

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:

kaptajn JOHN FOLTMANN

(ansvarshavende til og med nr. 6)

og *ingeniør PER WEISHAUP*

(ansvarshavende fra og med nr. 7)

37. ÅRGANG 1964

FLYV'S FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Aero Commander	31, 111	Carnet	140	Flyvedagskonk., ændringer i reglerne	
Aero Jet Commander	101	Certifikater i 1963	70	(svæve)	51
Aero-Nord	241	Certifikaters gyldighed...140, 179, 206, 279		Flyvehistorisk sektion	18, 38, 59,
Aeroklubben	18, 38, 51, 58, 59,	Cessna 150	31, 132, 239	78, 132, 146, 210, 230, 250	
63, 78, 85, 87, 88, 89, 90, 98, 108,		Cessna 172	239	Flyvemekanikeruddannelse	237
127, 131, 146, 170, 177, 190, 195,		Cessna 206 Super Skywaggon	21, 31	Flyvemessen i Skovlunde	109, 132
200, 210, 230, 235, 250		Cessna 310	31	Flyvepladsbehovet	85, 109, 155,
-, landsmodet	63, 85 88	Cessna 320 Skyknight	203	177, 195, 215	
-, medlemskategorier	3	Cessna 336 Skymaster	9	Flyverhjemmevernet	98, 137, 181
-, årsberetning	63	Cessna 411	203, 239	Flyvesikkerhed	24, 27, 235, 236
Agro-Kemi	117	Cessna, div. typer	111, 122	Flyvetechnisk sektion	59, 230 250
Akaflieg Braunschweig	91	Charterrejser med KSAK	71	Flyvevåbnet	15, 30, 52, 69, 77,
Alaska	221	Cimber Air	241	123, 141, 154, 168, 208, 237, 248	
Alcor blandingskontrolindikator	221	Civile fly i Norden	48, 97	Focke-Wulf	25
Allerød	90	Concorde	26, 241	Foka	182
Altvejrjagere	154	Copenhagen Information	90	Fokker F. 28 Fellowship	114
Amager Fælled	247	D-34D	222	Foltmann, John ...	129, 131, 146, 168, 225
Andreasson, Björn	67	D-36	222	Forbud mod flyvning	153
Anholt	245	Dalton computer	90	Fornøjelsesflyvning	239
Anne Maries Plads	158	Danmark, Civile fly i	48	Frekvenser til modelfl.	121, 167, 186
Arnborg	29, 51, 93, 112, 153,	Danske Flyvere	78, 146, 210	Frekvenser til svævefl.	92, 123
163, 164, 183, 244		Danske Svæveflyvklubbers Sammen-		Friis-Hansen	239
Avi Advisors	144	slutning	244	Fyns Flyveklub	70, 230
Aviation Sales Corp.	46	Dassault Mystere 30	115	Fyn-Sjælland, Første svæveflyvning ...	164
Aviation Traders Super Carvair	119	De Havilland Turbo-Beaver	97	Færøerne	138, 155, 159
Aviation Training	184	Decca	137		
Axel, Prins	157	Delphin	222	Gardan Horizon	108, 158, 200
		Det ligger i luften	127	Gebyrreglement, Nyt	179
Beagles produktion	71	Diamantdiplomer, nye regler	51	General Aviation Nyt	5, 70, 140, 158
Beagle 206	61, 86, 197	DM (model)	73, 121, 226, 240	General Aviation i USA.....	197
Beagle 242	197	DM (motor)	158, 181	Glidetol, Målte	11, 29
Beech, div. typer	31, 111	DM (svæve)	92	Goldberg Falcon	142
Beech King Air	31, 47	Dornier-Pokalen	109, 159	Grenå	140, 217
Beech Musketeer	31, 111, 179			Grum-Schwensens flyværksted.....	90
Bennike, Dan	164	EC-40 Eventuale	32	Grønlandsfly	185, 202
Bergfalke	355			Gulddiplomer, nye regler.....	51
Billund	47,96, 185, 215, 241, 245	FAI-nyt	46, 71, 140		
Blandingskontrol-indikator	221	FAI-identitetskort	46	Hamburger Flugzeugbau Hansa	114
Boeing supersoniske trafikfly ...	1, 45, 96	FAI-sportslicens	98	Hannover-messen	74, 114
Bonner Digimite	240	(se også rekorder)		Hansen, Inger	146
Bornholm, Svæveflyvning til	164	Faldskærmsklub, Danmark	38, 55,	Havarier (jvf. ulykker)	8, 11, 123
Bosch FB-37	55	98, 170, 216		Havaristatistik 1962	47
Botved, A. P.	237	Falcks Flyvetjeneste	26	Hawker Siddeley 125	31, 197
Brabazon, Lord	146	Farman, Maurice	78	Andover	196, 197
British Aircraft Corporation:		Farnborough	181, 196	Buccaneer	197
Lightning	197	Faroe Airways	45, 139	Hunter	41
One Eleven	196	Film	119, 147, 225	P.1127 Kestrel 197, 249	
TSR-2	6, 213	Finland, Civile fly i	48	Vulcan	173
VC 10	196	Finske modeltegninger	54		
188	119	Fjernstyring	186	Helbredsattester	179, 183
221	26, 141, 168	Flight, Flyveklubben	58	Herning Motorflyveklub	190
Brændstofforbruget i 1963	155	Flintegaard Andersen, Sv.	159	HM (svævefl.)	126, 134
BS-1	117	Flying Enterprise	26, 45, 96	Hobby-Bladet	121, 167, 186
Bücker Jungmeister	218	Flyservice	158	Holstebro	217
Bøger	17, 30, 74, 87, 119,	Flyvedagskonk. (model)	35, 55, 73	Houlberg, A. F.	30
123, 144, 169, 187, 200, 208, 225, 245		Flyvedagskonk. (svæve)	92, 126,	Hunting Pembroke	30
Bölkow Junior	233	136, 170, 183, 210, 223, 244		Hütter 28	164
Bölkow Phoebus	244			Højstart	34

	Side		Side		Side
IATA	203	Maulc M-4	179	Polyt IIIB	222
Icelandair	138	Medco Power Pack	54	Polyt IV	117
Idaflieg	117, 222	Meyer Larsen, Ole	247	Privatflyenes udvikling	107
Indendørs modelflyvning	54	Mitsubishi MU-2	159	Privatflyvenyt	8, 36, 90
Indenrigsruter	215	Modelflyvebestemmelser	95, 227	Proportionalstyring	72
(se også Billund)		Modelflyvekonkurrencer	35, 54, 94, 95, 121, 142, 143, 226, 227, 247	Radiostyring, Dommervedledning i	227
Instrumentflyvning	43	Modelflyveproblemer	177	Radiotelefoni for flyvere	200
Island, civile fly	97	Modelflyverekorder, danske	35, 142, 186, 226	Rallies	36, 90, 158
Jacques, Prins	241	internationale	95	Randers	245
Jakslund, Verner	235	Modelflyverådet, Nyt fra	13	Rekorder, FAI	29, 30, 71, 95, 140, 183, 209, 250
Jovair 4	14	Mooney	31, 111	Repræsentantskabsmøde (model)	210, 240, 247
K 10	207	Morelli M-100S	50	(motor)	210, 223
Kalundborg Flyveklub	71	Motorflygchefkurs	66	(svæve)	210, 244
Kaman Huskie III	14	Motorflyvehåndbogen	87, 126, 144, 225, 245	Rettigheder over luftfartøjer, registrering af	249
Karup	81, 89	Motorflyvekonkurrencer	71, 91, 109, 140, 230	Riley 65	31
Kastrup	27, 46, 145, 185, 249	Motorprøver	12, 72, 226	Riley Turbo Rocket	31
Kastrupgæster	17, 36, 49, 76, 97, 125, 144, 157, 188, 209, 228, 248	Mortensen, Finn	247	Ringkjøbing-Skjern-Tarm Flyveklub	36, 140
King KZ-150A	47	Murphys lov	25	Riviera	219
King Radio Corp.	239	Møllelosegård	90	Rønne lufthavn	223
Klublederkursus	15	Målflyvning	51	Saab-37 Viggen	141
Kolding Flyveklub	140, 217	Nakskov	217	Saab-105	83, 91
Kria	222	NAMC YS-11	7	Saab bombesigter	41, 248
KSAK	66, 71	Narco	49	Saltholm	249
Kunstflyvning	218	Nervos grav	49	Samsø	210
Kunstflyvningsmodeller	13	Nielsen, Kurt	250	SARCO	24
Københavns Flyveklub	18	Nille V	12	SAS	3, 7, 26, 45, 74, 96, 119, 141, 155, 185, 215, 203, 237, 241
KZ VIII	132	NM (model)	142, 187, 204, 205	SB-7	222
L-13 Blanik	207	NM (motor)	198	SBAC	155, 196
Lear Jet	111, 249	NM (svæve)	92, 126, 134	Scanavia	23
Lego, se Billund		Nordair	26, 96, 141, 203, 241	Scan-Fly	26, 45, 139, 185, 203
Ling-Temco-Vought-Hiller XC-142A	165, 249	Nordals Flyveklub	36, 90, 140	SEEMS Rallye	91
Linktræning	200	Nordisk Flyveforbund	23, 43	641	94
Lis	238	Nordjysk Cup	199	Shell-kortet	8, 70, 245
Livsforsikring	170	Norge, civile fly i	48	Short Belfast	25, 196, 198
Lockheed A-11	90	Notodden	206	SIAI-Marchetti FN 333 Riviera	219
Lockheed C-141 Starlifter	44	North American F-86D	154	Sikorsky S-61	15, 168, 193, 202
Lockheed CL-823	96	F-100	115	Silkeborg Flyveklub	140
Lockheed F-104 Starfighter	52, 186	NAC-60	96	Skandinavisk Aero Industri	24
Lockheed T-33	69	XB-70	165, 249	Skovlunde	177
Lockheed XH-51A	14	Nykøbing F. flyveklub	90	Skovlunde-messen	109, 132
Luftdygtighedsbeviser	179	Nyt fra Modelflyverådet	13	Slingsby T.49 Capstan	10
Luftfartsdirektoratet	208	Næstved	70	Slingsby T.51 Dart	29, 68, 222
Luftfartøjsregisteret ved årsskiftet	48	Odsherreds Flyveklub	46	Soko Galeb	25
Luftfartøjsreg., ændringer	17, 36, 49, 77, 97, 123, 144, 169, 189, 209, 229, 249	OSTIV	98, 246	Solo på en- ell. tosædet	32, 49
Lufthavnsskatten	241	Paris	140	Solo, Tanker ved den første	55
Lufthavnstrafikken 1963	45, 70	Piasecki 16 Pathfinder	149	Sommerlejr for modelflyvere	142
Luftmeldeøvelser	98, 137, 181	Pilatus Turbo-Porter	156	Sportsflyveklubben	36, 71, 90, 250
Lyddæmpning af modelmotorer	34	Piper Aztec	108, 111	Sportslicens	98
Malmøsefly	47	Piper Cherokee	31, 46, 91, 110, 111, 178, 179, 239	Sterling Airways ...	26, 45, 141, 185, 241
Malmö Flygindustri Junior	30	Piper Comanche	31, 107, 111, 203	Sterling Flyveklub	210
Trainer 67, 114, 233		Piper Cub	5	Støjmålinger	109, 249
Vipan	114	Piper PA-31	239	Sud Caravelle	119, 169, 185
Maribo	90, 159, 181, 199	Piper Twin Comanche ...	15, 46, 133, 158	Sultan	54
		Piper, div. typer	111	Superson. trafikfly	1, 26, 45, 96, 241
				Svendborg Flyveklub	46
				Sverige, Civile fly i	48

	Side		Side		Side
Svævefly, Typesammenligning af	222	1000 km i svævefly	183	Weser Flugzeugbau	25
Svæveflyveklubberne, Nyt fra... 11, 29,		Typenyt	16, 36, 55, 119, 186,	Vestjysk Flyveklub	91, 250
51, 68, 93, 112, 146, 183, 207,			209, 249	Westland Wessex	196, 198
230, 246		Typesammenligning af svævefly	222	VFW	25
Svæveflyvn., Udenl. ... 11, 92, 93, 164, 183		Udlændinges flyvning m. danske fly 5,	29	VM (faldskærm)	216
SZD-24 Foka	182	Udstillinger	91	VM (kunstflyvn.)	218
SZD-25A Lis	238	Udvekslingen	18, 58, 98, 127,	VM (modelflyvn.)	34, 187
Söderberg, Nils	66, 235		146, 170, 190	VM (svæveflyvn.)	223
Sølvdiplomer, nye regler	51	Ulykker	29, 30, 52, 71, 159,	Vordingborg	245, 250
			179, 245	Værlose Motorflyveklub	250
Termikjagt	34	UNIC	34	YS-11	7
Thanner-Fly	47, 158	Vagar	138, 155, 159	Ørum-Petersen, Eric	146
Thisted	140	Vamdrup	90, 140, 217, 245		
Thorup, Niels J.	71, 179, 245	Variometer, elektrisk	206		
Tinghede	140	Vasama	29		
Trafikfly, Antallet af	241	Webra Glo-Star	226	Alborg Flyveklub	90
Trafikfly-markedet i 1963	27	Webra Mach 11	72	Alborg, Flyvestation	154
Trafikken på lufthavne 1963	45, 70	Veco 45 RC	13	Alborg lufthavn	27
Trafikflyvenyt.....	7, 26, 45, 74, 96,	Weishaupt, Per	78, 146	Århus Flyveklub	210, 250
	140, 155, 185, 241	Vereignigte Flugtechnische Werke	25	Ars	245
Trekanter på Sjælland	164, 183				
Træningsfligten	69				



3

flyv



TOLD

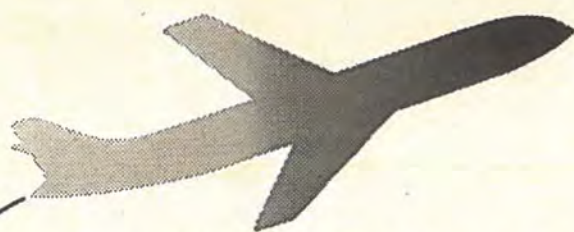
Medlem af KDA.	3
Sub J 3	4
Aviation Nyt	5
	6
Skud	7
Trafikfly	7
Benyt	8
Kymaster	9
T. 49 Capstan	10
Benyt	11
ove: Veco 45RC	12
Wakefield	12
vnings	
	13
ler-potpourri	14
vin	
he	15
onet	15
	16
	16
gæster	17



Godt nytår ønsker modellerne (i baggrunden) og viser samtidig modeller af overlydstrafikfly. Forrest tv. en Boeing og th. en NASA-model, begge med variabel pilform. I anden række tv. en NASA-delta med forplan, th. Boeing'en med vingerne stillet til overlydsfart, og bagest en Boeing-delta. De amerikanske fabrikkers forslag skal være indleveret inden 15. januar.

1964

KR. 1,50



... på flyvepladser i 6 verdensdele



betjenes flyvemaskiner fra

verdens førende



selskaber

af erfarent SHELL-mandskab...

udstyret



med det nyeste

og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE



I den rigtige retning

DET regnskabsresultat med et overskud på godt 28 millioner kroner, som SAS har kunnet fremlægge, er et glædeligt skridt i den rigtige retning.

Det er første gang, SAS har præsteret overskud efter overgangen til jetdrift, og det er et rart plaster på såret på 265 millioner kroners underskud for de tre foregående år tilsammen. Der skal dog adskillige gode år til fremover for at indvinde dette, men SAS er ikke som f.eks. BOAC tvunget til at føre underskuddet og renter videre år for år. Man betragter formentlig det tabte som tabt, men derfor vil det alligevel være rart at se en række gode overskud i de kommende år, og hvis ikke der indtræder uforudsete begivenheder, skulle der også være muligheder for dette.

En væsentlig nøgle til fremgangen fra forrige til dette regnskabsår ligger i lastfaktorens stigning fra 51.5 til 53.2 %, hvilket måske ikke ser ud af meget, men iflg. direktør Karl Nilsson repræsenterer en forbedring på over 29 mill. danske kroner.

I sammenligning med andre selskaber har SAS i en årrække haft tendens til at ligge med en lav lastfaktor. At man i det forløbne år har ligget over gennemsnittet på den vigtige Nordatlant-rute er glædeligt; men tallene viser, at der stadig er overkapacitet her.

Indenrigsruternes tal, der ligger i 60'erne, er i den henseende væsentligt mere tilfredsstillende, selv om man ikke uden videre kan drage sammenligninger, fordi nogle flytyper kræver en højere lastfaktor for at forrentte sig end andre.

Men den samlede lastfaktor skulle gerne fortsat stige, uden at den derfor skulle komme så højt op, at det bliver utilfredsstillende for kunderne, hvilket er tilfældet over en vis størrelse, hvor det ofte bliver for svært at reservere sig billetter.

Er De medlem af KDA på den rigtige måde?

Flere nye medlemskategorier i aeroklubbens nye love

EFTER at KDA's love er blevet ændret i fjor, vil det måske for nogle af vore medlemmers vedkommende være en idé at undersøge, om de nu også er medlem af KDA på den rigtige måde.

Hvis man vil dyrke *faldskærmsport* f.eks., bør man være medlem af Dansk Faldskærmsklub og er derved samtidig organisationsmedlem af KDA.

Er man *modelflyver*, bør man være medlem af en af de ca. 50 modelflyveklubber landet over, der er tilsluttet KDA. Så er man også automatisk organisationsmedlem af KDA.

Svæveflyvere er på tilsvarende måde tilsluttet KDA gennem de ca. 35 svæveflyveklubber landet over.

For ovennævnte er der sandsynligvis ikke større problemer.

Motorflyvere og interesserede i denne art flyvning er normalt på lignende vis medlemmer af de ca. 20 motorflyveklubber i Danmark og – hvad enten de er certifikatindhavere eller ikke – derved også organisationsmedlemmer af KDA.

Nu er der imidlertid nogle motorflyvere, der ikke står i de lokale klubber, men hidtil har været personligt medlem eller firmamedlem. Det er her, der er sket et par ændringer i de nye love:

Direkte medlemmer.

For det første hedder det nu *direkte medlemmer*, og de opdeles kontingentmæssigt i 5 kategorier.

Hvis man er alment interesseret i flyvning, gerne vil støtte aeroklubbens arbejde for flyvesagen, modtage FLYV, kunne komme til foredrag og filmsaftener, benytte biblioteket og hvad aeroklubben ellers yder sine medlemmer generelt, så bør man være *direkte ydende seniormedlem* hhv. *direkte ydende juniormedlem* (under 18 år). Kontingentet

for disse kategorier er uændret hhv. 40 og 20 kr. pr. år, som det hidtil var for personlige medlemmer.

Organisationsmedlemmer er meget velkomne til også at være direkte medlem for derved dels at støtte aeroklubbens virksomhed, dels at have indflydelse på valg af de to hovedbestyrelsesmedlemmer, der vælges af denne gruppe, og hvorfra formanden fortrinsvis skal vælges. Deres lokale klub får da en reduktion i det kontingent, de betaler, fordi De ikke får FLYV mere end én gang.

Hvis man dyrker aktiv flyvning på et af de før nævnte felter, og ikke ønsker at være medlem af en af klubberne i disse grupper, kan man blive *direkte ydende seniormedlem* og har hermed krav på samme service fra aeroklubben som organisationsmedlemmer. For ikke at påføre de lokale klubber for stor konkurrence, og fordi dette medlemskab faktisk giver ret til service på alle felter, er kontingentet sat ret højt, nemlig til 100 kr.

Endelig er der vore firmamedlemmer. Denne kategori blev oprettet for mange år siden som en slags særlig støtte til aeroklubben, og kontingentet blev dengang sat til mindst 100 kr., hvad de fleste betaler endnu.

For den kategori, som de nye love kalder *direkte ydende firmamedlemmer*, er kontingentet stadig kun 100 kr. Firmaet får tilsendt FLYV, og dets personale har adgang til møderne, biblioteket etc.

Drejer det sig derimod om et firma, der har egne fly, og som ønsker motorflyveservice af KDA, hører det i kategorien *direkte ydende firmamedlem*, for hvilke kontingentet for 1964 er ansat til 200 kr. + 50 kr. for hvert fly udover det første, som koncessionshavende firmaer ønsker toldcarnet udstedt for. (Flere af disse har allerede hidtil betalt 200 kr. årlig).

Aeroklubbens kontor giver gerne nærmere oplysninger.

MED *flyv* I

PIPER CUB J 3



Bohnstedt-Petersen Flyveklubbens Piper Cub J 3 er forsynet med halehjul og hjulbremser, men svarer ellers nøje til de Cub'er, der blev samlet i Lundtofte for 25 år siden.

NAR vi har startet en serie beskrivelser, som vi af og til vil bringe om »veteranfly«, d.v.s. over 25 år gamle typer, er det bl.a. for at skabe lidt perspektiv i udviklingen af fly. Vi begyndte sidste vinter med KZ-II Kupé, og når vi fortsætter med den gode gamle Cub, er det fordi denne type er bygget i uhyre antal og skabte en art gennembrud i privatflyvningen før den anden verdenskrig, også i Danmark, hvor Cub Aircraft Co. Ltd. i Lundtofte havde en samlefabrik for det europæiske marked.

OY-FAB, som jeg fløj ved velvilje fra Bohnstedt-Petersen Flyveklubbens side, er ganske vist først færdigbygget og registreret efter krigen, men delene stammer fra førkrigslaget, og den svarer nøje til den model, der blev leveret i 1939 under betegnelsen Cub-Sport 50.

Der flyver mange Cub'er den dag i dag, men de fleste med 65 hk motor. Den J 3C-50, jeg fløj, havde »kun« en 50 hk Continental, siger man i dag. Men ved fremkomsten var det en kraftigere motor end de 40 hk, man ellers fik de andre udgaver i. Mens en Trainer da kostede 8.750 kr. og en Sport 40 9.950, kostede Sport 50 hele 11.550 kr., men »sælges på lempelige vilkår«.

Kabinens indretning

Den »luksuøse« kabine, der er fuldstændig vejrtæt, er ikke slet så luksuøs og tæt i dag. Men de ret enkle sæder er ganske hensigtsmæssige, og jeg mærker ingen træthed efter 1½ t i bagsædet, der er førersædet ved solo-flyvning. Indstigningen gennem den todelte lem i højre side, der åbnes hhv. opad og nedad, går også ganske nemt. Der er ingen varmeinstallation og tilstrækkelig med »naturlig« ventilation, men iøvrigt er vinduet i venstre side et lodretåbnende skydevindue.

Bagagerummet er begrænset til en hylde til max. 9 kg bag bagsædet.

Instrumentbræt findes kun fori, og hvis den forreste person ikke er alt for stor, går det meget godt at se også bagfra. FAB havde en ejendommelig toviser-højdemåler, hvor den lille viser ikke peger på de ydre tal, men på en anderledes indre skala. Endvidere fartmåler, variometer, drejningsviser og kompas samt ur. Af motorinstrumenter omdrejningsviser, olietermometer og olietrykmåler.

Efter et par pump med snapsepumpen startede motoren ved første træk i propellen. Da der ikke er parkeringsbremse, bruger man bremseklodser, som iøvrigt altid er en sund skik, når der skal svinges propel.

De 50 heste lyder af en hel del, men man kan lige snakke sammen. I modsætning til sædet mærker man dem længe efter flyvningen.

Styrepedalen er en høj solid type, og pedalene drejer det styrbare halehjul, der i sin tid var ekstraudstyr – mens normen var hale-slæber. Hjulbremser er også en nymodens installation på flyet. Det er individuelle hælbremses.

På venstre væg findes et drejehåndtag med indikator for trimningen (stilbart haleplan). Det kræver en del omdrejninger ved hver omstilling, og for at nå det bagfra må man slække rygseleerne godt. Solo er virkningen fuldtud tilfredsstillende, men med forsædet besat med normal vægt kniber det at trimme helt ud til glidning.

Tanken rummer 44 liter (nok til 3 t), og indikatoren er en ståltråd, der rager ud fra tanken foran frontruden. I venstre væg ved forsædet sidder en brændstofdane og to særskilte tændingskontakter over hinanden. De kan med lidt god vilje nås også bagfra.

Dårlig udsyn generer start og landing

Er man efterhånden forvænt med næsehjulfly, skal man lige vænne sig lidt til at

styre med halehjul, sideror og bremserne. Og på Grønholt, der på en del kun har en 10 m bred asfaltbane med bløde rabatter, skal det gøres præcist!

Udsynet lige frem fra agtersædet er særdeles slet, for p.g.a. den meget høje næse kan man absolut intet se. Og zig-zagge på den smalle bane er der ikke megen plads til. Nogen hjælp kan man få ved at køre med åbent vindue og læne sig ud!

Med både styrbart halehjul og bremser er det imidlertid forholdsvis let at vende selv på en smal bane – i hvert fald i så stille vejr, som jeg fløj i.

Da jeg ikke havde fløjet Cub, siden jeg blev omskølet for 15 år siden, fløj jeg først et par pladsrunder med klubbens instruktør Steen Andersen. Her må vi have været nær fuldvægt (500 kg, tomvægt 296), og da kommer den i stille vejr i hvert fald ikke tilnærmelsesvis ned på de 31 m startlob, en gammel optimistisk brochure angiver. Der gik normalt et par hundrede meter. Stigende med fuldgas ved 1800 omdr./min. og 80 km/t gik det hurtigt opad. Solo letter den naturligvis betydeligt hurtigere, omend det ikke svarede til min erindring om min første solo på Cub i 1948, hvor flyet lettede forbloffede hurtigt. Men det har måske været med 65 hk og i god vind.

Her steg jeg til 1000 fod på ca. 3 og 3000 på 8½ minut. Med 40 hk må den have brugt megen tid på at komme til vejrs med fuld last.

Den letter iøvrigt ved 60–65 km/t. Ligeud flyver den 105–110 km/t på fartmåleren ved 1800 omdr., og det siges at være korrekt. Hvis man har en strid modvind, må man hellere køre bil. Man skal være påpasselig med at få gashåndtaget godt tilbage ved overgang til vandret flyvning for ikke at overskride de maksimale 1900 omdr.

