på skrænten 500 m over pladsen og gik derfra direkte op i den bagste bølge, der gav 4000 m. Herfra måtte jeg op på 150 km/t for i den kraftige modvind at komme over rotorskyen hen til den forreste bølge, hvor der var fuldstændig

(sluttes side 199)



Merville SM-31 bygges af propelfabrikken Merville og er konstrueret af Cartier. Det er af træ, tomvægt 350 kg, fuldvægt 450 kg. Bedste glidetotal 34 ved 95 km/t, mindste synk 0,80 m/sek. ved 85 km/t.



META SOKOL

motor 140 hk m/compressor, elektrisk stilbare metal propeller, optrækkeligt understel, helmetal konstruktion, 210 km/t for 4 personer, aktionsradius 1100 km, kombineret sports- og forretningsfly til — **ab Praha kr. 80.000,—**

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART Vesterbrogade 54, København V.

CALTEX AVIATION

MODELFLYVELEJREN 1961

P. E. Lyregård kommenterer konkurrencerne i årets sommerlejr.



For 90.000 kr. modelfly havde en journalist udregnet der var i lejren, betalt med normal arbejds løn. Her er en del samlet til KLM-konkurrencen om den smukkeste model

UNDER distriktsleder Poul Rasmussens mesterlige ledelse har i alt 56 modelflyvere oplevet en af årets store begivenheder, sommerlejren på Vandel. I modsætning til sidste år viste vejret sig fra sin pænere side, hvilket dog medførte, at de fleste deltagere var enige om ikke at flyve i et par perioder, blot fordi det blæste. Over for et sådant overmod hævnedes vejrguderne sig ved at sende regn og storm på den sidste dag, fredag. Resultatet var, at vi ikke fik afviklet marathon (ligesom sidste år), luftkamp samt den sidste periode (til gengæld blev en interimistisk konkurrence med bygning og flyvning af små indendørs chuckglidere en succes, måske fordi dom-

merne var af det svage køn).

Dobbeltvinder i KLM-konkurrencen

Som traditionen byder blev modellerne samlet mandag formiddag, hvorefter en dommerkomité efter megen parlamentaren fandt frem til de fem bedste modeller. Vinderen blev Erik Johansen fra Progress med en ualmindelig smuk Wakefield (man kunne spejle sig i propellerbladene, så blanke var de). Men skal den vindende model virkelig altid være en Wakefield? Er Wakefield-folkene virkelig de, der bygger smukkeste?

Nummer to blev Mogens Birchlöv, og på tredjepladsen fulgte atter Erik Johansen med en Spinne.

(Svæveflyvning i Frankrig)

roligt steg på 4-5 m. Da vinden var kraftig, kunne man i forhold til jorden blive på samme sted, det er næsten som at befinde sig i en elevator; man må bare hele tiden passe på at blive i bølgens forkant, hvor opvinden i et forholdsvis lille område er kraftigst. Jeg standsede i 7.600 m, da man ikke uden særlig prøve måtte gå højere. Højdevindingen blev på ca. 6.700 m. De, der i forvejen havde diamanthøjde, fløj uden barograf og gik op i over 8.000 m, men meddelte i radioen, at de kun var i den tilladte højde af 7.500 m. Det var en ganske fantastisk udsigt fra en sådan højde, selvom højdeperme var dækket af skyer. Det er en ganske mærkelig fornemmelse at stige så stærkt og længe, uden at det er nødvendigt at kurve, ligesom det er ejendommeligt hele tiden at flyve i klart solskin, hvorfor det heller ikke føles særlig koldt.

På et senere tidspunkt var der også en smule bølger, men de gav mig kun 4.000 m. Ejendommeligt nok, i betragtning af at det var sommer, var der igen fine bølger d. 29., hvor de, der ikke opnåede diamanthøjde d. 17., gik op med de fly der havde iltudstyr.

Jeg gik op i et uden og måtte hermed kun gå til 3.500 m højde, men da der her var 7 m steg, kunne jeg ikke dy mig for at »tage elevatoren« til 5.000 m. Da jeg fløj udenfor bølgen, var der 15 m synk, så det varede kun et øjeblik, før jeg atter var i de tilladte 3.500 m. Det var denne dag helt klart, og jeg havde den store oplevelse nordpå at kunne skimte toppen af Mont Blanc over skyerne og i syd Middelhavet.

Da der sikkert er adskillige, der kunne interessere sig for betingelserne for at komme til St. Auban, kan jeg anføre følgende minimumskrav: 50 timer, 20 flyslæb, 2 sølvbetingelser samt et forkursus på et statsdrevet center ved Pyrenæerne; dette sidste havde jeg ikke, men man har formentlig sidestillet mit ophold på Hornberg i Tyskland i 1960 hermed. Godt kendskab til fransk er en nødvendighed, da al instruktion og radiokontakt foregår på fransk, medens engelsk praktisk taget ikke forstås, og tysk kun tales af en enkelt instruktør. Kurset koster 392 NF alt incl., også eventuelle udelandinger. For kost og logi betales 7 NF pr. dag.

Leif Corydon Andersen.

Fritflyvningsklasserne

A-ekspert blev vundet af Mogens Birchlöv med 459 sek., efterfulgt af Børge Hansen med 453 (vi skynder os at meddele, at denne Børge Hansen er medlem af klub 538), nr. 3 blev Jørgen Larsen fra samme klub med 407. Der blev kun fløjet fire perioder.

Lejrens største klasse, A-begynder, blev vundet af Niels Roskjær fra Holte med 377 sek., hvorved han rykker op i ekspertklassen. Derefter fulgte Leif Mortensen fra Ålborg med 361, medens tredjepladsen besattes af Niels Hem fra 523 med 316 sek.

At det lønner sig at bygge pænt viste Erik Johansen ved at sejre i Wakefield med sin KLM-vindende model (det var Cizeks XL-59) med 360 sek. (Wakefield-klassen er jo meget følsom over for vind og fik derfor kun afviklet to starter). Nummer to blev lejrchef Poul Rasmussen med 332, medens danmarksmesteren Kongsberg med klædelig beskedenhed tog sig af tredjepladsen.

Den stående afslutning på enhver rapport fra internationale stævner, nemlig hvor dårligt det står til med gasflyvningen herhjemme, synes efterhånden at have virket, i hvert fald hvad angår bredden. Der var ikke færre end 12 tilmeldte i denne klasse, ligesom lejrens bedste resultat (618 sek.) opnåedes af Carl Gerstrøm fra Djursland, men han er jo også en erfaren mand i gas. På andenpladsen kom Leif Rasmussen fra Køge med 407, medens »Ole Kattegat« med 378 besatte tredjepladsen.

En af sommerlejrens bedste egenskaber er lejligheden til at afprøve nye regler, og i år fik »1/2 D-klassen« sin dåb (motorstørrelse under 1 ccm samt 10 sekunders motorløbetid). Det er for tidligt at sige noget nærmere om den nye klasse, men der er næppe tvivl om, at den hurtigt vil blive populær, ikke mindst blandt begyndere i gruppe D. På Vandel blev konkurrencen vundet af Mogens Birchlöv med Ib Hansen i hælene.

Chuckgliderkonkurrencen, som blev fløjet under de nye regler (dog med 10 starter i stedet for 6), samlede megen interesse. P. E. Lyregaard fra Holte blev nr. 1 med 240 sek., herefter kom Kjeld Kongsberg fra 105 med 185, og Thomas Køster fra Hillerød med 138. Der var i alt 17 deltagere.

100 km parløb

Også på linestyringens område forekom en nyhed, idet man forsøgsvis afviklede et 100 km. Team Race, hvor et hold bestående af Peter Hansen og Kaj Hansen gennemførte på 1 time 24 min. og 34 sek., medens Ole Kattegat og Børge Johansen brugte 1 time 29 min. og 17 sek. om de 1000 omgange (Ole måtte undervejs køre hjem til lejren efter en reservemodel). — Den ordinære holdkapflyvning blev vundet af Leif Mortensen og Ib Hansen i 7 min. og 02 sek.

I G-ekspert lykkedes det for Ib Hansen (403) at vinde over Kaj Hansen, medens Leif Mortensen blev tredje. Hos begynderne gik sejren til Børge Hansen, som derved automatisk rykker op i ekspertklassen. Andenpladsen besattes af Søren Hillerup, efterfulgt af Per Bertelsen. — I speed, hvor der også var god tilslutning, vandt Leif Mortensen med 145 km/t, medens Jerry Andersen med 128 km/t blev nr. 2 og Ib Hansen (123 km/t) nr. 3. Alle tre var fra Ålborg.

Ændringer i pointturneringen påkrævet

Takket være bl. a. et kombineret C-diplom var Ib Hansen fra Ålborg sikker

vinder af pointturneringen. På andenpladsen kom Lyregaard, medens Leif Mortensen blev tredje. Desværre viste det sig, at reglerne for pointturneringen må ændres, idet f. eks. lejrrekorderne gav anledning til spidsfindigheder, som intet har med flyvesport at gøre. Pointturneringen er uundværlig på sommerlejren, men når man kan få point for blot at kaste en model 3 (tre) meter op i luften en time før turneringen slutter, så nærmer det sig en parodi.

Endelig blev holdturneringen vundet af et hold fra 403 bestående af Ib Hansen, Peter Hansen og Leif Mortensen.

Lørdag middag sluttede lejren med præmieuddeling på kroen (der var udbredt glæde over at spise på kroen i år), og et udtryk for deltagerne tilfredshed med arrangementet fik man af manges ønske om at få lejren udvidet til 14 dage.

Windy-pokalkonkurrencen.

Søndag den 27. august havde Windy indbudt til konkurrence om Windy-pokalen. Et stort antal modelflyvere fra hele landet havde fulgt opfordringen til at komme til Valby fælle, og det var klogt gjort, for det blev et ualmindeligt godt stævne i fint vejr, myndigt ledet af Dennis Nordal Jacobsen.

Kaj Hansen og Hans J. Christensen var kommet den lange vej fra Haderslev for at tage sig af 1. og 2. pladsen i kunstflyvning med henholdsvis 2033 og 1767 points. Nr. 3 blev Ib Hansen, Ålborg med 1354.

Hastighed blev vundet af Svend Nielsen, Vordingborg, med — jovist 150 km/t. Werner Siggård fra værtsklubben fløj 129 og René Olsen, Vordingborg, 114.

Dagens clou var holdkapflyvningen med 6 hold. Efter fire fine indledende runder vandt Leif O. Mortensen, Ålborg, finalen i denne DM-revanche med 6 min. 19 sek. Alle deltagende hold havde imidlertid ære af deres indsats, ikke mindst fordi de viste en udpræget forståelse af at overholde de vanskelige regler, så belæringen ved DM har altså ikke været forgæves. Oml.

JODEL 112 sælges

Delvis samlet,
instrumenter m. m.

S. B. Jensen
Byen 35.265

VM i modelflyvning

I A2 vandt Holland, fulgt af Tjekkosllovakiet og Italien. Individuelt vandt Awerjanow, fulgt af Soave, Italien, Kalen, Sverige, og Van't Rood, Holland, efter fly-off. Danskerne blev nr. 28, 38 og 44 af 63.

Ungarn vandt D 1, fulgt af Tjekkosllovakiet og Schweiz, mens Danmark blev nr. 19 af 20 nationer. Individuelt vandt F. Schneeberger, Schweiz, fulgt af Frigyes, Ungarn, og Cerny, Tjekkosllovakiet. Danskerne blev nr. 47, 57 og 61 af 63 deltagere.

I Wakefield vandt Polen, fulgt af Rusland og USA, mens Danmark blev nr. 20 af 21. Individuelt vandt G. Reich, USA, fulgt af Kosinski, Polen, og Alinari, Italien, efter fly-off mellem disse tre. Danskerne blev nr. 42, 45 og 61 af 61 deltagere.

Børge Hansen, Nienstædt og Finn Mortensen fortæller i næste nummer om stævnet.

Danalm-konkurrencen i Odense 15. ds.

Søndag den 15. oktober afholder Odense Model-Flyveklub konkurrence om den pokal, Dansk Limfabrik udsatte ved 25-års jubilæet ifjor. Konkurrencer foregår i klasse D 1, og man overvejer samtidig at konkurrere i forsøgsklassen „1/2 D“.

* * *

AUSTER AUTOCRAT J5

250 timer til hovedeftersyn.

KZ VII

fuldt radioudstyr, gyro, kunstig horisont, 325 timer til hovedeftersyn.

PIPER J3

50 HK, nyt lærred,
hovedeftersat motor.

PIPER J3 40 HK

KZ III

sælges

SCANAVIATION VÆRKSTED

Hangar 104
Københavns Lufthavn, Dragør
telf. DR. 910

Svæveplan billigt til salg

Grunau Baby IIB, OY-BCX, med næse- og bundkobling, ualmindelig velholdt, kun ca. 600 starter, fuldinstrumenteret med 2 variometre, 2 højdemålere (fin og grov), kompas, krængnings- og drejningsviser, fartmåler, hældningsviser samt barograf. »Vandelhund«, konstrueret så én mand kan læse og aflæse planet, kan medfølge. Eventuelt også elementbygget træhangar til planet fuldt opspændt.

Henvendelse til radiohandler
N. J. Thorup, Randers, tlf. 1652.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Minerva 1841



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



Link-træning til flyveklubber og private

NORDAIR opretter en ny link-afdeling.

Drejer det sig om 1ste udstedelse eller fornyelse af instrumentbevis - eller føler De Dem ikke helt sikker -

NORDAIR hjælper Dem.

For grundig, effektiv og billig træning:

NORDAIR 1/3

SIDSTE CHANCE

for billig »Svæveflyvehånd- bog«

Det har vakt stor glæde landet over at erfare, at „Svæveflyvehåndbogen“ nu endelig kan erhverves og — formentlig i denne måned — tages i brug. Klubberne reagerede de fleste steder omgående på KDA's henvendelse om forsalget og startede dette hos medlemmerne, der med iver greb tilbudet om at få bogen billigt. Det ser ud til, at flertallet ønsker den indbundne udgave, der også er mest holdbar, for det er jo en bog, enhver svæveflyver stadig vil have nytte af at slå tilbage i.

Men nu er det altså ved at være sidste frist for det billige tilbud: Ordrene og det dertil svarende beløb skal være KDA i hænde senest tirsdag den 10. oktober kl. 1600. Det vil sige, at sidste chance for indbetaling på postkonto 256,80 er fredag den 6. ds.

Den billige forsalgspris er 25 kr. indbundet og 20 kr. heftet — og efter 10. oktober koster de hhv. 32 og 27 kr.

Har du ikke afgivet din bestilling til din klub, så gør det med det samme, inden du glemmer det!

Hver svæveflyver sin Svæveflyvehåndbog!

Rettelse vedr. Phönix

I omtalen af Bölkow FS-25 Phönix på side 171 i september-nummeret stod at læse, at mindste synkehastighed var 0,48 m/sek. ved 47 km/t., hvilket ved sammenligning med de andre tal har fået en del opmærksomme læsere til at studse.

Den mindste synkehastighed opgives ganske rigtigt til 0,48, men ved 66 km/t. Flyets mindste flyvefart opgives til 47 km/t., hvor det synker 0,58 m/sek., så langsomt flyvegenskaberne er imponerende nok.

Mere om Lis

Det har undret nogen, at man anvender Mucha Standard-vingen til øvelsesflyet Lis, men det viser sig, at man har indført den ændring, at indfaldsvinklen aftager 4° ud mod tipperne, hvorved tendensen til at tabe en vinge ved stallet formentlig er helt fjernet.

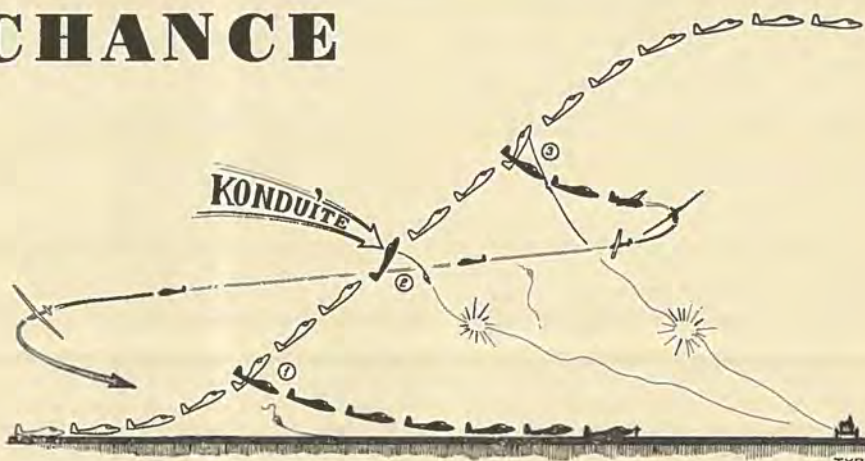
Løvrigt har hollænderne i sidste måned haft en Lis på prøve på Terlet, idet man overvejer at gå ind enten for Ka-8 eller for Lis som øvelsesfly i Holland.

Dansk flyverfilm

I overværelse af forsvarsminister Poul Hansen, generallojtnant K. Ramberg, generalmajor Pagh og mange andre gæster præsenterede A/S Palladium den 4. september noget så sjældent som en dansk film, betitlet „Jetpiloter“, der er optaget i samarbejde med flyvevåbnet.

Desværre afviger den i sin uhyre spinkle handling og yderst forenklede personkarakteristik ikke meget fra mange andre flyverfilms. Der er piloten, hvis oxygenslange går løs, og som mister bevidstheden, men genvinder den delvis i lav højde og „tales ned“ af piloten i et ledsagende fly, og der er en skumlanding med et hjul, der har sat sig på tværs. Der er lidt om den for friske og den lidt for forsigtige pilot, lidt falden-på-halen-komik og nogle glimt af „livet i flyvevåbnet“.

Det bedste man kan sige om den, er at der er nogle virkelig dejlige optagelser af T-33'er og F-86'er i luften (farvefilm), samt at der ikke forekommer fejlagtige flyvetekniske irriteringsmomenter.



»Wirebrude, en af »Tyres slående tegninger i »Svæveflyvehåndbogen« — den bider sig fast i hukommelsen! Der er 231 andre figurer.

Trafikflyvenyt

Trafikfly-flåden omfattede iflg. ICAO ved sidste årsskifte 5.014 fly, hvoraf 388 rene jetfly og 723 med turbinemotorer. Af stempelmotorflyene havde 1621 fire 2282 to motorer. DC-3 er stadig almindeligste type med 1296 eksemplarer. Selv om jet-flyene i antal kun repræsenterede 7,7 %, klarer de 30 % af kapaciteten og turbine-flyene andre 20 %.

American Airlines har bestilt 25 Boeing 727, som der herefter er bestilt 117 af. De skal leveres i 1964—65.

Jordtransportens ringe hastighed spiller efterhånden en afgørende rolle for lufttruterne mellem storbyerne. IATA har beregnet, at kunne man blot spare 10 min. i hver ende på London-Paris-ruten (der er 320 km), ville det svare til, at man øgede flyenes rejsefart fra 640 til 1610 km/t.

Aer Lingus er et af de forholdsvis få luftfartselskaber, der havde overskud i 1960/61 — nemlig 3,9 mill. kr. Omsætningen på nordatlanttruten, hvor selskabet anvender Boeing 707, steg 45 %, og belægningsen lå så pænt som på 71 %.

Københavns lufthavn i august

Ankomne passagerer	60.562
Afgåede passagerer	60.993
	121.555
Transitpassagerer 2×40.139	80.278
Andre passagerer	23.278
Ialt	225.111
Stigning i forhold til samme måned ifjor 2,2 % ialt, 0,9 % i lufttrafik. Starter og landinger ialt 7.341 (+ 13,0 %), 5.570 (+ 6,4 %) i lufttrafik. Luftgods 2.589 t. (+ 23,8 %).	

De nye fly

Ingolf Nielsens Piper Apache hedder OY-AIK. Danfly har anskaffet en Piper PA-20 Pacer OY-AIN, men til gengæld er OY-ECL (Piper Pawnee) blevet slettet. Endnu en af de gamle Piper Cub L-4H, OY-AFG, er kommet til landet og ejes af P. Bohnstedt-Petersen og Steen Andersen. Commertas har fået registreret OY-AFU, en Cessna 172B, og ingeniør R. A. Larsens Jodel D.112 hedder OY-AMH.

OY-EVA — direktoratets gamle Anson, og OY-AMI, en Stark Turbulent D er blevet slettet.

Fjeldsted Hansen i Århus har overtaget KZ-VII'en OY-ADT, overløge Sv. Christensen i Skive OY-AMA (Jodel D.112). Endvidere har grosserer Chr. Fahrner købt Transair og overtager flåden: OY-DAY, FAO, FAR og FAU.

Endnu en Apache til Ingolf Nielsen hedder OY-AIU og Falck's Lockheed 60 hedder OY-AFR.

FAI-rekorderne

Sovjetunionen har den 28. april erobret højderrekorden for fly med en E-66A med deltvinge, pilot G. Mossolov. Flyet, der har en R37F motor på 6000 og en U2 motor på 3000 kg reaktionskraft, nåede en højde på 34.714 m. Den gamle rekord var på 31.513 m og tilhørte USA.

Den 4. maj satte M. D. Ross en rekord i ballon på 34.668 m, og den 19. juli satte Donald Piccard i USA en rekord i klassen mellem 401 og 600 m³ på 10.504 m (den gamle tilhørte Sovjet).

En Sikorsky HSS-2 har den 17/5 sat hastighedsrekorden for helikoptere op til 310 km/t over 3 km bane og til 281 km/t over 100 km lukket bane.

En McDonnell F4H-1F har fløjet Los Angeles-New York på 2 t. 49 min. dvs. 1399 km/t, og den i Paris forulykkede Convair B-58A Hustler havde forinden sat rekord Washington-Paris på 3 t. 39 min. (1687 km/t.) og New York-Paris på 3 t. 19 min. (1753 km/t.).

Norair indvier hus

Den 8. september indviede Nordair sit nyindrettede hus i Kastrup, hvor der ikke blot er kontorer, men så forskelligartede ting som flyvekøkken, linktræner og instrumentværksted — alt åbent også for leverancer til andre. De tre DC-6 får selskab af endnu to næste år. Vi håber i nær fremtid at kunne bringe en mere udførlig artikel om dette charterselskab.

Piper Colt har succes

En række eksperter og repræsentanter fra 38 svenske klubber har ved en konkurrence mellem FFI Junior, Morane-Saulnier Rallye, Cessna 150 og Piper Colt valgt sidstnævnte til standardfly til klubbrug, skovbrandbevogtning etc. i Sverige. 19 søges anskaffet med statslån, og ialt 30 angives bestilt. — Herhjemme er den første Colt solgt til Sportsflyveklubbens formand, Ejv. Dyhrberg.

40 år i luftfartsvæsenet

Kontorfuldmægtig i luftfartsdirektoratet, frk. Else Klein, kan den 1. oktober fejre 40-årsdagen for sin ansættelse i det, der idag hedder Statens Luftfartsvæsen, men som i 1921 var tre forskellige kommissioner, udvalg og delegationer. I årene 1927—1935 var frk. Klein samtidig KDA's sekretær, idet KDA da også havde hjemsted på Christiansborg.



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. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring, Østergade 24.
Tlf. Minerva 1841.

Filmsaften mandag den 9. oktober

KDA indleder vintersæsonens møder mandag den 9. oktober kl. 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, med en filmsaften med følgende program:

»Rendez-vous 90° South«, en Lockheed-film fra amerikansk sydpolesekspektion med anvendelse af Lockheed C-130.

»High Speed Flight«, en ny Shell-film, der er en populariseret og koncentreret film om de aerodynamiske foreteelser under og over lydhastigheden.

»New Ways in the Sky«, en SABENA-film af mere turistmæssigt art om forskellige flyveruter.

»Flyvende sommer«, KDA's propagandafilm om svæveflyvning, optaget af Aviator i Ålborg.

Nye personlige medlemmer:

Rolf Højland Nielsen.
Elektromekaniker Svend Lykkegaard.
Arkitekt Horst H. Buciek.
Civilingeniør Jørgen Lystager.

Runde fødselsdage:

Direktør Erik Dugdale, Mobiloil, H. C. Andersens Boulevard 1, V, 60 år den 4. oktober.

Direktør Georg Bruun, Barsehøj 35, Hellerup, 65 år den 11. oktober.

Civilingeniør, direktør K. Kalm, Skovgyden 36, Odense, 50 år den 15. oktober.

Landinspektør Dahl Christensen, Storegade 72, Varde, 60 år den 17. oktober.

Højesteretssagfører H. Bech-Bruun, Nr. Farimagsgade 3, 60 år den 25. oktober.

Civilingeniør H. Holst, Dagvej 9, Hellerup, 70 år den 25. oktober.

Nye bøger i biblioteket:

Frank Zaic: 1959-61 Model Aeronautic Year Book.

K. G. Munson: British Aircraft of World War II.

Frank J. Delear: The Miracle of the Helicopter.

Forer for Københavns Lufthavn.

Archibald Sinclair: Bomber over Tyskland.

F.A.A.: Maintenance, Repair, and Altera-

tion of Airframes, Powerplants Propellers, and Appliances.

Håndbog for Flyvevdbnet 1961.

Fra motorflyverådets arbejdsmark

Iflg. »Meddelelser fra Luftfartsdirektoratet« er der nu i Kastrup Syd, hangar 141, anbragt en lokaltelefon, som frit kan benyttes af alle luftfarende til afgivelse af meldinger til briefingkontoret, flyveledelsen, havnekontor, vejrtjeneste etc.

Dette er et resultat af motorflyverådets forhandling med direktoratet om de vanskelige forhold for de af lufthavnens kunder, der benytter Kastrup Syd, og anbringelsen af telefonen skulle være et lille skridt i retning af at bedre forholdene.

Sportsflyveklubben

har iværksat et kursus til opnåelse af radio-telefoncertifikat, ligesom man vil arrangere kursus i radionavigation og flyvemeteorologi. Klubben genoptager også Link-træning til den overkommelige pris af 20 kr. i timen.

SAS-Flyveklub atter i luften

SAS Flyveklubs KZ II T er efter nogle års pause atter flyveklar efter en gennemgribende overhaling. Flyet bruges foreløbig til udlejning til medlemmer med certifikat, men man håber også på ny at komme i gang med skoleflyvning.

Kalundborg flyveplads

Motorflyvebanen på Kalundborg flyveplads er nu blevet godkendt til visse former for flyvning, men dog endnu ikke som offentlig plads. Den videre udbygning med dette mål foregår dog stadig, og det tegner til efterhånden at blive en fin flyveplads. Foreløbig benyttes den i betydeligt omfang af Danfly, Nordvestsjællands Flyveklub og Polyteknisk Flyvegruppe.

Husk radiotelefonbogen

Salget af den nye udgave af KDA's bog »Radiotelefon for flyvere« er siden udkomsten i foråret gået strygende. Vintertid er kursustid, og for deltagerne her er bogen uundværlig. Men der er sikkert andre, der glemte at købe bogen i foråret og gerne vil indhente det forsomte nu i de mørke aftener. Den fås for kr. 17,50 portofrit tilsendt ved forudbetaling af beløbet til KDA.

Flyvestævne i Varde

Flyvestævnet i Varde, der afholdtes den 20. august på Varde Flyveplads, blev, selv om vejret ikke var det bedste, en succes for klubben.

Der var ca. 600 tilskuere til hovedprogrammet om eftermiddagen, hvor flyvere fra Avnø under kaptajnlejtant Aagaards ledelse med fire Chipmunk-maskiner udførte en meget smuk opvisning. Stævnet var besøgt af en snes maskiner, de fleste af nyere type, der vakte stor interesse.

I en konkurrence (orientering og landing) blev nr. 1 ingeniør Harald Thyregod, nr. 2 depotindehaver Harry Christensen, Esbjerg, og nr. 3 planteskolelærer Axel Nielsen, Varde.

Gamle tidsskrifter

KDA har atter et antal tidsskrifter, der er udrangeret fra biblioteket p. gr. a. pladsmangel, til gratis udlevering ved personlig afhentning.

KALENDER

9/10	Filmsaften i KDA.
8/11	Mødenaften i KDA.
7/12	Andespil i KDA.
17/10	Møde i Danske Flyvere.

Svæveflyvning

31/10	Flyvedagskonkurrencerne slutter.
2-3/12	Klublederkursus.

Modelflyvning

15/10	Danallim-konk. (D1) (Odense).
29/10	Moseslaget (Valbyparken, Kbh.).
5/11	Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator regnede med at have passeret årets planlagte 3.000 flyvninger ved udgangen af september.

B. 1959's Delfin har fået et knubs ved haleskæberen ved en hård landing.

Havdrup har en gruppe medlemmer, der overvejer at købe en brugt Olympia eller lign.

Holbæk havde et landingsuheld først i september, hvor Baby'en kurede rundt, og ramte et medlems kone, så hun fik lettere hjernerystelse.

Horsens har mistet sin flyveplads og flyver nu sammen med Kolding og Vejle på Vandel.

Kolding fik sidst i august sin Ka-8, OY-ANT, der af fru O. Skov, enke efter klubbens tidligere kasserer, er blevet døbt »Caspar« og derpå med Kai Borch fløj 28 min. på første flyvning. Klubben havde på det tidspunkt passeret de 800 flyvninger i år.

København vedtog efter megen diskussion og mange undersøgelser på en ekstraordinær generalforsamling flg. imponerende 3-årsplan: Til foråret 1962 er bestilt en Foka. i 1963 en Ka-6 eller viderudviklingen Ka-10, og til 1964 skal man have endnu en Ka-8 eller en Lis. Herudover skal man have hangar i Roskilde, et ekstra spil og wirehenter til Møllemosegård samt et par radiosæt.

Midjydsk-medlem havarede fondets Ka-8 betydeligt ved sving i lav højde efter forsigtighedsudkobling på grund af fejl placering i forhold til motorflyet under flysløb.

Ringsted fik revet meden m. m. af Spatz'en, da en instruktør ville ændre retning under afløbet.

Skive Flyveklub svæveflyvesektion (formand Lars Andersen) er blevet tilsluttet med 11 medlemmer.

Århus har passeret de 1100 flyvninger og holdt indvielsesfest for Mucha'en, der er blevet meget populær, den 9. september.

Værløse havarede en Baby svært den 2/9, hvorved piloten fik benbrud og hjerne-rystelse. Flyet blev tilsyneladende under indflyvningen pludselig fløjet i jorden med stor fart.

Flyvedagskonkurrencerne

Vejret har ikke ført til mange resultater siden sidst. Først i september fik Skrydstrup »fyldt op« i varighed og forer med 39 t. 00 min. foran Birkerød, der trods forsøg ikke siden 11/6 har kunnet forbedre sit dårligste resultat på 2 t. 15 min. I distance er der ikke sket ændringer i toppen siden 28. maj (holdkonk.).

Individuelt har konkurrenceudvalget forbarmet sig over et par Aviator-resultater, der ikke var anmeldt fuldt korrekt, men dog indsendt. Mens VAP stadig forer, beholder Braes andenpladsen med 722 km og 1199 points på 3 flyvninger, mens Bent Skovgård Sørensen er nr. 3 med 712 km og 1093 p.

Mon der sker overraskelser i sidste konkurrencemåned?



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 Weisaupt.

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: 12,00 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



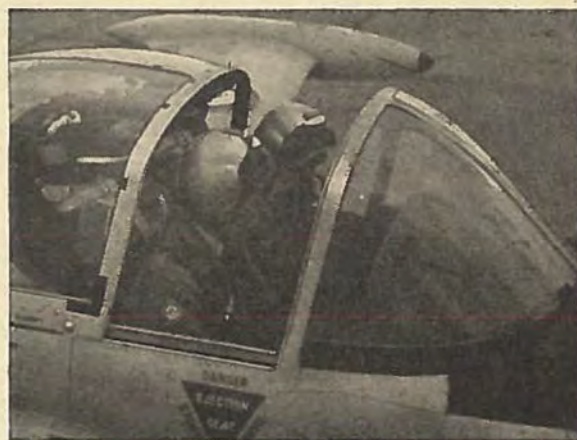
Jet Provost

BRISTOL SIDDELEY VIPER TURBOJET

Når Jet Provost er armeret, kan den benyttes både til våbentræning og til træningsflyvning. I nødstilfælde er den armerede Jet Provost klar til operationsbrug for politi-og sikringsopgaver.

Den kan armeres med et udvalg af våbeninstallationer. Disse inkluderer Brownings automatiske kanoner, fragmentbomber og raketter. I udvalget til brug ved våbentræning er inkluderet en cine-kanon.