I vandret flyvning er udsynet fremad noget bedre, men ikke godt. Udsynet ned til begge sider er fint, bagud noget begrænset. I sving har man især på bagsædet skyklapper på, for man skal meget op på højkant for at have glæde af tagvinduet.

Stallegenskaber

Man kan ikke sige, at rorene er tunge, men for et så let fly er der alligevel en vis soliditet over dem, ganske godt afpasset efter hinanden. De ikke slottede krængers virkning mindskes noget ved lav fart, men ved normal hastighed er de udmærket effektive uden mærkbar negativ drejningsvirkning. Sving fra 45° til 45° modsat krængning udføres på omkring 4 sek.

Stall under glidning kommer ved 53–50 km/t på fartmåleren. Der mangler en klar advarsel forinden, men trækker man pinden langsomt tilbage, sker der ikke andet, end at næsen synker ned i normal flyvestilling, muligvis med en samtidig svag drejningstendens.

Ved uren flyvning, f.eks. let sideglidning, har den en vis tendens til at tabe den bageste vinge. I sving med 30° krængning ryster

den en smule, svinget bliver lidt hurtigere, men et egentlig stall er den ikke tilbøjelig til.

Ved min omskoling i sin tid foreslog instruktøren mig at prøve spind og svarede på mit spørgsmål om dens spindegenskaber: »Det ved jeg ikke, jeg har aldrig prøvet.« I første omgang ville den slet ikke, men taget lidt mere bestemt kom den i spind, som den omgående kunne rettes ud af.

Landing

Landing sker ved glidning på 80 km/t. Der er ingen flaps, men flyet sideglider ganske udmærket. Man kan anvende både side- og krænginger fuldt ud, og den synker da over 1000 fod/min.

Jeg måtte lave 3-4 landinger, før Steen Andersen overlod mig den alene. Man kommer åbenbart lidt ud af vanen med halehjulfly i disse tider. Det er vigtigt at svæve Cub'en godt ud, så den kommer ned på en rigtig trepunktslanding med lav fart. Understellet fjedrer udmærket, men har ikke voldsom megen dæmpning.

Og så er flyet ikke tilbøjeligt til at have en ground-loop-tendens, så man skal være efter den med sideroret under udrulningen, især på en så smal bane, hvor man fra en 30 m græsbane håber at ramme den 10 m asfaltbane, som man ikke kan se, når man får halen helt ned.

Alene prøvede jeg også at gå rundt igen i en landing. Det kræver et moderat tryk fremad på pinden, indtil man får højde nok til at kunne slippe gashåndtaget og trimme om.

Lander man rigtigt, er rullestrækningen bemærkelsesværdig kort, og med lidt øvelse kan man komme ned på små pladser. Det er ikke mærkeligt, at man har kunnet udvikle gode AOP-fly af den.

25 års udvikling af lette fly

Når man sammenligner et let skolefly i 25-års-alderen med et af i dag, er forskellen

ikke tilnærmelsesvis så stor, som hvis man sammenligner den tids trafik- og militærfly med nutidens.

Men der er alligevel forskelle. I de allerfleste fly i dag har man væsentlig bedre komfort og heldigvis langt bedre udsyn - Cub'ens er absolut utilstrækkeligt med nutidens trafikintensitet. Med sin meget ringe bagageplads og lave rejsehastighed er Cub'en intet rejsefly (omend der er lavet masser af rejser med den!). Dens kvalifikationer som observationsfly har vi endnu i år stadig besvær med ved svenskernes brug af den ved de nordiske motorflyvekonkurrencer.

Og som skolefly kan den stadig anvendes i dag. Den er ikke svær at flyve, men kræver en vis akkuratelse, som gør, at man kan lære eleven en hel del om flyvning. Den manglende stalladvarsel er en ulempe. Manglende flaps, forvarmehåndtag o. lign. nødvendiggør en betydelig omskoling til mere moderne typer.

Men alt i alt har Cub'en været en type, som har givet titusinder af piloter en god og billig uddannelse og billig flyvning og kan stadig gøre det (selv om B-P-klubben har sat sin takst op (!) for medlemmerne til 45 kr. for nylig).

PW

Data

Piper Cub 7 3C-50

50 hk Continental

Spændvidde	10.7 m
Længde	6.8 m
Højde	2.0 m
Vingereareal	16.5 m ²
Tomvægt	296 kg
Disponibel last	204 kg
Fuldvægt	500 kg
Rejsehastighed	110 km/t
Rækkevidde	330 km



Fra privatflyvningens store opgangsperiode lige før krigen i Lundtofte. OY-DOM var især Sportsflyveklubbens første fly.

Husk de nye frekvenser

Hvis ikke datoen er ændret i mellemtiden, er det den 17. januar, at den nye VHF-frekvensplan for Europa træder i kraft, og den medfører også en del ændringer af danske frekvenser. Disse har været meddelt i Notam-Danmark og Meddelelser fra Luftfartsdirektoratet og fremgår også af „Ændringer til Shell-flyvekortet“ i dette nummer.

Udenlandske statsborgeres flyvning med danske fly

En „Meddelelse fra Luftfartsdirektoratet“ af 26. november giver nye retningslinier for udlændinges privatflyvning med dansk registrerede fly. De erstatter tidligere regler fra 1957 og indfører den letteste, at bestemmelserne gælder for fly med fuld vægt op til 2000 kg mod tidligere 1000 kg.

Svenskere og nordmænd kan flyve sådanne fly uden forud indhentet tilladelse fra luftfartsdirektoratet. Til tungere fly og for andre landes statsborgere kræves en sådan tilladelse.

Udlejeren eller udlåneren er som hidtil ansvarlig for, at den pågældende har gyldigt certifikat og er gjort bekendt med flyet og danske bestemmelser. Her er tilføjet en bestemmelse om, at man også skal gøre den pågældende bekendt med eftersyn, som falder i benyttelsesperioden.

Den væsentligste nyhed er, at man ved udleje eller udlån ikke blot er ansvarlig for disse ting, men nu også skal afgive erklæring på tro og love over for direktoratet herom på særlige formularer, der dog ved svenskere og nordmænds flyvning i Danmark ikke behøver at indsendes på forhånd.

KDA har tidligere foreslået direktoratet at gå foran med et godt eksempel og simpelt hen tillade udlændinge fra ICAO-lande at flyve danske fly på deres hjemlands certifikat, uden at de — som kun nordmænd og svenskere er fritaget for — først skal have udstedt et særligt bevis. Men direktoratet fandt, at vi ikke skulle stille udlændinge bedre, end vi selv er stillet i udlandet.

Med den udvikling, den almene flyvning er inde i i Europa, er det imidlertid nødvendigt at finde frem til en mere smidig ordning, der er i pagt med tiden og med flyvningens udvikling og ikke præget af et bureaukrati, der i visse lande antager helt groteske former. Opnåelse af en bedre ordning står på FAI's arbejdsprogram.

Biggin Hill udstillingen 1964

Fra 7.-10. maj holdes der på ny en udstilling kombineret med opvisninger på Biggin Hill lufthavnen uden for London. Der lægges vægt på både lette fly og på at gøre publikum mere luftrejssevante, hvorfor også luftfartsselskaberne er interesserede.

FAI til ICAO-møde om vejrtjeneste

Som led i sit arbejde for at varetage General Aviation interesserer i ICAO deltager FAI i ICAO's „MET/OPS Divisional Meeting“ i Paris i januar måned. FAI har på forhånd i samarbejde med de nationale aeroklubber udarbejdet kommentarer til punkter på dagsordenen og fremsendt dem til ICAO.

Både til punkterne om vejrtjeneste for flyvning og under flyvning påpeges det, at den internationale flyvevejrtjeneste i for høj grad er indrettet til betjening af luftfartsselskaber og for lidt til de meget forskelligartede General Aviation piloter, der på mange måder har endnu mere brug for oplysninger. Dette gælder især vejrforholdene i lavere højder, hvor mere detaljerede oplysninger er nødvendige.

FAI henleder opmærksomheden på, at der i almindelige vejrbetretninger i radiofoni og fjernsyn kunne tages hensyn til flyvere.

TSR-2 – den omstridte afløser af Canberra snart klar til sin første flyvning!

SPÆNDINGEN om hvordan det meget omtalte engelske fly TSR-2 så ud, blev omsider udløst sidst i oktober, da Air Ministry frigav de første billeder, og de fleste typekedere kunne ånde lettet op; det var et betydelig smukkere fly end man havde frygtet.

TSR-2 er beregnet som afløser for English Electric Canberra, der i mange år har gjort god tjeneste som taktisk bombe- og reconnaissancefly, men som trods omfattende modifikationer ikke længere kan siges at være helt moderne. Bogstaverne TSR står for Tactical Strike and Reconnaissance; om totallet betyder, at det er toædet fly eller der har været et projekteret fly med betegnelsen TSR-1, ved vi desværre ikke noget om. Air Ministry begyndte allerede i 1956 at udskrive en specifikation for en Canberra afløser, og i 1957 blev den engelske flyindustri gjort bekendt med krav, hvilket resulterede i seks tilbud fra forskellige fabrikker. Den 1. januar 1959 meddelte det daværende Ministry of Supply, at udviklingskontrakten var givet til Vickers, men at arbejdet skulle udføres i forening med English Electric. Begge disse firmaer er som bekendt nu forenet i British Aircraft Corporation.

Det oprindelige Vickers projekt var udarbejdet af den daværende Supermarine-afdeling i Hursley Park ved Winchester, men i forbindelse med en rationalisering af Vickers flyfabrikker blev Supermarine-afdelingen afviklet og konstruktionsholdet overført til hovedfabrikken i Weybridge sydvest for London. På daværende tidspunkt var English Electric det eneste konstruktionshold med større erfaring med Mach-tal i nærheden af 2, og dette hold koncentrerede sig

derfor om aerodynamik, stabilitet og kontrol, mens Vickers tog sig af »det, der var inden i«, altså struktur, systemer, elektronik m. v. Iøvrigt blev detailkonstruktionen af halen udført af Vickers. Også produktionsarbejdet blev fordelt 50-50. Kroppen deles ved vingens forkant, og Vickers laver alt, hvad der er foran denne linie, mens English Electric bygger vinger, bagkrop, haleparti og motorinstallation.

Produktionslinien befinder sig i Weybridge, og British Aircraft Corporation har i første omgang fået bestilling på 20 udviklingsfly. De skal prøveflyves af såvel fabrikken som af officielle forsøgsetablissementer, og det forventes også, at nogle overlades til en udviklingseskadrille i Royal Air Force. Udover disse forhandler man for tiden om bygning af 30 produktionsfly.

At flyve i trætophøjde regnes nu for at være den eneste måde, hvorpå man kan nå frem til et fjendtligt mål i krigstid. At flyve i de hidtil anvendte flyvehøjder medfører at man omgående bliver fanget af fjendens radar og skudt ned af hans luftforsvarsmissiler. TSR-2 er derfor konstrueret til at flyve meget hurtigt meget lavt nede i alle slags vejr. Fremad- og siderettet radar føder oplysninger til automatiske regnemaskiner og videre til autopiloten, der styrer flyet ad en forud valgt rute frem til målet. Et særligt »konturfølgende« system muliggør sikker flyvning i de meget lave flyvehøjder. Skulle dette system sætte ud, stiger flyet automatisk og en advarselsslampe på instrumentbrættet tændes. Selvom TSR-2 kan flyve automatisk til målet, angribe det og returnere til basen, er det ikke noget missil. Piloten kan til enhver tid gribe ind og gøre brug af »den

menneskelige hjernes enestående evne til at overvinde det uforudsete«. Bevæbningen kan omfatte konventionelle bomber, atombomber og styrede eller ustyrede missiler, men om dens omfang er der naturligvis intet frigivet. Når TSR-2 anvendes til reconnaissance, kan der medføres fjernsynskameraer, der sender billeder af det underliggende terræn tilbage til en modtager bag egne linjer, så jordstyrkerne øjeblikkeligt kan få de ønskede oplysninger.

TSR-2 er ikke et VTOL-fly, men kan fungere fra en kort, bulldozer-behandlet bane ifølge den engelske forsvarsminister. Den har deltaformede vinger, der på hele bagkanten har »blæste« flaps, d.v.s. at der tages trykluft fra motorens kompressorer og ledes nedover flapsene, hvorved disses virkningsgrad forøges betydeligt. Vingen har ikke krængeror, men højderorets to halvdele kan bevæges modsat hinanden og derved virke som krængeror (»taileron«).

Besætningen består af to mand, pilot og navigator, anbragt i tandem. Der er individuelle Martin-Baker katapultsæder, men ikke »escape capsule« som på f. eks. Hustler. Når piloten påvirker sit katapultsæde, skydes navigatoren også ud, men navigatoren kan naturligvis også selv betjene sit sæde. Motorerne er to Bristol Siddeley Olympus 22R, hver på ca. 15.000 kg st. t. TSR-2 har brændstoftank overalt hvor der kan findes plads til det og er udstyret til tankning i luften.

Data for TSR-2 er ikke frigivet; dimensionerne anslås af Flight International til spændvidde 10,5 m, længde 27,5 m og højde 7 m.

Den første TSR-2 forventes at flyve engang i begyndelsen af 1964, formentlig i februar, med R. P. Beamont som pilot. Iøvrigt synes der at være gået partipolitik i sagen, og den engelske opposition har kritiseret TSR-2 programmet meget stærkt, bl. a. på grund af de formidable omkostninger; man frygter, at prisen for et enkelt TSR-2 fly bliver 800 mill. kr.!

Selvom TSR-2 i første række er et taktisk fly, kan det også anvendes strategisk, omend det næppe vil kunne angribe Moskva fra engelske baser. Visse kredse i England ønsker som bekendt, at England opgiver sin position som atommagt, og dette kan bevirke, at TSR-2 programmet bliver annulleret med deraf følgende katastrofale virkninger for Royal Air Force og den engelske flyveindustri. Denne usikkerhed er måske den væsentligste årsag til, at Australien har valgt General Dynamics F-111 (TFX) som Canberra-afløser, selvom dette fly er et par år længere tilbage end TSR-2. At den australske beslutning har vakt stor skuffelse i England, er en helt anden sag. Man taler om, at Commonwealth-landenes indbyrdes præferencestilling tilsyneladende kun gælder, når Australien vil sælge noget i England, jvf. de gentagne australske køb af amerikanske trafikfly.

H. K.



Den første TSR-2 i BAC's fabrik i Weybridge. Den drives af to Bristol Siddeley Olympus 22R motorer, er 10,5 m i spændvidde og 27,5 m lang.

SAS-overskud på 28,1 mill. kroner

Efter de tre foregående regnskabsårs kæmpeunderskud på henholdsvis 112, 120 og 33 mill. danske kroner var resultatet af 1962 — 63 imødeset med stor spænding, idet det var almindeligt ventet at blive positivt. Der var nævnt forsigtige pådomme på nogle få mill. kr., på baggrund af hvilke SAS-chefen Karl Nilsson den 2. december kunne brillere med et så fint tal som 28,1 mill. kr.

Øget salg, effektiv omkostningskontrol, fortsat rationalisering og bedre udnyttelse af flåden har bidraget til resultatet sammen med en entusiastisk indsats fra hele personalet.

Indtægterne var steget 110,1 mill. kr. til 1248,5 mill. kr., hvoraf trafikindtægterne androg 970,3.

Udgifterne ekskl. afskrivninger androg 1098,7 mill. kr., en stigning på 49,3.

Efter afskrivninger på 121,4 mill. kr. mod 116 året forud var driftsoverskuddet 28,4 mill. kr. Efter hensættelse af 3,9 mill. kr. til pensionsfond og et overskud på 3,6 mill. kr. ved salg af flymateriel fremkommer så slutreresultatet på 28,1 mill. kr.

SAS transporterer en kvart mill. passagerer mere end året forud, ialt 2.358.000 med et næsten uændret personaletal på 11.900, hvoraf 1743 flyvende.

I det igangværende år 1963—64 regner man med at opnå mindst lige så godt et resultat.

SAS-tal 1962—63

I det regnskabsår, der sluttede 30. september, steg SAS-produktionen udtrykt i antal

Direktør Karl Nilsson kunne meddele, at SAS nu som et af de første selskaber var kommet over krisecærene ved overgangen til jettfly.



tilbudte ton-kilometer 7 % til 590,8 mill. Lastfaktoren for rutetrafik steg fra 51,5 til 53,2 % og kabinefaktoren til 49,9 %.

Ialt blev der solgt 2.508.600.000 passager-km.

På Nordatlanten havde kun to af ti selskaber højere kabine-faktor end det foregående år. Det ene var SAS, der steg fra 51,8 til 52,4 %, mens gennemsnittet faldt fra 52,4 til 49,2 %. Det skyldtes bl.a. at den samlede kapacitet blev sat 13,1 % op, mens SAS nøjedes med 4 %. Ialt har SAS 5,6 % af Nordatlant-markedet og ligger som nr. 7 af selskaberne.

I Europa og Det mellemste Østen lå industriens samlede kabinefaktor uændret på 55,6 %, mens SAS gik ned fra 50,5 til 49,2.

Som helhed ligger SAS som nr. 3 med en andel på 9,8 %. BEA og Air France har større andele.

Produktionen pr. ansat steg fra 39.000 ton-km i 1960—61 og 47.000 i 61—62 til 50.000 ton-km.

Metropolitan-flåden havde bedst regularitet, idet den i 96,8 % af tilfældene ankom med forsinkelser på under en time. Caravelle havde 94,5 %, DC-7C 94,4 %, DC-8 81,8 % og Coronado 71,4 %.

I sommersæsonen 1963 stagnerede trafikken på indenrigsruterne, formentlig som følge af forøgede billetpriser, lufthavnsafgift m.m. Belægningsen på Alborg-ruten steg fra 61,7 til 64,9 %, på Tirstrup-ruten fra 64,5 til 69,5 %, mens den på Rønne-ruten faldt fra 69,6 til 60,2 %.

Hermed er der opnået økonomisk balance på indenrigsruterne for første gang.



Den 36-årige Chr. Hunderup er blevet ansat som salgschef i SAS, Region Danmark. Han kom ind i SAS i 1947 og har i de sidste fire år gjort tjeneste i Bangkok som salgs- og trafikchef ved Thai International Airways.

SAS har udlejet to Caravelle til Thai Airways International, der til gengæld har ophævet lejemålet af sin Coronado.

SAS indsætter nu de to Coronadoer på Sydamerika-ruten, der omlægges via Sao Paulo, og den „sydlige“ Tokio-rute via Indien beflyves herefter med DC-8.

JAPANSK TRANSPORTFLY

Den tidligere så store japanske flyindustri har efter krigen nærmest ført en skyggetilværelse, i hvert fald hvad egne konstruktioner angår, idet jettræneren Fuji T1F er den eneste indenlandske konstruktion, der er blevet seriebygget. Fabrikkerne har hovedsagelig beskæftiget sig med licensbygning af amerikanske militærfly, men efterhånden er billedet ved at vende sig, og flere lovende typer er under udvikling. Seks af de største fabrikker har dannet et konsortium, *Nihon Aeroplane Manufacturing Co. Ltd.*, forkortet NAMC, til konstruktion og produktion af YS-11, et kortdistancetransportfly til 52—60 passagerer.

YS-11 er forsynet med to Rolls-Royce Dart (RDa. 10/1) Mk. 542 propelturbiner à 3060 hk. Det er den hidtil kraftigste Dart-version, ca. 50 % kraftigere end de versioner, der anvendes af Friendship, Hawker Siddeley 748 og Herald. Produktionen er fordelt mellem de seks deltagere i konsortiet således, at Mitsubishi tager sig af slutmonteringen foruden at bygge forkroppen. Bagkroppen bygges af Shin Meiwa, vinger og naceller af Kawasaki, haleparti af Fuji, krønger og flaps af Japan Aircraft, og endelig leverer Showa forskellige strukturdeler af „bikagekonstruktion“.

Den første prototype fløj første gang 30. august 1962, og den anden blev klar et lille år senere. Man regner med, at YS-11 ville kunne gå i tjeneste på de japanske indenrigsruter i første halvdel af 1964. Ordrebogen ser således ud: All Nippon 20 (og 20 på option), Japan Air Lines 5 på option, Japans flyvevåben 2 (og 2 på option), Japans luftfartsdirektorat 1 (og to på option).

Ifølge japanske avismeddelelser skal der bygges 150 inden 1970, hvoraf man forventer at sælge ca. halvdelen i Japan, dels til luft-

fartselskaberne, dels til flyvevåbnet. Ifølge andre kilder skal der bygges mindst 150, før man har de investerede penge reddet hjem, og da prisen er blevet en del højere end oprindelig anslået, har man sat ekstra gang i salgsarbejdet. Repræsentanter for NAMC vil således besøge både Australien og New Zealand såvel som de sydøstasiatiske lande. Man hævder iøvrigt at have modtaget forespørgsler fra Venezuela og U.S.A.

Spændvidde 32,00 m, længde 26,30 m, højde 9,13 m, max. kropbredde 2,88 m. Vingebelastning 241 kg/m².

Tomvægt 13.913 kg, max. startvægt 22.800 kg, max. landingsvægt 21.800 kg.

Marchhastighed 476 km/t. Største flyvestrækning 2390 km (med 2490 kg nyttelast), normal flyvestrækning 1090 km (med 4680 kg nyttelast), flyvestrækning med max. nyttelast (5500 kg) 620 km.

Pris: ca. 8.250.000 kr.

En projekteret version som afløser for C-46 i det japanske flyvevåben benævnes C-YSB; til samme formål har NAMC desuden projekteret to stærkt ændrede typer YS-12 og YS-15, der har samme vinger og motorinstallation som YS-11, men helt omkonstrueret krop med større diameter og lastedere bagtil, nyt haleparti og nyt understel.



YS-11 kommer ind til landing. Dette japanske kortdistance-trafikfly er udstyret med to Rolls-Royce Dart Mr. 542 turbinemotorer.

PRIVATFLYVENYT

★

Nyt Bendix 1½-system

Bendix M-450 er betegnelsen på et nyt kommunikation-navigation-udstyr, specielt bygget til General Aviation brug med en 360 kanals krystalstyret sender og modtager og en 100 kanals krystalstyret omni/localizer enhed. Senderen er på 12 watt og dermed en af de kraftigste på markedet til lette fly, og noget tilsvarende gælder modtagerne. Som ekstraudstyr fås markeringsfyr-modtager og glidebane-modtager.

Nordisk råd støtter aeroklubbernes forslag

Nordisk råd har meddelt Nordisk flyveforbund, der er et samarbejdsorgan for de fem nordiske landes aeroklubber, at man som følge af forbundets henvendelse sidste vinter har henstillet til de fem regeringer at undersøge mulighederne for flyvning inden for de nordiske lande uden pligt til anmeldelse over for toldvæsenet, når toldpligtige varer ikke medføres.

Regeringerne skal afgive svar om deres undersøgelser til rådets 12. session i februar måned.

Nordisk Flyveforbund afholder iøvrigt sit årlige møde i denne måned i Helsinki.

Pas på startpræstationerne

Den 7. august havarerede en svensk-registreret Cessna 172D under startforsøg fra en mark ved Slaglille. Ingen kom til skade, men flyet fik betydelig skade, da det under opbremsning efter et afbrudt startforsøg røg gennem et ¼ m højt gærde.

Marken var 375 m lang, hvoraf piloten dog kun havde udnyttet de 335. Det var vindstille, da piloten med 3 passagerer foretog sit første startforsøg, som han afbrød, da flyet føltes "tungt" og ikke kunne komme over 50 knob. Han forsøgte så med kun to passagerer (flyvevægt ca. 925 kg af 1040 tilladte kg), men flyet accelererede stadig langsomt, og starten blev afbrudt ca. 50 m fra begrænsningen, uden at flyet havde været i luften.

Instruktionsbogen angiver ved 1000 kg rullestrækningen i vindstille og fast underlag til 235 m, til 15 m højde til 410 m. Piloten mente derfor, at marken var stor nok.

Det var en kløvermark med ganske kort bevoksning og ret fast overflade, men selv en sådan mark kræver, at man har betydelig mere plads til rådighed end på beton.

Rapporten konkluderer iøvrigt, at piloten bør skoles i kendskab til flys præstationer, ligesom flyveskoler både under elementær uddannelse og omskoling bør bibringe eleverne mere kendskab til dette emne — som iøvrigt er betydeligt udpenslet i det nye forslag til teoripensum, der sættes i kraft i år.

Rapporten oplyser intet om, hvorvidt der er anvendt flaps og hvordan, men billeder af det havarerede fly viser et udslag.

Direktoratet oplyser imidlertid på forespørgsel, at dette udslag skete ved havariet, og at starten foregik uden brug af flaps, hvilket ikke giver kortest mulig start.

Før Deres Shell-kort à jour (5)

Ifølge den nye VHF-frekvensplan træder følgende ændringer i kraft 17. jan. 1964:

Lufthavne og offentlige landingspladser:

Tilføj
Lego flyreplads, Billund (EKLO)
045°—1.5 km fra Billund
265°—1 km fra LO (Billund Locator 395 kc/s) (EM A0/A2).

70 m. o. h.
50 m græsbane. — 00—27: 850 m.
Lego System A/S.
Åben 0800—1700 hverdage, lørdage 0800—1200. Uden for disse tider 1 times varsel.

Told, paspoliti.
Tlf. 0421 (Billund) 10.
Radio: Lego Radio 122,5 mc/s (efter anmodning).

Benzin: 80/87 og 100/130.
Bemærk: Start- og landingsrunde mod nord. Lego trafikzone kun aktiv, når bekendtgjort i notam.

VFR-minima for kontrolleret luftrum ved anflyvning uden radio.

Ret under Københavns Lufthavn, Kastrup
1. Kastrup Tower 118,10 mc/s
2. Copenhagen Appron h 119,80 mc/s
3. Kastrup Taxi 121,90 mc/s
5. Kastrup Precision 119,90 mc/s

Ved anflyvning gennem Værløse kontrolzone kontakt Værløse Approach 119,10 mc/s, hvor Copenhagen Approach har medhør.

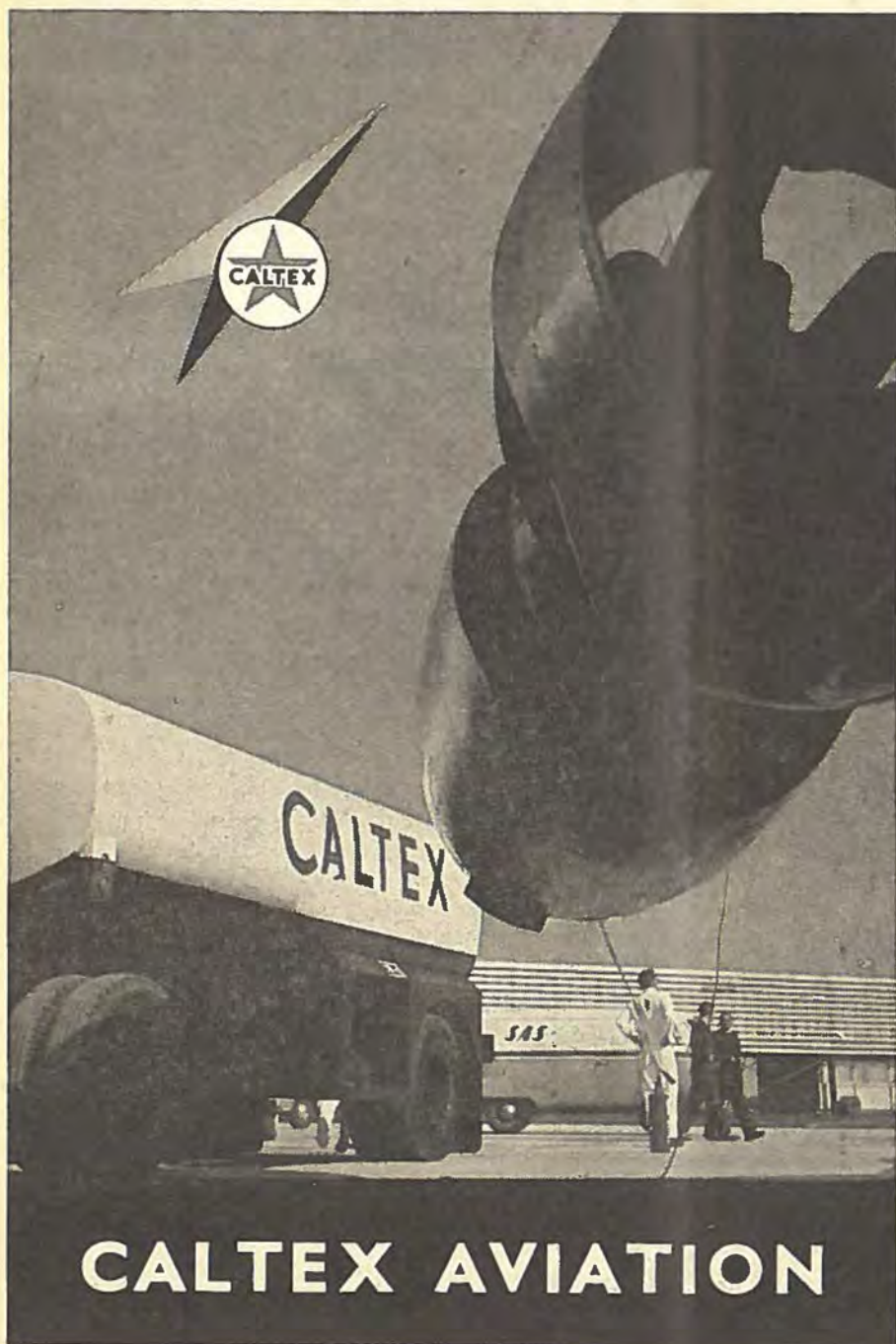
Ret under Ålborg Lufthavn
Tower 118,30 mc/s,
Approach 120,70 mc/s,
GCA 119,90 mc/s.

Radiokortet:

Ret under frekvenser:
ACC-Copenhagen Control 128,15 mc/s i sektor 1 og i sektor 2 124,00 mc/s under FL 200 og 126,05 over FL 200.
Copenhagen Radar 126,80 mc/s.

Private flyvepladser:

Slet Billund.



MED *flyv* I

CESSNA SKYMASTER



MED fuld gas på begge motorer går vi efter starten over i en utrolig stejl stegning på 95 mph. Pludselig stopper den ene motor — — —

En kritisk situation for de fleste tomotorers fly, hvor man lynhurtigt skal udføre sin nødprocedure og foretage en hel masse ting på præcis rigtig måde, indtil man har fået flyet stillet ind til enmotors flyvning.

I Cessna Skymaster er det helt anderledes. Jeg havde af demonstrationspiloten Mr. J. Ellsworth fået besked på bare at holde de 95 mph, og det gjorde jeg, mens han kantsillede propellen på motoren. Der skete blot det, at motorstøjen ændredes til en fredelig symaskinelyd et eller andet sted bagude, mens næsen sank ned til en mere normal stilling i forhold til horisonten, og så fløj vi iøvrigt bare videre.

Der var ingen trimændringer af betydning, hverken om tværsaksen eller højaksen.

Man kan læse meget om et nyt fly, men rigtigt indtryk gør det først, når man selv sidder og flyver det. Og under en sådan smagsprøve bliver man helt klar over, at her er noget nyt og epokegørende.

Minder meget om de enmotorede Cessna-typer

Skymaster ser jo også for en gangs skyld anderledes ud end tidligere Cessna-modeller, men ser man bort fra partiet bag vingens bagkant, er man hurtigt fortrolig med den, for resten af flyet ligger tæt op af de enmotorede Cessna-fly, og det er også meningen.

En forskel er det dog, at der kun er dør i højre side som på de fleste tomotorers fly. Den er stor, og man kommer som sædvanligt let ind i flyet; men det er dog en lille forringelse i forhold til de enmotors, men betaler sig formentlig i vægt og pris og giver lidt plads til et panel med sikringer.

Kabinen på N1707 Z, det syvende produktionsfly, som var udstillet på Le Bourget, var indrettet med fire sæder og stor bagageplads bagtil (tilgængeligt fra kabine og gennem en bagagelem i højre side). Her kan der også anbringes et eller to sæder til med tilsvarende formindskelse af bagagepladsen.

Det man har foran sig, når man sidder i forsæderne, virker heller ikke fremmed. Der er flyveinstrumenter i venstre side, motorinstrumenter i højre, radio- og navigationsudstyr i midten og motorbetjeningshåndtag

herunder. Men de er dobbelte som på enhver anden tomotorers, dog med den forskel, at hvert venstre håndtag her er til formotoren og hvert højre håndtag til agtermotoren. — Propelhåndtagene i midten er forsynet med hver en rød lampe, der lyser, når den pågældende motor ikke trækker mere. Så er man ikke i tvivl om, hvilken der skal kantsilles. På Skymaster kan man nemlig ikke føle det som ved andre motors fly, der får usymmetrisk træk.

Ved demonstrationen havde Ellsworth overladt mig førersædet i venstre side, sad selv i højre, og vi havde to mand i bagsæderne. Ellsworth startede først formotoren, derpå agtermotoren og lod mig køre ud. Kørslen foregår smertefrit med tendens til at køre for hurtigt som ofte i tomotorers fly, hvorfor vi på hjemvejen stoppede den ene motor og kørte på den anden — jeg husker ikke hvilken, det havde man ikke glemt på en konventionel type!

Da vi ude ved startbanen foretog sidste check før start og kom til magneterne, blev der en lille pause, indtil jeg blev mindet om, at der var en kontakt til oven over!

Ved starten fik jeg besked på at løfte næsehjulet fra ved 60, lette ved 80 og stige ved de før omtalte 95 mph. Det begyndte planmæssigt og helt uden problemer — de to motorer udligner hinandens drejningsmoment, så det er endnu nemmere end en enmotors i begyndelsen.

Farten steg imidlertid hurtigt og var snart oppe på 120, hvor jeg syntes vi lå i en pæn normal stigestilling, så jeg måtte trække næsen så stærkt i vejret for at få den ned på 95, at vore to pilotpassagerer kom med forbavsende udbrud. Derpå fulgte den før omtalte demonstration af motorstop, hvortil skal bemærkes, at flyet har lidt bedre egenskaber på agtermotoren alene end på den i næsen.

Stall og landing

I 1500 fod fik vi næsemotoren igang igen og prøvede stall. Med motor på kom vi op i en endnu mere utrolig vinkel, før stall-indikatoren begyndte at pibe ved 75. Lidt efter ved en betydelig lavere fart stallede den stille og roligt, så næsen sank ned til normal vandret flyvestilling. Uden motor og

med 30° flap stallede den ved ca. 60, og næsen faldt noget under horisonten, mens der ikke var nogen tendens til at »tabe« en vinge.

I sving føles Skymaster meget som de andre Cessna'er, men udsynet er forbedret ved at man sidder længere foran vingen.

Når man går ned til landing, tager man farten af og holder med 10° flap en fart af 105 mph. i medvind, med 20° 95 mph. på anflyvningslinien og til slut med fuldt flap-udslag på 30° 85 mph. på indflyvningen. Selve udflydningen og landingen virker — hvis man kan tillade sig at dømme fra en enkelt landing — ganske normal svarende til de enmotorede Cessna'er.

Endnu har man ikke særlig megen erfaring i omskoling af forholdsvis uerfarne »enmotorers« piloter til Skymaster, men de hidtidige — hovedsagelig med piloter hos Cessna — tyder på, at det kan klares på ganske få timer — i hvert fald på væsentligt mindre end ved normale tomotorers fly. Til gengæld berettiger et certifikat til en Skymaster også kun til flyvning med CLT-fly, som man har indført som en ny klasse i USA.

Det skal blive interessant at se, hvilke erfaringer Transair gør med sin Skymaster her i landet. Foreløbig har man kun omskoleet en pilot, der havde fløjet flermotors fly i forvejen. Piloter, der hidtil kun har fløjet med en motor, vil som i USA få en speciel påtegning til at flyve typen efter aflagt prøve.

PW

Data

Cessna Skymaster	
Spændvidde	11.6 m
Længde	9.0 m
Højde	2.8 m
Vingereale	18.7 m ²
Tomvægt	1050 kg
Disponibel last	730 kg
Fuldvægt	1780 kg
Største rejsehastighed	275 km/t
Rækkevidde med 6 personer, 75 % 275 km/t ..	1200 km
do. med 4 personer	1700 km
Stigeevne v. jorden	6.8 m/sek
Største højde	5800 m
Start til 15 m højde	345 m
Landing over 15 m højde	425 m

MED *flyv* I

SLINGSBY T.49 CAPSTAN

- et fremragende to-sædet skolesvævefly

SLINGSBY Capstan er et moderne to-sædet svævefly, som der er nedlagt usædvanlig megen erfaring og omtanke i med henblik på at skabe et bedre skolefly end de hidtil eksisterende. Af de 7 typer, der var lejlig til at afprøve ved OSTIV-kursus'et i Varese, var det utvivlsomt den bedste til formålet. Vi omtalte den kort i nr. 8/1963 og skal her gå lidt nærmere ind på typen, fordi den har principiel interesse, selv om prisen (ca. 36.000 kr.) er for høj for vore forhold.

Ved siden af eller bag hinanden?

Dette spørgsmål har været genstand for mere diskussion og grundigere undersøgelser i England end i de fleste andre lande. I civile motorfly uddannes man i dag i langt de fleste tilfælde i fly, hvor lærer og elev sidder ved siden af hinanden.

I militærfly foretrækker man i de fleste lande at sidde bag hinanden, men RAF er – også i jetfly – gået helt ind for, at man skal sidde ved siden af hinanden.

På svæveflyvningens område har englænderne rig erfaring med begge typer: T.21 Sedbergh, der er den almindeligste type, er side-by-side, T.31 og T.42 Eagle, som var det første forsøg på en type, der også havde høje præstationer, har sæderne bag hinanden.

De to nyeste typer, Capstan og Peak 100, er imidlertid begge side-ved-side, for det er British Gliding Association, der arbejder med ved planlægningen af nye typer, nu gået helt og fuldt ind for.

Fordelene er indlysende: Når man sidder ved siden af hinanden, har instruktøren langt større muligheder for at vise eleven, hvordan han skal flyve, og for at tale med

ham, mens eleven hele tiden er helt klar over, om det er ham eller instruktøren, der styrer flyet. Hertil kommer større sikkerhed ved bedre udsyn for instruktøren, som i mange tandem-typer er alt for ringe stillet. Dette er ikke mindst af betydning ved den undervisning i udelandinger, der bør høre med i uddannelsen.

Ulemperne er, at piloten ikke sidder i flyets symmetriplan, hvilket imidlertid kun er en vanesag – selv under kunstflyvning. Endvidere skal der anbringes trimvægt ved soloflyvning. Hovedulempen er de lavere præstationer, som det større kroptværsnit medfører, samt en tendens til højere pris.

I Tyskland er typer som Gö-4 og Scheibe Sperber ikke blevet nogen større succes, efter sigende fordi instruktørerne ikke kunne lide, at eleverne kunne kontrollere, at de krampagtigt holdt fast i styregrejerne. Deres præstationer er ligesom den franske Caudron C-800 og T.21 på Baby-niveau. Det kunne gå an tidligere, men ikke ved den moderne uddannelse, hvor skoleflyene må have flyveegenskaber og præstationer, der svarer til de ensædede typer, man senere flyver i. Dette har man tilstræbt ved de nye engelske typer, der skal kunne bruges til overlandflyvning og skyflyvning.

Det søger man opnået ved en omhyggelig aerodynamisk konstruktion med laminarvinge og en forholdsvis lav krop, men man undgår dog ikke et større kroptværsnit og krop-overflade, ligesom flyet har en tendens til at blive tungere end tandemflyene. Capstan har således en tomvægt på lige ved 350 kg, mens Bergfalke ligger på 260, K-7 på 285 og selv Bocian kun på 330 kg. Fuldvægten er hele 567 kg, hvilket giver en vingebelastning på 27,8 kg/m².

Ved denne vægt staller den dog ikke ved større fart end ca. 60 km/t, mindste synk ligger ved 70 og bedste glidetotal ved 76 km/t. Glidetallet opgives nu til 30 (tidligere til 36); men selv dette synes for optimistisk. Ved en sammenligningsflyvning med en Bocian i Varese kunne Capstan ikke helt klare sig, og Bocian's (pålidelige) glidetotal er 26.

Men selv om Capstan så formentlig ligger lidt under de 25, er den dog også i denne henseende et godt skridt fremad i sammenligning med tidligere side-by-side typer. Den er Eagle overlegen i lokal svæveflyvning.

Og den er stærk, tilladt til alm. kunstflyvning, spind, skyflyvning og med tilladte hastigheder på 217 km/t i rolig luft, 148 i urolig luft og flyslæb og 130 km/t i spilstart.

Konstruktion

Vinge og haleflader er normale trækonstruktioner. Bag torsionsnæsen er der lærredsbeklædning. Forkroppen er af glasfiber, bagkroppen af Slingby's noget antikverede gitterkonstruktion af træ med lærredsbeklædning. Styretøj består hovedsagelig af stødstænger, og overalt på flyet er der store inspektionslemme, gennem hvilke man virkeligt kan arbejde – ja endog demontere hele styresystemet. Der er altså lagt vægt på nem og billig vedligeholdelse.

Understellet består af et stort hovedhjul og en haleslæber med halehjul.

Prototypen fløj første gang den 4. november 1961, og produktionstypen udviser mange forbedringer efter de indvundne erfaringer. Den Capstan, der var i Varese, var vist 6. produktionseksemplar. Den har været prøvet i konkurrencer i år og er i fuld skollingsindsats. Derek Piggott havde lige ladet de første 4 elever gå solo på den i Lasham uden vanskeligheder. Ved soloflyvning skal der anbringes en 15 kg trimvægt helt ude i næsen.

Personlige indtryk

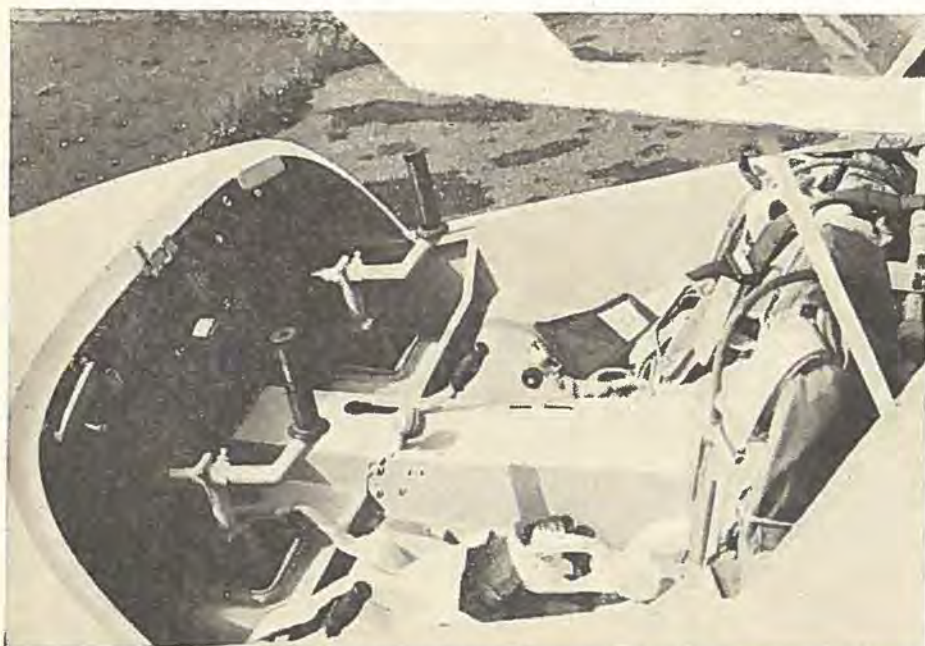
Jeg havde ialt 4 flyvninger og 1½ t på Capstan i Varese, alle i flyslæb. En af flyvningerne var sammen med Piggott til 2000 m, hvorfra han foretog sin afprøvning af denne types flyveegenskaber som led i programmet dernede. Eller rettere, vi gjorde det i skøn forening, for her ser man straks fordelene ved side-ved-side-arrangementet: arbejdet (og fornøjelsen) kan deles, vi kunne skiftes til at flyve, diskutere resultaterne – og både skrive ned og tale i båndoptager samtidig!

Hvordan er den så? Ja, der er ingen tvivl om, at mens præstationerne har svært ved at følge med tandemtyperne, så er flyveegenskaberne og komfort'en førsteklases.

Indstigningen over den lave kant er ualmindelig nem, selv om man kan komme til at støde faldkærmen på kanten af den opslåede førerskærm eller få bukseben ned over nogle af håndtagene.

Jeg har ikke oplevet bekvemmere sæder i noget svævefly. Sædet kan stilles frem og tilbage, ryglænet kan reguleres, og styrepinden er stilbar frem og tilbage, men de dertil beregnede skruer er lidt klodset udført og anbragt og kan genere knæet. Sædet kan indrettes til piloter af alle størrelser uden ekstra puder etc.

Forpartiet er bygget op omkring en central »køle«, som giver passende afstand mellem de to sæder, og hvorpå udløser og trimhåndtag er anbragt. Koblingen sidder lige nede under udløserhåndtaget, hvilket giver



Det komfortable førersæde i Slingsby T.49 har stilbare sæder og styrepinde, luftbremsehåndtag ved hvert sæde og udløser og trimhåndtag i midten, så eleven (i højre side) betjener disse med venstre hånd.

let betjening indefra, men lidt besværlig kobling udefra p.g.a. kroppens bredde.

Den meget store førerskærm er hængslet bagtil og støttet i åben stilling af solide støtter i begge sider. Den lukkes med et solidt håndtag i midten fortil. Her er også foran hvert sæde en regulerbar frisklufttilførsel med luftindtag i næsen. Luftstrømmen går op langs glasset og holder det fri for dug, men kan også rettes mod ansigtet. Desuden er der rigtigt anbragte åbninger i hver side, hængslet for neden.

Udsynet er fremragende i alle retninger undtagen lige bagud.

Det centralt anbragte instrumentbræt er stort nok til at rumme et omfattende udstyr. De kan nemt drejes ud, så instrumenternes bagside er tilgængelig. Styretøjet går meget let, dog kan det knibe med plads til tærne ved meget store støvler, ligesom hælene generer fodbevægelsen lidt.

Eleven sidder normalt i højre side, så han kan betjene udløser, trim og luftbremse med venstre hånd, mens instruktøren må bruge højre til de to første. Han har eget bremsehåndtag til venstre.

I luften

Starten i flyslæb er uden problemer. Flyet flyver sig selv fra jorden med svag tendens til at ville løfte næsen. Krængerene er virksomme også ved lav hastighed. På det fløjne eksemplar var der ikke tilstrækkelig trimvirkning fremad for lette personer. I fri flyvning kunne den ved vor vægt trimmes tilbage til 75 km/t og frem til stadig stigende fart, som jeg afbrød ved 120. Der er meget ringe støj i kabinen.

Rorvirkningen er overordentlig behagelig med god harmoni. Kurveskifte fra 45 til 45° krængning kan gøres på 3 sekunder. Flyet er dynamisk længestabil.

Efter at have trimmet til 85 km/t prøvede vi stallegenskaberne. Under ligeflyvning advarer den ved rystelser ved en fartmålvirning på 61 km/t, synker så i let stallet tilstand med mellem 56 og 61 med pinden helt tilbage og ryster lidt igen ved 64. Tager man pinden hurtigere tilbage, synker næsen lige ned.

Ved stall med lidt sideglidning er der svag tendens til at tabe bageste vingetip.

Under almindeligt sving kommer man ned på en mindste kurvefart af 68 km/t, uden den staller.

Tendensen til begyndende spind er meget blid under forsøg på forskellige måder, og den er let at erkende og korrigerer for. Flyet er tilladt til fuldt udviklet spind.

Schempp-Hirth luftbremserne åbnes med normal kraft og har selv nogen tendens til at ville åbne sig mere. Virkningen både ved stor hastighed og ved anflyvning med 85 km/t er god og kraftig. De skal kunne holde hastigheden inden for den maksimalt tilladte ved lodret dyk.

Man kan lande med halehullet først. Stød og støddæmpning er normal, men hjulbremsen på prøveeksemplaret havde begrænset virkning.

Som man ser, kan der altid findes ting at kritisere. Det kan der på enhver type. Det er nu engang kompromis'er, og ingen type er helt ideal. Men med Capstan har Slingsby skabt et fremragende moderne skolefly, og efter få solostarter på typen kan eleven fortsætte på et moderne standard-klasserfly uden besvær. Hvis ikke vi kunne købe en tysk tosædet plus en ensædet for samme pris som én Capstan, tror jeg den ville slå an også i Danmark. P. W.



Slingsby Caps.an var ved årets slutning leveret i ti eksemplarer, heraf tre til Lasham-centret, der uden vanskelighed sætter elever solo på den og derpå lader dem flyve Swallow. Leveringstid i øjeblikket kun et par måneder.

Data

Slingsby T. 49	
Spændvidde	16.8 m
Længde	8.1 m
Højde	1.8 m
Vingeareal	20.4 m ²
Tomvægt	349 kg
Disponibel last	218 kg
Fuldvægt	567 kg
Største fart (rolig luft) ..	217 km/t
do. (urolig luft, flyslæb)	148 km/t
do. (spilstart)	130 km/t
Stallingsfart	60 km/t
Pris af fabrik uden inst. ..	1750 £
do. ubeklædt	1600 £
do. byggesæt	1250 £

Målte glidetall

Glansen bliver pillet af mange svævefly ved de meget omhyggelige målinger af præstationer, som Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt München under ledelse af Hans Zacher har foretaget. Her er de bedste glidetall ifølge opgivelser og målinger for nogle af typerne:

Type	Opgivet	Målt
Ka-6 C	31.5	29
Bergfalke II/55	28	23.5
K-7	26	25
Kranich III	31	28.5
Bocian	26	26

NYT fra svæveflyveklubberne

Bornholm havde endnu flyvningen igang i begyndelsen af december.

Næstved fejrede sit 25-års jubilæum ved en fest den 7/12.

PFG fejrede sit 20-års jubilæum ved en fest den 30/11 med over 100 deltagere.

Ringsted fejrede sit 20-års jubilæum ved en fest den 7/12 med ca. 100 deltagere.

Århus har af sit gamle medlem grosserer Jørgensen modtaget en stor pokal til årlig uddeling til det medlem, der har fløjet bedst rent sikkerhedsmæssigt. Klubbens Baby OY-AXL er til salg.

Store tyske svæveflyvetal

Den tyske aeroklub har ca. 900 klubber, hvori 25.000 medlemmer flyver med 2500 svævefly, undervist af 2100 instruktører. 4659 har Luftfahrerschein I, der nærmest svarer til vort S, mens 6550 har klasse II, svarende til passagertilladelse.

Der er 6505 indehavere af sølvdiplom, 458 af gulddiplom og 48 af tre diamanter.

Norsk L-Spatz havari

Sidste vinter hændte der ved Trondheim en ulykke under et højderekordforsøg med en L-Spatz, der på grund af for store påvirkninger brød sammen i luften og totalhavarede, ligesom føreren blev dræbt.

Barografen viste, at flyet havde været i 4450 m, hvorefter det hurtigt sank til 4200 m og derpå gik så hurtigt ned, at barografen ikke tegnede, men standsede 1¼ minut senere, formentlig ved slaget mod vandfladen.

Der kan opstilles adskillige teorier for, hvorfor flyet har nået en sådan hastighed, at vingerne brød af. Ved bølgeflynning må man ofte flyve hurtigt.

Flyet var tilladt til 180 km/t, men efter nogle tidligere vingevibrationer havde klubben sat en begrænsning på 150 km/t, og mange mente, at 120 var nok. Den oprindelige fartmåler var erstattet med en, der kun gik til 150 km/t; det vil sige, at piloten ikke kunne se, når han overskred denne fart.

Norsk Aero Klubb har efter ulykken indskærpet, at svæveflys maksimale hastigheder under ingen omstændigheder må overskrides, ligesom der skal være opslag om disse i flyet.