Da Jet Provost kan flyve med en hastighed på 130-780 km/time, og den er i stand til at benytte små improviserede flyvepladser, kan den anvendes til en række vigtige opgaver.



Jet-træning med Jet Provost uddanner bedre piloter på hurtigere tid og med færre omkostninger.



HUNTING AIRCRAFT LTD LUTON AIRPORT BEDFORDSHIRE Et Selskab af

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION

100 PALL MALL LONDON SW1 ENGLAND

TGA SHP 9

ROLLS-ROYCE

CIVIL AND MILITARY

GAS TURBINES

are in service with

or on order by

OVER 90

AIRLINES

AND 28

AIR FORCES

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingenier Mogens Harttung · Jens Kofodsgade 1, København K

1860

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Nordair's karakteristiske bomærke i et orange felt på halepartiet af DC-6'erne er blevet et kendt syn i mange lufthavne i år.

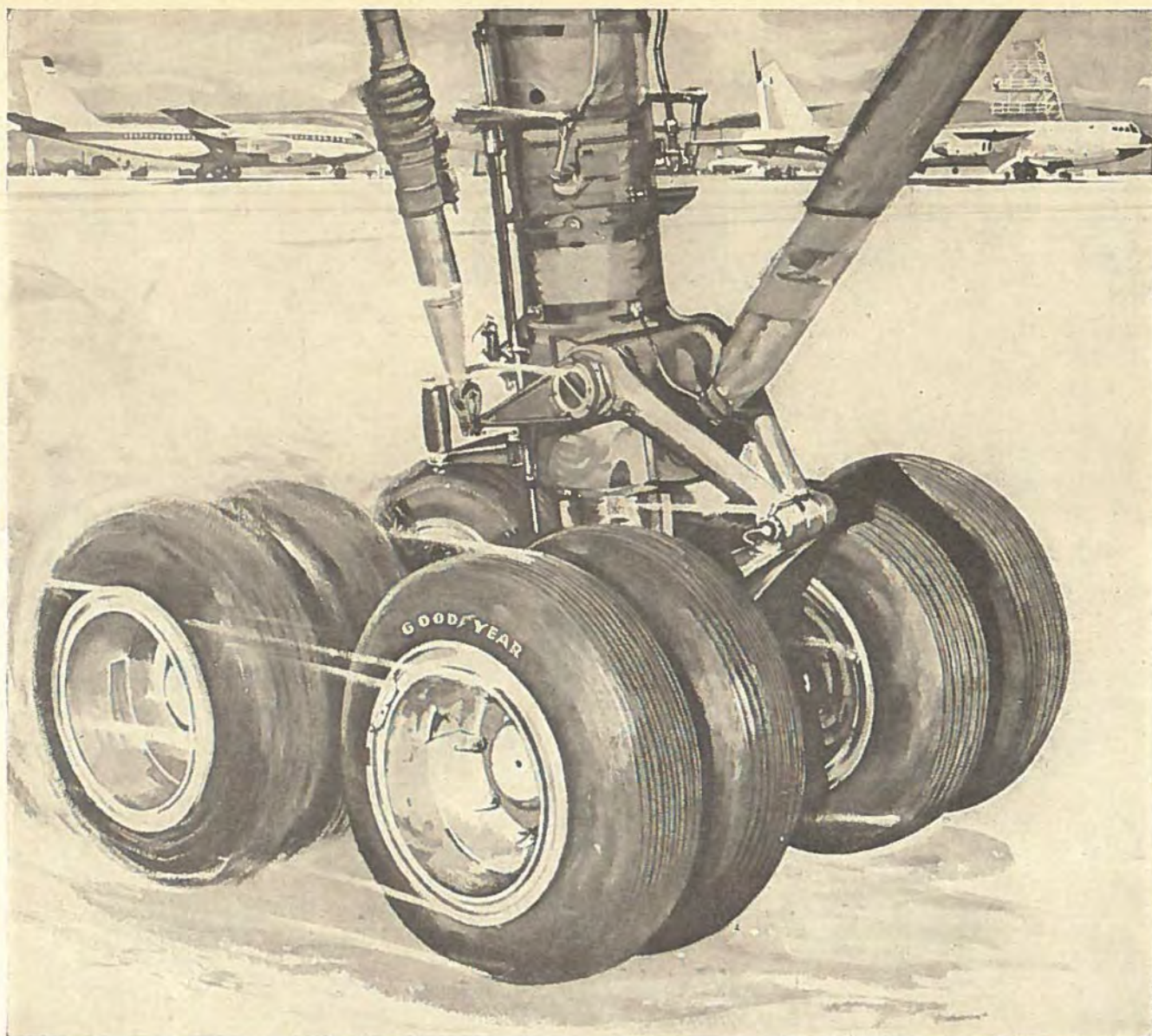
PRIS 1 KRONE

11

1961

INDHOLD:

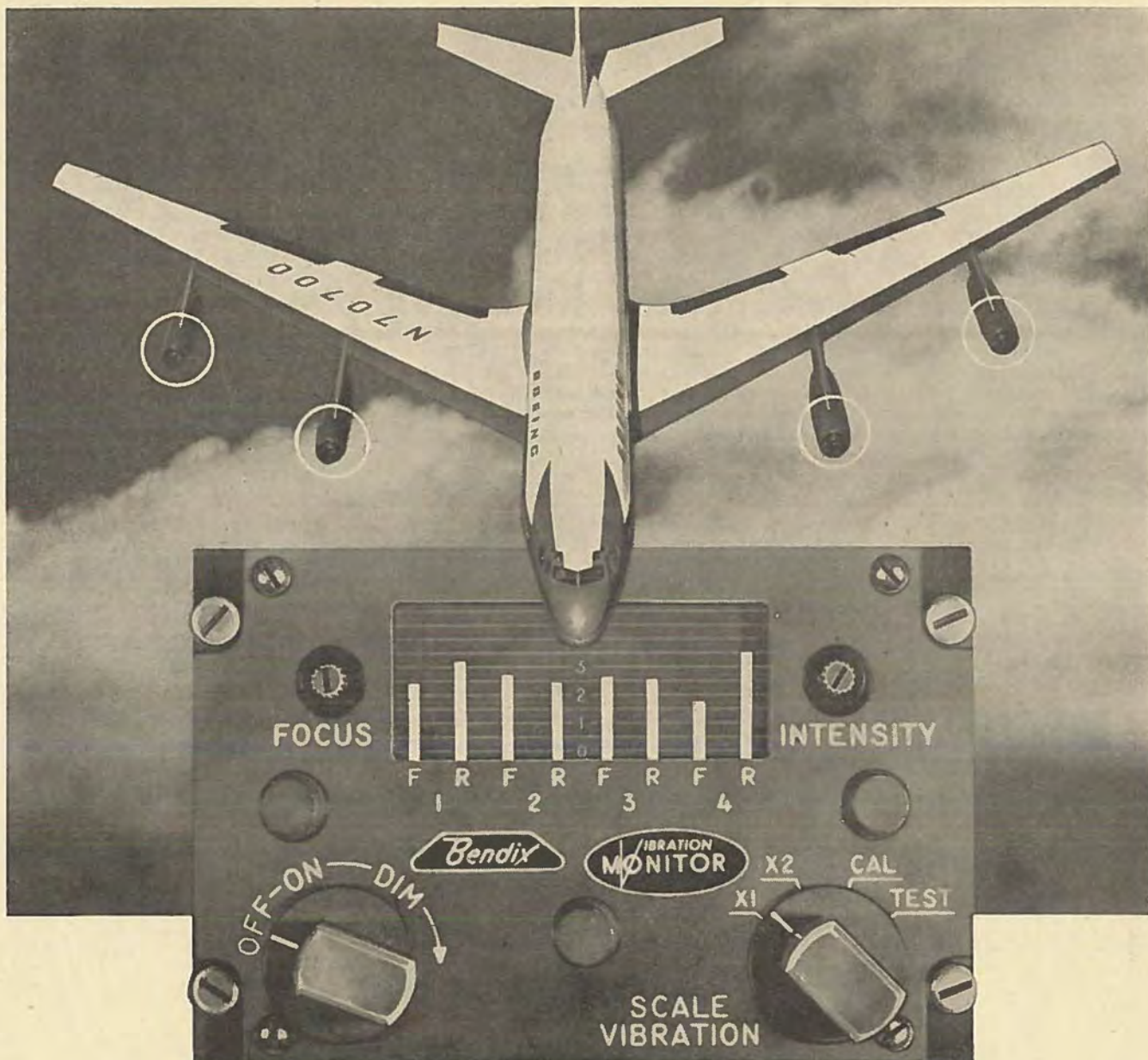
Nordair kommet fint igang ★ Københavns Svæveflyveklub
25 år ★ BEAGLE-programmet ★ Filskov kro flyveplads ★
Hidtil største VM i modellflyvning.



pålidelige dæk til vore dages jet-maskiner



**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**



MOTORVIBRATIONER SES MED ÉT ØJEKAST

Et øjekast på en Bendix Vibrations-måler er nok — den giver et kontinuerligt, samtidigt billede af reaktionen hos 8 vibrationsfølere, der er strategisk anbragt foran og bagved alle 4 motorer i en turbine-drevet flyvemaskine.

Som vist ovenfor aflæses denne uafbrudte kontrol af vibrationen på let overskuelige søjler, og man er øjeblikkeligt orienteret om normal motorfunktion eller manglende balance i hver enkelt jet-motor. Søjleens højde angiver den totale vibrationsforskydning.

Dette er fordelene ved en Bendix Vibrations-måler:

- Alle motorers tilstand opfattes i ét øjekast
- Ingen kontrolure at aflæse
- Ingen kontakter skal slås til eller fra
- Den har bevist sin duelighed på prøve-stand
- Den har bevist sin værdi i praksis
- Den betaler sig selv gennem besparelser i motor-eftersyn
- Den anbefales af førende motorfabriker

Skriv eller telegrafer efter oplysninger til

Bendix International DIVISION



205 East 42nd Street, New York 17, N.Y., U.S.A.

Telegram-adresse „Bendixint“, N.Y.



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. 11

November 1961

34. årgang

Udkig og kollisionsrisiko

ET medlem gør i et indlæg i dette nummer opmærksom på nødvendigheden af at se sig for, når man flyver. Dette kan ikke siges for tit, for med den stigende trafik bliver det stadig mere vigtigt. Nogle flyveskoler indpoder det effektivt i eleverne fra første færd, mens andre går lidt lettere hen over det. Det er imidlertid noget, enhver instruktør bør vænne sig til betingelsesløst at kræve af eleverne. Det gælder også svæveflyverne. Slip ingen elev løs solo, før han ser sig grundigt til siden for ethvert sving og til stadighed overvåger luftrummet, så skal han nok få det lært.

I den forbindelse er det glædeligt, at forståelsen af at gøre flyene lettere at se også breder sig. De forskellige støvner og konkurrencer viser stadig mere farvestrålende fly. Her gælder det ikke om at ønske sig diskrete og dæmpede farvesammensætninger, men om kraftige og kontrastrige farver. Et blinkende antikollisionslys eller selv små arealer med fluorescerende bemaling betyder en masse, men også med de billigere og mere holdbare almindelige former for maling kan der opnås gode resultater.

Men trods den stigende trafik er der heldigvis masser af plads i luften endnu. Selv i det beskrevne tilfælde skulle man have været meget uheldig for at få et sammenstød, men risikoen kunne ganske rigtigt helt have været undgået.

I den forbindelse ville det være interessant at se en sandsynlighedsberegning over kollisionsrisikoen i det kontrollerede kontra det ukontrollerede luftrum. Der sker trods »fuld kontrol« stadig flere kollisioner i det kontrollerede luftrum, hvor trafikken klumpes så meget sammen, at risikoen – når de uundgåelige tekniske og menneskelige fejl indtræffer – trods kontrollen muligvis er større her end i det frie luftrum.

LUFTFARTSELSKABERNES PROBLEMER

**IATA's generaldirektør om de modstridende krav
om større afgifter og lavere billetpriser. —
Ikke råd til overlydsfly.**

VED luftfartselskabernes internationale sammenslutning, IATA's årlige generalforsamling i Sidney i slutningen af sidste måned gav generaldirektør Sir William P. Hildred i sin årsberetning en række interessante oplysninger om den internationale rutflyvnings udvikling og meget store problemer.

For første gang havde IATA-selskaberne befordret over 100 millioner passagerer på et år, idet 1960-statistikken viser et tal på 106 millioner, en stigning på 8,2 %. Passagerkilometeretallet steg dog 12,4 % og den samlede trafik i ton-kilometer 12 %.

Den stigning er mindre end for det foregående år, og det skyldes i særdeleshed de økonomiske forhold i USA, hvis indenrigstrafik har stor indflydelse på den samlede statistik. Denne trafik steg kun 2,7 %.

Derimod var atlanttrafikken steget 24,7 %, og med et passagertal på næsten 2 millioner var trafikken fordoblet på 4 år. Sydatlanttrafikken steg ikke mindre end 46 %, mens den europæiske trafik steg 19,2 % for passagerernes vedkommende.

Kritisk finansielt resultat

Mens luftfartselskaberne i 1959 i gennemsnit havde en fortjeneste på 2,2 % af omsætningen, ser tallet for 1960 ud til kun at ligge omkring 1 % – endda før fradrag af renter, skatter, udbytte etc. Sir William udtalte, at denne margin er helt latterlig overfor krav om yderligere udvidelser og stigende omkostninger.

Luftfartselskaberne har imidlertid på en lang række punkter ikke selv indflydelse på deres økonomi. I den senere tid har især landingsafgifter vist en voldsom stigende tendens – de er gået 50 % i vejret på tre år, hvor de samlede udgifter kun er steget med en trediedel. Hertil kommer nu i stigende grad en tendens til også at sætte takster på benyttelse af radio- og navigationshjælpemidler.

IATA har protesteret mod disse i mange tilfælde, men uden større held. Det påpeges i årsberetningen, at lufthavne og navigationsfaciliteter også anvendes af charterselskaber, erhvervsflyvning, forretnings- og pri-

vatflyvning, og at landene og befolkningen som helhed har nytte heraf, fordi der bringes enorme turistindtægter til de pågældende lande. Det påpeges også, at luftfartselskaberne gennem de nødvendige kostbare installationer i flyene yder deres bidrag til flyvesikkerheden.

Hildred krævede bedre koordination på regeringsplan mellem de statsorganer, der ønsker, at selskaberne skal bære de fulde omkostninger af lufthavne og hjælpemidler, og de der ønsker yderligere nedsættelse af billetpriserne for at øge turistindtægterne. »Vi kan ikke tilfredsstille begge parter på samme tid,« sagde han.

Jetflyenes voksende andel

Ved udgangen af 1960 havde IATA-selskaberne 103 fly færre end et år tidligere, nemlig 3.376, fordelt på 382 jetdrevne, 480 turbinemotordrevne, 2477 stempelmotordrevne og 37 helikoptere. De jet- og turbinemotordrevne repræsenterede da 25,8 % af antallet mod 16,8 et år tidligere. Størrelsen er steget, idet det gennemsnitlige sædeantal var 65 mod 56, mens den gennemsnitlige blok hastighed var steget fra 366 til 387 km/t. Dette forklarer, at man har klaret en større trafik med færre fly. Antallet firemotorede typer er steget fra 55,8 til 58,8 %.

Ialt er der bestilt ca. 900 rene jetfly, hvoraf 620 vil være leveret ved udgangen af 1961.

Som følge heraf er der overkapacitet på mange ruter for tiden, men det menes kun at være for en overgang. »Vi har i sinde at vokse, så vi når op til vor kapacitet ligesom en skoledreng, der bliver sendt i skole med en jakke, der er tre numre for stor. Trafikken vil utvivlsomt ligesom drengen være ved at sprænge sømmene i sin særlige jakke, før den er slidt op.«

Overlydsfly vil hverken selskaberne eller industrien kunne financiere. Staterne må gøre det og vil gøre det af prestige Grunde. Derfor må de også bære de enorme udviklingsomkostninger, for der vil ikke være selskaber og passagerer nok til at betale regningen.

NORDAIR KOMMET FINT IGANG

Nyt hus indviet — Endnu to DC-6 næste år — Kæmpehotel bygges



Flyvechef E. A. Schmeltz og kaptajn Torjusen i førerrummet på en af Nordair's Douglas DC-6.

FOR kun godt et år siden, den 1. september 1960, trådte Nordair frem for offentligheden som et interessentskab bestående af direktørerne Oscar Pedersen, Jørgen Tønnesen og Erik Østbirk med det formål at drive charterflyvning. Siden har man ikke ligget på den lade side, men begyndte flyveoperationerne den 4. februar 1961 med den første af de tre Douglas DC-6, som man købte af American Airlines.

Da Nordair i september foreviste pressen sit nye hus, havde man befordret ca. 50.000 af de 80.000 passagerer, der var truffet af tale om for indeværende år. Der var udført flyvninger til 57 byer i Europa, Afrika, USA, Grønland og Den nære Orient, fordelt på 800 starter, hvoraf kun 21 eller 3 % havde været forsinket af tekniske årsager.

Omsætningen i 1961 andrager 15 mill. kr., mens der ved mødet allerede var kontraheret flyvning for 22 millioner i 1962. For at kunne klare den stigende trafik, var der til levering i begyndelsen af det nye år købt endnu to DC-6 fra American Airlines — til en pris af 3 mill. kr. pr. stk. incl. reserve-dele.

Regnskabet viste, at der i 1961 er hensat 1,8 mill. kr. til kommende eftersyn af fly, medens der er afskrevet 2,5 mill. kr. på fly og reservedelslagre og yderligere hensat 600.000 kr., således at der ialt er hensat og afskrevet 4,9 mill. kr.

Det nye hovedkvarter

I foråret 1961 købte interessentskabet et tidligere traktorsted Kastruplund, der ligger i Kastrup by, men kun 750 m fra den nye lufthavnsbygning. Huset er nu slet ikke til at kende igen, og der er vist heller ikke meget andet end fundamenter og mure tilbage af det gamle hus.

Mens Nordair hidtil havde måttet have sine afdelinger spredt på fem forskellige steder på lufthavnsområdet, har man nu kun ekspeditionsafdelingen i finger A. Resten er samlet i Kastruplundgade, hvor købs- og byggeomkostninger andrager ca. 1½ mill. kr., men hvorved besparelserne ved koncentrationen allerede i det første driftsår andrager ca. 200.000 kr.

Huset omfatter 1500 etagemeter, omgivet af parkeringsplads til et halvt hundrede biler. De to etager plus kælder rummer foruden almindelige kontorer højst forskelligartede lokaler, som f.eks. linktrænerum, instrument- og radioværksted og et stort og hypermoderne flyvekøkken.

På sidstnævnte mærker man naturligvis, at de to af de tre interessenter kommer fra restaurationsbranchen. De 7 Nationers flyvekøkken har en kapacitet på 4.000 måltider i døgnet og kan således også levere til andre flyveselskaber og har allerede kunder blandt nogle af charterselskaberne. Restaurationsindflydelse ses f.eks. også i den lille kantine, der er overordentlig hyggelig. Der er endog mulighed for, at personalet kan hvile sig, idet der er et rum med køjer, men her er der dog nok fortrinsvis tænkt på flyvende besætninger, der kommer hjem eller skal rejse på upraktiske tidspunkter.

Link'en

Nordair's linktræningsafdeling begyndte at arbejde den 11. september med instruktør Strømfeldt som leder. Når man forlod SAS, var det for at kunne få linktræning på bedre tidspunkter end dem, SAS kunne tilbyde. Kapaciteten er imidlertid større end den, Nordair selv skal bruge, og derfor står den til rådighed udadtil. Også privatflyvere er velkomne. Prisen er 52 kr. pr. time ved

faste kontrakter af en vis størrelse, og 55 kr. for enkelttimer uden kontrakt, når link'en ikke er optaget.

På grund af de meget store individuelle forskelle mellem forskellige piloters kvalifikationer er det ikke nemt at tilbyde »færdigbyggede« programer, som bedre aftales med hver enkel. Der er mange muligheder fra hel elementær instrumentflyvning eller elementær radioflyvning op til komplicerede praktiske flyvninger under IFR-vilkår.

Hvad enten man vil give sig i kast med de elementære former eller f.eks. vil tage instrumentbevis, så vil det altid kunne betale sig at tage en del af undervisningen på jorden i en link frem for i luften, og de ti timer der kræves til vedligeholdelse om året, kan for de fems vedkommende tages i link'en.

Ligesom link'en vil også det instrument- og radioværksted, der er under opbygning, udadtil kunne blive af interesse for andre luftfartøjsere.

Skandinaviske besætninger

Direktør Østbirk's medarbejdere som ledere af de forskellige afdelinger er direktør Alex Lauesen, salgsafdelingen, prokurist Hugo Pedersen, økonomisk afdeling, hr. E. Dideriksen, passagerservice, flyvechef E. A. Schmeltz, flyveafdelingen, og civilingeniør Hakon Tøgeby, teknisk afdeling.

De flyvende besætninger er efterhånden næsten rent skandinaviske — der har i sommer været 8 kaptajner og 9 andenpiloter i arbejde. Flyene flyves med en besætning på to piloter samt flyvemaskinist, og desuden to stewardesser.

Selv om Nordair som nævnt har fløjet til mange punkter på kloden i den første sæson, koncentrerer trafikken sig dog med udgangspunkt i Kastrup og Bulltofta til bestemmelsessteder i Sydeuropa og omkring Middelhavet med Palma på Mallorca som det mest populære mål.



Direktør Erik Østbirk.

Flyvemaskinisterne klarer de eftersyn, der må foretages ude, og i Kastrup støtter den tekniske afdeling sig på det nyoprettede firma SARCO — Scandinavian Aircraft Repair Company — der er dannet af Skandinavisk Aero Industri og Scanaviation og ligesom disse har til huse i Kastrup Syd. Her får DC-6'erne »Nordfalken«, »Nordstjernen« og »Nordlyset« og de to næste fly deres løbende eftersyn, og her findes der et vist reservedelslager, mens man iøvrigt stadig kan støtte sig på SAS, der endnu har reservedele til DC-6 og disses Pratt & Whitney motorer.

De store 3200-timers eftersyn må til sin tid foretages andetsteds, muligvis i Bruxelles.

DC-6'erne er indrettet til 80 passagerer i rækker med to sæder til venstre og tre til højre for midtergangen. Sæderne har stiltbart ryglæn, og der er efter nutidens forhold forholdsvis god plads mellem rækkerne.

— Som man ser, er Nordair kommet langt i løbet af det første år med opbygning af den nødvendige organisation, og de opnåede resultater synes at bevise, sagde direktør Østbirk ved pressemødet, at Nordair kan drives rentabelt.

Han udtalte, at passagerkilometerprisen for jetfly ligger så langt over de tilsvarende priser for DC-6, så han mente, det ville være længe, inden rene charterselskaber vil kunne benytte jetfly. Og hvis flyvninger med sådanne fly skal drives som en forretning, frygtede han ingen konkurrence fra den side.

De pålidelige og behagelige DC-6'er med Nordair's bevingede og orange baggrund på halepartiet er da også blevet godt modtaget af de stadig flere ferierejsende, der benytter charterfly. PW

Den sidste nyhed fra Nordair er, at man i Kastruplundgade agter at opføre et 7-etages lufthavnshotel til 15 mill. kr. Der bliver 450 sengepladser, og en del af værelserne bliver efter selvbetjeningsprincippet og derfor relativt billige.

OY-DKO's havari

Luftfartsdirektoratet har udsendt en redegørelse for et havari, der indtraf med en KZ III, OY-DKO ved landing på Skovlunde om aftenen den 6. juni 1961. Flyet strejffede højspændingsledningerne med det resultat, at propellen blev så beskadiget, at føreren foretrak at nødlande i en kornmark, hvorved flyet blev svært havareret (det er slettet af registret, men genopbygges nu).

Luftfartsdirektoratet mener at have fundet to sandsynlige årsager til havariet. Den ene er reflekser fra den lavtstående sol på bagsiden af den blankpolerede propel (hvorfor man er sindet at kræve, at sådanne propeller skal forsynes med sort maling), den anden er, at græsset var slået i forlængelse af baneenden i retning mod højspændingsledningerne, uden at baneenden var tydeligt markeret.

Begge årsager kan have været medvirkende til pilotens forkerte højdebedømmelse.

Der må formentlig foreligge en mystifikation, for så vidt vi har erfaret, var den pågældende propel mat sortmalet, som det iøvrigt er normalt.

* * *

Kollision efter flyslæb

Der er i Europa i år forekommet to ulykker, hvor et svævefly er kollideret med slæbeflyet efter udløsningen med katastrofale resultater. Den ene ulykke skete i Tyskland, den anden i Østrig. I begge tilfælde har svæveflyet koblet ud tidligere end ventet, og motorflyet har så — efter at have opdaget det — foretaget en brat manøvre, der førte til kollisionen. Der er derfor grund til at indskærpe piloter i både motor- og svæveflyet yderste forsigtighed, når de ikke er sikre på, hvor det andet fly befinder sig.

Standardisering af lette fly i Sverige

SOM tidligere meddelt har klubberne i Sverige efter nøjere undersøgelser besluttet sig for at vælge Piper Colt som standard-klubfly.

Baggrunden herfor er en stor fremgang for svensk motorflyvning de senere år (der tages nu ca. ti gange så mange certifikater om året som for 6-8 år siden, og antallet gyldige certifikater er firedoblet) samt den omstændighed, at man i flåden har temmelige mange gamle fly og i hvert fald et utal af forskellige typer.

Landets 355 lette fly fordeler sig på 2 en-sædede, 193 to-sædede, 46 tresædede, 104 firesædede og ti 5-7-sædede. Ca. 190 af disse fly — over halvdelen — er 15 år gamle eller ældre, og man regner med, at det på grund af umodernitet og vanskelighed med at skaffe reservedele er nødvendigt at udskifte ca. 175 af disse i nær fremtid. De fleste af disse er to-sædede. I alt har man 80 forskellige typer og versioner af lette fly i Sverige, og dette anså KSAK for yderst urationelt, fordi omkostningerne og besværet ved at holde flyene i luftdygtig stand øges med antallet af typer.

Man klager også over den måde, hvorpå visse fabrikker er repræsenteret. De fleste fabrikker er repræsenteret af danskere eller nordmænd, selv om hovedmarkedet ligger i Sverige, og dette forbedrer ikke service-problemet, siger KSAK.

Derfor tog KSAK i sommer initiativet til et forsøg på at nå frem til en standardtype for to-sædede fly. Man har i Sverige mulighed for noget sådant, fordi der er en lang række aktive og velorganiserede klubber, der ved deltagelse i skovbrandsbevogtning og civilforsvarsarbejde nyder en betydelig statsstøtte.

Der blev derfor fra 26. juni til 2. juli i Västerås afholdt prøver mellem forskellige mulige typer, idet en af betingelserne

var, at der kunne leveres 15 før 1. maj 1962.

En lang række eksperter foretog flyveprøver, teknisk bedømmelse, økonomisk bedømmelse og kontrol af tilbudene, og desuden fik repræsentanter fra 38 klubber lejlighed til at prøve flyene.

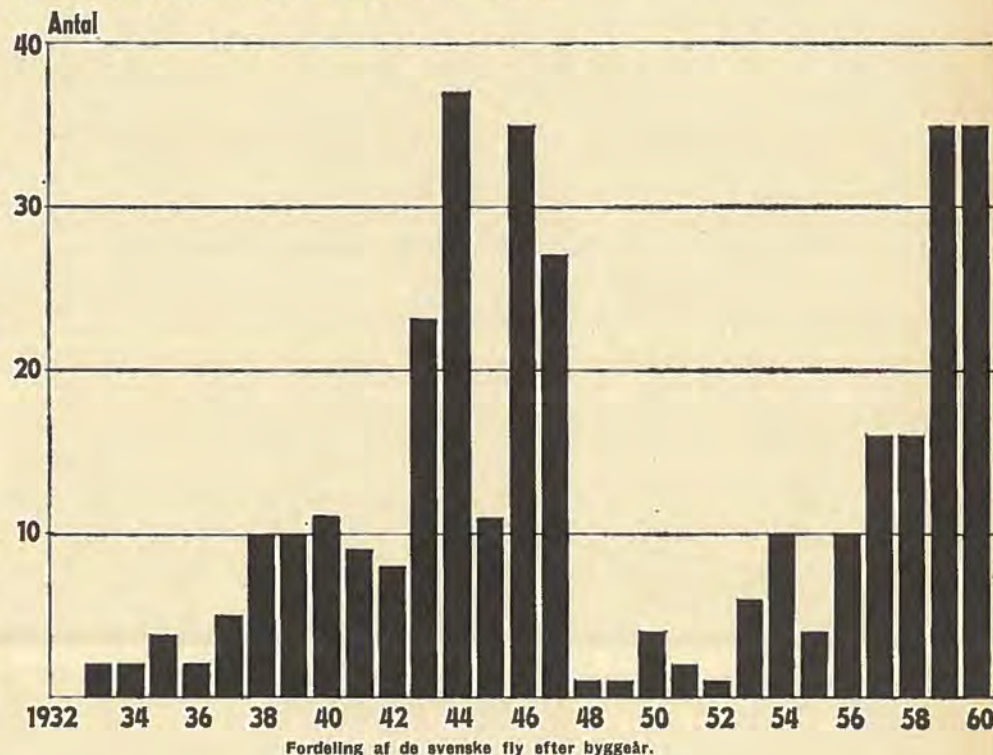
I flyveprøverne indgik anvendelighed til skovbrandsbevogtning og civilforsvarsarbejde, egnethed som skolefly, til klubb brug og til slæb af svævefly m.m.

Foruden den sejrende Piper Colt deltog Cessna 150, der prismæssigt ikke kunne konkurrere, Morane Saulnier Rallye og MFI Junior. Rallye var stadig prototypen med 90 hk motor, hvad man anså for i underkanten, og det har sikkert også knebet med leverancemulighederne, idet fabrikken ikke har kunnet svare til forventningerne i denne henseende, bl.a. p.g.a. nogle børnesygdomme hos typen.

Noget lignende gjaldt den svenske Junior, der blev forevist, men ikke stillet til rådighed for sammenligningsprøverne — tilsyneladende på grund af en misforståelse. Denne type er blevet forsinket ved en alvorlig brand på fabrikken sidst i april måned.

Derfor — og på grund af sine andre udmærkede egenskaber, sejrede Colt, og de svenske klubber, der i så mange år har anvendt de gamle Piper Cub, fortsætter med samme familie.

I forbindelse med standardiseringen påtænker KSAK at indføre en kollektiv kaskoforsikring for typen, ligesom man har gjort med svæveflyet Bergfalke, hvoraf der nu er over 70 i Sverige. For 1961 betales i indskud til den fælles kasse 450 kr. pr. fly af denne type, mens der er 300 kr. selvrisiko. Man er også forsikret mod driftstab, idet der er et par fly i reserve, og hvis reparationen overskrider 2 uger, kan man leje et sådant.



KØBENHAVNS SVÆVEFLYVEKLUB 25 ÅR

Mange svæveflyveklubber i hovedstaden førte efterhånden til den nuværende klub, der er i stor fremgang.

Den 30. september markerede Københavns Svæveflyveklub sit 25-års-jubilæum ved en større fest, men datoen var tilfældigt valgt, for klubben kan ikke som f.eks. Aviator og Silkeborg Flyveklub påvise 25 års fortsat eksistens fra en bestemt dag. Klubben har et broget stamtræ og er i familie med et antal af de utroligt mange københavnske svæveflyveklubber, der i svæveflyvningens barndom herhjemme skød op, delte sig og sluttede sig sammen eller døde hen.

På grundlag bl.a. af nogle arkivstudier af et af klubbens unge medlemmer, *Viggo Hejlesen*, skal vi her ridse klubbens 25 år op:

Den ældste »forfader«, man kan spore, er klubben »Mågen af 1936«, hvis stiftelsesdato er ukendt, men som samme år blev optaget i Dansk Svæveflyver Union, og som på et værksted i Fredericiagade byggede en glider af typen Gumpert G II, der var i luften første gang den 12. juni 1938 – og samme dag havde sit første havari. Klubbens første formand var *K. Ulstrup Hansen*.

I juli blev svæveflyveklubben *Cumulus* ophævet og indgik i Mågen af 1936.

I 1938 blev Gumpert'en ødelagt ved et alvorligt havari som følge af ombyggede horderorslinier, men i august 1939 blev en ny indfløjet, mens en Baby var under bygning – fra august 1940 på et nyt godt værksted i Jens Munksgade.