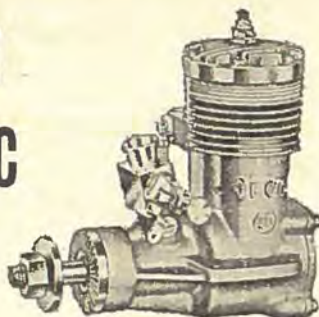
Desuden foreskriver man oxygen anvendt fra 3500 m i stedet for fra 4500 m, som klubben normalt regnede med. Udstyret var iøvrigt gammelt og havde ikke været kontrolleret i over 5 år.

Flyveren havde ikke faldskærm eller svømmevest. NAK har nu påbudt faldskærm ved sky- og bølgeflynning samt svømmevest ved flyvning over hav eller nærmere end 10 km fra hav.

Svæveflyverådet har haft rapporten til udtalelse. Man har svaret direktoratet, at man udover denne omtale ikke finder anledning til at foretage sig yderligere i øjeblikket, men vil erindre rapporten ved en forestående revision af danske regler og ved kommende forhandlinger om skyflyvningsbestemmelser.

FLYV's motorprøve nr. 8:

VECO 45 RC



Fabrikat: Veco Products Co., Californien, USA.

Type: Veco 45 RC
Slagvolumen: 7,53 cm³
Boring: 21,58 mm
Slaglængde: 20,82 mm
Vægt: 335 gram

Opbygning: Veco 45 er konstrueret af Clarence Lee, der i USA er kendt som en dygtig modelflyver. Han lavede egentlig motoren til sig selv, men mange fik øjnene op for dens fine og sikre gang, og Lee havde derfor let ved at sælge nogle mindre partier, som han også selv fremstillede under navnet »Lee 45«. Men da Veco et par år efter overtog rettighederne og produktionen, kom der gang i salget for alvor. Selv om Lee stadig selv - af Veco dele - samler og sælger mindre partier, er det trods alt Vecos udgave, som har gjort motoren til tidens mest populære RC-motor.

På et punkt adskiller denne motor sig fra fabrikkens øvrige produktion, nemlig ved at

have krumtappen lejret i to kuglelejer, og det er givetvis et skridt i den rigtige retning. Iøvrigt skal der ikke spildes mange linier på opbygningen, som i store træk følger de alment afstukne linier. Dog skal det nævnes, at der er gjort mere ud af detaljerne end sædvanligt, og at motoren virker meget solid og robust.

Drosselarrangementet er fint udført, og tomgangshastigheden indstilles kun med en skrue, idet blandingsregulatoren er udeladt. Der er intet at udsætte på funktioneringen, og man har næsten helt undgået blinde områder i karbureringen.

Omdrejningstal:

Under afprøvnningen opstod der et problem, idet motoren havde et betydeligt større behov for tilkøring, end vi var indstillet på. (Fabrikken anbefaler 5 timer!) Der er for så vidt intet at indvende herimod, idet et lappet (slebet) stempel skal passe ualmindeligt fint for at være en fordel fremfor den billigere løsning med stempelringe.

Da vi imidlertid ikke kunne afse adskillige timer til indkøring, valgte vi at lappe stempel og cylinder lidt mere, og med en efterfølgende indkøring på en times tid var Veco'en klar til afprøvnning.

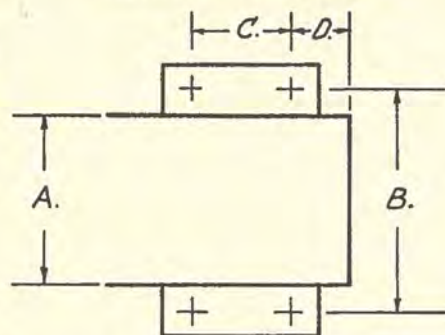
	Propel	omdr./min.	neddroslet
Tornado 11 x 6	11.400*	3.000	
Tornado 12 x 6	10.900*	2.500	

* Disse tal er målt over længere perioder. Noget højere tal målt i korte perioder - inden den manglende tilkøring fik overtaget.

Brændstof:

Proven blev foretaget med følgende brændstofblanding:

Amerikansk olie . . 30 %
Methylalkohol . . . 69 %
Amylacetat 1 %



Monteringsmål:

A = 37,5 mm, B = 46,0 mm, C = 26,5 mm, D = 13,0 mm, ø = 3,8 mm

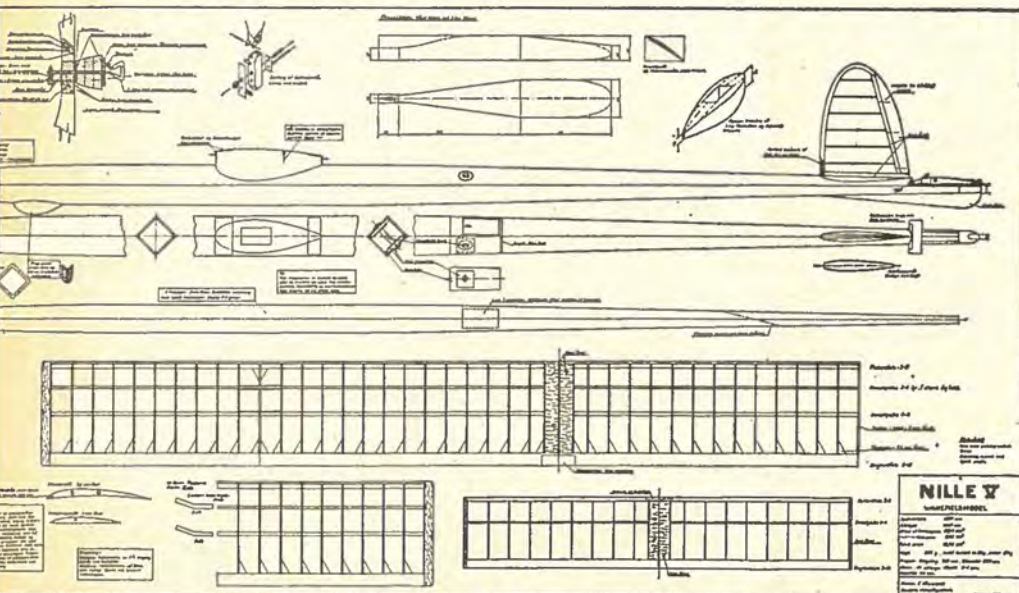
Bedømmelse:

Alt tyder på, at motoren, når den er helt tilkørt, vil være ideel til store RC-modeller. (Til linestyring findes en speciel udgave). Starten er nem under alle forhold, og vibrationerne er uden betydning. Tomgangen er sikker helt ned til 2.500 omdr./min., og motoren tager villigt omdrejninger efter tomgang. Det var iøvrigt pudsigt at konstatere, at motoren med det originale Veco-gløderør i tomgang kunne gå 500 omd./min. langsommere end med et andet rør af anerkendt fabrikat.

Brændstofforbruget opgives til 170 cm³ på 10-12 min., og det svarer nogenlunde til vore målinger. Så det kan altså blive aktuelt med en 8 oz. tank for at have brændstof nok til at gennemføre hele radiostyringsprogrammet.

Baste.

NILLE V



Erik Nienstadts wakefieldmodel »Nille« fås som lustryktegning hos KDA til en pris af 12 kr. for medlemmer, 2 kr. mere for ikke-medlemmer.

Efter at have indkasseret et knusende nederlag i NM 1962 i Norge henvendte jeg mig til en af de finske eksperter for at få at vide, hvordan man laver en Wakefield-model. Det blev til et foredrag på en time og en nævnte notater på en papirserviet, og jeg tog direkte hjem og gjorde nøjagtig, som jeg havde fået besked på. Resultatet blev, syntes vi, en underlig model; flade vinger, kraftig krop og en tyk halefinne; propel med uheldig stor stigning og fladt profil, samt hele 4° sidetræk. Jeg havde ikke megen tiltro til den, men sandelig om ikke bedst kunne flyve —. Kort tid efter fik Thomas Køster dens data, og hans modeller blev udviklet på dens basis. Den er efterhånden udviklet og forbedret på forskellige punkter, og den her foreliggende er den hidtil bedste. Det har ikke været muligt endnu at foretage pålidelige flyvetidsmålinger men det ser ud til, at den ligger et godt stykke på den rigtige side af 3½ minut.

Selve bygningen skulle ikke volde særlig besvær. Der skal nemlig lægges vægt på vingen og propellen. Vingen skal være helt lige og have den rigtige v-form (endelig ikke mere). Overfladen skal være pinligt jævn, alle ribber skal være lige høje, og der må ikke være skarpe kanter på tværs af flyveretningen. Propellen skal have profil med flad underside og være tynd, uden at blive

Fortsettes næste side.

Er tiden gået i stå for de store kunstflyvningsmodeller?

DER er noget, der tyder på, at ovennævnte spørgsmål skal besvares bekræftende, for når man betragter de modeller, der vinder linestyringskonkurrencerne – ikke blot herhjemme, men over hele jorden – så kan man ikke undgå at lægge mærke til, at det er Thunderbird'er og Noblere, der dukker op igen og igen. Nå ja – selvfølgelig ser man af og til også modeller, der hedder noget andet, men som ved nærmere eftersyn viser sig at være en af ovennævnte modeller i mere eller mindre forklædte udgaver. Sirotkins Rumhund f.eks. holder således ret nøje Noblerens specifikationer, og det samme kan stort set siges om den model, hvormed Louis Grondal vandt det store criterium i Genk.

Der kan således være god grund til at kigge nærmere på de to »standardmodeller« for tid, for de er unægtelig efterhånden begge et par gamle drenge.

Både Thunderbird og Nobler stammer fra først i halvtredserne, hvor de blev konstrueret af henholdsvis Bob Palmer og George Aldrich, begge USA. Bob Palmer er en af de modellflyvere, der har betydet mest for linestyringens store udbredelse, idet han har konstrueret et utal af modeller, der var tilpas enkle til at kunne fabrikeres som byggesæt, samtidig med at de så elegante nok ud til at kunne sælges. Efter at have udgivet et par modeller udformet som biplaner lancerede han en hel serie »All american« mo-

Mesteren Kaj R. Hansen og Albert Svensson, der fulgte tæt efter ham ved sidste DM.



deller i forskellige størrelser, hvilke var de første modeller, der minder om vore dages kunstflyvningsmodeller. Herefter fulgte modeller som Hi-Boy og Pow-wow, hvoraf i hvert fald sidstnævnte har været bygget i en del eksemplarer her i landet. Så fulgte endelig Thunderbird'en, som i 1955 blev udgivet i byggesæt af Veco, og som derved blev udbredt over hele den vestlige halvkugle.

Aldrich startede sin karriere med Palmer-inspirerede modeller, og i 1950 blev han nr. 4 ved de amerikanske mesterskaber med en sådan model. Imidlertid fandt han, at han kunne have placeret sig endnu bedre, hvis hans model havde været noget mere stabil i blæsevej, og derfor slog han ind på sin egen linie med lidt mindre og tungere modeller. Mens Thunderbird'en har et planareal på 39 dm², hvoraf de 10 % er flaps, så konstruerede Aldrich nu sin Nobler med kun 35 dm² planareal samtidig med, at han øgede planbelastningseffektivitet til omrent det dobbelte af Thunderbird'ens. På grund af denne planbelastning øgede han flapsene til 15 % af planarealet. Haleplanet er på 17 % af planarealet, hvoraf godt halvdelen er højderor. Endelig forlængede han flapsene til at udstrække sig langs hele bagkanten, hvor Palmer kun havde flaps på de to trediedele.

Gennem årene er der naturligvis sket udvikling af begge modeller, som stadig er de mest solgte byggesæt i denne størrelse. Man har indført differentialflaps, linerne er ført ud af planet over hinanden i stedet for ved siden af hinanden, og modellerne er efterhånden udstyret med tryktanke. – Men grundkonstruktionen er stadig den samme, og ingen andre modeller har endnu blot antydning af ville fortrænge disse to fra deres ubestridte førerstilling.

I de senere år har vi set nogle endnu større kunstflyvningsmodeller, men om det er vejen til forbedringer er vel tvivlsomt. Den kæmpestore australier Brian Horrocks har et par år i træk vundet det engelske mesterskab med en kæmpestor model forsynet med en 49-motor.

Han har ladet nogle af de engelske topfolk flyve modellen efter konkurrencerne, og de fleste af disse var alt andet end begejstrede. Deres indtryk var – bortset fra, at de fik ondt i armen – at det ikke var modellen,

men Horrocks evner som pilot, der skulle have æren for resultaterne.

Og i USA er Bob Palmer åbenbart blevet træt af at se sin egen konstruktion, for efter i nogle år at have fløjet radiostyring er han nu vendt tilbage med en ny 150-cm model Skyscraper med 45-motor. Han hævder, at da han ikke har fløjet linestyring i nogle år, måtte han have en meget langsom model, som ikke krævede, at han altid var i absolut toptræning, en model der kunne flyves med relativt slappe reflekser, og han anbefaler da også denne type til folk, der ikke har tid til at ofre en flyvning pr. dag, som hævdes at være nødvendigt med de »almindelige modeller«.

Herhjemme

kan vi for en gangs skyld slå os for brystet, idet vi har en undtagelse fra de ellers ensartede konkurrencemodeller, nemlig Kaj Hansens DM-vinder, som ovenikøbet kan fås som lustryktegning gennem KDA. Denne model er også meget stor, hele 157 cm, men stadig kun med 35-motor. Planbelastningen er meget lav, så i uroligt vejr bruger Kaj en reservemodel med mindre plan – og så er vi vel tilbage til Thunderbird igen.

En ting kan man i hvert fald udlede som konklusion af foranstående: Det har været godt arbejde, Palmer og Aldrich har lavet for snart 15 år siden.

oml.

Abonnement på

»Nyt fra Modellflyverådet«

Modellflyverådets månedlige dupliserede meddelelser, der kommer midt i måneden, vil fremtidig ikke blot blive tilsendt klubberne, men også medlemmer af Landsmodellflyveklubben Progress. Andre interesserede medlemmer kan tegne abonnement på meddelelserne ved indsendelse af 1 kr. til KDA.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modellflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

For sat fra foregående side.

for elastisk. Det betaler sig at bruge hård balsa. Dens overflade skal selvfølgelig være perfekt. Selve propelaggregatet er tegnet, som jeg selv laver det, men kan naturligvis lige så godt udføres på mange andre måder; det skal bare være solidt og stift.

Trimningen: Det er bedst, hvis man kan børe de 4° sidetræk i næseklodsen, så slipper man for at lægge de mange mellemlæg i (4° er mere end man tror). Men når man på den ene eller den anden måde har tilvejebragt de 4° højretræk og 1° nedadræk og konstateret, at modellen er helt lige, er man klar til at flyve. Man glidetrimmer groft i hånden og giver herunder trimklappen en anelse udslag til venstre, således at modellen har en svag tendens (ikke mere) til at kurve til denne side. Derefter prøver man med 200 omgange på motoren, og den skal nu stige jævnt til højre ca. 1 omgang og derefter glide i store venstrekurver. Idet man stadig øger omdrejningerne, trimmes højrestiget med tynde mellemlæg (brug vandsandpapir) således, at modellen ved 450 omdrejninger kurver ca. 2¼ omgang. Venstrekurverne i glidningen skal være så åbne som muligt, mine egne kurver kun mellem 2 og 3 omgange ialt. Til slut: Brug friske motorer med fuldt optræk til konkurrencerne. Så skal max'erne nok komme.

Erik Nienstedt.

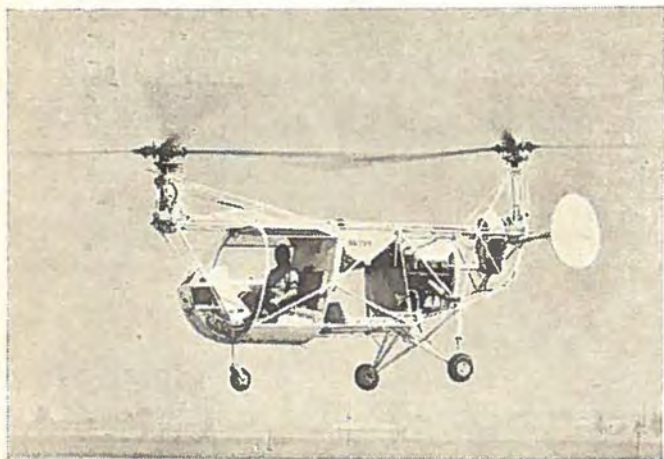
HELIKOPTER- potpourri



Kaman Huskie III er en videreudvikling af de tidligere militære Huskie-udgaver, men har i modsætning til disse en enkelt halebom, hvorimod rotorsystemet med de to tåtsiddende rotor er det samme.



Jovair 4 E Sedan er en firsædet civil helikopter, der i fjor fik sit typegodkendelsesbevis af FAA. Der er en dør til hver person, højt-siddende rotor, som man ikke får i hovedet, trehjulet understel, der gør den let at køre, helmetalkonstruktion. Tandemrotorerne drives af en 210 hk Franklin motor. Fuldvægt 1040 kg, rejsehastighed 145 km/t.



Jovair 4 A er en forenklet udgave af 4 E, beregnet til træning, fragtflyvning og landbrugsflyvning. Den har plads til to personer. Fuldvægten som træner er 860 kg, som landbrugsfly 1040 kg. Rejsehastighed 120 km/t, pris 29.500 dollars.

Lockheed XH-51A er en forsøgshellikopter, der bygges for den amerikanske hær og flåde. Den udmærker sig ved en »stive« rotor med blade af rustfrit stål og er meget stabil, så man kan give slip på styregrejerne. Den har optrækkeligt understel. Skiene på billedet kan kastes af efter starten.



PIPER TWIN COMANCHE

demonstreret i Danmark

I begyndelsen af december præsenterede Danfoss Aviation Division den nye Piper Twin Comanche forskellige steder i Danmark. Vejrguderne var dog vrangvillige, så vi fik ikke i denne omgang lejlighed til at prøve at flyve dette interessante nye fly, men måtte nøjes med at se på det og sidde i det.

Twin Comanche har ualmindelig elegante linier og ser ganske lille ud ved siden af f.eks. en Apache. Mange dele er fælles med den enmotorede Comanche, og kabinen har som denne plads til 4 personer samt bagage.

Med to 160 hk Lycoming motorer har flyet en største rejsefart på 310 km/t og en største rækkevidde på 1600 km.

Vi håber senere at kunne give mere udførlige indtryk af typen, som blev leveret i over 100 eksemplarer på mindre end to måneder efter sin fremkomst.

Der er ualmindeligt elegante linier over den lille tomotors Twin Comanche til fire personer.



FLYVEVÅBNET

Esk. 730 fylder 10 år

Flyvevåbnet er endnu så ungt, at man må regne 10 år for en agtværdig alder, og denne milepæl passerer Esk. 730, Flyvestation Skrydstrup, den 1. januar. Eskadrillen, der er den yngste i flyvevåbnet, var i sine første år udrustet med F-84G Thunderjet, men fik i 1961 F-100D Super Sabre. De er smukt dekorere i hvidt og grønt på næse og hale.

* * *



Sikorsky S-61 findes allerede i forskellige civile og militære udgaver. Til venstre ses CH-3B, den version der blev vist på sidste udstilling i Paris.

Bevilling til nye helikoptere

Efter at flyvevåbnet i år har mistet tre af sine PBY-6A Catalinaer, har finansudvalget tiltrådt en tidligere indsendt ansøgning om en bevilling på ca. 50 mill. kr. til anskaffelse af otte store helikoptere til eftersøgnings- og redningsopgaver i Danmark. Man håber at modtage de første helikoptere sidst på sommeren, så de kan gå i tjeneste engang i efteråret. Kontrakt er endnu ikke skrevet, men ifølge meddelelse i dagspressen skal man have valgt Sikorsky S-61, der anvendes til samme formål af U. S. Coast Guard. Så snart kontrakten er underskrevet, vil der blive sendt personel til uddannelse i USA, og når helikopterne er leveret, vil Catalinaerne udelukkende blive anvendt i Grønland. Når de så er udtjent om fem-seks år, vil også de blive erstattet med helikoptere.

* * *

Radar Simulator

Det engelske firma The Solartron Electronic Group Ltd. har leveret en radarsimulator til uddannelse af operatører ved Flyvevåbnets kontrol- og varslingsstationer, også kaldet GCI-stationer (Ground Controlled Interception). Ad elektronisk vej frembringer simulatoren indtil seks af hinanden uafhængige mål på sine træningsradarskærme, der desuden kan fødes med mål fra en rigtig radarstation. Ved anskaffelsen af denne simulator skulle man kunne opnå væsentlige besparelser, idet det ikke længere er nødvendigt at opsende fly til at agere mål. Hertil har man i de senere år hovedsagelig anvendt F-86D, undertiden også F-100.

Udnævnelse

Oberstløjtnant T. H. K. Wichmann ansættes som chef for Flyverdetachment 503 fra 1/2.

10. klublederkursus

Svæveflyverådets tiende klublederkursus fik et udmærket forløb. Det blev ledet af Kaj V. Pedersen assisteret af Rasmus Kristensen, Harry Thorsted, Jørgen Lauritzen, Ejvind Nielsen, Ole Brandt, J. Vestergård og P. Weishaupt, og havde som sædvanlig 15 deltagere, der kom fra 14 forskellige klubber.

Den tendens til standsning af stigningen i medlemstallet, der viste sig midt på sommeren, var genstand for særlig diskussion, og man fremsatte mange teorier om årsagen, men var også enige om ønskeligheden af fortsat at sætte medlemstallet i vejret.

Et andet diskussionsemne var de privatejede svævefly. Der var ikke lige gode erfaringer hermed, set fra et klubstandpunkt, men udviklingen går i den retning, og hvis man indretter sig herpå på praktisk måde, skulle det ingenlunde skade svæveflyvnings udviklingen her i landet.

PIPER SUPER CUB

af nyere årgang, og i virkelig fin stand, ønskes til købs. Pris med udførlige oplysninger bedes sendt til:

Esbjerg Musikimport
Kongensgade 90
Esbjerg. Tlf. (051) 2 33 09

INDBINDING AF

flyv

11,25 kr. pr. bind (incl. oms)

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte stripbind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygstel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.

TYPENYT

Brantley 305 er en firesædet udvikling af helikopteren B-2, forsynet med en 305 bhk Lycoming VO-540.

Excalibur er navnet på Beech Twin Bonanza, ombygget med trykkabine, hjuldøre, større brændstoftank og 380 bhk Lycoming IGSO-540-B1A i stedet for de sædvanlige 295 bhk motorer.

Victa Aircruiser 180 er en firesædet udvikling af det to-sædede australske privatfly Airtourer 100. Den er lavvinget og har fast understel. Prototypen forventes at flyve i år. Af forgængeren er der bygget omkring 40, næsten alle til flyveklubber.

PZL-104 Wilga er et polsk firesædet højvinge fly til general aviation. Det har en polsk 185 hk WN-GRB-2 6-cyl. boxermotor og skal bygges i fem versioner: Wilga 2A til klubbrug (herunder faldskærmssport og slæb af svævefly), Wilga 2P (lufttaxa), Wilga 2R (landbrugsflyvning med 500 l tank i kroppen), Wilga 2S (flyveambulance) og endelig en fragtversion.

Aero Jet Commander med forlænget krop fløj første gang i slutningen af september.

Canadair CL-204 er en projekteret „vandbomber“ til bekæmpelse af skovbrande. Flyet skal forsynes med en vandtank på 5500 l, der kan fyldes op på 12 sek. Det skal kunne flyve med en minimal-hastighed på 145 km/t og vil få en flyvetid på 6 timer. Skovbrande koster gennemsnitlig Canada 200 mill. dollars om året.

NYE BØGER

RAF-fly siden 1918

Owen Thetford: *Aircraft of the Royal Air Force since 1918*. Putnam 1963. 15 × 22 cm, 581 s., rigt ill. 71,20 kr.

Denne bog er en ajourført udgave af den velkendte *Aircraft of the Royal Air Force 1918—1957*, ca. 20 kr. dyrere end denne, men til gengæld over 50 sider tykkere. Udvidelsen er hovedsagelig anvendt til en mere udførlig behandling af de nyere typer, hvorimod „biografierne“ af de ældre typer stort set er uændret, bortset fra at en del billeder er udskiftet.

Som noget nyt er der endvidere kommet to tillæg, omhandlende henholdsvis transportglidere og missiler.

Har man ikke førsteudgaven, bør man snarest anskaffe den nye udgave er man allerede i besiddelse af førsteudgaven, er det fristende at sælge denne antikvarisk og anskaffe den nye, i hvert fald hvis man interesserer sig for nye flytyper.

Flyvnings historie

The Adventure of Man's Flight. Putnam 1963. 22 × 20 cm, 416 s. 118,05 kr.

At skrive flyvnings historie i almindelighed er et uhyre vanskeligt arbejde, fordi emnet er så enormt. Det er ikke lykkedes de mange forfattere af denne bog at gøre det på en tilfredsstillende måde. Bogen er alt for amerikansk præget, både i indhold og opsætning, og forfalder gentagne gange til persondyrkelse. Som billedbog er den imidlertid uovertruffen, idet den bringer mange nye billeder i meget smuk gengivelse.

Den første halvdel af bogen, der går til og med 1. verdenskrig, synes at være den bedste, både hvad angår tekst og billeder.

AVIATION TRAINING



Undervisningscenter for skoling til

ERHVERVSCERTIFIKATER

B.-instrumentbevis — C/D-certifikat.

Såvel teori (klasseundervisning/korrespond.) som praksis.

Klarerkursus — Flyvemekanikerkursus — Flyvemas-
kinistkursus — Typekursus på flermotoret fly.

Linktræning (kursus til A-certifikat + fuldt IFR-kursus).