Af klubbens andre aner kan nævnes *Svæveflyvegruppen Ringen*, der blev optaget i D.Sv.U. i juni 1938 og havde det værksted i Præstøgade, som Københavns Svæveflyveklub stadig benytter. Klubben fløj på et svæveflyveterræn ved Værløse med en Gumpert G II.

Endvidere var der *Svæveflyveklubben af 1938*, der med *Svend Age Tønnersen* som formand og *E. Hultmann* som værkstedsleder blev optaget i unionen i september 1938.

Flere klubber slår sig sammen

Krigen lammede i nogen grad svæveflyvningen, men den kom dog igang igen i begrænset form øst for Storebælt, og den mandede til sammenhold.

På en generalforsamling den 6. juni 1941 blev Mågen, 1938 og Ringen sluttet sammen i *Flyveklubben Ringen* med ingeniør *Gerhard Hansen*, der nu er direktør for Statsprøveanstalten og dengang gjorde et stort arbejde for teknisk fremme af svæveflyvningen, som formand.

Sammenslutningen disponerede over en Stamer & Lippisch glider, to Gumpert G II, en Wolf (privatejet), mens en Baby var under bygning. Efter at have ordnet hangarproblemet fløj man på Lundtofte. Der blev fløjet med to spil og var så stor skoleaktivitet, at man engang på en enkelt dag aflagde 5 A-, 4 B- og 6 C-diplomer!

Ved Bjergsted-lejren i 1942 udlånte klubben foruden spil og gummitov en Gumpert og den nu færdige Grunau Baby IIa, OY-40. I slutningen af 1942 blev flyvningen på grund af forholdene flyttet til Roskilde.

På slutningen af krigen var der megen diskussion om enhedsklubber, og den 15. oktober 1945 blev Sportsflyveklubben til en enhedsklub for både model-, svæve- og motorflyvere, hvori en masse klubber indgik.



Som en rigtig julegave får medlemmerne af Københavns Svæveflyveklub Danmarks fineste svævefly: en SZD-24C Foka med glidetotal 34.

For svæveflyvningens vedkommende var det Ringen, Seniorklubben, Frederiksberg Svæveflyveklub og Sportsflyvernes Svæveflyveklub, der blev forenet som Sportsflyveklubben Svæveflyvesektion, hvis første formand var værkfører *K. V. Kjeldfort*.

Sportsflyvernes Svæveflyveklub stammede fra 1943 og havde fløjet på Lundtofte med den lånte KZ-G 1 skoleglider samt den Baby, der nu hedder OY-DXO.

Seniorklubben stiftedes 1.1.1943 og havde fløjet på Roskilde med en egen SG-38 og en lånt Baby (nu AAX).

Sammenslutningen var formentlig på den tid den største svæveflyveklub i landet med over 80 medlemmer og rådede over tre Baby'er (foruden AAX og DXO over OY-82, nu YXX) og et par skoleglidere, hvoriblandt OY-57 og OY-70.

Der blev købt to faldskærme og bestilt to EON Olympia, hvilken ordre dog måtte annulleres, da enhedsklubbens økonomi blev anstrengt – ulemperne ved nær sammenknytning med motorflyvningen begyndte at vise sig.

Klubben organiserede uddannelsen efter nye principper, der blev taget med i betragtning ved udformningen af de første danske skolingsnormer.

I 1946 og begyndelsen af 1947 fløj klubben på Lundtofte, hvor motortrafikken imidlertid blev så stærk, at man flyttede til Værløse, der det år var et herligt svæveflyvecentrum for alle de københavnske klubber.

De første sund- og bæltflyvninger

Den højere svæveflyvnings gennembrud i Danmark i 1947 manifesterede sig i høj grad også i Sportsflyveklubben, bl. a. ved *Gerhard Nielsen* (»Grafen«) pionerflyvninger over Øresund og Storebælt, så selv om han og en anden dansker havde placeret sig i bunden ved de svenske mesterskaber – vor første

konkurrenceerfaring – i 1946, havde han dog lært noget. Han fik dansk sølv-diplom nr. 2, ligesom også *Per Weishaupt* og *Gunnar Toftager* fra klubben var blandt de nye sølv-indehavere.

De gode forhold i Værløse varede kun kort, og næste år måtte man klare sig sammen med motorflyverne i Lundtofte, hvor man trods bundkoblingens indførelse sjældent fik mere end et par hundrede meters højde på i spilstart og derfor sjældent fik termiktillutning.

I 1949 og 1950 indledte man samarbejde med Ringsted Svæveflyveklub og havde en overgang en SG-38 og to Baby'er dernede, men det var en lang og dyr rejse for de dengang ikke så motoriserede medlemmer, ligesom pladsens kapacitet var begrænset.

I 1951 var man gået helt i stå, men i 1952 lykkedes det via KDA at få tilladelse til påny at benytte Roskilde, men kun for år og efterår, idet grænsningsforpagternes rettigheder gik forud.

På den måde opretholdtes klubben en år-række, men instruktørerne anså ikke pladsen for forsvarlige til ensædet skoling, og man havde ikke råd og initiativ til at anskaffe et tosædet fly. Et stort, men forgæves, arbejde blev gjort for at finde en anden flyveplads.

Som følge af skolingsens bortfald sigtede klubben langsomt hen, men deltog dog i DM i Herning i 1953, hvor Weishaupt kvalificerede sig til medlemsskab i Foreningen af sidstplacerede ved DM.

Sektionsledelsen og især dens formand gennem mange år, ingeniør *Øyvind Fastner*, måtte desuden anvende et enormt, men uproduktivt arbejde, på at forklare skiftende bestyrelser i Sportsflyveklubben, hvordan forudsætningerne og aftalerne om samarbejdet var. I vanskelige tider var svæveflyvemateriellet et væsentligt aktiv til opretholdelse af klubbens solvens. Det bandt imidlertid svæ-

veflyvesektionen, der ikke turde spare op, men endda udbetalte »bonus« til medlemmerne, for at formuen ikke skulle gå i forkerte lommer, indtil man fik selvstændigt regnskab. De få udholdende medlemmer kunne i hvert fald bevare sektionens materiel og aflevere det gældsfrit.

Ny opblomstring som selvstændig klub

I 1957 enedes man med Sportsflyveklubben om »skilsmisse«, og i 1959 blev også navnet ændret til det nuværende. Efter aftale med Birkerød Flyveklub skolede denne et hold elever op for klubben, hvis mere erfarne medlemmer havde lejlighed til flyslæb fra Skovlunde, indtil et helt urimeligt forbud stoppede det.

Der var også kommet frisk blod til den hensygnende klub i form af erfarne medlemmer fra andre klubber, og på værkstedet i Præstegade tog man fat på at bygge en Rhönlerche, så man kunne skole selv.

Forinden blev imidlertid i december 1959 Ka-8'en OY-FAX taget i brug - klubbens første nye fly i mange år. Rhönlerchen var klar i maj 1960 og samtidig et nyt spil, mens en Baby, AAX, blev solgt.

Fra 1959 begyndte man intensive sommerlejre i Herning, hvor man dette år skolede i samarbejde med Flyveklubben Horsens, men fra 1960 var »selvforsynende«. Mange nye medlemmer blev opskolet her og i Roskilde, hvor skolingene nu er koncentreret, og hvor man netop på festdagen fik tilslutning til at opstille en hangar.

I maj 1961 fik klubben også en ny Lehrmeister, og med den og andre fly har man henlagt den højere svæveflyvning til Mølle-mosegård ved velvilje fra familien Grum-Schwensen.

Klubben har nu 48 medlemmer og er så vel funderet, at man har givet sig i kast med den tidligere omtalte treårsplan, der i første række består i anskaffelse af en Foka i 1962, en Ka-6 (eller 10) i 1963 og en Ka-8 eller lignende i 1964.

Klubbens bestyrelse udgøres i øjeblikket af direktør G. Borup som formand, kontorchef Jørgen Lauritzen som næstformand og overtoldassistent Harry Thorsted som sekretær og kasserer.

Landingskonkurrence i Skrydstrup

Den tidligere Skrydstrup-svæveflyver Bent Skovgård Sørensen har udsat en pokal til brug ved en landingskonkurrence, der blev gennemført i regn og dårlig sigtbarhed den 8/10. Der skulle foretages tre landinger til mærke over en snor to meter over jorden. Vinder blev Jørgen Carlsen.

Polyteknisk Flyvegruppes fest

PFK afholder sin årlige fest, der plejer at være godt besøgt af svæveflyvere også fra andre klubber, lørdag den 25. november.

Succes for svæveflyvehåndbogen

Da forsalget af KDA's længe ventede svæveflyvehåndbog sluttede den 10. oktober kl. 1600, havde samtlige svæveflyveklubber og flyvestationer afgivet ordre på ikke mindre end 771 eksemplarer af en bog, som ingen af køberne havde set.

De svenske svæveflyvemesterskaber

Svenskerne har en sådan tiltro til vejrguderne, at deres mesterskaber kun strækker sig over en uge, og de kommer som regel godt fra det - selv i år, hvor de dog måtte tage reserve til hjælp, nemlig lørdag og søndag, for at opnå fem gyldige dage.

Det var i samme uge som den anden DM-uge. Mens vi havde det nogenlunde søndag og mandag, kom de først igang tirsdag den 11/7 med en 68 km hastighedsflyvning på lige bane, som 12 af de 24 deltagere gennemførte; hurtigst var en Ka-8 med 77,5 km/t.

Onsdag havde de som vi 111 trekant, men med meget bedre resultat, idet 13 km igen, Silesmo først på 1 t 58 m.

Mens vi torsdag søgte mod Frederikshavn, fløj svenskerne fra Alleberg hastighed over 70 km brudt bane, hvad ingen gennemførte, da der var 40 knob sidevind på andet ben; men to var lige ved, deriblandt Pelle Persson, som steg til 1300 m i en bølge.

Fredag havde de regn som vi, mens den opklaring, vi forsmøgte at udnytte, nåede derover lørdag, hvor de fløj 127 km returhastighed. Vejret var svært med regnbyger og torden, og en halv snes steg i en torden-sky til over 3.000 m. To gennemførte, og i toppen lå nu L. Frederiksson med 3680 points, fulgt lige i halen af de gamle ræve

Silesmo med 3651 og Persson med 3400.

Søndag oprandt med svag skiftende vind, tørtermik på 2-4 m/sek., skytermik på 5-8 m/sek. iflg. meteorologen. Der blev udskrevet distance over en 97,7 km trekant, og det blev en værdig og spændende finale. De tre topfolk passerede sammen med andre efter første runde. Efter anden runde var nogle i pæn højde, andre kritisk lavt, og Silesmo måtte lande og var ude af spillet om førstepladsen.

Lasse Fredriksson fortsatte, men landede på tredje ben i tredje runde. Rodling, der vandt første dag, passerede Alleberg for tredje gang! Og Persson ligeledes for at lande et par hundrede meter foran Rodling.

Nu blev der et frygteligt måle- og regnearbejde, der gav til resultat, at Fredriksson holdt førerstillingen med 4404 points, mens Persson blev nr. 2 med 4399 - kun 5 points mindre - mens Silesmo blev nr. 3 med 4341. De fløj hhv. Zugvogel IV, Weihe og Ka-6.

Som helhed må de vel siges trods den ene uge at have fået mere ud af det end vi, men svenskerne har den fordel at kunne bruge skyflyvning.

— Var det ikke en idé at få virkeligjort tanken om et nordisk mesterskab i det VM- og nationalt mesterskabsfri år 1962?

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator har forlængst passeret årets flyvning nr. 3.000 og stiler efter 3.500. Klubben har opretholdt medlemmernes interesse i efteråret ved en serie landingskonkurrencer. Klubbens anden Ka-8 ankom sidst i oktober.

Birkerød regnede med efter 2.500 flyvninger i år at indstille flyvningen ved udgangen af oktober og tage fat på vinterens overhalingsprogram, hvor bl.a. L-Spatz'en skal have hovedeftersyn.

Havdrup-gruppen var blevet for forvænt af klubbens K-8, opgav planerne om en brugt Meise og bestilte i stedet en ny Rhönsegler til 1963! Klubben har færre starter end ifjor.

Holbæk havde Weishaupt til at holde propagandaforedrag med film den 4/10. Klubben har fået et tilskud fra kommunen på 5.000 kr. til færdiggørelse af hangaren.

Nordvestsjælland har startet sit første teorikursus - for både svæve- og motorflyvere og i samarbejde med aftenskolen.

Skive har også startet sit første svæveflyveteorikursus.

Vestjysk ser ud til at være årets førende klub mht. antal c-diplomer. Ved redaktionens slutning var man nået op på 15. Det gør også nødvendigheden af et nyt ensædet fly brændende, og man vakler mellem en række typer.

Århus har - hvis vejret tillod det - holdt propagandaopvisning på Kirstinesminde med assistance fra Skrydstrup.

Værløse har i efteråret brugt Skrydstrups 2G til skoling og har indstillet denne, efter at flyet har passeret start nr. 10.000. Nogen højere?

FSN Ålborg har passeret de 2.000 flyvninger for i år og ligger således som de fleste klubber over sidste år.

Det var over forventning og en stor tillids-erklæring til bogens forfattere, som disse i høj grad påskønner efter flere års slid. Forhåbentlig er ingen blevet skuffet ved modtagelsen af bogen, der fra midten af oktober er blevet ekspederet til klubberne i den rækkefølge, hvori ordrerne er indgået og betalt.

Ideen om at købe et lager af bogen er ikke slået an hos alle klubber (eller man har manglet pengene), men til gengæld har en meget stor procentdel af medlemmerne i de enkelte klubber benyttet sig af det billige forsalgstilbud.

Der er dog enkelte klubber, der har købt væsentlig færre bøger end antallet medlemmer, så der er stadig et marked for salg af flere bøger til den normale pris: 32 kr. indbundet, 27 kr. heftet, portofrit tilsendt fra KDA. Kom du ikke med i første omgang, så gør det nu! Send beløbet til KDA på postkonto 256.80, så kommer bogen med posten. Hvis du har set den hos dine kammerater, vil du være klar over, at den må du også have. I boghandelen koster den hhv. 40 og 34 kr.

S-teori-undervisningen er i fuld gang mange steder, og det skal blive spændende at se, hvordan bogen virker her. Den må være en stor lettelse for både elever og lærere.

Ikke blot til s-teorikursus, men også til studiekredse i klubberne for de lidt viderekomne medlemmer egner adskillige af bogens kapitler sig.

Der er indgået ordrer fra både Finland, Island, Norge og Sverige, og KDA håber at kunne afsætte flere i vore nabolande, når kendskabet til bogen breder sig. Bortset fra svenskerne løsløbs-håndbog, findes der vist ingen lærebog i Norden i emnet.

Også model- og motorflyvere vil finde meget af interesse i bogen, og flere har allerede købt den. Det samme gælder alment flyveinteresserede.

Så lad os se, om vi ikke kan nå at passere de 1.000 solgte inden årets udgang.

FRA HAVARIKOMMISSIONENS ARBEJDSMARK

SAS har fået ny pressechef, idet man fra 1. januar har ansat redaktør Erik Eriksen på denne post i region Danmark. Han har hidtil været luftfartsmedarbejder ved „Ekstrabladet“ og er en af de få luftfartsmedarbejdere, der selv har haft certifikat.

SAS har solgt en Douglas DC-6B til den franske regering til brug for ministerpræsidenten.

Guest Aerovias i Mexico har haft så store tab i den senere tid, at det har anmodet regeringen om tilladelse til at måtte indstille sine internationale ruter, heriblandt ruten til Europa.

DDL får ny formand til foråret, idet direktør Sigurd Pedersen trækker sig tilbage, også som SAS-styrelses-medlem. Hans poster vil blive overtaget af direktør J. Chr. Aschengreen, der ved årsskiftet træder tilbage som direktør i ØK.

SAS's vinterfartplan, der træder i kraft 1. november, udstrækker selskabets jetruter til Tokio via Indien og til Sydamerika via Dakar samt til Johannesburg. 75 % af den samlede trafik vil i vinter blive fløjet med Caravelle og DC-8.

Nordatlanttrafikken udviste i august en stigning for passagerer på 2,2 % og for fragt på 55,2 % i sammenligning med ifjor, mens passagerlastfaktoren gik ned fra 68,4 til 52,4 %. Disse tal gælder 18 IATA-selskaber.

Københavns lufthavn i september

Ankomne passagerer	52.324
Afgåede passagerer	57.192
	109.516
Transitpassagerer 2x43.954	87.908
Andre passagerer	21.968
Ialt	219.392

Stigning i forhold til samme måned ifjor 9,3 % ialt, 6,4 % i lufttrafik. Starter og landinger ialt 6702 (+ 15,2 %), 5269 (+ 7,4 %) i lufttrafik. Luftgods 2869 tons (+ 14,5 %).

DANSK Ingeniørforenings flyvetekniske sektion havde en interessant aften den 17. oktober under ovenstående titel, og også en del af aeroklubben medlemmer, der som bekendt har adgang til sektionens arrangementer, var til stede, selv om KDA ikke havde haft mulighed for at bringe meddelelse herom i FLYV.

Overingeniør Børge Helmo Larsen fra luftfartsdirektoratet fortalte først om, hvordan man inden for den civile flyvning behandler havarier. Han betonede, at formålet med havariundersøgelser først og fremmest er at drage erfaringer og træffe foranstaltninger til at hindre gentagelser, hvorimod eventuelle straffeforanstaltninger er noget sekundært.

Direktoratet har altid et hold på tre mand til rådighed, fordelt med en fra luftdygtighedsområdet, en fra certifikatområdet og en fra det operative område. Da disse skal passe det daglige arbejde ved siden af, og havarier har for vane at klumpe sig sammen, kan det ofte blive en betydelig arbejdsbyrde.

Helmo Larsen oplyste, at for de sidste 4 år fordeler havariårsagerne i den internationale lufttransport og erhvervsmæssige flyvning (incl. rundflyvning og landbrugsflyvning) sig med 53,8 % på pilotfejl, 7,1 % på andet personel, 20 % på materielle fejl, 7,5 % på vejrforhold, 5,2 % på diverse årsager, mens kun 6,4 % klassificeres som uopklarede.

Blandt de mange hjælpemidler, man har til rådighed, fremhævede han de såkaldte flight-recorders, der dog kun har været installeret i trafikfly i kortere tid. De skal

kunne holde til påvirkninger på op til 100 g og til temperaturer på 1100°. Nogle frigøres fra flyet ved en katastrofe, mens andre typer bliver deri, og de angiver ting som tid, højde, fart, kurs og vertikale accelerationer.

Man er også ved - i USA - at komme ind på at optage ikke blot radiokorrespondancen mellem jord og fly, men også besætningens indbyrdes samtaler på bånd.

- Civilingeniør Sv. Boesen fra flyvematerielkommandoen omtalte flyvevåbnets havariundersøgelser. Havarikommissionen består af fire mand: Den ledes af en stabsofficer, der er en ældre, erfaren pilot, og han assisterer i hvert enkelt tilfælde af en yngre, aktiv pilot - helst fra en anden eskadrille end den, havariet rammer - som flyver den pågældende type. Desuden er der en teknisk officer og en civilingeniør. Det er en stor fordel, at disse er udpeget på forhånd og kender såvel hinanden som fremgangsmåden. De kan supplere sig med særlige sagkyndige såsom en læge, den militære auditor etc.

Ingeniør Boesen viste nogle billeder af totalhavarier, ødelagte vragele spredt over et stort areal eller begravet i et adskillige meter dybt hul i jorden, og man skulle synes, det var et umuligt arbejde på et sådant grundlag at finde årsagen til et flyvehavari.

Men ved hjælp af nogle yderst interessante eksempler på havarier med materielle fejl som årsag påviste han, hvorledes man efter et ofte stort detektivarbejde alligevel i tidens løb har opklaret sådanne havarier, der kan have ganske små dele som årsager.

FLYVEVÅBNET

Oberstløjtnant Jørgen Brodersen, chef for FSN Alborg, er fra 1/10 udnævnt til oberst i flyvevåbnet.

Følgende er fra 1/11 udnævnt til kaptajner: Jørgen Agård, E. P. Schneider, Gunnar Jensen, K. Petersen-Testrup, Ove Sørensen, Jørgen Høg Jensen, J. P. E. Clemmensen og Ib Hellekov Jensen.

Abent hus i Værløse

Flyvestation Værløse havde søndag den 24. september inviteret interesserede på besøg til en udstilling og demonstration, og arrangementet var begunstiget af meget smukt vejr.

Der var opstillet en række med de forskellige flytyper, der anvendes af flyvevåbnet, og sidst på eftermiddagen blev de også forevist i luften. Endvidere var der udstilling af faldskærme og gummibåde, af brand- og redningsmateriel, katapultsæder, en række forskellige køretøjer og meget andet.

En af flyvevåbnets store amerikanske kæmpekranter kørte med en Thunderjet på krogen, og uden denne demonstrerede den, hvor manøvreduktigt dette kæmpekøretøj trods alt er.

Endelig var der filmsforevisning, musik og lejlighed til at smage på feltforplejningen.



»Fingrene i Københavns lufthavn har nok ulemper, men i hvert fald den fordel, at Kastrup kan skabe ideelle tilskuersforhold. Foreløbig kan man kun komme halvvejs ud, og der mangler oplysning om, hvad man ser, men tilskuerne er en så god indtægtskilde, at det også direkte vil kunne betale sig at udbygge faciliteterne for dem.

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!

Lærerige erfaringer:

SE UD!



Hold udgik — både under ligeudflyvning og til den pågældende side før ethvert sving.

FOR en måneds tid siden var jeg ude for for en hændelse, som gav mig en alvorlig påmindelse om kollisionsfaren i luften. — Enhver flyver er naturligvis klar over denne; men når man flyver uden for stærkt trafikerede områder, er man ofte tilbøjelig til ikke at tænke så meget derpå.

Jeg var på en lokal VFR-flyvning fra Beldringe i en Cessna 172. Formålet med flyvningen var almindelig sight-seeing, og turen gik op langs Jyllands østkyst og ind over Silkeborg-egnen. Vejret var fint med en del cumulus-skyer, som til tider gav kraftige byger med nedsat sigtbarhed.

Da jeg befandt mig lidt syd for Horsens, besluttede jeg at flyve direkte tilbage til Beldringe. Jeg begyndte derfor at tune radiokompasset ind på OD-beacon, og havde således et øjeblik min fulde opmærksomhed rettet derpå. Pludselig gør en af mine passagerer mig med et forskrækket udbrud opmærksom på et andet luftfartøj. Jeg ser ud, og 25-50 meter under mig og skråt til højre passerer en KZ-7 i modsat retning.

På det tidspunkt var vi i ca. 1000 fod, og sigtbarheden var god. — Derfor var faren vel næppe overhængende, men jeg var naturligvis stærkt interesseret i at få at vide, om den anden pilot havde set mig. En forespørgsel godtgjorde, at han intet havde bemærket! — Når dertil kommer, at sigtbarheden som sagt til tider var dårlig, går det op for en, hvor lidt der egentlig skal til, for at der virkelig kan ske noget.

Sådan en oplevelse glemmer man ikke straks, og jeg håber med denne skildring at have henledt andres opmærksomhed på, at ligegyldigt hvor og hvornår man flyver, bør man altid i højest mulig grad overvåge luftrummet omkring sig. — Altså: Se ud!

eb.

BEAGLE-PROGRAMMET

Den engelske industrisammenslutning går målbevidst igang med at generobre en del af verdensmarkedet

VED Farnborough rullede den nye engelske Beagle-gruppe sig for alvor ud og gav offentligheden detaljerede oplysninger om denne nye faktor i den internationale flyveindustri og dens produkter på området lette fly.

Beagle betyder British Executive and General Aviation Limited, men samtidig betyder Beagle på engelsk en lille jagthund, og gruppen benytter hundenaavne på sine fly.

Beagle-gruppens program er delt i fire dele:

Masefield-Beagle-typerne af tomotors forretningsfly, de højvingede Beagle-Auster-typer, de lavvingede Beagle-Miles-typer og endelig Beagle-Wallis gyroplanet. Gruppen omfatter endelig et finansieringsfirma, Beagle Aviation Finance Ltd., der skal lette køb og leje af gruppens typer.

Vi har tidligere omtalt og afbildet Auster-udviklingerne: Terrier, AOP Mk 11 og Airedale, der først kom i luften. Der er allerede bygget flere før-produktions-Airedale, som ikke blot leveres med Lycoming-motor på 180 hk som standard, men også kan fås med Rolls-Royce Continental CO-300 på 175 hk.

To typer kan nu leveres, Terrier til 1995 £ (knap 40.000 kr.) og Airedale til 4750 £ (ca. 92.000 kr.)

Beagle B-206 fløj første gang den 15. august og havde fløjet ca. 20 timer, da den kom til Farnborough, bl. a. havde piloten moret sig med at lave rulninger, endda under stigning, med det nye tomotorede fly. B-206 er et udpræget direktørfly, baseret på en indgående markedsanalyse, som Peter Masefield foretog. Det er et fly, der kan flyve 1600 km på ca. 5 timer med fuld nyttelast og i alt slags vejr. Desuden skulle den være enkel at anvende og vedligeholde hvor som helst i verden, være økonomisk i drift og konkurrencedygtig i anskaffelsespris. Prisen menes at ville holde sig under 600.000 kr.

Denne »luftens Rolls-Royce« (der iøvrigt har to Rolls-Royce Continental motorer på hver 260 hk, men senere kommer op på 310 hk) har en usædvanlig rummelig kabine, hvis instrumentbræt er bredere end en Viscount's, og den har endog toilet og vaskerum. Den 5-sædede version har to sæder foran og tre bag, hvoraf det midterste kan skydes frem og give adgang til toilet-rummet. Uden toilet kan der være 7 sæder.



Beagle M 218A med to 100 hk motorer.



Beagle M 117, der ikke bliver så billig som først angivet.

For at få det bedst mulige førersæde frem samlede Masefield en konference af en masse berømte og erfarne piloter med sammenlagt over 100.000 flyvetimer og prøvede forskellige indretninger med dem, diskuterede indretningen og fandt frem til et optimalt resultat.

Der synes også at være gjort meget ud af at skabe et godt udsyn og et aerodynamisk effektivt fly. Den maximale nyttelast på 453 kg kan transporteres 1850 km ved 367 km/t økonomisk rejsehastighed. Maximal rækkevidde er 2770 km, distance til overflyvning af 15 m hindring i stille vejr 675 m, stige-eyne ved jorden 605 m/sek. Spændvidden er 11,59 m, længde 9,94, fuldvægt 2858 kg.

Der ventes bygget tre prototyper, hvoraf en med 1,5 m større spændvidde, hvorpå Beagle gør klar til at bygge flere hundrede fly af denne type med levering fra 1963.

Beagle-Miles-typerne

Beagle har ved at erhverve Miles-fabrikkerne pustet nyt liv i dem, og George Miles er i fuld gang med en »Gemini-afløser«, M 218 A, med to Rolls-Royce Continental-motorer på hver 100 hk. Den får en rummelig kabine til fire personer, god bagageplads, døre i begge sider, dobbeltstyring, og den ventes at flyve til sommer. Rejsefarten bliver 240 km/t, rækkevidde med fuld nyttelast godt 1000 km, maximal rækkevidde 6100 km, økonomisk rejsefart 200 km/t. Pris ca. 140.000 kr. — M 218 B får 145 hk motorer og kommer til at koste ca. 160.000 kr. De leveres fra anden halvdel af 1963.

Beagle M 117 A betegnes som en enmotors version af M 218, idet den udstyres med én Rolls-Royce Continental på 100 hk. Den får i hvert fald i første omgang fast understel, fuld dobbeltstyring enten med rat eller pind samt flaps. Der bliver plads til 2 personer, og hvis den virkelig kan holdes nede i 40.000 kr. prisklassen, bliver det en meget interessant type og en alvorlig konkurrent på markedet. (NB. Siden dette blev skrevet, er prisen ændret til ca. 70.000 kr.!)

Trods de kun 100 heste rejser den på 185 km/t, starter til 15 m på 300 m og stiger ved jorden 826 fod/min. (4,1 m/sek.). Med fuld nyttelast er rækkevidden begrænset til 430 km, men den har brændstof til 1080 km. Brændstofforbruget bliver ca. 18 liter i timen, svarende til 7,8 km/liter. — Den leveres sidst i 1963.

FILSKOV KRO FLYVEPLADS

16-17 fly ved indvielsen af den nye jyske landingsbane, der bør følges af mange flere.



Kroejer Chr. Østergård (tv) påhører borgmester Sørensen's åbningstale.

Det ser ud til, at tanken om små græslandingsbaner rundt om i landet breder sig godt nu, og mange større byer er ved at sakke agterud i forhold til mindre og mere fremsynede byer, der indretter sådanne baner.

Et morsomt eksempel herpå er den plads ved landsbyen Filskov, der blev indviet lørdag den 30. september af borgmester Sørensen fra Vejle.

Her er det ikke byen som sådan, men en virksomhed i denne, der har taget initiativet og anlagt en landingsbane, nemlig kroejer Chr. Østergård fra Filskov kro.

Filskov ligger NV for Grindsted ved landevejen Vejle-Tarm, og flyvepladsen ligger lige øst for byen nord for krydset, hvor landevejen skæres af en ny vej fra Give til Grindsted.

Banen ligger nord-syd mellem vejkrydset og Omme å. Den er 40 m bred og 680 m lang, godt planeret og afmærket (endnu lidt løs jord nær den nordlige ende) og med en meget fin metal-vindpose i den sydøstlige ende.

På indvielsesdagen var der sidevind på banen — en frisk østenvind — men de 16-17 fly kom tilsyneladende ned og op igen uden vanskeligheder. Det var dog rart, om man på disse baner (især når de ikke ligger i den fremherskende vindretning) havde en ganske kort tværbane til brug ved stærk sidevind på hovedbanen. Måske der også ved uddannelsen nu skal lægges større vægt på start og landing i sidevind end tidligere.

Den firesædede M 117 B får 145 hk, leveres i 1964 og vil koste ca. 83.000 kr.

Beagle-Wallis WA 116

At Beagle ikke holder sig til de faste vinger, fremgår af, at man har taget et gyroplan eller autogyro med i programmet, nemlig en type, som er en videreudvikling af de amerikanske Bensen-typer. WA-116 er ensædet, udstyret med McCulloch-motor, og den er både så stabil, at den kan flyve uden hænder eller fødder på styregrejerne, ligesom den kan loope og rulle. Den leveres sidst i 1963.

Det er et ambitiøst program, Peter Masefield har sat i sving, men det blev så godt modtaget på Farnborough, at der var foreløbige ordrer for ca. 20 mill. kr., heraf halvdelen til eksport.

Efter den officielle åbning ude på pladsen var der frokost for godt et halvt hundrede gæster fra nær og fjern i kroen, som sikkert vil blive et mål for mange søndags- og weekendture i fremtiden. Ikke alene serverer den fremragende jysk landlig mad, men den har også gode værelser, og for fiskeinteresserede er der udmærkede steder i omegnen til at dyrke denne interesse.

Mange talere takkede og roste familien Østergård for dette initiativ — og der faldt også en del bemærkninger til Vejle-borgmesteren om, at man snart glædede sig til at komme på indvielse på den plads, han og hans kolleger i Kolding og Fredericia taler om at anlægge. Det blev kraftigt understreget, at man ikke forventer en plads med betonbaner til en halv snes millioner, men vil være yderst tilfreds med en enkelt græsbane i første omgang.

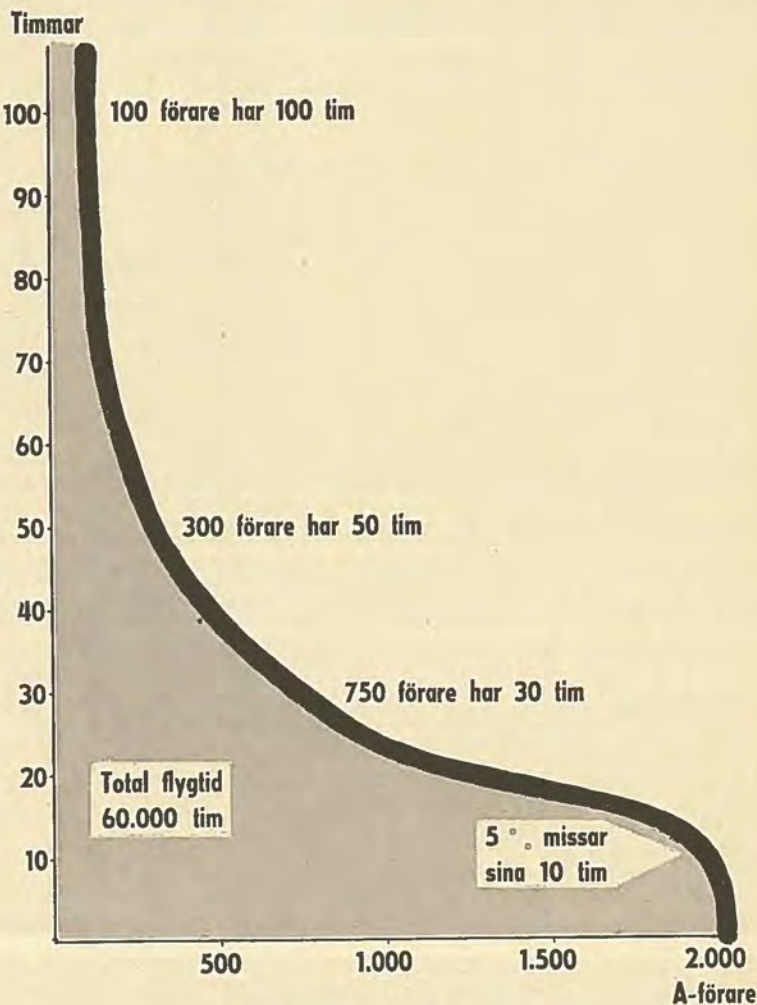
Svensk privatflyvestatistik

Fra „KSAK-Nytt“ har vi lånt nedenstående kurve, der fortæller lidt om fordelingen af de mange svenske privatflyvere med hensyn til årligt antal flyvetimer. Hvis man sammennilgner med statistikken over danske privatflyvere i vort januarnummer, ser man — selv om den grafiske afbildning er for-



Filskov kros flyveplads med en del af de bespændte fly på åbningsdagen.

skellig — samme tendens: en meget stor procentdel flyver et forholdsvis lille antal timer årligt.



Hvordan de svenske privatflyvere fordeler sig med hensyn til antal og årlig flyvetid.

Før Deres Shell-kort à jour (5)

Så er der arbejde til en af de lange vin-
terafreter:

Hovedkortet: Luftvej A 8 føres igennem
fra FIR-grænsen i Skagerak via OZJ ved
Alborg mod Kullen (KK) til FIR-grænsen
i Kattegat. Undergrænse 3000 feet, 900 m.
Luftvej A 4 (samme undergrænse) går fra
København NDB (OXS) via Mon NDB
(MO) til Trent NDB (TR) på Rügen.
Bredde 18,5 km.

Omkring Odense lufthavn oprettes en kon-
trollzone med 12 km radius og centrum i
lufthavnens referencepunkt (5529N 1020E).
Den går fra jorden (GND) til 1000 feet
(300 m) GND.

Yderligere oprettes et terminalområde om-
kring Odense lufthavn, bestående af et om-
råde på 13,9 km på hver side af de retvisende
pejlinger 060° og 240° fra havnens referen-
cepunkt og begrænset af 2 cirkelbuer med
centrum her og radius 27,8 km. Det stræk-
ker sig fra 1000 feet (300 m) GND og til
FL 55 (ca. 1700 m).

Anholt: indtegn signatur for midlertidig
offentlig landingsplads på den sydlige del af
Anholt (564203 N, 113316 E).

Gislinge: Fjern signatur for svæveflyve-
område ved Gislinge, nord for Svinninge på
Nordvestsjælland.

ADR 143: Betegnelsen ændres (to steder)
til AD 28.

VOR: Indtegn signatur for VOR-station
ved Alborg og Mon (samme sted som hhv.
OZJ og MO NDB) samt ved Rødbyhavn på
position 544022 N, 112154 E.

Slet signatur for lys på luftfartshindrin-
gerne Hjørring, Højer, Samso og Klintholm.

Indtegn ikke belyst luftfartshindring i
Esbjerg (5528 N, 0827 E), højde 123 (120).

Indtegn midlertidigt fareområde ved Ka-
rup i form af en sektor på 40° med cen-
trum i flyvepladsen og delt med 20° på hver
side 270° retvisende og begrænset af cirkel-
buer med radier 15 og 37 km. Undergrænse
1000 ft (300 m) GND, overgrænse*.

* * *

Private flyvepladser: Indtegn på over-
sigtsskottet Tune, Kalundborg og Filskov.

Allerød: anden linie: 27° ændres til 270°
— 1 km fra Lillerød kirke.

Nordvestsøllands Flyveplads Kalundborg.
80° — 11 km fra Kalundborg.

3 m.o.h.
30 m græsbane. — 09—27: 650 m.
Foreløbig åben fra solopgang til solnedgang.
Telefon: 03491 (Esbjerg) 123.
NB: Svæveflyvning.

Filskov Kro's flyveplads.
45°—9 km fra Grindsted.
90°—1,5 km fra Filskov station.
45 m o.h.
40 m græsbane. — 18/36: 680 m.
Pladsen kan frit benyttes. Gratis parkering
for kroens gæster. Ønskes oplysninger eller
afhentning (800 m til kroen), bedes man
ringe på tlf. 0531 Filskov nr. 5.

Lufthavne og offentlige landingspladser

Rønne: Bæreevne 11.000 kg er belastning
for enkeltjul.

Skovlunde: Linieføringen for højspæn-
dingsmasterne er ført noget mod NV. Fire
af de nye master (29 m) er malet rød-hvide
og forsynet med hindringslys. Øverste led-
ning forsynet med kugler.

København, Kastrup: Bane 17/35 er ned-
lagt.

Herning tilføjet: Told, paspoliti.

Tirstrup: Slet i bemærkninger, 2. linie,
ordene „og rummet derover“ og „op til 900
m (3000 feet)“.

Thisted: Højde ændret til 32 m o.h. Ret-
ning af græsbane ændret til 11/29. Tlf. an-
dret til 0791 (Thisted) 1890.

Tilføjet side 9 i st. f. Aabenraa:

Anholt flyveplads:
120° — 0,5 km fra Anholt by.
333° — 121 km fra Bella.
135° — 3 km fra AT (rækkevidde 28 km).
7 m o.h.

Græsbane 03/21 640×30 m.

Ici Aviation, Kastrup.

Åben: (sommer) 0800-solnedgang + efter
anmodning solopgang-0800, (vinter) sol-
opgang til solnedgang.

Telefon: (063) 82111 (Anholt) 14.

Postadresse: Anholt by, Anholt.

Ingen radio.

Brændstof m.m.: Flyvebenzin 80/100 (fra
dunke), flymotorolie 80, 100.

Bemærk:

Største fuldvægt 2000 kg.

Kun VFR-flyvning.

Forhøjede landingsafgifter.

* * *

Radiokortet: Indtegn kontrolzone og ter-
minalområde ved Odense samt luftvejene
A 8 og A 4 som angivet for hovedkortet.
Mellem OZJ og KK er retningerne 124/304
og afstanden 94 n.m. og 174 km. Mellem
OXS og MO er retningerne 005/185 og af-
standen 35 og 65. Mellem MO og TR er re-
tningerne 139/319 og afstanden 37 og 68.

Ret to steder ADR 143 til AD 28.

Indtegn oplysninger for de tre VOR-sta-
tioner:

VOR	VOR	VOR
AALBORG	RØDBY- HAVN	MØN
116,7 YT	117,4 RY	113,5 MO

Ret morsetegn for NDB MØN til samme
som for VOR Møn.



Francis K. Mason: *Hawker Aircraft since
1920*. Putnam. 475 s., ill. Kr. 66,15.

I samme format og udstyr som Thetfords
velkendte bøger om engelske militærfly fore-
ligger der nu en bog om Hawker-typer. Bo-
gen er et fund for typeinteresserede, idet den
medtager samtlige typer, inklusive proto-
typer. Hver type er genstand for en grundig
teknisk og historisk beskrivelse, der omfatter
alle varianter af typen, og i et særligt af-
snit er der fortegnelser over serienumrene på
samtlige Hawker-fly (også Hunters)! Bogen
ville have vundet i overskuelighed, hvis
disse oplysninger var bragt i forbindelse med
selve omtalen af de forskellige typer, men
det er faktisk også det eneste, der kan ud-
sættes på bogen, bortset fra, at forfatteren
burde have søgt at få fremskaffet lidt bedre
oplysninger om de danske „Nimrod“-Bo-
gen er rigt illustreret med over 380 foto-
grafier og 55 treplanstegninger. Hawker-
bogen er den første i en serie, der skal om-
fatte samtlige engelske flyfabrikker, og vi
glæder os allerede til næste bind i rækken!

Svæveflyvning

John Simpson: *Tackle Gliding This Way*.
Stanley Paul, London. 128 sider, illustre-
ret. Pris kr. 13,75. Tilsendt fra Knud
Rasmussen Boghandel.

Svæveflyvning er en så anerkendt sports-
gren i England, at svæveflyvebøger hører
hjemme i mange forlags seriebøger, og Simp-
sons nye bog er et led i en sådan serie.
Forfatteren er en erfaren instruktør, og
bogen er skrevet som vejledning for de man-

ge nye medlemmer, der strømmer til de en-
gelske svæveflyveskoler.

Den begynder med begyndelsen — flyet,
de første flyvninger, den elementære uddan-
nelse, egentlig svæveflyvning, og den går ret
grundigt ind på den nye svæveflyvers første
distanceflyvninger og de problemer, de med-
fører, for at slutte med lidt om videregående
svæveflyvning.

Det er en nyttig lille bog, som der ikke er
noget væsentligt at kritisere ved.

Radiostyring

Hundebly & Ires: *Simple Radio Control*.
Model Aeronautical Press, England, 96 sider
rigt illustreret med tegninger og fotografier.

Efter at første udgave af denne populære
håndbog om radiostyring er blevet optrykt 7
gange, foreligger nu 2. udgave, som er gen-
nemgående revideret og à jourført. Bogen
indeholder alt, hvad man med rimelighed
kan siges at have brug for at vide, hvis
man vil flyve én-kanal radiostyring, lige fra
radiostyringens princip og til bygningen af
radioanlæg.

Af nye ting, der er kommet til i denne nye
udgave, er ting som transistormodtagere og
proportionalstyring samt nyttige tabeller
over farvekoder og strømforsyning.

Det er en bog, som det er nyttigt at have,
hvis man benytter seriefremstillede radio-
anlæg, og den er uundværlig, hvis man fore-
trækker selv at fremstille sit udstyr.

Oml.

Meteorologi

Johann Sigmund: *Wetterkunde für Zivill-
und Militärfluffahrt*. Verlag Fachbuchring
Sedice & Co., OHG., Wien-Winterthur. 204
sider, 86 figurer.

Den foreliggende bog er ret enestående in-
denfor den ret omfattende litteratur i mete-
orologi, som allerede findes. Man mærker ty-
deligt, at den er skrevet af en mand, der ikke
alene har en meget omfattende viden om fly-
vemeteorologi i teorien, men også en mængde
praktisk erfaring, i kraft af mange tusinde
flyvetimer i al slags vejr, som vejrflyver.

De forskellige fysiske, meteorologiske og
aerologiske fænomener, forklares på en
praktisk og populær måde, uden anvendelse
af for megen matematik. Læser man bogen
som svæveflyver, undres man gang på gang
over, hvor mange forskellige sider og anven-
delsesmuligheder der er for meteorologien,
alt efter, om man ser på den som militær-,
trafik, privat- eller svæveflyver. Men netop
derfor lærer man så meget af bogen; den
belyser problemerne fra alle sider, og virker
derved lige så meget i dybden som i bredden.

For at få det fulde udbytte af bogen, må
man efter min mening være i besiddelse af
noget kendskab til meteorologi i forvejen,
den kan derfor anbefales til dem, der under-
viser i faget på teorkurser.

G. W. Schütze.

Zaic

Frank Zaic: *1959-61 Model Aeronautic
Year Book*. Model Aeronautic Publications,
New York. 288 sider. (Begrænset oplag sæl-
ges af KPA for kr. 16,— pr. stk).

Zaic's årbøger har været en institution
siden tredive år, og ved et besøg her i lan-
det for nylig præsenterede han sin nyeste og
tykkeste udgave. Der er adskillige interes-
sante artikler i bogen, men hovedindholdet
er som hidtil oversigtstegninger af frem-
ragende flyvemodeller fra hele jordkloden i
Zaic's fornemme streg. Foruden mange svæ-
vemodeller, gummimotormodeller og gas-
motormodeller er der radiostyrede og elek-
trisk drevne modeller, mikromodeller, chuck-
gliders, jet-modeller, helikoptere, ornitoptere
— ja, selv Zaic har højet sig og medtaget
nogle linestyrede modeller. Det er en bog,
der er uundværlig for enhver modelkonstruk-
tør og enhver modelflyveklub.

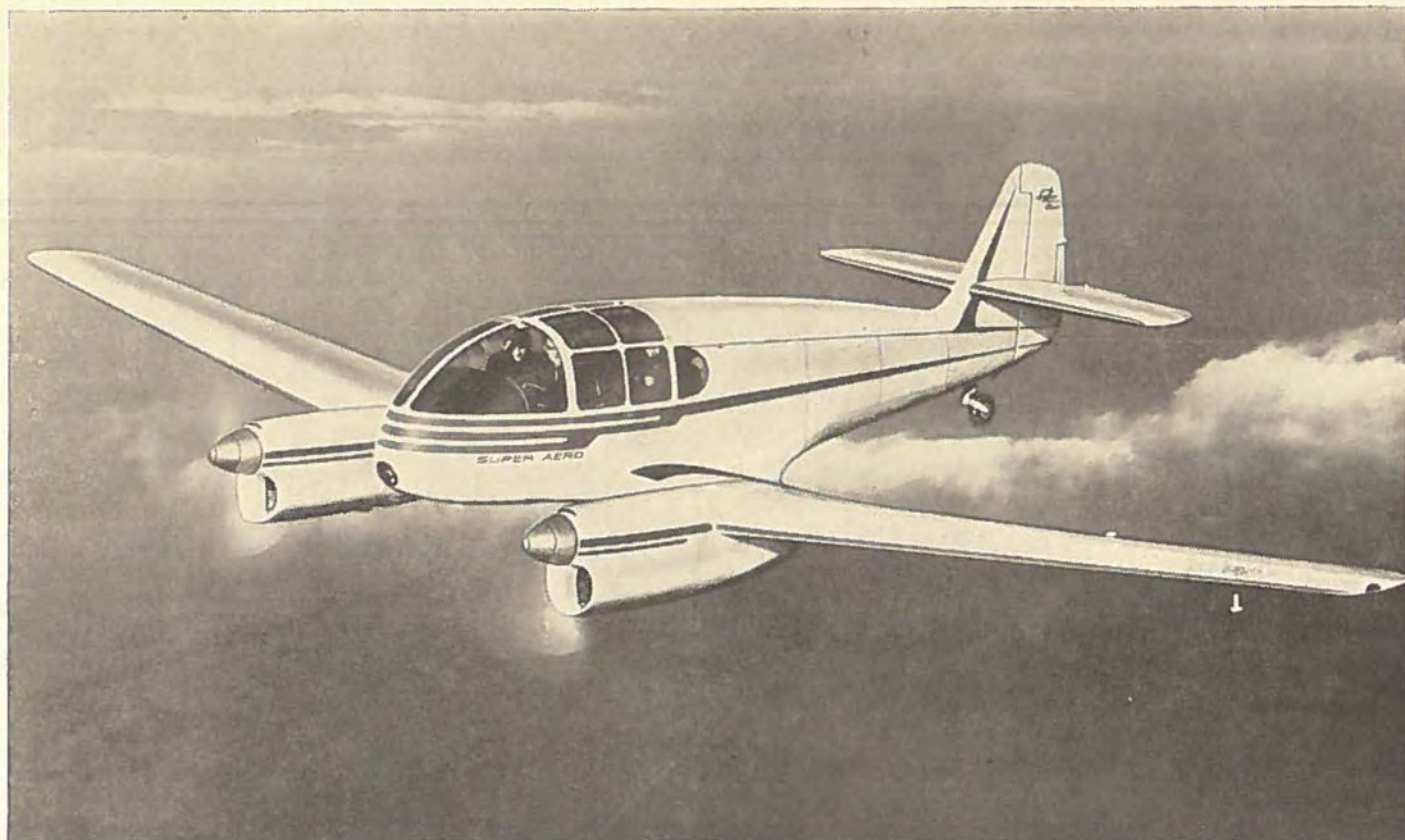


HVIS LEONARDO DA VINCI HAVDE LEVET I DAG-

ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.



AVIATION PRODUCTS



SUPER AERO 45

2×140 hk Walter motorer m/compressor og direkte indsprøjtning, elektrisk stilbare metal propeller, stigning på 1 motor til 1100 meter med fuld vægt, aktionsradius 1600 km, et sikkert fly for Deres forretning for — **kr. 200.000,—**

Generalrepræsentant for Skandinavien: HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.



CALTEX AVIATION

HIDTIL STØRSTE VM I MODELFLYVNING

Børge Hansen, Finn Mortensen og Erik Nienstadt om VM for fritflyvende modeller i Leutkirch

TORS DAG den 31. august samledes 206 modellflyvere fra 28 nationer til alle tiders største VM for fritflyvende modeller i en lille by Leutkirch ca. 45 km nord for Bodensøen. Konkurrencerne blev arrangeret af Deutscher Aero Club e. V. i samarbejde med Academy of Model Aeronautics of America. Hjemme så vi med megen skepsis på det store arrangement; men vore bekymringer blev gjort til skamme. Alt fungerede upåklageligt. Indkvartering foregik på hotelterne i Leutkirch og i de omliggende byer i gode værelser.

Desværre for os kom vi længst væk til Kisslegg, ca. 30 km fra flyvepladsen, som lå ca. 4 km fra byen i modsat retning af vort hotel. Der var busforbindelse morgen og aften, men det blev til ca. 100 km buskørsel hver dag, hvis vi ville hjem og vaskes lidt før aftensmaden, som blev indtaget i en stor festhal, hvor modelkontrollen også fandt sted. Den plejer jo at være en langsomme-lig affære; men her gik det let og smertefrit, vore 2 modeller blev vejret, spændvidden målt og det projicerede areal fotograferet, nogle kontrolmærker blev klistret på, og vi var færdige.

Vi skulle selvfølgelig straks ud og se flyvepladsen, der lå i en lang dal omgivet af skovklædte højder; ved første øjekast så den meget lille ud med en enkelt græsbane på 50×800 m med et omliggende dyrket område, med skov og rækker af store træer i nærheden. Men vindforholdene er jo lidt anderledes end i Danmark, og modellerne kom sjældent mere end nogle få hundrede meter væk og få tabte tid ved at lande bag træerne.

Konkurrencen med svævemodeller

Konkurrencerne startede fredag morgen med A 2 og haleløse svævemodeller; vejret var som ventet stille og jorden våd af dug, da vi ankom til flyvepladsen tidligt om morgenen. Heldigvis kom vi først igang med 1/2 times forsinkelse, og den værste dug var fordampet, og der kom lidt luft på langs af pladsen. Der herskede lidt forvirring ved linekontrollen, alle ville til samtidig ved 5 kg-trækprøven. Jeg havde lige fået en ny stålline med plasticovertræk fra USA, den klarede let trækprøven, men var med sine 0,55 mm lidt for tyk til vejrforholdene; Arnes 0,25 mm stålline, som vore tidtagere ødelagde ved en selvforanstaltet trækprøve, havde sikkert været bedre egnet, forhåbentlig ændres reglen til 2-3 kg, så vi med fordel kan benytte nylonlinen igen. Efter hver start overgav vi spillet til tidtagerne, så undgik vi kontrol hver gang.

Konkurrencens forløb

Vi havde fast tidtagerhold og kunne starte nårsomhelst i perioderne, der var på 1 1/2 time hver, hvilket gav os god tid til hver start. En lille misforståelse med hensyn til frokostpausen, som vi troede var efter 2. periode, da maden blev udleveret, havde nær kostet os 3. flyvning, idet vi først kom tilbage til startpladsen 1/2 time før periodens udløb.

Vejret var meget vanskeligt at bedømme, vi manglede i alle tilfælde træning til at

kunne gøre det. Når man ser resultatlisten igennem, ser man tydeligt, at det var enten en max. eller tider på 50-90 sek. Min første start viser tydeligt, hvor svært det var: jeg startede lige i en termikbølge, og modellen steg hurtigt til ca. 100 m højde til en tilsyneladende sikker max., men efter ca. 2 min. flyvning kom modellen i kraftig nedvind og klarede kun lige en max. Vore resultater lå under normalen, vi var mere uheldige end heldige med at få startet det rette øjeblik, vore modeller er vel ikke meget ringere end de øvrige. Vi manglede blot lidt mere træning under de herskende vejrforhold, som vi normalt ville kalde fine til modelflyvning: skiftende fra stille til svag vind, skyfri himmel med 35° i skyggen!

Resultaterne

4 mand havde 5 max: det var A. Awarijanow, USSR, P. Soave, Italien, G. Kalén, Sverige og T. Van't Rood, Holland, der blev placeret i nævnte rækkefølge i et meget spændende fly-off, hvor alle modellerne blev startet samtidigt. Tiderne blev henholdsvis 171, 159, 147 og 131 sek., hvilket ikke virker imponerende på os, idet Arne kort tid efter fløj 150 sek. til sammenligning. Det beviser dog min påstand om, at selv de bedste ikke flyver max. uden termik.

Erik Berg blev som bedste dansker nr. 28 med 694 sek., Arne Hansen nr. 38 med 651 sek. og jeg nr. 44 med 584 sek. Der var 63 deltagere. Holdkonkurrencen blev overraskende vundet af Holland (2498) foran C.S.R. (2459) og Italien (2420); vi blev nr. 13 af 22 lande med 1929 sek.

Som helhed var det et vellykket arrangement, men trættende. 4 dage fra kl. 6 om morgenen til midnat tager på en mand. Vi,

som slet ikke havde fået sol hele sommeren, stønnede i varmen. Det gode vejr holdt alle dagene, men ændrede sig i samme øjeblik den ordinære konkurrence var færdig søndag kl. 17,00, hvor det pludselig begyndte at blæse, og vinden vendte 180°, så det afsluttende fly-off i Wakefield måtte startes i den anden ende af pladsen. Der bliver meget at forberede sig til, når det næste VM antagelig finder sted om 2 år i Østrig under de samme vejrforhold.

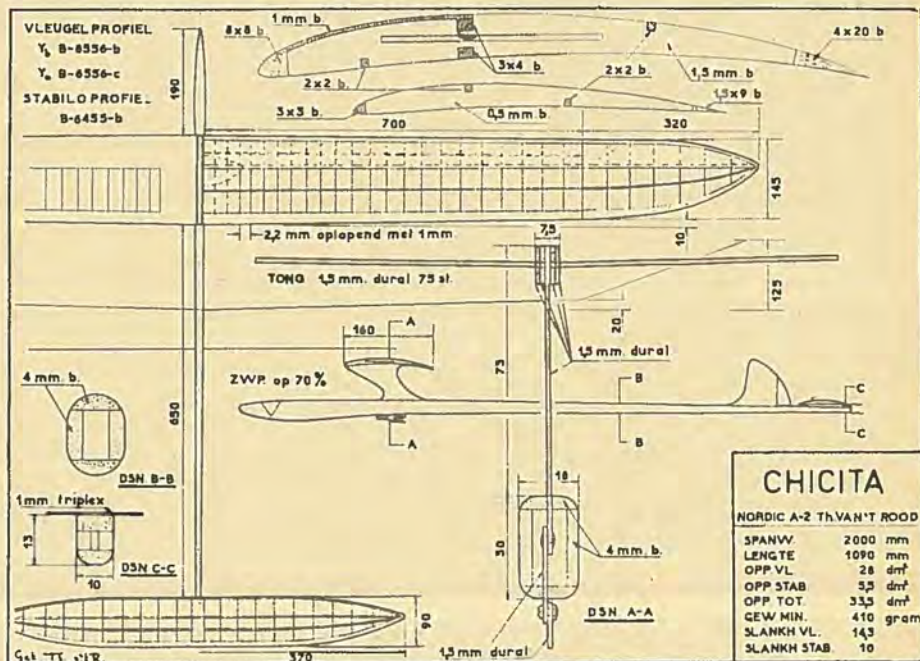
Børge Hansen.

Gasmotormodelklassen

DENNE klasse er jo som bekendt den eneste, der har fået regelændringer siden sidst. På forhånd var vi dog klar over, at nedsættelsen af motorlobetiden til 10 sek. ikke ville få afgørende indflydelse på præstationerne, da motorfabrikanterne har præsteret store fremskridt og herved indvundet det meste af det, som FAI har taget fra gasmotormodellerne.

Blandt de dominerende motorer var Cox Tee Dee, Wisniewski fra K & B, ETA 15 D og så naturligvis Oliver Tiger og Super Tigre i forskellige versioner. Rolf Hagels hjemmetunede Super Tigre, der ved flere lejligheder har imponeret på vore bredder, var også hernede langt den hurtigste, og han opnåede under trimningen i rolig aftenluft adskillige flyvninger over 6 minutter. De øvrige favoritter nærrede afgjort den største respekt for Hagel, hvad man ikke kan fortænke dem i, men desværre var han under konkurrencen fulgt af uheld, som han først forvandt, da han for sent fandt reservemodellen frem.

Bortset fra motorerne var der iverigt ikke meget nyt, der skulle lige være at så at sige



Fra vor hollandske kollega »Avias» har vi lånt denne tegning af den hollandske verdensmester Theo van't Rood's A2-model, hvermed han sikrede sig selv og sit hold den fine placering i Leutkirch.

SMARAGD CP 301 S



ENESTÅENDE REJSE- OG SPORTS-
FLY FOR 2 PERS.
NU OGSÅ I DANMARK

Continental C 90 — 14 F
Rejsehastighed185 km/t
Rækkevidde m/res.....900 km
Nyttelast.....270 kg

LUKSURIØS OG TILTALENDE KABINE
1. KL. TYSK KVALITETSPRODUKT.
GODKENDT TIL KUNSTFLYVNING OG SLÆB
AF SVÆVEPLANER.

ENEFORHANDLING FOR SKANDINAVIEN:

ESBJERG AERO SERVICE

ESBJERG LUFTHAVN TLF. 5552



SKOLEFLYVNING

Med moderne veludstyrede

Cessna *forretningsfly*

TRANSAIR

Københavns Lufthavn
Kastrup - Hangar 142
DR 120 - 973

- Nu åbner vi en flyveskole, der har instruktører med den mest alsidige og omfattende erfaring ikke blot i elementær flyvning, men tillige i instrument-flyvning i ind- og udland.
- Skolen har hjemsted i vore lokaler, hangar 142, i Kastrup SYD, og den væsentligste part af træningen vil foregå på Bulltofta flyveplads, Malmø, under de mest alsidige forhold.
- Ved denne procedure vil vore elever fra starten blive fortrolige med manøvrering og radioprocedure ved start og landing på større lufthavne.
- Det er vort mål at yde en kommerciel service, der tilfredsstiller den travle forretningsmands krav.
- Efter certifikatets opnåelse har vi erfarne piloter til rådighed, der evt. kan ledsage Dem på Deres første udenlandsflyvninger.

alle bruger automatisk kurveklap i forbindelse med motortimeren, og at flere og flere bruger mekanisk udløsning af termikbremsen.

Verdensmester blev schweizeren *F. Schneberger* med en meget enkel model (Cox TD) med maximum. Nr. 2 blev *E. Frigyes*, Ungarn, med 859 i hård kamp med *Cerny* fra Tjcechoslovakiet med 854. Som sædvanligt skal vi et godt stykke ned i listen for at finde vore egne deltagere. *Niels Chr. Christensen* fik med 546 sek. en placering som nr. 47. *Tom Oxager* blev nr. 57 og *Finn Mortensen* nr. 61.

Der er egentlig ingen undskyldning for vore dårlige placeringer. Alle tre mødte med mindst to modeller med tidssvarende motorer, men modellerne var givetvis for nye og derfor ikke i stand til at modstå temperatursvingningerne, ligesom den stærke varme gav anledning til en del motorrøvl. Og så må vi jo heller ikke glemme, at Oxager og Finn Mortensen her for første gang deltog i et VM, så hvis vi forstår at udnytte de indvundne erfaringer, har turen til Leutkirch ikke været forgæves. *Finn Mortensen*.

Wakefield

Wakefield-konkurrencen blev fløjet om søndagen, og der var, som i de foregående dage, svag vind, skyfrit og meget varmt.

Under disse omstændigheder blev det i høj grad flyvning »på vejret«, og det var da også den utroligste opfindsomhed, deltagernes og deres holdledere lagde for dagen, når det gjaldt om at finde termikbollerne. Det lykkedes dog ikke altid, og efter de ordinære fem perioder var der kun tre, der havde 900 sek.: *George Reich*, USA, *Koshinski*, Polen, og *Alinari*, Italien.

Vi prøvede at være med, så godt vi kunne, men rutinen manglede jo i nogen grad efter en sommer uden flyvevejr. Trods forholdvis gode tider måtte vi nøjes med placeringer i den nederste trediedel.

Omflyvningen var spændende til sidste sekund. Italienernes sædvanlige ophidselse bevirkede, at *Alinari* startede sin model forkert og dermed var ude af konkurrencen. De to andre startede nøjagtig samtidig, lå og kredsede lige omkring hinanden for endelig at lande med 6 sekunders mellemrum; den amerikanske model sidste efter 3 min. 33 sek. Verdensmesteren *George Reich* er velkendt; han har deltaget i flere år med gode resultater, således blev han nr. 4 i 1953. Hans model var konventionel men særdeles velflyvende. Hovedvægten har han lagt på et hurtigt stig, og motortiden er da også ret kort (ca. 40 sek.)

Erik Nienstadt.

VM med indendørs-modeller

De første officielle verdensmesterskaber med indendørs flyvemodeller fandt sted i England den 5.—7. august med 14 deltagere fra USA, Tyskland, Finland, Ungarn og England. Stedet var den berømte gamle luftskibshal i Cardington, hvor der er 47 m til loftsbjælkerne, mens hallen er 240 m lang. Et ideelt sted, når man indretter sig efter det. Det gælder om at stige jævnt — ikke for stærkt i begyndelsen, hvorfor man somme tider kører nogle af gummimotorens omdrejninger af igen efter optrækket — og alligevel sådan, at man ikke helt når loftet, men opholder sig en god tid i den varmere luft deroppe under.

Ifølge „Aeromodeller“ fordeler en typisk

HASTIGHEDSMODELLERNE

Hvorfor kan vi ikke opnå international standard i denne klasse?



179 km/t har »The Red Devil« opnået.

NAR vi sammenligner vore hjemlige resultater i de forskellige klasser med det, der opnås i udlandet, bemærker vi, at mens vi i de fleste klasser nogenlunde kan klare os, så er det helt galt i FI, den internationale hastighedsklasse.

Det er sjældent, at vi ser en flyvning på mere end 150 km/t, men andre steder hører flyvninger på over 200 km/t til dagens orden. Vi kan købe de samme motorer, som andre kan. Vi kan få en Super Tigre endda i tunet udgave, og vi kan få en *Wisniewski*, hvis det skal være. Så det kan ikke være her, vi skal finde grunden til vore ringe resultater. Forklaringen ligger snarere i, at der er for få, der beskæftiger sig med hastighedsflyvning, og at de, der gør det, ikke får tilstrækkeligt med impulser udefra f. eks. ved at deltage i VM og lign. Det kan derfor kun virke opmuntrende at høre, at der er bestræbelser i gang for at få et dansk hold til VM i 1962.

32 min. flyvning på 2000 motoromdrejninger sig med 12 min. stigning til største højde, derpå 12—15 min. heroppe uden større højdetab og så gradvis nedstigning til landing, lige før motoren løber ud. Altså en hel speciel form for modellflyvning.

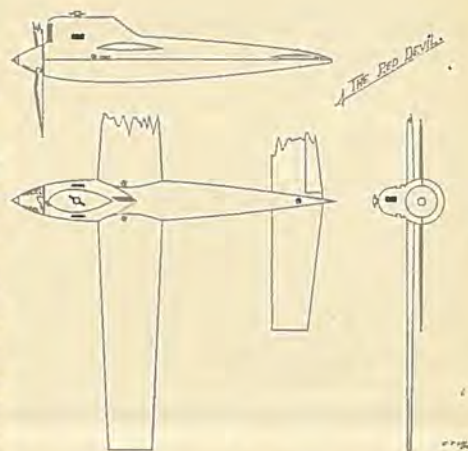
At opnå 30 minutter indendørs er mikrofolkenes drøm, og den gik i opfyldelse for næsten alle deltagerne i Cardington og for 10 af dem i selve konkurrencen, hvor der var 14 flyvninger over det magiske tal. Den bedste af tre flyvninger tæller, og amerikaneren *Joe Bilgri* vandt med 37 min. 49 sek., fulgt af *K.-H. Rieke* fra Tyskland med 35 min. 11 sek. og *W. Bigge*, USA, med 34,56.