Nærmere oplysninger:

Københavns lufthavn, bygning 140, Dragør, tlf. 53 19 00

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75

LEUDESORFFS FLYVESKOLE

A-CERTIFICAT

B-CERTIFICAT

INSTRUMENTBEVIS

St. Kongensgade 70 . Minerva 7770

Chefinstruktøren privat: Dragør 1742



Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - 35 23 43

Kastrupgæster i november

Swissair ankom 4/11 med deres sidste nye DC-8 HB-IDD for at få lavet nogle modifikationer hos SAS; Swissair har nu fire 8'ere, hvoraf denne er selskabets første med fan-motorer. Linjeflyg landede 6/11 med Convair 340 SE-CRO og Martin's Air Charter med deres DC-4 PH-MAE 9/11, som var en fragter. Selv om Aeroflot har ca. 150 TU-104, er det altid de samme, ca. 25, som anvendes i Europa, men 12/11 ankom en „ny“ TU-104B CCCP-42507, som aldrig før har været i Kastrup. KLM kom på charter samme dag med en DC-8 PH-DCD og Sabena som fragter med DC-3 OO-AUZ. 22/11. British United havde en lidt ubeldig landing 25/11, hvor deres Viscount G-ASED punkterede, men en Heron G-AOGO fra Morton Air Service landede senere på dagen med reservedele. Aeroflot foretog teknisk mellem-landing 28/11 med IL-14 CCCP-41817 og 71704, hvoraf den første er en ombygget IL-12, og Fairways fra Rotterdam ankom 30/11 med deres DC-3 PH-SCC.

Austrian Airlines åbnede 5/11 en ugentlig rute til København med Caravelle OE-LCE, og hermed trafikerer nu 21 luftfartselskaber Kastrup. AUA har to Caraveller, som er af typen VI-R, og en tredje er bestilt. Den anden, OE-LCA, blev også brugt i denne måned, og disse fly har foruden de almindelige navigationslys også blinkende navlys, som er monteret umiddelbart ved siden af; disse navlys blinker og virker på samme måde som et antikollisionslys, som flyet forøvrigt har to af, nemlig et under kroppen også, så det er ligefrem et festligt syn at se disse fly, når det er mørkt. Air France ankom på ruten 9/11 med en „ny“ Caravelle F-BLKF (ex-N420GE). Det var dette fly General Electric havde i 1961, og som var forsynet med firmaets egne motorer (den var på en demonstrationstur i Kastrup 10/6-61), men den returnerede senere til Sud Aviation, hvor den atter fik Rolls-Royce Avon motorer, og blev så solgt til Air France som F-BLKF i september 1963. CSA har i vinter-sæsonen indsat IL-18 i stedet for TU-104, men af interesse ankom kun OK-PAE 12/11. Japan Air Lines landede 13/11 med en splinterny DC-8 JA-8009, og Jugoslovenski Aero-transport havde indsat Convair hver gang i stedet for Caravelle, men kun Convair 340 YU-ADB 24/11 skal nævnes, de andre var gengangere.

Det første besøg af en Aero Grand Commander skete 6/11, hvor Commander Aviation Scandinavia fra Malmö ankom med SE-BDX (ex-N78349, som var udstillet på Paris-Salonen). Ingemar Ehrenström fra Stockholm landede 7/11 med den lidt ældre Aero Commander 500B SE-EDW, og 8/11 var to finske fly på besøg, Comanche OH-CPV og Mooney OH-MOA. 9/11 ankom en Beagle Terrier G-ASCG tilhørende Brian Smith fra Cumberland og Helikopter Service A/S fra Oslo kom på besøg med deres Augusta-Bell

204B LN-ORN. F-BKQM var en Cessna 182F, der ankom 12/11, og Phillips var her 18/11 med deres flagskip, Friendship PH-LIP. 21/11 ankom en Comanche D-EFDA tilhørende Pleuger & Co. fra Hamburg, og 22/11 gik to Musketeer D-ENXU og D-ENXY på vingerne efter at være blevet samlet hos Scanaviation. 25/11 landede en Travel Air D-GBIE fra Siegling Riemen i Hannover og en Aerona 15AC Sedan G-AREX ejet af Fich Institute i London, som må siges at være lidt af en seværdighed. Battenfeld var her 26/11 med Twin Bonanza DIGUS og J. C. Bamford Ltd. med deres flotte Dove S G-ARJB, som har daglo hals og stribet.

Månedens største militære sensationer var en RCAF Canadair CL-2 North Star (Argonaut), 17506, som ankom 19/11 med 24 medlemmer af en canadisk forsvarskomité, og en daglo USAF T-39A, 10677 (61-677), som landede 29/11 og har hermed æren af at være den første North American Sabre-liner i Kastrup. Andro USAF-fly var to C-47 15/11, den ene O-51116, som ellers slet ikke skulle have været nævnt, da den er en stamgæst, men grunden hertil er den, at den anden var O-51117, et pudsigt tilfælde. Samme dag ankom også en MATS C-118A, O-33260, og fra 322nd Air Division sås 6/11 C-130A, 60537 og 18/11 60523 samt C-47, 034803 22/11 sidste gang denne C-47 var på besøg (3/7), var den fra 7101st Wiesbaden, men er nu overflyttet til 322nd. US Army aflagde visit 15/11 med Otter 76111, 17/11 med Beaver 82002 og 18/11 ankom den anden

Twin Bonanza 81333 til eftersyn hos Scanaviation. US Navy landede 23/11 med en EC-121K Warning Constellation (ex-WV-2), 141322, som var blåsort over det hele. Det italienske luftvåben ankom 20/11 med en C-119, 40-31 (ex-52-6016) fra 46. Aerobrigata; sidste gang dette fly var på besøg (31/7-60), var den sølv, men nu er den camoufleret og daglo. RAF var her 27/11 med Comet, XK670 og Luftforsvaret, som nordmændene siger, med C-47, BW-N, begge med VIP-transporter. E. H.

★

Ændringer i luftfartsregistret

Ejerskifte: OY-AOZ, Beech Musketeer, tidl. Rationel Form A/S og O. Eduard Petersen, nu tillige Lego System A/S. OY-DRA, Auster Autocrat, tidl. C. I. Staal Dam, nu Jens Tyrested Toft, Højmark pr. Lem st. OY-AFM, Piper Colt, tidl. Søren Elsnab, nu Litex Industri v/ E. Bjerre Petersen, Vallensbæk. OY-TRG, Cessna 205, tidl. Transair, nu Leo Mac van Hauen, Kbh.

4 personers Auster sælges

LEAR V.H.F. radio + V.O.R.
Metalpropel og reservetank. Motoren kun gået 100 timer siden 800 timers eftersyn.

Dansk Luftfart Service
Bredagervej 2, Kastrup (01) 50 12 91



LÆR
AT
FLYVE

AVIATION TRAINING

KASTRUP LUFTHAVN 53 19 00

Nyt flyveteorikursus starter 2/2 kl. 19.
Nyt telefonistkursus starter 4/2 kl. 19.
Skoleflyvning i vore moderne maskiner kan påbegyndes straks efter kursusets start. Ring venligst om nærmere oplysninger.

A/S Brüel & Kjær har købt en Aztec og vil derfor sælge

APACHE PA-23-160 OY-ABW

Flyet er fuldt IFR-udstyret + 360-kanals communication, ILS, Marker Beacon. Altid i hangar, meget velholdt af Scanaviation. Nærmere oplysninger om flyets historie, udrustning, pris og betalingsbetingelser er samlet i en mappe, som vil kunne fås ved henvendelse på telefon 80 05 00.



SPORTSFLYVEKLUBBEN

DANMARKS STØRSTE OG ÆLDSTE FLYVESKOLE

Praktisk undervisning sker fra flyvepladsen i Skovlunde i tre nye Piper Colt.

Timepris, incl. instruktør, kr. 95,00.

Henvendelse tlf. 94 47 35,

Teoriskolen starter nye hold 2 à 3 gange årligt. Kursusafgift kr. 125,00.

Skolechef:

overlærer William Nielsen, RY 56 15.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.

Telefoner: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroklub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brühl.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Flyvechef Emil Damm.

Generalsekretær: Direktør August Jensen.

Dansk Pool for Luftfartsforsikring.

Østergade 24, tlf. Mlnerva 1841.

Filmsaften fredag d. 10. januar

Første mødeaften i det nye år er en filmsaften fredag den 10. januar kl. 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1. Der vises følgende film fra den internationale flyveindustri:

»Power to Serve« om fabrikation og anvendelse af Bristol Siddeley motorer.

»Emergency Escape« og »Safety with Quality« om Martin Baker katapultsæderne.

»Six Hour Ocean«, en Boeing-film om luftfragt pr. jettfly.

»World on Wings«, en Cessna-film om produktionen af firmaets fly.

Der er som altid adgang for aeroklubens medlemmer af alle kategorier med ledsagere.

Andespillet

Der var som sædvanligt fuldt besat ved bordene til KDA's andespil den 6. december, og Birkerød Flyveklub og Københavns Flyveklub tog revanche for flyvedagskonkurrencerne ved at vinde en væsentlig del af ænderne — nogle var endda ubeskudne og tog to med hjem!

Flyvestation Værløse fik af formanden for svæveflyverrådet overrakt en kurv med gode sager til trøst for, at der endnu ikke er nogen pokal for den bedste klub i flyvedagskonkurrencerne. Både Værløse og tilstedeværende medlemmer fra Havdrup blev hyldet for det fine sjællandske resultat i konkurrencerne.

Nye bøger i KDA's bibliotek

Deutsche Luftfahrt.

Runde fødselsdage

Grosserer Kai Petersen, Kastanievej 42, Holte. 65 år den 20. januar.

Vognmand Knud B. Petersen, Fjaltring pr. Ramme. 60 år den 27. januar.

De nye love

KDA's nye love er nu trykt og udsendt til direkte medlemmer samt til klubberne. Organisationsmedlemmer kan få et eksemplar gratis ved henvendelse til KDA.

Kontingenterne 1964

I henhold til KDA's nye love har hovedbestyrelsen på sit møde den 21.11 fastsat kontingenterne til KDA for 1964 til:

Direkte ydende juniormedlemmer ..	20 kr.
Direkte ydende seniormedlemmer ..	40 kr.
Direkte ydende firmamedlemmer ..	min. 100 kr.

Direkte nydende firmamedlemmer ..	min. 200 kr.
-----------------------------------	--------------

Direkte nydende seniormedlemmer ..	100 kr.
------------------------------------	---------

Junior-modelflyvere	15 kr.
---------------------------	--------

Senior-modelflyvere	25 kr.
---------------------------	--------

Junior-svæveflyvere	20 kr.
---------------------------	--------

Senior-svæveflyvere	30 kr.
---------------------------	--------

(for svæveflyvere kommer hertil kontingent til Dansk Svæveflyvefond på 15 kr.)

Motorflyvere: Certificatindehavere	25 kr.
------------------------------------	--------

Øvrige medlemmer ..	20 kr.
---------------------	--------

Medlemmer af Dansk Faldskærmsklub	25 kr.
---	--------

Flyvehistorisk sektion

Klubaften afholdes onsdag den 15. januar kl. 1945 i Vesterbros ungdomsgård, Absalonsgade 8. På programmet står bl.a. forevisning af amatørfilm fra Pariser-salonen, farvelsbilleder fra Smithsonian's flyveafdeling m. fl. steder og flykendingskonkurrencer med såvel ældre som nyere flytyper.

Generalforsamling afholdes samme sted den 5. februar med dagsorden i henh. til lovene. Endvidere vil der blive afholdt møder den 4. marts og 8. april.

Nærmere oplysninger om sektionen kan fås ved henvendelse til formanden, Hans Køfoed, Traverbanevej 6, Charlottenlund, telefon OR 5578.

KALENDER

10/1	Mødeaften i KDA (Borgernes Hus)
14/1	Mødeaften i Danske Flyvere
27/1	Årsmøde i DIF's flyvetekn. sektion
10/2	Mødeaften i KDA (Borgernes Hus)
25/2	Generalforsamling i Danske Flyvere
9/3	Møde i DIF's flyvetekn. sektion
23/3	Keglaften i Danske Flyvere
4-5/4	KDA's landsmøde (Århus)

Motorflyvning

24/4-3/5	Deutsche Luftfahrtschau, Hannover
7-10/5	Int. Air Fair, Biggin Hill
31/5-7/6	Luftfartsudstilling (Turin)
3-7/6	Flyvemesse, Skovlunde
7-13/9	Farnborough-udstilling

Modelflyvning

1/1	Årsrekordåret begynder
2/2	Indendørskonkurrence (Gentofte)
9/2	Flyvedagskonkurrencerne
15/3	Vårkonkurrence for fritflyvende
22/3	Vårkonkurrence for linestyrede
10/4	Moseslaget (Windy)
12/4	Vårkonkurrence for radiostyrede
24-26/4	Kombineret DM
24/5	Windypokalen
4-12/7	Sommerlejr
2/8	NM i linestyling
16/8	Midsummerkonkurrence (Windy)
6/9	Høstkonkurrence for radiostyrede
27/9	Høstkonkurrence for linestyrede
10-11/10	UHU-stævnet (Hillerød)
18/10	Repræsentantskabsmøde
15/11	Høstkonkurrence for linestyrede
31/12	Årsrekordåret slutter

Udvekslingen i 1964

Også i 1964 har KDA's unge medlemmer chance for en eventyrlig sommerferie i USA, Canada eller et europæisk land i tidsrummet ca. 17/7—8/8 (dato endnu ikke fastsat).

Man skal være mellem 17 og 20 år på afrejsedatoen, kunne klare sig på engelsk og have gjort en indsats for sin klub. Endvidere skal man senest 1. marts have tilsendt KDA en håndskrevet ansøgning indeholdende:

1. Navn, fødselsdag og -sted.
2. Adresse og telefon.
3. Oplysning om medlemskab og virksomhed i klubben (evt. andre flyveklubber).
4. Oplysning om engelske kundskaber.
5. Anbefaling fra klubbens bestyrelse.
6. Fotografi (samt svarkuvert, hvis man vil have det retur).
7. Udtalelse om, at man er villig til på egen bekostning at deltage i en udtagelsesprøve en søndag på KDA's kontor i København.
8. Udtalelse om, at man er villig til at afholde udgifter til ensartet påklædning, forsikring, lommepenge og visse andre udgifter på ialt 850 kr.

KDA modtager også gerne til samme dato henvendelse fra et yngre medlem, der i den tilsvarende periode vil påtage sig at være ledsager for de udenlandske flyveknudetter, vi til gengæld skal have på besøg i Danmark.

Endvidere hører man gerne fra klubber, der kunne tænke sig at være vært for dem en dag eller to.

Gamle tidsskrifter

Efter den årlige oprydning har KDA atter en del gamle tidsskrifter tilovers, som udleveres til afhentning, så længe oplaget rækker.

Prisliste

Mod forudbetaling i check eller på postkonto 256.80 leverer KDA f. eks.:

Lille KDA-emblem	kr. 6.00
Stort KDA-emblem	kr. 15.00
Jakkemærke	kr. 6.00
Jakkemærke i guldbroderi	kr. 60.00

For motorflyvere:

Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill.)	kr. 13.00
Air Touring Guide Europe	kr. 19.00
Radio Supplement	kr. 7.50
Luftfartøjs- og rejsejournal	kr. 18.75
Motorjournal	kr. 10.75
Propeljournal	kr. 10.75
Målepasser	kr. 26.00
Compass-Protractor (gradmåler) ..	kr. 10.00
Diverse computere	fra kr. 74.50

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø — Tlf ØBro 29 og 249.

Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann. Værnedamsvej 4 A, Kbh V — Tlf EVa 1295.

Redaktionssekretær Ing. Per Weishaupt.

Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V, Tlf Central 11.404. — Postkonto 238.24.

Absonnementspris: 18 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

For sale CESSNA 310 G

Modell 1962, engines and frame 370 hrs. IFR licensed, first class equipment, practically new. Interesting price.

Max Schachenmann, Oftringen (Switzerland)



CESSNA SKYMASTER.

DATA:

Rejsehastighed	282 km/t
75% power	
Stigehastighed	
2 motorer	1340 fpm
front motor alene	355 fpm
bageste motor alene	420 fpm
Startdistance	191 m
Landingsdistance	199 m
Tømvægt	1050 kg
Fuldvægt	1770 kg

Sensationen med to motorer i tandem-ophæng, som giver »multi-engine« fordele, men samtidig gør flyet så nemt at flyve som CESSNA's »single-engine« fly.

Pris: FAF Wichita kr. 276.055.-

TRANSair
DANISH AIR TAXI

KØBENHAVNS LUFTHAVN . SYD
DRAGØR . TELEFON * 53 20 80

TRANSair D.A.T. har NU indført dette fly i sin flåde. Flyver De én-motors fly, kan De hurtigt omskoles til to-motors. Ring til FLYVESKOLEN!

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 29 36 00

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.

KLUBSVÆVEFLY SZD 25A LIS

STATUS FOR 1963

Beslutning om nyanskaffelse bør være saglig og hvile på kendsgerninger. 5 LIS i danske klubber opnåede i sidste sæson:

	ialt	gns. pr. fly
Starter	800	160
Flyvetimer	350	70
Distance-km.	1900	380

Tallene, hvori skolestarter er medregnet, er med til at understrege LIS'ens egnethed som klubfly her i landet. Data: glidetid 27,1, mindste synkehastighed 0,765 m/sek, største flyvehastighed 230 km/t. Pris: kr. 13.000 m. inst. kr. 14.250.

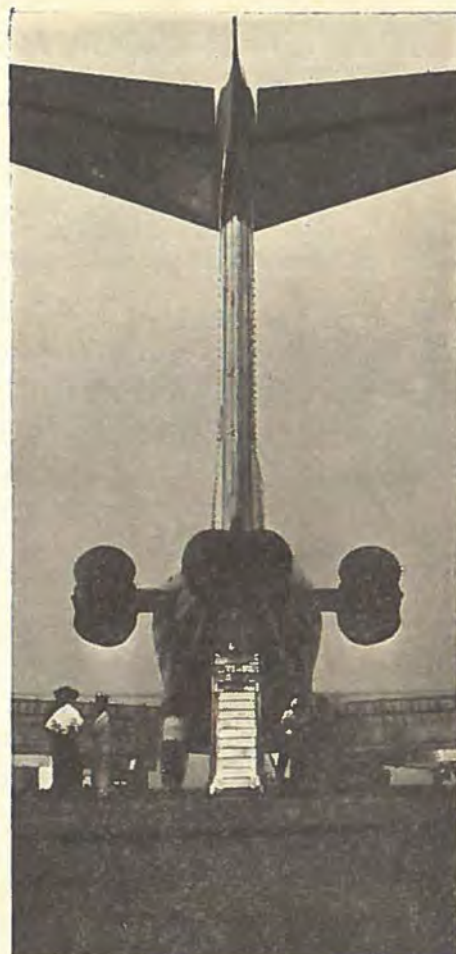
Polske svævefly er kendt for: Høj kvalitet, fremragende præstationer, priser uden konkurrence, hurtig levering, 6 måneders fabriksgaranti - og polske svævefly holder de opgivne data. Polske svævefly er et rigtigt valg, rekvirer udforlige specifikationer og oplysninger med det samme.



MOTOIMPORT
WARSAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:

ELI V. NIELSEN
UGLEVANGEN 5 . VIRUM
TELF. (01) 85 07 93



727's verdensrejse blev en triumf

Vi sendte en splinterny Boeing 727 til Khartoum, Tokio, Sydney, Johannesburg og 42 andre storbyer over hele verden. Vi ønskede, at piloter og folk fra luftfartsselskaberne og regeringerne selv skulle se, hvad denne nye jetmaskine kunne præstere. 727 blev en sensation, hvergang den landede. Piloter fra 27 luftfartsselskaber fandt, at det var en oplevelse at flyve 727 med dens korte,

hurtige start og legende lette styring. For selskabernes ledere var 727's ufatteligt jævne og rolige flyvning en lige så stor oplevelse. 727 fløj fra lufthavne i glødende ørkener og kolde, højtbeliggende pladser. Den arbejdede sig med letthed gennem tropiske skybrud og tæt tåge. Over mere end 150.000 km og på 139 adskilte flyvninger var der ikke en eneste mekanisk forsinkelse.

727 - Amerikas første kortdistance-jetliner - er bestilt af American, Ansett-ANA, BWIA, Eastern, Luft-hansa, National, TAA (Australien), TWA og United airlines. Den sættes i drift i løbet af nogle uger - hold øje med luftfartsselskabernes annoncer.

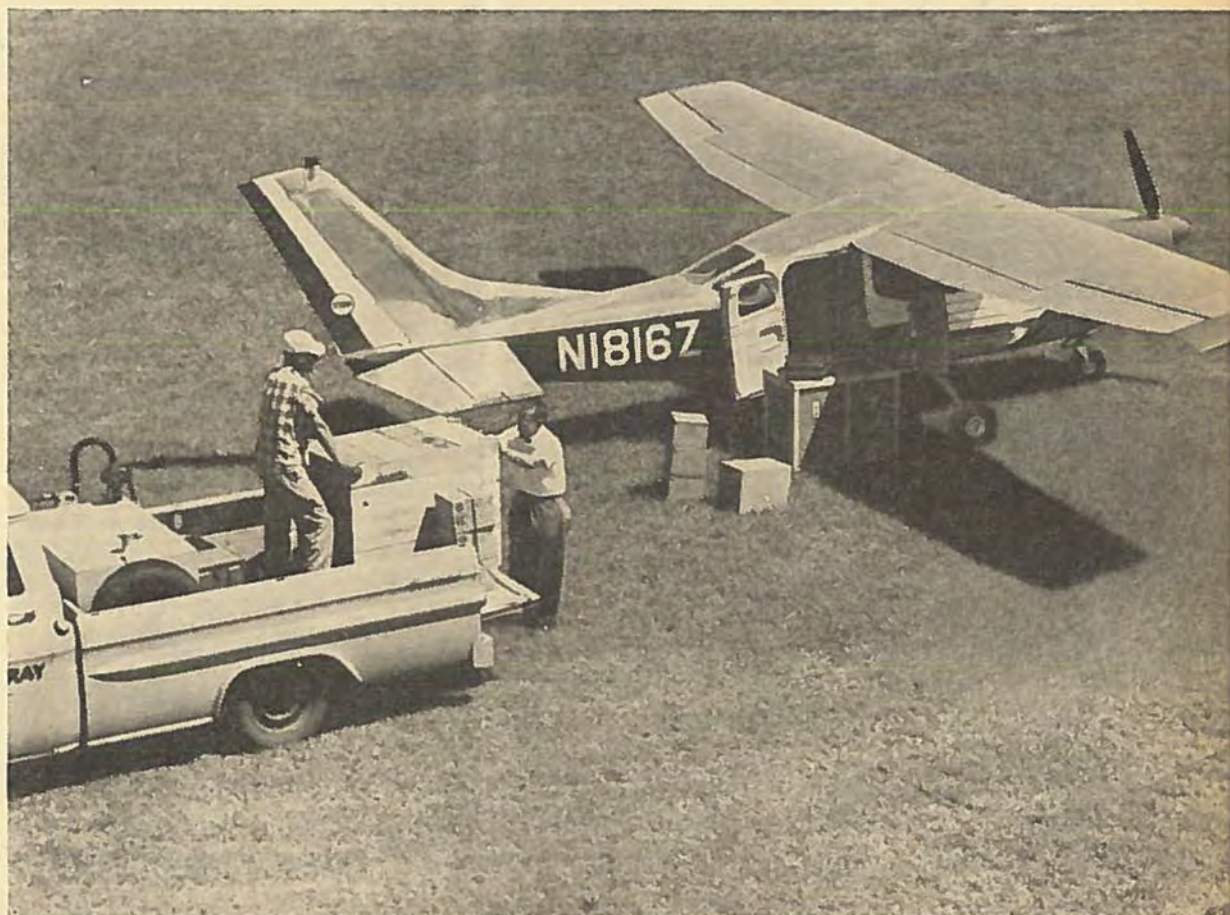
BOEING 727



flyv

INDHOLD

Seanaviation	23
Short Belfast	25
Supersonisk kapløb ..	26
Trafikflyvenyt	26
Trafikfly-markedet ...	27
Svæveflyvenyt	29
FAI-nyt	30
Privat- og forretningsfly	31
Første solo på tosædet ell. ensædet fly	32
Termikjagt og højstart	34
Unic — KDA's begyn- dersvævemodel	35
Typenyt	36
Kastrup-gæster	37



2

1964

PRIS KR. 1,50

Cessna Super Skywagon er et typisk eksempel på det, man i USA kalder et »utility airplane«, hvilket bedst kan oversættes ved arbejdsfly. De store dobbeltdøre gør flyet endnu bedre egnet til godstransport end tidligere typer. Se iøvrigt side 30.

... på flyvepladser i 6 verdensdele
betjenes flyvemaskiner fra
verdens førende selskaber
af erfarent SHELL-mandskab...
udstyret med det nyeste
og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE

Nordisk Flyveforbund

MENS det nordiske samarbejde, der indledtes lige efter krigen, ikke blev videreført på systematisk måde, synes der nu at komme bedre form over det samarbejdeorgan mellem de fem nordiske aeroklubber, »Nordisk Flyveforbund«, der på norsk initiativ blev stiftet i Oslo i fjor, og som det første år har haft norsk ledelse.

I januar blev det andet årlige møde afholdt i Helsinki, men i 1964 ligger ledelsen iøvrigt i Sverige.

Der er flere grunde til, at det er ønskeligt med et snævrere samarbejde og et officielt organ hertil i Norden.

For det første vokser konkurrence-samarbejdet. Til motorflyvernes årlige konkurrence gennem en lang årrække kommer nu også med faste mellemrum en nordisk svæveflyvekonkurrence. Og den ene årlige modelflyvekonkurrence er ved at blive til to eller tre, nemlig både for fritflyvende, line-styrede og radiostyrede modeller. Det giver behov for fællesplanlægning og fastlæggelse af regler.

På mange punkter søger myndighederne at opnå fælles love og bestemmelser i de nordiske lande, bl.a. gennem Nordisk Råd, som forbundet straks ved sin stiftelse henvendte sig til i fjor for at opnå toldlettelse ved flyvning mellem landene. Nordisk Råd har svaret imødekommande og følger sagen op ved sin session i denne måned.

Luftfartsmyndighederne er også af den opfattelse, at det er en fordel at have Nordisk Flyveforbund til at koordinere den nordiske General Aviations synspunkter.

I FAI har nordisk samarbejde før givet resultater. Den »nordiske bloke« var lige efter krigen meget respekteret og havde betydelig indflydelse på formuleringen af modelflyverreglerne og fik indført A2-klassen som VM-klasse.