Men efter konkurrencen fik tyskeren *Max Hacklinger*, der havde uheld i den officielle del, revanche. På en trimflyvning i pausen havde han været oppe på 39 min., og med det kendskab han havde til forholdene og modellen og dens motor, beregnede han, at den skulle kunne flyve 45 min. Så prøvede han igen og nåede 44 min. 20 sek., hvilket vist er uofficiel verdensrekord — der findes ingen FAI-klasse på dette område.

DM-vinderen

Vi har drøftet problemet med den nybagte danmarksmester *Kjeld Frimand Jensen* fra Windy. Han mener ligesom vi, at vi skal op over de 200 km/t, før vi kan være tilfredse. Hvordan vi skal komme op på denne hastighed, har han dog ingen forklaring på, men han har overladt os tegningen af DM-modellen »The red devil«, hvormed han har præsteret 179 km/t. Modellen, der har en spændvidde på 580 mm, er forsynet med en Super Tigre G-30, som der er pillet lidt ved. Propellen er en 7×8 SEMO nylon til hverdag, men når det skal være fint, bruger *Frimand* en træpropel, hvilket giver lidt bedre resultater. Profilet er ret tykt, 15 mm ved planroden, idet *Frimand* mener, at planet skal kunne bære modellen ved 0 graders indfaldsvinkel, ligesom landingerne bliver blødere. Bortset fra plan og haleplan, der er af balsa, er modellen bygget i glasfiber, noget man har eksperimenteret med i et par år. Ulempen ved glasfiber er, at det er svært at reparere på, når det går i stykker; men bortset fra det, er her måske en metode til at bygge bedre hastighedsmodeller. Vi kan i denne forbindelse anbefale en bog, der er udgivet af Model Aeronautical Press (Aeromodeller) og som hedder »Glassfibre for Amateurs«. Den indeholder alt, hvad en modelbygger har brug for at vide om dette stof.

Vi har også talt med en anden af vore top-folk, *Svend Nielsen* fra Vordingborg. Han har udviklet en ny model af den velkendte »Kvik-op«, som vi har omtalt i nr. 9/1959. Den nye model har større sideforhold og er forsynet med en Super Tigre Jubilee. Foreløbig har den opnået 150 km/t, men motoren er langt fra kort til endnu. Men det vi savner, er nye folk i denne klasse. Vi mangler nogle, der kan presse de gamle berømtheder; for først når vi får knaldhård konkurrence ved hvert eneste støvne, kan vi gøre os håb om virkelig forbedring af resultaterne. *Oml.*



Oversigtstegning over årets DM-vinder i hastighedsklassen.



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR
TELEFON DR 910*



Første danske rekord med radiostyrede modeller

Vore radiostyringsfolk er nogle sjove mennesker. De har fløjet i årevis, men begyndte først sidste år at tage diplomprøver, og hidtil har ingen af dem manifesteret sin dygtighed ved at opstille officielle danske rekorder, således som man gør på modelflyvnings andre områder. Det er så meget mærkeligere, som det ved radiostyring ikke er heldet (termiken), det kommer an på, men at det virkelig er den rette teknik og dygtighed.

Nu har modelflyverrådets formand, Ole Meyer Larsen som en rigtig formand foregået sine kammerater med et godt eksempel, idet han har opstillet den første danske rekord, en varighedsrekord på 27 min. 20 sek.

Modellen var en Vagabond, hvori man havde været ude af at afprøve et Metz Meatron Baby radioanlæg. „Da vi egentlig var færdige“, fortæller Ole Meyer Larsen, „besluttede vi os til at se, hvor længe modellen kunne gå på en hel tankfuld med motoren på laveste hastighed (motoren var en Webra Bully). Vejret var fuldstændigt roligt, så fristelsen var stor, navnlig for Finn Mortensen og Wagner Sørensen, der jo ikke skulle lægge model til.

På forhånd regnede vi med, at motoren kunne gå godt 15 min. på en tankfuld ved normale omdrejninger, og neddroslingen bevirkede altså, at den gik næsten dobbelt så længe. Yderligere havde det den fordel, at modellen næsten ikke steg, så den var meget behagelig at flyve, men det er nu trods alt lidt trættende at flyve så længe, navnlig med en fremmed radio. Jeg håber, det giver andre blod på tanden efter dette ...“

Varighedsrekorder tillader håndstart, som blev anvendt, og der kræves landing inden for 500 m fra startstedet. Modellen landede kun 14 m fra dette.

Også rekord for kompasstyret svævemodel

Gottfried Sommerlade fra Zephyr i Thisted har slået en ældgammel rekord fra 1940 for kompasstyrede svævemodeller, idet han på en skrønt ved Røhr med en sådan model opnåede 7 minutter 58 sekunder.

*

PIPER CUB L-4

i meget god tilstand. Motoren har kun gået 200 timer siden fabrikationen. Reservemotor. Slæbekobling.

LANDSKRONA FLYGKLUBB,
Box 92, Landskrona
Sverige.

Spil sælges

Grundet overgang til dieselspil sælges omgående et 2 år gammelt spil.
Fast pris kr. 500.—, henvendelse:

Midtjydsk Flyveklub,
Villy Christensen, Brande,
tlf. 138.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



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



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

JET-FORRETNINGSFLY



Douglas-Piaggio PD-808 følger den moderne form for flermotors jetfly, lavvinget og med motorerne anbragt på bagkroppen.

En række fabrikker verden over er i øjeblikket i fuld gang med konstruktion og bygning af mindre jetfly, som ikke mindst sigter efter det stadigt stigende marked for forretnings- eller direktorfly. Der bliver tilsyneladende stor konkurrence om dette marked.

En af typerne, der ses på hosstående billeder, fremgår af et samarbejde mellem Douglas i USA og Piaggio i Italien.

PD-808, der ventes i luften i slutningen af 1962 og leveres fra 1963, er beregnet til 6-10 personer. Den er hovedsagelig konstru-

eret af Douglas, men bygges af Piaggio. Douglas vil sælge og yde service på flyet i størstedelen af verden, og måske skal den senere også bygges i USA, men bygningen i Italien har økonomiske fordele.

Flyet kan leveres med enten to General Electric CJ610-1 eller to Bristol Siddeley Viper 20 jetmotorer. Det får en fuldvægt på 6.804 kg med 907 kg nyttelast. Rækkevidden er maksimalt 2400 km og rejsefarten over 800 km/t. Flyet bliver 12,4 m i spændvidde, 12,04 m i længde og 4,42 m i højde. Det kan anvende baner på ca. 1200 m længde.

Privat initiativ skaffer bedre service i Kastrop Syd

Firmaet Transair har åbnet en servicestation for lette fly ved hangar 142 på den sydlige del af Københavns lufthavn. Her er indrettet moderne tankanlæg med Shell-benzin 80-87 og 100-130 oktan samt gængse olietyper, og der er service-værksted samt lager af akkumulatorer, dæk og slanger samt Cessna-reservedele og tilbehør.

Forbud mod kunstflyvning med Auster V

Luftfartsdirektoratet har udstedt forbud mod kunstflyvning med fly af typen Auster V (Autocrat), idet et indtraffet havari muligvis skyldes overbelastning af vingekonstruktionen under en kraftig opretning.

I den forbindelse henleder luftfartsdirektoratet samtidig alle flyveres opmærksomhed på begrebet „maximal manørehastighed“, dvs. den største hastighed hvorved ful-

de rorudslag kan anvendes farefrit. Den ligger normalt ved godt to gange stallingshastigheden. Flyver man med større hastighed op til den maksimalt tilladte, må der alt efter hastigheden kun bruges mindre udslag.

Danallim-konkurrencen i Odense

Odense Model-Flyveklub havde stor tilslutning til sin konkurrence for fritflyvende gasmotormodeller den 15. oktober. John Mølgård fra Gentofte vandt med 685 sek. Danallim-pokalen i klasse D 1 for i år, fulgt af H. C. Nielsen, Køge, med 652 og N. Chr. Christensen, Gentofte med 500 sek.

Samtidig fløj man i den mindre klasse, der kaldes 1/2 D, og her sejrede Peter Birchlov, Odense, med 383 sek.

De nye fly

Læge C. E. Zacho's hjemmebyggede Druine D-31 Turbulent har fået betegnelsen OY-AMJ.

Slettet af registret er OY-FAP, en Airspeed Oxford, og OY-BAY, en Percival Proctor.

Commertas har overtaget Piper Tri-pacer'en OY-DCL, mens Per Madsen er blevet medindehaver af OY-EAB, en Stark Turbulent D.

Midtsjællands Motorflyveklub

Ved en certifikatfest i september konstaterede formanden, direktør Walther Nielsen, at der nu var 36 medlemmer i klubben, hvoraf 15 har certifikat — og yderligere 4 var næsten klar. Kommunens tilladelse til at benytte den nuværende plads er blevet forlænget fra 1962 til 1964.

I vinter holder klubben et nyt elementært teoretisk kursus i Ringsted og et radiokursus i Næstved.

TYPENYT

Sud Aviation fik for nylig statens bevilgning til at øge serieproduktionen af Caravelle til 175. På det tidspunkt var der bestilt 122 og reserveret yderligere 33, mens 86 var i brug. På dage senere bestilte TWA tyve Caravelle 10 A med General Electric motorer og længere krop.

Sikorsky og Sud Aviation vil i samarbejde udvikle den 11,5 tons store SA. 3210 Super Frelon helikopter, hvorefter den franske stat har bestilt to eksemplarer, hver med tre Turbomeca Turmo turbinemotorer.

Morane-Saulnier Rallye var sidst i august kommet så vidt, at det første produktions-eksemplar med 90 hk motor kom i luften.

Sud Aviation Alouette III har også fået det første eksemplar af serieproduktionen i luften, og leveringerne er begyndt efter planen. Der bygges foreløbig 100, mens der ialt er bygget eller bestilt 802 Alouette II.

Breguet og Fokker vil fremtidig samarbejde om produktionen af Friendship. Der er ordrer til over to års arbejde endnu, og ialt 105 er bestilt hos Fokker foruden 86 hos Fairchild.

Potez 840 fortsætter prøveflyvningerne uden at det har været nødvendigt at indføre større ændringer. Prototype nr. 2 er snart klar. Et amerikansk firma har bestilt 120 til salg i USA med levering af 24 pr. år fra 1963. Henry Potez fik denne kontrakt i sit 50. år som flykonstruktør.

Hawker P 1127, der længe har udført forsøg dels med lodret start og landing, dels med normal start, flyvning og landing, har nu udført adskillige vellykkede overgange mellem lodret og vandret flyvning.

Morane-Saulnier siges at arbejde på et to-motors jet-forretningsfly til op til 10 personer.

Fairchild F-27F er den nyeste amerikanske Friendship-version, der fik sit luftdygtighedsbevis i august og nu er gået i produktion.

Scintex ML 145 Rubis fortsætter sine prøver og har passeret 60 flyvetimer. Mens prototypen har 145 hk, får den endelige version stærkere motor. — Scintex rapporterer også en del mindre ændringer på Émeraude, bl. a. med dele, der også bruges i Rubis.

North American X-15 har nu været oppe på 5866 km/t i 33.500 m højde.

Convair Coronado kan stadig ikke bringes op til den garanterede hastighed og rækkevidde på grund af for stor luftmodstand. Nye vindtunnelforsøg er igang for at finde årsagen. Fem fly er flyveklar og yderligere fem færdigbyggede.

Potez Heinkel CM 191 prototypen er overført fra Heinkel til Potez for at få installeret sine Marboré VI jetmotorer, og den ventes derpå indflyet i Frankrig i begyndelsen af december.

Morane-Saulnier fejrede 50-års-jubilæum den 11. oktober. Firmaet har ialt bygget 70 forskellige typer og produceret 7500 fly i det halve århundrede, ikke medregnet licensbyggede fly hos eller fra andre firmaer. Firmaet beskæftiger i øjeblikket 1780 personer og ledes stadig af Raymond Saulnier.

Scheibe Bergfalke II/55 leveres nu med afrundet kunststof-næse og blæst førerskærm, forøget plads til piloterne og flætnetrin. Zugvogel kan endnu i enkelte eksemplarer leveres til sæson 1962.

Schleicher Ka-6 og Ka-8's leveringsstermin ligger nu således, at man ved omgående bestilling kan få en Ka-8 til januar 1963 og en Ka-6 til juni 1963.

Westland, der længe har samarbejdet med Sikorsky, har nu også indledt samarbejde med Boeing Vertol med henblik på at bygge 107-helikopteren i England.

Convair F-106 Delta Dart, der indeholder verdensrekorden i hastighed, har haft startforbud som følge af flere ulykker med typen.

NYE JOURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal...	kr. 17.50
Motorjournal	kr. 10.00
Propeljournal	kr. 10.00

Forhandles i luftfartsdirektoratet,
Kongelig Dansk Aeroklub og
FLYV's Forlag



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. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring,
Amalgade 10, Kbh. K. - Tlf. MInerva 1841.

Mødeaften i København

Onsdag den 8. ds.

Vintersæsonens anden mødeaften på Sjælland bliver en »blandet aften« onsdag den 8. november kl. 1945 i Borgerenes Hus, Rosenborggade 1.

Der vises den amerikanske film »X-15«, om udviklingen af forsøgsflyet, der nu har været oppe på hastigheder over 6.000 km/t. Filmen har dansk tale.

Driftsleder D. Valbjørn vil i et kort causeri give nogle glimt af flyvningen på Grønland i dag.

Modelflyverrådets formand, bankassistent Ole Meyer Larsen vil i lysbilleder og med demonstration fortælle lidt om »Radiostyrede flyvemodeller«.

Endelig vil der blive vist endnu en film, enten den sidste gang bebudede Lockheed-film fra Sydpols-området eller en Sikorsky-film om nogle af de nyeste helikoptertyper. Det var ved redaktionens slutning endnu ikke muligt at få endeligt tilsagn om en af disse film.

Som sædvanlig er der kaffebord bag efter.

Mødeaften i Ålborg

Lørdag den 11. ds.

KDA indbyder alle medlemmer i Jylland, gerne med ledsagere, til en mødeaften på Restaurant Kilden i Ålborg lørdag den 11. november kl. 1945.

Ved denne lejlighed vil såvel motorflyvernes som svæveflyvernes flyvedags-pokaler samt andre præmier blive uddelt.

Vi viser Piper-filmen »Wings for Beginners«, en udmærket film om, hvordan man lærer at flyve i USA, og som forhåbentlig kan medvirke til at øge interessen for motorflyvning i det forbausende »tomrum« på dette område i Ålborg og omegn.

Endvidere vises Lockheed-filmen »The Big Stick« med de imponerende faldskærmsudkastninger fra C-130.

Modelflyveren G. Sommerlaade vil vise

sin kompasstyrede svævemodel, hvormed han for nylig har opstillet en danmarksrekord.

Måske når vi at få endnu en film med på programmet, men iøvrigt er der kaffebord, og KDA regner med at se medlemmer af alle kategorier til denne mødeaften.

Den første mødeaften

Ved KDA's mødeaften nr. 1 i denne vintersæson blev der som nævnt vist fire films. Den første var dog ændret til »Operation Big Stick«, der viser nogle imponerende faldskærmsudkastninger af mandskab og især tungt materiel fra Lockheed C-130-fly.

Shell's nye »High Speed Flight« i forkortet og populariseret udgave er ganske fremragende og giver selv »almindelige mennesker« en god idé om problemerne — den bør absolut forsynes med dansk tale, så den kan komme en endnu større kreds til gode.

I modsætning til de store hastigheder viste og kommenterede ing. Weishaupt derpå KDA's svæveflyve-propagandafilm, Aviator-filmen »Flyvende sommer«, og der blev slutet af med SABENA-filmen »New Ways in the Sky«.

Nye personlige medlemmer

Radiotekniker *Freddie Strågård-Holm*.
Kontorass. *Erik A. Jørgensen*.
Eksporter *Erik Steen Salling*.
Flyvemekaniker *Poul K. Vestergård*.
Flyverkonstabel *Frde Kjørvel*.
Radiotekniker *Finn Toft-Clausen*.
Flytekniker *F. R. Olsen*.
Oversergent *Jørn Heinrich Peters*.

Nyt firmamedlem

A/S Polyfa.

Runde fødselsdage

Dyrlæge *Finn Nielsen*, Klemensker, 50 år den 7. november.
Mester *N. Kræmmer Andersen*, Alleen 81 st., Kastrup, 50 år den 15. november.
Overfenrik *Henning Jensen*, Skoleholdervej 51, 1, NV, 50 år den 28. november.

Nye bøger i KDA's bibliotek

P. Bergeret: *Escape and Survival*.
P. Bergeret: *Bio-Assay Techniques for Human Centrifuges and Physiological Effects of Acceleration*.
C. J. Savant, jr. m. fl.: *Principles of inertial navigation*.
S. S. Chin: *Missile Configuration Design*.
Smiths Aviation Division: *World of meaning*.
Henri Hegener: *Fokker — the Man and the Aircraft*.

KALENDER

8/11	Mødeaften i KDA (København).
11/11	Mødeaften i KDA (Ålborg).
11/11	Årsfest i Danske Flyvere.
24/11	Foredrag om »The Cushion Craft« af Mr. F. G. Cross i DIF's flyvetekniske sektion.
5/12	Andespil i Danske Flyvere.
7/12	Andespil i KDA.
16/1	Mødeaften i Danske Flyvere.
24/1	Årsmøde og Grønlands-causeri i DIF's flyvetekniske sektion.
14/2	Møde i DIF's flyvetekn. sektion.
27/2	Generalforsamling i Danske Flyvere.
26/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
27/3	»Kommunikation ved hjælp af satellitter« i DIF's flyvetekn. sektion.

Svæveflyvning

2-3/12 Klublederkursus.

Modelflyvning

5/11 Jyllandsslag for fritflyvende (Århus).
31/12 Årsrekordåret slutter (København).

Spørgeskemaer til motorflyverne.

Fine præmier at vinde

For at skabe et endnu bedre grundlag for motorflyverrådets arbejde har KDA i oktober sendt et spørgeskema til samtlige indehavere af A-certifikat (skulle nogen være undgået vor opmærksomhed, bedes de sige til).

Spørgeskemaet indeholder en række punkter om flyvernes flyvevaner, fremtidsplaner, ønsker og medlemsforhold.

Tilslutningen til tanken har været glædelig stor. Allerede den første dag modtog vi 57 svar, dagen efter igen 57, og ved redaktionens slutning nærmede vi os stærkt 200 svar. Og så havde vi endda ikke nået den frist til 23. oktober, til hvilket tidspunkt der ville blive trukket lod blandt de indkomne besvarelser om et års gratis abonnement på »Private Pilot Magazine«.

Nu har vor nye svejtsisk-europæiske kollega imidlertid hjulpet os med yderligere præmier, så der den 23. blev trukket lod om 3 årsabonnementer, og vi har endnu to til disposition:

Det ene udtrækkes mellem de flyvere, der mellem den 1. og 10. november indsender deres spørgeskema og det andet blandt samtlige indkomne skemaer pr. 10. november.

Vi håber ad denne vej at kunne animere resten af piloterne til lige at svare på skemaet og sende det ind. Det tager kun få minutter, og koster ingenting, idet der medfulgte frankeret svarkuvert.

Hjælp os til en 100 % besvarelse!

KDA's nye love

De ændringer i KDA's love, der blev vedtaget i foråret, forefindes nu duplikeret til indlægning i de trykte love og udleveres gratis ved henvendelse til KDA.

Vestjysk Flyveklub 25 år

En af Danmarks ældste flyveklubber, Vestjysk Flyveklub, fyldte den 26. september 25 år, men har endnu ikke fejret dagen.

Derimod holdt klubben i weekend'en 23.-24. september sin traditionelle konkurrence med landinger lørdag og orientering søndag. *Willy Østergård Vejvad* vandt landing i Cessna 172 med 149 points, fulgt af *Harald Thyregod* i KZ IIT med 592 og *Hans Nielsen* i Emeraude med 764 points.

Orientering blev vundet af *Harry Christensen* med 584 points foran *Thyregod* og *Sv. Hulthin Jensen*.

FLYV

REDAKTION

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

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 12,00 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Forhåndsmeddelelser om den nye Boeing 727 til korte distancer



727 har agter-monterede
motorer



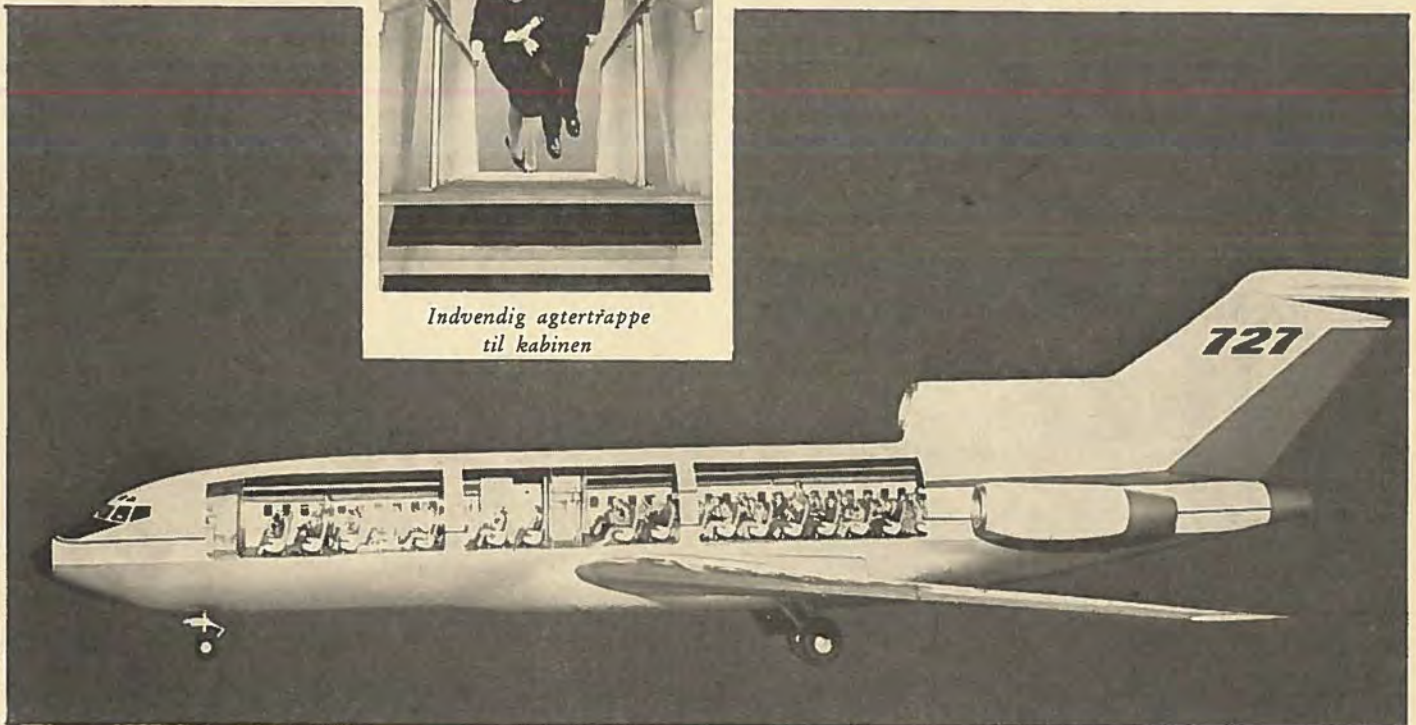
Model i hel størrelse af
1. kl. kabine



Indvendig agtertrappe
til kabinen



727's bredde tillader 6 siddepladser
i hver række



Ovenfor kan De se nogle fotos af skalamodeller og modeller i hel størrelse, der viser nogle fremtrædende træk ved den nye Boeing 727 til korte distancer.

727 er konstrueret til at give overskud selv ved beskednen belægning. Den er en højt ydende jetliner, beregnet til ruter på mellem 250 og 3000 km og den kan starte med fuld last på 1500 meters baner.

727 vil give luftfartsselskaberne mange fordele på de korte ruter, deriblandt hurtig start, kortvarig stigning til den ønskede højde, lav landingshastighed, den soliditet, der fordres, når en maskine skal foretage hyppige starter og landinger og indvendige trapper til nedsættelse

af opholdstiden på jorden under korte stop. Kapaciteten rækker fra 70 1. kl. til 113 turistklasse passagerer plus 850 kubikfod opvarmet lastrum i trykkabine. En anden enestående fordel ved 727 er udnyttelsen af mange systemer og komponenter, der er gennemprøvet ved mere end 565.000.000 km's flyvninger med Boeing jetlinere. Allerede nu har American Airlines, Eastern Air Lines, Lufthansa og United Air Lines bestilt 117 Boeing 727 til levering fra slutningen af 1963.

BOEING 727

ROLLS-ROYCE

CIVIL AND MILITARY

GAS TURBINES

are in service with

or on order by

OVER 90

AIRLINES

AND 28

AIR FORCES

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

1860

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Blandt vore få kvindelige certifikatindehavere er Inger Grum-Schwensen og Pia Kjerulf, der i år fik deres S i Birkerød Flyveklub.

PRIS 1 KRONE

12

1961

INDHOLD:

Rig udvikling i flyvningen i Grønland ★ Med FLYV i Jodel D-120 og Smaragd ★ Skaltegning af Republic F-105 ★ Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer ★ Efterårets modellflyvekonkurrencer.



DER ER INGEN GRÆNSE

En næsten usynlig jetjager trækker en tynd kondensationsstribе højt oppe i luften, og en passagermaskine tager gas fra for at lande efter tusinder af kilometres begivenhedsløs flyvning. Det er eksempler på, hvad der sker idag. Eksempler, som i høj grad kan tilskrives en indsats fra Hawker Siddeley Aviation. En enkelt virksomhed, svejset sammen af syv af verdens mest berømte flyvemaskinefabrikker — hvis historie er selve flyvningens historie — Hawker Siddeley Aviation har muligheder til rådighed for forskning, konstruktion og produktion, der ikke overgår af noget andet firma i verden.

AVRO	A.W.A.	BLACKBURN	DE HAVILLAND	FOLLAND	GLOSTER	HAWKER
						

Førende i verden med hensyn til forskning — konstruktion og produktion

HAWKER SIDDELEY AVIATION

32 Duke Street, St. James's, London, S.W.1

Repræsentant: Mogens Harttung, Jens Kofoedsgade 1, København K.

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE

Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 12

December 1961

34. årgang

Kastrup og Værløse

Der arbejdes stadig på mange fronter med landets lufthavne- og flyvepladsproblemer, og dette gælder ikke mindst hovedstadsområdet.

Således trænger problemet om Værløses åbning til civil brug sig på, og der er bebudet forhandlinger mellem ministeriet for offentlige arbejder og forsvarsministeriet herom. Værløse har så ringe militær trafik, at der ikke er nogen tvivl om, at den kapacitets- og flyveledelsesmæssigt kunne rumme en stor civil trafik, og at civil og militær trafik kan trives samtidig, bevises jo udmærket i Alborg.

I forbindelse med trafikministeriets interesse i at få åbnet Værløse har det været nævnt, at man så kunne reservere Kastrup udelukkende for trafikflyvningen og få fjernet de mindre fly herfra.

Det må imidlertid kraftigt betones, at dette er et forkert synspunkt. Ved åbning af en alternativ lufthavn – det være sig Værløse eller en anden – kan man animere en del trafik til at blive fra Kastrup, forudsat at den nye plads har en passende geografisk beliggenhed og de fornødne faciliteter. Og størstedelen af trafikken skal da nok benytte sig af den.

Men Kastrup må stadig kunne beflyves af fly med den fornødne tekniske udrustning og kvalificerede bemanning. Dels ligger Kastrup væsentligt nærmere ved Københavns centrum og sydlige dele. En mand, der skal til Dragør, ville finde det molboagtigt at måtte lande i Værløse.

Hovedformålet med at holde Kastrup åben for andet end den kollektive trafik er imidlertid, at man fra byer og steder, der ikke har rutetrafik, må kunne hente og bringe luft-ruternes passagerer, når de kommer fra eller skal til pladser, der ikke har regelmæssig offentlig lufttrafik, uden at der skal spildes helt urimelig og uforholdsmæssig stor tid på kørsel gennem storbyen mellem lufthavnene.

At udviklingen går i den retning ser man også af, at den hidtil for rutetrafik reserverede London (Heathrow) lufthavn nu kan beflyves af anden trafik.

FLYVNINGEN I GRØNLAND GØR GODE FREMSKRIDT

I fortsættelse af vor artikel i april ifjor „Udvidelse af flyvningen på Grønland“ bringer vi her nogle uddrag af det foredrag, som driftsleder D. Valbjørn holdt i KDA i sidste måned:

Øget trafik til Grønland.

Sejlturen København-Godthåb tager normalt 8-9 dage, dertil kommer så eventuel ventetid, inden der er mulighed for at komme videre med skonnert eller kystskibene »Julius Thomsen« og »Tikkerak«.

En væsentlig hjælp var det, da SAS begyndte at beflyve henholdsvis Narssarsuaq og senere Sønderstrømfjord.

Grønlands Handel blev derved i stand til at sende passagerer op til Grønland med SAS-rutefly, indtil 1955 til Narssarsuaq og efter den tid til Sønderstrømfjord.

I 1951 befordredes ialt med skibe og fly 3699, dette tal steg i 1955 til 5215 og kom i 1958 op på 6625.

I år er der alene med fly transporteret 5338 passagerer og med atlantiskibene »Umanak« og »Disko« 2725 passagerer, ialt 8063.

Årsagen til denne stigning må ses på baggrund af de store arbejder, der på mange områder er sat i gang i Grønland.

Hvert forår rejser en mængde håndværkere fra Danmark til Grønland, hvor de er sommeren igennem for så at returnere om efteråret.

Den hurtigere og bedre forbindelse gør, at de mange danske embedsmænd med familier, som er beskæftiget i Grønland, oftere rejser hjem på ferie. Deres skolesøgende børn, som har måttet sendes til Danmark, besøger forældrene i ferien o.s.v.

Flyvemaskinen har gjort de store afstande mindre. Nu rejser man fra Godthåb til Danmark på 6-7 timer, d.v.s. på færre timer, end hurtigste skib er i stand til at gøre rejsen på i dage. Jeg nævnte at Grønlands Handel sendte passagerer op til henholdsvis Narssarsuaq og Sønderstrømfjord.

Narssarsuaq anvendes stadig, idet den der stationerede DC4-maskine, som anvendes til isrekognocering, yderligere, i forbindelse med eftersyn, afhenter passagerer i Reykjavik.

Imidlertid har både Narssarsuaq og Sønderstrømfjord den ulempe, at de ligger i bunden af lange fjorde, der helt op til juni måned er spærret for sejlads, hvorfor denne mulighed kun delvis kunne benyttes.

Fra Narssarsuaq er mange passagerer blevet befordret til åbent vand med flyvevåbnet Catalinafly, men disse maskiner kan, på

grund af deres store militære udrustning med specialgrej, kun medtage få passagerer, så det var kun en nødløsning.

I Sønderstrømfjord havde man ikke den mulighed og måtte nøjes med at benytte flyvemulighederne fra København i den periode, hvor fjorden var åben.

1960 gennembrudsår for intern flyvning

Driftsleder Valbjørn fortalte derpå, hvordan Eastern Provincial Airways kom ind i billedet og efter danske embedsmænds rejse til Canada i begyndelsen af 1960 tog fat på fast indenrigsflyvning i Grønland:

Resultatet af rejsen blev, at Grønlands Handel chartrede to de Havilland Otter fly og 1 Catalina, og flyvningen med disse maskiner begyndte i maj måned 1960. Dette år transporteredes ca. 6000 passagerer pr. fly foruden de mange passagerer, som skibene tog sig af.

Det er vist ikke for meget at sige, at 1960 var gennembrudsåret for den interne flyvning i Grønland.

Flyvningen gennemførtes til 15. november, hvor den store transport var afviklet.

Flyvevåbnet ønskede at blive frigjort for isrekognoceringen fra Narssarsuaq, og Catalinaen udførte denne tjeneste, indtil den i februar blev afløst af en DC4 fra ICE-LANDAIR.

Begge Otter'e stationeredes i Sønderstrømfjord, og understellet skiftedes til ski/hjul, og flyvninger til Diskobugt-området begyndte og udtraktes senere til Holsteinsborg og Godthåb.

Der var med luftfartsdirektoratet truffet aftale om, at der til en begyndelse kun skulle flyves med post og fragt, for at såvel ruterne som materiellet kunne gennemprøves. I begyndelsen af marts inspicerede luftfarts-kontrollør Dalshof vinterflyvningen, og resultatet blev, at der åbnedes for passagerflyvningerne.

Der blev denne vinter udført flyvninger op til Umanaq, hvor man normalt er afskåret fra omverdenen, idet sidste skib går i oktober og første skib kommer i juni.

Fra Umanaq var der forbindelse med hundeslæde, en tur på 48 timer til Upernavik, hvorfra bl. a. regnskab, som normalt

Fortsættes næste side.

først ville være kommet hjem i juni, hjemsendtes.

Otter-flyvningen fortsatte, til sneen smeltede, og maskinerne skiftede igen til hjul/ponton-understel.

Vinterens erfaringer viste, at der var et behov for flyvning også i vinterperioden, og bl. a. gennemførtes en del ambulanceflyvninger, bl. a. med et barn, som var blevet bidt af slædehunde. Barnet kom ind til Sønderstrømfjord og var på få timer under behandling i København og blev reddet.

Dette havde været umuligt uden flyve-maskinen.

Udviklingen i 1961

Ved begyndelsen af 1961-sæsonen besluttede man sig til at udskifte den ene Otter med yderligere en Catalina, idet behovet yderligere var vokset, og fordi Catalina-flyet kan anvendes IFR, hvilket ikke er tilfældet med den 1-motorede Otter.

Sæsonen er lige nu sluttet, og resultatet har været, at der trods meget dårligt vejr har været transporteret ca. 20 % flere passagerer.

Catalina'erne er vendt tilbage til Gander for større eftersyn, inden de igen skal derop til foråret.

Omkring 1. december skifter Otter'en understel og er så på hjul/ski. Det viste sig ved sidste års vinterflyvning, at der var store vanskeligheder forbundet ved at beflyve Sukkertoppen.

Man har derfor i år besluttet, at denne flyvning skal udføres med helikopter, og den anvendte type bliver Sikorsky S55.

Der er i Sønderstrømfjord stationeret to S55, og en af disse sættes nu ind i vinterflyvningen.

Som jeg tidligere har nævnt, udførtes fotoflyvningerne for Geodætisk Institut i 1958 med en Catalina, men allerede året efter var opgaverne af en sådan art, at denne type ikke kunne anvendes.

Geodætisk Institut skulle i 1959 i gang med at fotografere området fra Thule til Station Nord. Vi var så heldige at Kenting Aviation havde en lignende opgave i den nordlige del af Canadas arktiske område, Baffin Land.

Fra canadisk side havde man forespurgt den danske regering, om man kunne få lov til at anvende Thule som base, og da man havde den erfaring, at der godt kunne være godt vejr på den grønlandske side på dage, hvor det var umuligt at fotografere på den canadiske side, besluttede man sig til at prøve at installere et af instituttets Zeiss-kameraer i Kentings B-17 og sende danske fotografer med derop.

Resultatet var så godt, at man næste år enedes om en kontrakt for fotografering af hele området.

Som man vil vide, har det amerikanske luftvåben anlagt en kæde af radarstationer tværs over Nordcanada. Denne kæde er nu forlænget til Grønland, hvor der er opført 4 radarstationer (de såkaldte Distant Early Warning Stations). Den ene ligger ved Holsteinsborg, to på indlandsisen og en på øen Kulusuk på østkysten ved Angmagssalik.

Ved bygningen af disse stationer har flyvemaskiner og helikoptere i høj grad været beskæftiget.

Alt materiale til de to stationer på isen er fløjet ind med de store C-130-maskiner med hjul/ski-understel, og det drejer sig for hver station om ca. 5000 tons.

Disse to stationer forsynes fra Sønderstrømfjord. Bl. a. flyves alt brændstoffet

ind, og det giver et indtryk, når man erfarer, at der på hver af disse stationer til stadighed kører dieselmotorer i 24 timers drift. I Sønderstrømfjord er stationeret et antal Super Constellations med en radarinstallation, som gør at flyet 100 % kan erstatte enhver af radarstationerne, som af en eller anden grund måtte blive »unserviceable«.

US Airforce vil gerne have hjælp af civile firmaer, og der er en overenskomst mellem den amerikanske og den danske regering, efter hvilken danske firmaer kan give tilbud på linie med amerikanske firmaer.

Det har gentagne gange vist sig, at danske firmaer har været konkurrencedygtige, og da radarstationerne var færdigbyggede, ønskede man tilbud på forsyningsflyvninger. Det nystartede firma Grønlandsfly, som består af SAS og Kryolitmineselskabet Øresund, fik kontrakten på forsyning af DY1 og DY4 og anvender henholdsvis to Kenting helikoptere og en DC4 fra Icelandair, der også udfører isrekognoceringsflyvningen.

Af yderligere flyvning i Grønland kan nævnes, at Grønlands geologiske undersøgelser hver sommer har to Bell 47 helikoptere i Grønland.

Kryolitmineselskabet har i sommer haft en svensk Bell 47 i arbejde på vestkysten.

Mineselskabet i Mestersvig har i høj grad gjort brug af fly og har selv en Dornier Do 28, som anvendes til rekognocering og transport.

Denne maskine kan yderligere anvendes til at transportere folk til og fra vejstationerne Daneborg og Danmarkshavn.

Mestersvig beflyves også af Icelandair, som har transporteret mange af minens folk. Icelandair ligger meget fint for arbejdet på østkysten, idet de har rute til København fra Reykjavik.

Sikkerhedstjenesten

Der er ved samarbejde mellem luftfartsdirektoratet, ministeriet for Grønland og Grønlands Handel udført et dygtigt arbejde for at sikre, at flyvningerne udføres på bedste måde.

Selve operationen med amfibiefly har jo været noget helt nyt i dansk civilflyvnings historie, og det samme er tilfældet med helikopterflyvningen.

Flyvningen dirigeres fra Flight Operations i Godthåb, hvor handelens personale i handelsinspektoratet leder flyvningerne og foretager booking og tilrettelæggelse. Fra SAS er der om sommeren udlånt to klarere, som planerer flyvningerne.

Mellem Godthåb og Sønderstrømfjord har EPA etableret en privat direkte radiotelefonforbindelse. Alle kystradiostationer er udrustet med telefonstationer i HF-området, hvor der på en særlig flyfrekvens er stadig vagt, når et fly befinder sig indenfor pågældende stations område.

Desuden er der etableret en særlig point-to-point-frekvens, som alle stationer har, og hvorover vejrmeldinger og trafikmeldinger udveksles.

På Grønland har man desværre ofte black-out-perioder, hvilket vil sige, at radioforbindelser på HF-området umuliggøres.

Det har imidlertid vist sig, at selvom to kyststationer ikke kan få forbindelse under disse forhold, så kan et luftfartøj som regel holde kontakt, i hvert fald til den ene, og så er sikkerhedsbestemmelserne overholdt.

I de kommende år er det meningen at udbygge et VHF-net mellem byerne, og det-

te skulle være uberørt af black-out.

Ved hver by er der udpeget et landingsområde på vandet, og der er opsat vindpose, og der hejses et specielt flag med gule og sorte kvadrater, når der forventes fly. Om vinteren landes på isen eller ferskvandsøer.

Der er udlagt bøger, hvor flyet kan for-tøje, og pontonflåder til passagererne, ligesom alle byer efterhånden forsynes med specielle motorbåde til transport af 20 passagerer og til patrulje.

Disse både har ildslukkere og redningsgrej ombord og afpatruljerer landingsområdet for start og landing. Bådene er forsynet med VHF-radio, således at flyet direkte kan kontaktes.

Der er udarbejdet en katastrofeplan og truffet aftale med læger, sygehuse og brandvæsen, således at alle forholdsregler er truffet som på enhver lufthavn.

Ved de fleste af byerne er der mulighed for at anvende radiostationens langbølgesender til homing og IFR-letdown, der foretages ved først at lokalisere radiostationen og derfra foretage letdown udover havet til ca. 800 fod. Hvis man så er under skyerne, foretages selve indflyvningen til landingsområdet VFR.

Fra canadisk side har man været meget imponeret over den service, som ydes i kystbyerne, såvel fra Grønlands Handels side som fra den grønlandske radiotjeneste. Det er jo for begge parter noget helt nyt at skulle ekspedere fly i stedet for skibe.

Der er ingen tvivl om, at den flyvning, der indtil nu er udført, har haft stor betydning. Jeg har selv haft lejlighed til at tale med mange folk i Grønland, som værdsætter, at de nu kan få aviser, som kun er få dage gamle. På en flyvning til Upernavik, som udførtes en søndag, medbragte vi søndagsavisen, som var kommet med jefly om natten, det var første gang i Upernaviks historie, at man fik en frisk søndagsavis fra samme dag.

Lægevæsenet benytter ofte flyene til syge-transporter, og når man sammenligner, at skibet »Umanak« har været 12 år om at transportere 15.000 passagerer, så forstår man først ret, hvor store muligheder der er i flyvning i Grønland.

Indtil nu har al flyvningen været udført med amfibiefly. Man har foretaget undersøgelser af mulighederne for at bygge flyvepladser ved kysten, men resultaterne af disse undersøgelser viste, at der kun enkelte steder er egnede områder i nærheden af byerne.

Det er derfor et spørgsmål, som endnu er ubesvaret, om ikke man bør fortsætte med amfibiefly, indtil der fremkommer økonomisk forsvarlige helikoptertyper eller VTOL-fly.

De helikoptere, som kan komme på tale, må være i stand til at udføre IFR-flyvning, og et af de største problemer med helikopterflyvning i Grønland, nemlig afisning af rotorbladene, må løses.

Der er mange problemer endnu, som må løses, men et er sikkert: flyvningen er kommet som en stor hjælp for dette store danske land.

For mange har Grønland været et land, som nok var dansk, men som lå så langt borte, at alene tanken om den lange rejse var nok.

I dag kommer man hurtigere til Grønland med fly end til Ålborg med lyntog.

Der er for mig ingen tvivl om, at Grønland vil blive fremtidens turistland, hvor man i en storslået natur kan finde den fred og ro, som vi travle mennesker har brug for.

Hvad spørgeskemaerne viste - I

Da den sidste frist for at vinde præmier ved indsendelse af de spørgeskemaer, KDA havde udsendt til de danske A-certifikatindehavere, var udløbet, var der modtaget ialt 266 skemaer.

De fem præmier, en årgang af „Private Pilot's Magazine“, går til følgende heldige vindere: Oversergent *Friedrich Thomas*, Valby, elektronikt. *Peter Kjergaard*, Aarhus, overlæge *Jørgen Grønnet*, København, afdelingsingeniør *E. Gotsche Larsen*, Rønne, samt værktøjsmager *Johs. Mark*, Charlottenlund.

Selv om der ikke er flere præmier, modtager vi dog gerne fremdeles gerne udfyldte spørgeskemaer fra dem, der ikke hidtil har nået det.

Gennemgangen og studiet af skemaerne er begyndt, men tager med det omfangsrige materiale nogen tid. Vi bringer her resultatet af besvarelserne af nogle af spørgsmålene:

Spørgsmål 4 lød: „Flyver De fortrinsvis ren forretningsmæssig flyvning, ren privat flyvning eller en jævn blanding af begge kategorier. Hertil svarede 12 % ren forretningsflyvning, 28 % en blanding af begge dele og 60 % ren privat flyvning.

Spørgsmål 5 lød: „Flyver De fortrinsvis lokal flyvning, rejser i indlandet eller rejser i udlandet?“

Adskillige har sat kryds to steder her, men besvarelserne viser, at 41 % fortrinsvis flyver lokalt, 44 % mest rejser i indlandet og 15 % rejser i udlandet.

Spørgsmål 6: „Hvilke fly-typer anvender De fortrinsvis?“

Svaret vil naturligvis hænge meget sammen med, hvilke flytyper, der er disponible.

Vore gode gamle KZ'er fører derfor med 53 % ialt (31 % KZ III, 19 % KZ VII og 3 % KZ II). Herefter kommer Cessna-typer med 17,5 % (godt 11 % på Cessna 172 og 175, 6 % på Cessna 150).

Ca. 7 % flyver Piper-typer, fordelt med 3 % på Cub og 2,5 % på Super Cub. Næsten lige så mange, knap 7 %, flyver Auster-typer.

Herefter følger Emeraude med 4,4 %, Jodel-typer (112, 117, 120 og 1050) med 3,7 %, 3,2 % på Draine og Stark Turbulent, 1,4 % Topsy Nipper og resten typer som Stinson, Meta-Sokol, Mooney, Do 27, Proctor og Chipmunk.

Groft sagt ligger fordelingen med to trediedele på ældre typer og en trediedel på nyere.

Spørgsmål 7: „Er De ejer eller medejer af fly?“ besvares af 48 med ja til ejer og 30 som medejer eller hhv. 19 og 12 %.

Spørgsmål 9 retter sig til dem, der ikke ejer fly: „Lejer De fortrinsvis hos klubber eller udlejningsfirmaer?“

Det vil naturligvis også afhænge af udbudet. 41 % lejer hos klubber, 59 % hos udlejningsfirmaer.

Spørgsmål 10: „Påtænker De (eller Deres firma) i overskuelig fremtid selv at købe et fly?“

Det gav 140 nej-svar, 45 ja-svar og 17 spørgsmålstegn.

Spørgsmål 11: „Har De selv bygget et fly eller påtænker De at gøre det?“ gav 25 ja og 190 nej. De første skulle vi nok have givet mulighed for at specificere yderligere, for nogen har bygget, andre bygger, og der er stadig adskillige, der påtænker det.

direkte, idet den næste faktor, man har brug for, er tid, f. eks. minutter for at nå en vis højde eller nå fra punkt A til punkt B. Af den owner's manual, der hører til Deres fly, kan De normalt aflæse, hvor mange fod pr. minut det pågældende fly vil synke med, ifald motoren skulle stoppe, og ifald denne enhed er 500 fod i minuttet, og De ligger i 5.000 fod, har De straks den værdifulde oplysning, at De har 10 minutter i glideflugt til disposition for at finde og lande på den bedst egnede nødlandingsplads.

Ifølge det sidste AOPA News Letter er man nu i USA ved at tage konsekvensen heraf, idet det amerikanske FAA ønsker, at statute mile droppes fuldstændigt, således at fartmålerne fremtidig alene graderes efter det nautiske system. De moderne amerikanske fly leveres normalt med en statute-mile-skala yderst på fartmåleren og en mindre nautisk mil-(knob)-skala i indercirklen, men man ønsker åbenbart at undgå enhver mulighed for forveksling ved angivelserne i flight plan- eller radiokorrespondance.

Med ovennævnte forhold i tankerne var det vel værd at overveje, om de internationale, gængse måleenheder ikke lige så godt først som sidst burde gøres til dansk standard, såvel i praksis som ved en teorieksamen for A-certifikatet. *Chr. Fahrner.*

Hvad mener læserne?

Spørgsmålet om, hvilke dimensioner man skal anvende ved flyvning, er ikke uvæsentligt, og vi har derfor gerne bragt grosserer Fahrners synspunkter herpå. Vi finder imidlertid emnet egnet til diskussion og modtager derfor gerne korte indlæg fra læserne herom. *Red.*

13 Cessna modeller i 1962

Med pomp og pragt løftede Cessna Aircraft Company i Wichita, Kansas, i oktober sløret for sine 13 modeller i 1962 – 50-året for *Clyde Cessna's* første fly. De 13 er en helikopter, tre tomotors og ni enmotors modeller.

Den mindste er stadig Cessna 150 med 100 hk motor. Der er bygget 1400 af den hidtil. Der er indført forskellige mindre ændringer. Priserne er uændret. Blandt ekstraudstyret kan nævnes børnesæder til ialt 36 kg børn.

Også 172 og Skyhawk med 145 hk kan foruden de normale fire sæder få børnesæder installeret. Fuldvægten er øget til 1020 kg, hvorved nyttelasten er gået 18 kg i vejret. Der er solgt næsten 5000 af denne populære type siden 1956.

Også næste trin, Skylark med 175 hk, har fået småændringer såsom ændrede plan-tipper og hjulskærme af en ny form, der går igen på andre af typerne. Prisen er sat 350 dollars i vejret til 14.125, men inkluderer constant speed propel som standard.

De øvrige enmotors er: Cessna 180 med 230 hk og halehjul, 182 med 230 hk og næsehjul, Skylane med 230 hk, den seks-sædede Skywagon med 260 hk og halehjul samt 210 med optrækkeligt understel. Detaljer om nyhederne på disse typer offentliggøres senere. (Da andre blade ikke har overholdt fristerne for offentliggørelse, afslører vi ingen hemmelighed ved at oplyse, at 182 og 210 forsynes med vinduer bagi abinen, så udsynet i denne retning forbedres).

De tomotors er 310, der i 1962 hedder 310G, Skyknight og den helt nye Skymaster med motor i hver ende af kabinen, der kan leveres til sommer.

Skyknight har ligesom de øvrige typer Continental-motorer, nemlig 260 hk med direkte brændstofindsprøjtning og kompressor til opretholdelse af ydelsen i højden. Den har en tophøjde på 27.200 fod (8.300 m) og med én motor på 17.400 fod (5.300 m). Motorydelsen opretholdes op til 16.000 fod. Største rejsehastighed på 70 % ydelse er i 19.500 fod hele 394 km/t og i 10.000 fod 359 km/t. Største rækkevidde er 2.300 m. Den koster 69.950 dollars, mens sidste led i serien, helikopteren Skyhook med 270 hk, koster 79.960 dollars eller godt 550.000 kr. ab fabrik.



Cessna Skyknight er en videreudvikling af Cessna 310, beregnet til flyvning i større højder.

Brug de rette enheder

Hvorfor gå over åen efter vand

Det er ganske forbløffende at se, hvor mange amatørpiloter der endnu anvender flyveteknisk »forældede« måleenheder, f. eks. udtrykker stigning og fald i meter pr. sekund og afstande og hastigheder i kilometer.

Det er aldrig lykkedes undertegnede at danne sig noget som helst indbillede af en meter pr. sekund i forbindelse med flyvning, da denne enhed jo hele tiden skal sammenholdes med en fremadgående hastighed udtrykt i MINUTTER til næste, forudsete højdeniveau, som yderligere angives i FOD. Det forekommer mig frygtelig besværligt hver gang at skulle gange med 60 for at få denne hastighed omsat til minutter.

Det er klart, at den nybagte pilot har svært ved at forestille sig, hvor lang en afstand som f. eks. 18 eller 81 nautiske mil er, men i almindelighed har han heller ikke mindste anvendelse herfor, idet endurance i første hånd altid beregnes i TID, der efter korrektion for modvind eller afdrift giver ham flyve-TID til målet samt reserve i flyvetid.

Ser vi på de måleenheder, der internationalt anvendes som grundlag for flight planing, finder vi følgende:

climb og descent – altid i fod pr. minut
flyvehøjde og flight levels – baseret på fod
afstande – nautiske mil
vindhastigheder – knob (= nautiske mil i timen)

Det er derfor nemmere at anvende disse

BEA PRÆSENTERER SIN ARMSTRONG WHITWORTH ARGOSY



Ved alle specielle fragtfly lægges der stor vægt på at gøre lastning og losning så nem og hurtig som mulig, for at flyene kan tilbringe mest tid i luften.

Den første Armstrong Whitworth Argosy besøgte København i efteråret 1959, og i FLYV nr. 11/1959 blev der bragt en nærmere beskrivelse af dette nye luftfartøj.

I forrige måned præsenterede BEA sin sidste nyerhvervelse på fragtflyvningens område, en Argosy i forbedret udførelse. Argosy'en har stadig fire Rolls-Royce propelturbinemotorer, men den har fået sin normale lasteevne forhøjet til over 10 tons. Endnu vigtigere er, at maksimalstørrelsen af et enkelt stykke fragtgods nu er steget fra 0,61 m x 1,52 m x 5,18 m på tidligere anvendte typer til 2,03 m x 2,54 m x 14,33 m, hvilket er de indvendige mål på Argosy'ens fragtrum, d. v. s. en ganske betydelig forøgelse af maximum rumfanget for et enkelt stykke gods.

Til transport af typisk blandet luftgods anvendes nogle særligt konstruerede »bakker«, der glider på ruller i kroppens gulv, og på denne måde kan lastning og losning foregå overordenlig bekvemt. Lastningen og losningen fremmes yderligere ved de brede for- og bagdøre, som hver måler 2,5 m i bredden og 2 m i højden. Med begge døre åbne kan Argosy'en således losses og lastes samtidigt, hvorved transittiden nedskræres betydeligt, og derved bidrager til en langt bedre udnyttelse af luftfartøjet.

BEA regner med mere end 2.000 flyvetimer om året for hver af sine 3 Argosy'er, en udnyttelsesgrad som vil producere 16 millioner ton-miles kapacitet i løbet af regnskabsåret 1962/63. Dette svarer til en fordobling af BEA-flådens fragtproduktion for året 1960/61.

Som flyvende bilfærge vil den nye Argosy være velegnet, idet den kan medføre 8 per-

sonbiler af gennemsnitsstørrelsen.

BEA, der fik G-APRN den 6. november og straks indsatte den på et træningsprogram, der bl. a. omfattede besøget i København, tager typen i regelmæssig drift den 1. december, og fra nytår bliver den en fast gæst i Københavns lufthavn.

Foruden BEA's tre flyver der syv civile Argosy af den første serie på ti fly, idet det amerikanske Riddle Airlines har typen i intensiv brug ved militære kontrakter.



North American X-15 var hovedpersonen i en af de film, KDA viste i sidste måned, og som giver et godt indtryk af udviklingen af dette epokegørende luftfartøj.

Nyt fra Malmö Flygindustri

I april-nummeret omtalte vi de to interessante typer, der bygges af Malmö Flygindustri i Bulltofta og vi gav nogle førsteindtryk af BA-7, der som MFI-Junior nu både er i begrænset produktion til det nordiske marked i Malmö samt ved at blive sat i produktion til det øvrige verdensmarked på Bolkow-Klemm-fabrikken i Laupheim.

Fabrikken i Malmö meddeler, at man nu er så langt fremme, at man gerne modtager besøg af interesserede, der vil prøve at flyve MFI-Junior, omend produktionen foreløbig er af begrænset omfang, idet man i første omgang ved halvfabrikata skal hjælpe den store tyske serieproduktion igang.

I Sverige har man med held anvendt Junior til overvågning af skydeområder, selv med disse områder beliggende langt fra flyets basis, således at der blev tale om flyvninger på over tre timers varighed.

Prisen på Junior med VFR-instrumentering, elektrisk starter, generator og radio er nu 35.000 svenske kroner.

Fabrikkens anden type, MFI-10 Vipan, er endnu ikke i serieproduktion, og der kan ikke opgives hverken pris eller leveringstid for den endnu.

* * *

International flyvemesse i Skovlunde

Sportsflyveklubben har taget initiativ til at afholde endnu en flyvemesse i Skovlunde, men denne gang er det tanken at udstrække den over et længere tidsrum og at give den et mere internationalt præg. Den skal finde sted fra 1. til 11. juni 1962 og har til formål at fremvise et bredt udsnit af, hvad der idag kan købes af lette fly.

Internationalt Light Aviation Show i Cannes

Fra 30. maj til 10. juni vil der på La Bocca flyvepladsen ved Cannes i Sydfrankrig blive afholdt en udstilling for den lettere flyvning. Der bliver både indendørs og udendørs udstilling, og det er meningen, at flyene skal kunne udføre demonstrationsflyvninger, ligesom det hele afsluttes med et flyvestævne.

BRUG COMPUTOR

Mange flere privatflyvere kunne med fordel anvende en navigations-regneskive i stedet for at tegne vind-trekanter

Ved en fælles rejse til Paris for et par år siden var det forbløffende at se, hvordan en række nybagte piloter, hvoraf en enkelt endog var civilingeniør, sad i luft-havnene og tegnede vindtrekanter. Ikke alene tager det væsentlig længere tid, men vindtrekanter er også temmelig uanvendelige for at gøre korrektioner i luften, og enhver pilot ved, at vindstyrke og retning varierer væsentligt undervejs respektive i skiftende højder. Her kan korrektioner foretages på sekunder med en computer, ligesom aflæst hastighed kan korrigeres for højde og temperatur ved hjælp af computoren.

Ved anflyvning af en trafikeret lufthavn er det væsentligt at kunne angive sine estimeringer for de forskellige check points med ca. 30 sekunders nøjagtighed, og dette kan kun gennemføres med en computer, når man undervejs har checket variationerne i vindhastighed og retning.

Yderligere kan man ved hjælp af ovenstående system og computoren opnå en række praktiske fordele: Er De f. eks. på vej hjem fra Hamborg og har lagt Dem i 8.000 fods højde for at opnå den maksimale hastighed og benzinøkonomi på Deres fartøj samt en god, sikker glidemulighed ved passage af Femernbæltet, ser De, at De ved passage af Rødbyhavn radiofyr og VOR har 72 nautiske mil til Kastrup.

De kan da ved indflyvning over Rødbyhavn begynde en descent på 200 fod i minuttet; hvis vi forudsætter, at fortøjets hastighed er 120 knob, ser De på computoren, at De efter 35 minutters flyvning vil være

descended til 1.000 fod (200 fod $\times$ 35 minutter = 7.000 fod), således at De på de 2 sidste miles anflyvning af Kastrup har en passende højde for anflyvningsproceduren, samtidig med at De for de 70 nautiske miles flyvning fra Rødbyhavn mod Kastrup har haft bedst tænkelig benzinøkonomi under den delvise »glidning ned ad bakke«.

Flyver De eksempelvis fra Kastrup til Odense i lige linie og vil gå ud over Storebælt ved Reersø, finder De, at passagen over åbent vand udgør 13 nautiske mil, og ved nævnte hastighed på 120 knob fortæller computoren Dem straks, at passagen af åbent vand vil finde sted inden for 6½ min. De kan da kalde Københavns kontrol, give tidspunktet, hvor De forlader Reersø, samt kursen 265° og tilføje, at De estimerer Odense (26 nautiske mil) 13 minutter senere. Skulle De af uforklarlig grund havne i vandet i Storebælt, vil en eventuel eftersøgning kunne indskrænkes til en lige linie omkring 265° ud fra Reersø, og det er klart, at et lille område kan afsøges væsentlig hurtigere end et stort.

Undlades dette lille opkald over radioen, og flyet udebliver, må afsøgningen udstrækkes til et enormt område, idet flyet teoretisk kan være bortkommet et hvilket som helst sted fra rutens begyndelse, på ruten, til højre eller til venstre for ruten samt på den anden side af destinationen.

Mon ikke det bør overvejes, om brugen af computer burde indgå i teori og praksis til A-certifikatet.

Chr. Fahrner.

Svæveflyveprogrammet for næste år

Svæveflyverådet har på sit sidste møde lagt programmet for 1962, således som det fremgår af følgende oversigt. Det er endnu ikke fastlagt, på hvilke steder nogle af arrangementerne skal finde sted.

Der er grund til at gøre opmærksom på, at påsken i 1962 ligger meget sent, hvorfor man endelig ikke må regne med først at skulle starte sæsonen der — så vil meget godt flyvevejr kunne være gået til spilde.

Klubberne bør være klar til 1. marts, når flyvedagskonkurrencerne begynder, for vejret kan være godt på dette tidspunkt, selv om det ofte varer et par uger, inden det rigtigt udfolder sig.

De sidste par år har det været det helt store flyvevejr i nogle dage omkring den 20. april, hvor der i en nord-situation har kunnet udføres meget lange distancer. Næste år ligger de fem påskehelligdage fra 19. til 23. april, så det er indlysende, at man må være klar og i træning til højere svæveflyvning på dette tidspunkt.

Allerede ifjor begyndte nogle svæveflyvere fra Sjælland at holde forårsferie i april i Jylland for med held at udnytte de gode svæveflyvemuligheder, og tendensen hertil vil sikkert forstærke sig.

Svæveflyverådet opfordrer klubberne til i den kommende sommer, hvor der hverken er DM eller VM, til at foranstalte lokale og regionale konkurrencer, og hvorfor ikke — som englænderne — allerede begynde berp på forbindelse med påsken?

Et andet udmærket tidsrum er den halve snes dage fra Kr. himmelfartsdag til 2. pinsedag (31/5—11/6).

Men skal man gennemføre noget sådant, er det ikke for tidligt at begynde at smede planer.

Iøvrigt har KDA folere ude hos de nordiske aeroklubber med henblik på eventuelt at få etableret et nordisk konkurrencesamarbejde næste år.

VM i 1963 vil være fastlagt, når dette nummer udkommer, idet FAI's svæveflyvekommission holdt møde den 25. november. Der var indkommet konkrete tilbud fra Argentina og USA, mens der også var rygter om Italien.

Svæveflyvning

1/3	Flyvedagskonkurrencerne begynder.
18/3	Repræsentantskabsmøde (Kalundborg).
14-23/4	Instruktørkursus.
9-29/7	Flyveskole og træningslejr.
31/10	Flyvedagskonkurrencerne slutter.
1-2/12	Klublederkursus (København).

Fondsflyene søges solgt

Efter at Dansk Svæveflyvefonds Ka-8b, OY-EUX, blev ret kraftigt beskadiget ved at havari på den permanente skole i Herning, har fondsbestyrelsen påny drøftet mulighederne for indtil videre at afhænde fonds-materiellet for bedre at kunne koncentrere sig om løsningen af andre og for tiden mere påtrængende opgaver som f. eks. svæveflyvecentret.

På baggrund af den ændrede situation som følge af havariet har fondsbestyrelsen derfor foranstaltet en skriftlig afstemning blandt svæveflyveklubberne for at få bekræftelse til at afhænde materiellet, og for i givet fald at kunne handle hurtigt og derved muliggøre det for en køber at få Ka-8'en repareret til næste sæson, har man samtidig indkaldt tilbud på den og på fondets K-7 Rhönadler, OY-GUX, naturligvis under forbehold af, at man får den ønskede bemyndelse.



Dansk Svæveflyvefonds Ka-8b, der ifjor fløj 84 timer fri svæveflyvning, nåede i år op på 138 timer, inden den havarede. Fondsbestyrelsen har udbudt den til salg under forbehold af klubbernes godkendelse.

Republic F-105 Thunderchief

Altvejsjagerbombere F-105D Thunderchief er nu i tjeneste ved de amerikanske flyvestyrker i Tyskland. De første Thunderchiefs ankom til flyvebasen Bitburg i nærheden af Trier den 12. maj efter en non-stop flyvning over Atlanten fra Brookley Air Force Base, Mobile, Alabama. Under flyvningen blev de tanket tre gange af flyvende tankvogne af typen KB-50. Siden er der kommet et betydeligt antal efter dem.

Thunderchief, der er konstrueret som afløser for Republic F-84F Thunderstreak, har fabriksbetegnelsen AP-63. Det oprindelige projekt havde to Allison J 71, men dette blev snart opgivet til fordel for et enmotoret fly med Pratt & Whitney J 57.

Den første af de to prototyper, der havde betegnelsen YF-105A, fløj første gang fra Edwards Air Force Base den 22. oktober 1955.

Den oprindelige produktionsversion benævnes F-105 B. Den har „area-ruled“ bagkrop, stærkere motor (Pratt & Whitney J 75) og omkonstruerede luftindtag. Af de 12 udviklingsfly blev de tre påbegyndt som fotorecognosceringsfly (RF-105 B), men blev færdigbygget som JF-105 B „system test vehicles“. Den første F-105 B fløj første gang 26. maj 1956, og produktionen omfattede ialt 75 fly. De første havde J75-P-2, men J75-P-5 er nu standardmotor.

F-105 C var en projekteret tosedet træningsversion, og F-105 D (f. fl. 9. juni 1959) er en forbedret F-105 B med meget omfattende elektronisk udstyr, der bevirker, at den kan anvendes i al slags vejr.

F-105 E skulle være en tosedet udvikling af F-105 D, men ordren blev annulleret, og de under bygning værende fly blev leveret som F-105 D.

F-105 D er udstyret med en Pratt &



Prototypen til Republic F-105 Thunderchief.

Whitney J75-P-19W på 12.030 kg st.t. med efterbrænder. De indvendige tanke rummer 4545 l, men desuden kan der medføres en tank på 1320 l i bomberummet og tre drop-tanke, hver på 1705 l. I kroppens venstre side er der en indtrækkelig studs til tankning i luften.