Et nærmere samarbejde i FAI var derfor på dagsordenen for Helsinki-mødet, ligesom mange andre punkter, hvor det var nyttigt for aeroklubbernes ledelse og sekretariat at udveksle erfaringer til gavn for det fremtidige arbejde for medlemmerne.

SCANAVIATION

Virksomheden i Kastrup Syd, der vedligeholder mange af de danske lette fly, og som efterhånden har påtaget sig meget arbejde for udlandet

NÅR man skriver eller taler om flyvning, er der nogen, der altid bliver glemt, nemlig flyvemekanikerne og det øvrige jordpersonel. På samme måde er man tilbøjelig til at overse, at der findes andre former for erhvervsmæssig flyvning end lufttrafik og skoleflyvning. Vi skal ikke gøre os bedre, end vi selv er, og indrømmer blankt, at der ikke har været skrevet mange linier i FLYV om Scanaviation, skønt firmaet efterhånden har mange år på bagen og fra en spæd begyndelse har arbejdet sig op til det største af sin art her i landet.

I de første efterkrigsår blomstrede privatflyvningen i Danmark som aldrig før, og en mængde flyveselskaber så dagens lys. De fleste af dem blev dog ikke beskåret nogen lang levetid. Et af dem var det oprindelige Scanaviation, der blev oprettet i 1946 som agenturfirma (Auster, Miles m.v.) og tillige drev en flyveskole i samarbejde med Dansk Luft-taxa. Firmaets værksted blev ledet af J. F. Rasmussen og H. C. Henriksen, der før krigen havde været flyveteknikere i henholdsvis Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper. Den 1. januar 1950 overtog de værkstedet, til at begynde med i forpagt-

ning, men da Scanaviation trådte i likvidation, købte de det i juli 1952.

Som det nuværende Scanaviations oprettelsesdag bør man regne 1. januar 1950; da bestod personalet i realiteten kun af de to indehavere, men allerede i 1952 var det vokset til en halv snes mand. Året efter optog man fabrikationen af svinghjulsmagneter til knallerter, hvoraf man alene det første år solgte 10.000 stk. De hidtidige lokaler i hangar 104 i Kastrup Syd blev efterhånden for små, og i efteråret byggede man en værkstedsbygning på 600 m² bag hangaren, hvorved den disponible gulvflade voksede til ialt 1400 m². Værkstedsbygningen opførtes iøvrigt af Scanaviations eget personale.

I slutningen af 1950'erne var dansk privatflyvning inde i en stagnationsperiode, for ikke at sige, at den var i direkte tilbagegang. For at opretholde virksomhedens omfang blev man nødsaget til at søge arbejde udenfor landets grænser. Det lykkedes over al forventning, og i 1963 hidrørte godt halvdelen af omsætningen fra udenlandske kunder. Det kan i denne forbindelse nævnes, at Scanaviation er godkendt af de svenske luft-



Scanaviations flyværksted i Kastrup.

fartsmyndigheder som reparationsværksted for fly, motorer og tilbehør på lige fod med de svenske værksteder. For at formidle salg af firmaets arbejde i udlandet var Rasmussen og Henriksen med til at oprette *Scandinavian Air Trading Co.*, der tillige repræsenterer udenlandske firmaer i Danmark, f. eks. Beech og Morane-Saulnier. Scanavia har selv et par agenturer, nemlig Beagle Aircraft og Champion tænder.

SARCO

I samarbejde med Skandinavisk Aero Industri (Kramme & Zeuthen) oprettede man i december 1960 *Scandinavian Aircraft Repair Company*, i daglig tale kaldet *SARCO*, der specialiserede sig i eftersyn og reparation af store fly, hovedsagelig DC-6 og DC-6B fra Nordair og Sterling Airways. Efter at fremstillingen af KZ-fly blev indstillet i 1952-53, gik SAI i stedse stigende grad over til ikke-flyvemæssigt arbejde, især fremstilling af stålreoler m.v. (system Handy), og i august-september 1962 begyndte man at overflytte denne del af virksomheden til nyerehvervede lokaler i Neriegade 6-9, København S. I forbindelse hermed overtog Scanavia SAI's flyafdeling pr. 1. januar 1963, herunder tegninger og rettigheder til KZ-typerne, reservedelsproduktion til disse m.v. SAI's flytning var tilendebragt 1. februar 1963, og lejemålet til hangar 144 overgik derefter til Scanavia. Selve hangaren anvendtes en tid af SARCO, indtil SAS efter at have erhvervet 45 % af aktierne i Nordair overtog vedligeholdelsen af dette selskabs seks DC-6. Dette betød naturligvis en vis indskrænkning af SARCO, både lokale- og personalemæssigt, og hangar 144 anvendes nu udelukkende af Scanavia. Sterling Airways erhvervede i efteråret 1963 såvel Nordairs som SAI's aktier i SARCO og derved aktiemajoriteten. De øvrige aktier ejes uforandret af Scanavia.

I 1962 omdannedes det hidtidige firma Scanavias Værksted v/ J. F. Rasmussen og H. C. Henriksen til aktieselskab med de to indehavere som direktører. På grund af svigtende helbred måtte H. C. Henriksen desværre trække sig tilbage med udgangen af 1963, og J. F. Rasmussen er nu enedirektør. Hans højre hånd på det tekniske område er ingeniør P. Beck, og den øvrige ledelse består af driftsleder K. C. Bøgh og bogholder Eigil Nørnberg, der begge har været ansat i Scanavia i over 10 år, henholdsvis siden 1. januar 1954 og 1. august 1953. Det samlede antal beskæftigede er for tiden ca. 70.

Ved erhvervelsen af hangar 144 fik Scanavia en fantastisk rådighed over et gulvareal på 3200 m², altså mere end dobbelt så meget, som man i forvejen rådede over. Når man aflægger virksomheden et besøg i dag, fatter man imidlertid ikke, at det har været muligt at rumme det alt sammen i hangar 104. Naturligvis er firmaet under stadig vækst, men man indrømmer gerne, at pladsforholdene inden udvidelsen var ualmindelig snævre. Den tidligere KZ-hangar gennemgik i fjor en omfattende istandsættelse, såvel udvendigt som indvendigt, og rummer nu kontorer for Scanavia og Scandinavian Air Trading, motorværksted, propelværksted og en del af flyværkstedet. Den af SAI opførte bygning umiddelbart vest for hangar 144 anvendes som lager af Scandinavian Air Trading og Sterling Airways. I hangar 104 findes flyværkstedets hovedafdeling, malerværksted, pladeværksted og maskinværksted. Det sidste værksted er fælles for alle afdelin-

ger og vil muligvis blive flyttet til hangar 144.

Flyafdelingen

Flyafdelingen er godkendt af luftfartsdirektoratet til eftersyn og reparation af alle fly med fuldvægt indtil 5800 kg, men har desuden godkendelse til visse andre fly med højere fuldvægt, f. eks. Heron. At give en udtømmende beskrivelse af afdelingens arbejde er faktisk umuligt, da området er så vidtspændende, lige fra montering af skilte med ejerangivelse til hovedeftersyn og genopbygning efter havarier. Radio- og instrumentarbejde giver man sig dog ikke af med; det overlader man til specialfirmaer. Af særlige arbejder kan nævnes, at man monterer Beech Musketeers, der leveres til Kastrup som luftfragt med SAS' DC-7CF, ikke alene til de skandinaviske lande, men til hele Nordeuropa.

Den 18. september 1963 er en mærkedag i Scanavias historie; den dag skrev man nemlig kontrakt med U.S. Army om IROAN af et antal U-8D (Beech Twin Bonanza). IROAN står for Inspection and Repair Only as Necessary og svarer stort set til hovedeftersyn, dog gør man kun noget ved de ting, som virkelig trænger til det, mens man ved mange eftersyn er tvunget til at demontere og efterse dele, der ikke er noget i vejen med. U.S. Army har stationeret såvel tekniske som kommercielle kontrollanter hos Scanavia for at overvåge, at kontraktens bestemmelser overholdes. Man regner med, at der går et års tid, før denne kontrakt er effektueret, men håber naturligvis at få flere af denne art. Arbejde af lignende art udføres for Flyvevåbnet på KZ VII og Piper L-18. Arbejdet på Twin Bonanza'erne udføres i hangar 144, mens den overvejende del af det øvrige arbejde foregår i hangar 104, hvor man takket være udvidelsen har kunnet fjerne de forskellige aflukker langs væggene, så hele hangarrummet nu igen er til rådighed for flyarbejde.

Kgl. hofleverandør

Motorafdelingen er godkendt til eftersyn og reparation af motorer på indtil 600 HK, og den største motortype, man har arbejdet med, er Pratt & Whitney R-1340. En væsentlig del af afdelingens arbejde udføres for udenlandske kunder, især fra Sverige, Norge og Tyskland. Man har endog overhalet Lycoming-motorer for Hans Majestæt Kongen af Yemen, men venter stadig på at modtage prædikat af kgl. hofleverandør. Afdelingen har meget arbejde for det danske forsvar på såvel motorer til KZ VII, L-18 og Augusta-Bell 47J som på kampvognsmotorer. De sidste er luftkølede boxermotorer, fabrikeret af Continental, og minder forbausende meget om flyvemotorer.

I lighed med autoværksteder råder Scanavia over en snes ombytningsmotorer af forskellig type, så kunden ikke behøver at vente på, at hans egen motor bliver repareret. Ordningen er også til fordel for Scanavia, idet man derved kan holde beskæftigelsen i afdelingen nogenlunde konstant. Det er dog naturligvis ikke nogen betingelse for at få repareret en motor, at man overtager en ombytningsmotor.

Arbejdsgangen ved hovedeftersyn af en motor er som følger: Så snart motoren er modtaget fra kunden, bliver den demonteret i alle sine bestanddele, og der bliver foretaget en optælling, så man straks kan gøre kunden opmærksom på eventuelle manglende dele. Derpå bliver de enkelte dele rens-

i forskellige kemiske vædske, bl. a. tetra, hvorefter kontrollanterne går i gang med en yderst grundig opmåling og undersøgelse af hver enkelt del for at se, om nogle er slidt mere, end forskrifterne tillader, ligesom man finder frem til dele, der skal repareres eller erstattes. Næste fase er reparation af defekte dele og femskaffelse af reservedele, hvorefter motoren monteres igen. I forbindelse hermed prøves karburator, brændstofpumpe, tændingsanlæg og det øvrige elektriske udstyr på særlige prøvebænke. Den nyopbyggede motor prøvekøres på prøvestand i 2½ til 5½ time, afhængig af fabrikkens forskrifter. Prøvestanden findes ved hangar 104 og anvendes også til prøvekørsel af kampvognsmotorer. Da man ikke kan forsyne disse med bremsepropeller, som man gør det ved prøvekørsel af flyvemotorer, har man udelukkende til brug for kampvognsmotorer måttet installere en vandbremse, system Junkers.

Propeller fra hele verden

Mens de øvrige afdelinger hovedsagelig er baseret på, hvad amerikanerne kalder general aviation, arbejder propelafdelingen først og fremmest med propeller til store transportfly som f. eks. DC-6B. Afdelingen fik sin nuværende form i 1958, da Scanavia købte udstyret fra SAS' nedlagte propelværksted i Kastrup. Selve arbejdsgangen ved hovedeftersyn af en propel med stilbare blade er den samme som ved hovedeftersyn af en motor: adskille - rense - opmåle - reparere - montere. Afdelingens kundedrejs er endnu mere eksotisk end motorafdelingens; man har lavet hovedeftersyn på propeller fra Ceylon, Det mellemste Østen og de fleste europæiske lande. Af skandinaviske kunder kan nævnes Flyvevåbnet, Flygvapnet, Sterling Airways og Transair Sweden.

Det er endnu for tidligt at snakke jet med Scanavias ledelse, men man følger udviklingen med den allerstørste interesse, og den dag, det første turboprop- eller jetfly til general aviation bliver indregistreret i Danmark, kan man være forvisset om, at Scanavia står parat til at betjene det. Det har nemlig altid været firmaets politik at være et halvt til et helt år forud for udviklingen herhjemme, så man til hver en tid er klar til at imødekomme ønsker fra kunderne, endnu før de er blevet fremsat.

H. K.

Flyvesikkerhedskonference i Athen

Flight Safety Foundation har afholdt sin årlige konference, der denne gang var forlagt til Athen. Det oplystes her, at der i tiden juli 1958-oktober 1963 blev fløjet ca. 6 mill. timer med jettrafik af 63 selskaber. Herunder er der indtruffet 26 havarier med dødsfre. Antallet af flyvetimer pr. havari var i

1950:	85.000
1960:	175.000
1961:	150.000
1962:	220.000
1963:	670.000

Havarierne fordeler sig med 50 % under landing, 27 % under start, 15 % under stigning og 8 % „andre muligheder“. Årsagerne er opgjort således:

Flybesætning	35 %
Vejret	17 %
Navigationsudstyr	16 %
Vedligeholdelse	15 %
Konstruktion	15 %
Sabotage	2 %

SHORT BELFAST

Engelsk militært transportfly.



Short Belfast går i luften for første gang den 5. januar

SKØNT forsvaret af Englands mange oversøiske besiddelser hovedsagelig er baseret på hurtig indsætning af luftbårne hærstyrker fra moderlandet, har Royal Air Force hidtil ikke rådet over noget fragtfly til store afstande. Hovedparten af Transport Command's langdistancefly er af typen Britannia, der primært er beregnet til troppe-transport, og til transport af store genstande har man kun rådet over et antal Beverley, et taktisk transportfly med kort rækkevidde. Short Bros. & Harland Ltd. i Belfast, der byggede samtlige militære Britannia, foreslog derfor i 1957, at man lavede en højvinget udgave af Britannia, kaldet Britannic. Men også fra andre fabrikker forelå forslag til militære fragtfly: Blackburn B. 107, en strømlineformet Beverley med fire Tyne, Handley-Page H.P. 111, en transportversion af Victor, og fra Vickers en forløber for den senere V.C. 10. Afgørelsen blev truffet i januar 1959; den var til fordel for Short Britannic, der senere fik navnet Belfast. Efter amerikansk målestok var ordren imidlertid særdeles beskedn: kun ti fly blev bestilt. Det første fly var klar til at påbegynde flyveprøverne ved juletid, men på grund af vejrforholdene måtte de udsættes, og først den 5. januar fik det luftdåben. På grund af fabriksflyvepladsens beliggenhed på en ø midt i Belfasts havn var det nødvendigt med østenvind, så flyet ikke fløj ind over byen.

Efterhånden som konstruktionsarbejdet skred frem, blev Belfast mere en ny flytype end en højvinget udvikling af Britannia, men strukturemæssigt har de to typer meget tilfælles, og mange jigs fra Britannia-produktionen anvendes i mere eller mindre ændret form. Bortset fra centersektionen er vingerne næsten identiske på de to typer; de bygges forøvrigt af British Aircraft Corporations Filton-afdeling (tidl. Bristol Aircraft Ltd.).

Kan rumme 240 passagerer

Kroppen, der indrettet med trykkabine, er så høj, at Short har foreslået at anvende Belfast som todækker til troppetransport

med plads til 240 passagerer. Royal Air Force vil imidlertid hovedsagelig anvende Belfast til fragtfly uden mellemdæk; som sådant kan der f. eks. medføres en Chieftain kampvogn, to Polaris missiler, tre Sikorsky S-58, fire S-55 eller seks Westland Wasp. Selve lastrummet er 19,30 m langt, 4,19 m højt og 3,6 m bredt (ved gulvet). Bagtil findes en bæverhale, der åbner opad ind i flyet, og en lasterampe. Rampen er 6,60 m lang og kan bruges som en udvidelse af lastrummet. Maximal nyttelast er 36,3 t. I selve cockpittet er der plads til to piloter, navigatør og flyvemaskinist. Bag dette findes en kabine til reservebesætning ell. lign. med tre passagersæder, køkken og toilet, og i etagen nedenunder er der et soverum med seks køjer! Den lange »jævte«, der ses over cockpittet, er ikke et pitotrør, men en anordning til tankning i luften, noget man ellers ikke plejer at finde på transportfly. Belfast er også bemærkelsesværdig ved at være det første produktionsfly med udstyr til fuldstændig automatisk landing (se FLYV 3/1963, s. 50). Systemet består i hovedtrækkene af en autopilot med tre uafhængige kanaler. Der siges kun at være 1/10.000.000 chance for, at en kanal skulle svigte eller fungere forkert; sker dette, overtones den af de to andre. Skulle det helt usandsynlige indtræffe, at der er noget i vejen med to kanaler, slås autopiloten fra, og piloten kan da fortsætte manuelt eller tilslutte den sidste kanal.

Serieversionen til Royal Air Force (fabriksbetegnelse SC.5/10) er udstyret med fire Rolls-Royce Tyne RTy 12 Mk. 101 propelturbiner, hver på 5730 ehk. En a.p.u. (auxiliary power unit) af typen Bristol Siddely Artouste er anbragt i højre hjulkasses forreste del.

Short har projekteret flere interessante versioner, hvoraf kan nævnes SC.5/21 med 8400 hk RTy. 32 og grænselagskontrol på flaps, haleplan og ror. Med en fuldvægt på 102.000 kg skulle den kunne starte på 335 m og nå 15 m på 550 m! I SC. 5/35 anvendes den øgede kraft fra RTy 32 til en forøget startvægt på 136.000 kg. En civil

udgave har svingbar næse og plads til 18.300 kg fragt på det underste dæk og 141 passagerer på det øverste. SC.5/40 er en jetdreven version med Pratt & Whitney JT3D, Rolls-Royce Conway eller Bristol-Siddeley BS.1000. Man har truffet aftale med Lockheed om at måtte anvende vinge og haleparti fra C-141 StarLifter, hvis realisationen af dette projekt skulle blive aktuel.

Skønt den engelske stat ejer 69 % af aktiekapitalen i Short Bros. & Harland Ltd., kan man ikke sige, at firmaet favoriseres med bestillinger fra Royal Air Force, og for tiden kæmper ledelsen yderst energisk for at skaffe flere ordrer på Belfast. Fabrikken ligger i en arbejdsløshedssø, hvor 8 % af befolkningen er kronisk arbejdsløs, og de nordiske parlamentsmedlemmer arbejder derfor voldsomt på at skaffe arbejde til fabrikken. De understøttes efter sigende kraftigt af Royal Air Force, der gerne ser ordren fordoblet.

Data

Spændvidde 48,42 m, længde 41,69 m, højde 14,33 m, vingereale 229 m².

Tomvægt 54.650 kg, max. startvægt 102.000 kg, max. landingvægt 93.900 kg.

Max. marchhastighed 613 km/t i 7620 m, økonomisk marchhastighed 540 km/t i 9145 m, stillingshastighed 174 km/t, stigevevne i 0 m 6 m/s, praktisk tophøjde 9145 m. Startstrækning til 10,6 m 2150 m, landingsstrækning fra 15,2 m 1525 m. Flyvestrækning med max. brændstof (20 % reserver) 8530 km, med max. nyttelast 1610 km.

Focke-Wulf og Weser forenet

De to nordtyske flyfabrikker Focke-Wulf og Weser Flugzeugbau er blevet forenet under navnet Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW). Det nye selskab har en aktiekapital på 10 mill. DM, hvoraf Krupp-koncernerne ejer 40 %, United Aircraft 30 % og de tidligere Focke-Wulf aktionærer (hovedsagelig Kaffee-Hag og Standard Elektrik Lorenz) resten. VFW har over 7000 ansatte og arbejder hovedsagelig med fremstilling af dele til F-104G Starfighter; man er nu ved at forberede serieproduktionen af Transall C.160.

Jugoslavisk jettrener seriebygges

Den jugoslaviske jettrener Soko Galeb, der vakte berettiget opmærksomhed på den sidste Pariser-salon, er blevet antaget som standardtrener af det jugoslaviske flyvevåben, der hermed følger de vestlige lande i anvendelsen af jettrenerne til den første flyveuddannelse.

Galeb er som Jet Provost og Macchi MB 326 forsynet med en Bristol Siddeley Viper, i dette tilfælde af typen Viper Mk. 11 22-6 på 1135 kg st. t. Den er i stand til at bruge græspladser og har en tophastighed på 812 km/t i 6200 m. Stigevevnen ved havoverfladen er 22,8 m/s og den maksimale flyvetid 2½ time. Med fuld brændstofbeholdning er flyvevægten 3714 kg.

Murphys lov

§ 1. Kan en del monteres forkert, vil den før eller senere blive det.

§ 2. De fleste fejl vil indtræffe på de mest ubejlelige steder og tidspunkter.

§ 3. Mange store problemer begynder som meget, meget små.

(Efter Flygvapennytt)

Det supersoniske kapløb

43 amerikanske og 34 Concorde-fly bestilt eller reserveret.
Amerikanske betænkkeligheder.

MENS arbejdet på den fransk-engelske Concorde skrider rask frem, har amerikanerne endnu ikke truffet beslutning om, hvem der skal bygge deres supersoniske transportfly, ja, om det overhovedet skal bygges. Den amerikanske flyveindustri synes ikke særlig vild efter at gå i gang, i hvert fald ikke på de finansielle vilkår, som den amerikanske regering har foreslået. De har tabt for meget på de store civile jets til, at de ønsker at risikere særlig mange af deres egne penge på noget så nyt og uprøvet. Douglas har allerede meddelt, at man ikke ønsker at være med, og Boeings præsident, William M. Allen, har i en redegørelse overfor et senatsudvalg udtrykt så mange betænkkeligheder, at man nærmest får det indtryk, at også Boeing helst vil være fri. Han siger rent ud, at den væsentligste grund til, at man tænker på at lave et amerikansk supersonisk transportfly er den, at man i Europa er gået i gang med Concorde. At lave en direkte konkurrent til Concorde anser han for urealistisk, da man umuligt kan konkurrere prismæssigt med denne. Allen anslår behovet til omkring 400 fly, men mener ikke, at amerikanerne kan gøre sig håb om få ordrer på så mange, snarere omkring 200.

Federal Aviation Agency har i sin specifikation forlangt en produktion på 2½ fly pr. måned og stillet en statsstøtte på max. 4800 mill. dollars i udsigt. Under forudsætning af, at hele dette beløb stilles til rådighed, at finansieringen af motorudviklingen afholdes af en særlig bevilling, at der sælges 200 fly, at der kun udvikles én model, at luftfartsselskaberne betaler 1/3 af prisen forud og at der ikke opstår nogle

større tekniske problemer, har Boeing beregnet fabrikkens investering til 1200 mill. dollars. Til sammenligning oplyses det, at man »kun« investerede 225 mill. dollars i Boeing 707. Mr. Allen siger, at det vil være urealistisk at gå ud fra, at alle ovennævnte forudsætninger holder stik. Rent bortset fra de tekniske usikkerhedsmomenter vil det formentlig blive nødvendigt med både en interkontinental og en transkontinental version, hvilket vil kræve yderligere 400 mill. dollars. Skulle flyet blive en teknisk succes, er den foreslåede produktionstakt på 2½ om måneden utvivlsomt for lav; den må mindst fordobles, hvis de prospektive kunder ikke skal gå et andet sted hen, men det vil kræve yderligere investeringer til værktøjer og maskiner.

Boeings præsident siger rent ud, at regeringens finansieringsforslag er uacceptabelt for fabrikken, der allerede har investeret 17 mill. i studier af supersoniske trafikfly. Han foreslår, at der for statens regning bygges en prototype, evt. et mindre antal udviklingsfly, og at man afventer udfaldet af flyveprøverne og Concorde-programmets udvikling, før man tager beslutning om serieproduktion.

Imidlertid fortsætter alverdens luftfartsselskaber at afgive »ordrer« på det endnu ikke-eksisterende amerikanske fly. Man indbetaler et depositum på 100.000 dollars pr. fly for at sikre sig pladser på produktionslinjen og for at blive informeret om programmets fredegang, altså samme fremgangsmåde, som når man bestiller Concorde, bortset fra at der i det sidste tilfælde er realiteter bag det hele. Ordrelisten var ved redaktionens slutning: TWA 6, PanAm 15, American 6, Flying Tiger 2, Alitalia 3, Japan Airlines 5, El Al 2 og Northwest 4.

For Concordes vedkommende ser billedet således ud: Pan Am 6, Continental 3, American 4, Panair do Brazil 3 (option), TWA 4, Middle East 2. Hertil kommer, at 12 fly er reserveret for deltagerlandenes nationale luftfartsselskaber, altså Air-France og BOAC. På det tekniske område er konstruktionens hovedtræk blevet endeligt fastlagt, og man er i fuld gang med detailkonstruktion, produktionsplanlægning og fremstilling af værktøjer. Man har lavet mock-ups af kabine og cockpit og er i gang med udprøvning af systemer m. v. på særlige prøvestande. I Farnborough er man ved at bygge et særligt hus til strukturelle prøver af et helt fly. Bygningen bliver 46 m høj og får en dør, der er 41 m bred; man mener, at det bliver verdens største anlæg af den art. Prisen er anslået til 90 mill. kr. Et lignende anlæg er under opførelse hos Sud i Toulouse.

Flyveprøverne med BAC-221 ventes indledet meget snart; det er en Fairey F.D. 2, der er blevet ombygget med vinger af lignende form som Concordes. Motoren er en Rolls-Royce R.A. 28 Avon. Af data kendes kun dimensionerne, nemlig længde 17,55 m, spændvidde 7,62 m og højde 3,93 m.

TRAFIKFLYVENYT

SAS har, efter at de prisnedsættelser, man ved IATA-mødet på Bahamaerne var nået frem til, ikke fik den nødvendige enstemmige vedtagelse, som en del andre selskaber taget initiativet til alligevel at komme ned på disse takster fra 1. april — forudsat de fornødne godkendelser fra myndighederne. Enkeltrejsprisen på 1. klasse nedsættes med 692 kr., på økonomiklasse med 366 kr. det meste af året og 55 kr. i højsæsonen. En ny 21-dages-pris får udstrakt virkning. Kbh.—New York—retur-priserne skulle herefter blive:

1. kl. 5482 kr., økonomikl. 3313 det meste af året, 3904 i højsæsonen, 21-dage 2628 kr., grupperejse 2629 kr.