Bevæbningen består af 20 mm Vulcan maskinkanon med en skudkadence på 6000 skud pr. minut. I det indvendige bomberum kan der medføres op til 3600 kg. bomber, såvel konventionelle som med atomsprængladning, og desuden kan der medføres en last på 1800 kg ophængt under planerne og kroppen, bestående af bomber, missiler eller na-

palmtanke.

Spændvidden er 19,61 m, længden 10,64 m og højden 6,00 m. Tomvægten er 12.475 kr, og den maksimale fuldvægt 21.953 kg. Max. hastigheden er Mach 2,15 i 11.600 m, svarende til 2283 km/t. Ved havoverfladen er maksimalhastigheden Mach 1,14 (1397 km/t). Stigeevnen ved havoverfladen er ca. 175 m/sek. og den praktiske topøjde 15.850 m.

Hosstående skalategning er med engelsk tekst, men det kan næppe volde nogen gene. Flyet er aluminiumsfarvet med mørkt olivengrøn „anti-glare“-maling omkring cockpittet. Bogstaver og tal er sorte, nationalitetsmærkerne blå, hvide og røde.



50 års dansk militær-flyvning

Den 14. december er det 50 år siden den militære flyvning i Danmark tog sin begyndelse, idet marineministeriet den 14. december 1911 beordrede premierløjtnant H. C. Ullidtz — en af KDA's stiftere — til tilsynsførende med uddannelsen af befalingsmænd af flåden til „aeroplanførere“. Samtidig blev premierløjtnanterne Laub (senere en af KDA's formænd) og Christiansen samt underbådsmand J. G. V. Sørensen beordret til at være elever på det danske B & S-monoplane.

Samme dato fik Ullidtz ministeriets tilslædelse til at lade sig uddanne hos Robert Svendsen på dennes Henri Farman fly, og efter hans sidste certifikatflyvning i marts 1912 blev flyet købt af generalkonsul Ludvigsen og under navnet „Glenten“ skænket til marineministeriet, som den 25. marts lod den tage i regnskab ved orlogsværftets bådverft.

Hermed var marinen i gang med flyvningen, og snart fulgte hæren efter, og der udviklede sig de to våben, som efter den anden verdenskrig blev forenet i vort nuværende flyvevåben.

For et halvt århundrede siden tog fremsynede mænd i KDA — dengang Aeronautisk Selskab — initiativet til det, der idag er vort flyvevåben. Her tager H. C. Ullidtz certifikat på „Glenten“.



OLIVE DRAB ANTI-GLARE PAINT

STA 5 STA 70 STA 135 STA 170 STA 185 STA 200 STA 220 STA 245 STA 260 STA 320 STA 380 STA 440 STA 500 STA 525 STA 560 STA 588.73 STA 620 STA 680 STA 740 STA 760 STA 77

prepared in cooperation with
the REPUBLIC AVIATION MODEL SOCIETY

USA

Med FLYV i JODEL D-120

V i har tidligere – for netop to år siden – givet indtryk af Jodel-familien fra D-112 over Ambassadeur til Mousquetaire, men først nu haft lejlighed til at prøve den Wassmer-byggede D-120, der er to sædet og forsynet med 95 hk Continental C-90 motor. Den er bortset fra detaljer i udstyret identisk med den SAN-byggede D-117 og bortset fra motoren med D-112.

D-120 leveres i tre versioner: »S« eller Standard med begrænset udstyr til godt 34.000 kr. af fabrik, »R« eller Rekord med flere instrumenter og radio til godt 39.000 og luksusudgaven »L« eller »Paris-Nices« til knap 40.000. Wassmer repræsenteres i Danmark af Knud Brønnum.

OY-DAW er af sidste udgave. Den har fløjet op imod et par hundrede timer og været repareret efter et par havarier, så den gav måske ikke fuldt indtryk af, hvordan man får den leveret fra fabrikken, og reparationerne havde også taget de øverste par km/t og toppen af støjdæmpningen, men alligevel gjorde den et godt indtryk og virkede ikke på nogen måde slidt eller gammel.

Der er dobbeltstyring med styrepind, ved venstre side hydrauliske hjulbremser med pedaler, der sidder mellem siderorspedalerne og kan betjenes samtidig med disse, parkeringsbremsehåndtag ved venstre væg, og mellem sæderne et håndtag til luftbremsen, der er en klap på undersiden af vingen lige bag hjulene.

Brændstoftanken rummer lige ved 120 liter, og hanen sidder forneden til venstre ved sædet.

Instrumentbrættet har snapsepumpe, magnet, omdrejningsviser, olietrykviser og olietermometer i venstre side. I midten sidder øverst fartmåler, kompas, højdemåler, for nederen drejningsviser, ur og variometer og midt i brændstofviseren. Til højre er anbragt en fransk Airstal VHF-radio.

Til venstre under instrumentbrættet er anbragt en række tildels meget ens betjeningshåndtag til trim, karburatorforvarme, kabinevarme, højdegas, hovedafbryder og starter.

Det betegnes naturligvis som pilotfejl, hvis man kommer til at trække i højdegashåndtaget i stedet for forvarmen, og motoren stopper med havari til følge, som det er sket; men konstruktørerne har et medansvar, og den foreskrevne modifikation med en lås på højdegashåndtaget, der yderligere er malet stærkt rød, er en betydelig afhjælpning af en sådan konstruktørfejl.

Det uortodokse gashåndtag, der bevæges op og ned i instrumentbrættet, kan i venstre side godt betjenes med venstre hånd, når man lægger armen på vægkanten (det sidder mellem motorinstrumenter og flyveinstrumenterne). Med styrbart halehjul og hjulbremser er det ingen sag at køre på jorden. Udsynet over næsen er fremragende for en type med halehjul.

I starten skal halen løftes ret meget for at holde flyet på jorden, til der er fart nok til at lette uden fortsatte hop. Man stiger med fuld gas og en stighastighed på $3\frac{1}{2}$ m/sek. ved ca. 105 km/t.

Den maximale rejsehastighed ved 2300 omdr./min. er 190 km/t (på DAW nu ca. 185), og økonomisk rejser den med 170 km/t, hvorved den får en rækkevidde på ca. 1000 km og altså er velegnet som rejsefly. Den må også siges at være særdeles effektiv og økonomisk.

Rorene er harmoniske, flyveegenskaberne meget behagelige, den er let og levende, og man skal lige vænne sig lidt til den for at kunne svinge til begge sider med det ret folsomme variometer på nul.

Uden motor staller den ved en fartmålervisning på 50 km/t – der er nok nogen positionsfejl her – og den varslers en smule forinden. Højdetabet er ringe, og en smule tendens til at »dykke« en vinge kan omgående pareres med sideroret. Med motor skal den have næsen meget højt op, før den staller.

Udsynet er fremragende i alle retninger – man generes kun i ringe grad af den brede vinge under vandret flyvning. Støjniveauet er moderat og i originaludgaven altså endnu bedre.

Luftbremsen hjælper en del til at gøre glidevinklen stejlere ved indflyvning til landing, og iøvrigt sideglider flyet udmærket. Jeg havde dog lidt rigelig fart i første omgang (i roligt vejr kan man flyve ind med 90 km/t) og kom lidt langt, så jeg gik rundt igen. Landingen voldte iøvrigt ingen vanskeligheder, og man kan bruge bremserne en del.

Der har været klaget noget over, at understellet var for hårdt. Det er affjedret med gummiklodser. Det har imidlertid vist sig, at der har været for meget tryk i ringene, og med korrekt tryk var der intet at udsætte.

Tomvægten, der naturligvis varierer lidt med udstyret, er f. eks. 360 kg, hvilket med fuldvægt 650 kg giver tilstrækkelig disponibel last til en rimelig bagagemængde med to normalpersoner og fulde tanke.

D-120 kan slæbe svævefly op til 460 kg fuldvægt.

En 35.000 kr. D-120 beregnes med 10 % afskrivning og 6 % rentetab at flyve for 74 kr./time ved 200 timer til privat brug og ved 400 timer til udlejning til 52 kr./t. OY-DAW er blevet udlejet til 70 kr. i timen gennem Sportsflyveklubben, men sættes nu de 5 kr. i vejret som de øvrige fly.

Sportsflyveklubben

Fra 1. oktober har klubbens gamle chefinstruktør gennem adskillige år, Kurt Nielsen, atter overtaget denne post og er leder af flyveskolen.

Klubben har fra 1. november øget sine timepriser med 5 kr.

Der er startet flere kursus, bl. a. et udvidet VOR-link-kursus i samarbejde med Nordair.

FAI-kongressen

Den årlige generalkonference i FAI fandt sted i oktober i Monaco. Privatflyvekommiteens indstilling om en udbygning af FAI's arbejde for at varetage og tjene den private og forretningsmæssige flyvningsinteresser blev grundigt drøftet, og selv om det er et vanskeligt problem, vil man gøre alle anstrengelser for at udarbejde en praktisk plan, til hvilket formål der blev nedsat et særligt underudvalg.

Årets guldmedalje blev tildelt Juri A. Gagarin, de la Vaulx medaljen til russere og to amerikanere, der havde sat verdensrekorder: B. Adrianov, C. Kokkinaki, J. P. Davis og T. R. Grissom. Lilienthal-medaljen gik til den polske svæveflyverske Pelagia Majewska og Blériot-medaljen til Raymond Davy, Frankrig, for en rekord i et let fly.

Beklædning med glasfiber

I de sidste par år har man i USA med gode resultater anvendt et nyt glasfibermateriale til beklædning af fly i stedet for lærred. Det kaldes »Razorback«-metoden og består af en kombination af glasfiberstof og butyrat dope. Det skal være mere end dobbelt så stærkt som lærred, ældes ikke og brænder ikke. Det er godkendt af det amerikanske luftvåben og luftfartsmyndighederne og bliver nu også anvendt i Europa, hvor det repræsenteres af det danske firma Delta Trading Co. ved A. W. Andresen. Prisen for materiale til f. eks. en Tripacer er i USA 256,90 dollars. En dansk Piper Super Cub vil i nær fremtid blive beklædt med det nye materiale.



Jodel D-120 »Paris-Nices«.

- og i SMARAGD



Binder Aviatik Smaragd CP301S.

TO dage efter at have fløjet Jodel D-120 havde jeg lejlighed til at prøve Binder Aviatik Smaragd CP 301 S, også et tosædet lavvinget fly med samme 95 hk Continental C90-14F motor. Heller ikke denne var et helt nyt bekendtskab, for Smaragd er jo Emeraude oversat til tysk, og flyet er da også en tysk version af den kendte franske type.

Ligesom f. eks. den tyske Turbulent på en hel del detaljer afviger fra den franske, gør Smaragd'en det, dels på grund af de tyske myndigheders lidt strengere krav på visse områder, dels af en almindelig tysk trang til at forbedre.

Flyet er bygget lidt stærkere, så det er godkendt til begrænset kunstflyvning, ligesom det er godkendt til slæb. Finn Skjoldborg fra Esbjerg Aero Service, der repræsenterer Binder Aviatik i Skandinavien, havde netop aflagt slæbeprov i flyet, før han demonstrerede det for FLYV, og havde herunder uden vanskelighed kunnet slæbe en Lehrmeister med to personer op.

Halefinnen er blevet forlænget med en lille rygfinne, der har kureret en tendens hos den franske udgave til at »slange« sig frem.

Der er gjort mere ud af udseendet med fiks højglans-lakering i samme fine overflade som på den tyske Turbulent. Hertil kommer som standard lidt fluorescerende orange på tipper og hale. Kroppen er polysterbeklædt.

Der er lidt større og mere effektive flaps (forlænget ind mod planroden), og kabineudstyret er der kølet noget mere for, bl. a. ved stofbeklædning af siderne, hvilket måske er med til at nedsætte støjniveauet. Også instrumentbrættet er nydeligt udført og forsynet med en polstret rand af sikkerhedshensyn.

Understellet har større sporvidde og er forsynet med skivebremser. Flyet er 10 cm lavere end Emeraude.

Fuldvægten er forøget fra 650 til 680 kg, hvilket giver større nyttelast (270 kg).

Den rejser med maksimalt 185 km/t, lander med 70 km/t og rækker 900 km.

Binder Aviatik KG har hjemsted i Do-

naueschingen og samarbejder med Schempp-Hirth i Kirchheim-Teck.

I august ifjor bragte vi vore indtryk af den franske Emeraude, så vi skal ikke gå i detaljer med Smaragd'en, i hvilken vi en skøn november-eftermiddag fløj en tur fra Skovlunde til Ringsted og benyttede lejligheden til at prøve denne flyveplads til et par starter og landinger.

Ikke bare i udseende, men også i sin flyvning gør Smaragd'en et overordentligt gedigent indtryk. Den er nem og præcis at betjene og gør straks det, man vil have den til.

Kørslen er helt ubesværet. Jeg nævnte sidst, at man må strække hals for at se lige frem, f. eks. for at iagttage begrænsningsmærker for enden af en bane, men retfærdigvis må det bemærkes, at personer af lille eller normal højde udmærket kunne have endnu en hynde at sidde på, og så ville man nok være helt tilfreds, for der er kabinehøjde til højere personer.

Under bedste stigning ligeud ligger overkanten af instrumentbrættet også ret højt, men hvis man ikke har særlige ønsker om at komme stejlt til vejrs, kan man bare stige mindre. På alle andre leder og kanter er udsynet vidunderligt, og det var egentlig ganske overflødigt med en venstresvænde efter landingen, for man kan sagtens se bagud, om der kommer nogen.

Man glæder sig atter over rorharmonien på det levende fly. Længde- og retningsstabilitet er klar positiv, tværstabiliteten nærmere neutral.

Den tendens til at tabe fart ved brug af flaps under indflyvningen, som jeg omtalte ved Emeraude, mærkede jeg intet til; men Skjoldborg kendte den heller ikke fra den franske udgave, så det kan have været en tilfældighed, muligvis under indflydelse af vejrforholdene dengang. Jeg fløj Smaragd'en i så ubetydelig vind, at vi fik prøvet landinger i to og starter i tre retninger i Ringsted, og både med halv og fuld flap var der ingen vanskeligheder af nogen art.

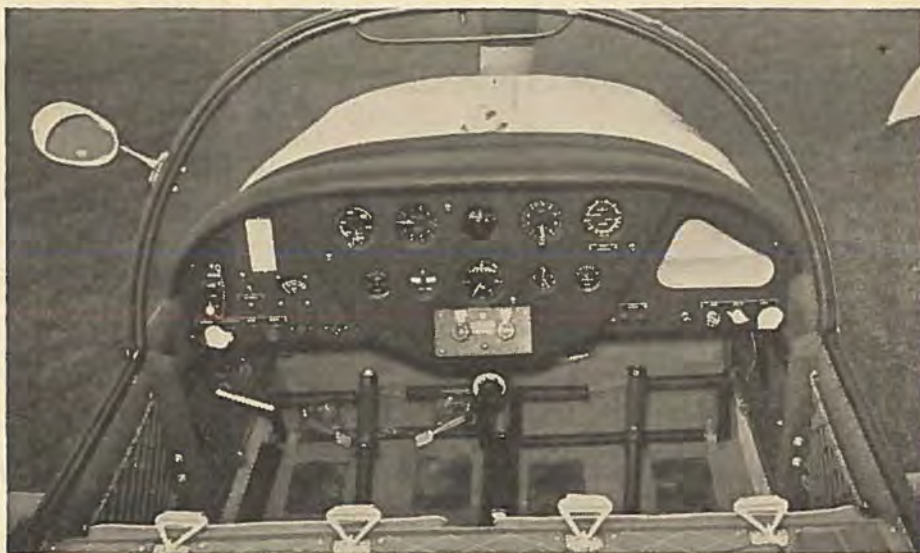
Esbjerg Aero Service tilbyder Smaragd flyveklar ab Esbjerg for kr. 47.950. Det er lidt mere end for den franske udgave, men som nævnt er der forbedringer, og man må i givet fald afgøre med sig selv, om man vil ofre det ekstra beløb herfor.

Man skal måske ikke sammenligne, men læseren vil gøre det, og man gør det også selv, når man flyver to så nærtliggende typer som D-120 og CP 301 S med to dages mellemrum. Også her er der en vis prisforskel, som må tages i betragtning.

Selv om typerne med samme motor og næsten samme præstationer ligger tæt opad hinanden, kan man vel sige, at Smaragd med sin lidt højere planbelastning og med sine flaps kræver en ubetydelighed mere af piloten, men at man f. eks. ved skoleflyvning kan lære eleven en smule mere – om man ønsker det også kunstflyvning. Jodel'en kan man til gengæld formentlig lade en uerfaren pilot flyve alene på en smule kortere tid, og dens lavere planbelastning kan måske være en fordel på små pladser, ligesom den som rejsefly har en smule mere disponibel last at byde på.

De små forskelle må eventuelle brugere og købere naturligvis studere nøjere, men det er hver for sig et par dejlige fly.

P. W.



Førerrummet i OY-EAF med en udmærket Becker-radio i midten. Spejlet til venstre er til brug ved slæb af svævefly.

NU ER DET LÆSETID

Anmeldelserne af nogle bøger, der er gode julegaveideer til flyveinteresserede

Svæveflyvehåndbogen

SVÆVEFLYVEHÅNDBOGEN, udgivet af KDA under redaktion af P. Weishaupt, 319 sider, illustreret. Pris 40,— kr. indb., 34,— kr. hft., til medlemmer hhv. 32 og 27 kr.

Det er ikke mindre end en sensation, der er sket. Vi har fået vor egen håndbog på dansk — og der er grund til allerførst at takke redaktør, forfattere, tegnere, bogtrykker og klichéfabrik herfor. Alle danske svæveflyvere — og for den sags skyld også svenske, norske, finske og islandske — har her fået et opslagsværk, der giver svar på langt de fleste af de spørgsmål, der møder en svæveflyver.

Ingen af de 319 sider er overflødige — men alligevel er alt taget med. Bogens første 7 kapitler samt kapitlerne 10—12 er væsentlig beregnet på elever til teorkursus — men jeg gad nok se den certifikatindehaver, der ikke kan finde noget her, som han eller hun kan have gavn af.

Selve opbygningen er logisk og vel gennemtænkt — man springer ikke fra det ene emne til det andet uden at have en rød tråd, som man kan følge.

Det er muligt, nogen vil føle sig stødt ved gennemlæsning af havarikapitlet — men ved nærmere eftertanke vil forfatteren få ret i, at det er nødvendigt for at forhindre — eller i det mindste reducere — havariernes antal fremover, at de skete havarier klarlægges og analyseres. Derfor er dette kapitel af meget større betydning, end man egentlig først regner med.

Det er ligeledes muligt, at nogen mener at have bedre materiale vedrørende videregående flyvelære i udenlandske bøger og tidsskrifter end i håndbogen — men alene det, at vi nu har fået nedfældet de mest kendte metoder i en bog er et stort fremskridt — det må så være op til den enkelte at følge med i, hvad vore udenlandske svæveflyvekammerater finder ud af.

Selve udførelsen er særdeles nydelig — opsetning, skrifttype samt indbinding er helt i orden — og den lave pris er simpelthen en foræring.

Man behøver ikke at være aktiv svæveflyver for at få glæde af denne bog — jeg vil tro, at mange tidligere svæveflyvere vil nyde at læse den.

Det er et hårdt krav at skulle klemme en omtale af SVÆVEFLYVEHÅNDBOGEN ind på en så lille plads, som er blevet tildelt — det havde været nemmere, om man fik ubegrænset plads til rådighed — så Weishaupt, P. H. Nielsen, Trans og Tyr virkelig kunne få den ros, de fortjener.

SVÆVEFLYVEHÅNDBOGEN er et vægtigt indlæg til højnelse af den danske svæveflyvestandard — både sikkerheds-, uddannelses- og konkurrencemæssigt.

Buch Petersen.

Philip og Kitty Wills repræsenterer henholdsvis 40.000 distance-kilometer i svævefly og 250.000 km i bil med transportvogn bagpå — og et utal af oplevelser.



The New Private Pilot

John Dohm: *The New Private Pilot*. Pan American Navigation Service. 1961. 321 sider, ill. Pris 5 dollars.

På et tidspunkt hvor vor danske lærebog for privatflyvere er udsolgt, og der bliver et tomrum, inden en ny kan foreligge, er det på sin plads at interessere sig mere for udenlandske lærebøger.

Dohms bog er en af Zweng-håndbøgerne og har til hensigt at forberede til den amerikanske teoriprøve, der er overordentligt praktisk anlagt som forberedelse til og gennemførelse af en navigationsflyvning.

Bogen giver kun den nødtørftigste teori (strengt sikkerhedsmæssig) og materiellære, men gør mere ud af flyvekontrol, radio og radionavigationshjælpemidler. Man skal kunne bruge VOR, men naturligvis også elementær navigation, og meteorologifsnittet er så lidt teoretisk og så meget praktisk som man kan ønske det.

Som bilag medfølger de amerikanske love og bestemmelser, der skal kunne, et vejrkort og et 1:500.000 kort.

World Aircraft Directory

William Green: *The Observer's World Aircraft Directory*. Frederick Warne & Co., Ltd. 1961. 354 sider, ill. Pris kr. 16.50. — Tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel.

I et handigt tværformat er der i denne til en populær pris samlet en masse oplysninger om over 500 flytyper, 300 luftfartselskaber og 90 landes flyvevåben. Her er flyvevåbenenes kendskabsmærker, de civile nationalitetsmærker, forklaringer på flyvetekniske udtryk, oversigter over motorer og missiler o.s.v., o.s.v. Der er en særlig oversigt over russiske fly og over helikoptere, men iøvrigt er flyene — hvoraf der er billede og korte oplysninger — ordnet efter ydre kendetegn.

En bog, der spreder sig over så stort et område, kan naturligvis ikke være komplet, men med sine 800 illustrationer giver den et alsidigt, omend kortfattet, overblik over flyvningen idag.

Hvor ingen fugle flyver

Philip Wills: *Where No Birds Fly*. Newnes, London 1961. 141 sider. 22 kort og diagrammer, 24 sider fotografier. Pris 22,05 kr.

Efter at Wills vandt VM i Spanien i 1952, offentliggjorde han „On Being A Bird“, der er blevet en klassiker i svæveflyvelitteraturen. Hans nye bog er i en vis grad en fortsættelse. Titlen skyldes hans iagttagelse af, at fugle ikke flyver i skyer eller i bølger som svæveflyveren. Foruden lidt selvbiografi og et meget interessant kapitel om Slingsby-fabrikken er hovedindholdet beskrivelser af nogle af Wills' berømte flyvninger i mange lande: hastighed til St. Etienne under VM 1956, nogle af hans mange forsøg på 500 km diamanten — i Polen, England, Holland og endelig USA, hvor det lykkedes — to gange i træk! Wills har snart fløjet 40.000 distance-km, og hans kone Kitty kørt op imod ¼ million km med transportvognen for at hente ham hjem, og hvad de har oplevet både i luften og på jorden er ikke småting.

Og så kan Wills fortælle om disse oplevelser på en så fremragende måde, at selv om man har læst nogle af beretningerne for i artikelform, kan man ikke lade være med at læse dem igen — og de tager ikke skade af det. PW.

Svæveflyvnings udvikling

Georg Brütting: „*Segelflug erobert die Welt*“. Copress-Verlag, München, 1961. — 224 sider, ill. DM 7.80.

Brütting har helt omarbejdet og moderniseret sin forlængst udsolgte bog af samme titel, så den er bragt á jour til 1960. Han begynder med slutningen: VM i Köln, springer derpå tilbage til 1920 og ridsrer hele svæveflyvnings udvikling imellem krigsårene op, ikke blot i Tyskland, men også i en række andre lande.

En række historiske svæveflyvninger bliver omtalt, og han fortsætter derpå med den snart lige så lange efterkrigsudvikling med hovedvægt på nogle rekordflyvninger og gennemgang af samtlige verdensmesterskaber, hvor også vore egne koryfæer optræder.

Bogen er illustreret med en række udsøgte fotografier.

Aeromodeller Annual

Laidlaw-Dickson & Rushbrooke: *Aeromodeller Annual 1961-62*. Model Aeronautical Press, Ltd. 1961. 160 sider, ill. Pris kr. 12.25.

Årets Aeromodeller Annual følger nøje i sine forgængeres spor, bortset fra at lærerindbindingen er vejet for et papbind med billede. Foruden et stort antal modeltegninger af alle kategorier af modeller fra hele verden er der artikler om emner som hastighedsregulering på motorer, ventilatordrevne modeller, bals, radiostyrede skalmodeller, kompasstyring, modelhelikoptere, tyngdepunktet i svævemodeller og overfladebehandling foruden motordata og konkurrenceresultater 1960-61, som altså snarere burde have været bogens årgang.



Den gamle Horsens-svæveflyver Peder Mortensen sender os fra Canada dette billede af det canadiske haløpse svævefly BKB-1. Det er kun 11,9 m i spændvidde, areal 14,2 m², fuldvægt 259 kg, bedste glidetid 30 ved 87 km/t.

RESULTATERNE AF SVÆVEFLYVERNES FLYVEDAGSKONKURRENCER

Trods den dårlige sommer bedre resultater end sidste år

Når man tænker tilbage på svæveflyveåret 1961, står den dårlige sommer så stærkt i erindringen, at man er tilbøjelig til at glemme det fine, men korte forår, som — bortset fra to flyvninger i marts — manifesterer sig i det korte tidsrum 18. april til 28. maj. Flyvedagskonkurrencerne var i hvert fald i distanceklassen afgjort til sidstnævnte dato, hvorefter FNS Alborg og Aviator ikke kunne forbedre stillingen, mens klubberne længere nede fyldte op og forbedrede under DM, og Vestjysk erindrede om, at der også er så gode dage efter sommerferien, at der kan præsteres noget her.

Det fine forår samt — trods alt — DM bevirkede, at flyvedagskonkurrencerne 1961 stort set var væsentlig bedre end dem i 1960. Ialt indkom der 271 resultater mod 185 ifjor.

Varighed (Ekstrablade's pokal)

Klub	resultat	g	i	k	d
1. Skrydstrup ..	39 t 00 m	10	14	0	5
2. Birkerød	37 t 48 m	10	25	0	13
3. Midtjysk	35 t 51 m	8	8	0	5
4. Karup	25 t 15 m	8	10	1	5
5. Værløse	23 t 12 m	10	15	0	7
6. Odense	23 t 03 m	7	7	0	6
7. København ..	20 t 44 m	7	8	0	5
8. FSN Alborg ..	15 t 00 m	5	5	0	4
9. Aviator	12 t 59 m	6	6	0	6
10. Århus	9 t 43 m	8	8	0	3
11. Kolding	8 t 31 m	3	3	0	3
12. Viborg	8 t 03 m	4	5	0	3
13. Als	6 t 59 m	3	3	0	2
14. Polyteknisk ..	6 t 59 m	3	4	1	2
15. Vejle	2 t 25 m	1	1	0	1

* g — gyldige, i — indsendte, k — kasse-

rede resultater. d — antal deltagere.

Der indkom 112 resultater mod 98 ifjor. Der var 15 flyvninger over 5 timer mod 14 ifjor (11 ifjor i termik). Af disse var 6 over 6 timer og den højeste på 7 t 57 m (M Dam, Midtjysk). 6 af de 15 blev udført på øerne.

Birkerøds s-piloter uden sølv kæmpede heltemodigt for at generobre pokalen, men har ikke efter 11. juni kunnet forbedre det dårligste resultat på 2 t 15 m, hvilket fortæller en del om sommerens svæveflyvevej. En del af årets deltagere opnåede sølvdiplomet og udgår dermed af klassen — dog ikke Jørgen Hansen og Ole Nielsen fra Birkerød, der begge mangler 5-timersprøven, selv om de sammen fløj en flyvning på over 6 timer!

Såvel vinder-resultatet som de ni næste resultater ligger højere end de tilsvarende i 1960.

Hold-distance (Politikens pokal)

	km	points	g	i	k	d
1. FSN Alborg ..	1334	2173	5	8	0	4
2. Aviator	1414	2084	5	9	1	7
3. Midtjysk	1243	1646	5	13	2	5
4. Vestjysk	724	1142	5	8	0	4
5. Karup	826	1108	5	13	0	5
6. København ..	535	855	5	14	0	9
7. Havdrup	549	797	5	5	0	3
8. Birkerød	538	757	5	11	1	7
9. Værløse	749	753	4	6	0	6
10. Skrydstrup ..	482	702	5	5	0	3
11. Vejle	445	445	2	2	1	1
12. Odense	261	323	3	4	0	2
13. Silkeborg	168	251	2	2	0	1
14. Viborg	66	99	1	1	0	1
15. Polyteknisk ..	50	50	1	2	1	2

Der indkom 103 resultater mod 63 ifjor og 97 i 1959. De 30 resultater stammer fra DM. Bortset fra vinderresultatet (der ifjor var på 1459 km og 2283 p.) ligger samtlige resultater over de tilsvarende fra 1960.

Ialt ligger antallet km på de gyldige resultater på 9.109 mod 6.296 i 1960 og 8.189 i 1959. Gennemsnitsdistancen på gyldige resultater er steget fra 150 til 157 km. Der var 8 flyvninger over 300 km.

Individuel distance (Berlingske's pokal)

	km	p	res.
1. V. P. Jensen, FSN Alborg	734	1256	3
2. Ib Braes, Aviator	722	1199	3
3. B. S. Sørensen, Vestjysk	712	1093	3
4. N. Sejstrup, FSN Alborg..	562	897	3
5. C. Thomsen, Midtjysk..	510	817	3
6. J. O. Pedersen, Midtj..	575	763	3
7. O. Didriksen, FSN Alborg	419	733	2
8. S. Westergård, Aviator ..	411	616	2
9. S. Michaelsen, Midtjysk..	528	574	3
10. S. Ravn, Karup	406	549	3
11. J. Friis, Karup	388	531	3
12. H. Lindhardt, Værløse ..	345	530	3
13. A. Jørgensen, Karup	350	503	3
14. H. Borreby, Værløse	320	501	3
15. E. Toft, Vejle	445	445	2
16. P. Weishaupt, Birkerød ..	297	396	3
17. T. K. Nielsen, Aviator ..	346	384	2
18. E. Nielsen, Havdrup	280	373	2
19. Jørgen Hansen, Birkerød ..	223	362	3
20. Ole Nielsen, Birkerød	223	362	3
21. Niels Jensen, Odense ..	297	359	3
22. Evar Jensen, Havdrup ...	201	356	2
23. B. Christensen, Skrydstr..	197	347	2
24. G. Borup, København....	244	327	3

Bl. a. på grund af DM var der væsentlig flere, der nåede op på de tre gyldige resultater i år, og bortset fra de to øverste ligger alle over de tilsvarende ifjor. Dengang var der kun 7 over 500 points og 11 over 300.

Vi har medtaget alle over 300, mens vi ifjor ved at medtage alle over 200 kun havde 19 navne.

Hastighed (Codans pokal)

	points	g	i	k	d
1. FSN Alborg	513	5	10	0	5
2. Karup	449	5	6	1	4
3. Aviator	307	5	7	0	4
4. Værløse	313	4	6	0	5
5. København	281	4	5	1	4
6. Midtjysk	266	4	4	0	3
7. Birkerød	258	4	5	1	3
8. Skrydstrup	209	3	4	1	3
9. Havdrup	181	3	4	1	2
10. Vestjysk	134	2	3	0	2
11. Silkeborg	133	2	2	0	1

Resultaterne ligger over de to foregående år. Der indkom 56 resultater mod 24 ifjor.

Bedste klub

1. Flyvestation Alborg	p
2. Karup	11
3. Midtjysk	12
4. Aviator	14
5. Birkerød	17
6. København	18
7. Værløse	18
8. Skrydstrup	19
9. Vestjysk	30
10. Odense	30
11. Havdrup	32
12. Vejle	38
13. Viborg	38
14. Århus	38
15. Kolding	39
16. Polyteknisk	40
17. Silkeborg	40
18. Als	41

Det er samme antal deltagende klubber og stationer som ifjor. 14 andre klubber har ikke deltaget.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator's landingskonkurrencer blev vundet af Torkil Steen Jensen i klassen for C-piloter og af Torben Kaj Nielsen for S-piloter. Den nye Ka-8 hedder OY—AYX og blev taget i brug først i november.

København efterlyser udklip og billeder fra klubbens 25-årige historie til en scrapbog. Henv. til John. Laursen, Borgerdiget 69 B, Herlev.

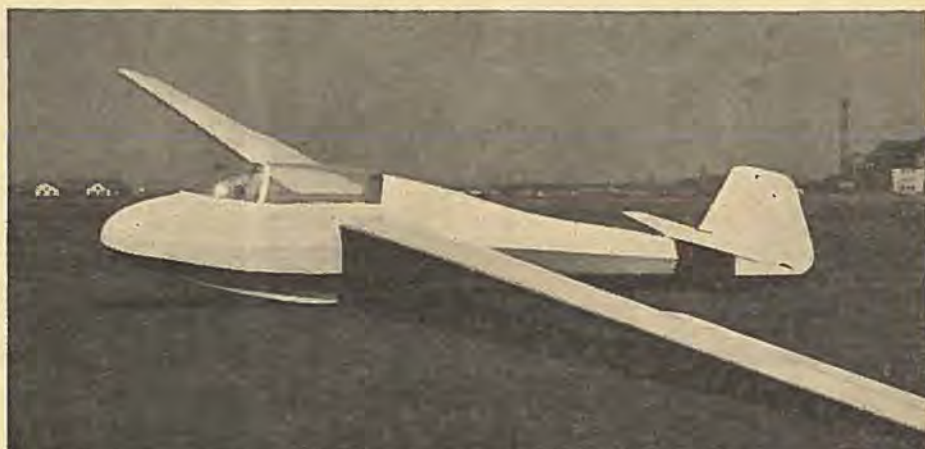
Landssvæveflyveklubbens eneste medlem med fly, Thorup i Randers, fik mange bud på sin Baby, der gik til Skive. Nu søger han en partner til noget rigtig godt.

Midtjysk holdt stor fest den 11. november. Dyhr Thomsen, Svend Michaelsen og Bent Werlauff blev udnævnt til æresmedlemmer.

Silkeborg har ved en byttehandel overtaget P. V. Franzens Lehrmeister, mens denne til gengæld har fået Alborg-Spatz'en tilbage. Endvidere har man solgt en Baby til Følster og vil gerne sælge 2G'en.

Vestjysk er nu nået op på 19 c-diplomer i år — man skal vist mange år tilbage for at finde nogen klub med en lignende præstation — godt gjort af klubbens få instruktører.

Flyvevåbnet får en Ka-8 til sidst i 1962 og endnu en Ka-6 i 1963.



Scheibe Bergfalke-II/55 har fået en ansejlspløtning med bl. a. afrundet kunststof-næse og bløst førerskærm — hvad det måske kan inspirere hjemlige Bergfalke-øjere at se.

Erhvervsflyverne må udføre dagligt eftersyn

**En mangeårig hindring for flyvningen
ryddet af vejen**

Når man har tid at vente, kan man blive konge af Sverige, siges der, og med lignende tålmodighed kan man også få gennemført fornuftige forbedringer af de danske bestemmelser for luftfart.

»Meddelelser fra luftfartsdirektoratet« af 18. oktober indeholdt »Bestemmelser for vedligeholdelse af luftfartøjer i erhvervsmæssig brug«, der opfylder et længe næret ønske fra erhvervsflyverne, og som i sin udformning minder en del om et forslag, der for mere end 8 år siden blev fremsat i FLYV.

Hidtil har det været således, at ethvert fly, der udnyttedes til erhvervsmæssig flyvning, hvert døgn skulle have en sikkerhedsattest udstedt af en autoriseret flyvemekaniker. Dette har især ude i landet i mindre byer stillet store vanskeligheder og til tider nødvendiggjort flyvning til en anden by, hver gang et fly skulle anvendes. Adskillige luftfartsforetagender har angivet denne vanskelighed som hovedårsag til, at de måtte ophøre. Andre steder har man måttet opgive at gå i gang af samme grund.

Det har været fremhævet, at piloten, der selv skulle i luften med flyet, lige så godt kunne udføre et dagligt eftersyn som meka-

nikeren. Svæveflyvere og privatflyvere har man kunnet betro det, men ikke erhvervsflyvere.

Luftfartsdirektoratet har nu dels erkendt, at ordningen har vist sig at være en væsentlig hindring for en tilfredsstillende udøvelse af erhvervsmæssig flyvning og godkendt, at erhvervsflyverne fremtidig efter en godkendt checkliste, efter at være instrueret af en mekaniker og efter at være godkendt ved en prøve for luftfartsdirektoratet kan foretage disse eftersyn, dog skal sikkerhedsattesten ved hver 25 flyvetimer eller en gang om ugen udstedes af mekanikeren, der naturligvis også skal tilkaldes, hvis der er luftdygtigheds-mæssige bemærkninger at gøre.

Det er »Erhvervsflyvningens Sammenslutning«, der har fået direktoratet overbevist, og der er grund til at lykønske med resultatet, der ikke alene har betydning for erhvervsflyvningen, men i høj grad også for privatflyvningen, f. eks. ved skoleflyvning.

Samtidig må man udtrykke håbet om, at erhvervsflyverne viser sig tilliden værdig ved at overholde bestemmelserne og huske at skrive sikkerhedsattesten. Fra svæveflyvningen ved man, at direktoratet er overordentlig nidkær med at undersøge, om attesten

også bliver udstedt, og selv om selve eftersynet naturligvis er hovedsagen, må kvitteringen herfor selvfølgelig ikke savnes.

Reservevedele efterlyses

En englænder ved navn John Potheary er ved at genopbygge et gammelt Robinson Redwing biplan fra 1931, der er udstyret med en 5-cylindret stjernemotor på 80 HK af typen Armstrong-Siddeley Genet IIA. Det er imidlertid næsten umuligt at skaffe reservevedele til den gamle motortype, og Mr. Potheary håber derfor, at der blandt læserne skulle være nogen, der kan hjælpe ham med to cylindre og et stempel. Hans adresse er: Mountain Greenery, Pinewood Close, Walkford, Highcliffe, Hants., England.

Abonnement på FLYV 1962

opkræves i december måned med kr. 15.00 + postopkrævning. 90 øre, såfremt vi ikke har modtaget afmelding.

De stærkt stigende omkostninger har desværre medført, at vi har måttet foretage denne forhøjelse af abonnementet, men vi regner med vore læsers forståelse og ønsker et godt nytår — på gensyn i 1962.

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60, Kbh. V., Postgiro 23824

Reservevedelselager

Cessna Service

KASTRUP SYD

Startvogn — Opladning af akkumulatorer — Flyvebenzin: Oktan 80 & 100 — Gængse olietyper — Lageret omfatter bl. a. flydæk — Slanges — Flyakkumulatorer.

Samtidig med tankning polerer vore servicefolk Deres vindspejl - tømmer askebægre - checker oliestanden - kontrollerer dæktrykket m. m.



TRANSair

Hangar 142 - Københavns Lufthavn Telf. DR 120 - 973

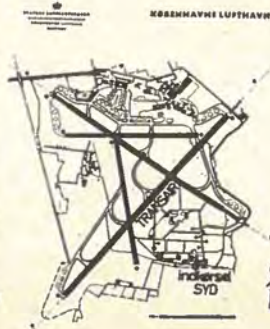
Charter — Fragt — Fotoflyvning

Reklameslæb — INSTRUMENTVÆRKSTED



PILOT'S LOUNGE: med telefon

Her kan vejret checkes og flightplan udarbejdes og indtelefoneres.



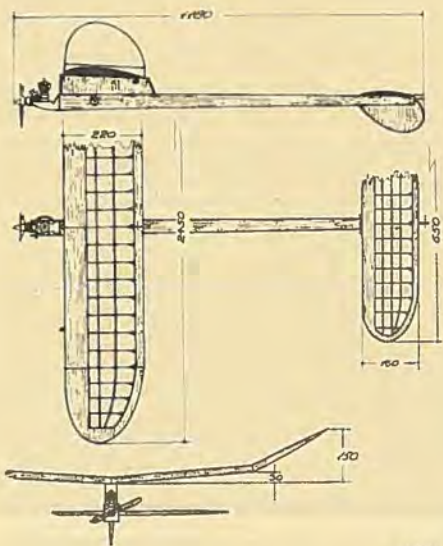
FRA KONKURRENCE-FRONTEN

Efteråret har været tæt besat med modellflyvekonkurrencer hver eneste søndag. Her er nogle af resultaterne

Der har været en usædvanlig livlig konkurrencevirksomhed hos modellflyverne i dette efterår. Siden vi indledte med det store VM den 3. september, og til vi sluttede den 12. november med bykamp Malmø-København, har der vist kun været én søndag, hvor der ikke har foregået et eller andet. Det er naturligvis kun godt med denne aktivitet, men for alsidige folk er det lidt anstrengende, og en spredning af stævnerne over resten af året ville være velkommen. Det er ikke muligt at berette om alle konkurrencerne, så vi indskrænker os til de »private«.

Danalim-konkurrencen

Det var med nogen spænding, man så hen til denne specialkonkurrence udelukkende for fritflyvende gasmotormodeller, men det blev en afgjort succes med ikke mindre end 28 deltagere, der var fordelt med 20 i klasse D og 8 i 1/2D. Arrangementet var – som sædvanligt, når OM-F arrangerer noget – tip-top. Ikke mindst havde man sørget for en imponerende præmiesamling, som der da også blev kæmpet bravt om. I klasse D sejrede *John Mølgård* fra Gentofte med 685 sek. og vandt dermed Danalim-pokalen samt en motor fra DMI. Nr. to blev *Hans C. Nielsen* fra Køge med 652 og nr. tre *Niels Chr. Christensen*, Gentofte, med 500 sek. Vinderen af den nye 1/2D klasse blev *Peter Birchlov*, Odense, med 383 sek. Han vandt en motor fra Odense Hobbyforretning. Nr. 2 *Flemming D. Kristensen*, Gentofte, med 233 sek. og nr. 3 *Peter Dueholm* fra Stoholm med 202 sek. Men der var præmier til flere end de her nævnte i form af materialer, gavekort og så naturligvis masser af Danalim.



John Mølgårds D 1 model, der vandt Danalimkonkurrencen i Odense med 685 sekunder. Motoren var en modificeret Tee-Dee 0,15.

Nordsjællandsk fritflyvningskonkurrence

Denne konkurrence, der afholdtes søndagen efter, tegnede til at blive den helt store fiasko, da det midt på formiddagen meddeltes, at den lokale kro alligevel ikke så sig i stand til at servere det lovede kaffebord i forbindelse med præmieuddelingen. Stemningen var noget trykket, ja enkelte deltagere truede med at indstille flyvningen, men så trådte de tilstedeværende hustruer til. De lånte sig frem til kanten på en lokal virksomhed. Købte kaffe og brød m. m., og dagen var reddet. Af de mindre væsentlige ting skal nævnes, at vejret var meget hårdt med blæst og regn, og at *Arne Hansen*, København, vandt klasse A2 med 386 sek., *Carsten Petersen*, Køge, A2 beg. med 207 sek., *Niels Chr. Christensen*, Gentofte, D1 med 599 og *Poul Erik Lyregård*, Holte, med chuckglider med 162 sek. for 10 flyvninger.

Moseslaget

Moseslaget den 29. oktober havde derimod ganske pænt vejr. Deltagelsen var omtrent lige så stor som ved Windy-konkurrencen et par måneder tidligere. Kunstflyvning for eksperterne var på en måde tordenskjolds soldater om igen, idet *Kaj Hansen*, Haderslev, vandt med 1824 points foran *Egon Briks Madsen* med 1703 og med *Preben Jensen*, Næstved, som nr. 3 med 1656. Preben fløj med Jens Jørgensens konstruktion »Wonder Boy«. Begynder-klassen vandtes af Kaj Hansens søn, der også hedder *Kaj Hansen*, med 746 points. I hastighed var der denne gang en helt ny mand i toppen, nemlig *Chr. Andersen*, Næstved, med 153,2 km/tim. *Kjeld Frimark* fik 145,7 og *René Olsen*, Vordingborg, 134,3. Endelig vandt *Per Hasling* holdkapflyvningen med 6 min. 55,3 sek i finalen efter at have vundet sit indledende heat med 5 min. 50,0 sek!

Radiostyringskonkurrencen

Arrangeret af Københavns Fjernstyringsklub den 5. november i samarbejde med distriktsleder *Poul Rasmussen*, foregik denne også i Valbyparken. Vejret var usædvanlig smukt med ganske svag vind og klar himmel. Der var 10 deltagere i K1, der vandtes af *Ib Lyngkilde*, Helsingør, med en halvskalamodel af en Piper Cub med 672 points foran *Ole Meyer Larsen*, som med sin Vagabond fik 538. I K3 var der 4 deltagere. *Jan Hacke* vandt med en deBolt Pursuit med 1475 points – det højeste, der endnu er opnået – foran *Vagn Lauersen*, der med en Smog Hog på en enkelt flyvning fik 160 points. Det væsentligste var dog, at vore radiostyringsfolk havde god tid til at snakke sammen og til at lære af hinandens modeller. Det er mere af denne slags vi skal have, for at komme endnu videre med disse nye klasser.

Oml.



Mellemlanding under holdkapflyvning. Mekanikeren styrer til, tanker op, starter motoren – og så i luften igen!

Endnu en danmarkrekord

Ib Hansen, klub 403 i Ålborg, satte den 21. oktober hastighedsrekorden i klasse F 3 op til 146 km/t. Han anvendte en selvkonstruktion udstyret med O.S. Max II motor på 5,82 ccm med en propel med 200 mm diameter og 200 mm stigning.

Det er således anden gang i år, rekorden i denne klasse sættes i vejret, men der må kunne gøres mere endnu, for med de svagere motorer i F 1 og F 2 er rekorderne hhv. 179 og 175 km/t. Verdensrekorderne i de tre klasser er hhv. 246 i F 1, 253 i F 2 og 274 i F 3 samt 301 km/t i F 4 for jetmodeller.

Modellflyvning

1/1	Årsrekordåret begynder.
11/2	Flyvedagskonkurrencerne (decentr.).
4/3	Repræsentantskabsmøde (Odense).
18/3	Vårkonkurrencer f. fritflyvende.
1/4	Vårkonkurrencer f. linestyrede.
15/4	Vårkonkurrencer f. radiostyrede.
29/4	Windypokalen (København).
18-20/5	DM for alle kategorier.
30/6-8/7	Sommerlejr.
26/8	Høstkonkurrencer f. linestyrede.
9/9	Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
23/9	Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
30/9	Danalimkonkurrencen (Odense).
7/10	Moseslaget (København).
4/11	Jyllandsslag (Århus).
31/12	Årsrekordåret slutter.

JURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal... kr. 17.50
 Motorjournal..... kr. 10.00
 Propeljournal..... kr. 10.00
 Svæveplansjournal..... kr. 14.00
 Flyvebog (for svæveflyvere) .. kr. 3.00

*Fås hos
 Kongelig Dansk Aeroklub og
 FLYV's Forlag
 Vesterbrogade 60 . København V.*

*

Efterlysning

Fotografier af KZ I OY-DYL fra 1937.
 Vi betaler gode priser for materiale,
 der egner sig til offentliggørelse.

LIGHTPLANE REVIEW

Box 167, Glendale, Calif., U.S.A.

•

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

SPATZ OY-AXU

Lev. 1954, 1400 starter, 400 timer, med
 instrumenter og ny plexi-boble sælges
 for bedste bud over 4500 kr.

P. V. Franzen,
 Bogtrykk-rgaarden,
 Kongerslev, telf. 24

•

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.

PRISEN PÅ FLYV

vil som andet sted i bladet meddelt
 stige fra 1962. Abonnementet vil
 koste kr. 15,00 pr. år og enkelte numre
 kr. 1,25.

FLYV årgange før 1954 søges

Tilbud med pris og årgange bedes
 sendt til

Greve Christian Lerche

Lerchenborg pr. Kalundborg.

CALTEX AVIATION

TYPENY



Den nye engelske BAC One-Eleven, som den vil komme til at se ud i det amerikanske selskabs Braniff's bemaling. Også andre amerikanske selskaber skal være interesseret i typen, der er under bygning.

TRAFIKFLYVENY

Pan American har på de tre år, siden man indsatte de første jetfly på ruterne, transporteret 2 mill. passagerer og fløjet 193.114.593 km med jet, samt fløjet 240.043 timer. Uregelmæssigheder med Pratt & Whitney motorerne er kun forekommet for hver ca. 40.000 timer og standsning af en motor i luften for hver 5.000 timers flyvning. PAA har nu 20 DC-8 og 32 Boeing 707 og yderligere i ordre 5 707-321B.

IATA meddeler, at nordatlanttrafikken kun steg 3.1 % i årets tredje kvartal, mens 7.8 % i de tre første kvartaler tilsammen. Passagerlastfaktoren faldt med 16.1 % til 52.6. 90 % af passagererne flyver nu økonomiklasse mod 86 % ifjor. Fragtbefordringen steg 42.9 %

DLS Aerocontacts er et nyt dansk luftfartsmæglerfirma, startet af J. A. Daniels, T. O. Lund-Hansen og Leif Skov, der var engageret af charterselskabet Danish Air Charter, som er gået konkurs.

Flyvevåbnet

Kaptajnlojtnanterne af reserven H. Chr. Petersen og S. B. Helldén er udnævnt til kaptajner af reserven.

Københavns lufthavn i oktober

Ankomne passagerer	45.854
Afgåede passagerer	46.132
Transitpassagerer 2x37.385	91.986
Andre passagerer	74.770
Ialt	183.640

Stigning i forhold til samme måned ifjor 6,9 % ialt, 2,5 % i lufttrafik. Starter og landinger ialt 6.797 (+ 9,2 %), 5.227 (+ 4,6 %) i lufttrafik. Luftgods 3654 tons (+ 23,3 %).

Nye FAI-rekorder

FAI har anerkendt en højderekord i klassen for fly mellem 1750 og 3000 kg fuldvægt for den italienske Aermacchi MB 326 jettræner, som med Bristol Siddeley Viper II motor den 4. august nåede op i 15.489 m.

Endvidere har den russiske TU-114 med nyttelast på 25 og 30 tons opnået en højde på 12.073 m.

Endelig har russerne, tjekkerne og jugoslaverne forbedret et utal af rekorder i faldskærmsport, der dyrkes i mange — også vestlige lande — men er ganske ukendt her i landet, hvorfor vi ikke skal bringe rekorderne. Man behøver ikke gå længere end til Sverige for at finde et land, hvor der dyrkes faldskærmsport, og der har også fra tid til anden været vist interesse for det herhjemme, uden at man dog er kommet videre.

BAC One-Eleven er som det første britiske fly blevet bestilt direkte fra tegnebrøttet af et amerikansk selskab, idet Braniff International Airways har bestilt 6 og reserveret 6 til. De leveres fra oktober 1964. Braniff anser typen for bedst egnet til sine kortere ruter. Typen ventes i luften i begyndelsen af 1963.

Bristol Britannia-typen passerede i oktober den 500.000 flyvetime i civil rutedrift. Det er et ret højt tal i betragtning af det begrænsede antal fly af typen, der er i brug, men adskillige af disse flyver over 3000 timer årligt.

Breguet 1150 Atlantic, der er et antiubådsfly, bygget for NATO i et samarbejde mellem forskellige lande, var i luften for første gang den 21/10.

De Havilland DHC-4 Caribou flyver for søgsvis med General Electric T 64 turbine-motorer.

Sud Aviation Caravelle 10 projekteres nu i fire udgaver. Vinger og flaps er ændret, ligesom der er skabt bedre udsyn fra fører-rummet end på de første udgaver. 10A er bestilt af TWA og tilpasset det amerikanske indenrigsmarked. Med 1 m længere krop er der plads til 89 passagerer. General Electric CJ-805-23C-motorerne kan bruges til opbremsning. 10B bibeholder den gamle krop, kan medføre mere brændstof og flyve hurtigere. 10C indrettes til op til 99 passagerer med Avon 533 motorer. 10D skal have Rolls-Royce RB 174 turboban-motorer.

Fokker/Republic D.24 Alliance er navnet på et fælles projekt til en taktisk NATO-jager med lodret eller kort start.

VJ 101 er et tysk projekt til en jagerbomber, som Messerschmidt, Heinkel og Bölkow i fællesskab arbejder på, og som skal kunne flyve med Mach 2.0.

Morane-Saulnier 880 Rallye-Club med 100 hk motor fik sit luftdygtighedsbevis den 21. oktober, og man regnede med at MS 885 Super-Rallye skulle være kommet så vidt inden udgangen af november. Inden årets udgang skulle endelig et betydeligt antal af typen være leveret til kunder i ind- og udland.

Dassault Mirage IV med to Atar 9 jetmotorer var i form af den anden prototype eller første for-produktionsudgave i luften for første gang den 12. oktober.

Max Holste MH-260 Super Broussard i serieudgaven ventes i luften inden udgangen af dette år. Vingerne bygges hos Nord Aviation, hale og bagkrop af Max Holste på én fabrik, mens resten og sammenbygningen sker på en anden fabrik.

Avro 748 bygges som bekendt også i Indien, hvor det første eksemplar kom i luften den 1. november.

NATO har udbedt sig forslag til en tung VTOL-transportmaskine, som det siges at British Aircraft Corporation i samarbejde med det italienske firma Finmeccanica (der indbefatter Aerfer) er ved at udarbejde forslag til. Også Dornier går muligvis ind i samarbejdet om flyet, der baseres på projektet Bristol 208. NATO-specifikationen har betegnelsen NATO NMBR-4.

Avian 2/180, det canadiske gyroplan med en skubbende propel i en ringformet kanal i halen har udført over 200 flyvninger og ventes at blive godkendt i det nye år.

Short/Lockheed F-104 er et projekt til en videreudvikling af Super Starfighter efter NATO's BMR-3 specifikation til en lodret startende supersonisk jager. Man vil antagelig forsyne flyet med engelske løftmotorer i vingetipperne.

Industan IIF-24, den indiske jager med to Bristol Siddeley Orpheus motorer, som er konstrueret under ledelse af den tyske professor Kurt Tank, kom i luften i i sommer og er nu et godt stykke inde i flyveprøverne. Som ved så mange andre af sine typer flyver Kurt Tank den selv.

Commuter Junior hedder denne ensædede helikopter, der anvender Continental-motorer på 65-90 hk og kan fås som byggesæt til samling hjemme. Den ventes også snart i produktion. Commuter Junior er konstrueret af Helicopter Research Co. i Californien (Foto: Lightplane Review).





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. 9—16, lørdag 9—12.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

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 Luftfartforsikring,
Amaliegade 10, Kbh. K. - Tlf. Minerva 1841.

Kom til andespil torsdag den 7. december

Gratis kaffe til damerne!

Torsdag den 7. december kl. 19.45 afholder KDA sit traditionelle andespil i Borgernes Hus, Rosenborggade 1. Der er adgang for aeroklubbens medlemmer af alle kategorier med ledsagere, og som normalt er der en dejlig samling præmier at vinde.

Også i år er der en kaffepause indlagt, og KDA har igen fornøjelsen at byde damerne på gratis kaffe.

Traditionen tro vil der også blive pokaluddeling, nemlig af SAS-pokalen for dygtige klubledere samt af motorflyvernes Ellehammerpokal.

Kaptajn Foltmann trækker sig tilbage

På KDA's hovedbestyrelsesmøde den 26. oktober blev der givet meddelelse om, at generalsekretæren, kaptajn John Foltmann, ønskede at trække sig tilbage ved udgangen af marts. Kaptajn Foltmann fylder 70 den 26. marts.

Mødeaftenen i København i november

Onsdag den 8/11 viste KDA filmen „X-15“, der har dansk tale og anbefales klubberne (kan lånes i U.S. Information Service). Man ser udviklingen af de første flyveprøver med North American X-15, der i mellemtiden er ved at nærme sig målet, efter at man har været i over 50 km højde og fløjet med Mach 5.94 — 6.300 km/t, hvor overfladetemperaturen nåede op over 600° celsius. Man får gennem filmen et godt indtryk af dette epokegørende luftfartøj.

Driftsleder D. Valbjørn gav derpå en række meget interessante oplysninger om flyvningen på Grønland i de sidste par år, og man fik et godt indtryk af de store udviklingsmuligheder for flyvningen der oppe.

Ole Meyer Larsen gav et kort indblik i, hvor langt man er kommet med radiostyrede modeller, og han viste gennem lysbilleder og ved forevisning af tre modeller, hvordan styringen virker — endog næsehjulet kunne drejes pr. radio på en af modellerne.

Som afslutning vistest „The Sikorsky Sky-crane“, en strålende farvefilm af den groteske, men meget anvendelige flyvende helikopterkran, der kan løfte 5 tons.

Mødeaftenen i Alborg

Den traditionelle jyske KDA-mødeaften var i år henlagt til Alborg og fandt sted i „Kilden“ lørdag den 11/11 med god tilslutning, især naturligvis fra klubberne i Alborg, men også fra enkelte omliggende.

Svæveflyverådets formand, Kaj V. Pedersen overrakte flyvedagspokalerne og et par rekorddiplomer til vinderne, der med undtagelse af Skrydstrup-holdet alle var fra Alborg. Vejret hindrede motorflyverådets formand og den ene pokalvinder at nå frem, så ing. Weishaupt, der ledede mødet, måtte overrække Dansk Pools pokal til H. H. Laursen, der var ene om at repræsentere motorflyve-pokalvinderne.

Weishaupt undrede sig over den manglende motorflyveinteresse på Alborg-egnen og viste „Wings for Beginners“ for at animere flere til at lære at motorflyve.

Derpå fik Gottfried Sommerlade fra Thisted og Ib Hansen fra Alborg deres rekorddiplomer overrakt og blev kort interviewet om præstationerne og fremviste modellerne.

Sluttelig vistest „Operation Big Stick“ og „The Sikorsky Sky-crane“, hvorpå der var stor tilslutning til kaffebordene og senere „Kilden“s andre attraktioner.

Nye personlige medlemmer:

Radioforhandler A. Bybjerg-Pedersen.
Maskinarbejder Peter Bagger Christensen.

Runde fødselsdage

Flyvemaskinist E. Groth, Grønnevej 261, Virum, 60 år den 1. december.

Kontorchef C. Weibol, Københavns Luft-havn, Kastrup, 50 år den 23. december.

Kontorchef Carl Winsløw, Bøgehoj 47, Hellerup, 75 år den 24. december.

Direktør Walther Langer, Hasseriisvej 117, Hasseriis pr. Aalborg, 70 år den 30. december.

Nye bøger i KDA's bibliotek

Philip Wills: *Where No Birds Fly*.
Aeromodeller Annual 1961—62.
OSTIV, Publication V.
Der Bundesverband der deutschen Luft-fahrtindustrie.
Det stod ikke i Avisen.
C. E. Wallington: *Meteorology for Glider Pilots*.

Mindeværelse for kaptajn Jørgen Bergh

Indsamlingen til et mindeværelse for afdøde kaptajn Jørgen Bergh på Frihedsfondens 4. Maj Kollegiet i Alborg er nu sluttet. Resultatet blev, at der fra aeroklubbens medlemmer indkom et beløb på kr. 3.500. Man havde stilet efter at opnå et beløb på

kr. 2.500 som værende aeroklubbens andel i de kr. 5.000, som oprettelsen af mindeværelset kostede. Der indkom imidlertid et større beløb, og differencen kr. 1.000 er blevet overrakt fondsbestyrelsen som et legat til udbetaling med 100 kr. årligt til mindeværelsets beboere, så længe beløbet strækker til. Udbetalingen vil ske hvert år den 4. maj.

GIV KDA EN JULEGAVE

Atter skattefri gaver til KDA

Husker De, da De svedte over selvangivelsen i januar og fortro, at De ikke fik givet KDA den julegave, som havde givet Dem så fine fradragsmuligheder?

Finansministeriet har atter godkendt KDA som berettiget til at modtage gaver med den virkning, at giverne kan fratrække disse på selvangivelsen. Man skal dog have givet mindst 50 kr. til den enkelte forening og til godkendte foreninger ialt mindst 100 kr., før systemet virker. Og man kan kun fradrage den del, der overstiger 100 kr. Maximalt fradrag er 1000 kr.

Giver De f. eks. KDA 500 kr., må de fradrage 400, og for at fradrage 1000, skal De give 1100 kr.

Gaven kan gives generelt eller bestemt til særlige formål, der specielt interesserer Dem: boligfond, bibliotek, svæveflyve-centrum, VM-deltagelse, rallyfond etc.

Altså: husk blandt julegaverne også den til Deres egen flyveorganisation, KDA. — Tænk på de sidste januardage, hvor regnskabet skal gøres op. Tænk på, hvor meget Deres indtægt er steget i 1961, og hvor meget mindre De har at fradrage i skat. Det vil faktisk ikke koste Dem ret meget at give KDA en kærkommen julegave.

Tak for det!

Julegaveideer

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på kostkonto 256.80 eller i check:

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. 6,00
Ekstra sølv- og guldemblemer ..	kr. 10,00
Ekstra B- og C-emblemer	kr. 6,00
C-mærke i plastik	kr. 1,50
Emblem for komb. a-diplom	kr. 5,00
Emblem for komb. b-diplom	kr. 6,00
Emblem for komb. c-diplom	kr. 11,50
Radiotelefon for Flyvere	kr. 17,50
Svæveflyvehåndbogen, indbundet ..	kr. 32,00
Svæveflyvehåndbogen, heftet	kr. 27,00

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: 12,00 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,00 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

KALENDER

5/12	Andespil i Danske Flyvere.
7/12	Andespil i KDA.
16/1	Mødeaften i Danske Flyvere.
24/1	Årsmøde og Grønlands-causeri i DIF's flyvetekniske sektion.
14/2	Møde i DIF's flyvetekn. sektion.
27/2	Generalforsamling i Danske Flyvere.
26/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
27/3	„Kommunikation ved hjælp af satellitter“ i DIF's flyvetekn. sektion.

Svæveflyvning

2-3/12 Klublederkursus.

Modelflyvning

31/12 Årsrekordåret slutter.



Boeing 727: et alsidigt fly, der tjener penge på de korte distancer

Den smarte nye Boeing 727, der nu sættes i produktion, er en alsidig airliner, der er bestemt til *økonomisk fordelagtigt* at flyve på ruter mellem 250 og 2800 km.

727's lave operationsomkostninger vil sætte den i stand til at skaffe overskud på korte distancer, selv med beskeden belægning. Og dog vil dens rummelige kabine (70 førsteklasse eller 113 turistklasse-passagerer) resultere i en pladskilometer økonomi på stærkt benyttede ruter, der kan sammenlignes med de største jetlineres.

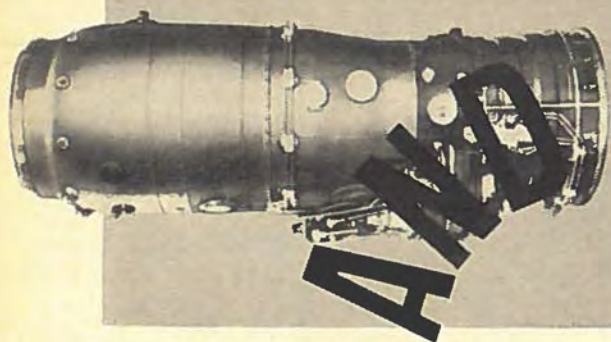
727 vil blive en hårdfør jetmaskine, der kan tåle hyppige landinger og starter. En kapacitet på 7000 gallons brænd-

stof plus stor tilladt landingsvægt, vil sætte 727 i stand til at foretage hyppige landinger over en lang distance uden ny påfyldning. Dette i forbindelse med andre træk som f. eks. indvendig passagertrappe vil nedsætte betjeningstiden under ophold.

727's hurtige start, store stigeevne og en fart på næsten 1000 km i timen, vil give en blok-hastighed, der aldrig tidligere er opnået af kortdistance-maskiner.

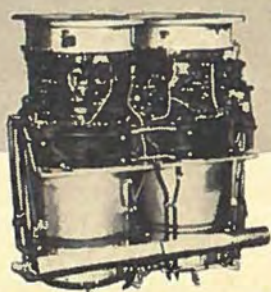
117 Boeing 727'ere er allerede bestilt af American Airlines, Eastern Air Lines, Lufthansa og United Air Lines til levering fra slutningen af 1963.

BOEING 727



PROPULSION

POWER FOR LIFT



ROLLS-ROYCE
LIGHTWEIGHT
TURBO JET ENGINES

for

LIFT

and

**TURBO JETS • BY-PASS JETS
PROP-JETS**

for

PROPULSION

of

V.T.O.L AIRCRAFT

ROLLS-ROYCE

AERO ENGINES • MOTOR CARS • DIESEL AND PETROL ENGINES • ROCKET MOTORS • NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung · Jens Kofodsgade 1, København K

1860