Det skal blive interessant at se, om disse nedsættelser — hvis de gennemføres — vil bringe så mange ekstra passagerer, at de bringer mindst lige så meget ekstra i kassen.

SAS har bestilt endnu en Caravelle til levering 15. februar næste år. Det bliver SAS's tyvende og den 16. i selve SAS-flåden. Den 19. kommer i april i år, og SAS har for købsret på endnu tre. Sud Aviation har afleveret ca. 160 og besluttet at forege produktionen fra 200 til 225.

DDL har vedtaget, at det overskud på knap 8 mill. kr., som er den danske andel i sidste års SAS-overskud, anvendes til nedbringelse af tabssaldoen, som herefter andrager 8.60 mill. kr.

Iraqi Airways har bestilt tre Hawker Siddeley Trident, af hvilke der herefter er solgt eller reserveret 54.

Flying Enterprise fik sin anden DC-7, OY-DMR, den 21. december. Begge DC-7'erne ejes egentlig af det svenske selskab Svea-flyg, der også ejer en svenskregistreret DC-6, men alle tre fly anvendes for selskabet af Flying Enterprise, så Svea-flyg virker for tiden udelukkende som et finansieringsselskab.

Falck har hos Hawker Siddeley bestilt en fabriksny Heron 2D til levering omkring 1. maj.

Scan-Fly fik leveret en Heron, OY-DPO, den 9. december fra det tyske selskab Südflug. Hvis man får koncession, vil man åbne en rute København—Stavanger—Sumburgh (Shetlandsøerne)—Vågå (Færøerne) omkring 1. marts. Ruten vil blive beflyjet hele året, i de 17 sommeruger to gange ugentlig. Ruten vil blive oprettet uanset om Icelandair genopretter beflyvningen af Færøerne. Man har iøvrigt haft så stor efterspørgsel efter Heron'en til almindelig charterflyvning, at man har fået option hos Südflug på endnu en Heron til levering omkring 1. maj.

Nordair fløj i 1963 292 mill. passagerkilometer, en fremgang på 31,6 % i forhold til 1962, og transporterede 137.000 passagerer, en fremgang på 20,8 %. Som underdirektør i trafik- og salgsafdelingen er ansat Flemming Paag, tidl. rejsebureauet Sønderjyden.

Sterling Airways har købt yderligere to DC-6B-2 fra North-West Airlines til levering 15. februar og 15. maj.



Billedet her giver et godt indtryk af vingeformen på BAC-221, der er en af de gamle Fairey FD-2 forsøgsfly, som er blevet forsynet med en Concorde-formet vinge.

Københavns lufthavn i 1963

Ankomne passagerer	611.716
Afgåede passagerer	610.475
	1.222.191
Transitpass. 2 x 493.006	986.012
Andre passagerer	366.155
Total	2.574.358

Stigningen i forhold til 1962 er 13,6 % ialt og 11,5 % i lufttrafik, en anelse større stigning end ved sidste årsskifte. „Andre passagerer“, d.v.s. især charterflyvningen, er steget 28,5 % mod 69 % og 42 % af de to foregående år. Selv om det stadig er her, den største procentuale stigning er sket, er stigningen taget noget af.

Luftgods udgør 51.483 t i lufttrafik (+ 17,7 %) og 52.298 t ialt (+ 17,8 %).

Mht. fly har der i 1963 været ialt 92.442 starter og landinger, en stigning på 11,0 %. Lufttrafikken tegner sig for 63.530, en stigning på 4,3 %.

Flyvesikkerheden i Ålborg lufthavn

I anledning af påstande, der er fremkommet om overhængende risiko ved sammenblandingen af civil og militær trafik i Ålborg, har flyvechef *Emil Damm*, SAS, udtalt:

„SAS må afvise disse påstande. Vi kender intet til en sådan, forøget risiko og kender — som luftfartsdirektoratet — kun til eet tilfælde i de foreløbne 12 år, hvor et trafikfly og et militærfly kom i nærheden af hinanden. Det indtraf for seks år siden i klart vejr, og maskinerne var ikke hinanden nærmere end 500 meter. Det er ganske afgjort, at vore besætninger ville have rapporteret det, dersom der var indtruffet andre tilfælde af denne art.“

Principielt forstår vi i SAS udmærket flyvefåbnetts ønske om at have eneret på og fuldt råderum over visse flyvestationer, pladser og indflyvningssektorer, og vi kan og vil ikke deltage i en offentlig debat om flyvefåbnetts og forsvarsministeriets beslutning om fortsat at holde visse militære flyvepladser lukket for civil trafik.

På den anden side vil vi gerne understrege, at SAS har haft og har et glimrende samarbejde med flyvefåbnet, radarkontrollen og flyveledelsen om trafikken på Ålborg lufthavn...

134 millioner passagerer i 1963

ICAO har beregnet verdenslufttrafikken i 1963 til 134 millioner passagerer fordelt på 101 medlemsstater, hvoriblandt ikke Rusland og Kina. Det er en stigning på 11 % i forhold til 1962. Passager-kilometertallet er steget 12 % og fragtbefordringen 14 %.

For indeværende år spår IATA stigninger på henholdsvis 11, 14 og 17 %.

Passagertallene var i 1945: 9 millioner, i 1950: 31 millioner, i 1955: 68 millioner og i 1960: 106 millioner.

1963 udviste hidtil største sikkerhed

Foreløbige opgørelser viser, at der i 1963 omkom 672 passagerer og 112 besætningsmedlemmer ved 25 ulykker på de regelmæssige luftruter. Hertil kommer 194 passagerer og 35 besætningsmedlemmer ved 13 ulykker med fly i ikke-regelmæssig trafik.

Selv om således over 1000 mennesker mistede livet ved lufttrafik, er det dog — set i forhold til den mængde flyvning der blev udført — det hidtil bedste år m.h.t. flyvesikkerhed.

I den regelmæssige trafik blev der dræbt 0,75 passagerer pr. 100 mill. passager-miles mod 0,94 i 1962. Dette tal er gået støt ned siden 1960.

Selv om der omkom mindre end halvdelen af tallet for 1962 i ikke-regelmæssig trafik, er denne dog statistisk set mindst dobbelt så farlig som den regelmæssige.

Trafikfly-markedet i 1963

Mange nye ordrer i årets løb!

SALGET af nye trafikfly i 1963 var omtrængt af samme størrelsesorden som det foregående år; størst interesse var der for kort- og mellemdistancejetfly, mens der for de andre klassers vedkommende hovedsagelig var tale om supplerende ordrer fra selskaber, der allerede anvendte pågældende type. Særlig bemærkelsesværdigt var det, at der blev solgt temmelig mange jetfragtfly, mens salget af turbopropfragtflyet *Canadair CL-44* kun nåede tre fly til det nystiftede *Japan Cargo Airlines*. *Douglas* har nu modtaget bestillinger på ialt 18 *DC-8F Jet Trader*. Første og hidtil eneste europæiske kunde er *KLM* med en ordre på to. Salget af *Boeing 707/720* beløb sig til en snes maskiner, på en enkelt undtagelse nær udelukkende suppleringsordrer. Undertagelsen var det amerikanske charterselskab *World Airways*, der bestilte en 707. *Convair* har helt trukket sig ud af produktionen af jettransportfly, men det lykkedes dog at få afhændet tre *Coronado* til *Garuda Indonesian Airways*. Det drejer sig om fly, hvorpå ordren var blevet annulleret.

Blandt mellemdistanceflyene fortsætter den hårde konkurrence mellem *Hawker Siddeley Trident* og *Boeing 727*. Det er den sidstnævnte, der har haft størst kommerciel succes til dato, og i 1963 blev der solgt 14, nemlig to til hver af de australske selskaber *TAA* og *Ansett-ANA*, syv til *National Airlines* i U.S.A. og tre til *British West Indies Airways*. Den engelske regering havde ellers netop skænket *BWIA* tre *Viscounts* som en lille opmærksomhed i anledning af, at *Britisk Vestindien* nu blev en selvstændig stat. *Hawker Siddeley* kunne kun registrere en enkelt ordre på *Tridents*, nemlig 3 til *Iraq*, omend *BEA* har ladet forlyde, at man vil anskaffe endnu ti udover de 24, der forlængst er bestilt. Det samlede antal ordrer på de to typer er 29 *Trident* og 147 *Boeing 727*. *Trident*, der fløj et årstid før 727, har mistet sit forspring idet de første 727 antagelig nu er på ruterne, mens *Trident* vil gå i rutetjeneste hos *BEA* til 1. april. Det bliver på ruterne fra *London* til *Nice* og *Zürich*; på *Københavnsruten* vil den blive sat i drift 1. juli. *Caravelle*-salget gik støt og roligt, og der indløb bestillinger på 11 fly, alle genbestillinger med undtagelse af tre til det chilenske selskab *LAN*. På *Caravelle Super* med amerikanske turbofans modtog man dog ingen ordrer, og *Finnair* er fortsat det eneste selskab, der har bestilt denne version. *Sud Aviation* har netop fået regeringens godkendelse til at forøge den planlagte produktion fra 200 til 225; ved årets udgang var der bestilt 173.

1963 bragte de første bestillinger på *Douglas DC-9*, nemlig 15 til *Delta*, 3 til *Bonanza* og 6 til *TCA*. Den sidste ordre er nok den mest betydningsfulde, fordi *TCA* i en årrække har anvendt *Vickers Viscount* og *Vanguard* og derfor regnedes for en temmelig sikker *One-Eleven* kunde. *TCA's* behov for kortdistancefly er betydeligt større, end ordren giver udtryk for; man anslår det til omkring 45. Nationaløkonomiske hensyn har sikkert spillet en ikke ringe rolle ved *TCA's* ordreaftagelse, idet den hårdt trængte canadiske flyveindustri er engageret i produktionen af komponenter til *DC-9*. På den anden side har *BAC* antydnet, at man i tilfælde af en canadisk ordre ville overveje at lade *One-Eleven* licensbygge i Canada. Ordremæssigt fører *One-Eleven* stort foran *DC-9* med 60-24, og *BAC* kunne i afvigte år registrere ordrer på 25, nemlig 4 til *Aer Lingus*, 15 til *American Airlines* og 6 til *Branniff*. For alle tre selskaber må behovet anslås at være større, end ordrene giver udtryk for; det gælder specielt *American Airlines*.

Af turbopropfly bygges praktisk talt kun to motorede, omend *Hawker Siddeley* har sat ti civile *Argosy 200* i produktion i håb om, at ordrene skal indfinde sig. *Fokker* solgte 18 *Friendships* og den amerikanske licenstag *Fairchild 8*. Af nye kunder må nævnes *Alitalia* (3), *Lufthansa* charterselskab *Condor* (2) og *Schreiner*, et hollandsk charterselskab (1). Pr. 31. december var der solgt 258 til 81 forskellige kunder, og man regner med at fortsætte produktionen i Holland mange år endnu, hvorimod den er blevet indstillet i U.S.A. Også *Handley Page* havde et godt år og fik solgt 12 *Herald*, to til *Israel*, to til *Globe Air* i *Schweiz* og otte til *Malayay* flyvefåbnet. *Hawker Siddeley 748* blev i sin »civile« udgave bestilt af *Royal Air Force* til VIP-transport (16), *Thai Airways* (3), kongen af *Thailand* (1), *Smiths Aircraft Instruments* (1) og *Aerolinas Argentinas* (3). Den militære fragtversion, *Hawker Siddeley 748MF*, der har stærkere motorer og lasterampe i bagkroppen, fløj første gang 21. december, og man forudser et stort civil marked for denne til fragtflyvning.

Det fly, der i størrelse bedst svarer til betegnelsen *DC-3* afløser, er den franske *Nord 262* (født *Max Holste Super Broussard*). Det er gået lidt træt med salget, men en enkelt ordre har man da modtaget, nemlig fra det franske indenrigsselskab *Air Inter* (4 fly). Mange amerikanske lokalflyveselskaber siges at afvente resultaterne fra den første tid hos dette selskab med megen stor interesse.



Der er nu bestilt 147 Boeing 727.





Operation Bevisførelse

Som afslutning på det mest intensive prøveprogram i luftfartens historie sendte vi en ny 727 på en præcisions-planlagt verdensflyvning. Turen beviste på dramatisk måde 727's alsidighed og pålidelighed.

727 startede med lethed fra solbagte ørkenlufthavne og i al slags vejr fra skybrud til tæt tåge. Turen indbefattede 56 punkt-til-punkt flyvninger, 83 demonstrationsflyvninger, 152.054 km tilbagelagt og ialt 139 starter – alt foretaget uden en eneste mekanisk forsinkelse.

727 beviste sin passager-appeal under demonstrationsflyvningerne, idet den fremkaldte begejstret bifald på grund af sin ufattelig rolige kabine og fremragende ydeevne.

Den vandt påskønnelse fra piloter i 27 luftfartsselskaber, der gæstefløj den. De kunne lide 727's korte start og stigeevne, dens lette, hurtige svar på styregrejerne, dens solide og sikre opførsel før og under landingsmanøvrerne. »Den kommer ind, som om den løb på skinner,« sagde adskillige.

Luftfartsselskabernes ledere var imponeret af 727's enestående pålidelighed, af dens effektivitet og af dens driftsøkonomi og store lastevne, der giver den en fremragende indtjeningssevne.

Kort- til mellemdistance maskinen 727 bliver sat i drift i løbet af nogle uger. Den er blevet bestilt af All-Nippon, American, Ansett-ANA, BWIA, Eastern, Japan Air Lines, Lufthansa, National, TAA (Australien), TWA og United.

BOEING 727

SVÆVEFLYVENYT

FØRSTE DANSKE VASAMA

prøvefløjet i Ringsted

Nordisk mesterskab

i sidste halvdel af maj

Militære øvelser har desværre gjort det umuligt i år at holde svæveflyvekurrencer fra Kr. himmelfartsdag til og med pinse, så Nordisk Mesterskab i svæveflyvning er be-
rammet til de to uger fra 17.—30. maj. De tre danske deltagere bliver de tre førstplacerede ved DM i fjor: *Sejstrup, Braes og Didriksen*.

Samtidig holdes for første gang en officiel holdkonkurrence, hvor flere piloter flyver samme fly på skift. Hensigten hermed er at give flere svæveflyvere lejlighed til at lære konkurrenceflyvning. Derfor begrænses også antallet af tidligere DM-deltagere på et hold til højst to, hvis man flyver tre, og højst en, hvis der er to piloter på flyet. Kravene til de enkelte piloter bliver de samme som ved sidste DM.

Man regner med ialt 30 deltagende fly med højst 15 i NM og resten i holdkonkurrencen.

Arnborg tages i brug til sommer

Selv om en manglende byggetilladelse endnu gør det uvist, hvornår hangaren på Arnborg kan blive klar, har svæveflyverådet dog indstillet sig på at tage pladsen i brug i sommerferien med et seks ugers program — til den tid regner man i hvert fald med, at græsset kan bære.

Fra 28/6—11/7 bliver der træningslejr med enkelte konkurrenceflyvninger ind imellem på mere uformel basis.

Fra 12. til 25. juli bliver der skole og klublejre.

Og fra 26. juli til 8. august instruktørkursus, som man længe har ønsket at kunne udstække til 14 dage igen for at give deltagerne mere praktisk flyvning. Da der er adskillige flyvemåneder foran, skulle der også være mulighed for at komme i god træning og nå at opfylde de krav, der stilles for at komme med.

Hvilken klub eller klubber, der kommer til at drive skole og I-kursus, afgøres når de interesserede klubber har afgivet deres tilbud.

Rapport over Baby-ulykken

i Herning

Luftfartsdirektoratet har udsendt rapport over den ulykke ved Herning flyveplads den 11.7.1963, hvor en Grunau Baby totalhavarede og piloten blev dræbt. Han var uddannet det foregående år og havde opnået 8 flyvetimer, 99 starter, heraf 9 på Baby. I klubbens sommerlejr havde han i dagene før havariet 4 tilfredsstillende flyvninger på Rhönlerche og blev derefter den 11. hen mod aften i roligt vejr sendt solo på Baby igen efter omhyggelig instruktion og under vejledning med flagsignaler.

Piloten afveg fra instruktionen, fulgte ikke flagsignalerne — bl.a. til at flyve hurtigere, da han fløj tydeligt for langsomt — kom for langt ud til normal an- og indflyvning, stallede i et drej, rettede op, forsøgte igen en drej og styrtede ned fra 50 m i en spindlende bevægelse.

Rapporten foreslår optaget forhandlinger med svæveflyverådet om en evt. bestemmelse om, at første soloflyvning skal ske på det tosedede skolefly, samt om man i elevens første solotid altid skal udføre dagens første flyvning i DK.

Svæveflyverådet har drøftet havariet på et møde i januar og svaret direktoratet, at det sidste vil blive overvejet i forbindelse med en forestående revision af skolingsnormerne. Det første mener man ikke, erfaringerne gør det fornuftigt at forlange. Mange klubber gør det allerede, og rådet anbefaler, at denne praksis snarest indføres overalt.



Ringsted Svæveflyveklubs finske Vasama lander efter sin første tur med Rasmus Kristensen som fører den 12. januar. Vintervejret begrænsede flyvningen til et par starter til 300 m højde i flyslæb, men Rasmus syntes godt om Vasama'en.

NYT fra svæveflyveklubberne

Kalundborg fik i december sin Vasama.

København havde som første klub statistik for 1963 klar. Den viser som ventet stor nedgang i startantal (1635 mod 2470), men endnu en gang stigning i flyvetimer (485 mod 431) og distancer (2680 km mod 2262). Af nye fly har klubben i ordre en Ka-8 til august og en Ka-6 til januar 1965.

Nordvestjysk fik lige før nytår sin Ka-8.

Odense har overstået den årlige s-teori-prøve. Både startantal (982) og flyvetid (243) ligger væsentligt under 1962, hvorimod distancerne (734 km) er steget. Med et tosedet og 4 ensædede fly er man godt rustet til 1964. AXB er nu genopbygget og flyveklar.

Svævefly sluttet flyvningen i december og nåede ialt 704 flyvninger og 110 timer mod 510 og 45 i 1962. Klubben er nu i gang med teorkursus og klargøring af materiellet til næste sæson.

Vejle er kommet over sidste års krise, leder efter en Ka-6 til efteråret og har bestilt en Ka-8 til sidst i 1965, mens Tiger Moth'en er blevet solgt.

Flyvevåbnet venter to Ka-8 hen på sommeren og tre til et år senere og har også bestilt et par Ka-6.

*

Udenlandske statsborgeres flyvning med danske svævefly

Efter en henvendelse fra KDA har luftfartsdirektoratet meddelt, at de i „Meddelelser fra luftfartsdirektoratet“ nr. 74/1963 nævnte bestemmelser, som vi omtalte i FLYV, ikke gælder udlændinges flyvning med danske svævefly.

Man kan altså uden videre lade svenske og norske svæveflyvere flyve med danske fly, forudsat at de er teknisk kvalificerede hertil og orienteres om danske bestemmelser. Andre udlændinge skal have deres certifikat påtegnet. I intet tilfælde skal de omtalte erklæringer på tro og love indsendes af luftfar-tøjsejerne.

Flere målte glidetæl

I fortsættelse af notitsen i sidste nummer er her nogle flere resultater af målingerne i München. De komplette polarer med kommentarer findes i „aerokurier“ nr. 12/63 og 1/64. Det bemærkes bl.a. her, at meget afhænger af de afprøvede eksemplars øjeblikkelige tilstand. *Zacher* siger ellers, at polske opgivelser passer, men her ligger også Jaskolska lavere end opgivelserne — det var et repareret eksemplar:

Type	Opgivet	Målt
Ka-8	27	25
Jaskolska	28.5	26
Skylark 3F	36	32.5
Phönix	37	36

Rekordanmeldelser fra Sydafrika

Det er sommer i Sydafrika, og der holder de mesterskaber og rekordlejr omkring juletid. Juledag blev der sat nye rekorder over 500 km trekant: englenderinden *Ann Burns* med 101 km/t, *E. Domisse* med 106 km/t. 7/1 fløj *Helmut Sorg* tosedet med 82 km/t og dagen efter *Jackson* en ny ud-og-hjemrekord på 690 km — alt under forbehold af FAI's anerkendelse.

Nyt Slingsby-standardsvævefly

Slingsby type 51 er et nyt engelsk svævefly i standardklassen, der nu skulle have påbegyndt sine flyveprøver, og som skal deltage i dette års engelske mesterskaber, ligesom den skal være i produktion inden VM i 1965. Slingsby hævder at være gået grundigere til værks med forberedelserne end ved noget tidligere svævefly. Man har taget elektroniske regnemaskiner i brug og sammenlignet over 100 forskellige svæveflytyper og deres egenskaber først, ligesom der er foretaget vindtunnelundersøgelser.

Flyet har lav krop, men piloten ligger ikke ned og har godt udsyn. Halefladerne er små med haleplan/højderor ud i et. Alle rør bevæges ved stødstænger, og det eneste, der skal smøres i flyets liv, er udløseren og landingshjulet.



MFI Mill-Trainer (den burde have heddet Milljunior) er forsynet med nyt understel, der muliggør brug af meget ujævne marker. Under vingerne kan medføres raketter eller maskinkanoner, og i stedet for højre sæde kan monteres et kamera. Foruden til skoling kan flyet anvendes til angreb på jordmål og på helikoptere.

BØGER

Joseph Heller: *Punkt 22*. Gyldendal, 394 sider. Kr. 38.50 hft., 50.00 indb.

Heller var amerikansk bombeflyver under den 2. verdenskrig og har skrevet sin bog først og fremmest om krigens meningsløshed og tilfældigheder. Den er skrevet med megen grotesk og ironisk humor, men har udover miljøet ikke noget med flyvning at gøre.

Vinger over Europa

Per Hysing-Dahl: *Vinger over Europa*. Fremad 1963. 164 s., 15 x 21 cm, ill. 22,75 kr. (32,75 kr. indb.).

Forfatteren, der er nordmand, var under krigen pilot i Royal Air Force. Bogen omhandler hans oplevelser i den tid, hvor han gjorde tjeneste i No. 161 Sq., der nedkastede agenter og forsyninger til modstandsbevægelserne i det besatte Europa. En tid fløj han Lysanders, der anvendtes til afhentning af modstandsfolk i det besatte Frankrig.

Denne del af luftkrigen har hidtil ikke fået megen omtale, selv om emnet i sig selv er særdeles interessant og spændende, og mindre spændende bliver det ikke på Hysing-Dahls nøgterne og tilforladelige fortællemaåde. Jeg blev holdt vågen til kl. halvto om natten og læste faktisk bogen ud i én køre. Forfatteren praler ikke med sine egne bedrifter eller forfalder til helte dyrkelse; tværtimod lægger han megen vægt på skildringen af det gode kammeratskab, ligesom han er fuld af beundring for jordmandskabet. Illustrationerne er fortrinlige og oversættelsen dejlig fri for tekniske bommerter. Bogen anbefales på det allervarmeste; det er uden tvivl den bedste flyvebog på dansk i flere år.

H. K.

FLYVEVÅBNET

Udnævnelser

Kaptajnerne af specialgruppen *Kaj W. Rasmussen* og *Erik F. F. Jensen* er udnævnt til majorer af specialgruppen.

Oberstløjtnant *S. Thorkildsen* er tiltrådt som chef for Flyverdetachment 615 fra 1/1-64.

Ulykken på Bornholm

Torsdag den 12. december styrtede en North American Super Sabre ned i Rutsker plantage på Bornholm, hvorved den 26-årige flyverløjtnant *Kell Drejer Petersen* omkom. Ulykken foregik under øvelsesangreb mod styrker på jorden.

Pembrokes ophugget

Flyvvåbnets tre sidste Pembrokes, 691, 693 og 694, blev ophugget i slutningen af 1963, efter at man forgæves havde søgt at sælge dem til andre flyvevåben eller til civil anvendelse. Pembroke'erne blev taget ud af tjeneste i december 1960 for at indskrænke antallet af typer i flyvevåbnet.

Af de seks Pembrokes, der blev leveret i 1956-57, forsvandt 695 i Vesterhavet den 21. oktober 1958, mens 692 og 696 blev solgt til Flygvåbnet i december 1961. Endelig blev 697, der var anskaffet i 1959, solgt til Luftfartsdirektoratet som OY-AVA i juni 1961. Man skal vist ikke give sig til at regne ud, hvad en flyvetime med Pembroke har kostet.

FAI-nyt

Øget FAI-aktivitet i 1963

Det netop afsluttede år udviste en mærkbar forøgelse af FAI's aktivitet, udtaler generaldirektor *C. Hennecart* i en nytårsudtalelse. Der blev afholdt ikke mindre end 28 møder af sportskomiteer, underkomiteer og tekniske komiteer i Paris, og mere end 300 delegerede fra 58 lande deltog i dette arbejde.

Det har specielt drejet sig om ændringer og tilføjelser til sportsbestemmelserne, opstilling af nye regler for astronautiske rekorder, forberedelse af den første flyve- og rumfarts-festival i Deauville, forberedelse af VM i svæve- og modelflyvning og endelig den årlige generalkonference i Mexico i oktober.

De nationale aeroklubbers anstrengelser mærkes også bl. a. på de 64 nye eller forbedrede rekorder, der i 1963 blev sat af astronauter, ballonførere, svæve-, model- og motorflyvere samt faldskærmsspringere.

FAI-rekorderne

Den franske Super Frelon helikopter har erobret tre hastighedsrekorder sidste juli med 350 km/t over 15/25 km bane som den største.

Madame *Jacqueline Aurio*'s hastighedsrekord for kvinder over 100 km bane, sat med en Mirage III under Parisersalonen i juni, er anerkendt med 2.038,7 km/t.

Amerikaneren *Alvin Parkers* målflyvningsrekord i Sisu 1A den 23/8 blev på 784,14 km. *Jan Wroblewski*, Polen, satte med en Foka ud-og-hjem-rekorden op til 678,9 km den 28/7, mens russeren *A. Kovchirko* med en Blanik dagen før satte 100 km trekantrekord for flersædede op til 100,3 km/t.

Den polske dame, *Pelagia Majewska*, havde travlt i sommer: 3/7 satte hun i Foka ud-og-hjem-rekorden for kvinder op til 457 km. Dagen efter med passager i Bocian 300 km trekantrekorden op til 68,5 km/t. Den 15/7 i samme fly 562 km i lige linie og den 3/8 i Foka 300 km trekantrekord for ensædede på 75,6 km/t. Samme dag fløj imidlertid *Adela Dankowska* også i Foka samme bane med 82,70 km/t. Ud-og-hjem-rekorden for flersædede blev af *D. Zachara* med passager den 29/7 sat op til 419 km i Bocian.

Hastighedsrekorden for linestyrede jet-drevne modeller blev 8/9 sat op til 315 km/t.

A. F. Houlberg død



A. F. Houlberg

Englænderen *A. F. Houlberg*, der var de engelske modelflyveres formand gennem 33 år og i mere end 50 år havde beskæftiget sig med modelflyvning, døde den 1. december, 68 år gammel. Fra 1946 til 1958 var han præsident for FAI's modelkomité og havde derigennem stor indflydelse på udformningen af de internationale bestemmelser og på VM. Han var en myndig leder af de ofte vanskelige forhandlinger.

Houlberg var gentagne gange på besøg i Danmark, hvor han havde familie, bl.a. var han til VM i Odense i 1954.

Privat- og forretningsfly

Interessante nyheder i 1964



Riley 65, der er en ombygget Cessna 310 med forbedrede præstationer. (Flight foto)

Riley 65 og Turbo-Rocket

I USA er der vokset en hel industri op af specialfirmaer, der ombygger og moderniserer de store fabrikkers standardtyper. Et af disse firmaer er Riley Aeronautics i Florida, der hovedsagelig ombygger tomotors Cessna 310'er for tiden.

En af disse er Riley 65, der i december blev vist i Kastrup af capt. W. J. Bright fra det engelske firma Keegan Aviation Ltd., der repræsenterer Riley i Vesteuropa.

Ideen er, at man tager en brugt Cessna 310 af de tidligere typer op til 310C, som kan fås billigt, og forbedrer den. Der installeres ny frontrude uden midterstolpe, nye motornaceller med tanke over vingen og et særligt hastighedsforøgende udstødssystem under denne. Hele den forreste del af krop og vinger overfladebehandles, så ethvert spor af nitter etc. forsvinder. Kabinen får nyt og moderne udstyr, bedre lyddæmpning og fuld IFR-radio med Collins 360 og 190-kanaler med VOR/ILS, Lear ADF etc.

Herved får man faktisk et nyt, moderne fly med 25 km/t større rejsehastighed end oprindelig og væsentlig større rækkevidde (2250 km).

Man kan også få indsat nye 260 hk motorer med direkte indsprøjtning, hvorved man kommer op på 370 km/t rejsehastighed.

Priserne ab Miami ligger på godt 400.000 kr. med 240 hk og ca. 480.000 kr. for Super Riley 65 med 260 hk.

En videreudvikling er Turbo-Rocket, som hævdes at være verdens hurtigste lette tomotors fly.

Den er baseret på senere 310'er fra D-versionen, men man har udskiftet den 260 hk motor med en 290 hk Lycoming, hvorved man når rejsehastigheder op til 400 km/t. Og for 10.000 dollars ekstra, d.v.s. ialt ca. 480.000, får man den leveret med udstødsdrevne turbo-kompressor, hvormed man får meget fine højdeegenskaber og op til 480 km/t hastighed. De bruges fra ca. 10.000 fods højde op efter og opretholder motorydelsen til 21.000 fod, i hvilken højde den også kan flyve med den ene motor standset.

Flyet har ikke trykkabine, men indbygget oxygenudstyr.

Cessna's 1964-modeller

Den største nyhed i Cessna's program for 1964 er Super Skywagon, der er en videreførelse af Skywagon, men med næsehjul, kraftigere motor og en stor dobbeltdør i højre side, som gør flyet velegnet til fragt. Det er kort sagt et alsidigt arbejdsfly.

Motoren er en 285 hk Continental IO-520-A med direkte brændstofdindsprøjtning. Den anvendes også i den nye udgave af 210, der kaldes 210 Centurion, og som også er blevet forsynet med større flaps og højderor. Rejsehastigheden på 75 % ydelse i 6500 fod er 307 km/t. Se iøvrigt forsidebilledet.

På de øvrige typer findes forskellige mindre ændringer, således har nu også den to-sædede Cessna 150 fået bagrude.

Nyt fra Piper

Piper har bygget over 1500 Cherokee nu. Den findes med fire motortyper. I fjor lå hovedparten af salget på 180 hk udgaven, men den nye på 235 synes også at blive populær.



Produktionen af Hawker Siddeley HS-125 skrider godt fremad. Krupp har for nylig bestilt et af disse jet-forretningsfly.

Twin Comanche blev alene i august og september solgt i 102 eksemplarer, foruden 11 Apache 235 og 34 Aztec B.

Til foråret kommer der en ny Comanche, kaldet Comanche 400, som er udstyret med en 400 hk 8-cylindret Lycoming-motor med trebladet propel. Den vil få en rejsehastighed på 345 km/t og en rækkevidde omkring 2000 km.

King Air med trykkabine

Beech har som følge af de indvundne erfaringer med en ombygget Queen Air 80 med franske turbinemotorer besluttet sig til at udvikle typen videre som King Air, der vil få to canadisk-byggede Pratt & Whitney PT6A-6 turbinemotorer og en G-8-sædet trykkabine. Prototypen skulle flyve nu og afviger fra Queen Air ved at have runde vinduer samt slankere motornaceller.

Og model 18, der nu bygges som Super H18 og har været i produktion i 26 år, kan nu fra fabrikkens side leveres med næsehjuls-understel — et resultat af de modifikationer, som andre firmaer hidtil har udført, og som man har valgt en af.

Musketeer er i sit første år solgt i over 600 eksemplarer. Den vil blive forsynet med en motor med direkte indsprøjtning og yderligere lyddæmpning, mens Bonanza får større motor, nyttelast og kabinenvolumen.

Mooney går frem

Mooney Aircraft Inc., der kun solgte 5 fly i 1955, har skaffet sig en sikker plads på markedet. I 1962 solgte firmaet 385, i første halvår 1963 237, og i år regner man med at sælge 600, fordelt med 100 Mooney Master med fast understel, 200 Mark 21 med 180 hk og 300 af den nye Super 21 med 200 hk motor. Sidst på året ventes en fjerde type med endnu bedre præstationer på markedet. Endelig har Mooney truffet aftale med Mitsubishi i Japan om at sælge MU-2 på det amerikanske marked, formentlig med en amerikansk eller canadisk turbinemotor.

Grand Commander får trykkabine

Modstanden mod trykkabiner i forretningsfly, fordi dette ville fordyre dem i væsentlig grad, synes efterhånden brudt. Aero-Commander, der i 1958 byggede 720 Alti-Cruiser med trykkabine, men ikke fik meget salg af den, havde forberedt sig herpå med sin Grand Commander og meddeler nu, at man er i gang med at udvikle den i en sådan version. Mere end 10 % af dette års produktion bliver af version 680FFP, den „almindelige“ Aero Commander type med trykkabine, og Grand Commander'en følger senere efter. Vandtankprøver er allerede i gang.

Første solo på tosædet eller ensædet fly

Svæveflyvere er konservative og kombinerer endnu i et vist omfang første solo med omskoling til ny type. Men det forsvinder efterhånden.

LUFTFARTSDIREKTORATETS bemærkning i rapporten over Herning-ulykken om en evt. bestemmelse om, at første solo skal ske i DK-flyet, har fået diskussionen om dette emne til at blusse op. Spørgsmålet havde nu ikke særligt meget med den pågældende ulykke at gøre, men er et af en række spørgsmål, der rejser sig i forbindelse med ulykkesflyvningen sammen med spørgsmål som: »Er vor undervisning i stall og stall under sving grundig nok?» og »Har flagsignaler overlevet sig selv?»

I et af vore klubblade skriver en instruktør:

»Vi kan ikke lade være med at være betænkelige ved den udkastede idé. For vort vedkommende vil det sige, at nybagte piloter skal flyve solo på så stort et plan som en Lehrmeister. Med sine små 400 kg (som ensædet) og sine 17 m spændvidde kan det jo ikke siges at være noget særligt handy plan at overlade en nybagt pilot.

Vi kan heller ikke se rettere, end at det, at vore medlemmer ved deres første solostart får overladt vores lille nemme Baby absolut må være en sikkerhedsfaktor mere. Det ville f. eks. være en endnu større sik-

kerhed for den nybagte pilot, hvis man lod ham gå solo i en gammel skoleglider. En Baby har dårligere flyveegenskaber end en Lehrmeister, men er samtidig betydeligt nemmere at flyve, og det er da også det, som vore elever har givet udtryk for efter deres første solostart.

— Imidlertid skal vor kritik af forslaget også have en positiv side. Det udtales i sagen, at eleven sandsynligvis ikke har kunnet se instruktørens flagsignaler. Vi vil gerne endnu engang lufte vor gamle idé om, at instruktøren burde have ærmer på af fluoroscerende stof, og at signalerne skulle afpasses hertil. Eller endnu bedre: eleven burde have radiomodtager, således at instruktøren kunne være i direkte kontakt med ham.

Solo i EK-fly er på vej ud

Såvidt en konservativ instruktør fra en af vore nyeste klubber! For ideen med, at man efter uddannelsen på det tosædede fly pludselig på samme tid skal prøve to nye ting: at flyve alene og at flyve et nyt fly, er et levn fra gamle dage.

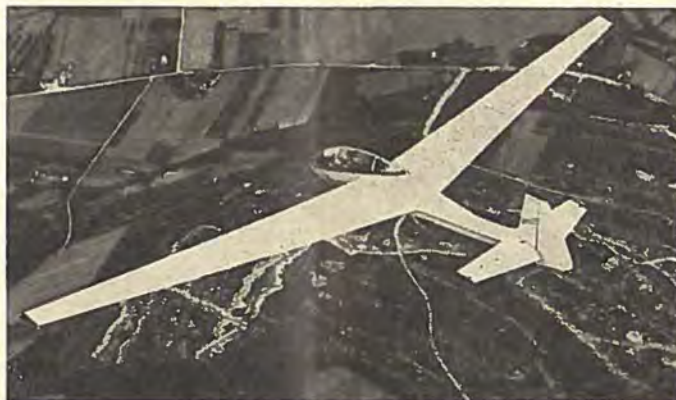
I motorflyveuddannelsen ville man aldrig drømme om at skole en elev over på en anden type samtidig med, at han skulle gå solo. Næ, instruktøren stiger bare ud og siger: »Lav så den samme pladsrunde igen,« og det gør eleven uden spor vanskeligheder. I den første tid får han dog for hver ny flyvedag en kontrolflyvning eller to med lærer, før han igen giver sig til at øve pladsrunder og landinger alene. Han får ingen flagsignaler og ingen radioinstruktion fra instruktøren. Han har nemlig lært at føre flyet sikkert, før han slippes løs.

I Sverige lærer man at flyve på Bergfalke, flyver både første solo og meget andet på Bergfalke, der også i stor udstrækning bruges til elevernes senere udvidede flyvning, ganske som man gør ved motorflyvning. Havaripromillen under skoling er gået betydeligt ned, siden den metode blev indført. Selvfølgelig skoles man også i Sverige efterhånden over på ensædede fly, men først når man har fået fornøden rutine.

I England har man en tid i overvejende grad anvendt samme metode og gør det også med så moderne og dyrt et fly som Capstan. Først efter at eleven grundigt har

BOCIAN, alsidigt 2-sædet svævefly

SZD-9 "BOCIAN 1 D" er et 2-sædet svævefly konstrueret til såvel skoleflyvning som udvidet svæveflyvning, og mange internationale rekorder viser, at Bocian er i besiddelse af virkelig gode flyveegenskaber. Data: glidetid 26, mindste synkehastighed 0,8 m/sek., største flyvehastighed 200 km/t.



MOTOIMPORT
WARSAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
UGLEVANGEN 5 . VIRUM
TELF. (01) 85 07 93

vænnet sig til at flyve alene, skoles han over på et moderne ensædet fly.

Kun én ny ting ad gangen

Systemet er dog ikke helt gennemført i England endnu (ca. 60 %) og heller ikke i flere andre lande. Vi fandt det derfor endnu rimeligt at gøre det til genstand for en diskussion ved OSTIV-kursus'et i Varese. Der blev nu ingen større diskussion ud af det, for vi var ganske enige om, at det ideale er at gå solo på det tosædede fly, for så senere – når man har vænnet sig til den ene nye ting: at flyve alene – at lære den anden nye ting: at flyve et let, ensædet fly.

Det forbavsede os alle at høre, at man i Frankrig, der formentlig har Europas højest udviklede skolingssystem (for både motor- og svæveflyvning), stadig sendte eleverne solo på ensædede fly!

Den franske deltager var helt enig med os i, at det principielt ikke var det bedste; men det var den sædvanlige konservatisme og angst for de dyre tosædede fly (selv i et land med stor statsstøtte), der endnu gjorde sig gældende.

Vi blev dog også enige om, at selv om det ikke er det ideale, så viser erfaringen simpelthen, at det ingenlunde er uforvarsomt at lade første solo ske på en ensædet type. De allerfleste elever kan magte de to nye ting samtidig. Kun enkelte, der er lidt usikre eller undervurderer sig selv, kan have vanskeligheder.

Har eleven fået en god og grundig uddannelse (ikke mindst i langsomflyvning og dens farer), så går det normalt godt. Når vi nævnte Frankrig som et konservativt land, må det imidlertid nævnes, at en fransk elev har ca. 10 flyvetimer inden solo og dobbelt så stor typeerfaring, idet han har fløjet motorfly de første 6 timer.

En forudsætning er imidlertid, at den ensædede type i flyveegenskaber og præstationer ligger så tæt opad den tosædede som muligt. En Baby passer udmærket, hvis man har fløjet i Rhönlerche eller Specht. En K-8, hvis man har fløjet Bergfalke, K-7 eller Lehrmeister.

Men jeg vil være betænkelig ved at sætte Lehrmeister-skolede elever på Baby i deres første solo, selv om erfaringen viser, at selv dette – som regel – går godt. Principielt er forskellen mellem disse to typer for stor, og jeg vil langt foretrække at lade eleven foretage en halv snes soloflyvninger i Lehrmeisteren – ganske uanset at den vejer 400 kg og er 17 m i spændvidde. Hvad skulle det dog gøre, hvis han aldrig har fløjet andet og virkeligt har lært at flyve?

Endnu mere horribel er tanken om at sætte eleven solo i en gammel skoleglider. Jeg mindes endnu de havarier, der skete i gamle dage, når man imponeret af en motorflyver lod ham prøve en SG! Forskellen mellem den og et moderne svævefly er måske endnu ikke helt så stor som mellem SG'en og motorflyet, men stor nok alligevel.

Grundigere skoling i faresituationer

Men forudsætningen for, at man med sindsro lader en elev flyve et dyrt tosædet fly solo er, at han har lært at flyve dette fly i alle situationer.

Han skal have lært ikke blot at flyve flyet på en standardiseret pladsrunde, men også have lært at bedømme en situation,



Der kommer ikke særligt mange nye tosædede fly frem for tiden i Europa, men her er den italienske EO-40 Eventuale, der blev prøvet ved OSTIV-kursuset i Varese. Den er endnu på prototypestadiet, men har flere tiltalende træk såsom forholdsvis godt udsyn fra bagsædet og ret støjfri kabine.

når noget unormalt indtræder. F. eks. wirebrud, der givetvis indøves alt for lidt endnu herhjemme.

Vi må sikre os, at eleven reagerer rigtigt og selvstændigt, ikke blot ved wirebrud eller simuleret wirebrud i stor og sikker højde, men også i lav højde – selv om det er irriterende at transportere flyet den lange vej tilbage. Og især fra den for pladsens størrelse og den herskende vejr-situation kritiske mellemhøjde, hvor man hurtigt må vurdere, om der sikkert kan landes lige frem eller om man kan gå rundt.

Har man ikke bragt eleven i den slags situationer og sikret sig, at han bedømmer dem rigtigt og reagerer korrekt, bør han ikke sendes solo – hverken i EK- eller DK-fly.

Det samme gælder ved undervisning i langsomflyvning, som vi vist de fleste steder går alt for let henover. Eleven skal virkelig lære at erkende alle symptomer på og virkninger af flyvning nær stallgrænsen, både under ren og uren flyvning, både lige ud og under sving. Det gøres ikke på en eller to, men en lang række flyvninger. Har han lært det, kan man med sindsro lade ham gå solo.

Flagsignaler et farligt rudiment

Ved den gamle EK-uddannelse sad eleverne i fly med fremragende udsyn, de kom p. gr. af flyveegenskaberne aldrig langt fra instruktøren, og de var fra starten vænnet til at iagttage ham og til signalerne.

Alligevel svigtede systemet, og der skete mange havarier, hvor eleven ikke reagerede på signalerne.

Idag sidder eleven i et lukket fly, flyver ofte en langt større pladsrunde og er slet ikke vænnet til signalerne, selv om man måske har instrueret ham og ladet ham foretage et par jorddirigerede flyvninger med en tavs sikkerhedsinstruktør ombord først. Derfor er flagsignaler endnu dårligere idag, og selv om man måske kan gøre instruktøren fluoroscerende, er det ikke vejen. Flagsignalerne har overlevet sig selv og bør væk!

Jeg blev iøvrigt nærmest til grin, da jeg fortalte om dem i Varese. Man måbede,

og Derek Piggott udbød skarpt: »Men stoler I da ikke på jeres elever?«

Hvis man ikke har tiltro til, at eleven kan klare sine første soloer uden signaler nedefra, er han simpelthen ikke færdigskolet og ikke moden til at flyve solo!

Radio?

Det gælder også, hvis man har radio, som nogle klubber har eksperimenteret med, og som måske kunne have hindret ulykken i Herning. For det første kan radio svigte, men selv om dette ikke var tilfældet, ville det være forkert at basere sin flyvning på anvendelse af den til denne brug.

Vi tilsigter jo ikke at få en flok »radio-styrede svæveflyvere« eller robotter til at flakke rundt om pladsen.

Tværtimod tilsigter vi at uddanne selvstændigt tænkende og vurderende svæveflyvere, der også kan klare sig selv, når de slippes løs i rigtig svæveflyvning udover landet. Vi tilsigter at uddanne svæveflyvere med dømmekraft og ansvarsbevidsthed.

Ved at radiostyre dem rundt om pladsen udsætter man bare kalamiteten og får en masse udelandingshavarier, når de ikke længere har instruktørens mere eller mindre beroligende stemme i ørerne.

Vi kan iøvrigt roligt lægge mere vægt på at lære dem at bedømme situationerne selv. Hvor mange lader eleverne flyve med til-dækket højdemåler et halvt dusin gange? Nej, de lader dem sidde som små spætter og hamre på det arme instrument, og hvis ikke eleverne gør det, så røber instruktøren sig på denne måde. Nej, lær at lande uden dette instrument, der er værdiløst eller farligt at stole på ude i terrænet, selv ved de små hjemlige højdeforskelle.

Hvor langt er vi?

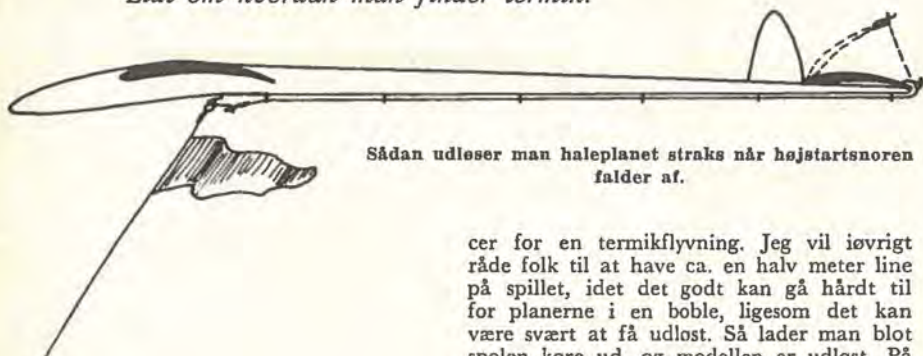
Selv om vi som sædvanligt er nogle år bagude i udviklingen, har ideen med at gå solo på det tosædede fly allerede fået god udbredelse herhjemme. Ved sidste K-kursus var det flertallet af klubberne, der havde fundet ud af det.

Det er næppe klogt eller nødvendigt at gennemtvinge det, men på tide at give udviklingen et lille skub i den rigtige retning.

PW.

OM TERMIKJAGT OG HØJSTART

Lidt om hvordan man finder termik.



Sådan udleverer man haleplanet straks når højstartsnoren falder af.

TÆNKER man på det vejr, vi oftest har herhjemme til vore konkurrencer, vil man måske betvivle denne artikels værdi. Dog findes der jo sikkert en del modellflyvere, der håber på at komme til at flyve internationalt en gang – og til tider har vi jo dog også helt pænt vejr her, så alligevel!

Ordet termikjagt skal naturligvis ikke misforstås på den måde, at man skal styrte rundt på flyvepladsen med en model i snoren, indtil der kommer noget løft. Det kan de fleste magelige ikke holde til, og det er da heller ikke meningen med modellflyvningen, at man skal træne i løb lige så alvorligt som atletikfolk. Nej, vi skal ind på noget helt andet, nemlig at man venter på termikken, samtidig med at man udsøger sig et godt sted – termikmæssigt set – at starte fra.

Vejret

har naturligvis en enorm betydning. Kun i vejr med svag vind og masser af sol kan man rigtig beregne forholdene. Jeg kan nævne et praktisk eksempel, nemlig årskonkurrencen i Herning i 1962, hvor vejret var helt rigtigt til termikjagt samtidig med, at flyvepladsen også var ganske ideel til max'en.

Hvordan finder vi så termikken?

Da tilstedeværelsen eller ikke-tilstedeværelsen af termik beror på temperaturforskelle, må man som noget af det første bære en sådan påklædning, at man kan føle disse forskelle – det har nemlig stor betydning.

Efter at en boble er gået, følger der en kold brise i et par minutter. Desværre for dem selv var der mange i Herning, der glemte eller ikke vidste, at der skal varmere luft end den omliggende til at opbygge en termikboble. Derfor var deres resultater også ret tilfældige. Jeg selv havde netop studeret fænomenet nærmere ved hjælp af et par chuckglidere og vidste således noget om det, og resultatet blev også derefter. Kun en flyvning var ikke max., og det var den første.

Når man står ude på pladsen, tager man det blot roligt og lader det foromtalt kolde pust passere. Så aftager vinden, og man mærker en svag temperaturstigning. Efterhånden bliver det vindstille, og temperaturen stiger mærkbart. Hele denne proces varer under gode forhold et par minutter. Derefter begynder vinden igen, men denne gang er det en varm vind, og så er det med at få luntent tændt eller sat timeren igang og komme afsted, for nu er der 99 % chan-

cer for en termikflyvning. Jeg vil iøvrigt råde folk til at have ca. en halv meter line på spillet, idet det godt kan gå hårdt til for planerne i en boble, ligesom det kan være svært at få udløst. Så lader man blot spolen køre ud, og modellen er udløst. På denne måde bliver udløsningen måske ikke så nydelig, men hvad betyder det, når ens model allerede stiger flere meter i sekundet. Og det er jo stadigvæk sekunderne, der tæller i en konkurrence.

Højstarten

Nu har jeg omtalt den så berømte termik, men vi skal jo også være sikre i højstarten, når vi er sikre på, at termikken er der. Vi skal derfor have en lydlig model, der følger sin herre som en god vovse. Modeltypen er i denne forbindelse underordnet, blot den er uden skævheder og godt trimmet. Derfor træner og træner – men begynder man at højstarte i søvne på græsplænen om natten, så er det på tide at slappe lidt af.

Når man træner i højstart, er det meget praktisk, hvis man kan udløse termikbremsen samtidig med, at højstartsnoren falder af. *Borge Hansen* har vist for været inde på dette, og på skitsen kan man se, hvordan det kan udføres. Desværre er det jo ikke altid, man har en ivrig hjælper, skønt der vel oftest er nogle stykker, som arbejder intenst sammen om en bestemt modeltype. Derfor er det en god ting at kunne højstarte solo. Det vil nærmere sige, at man står med modellen i den ene hånd, mens man har spillet i den anden. Så giver man slip på modellen og lader linen løbe ud. Det lyder tilsyneladende let, og det er det også, når det én gang er lært. Man skal passe på modellens stilling, i det øjeblik man giver slip på den. Kroppen skal pege ca. 45 grader opad, og så snart modellen begynder at stige, giver man los af snoren. Pas også på til sidst, lige inden linen er helt ude. Det kan koste et par planer, hvis man ikke er forsigtig nok, for pludselig er der ikke mere at give los af.

Når vejret ikke er ideelt

og man derfor ikke kan føle termikken, kan man lære at mærke forskel på termik og forøgelse af vindhastigheden på linetrækket, således at man kan mærke, at her er det op, og her er det ned.

Imidlertid kan der skrives tykke bøger om dette emne, men erfaring er jo som bekendt en god lærer, og erfaringen får man kun ved flittig træning. Det er jo også det charmerende ved modellflyvningen, at man selv går og finder ud af en hel masse, så man er en hel lille videnskabsmand. Og med ønsket om et godt udbytte af termikjagten håber jeg, man må få rigtig mange max'ere i den kommende sæson.

Jørgen fra Ry.

FAI-mødet i december:

Næste radio-VM

kun 60 km fra København!

Sverige har for længst meldt sig som arrangør af det næste VM for radiostyrede modeller, der som bekendt skal finde sted i 1965. På FAI-mødet for nylig i Paris foretog den svenske radiostyringsgrenchef *Gunnar Hoffmann* så detaljerede oplysninger om det planlagte arrangement, at FAI straks — med tak — accepterede det svenske tilbud. Blandt de oplysninger, *Gunnar Hoffmann* gav, kan nævnes, at stævnet vil finde sted sidst i juli eller først i august 1965 på Kungliga Krigsflygskolan i Ljungbyhed, som er beliggende ca. 60 km nord for Malmö. Vore deltagere i den nordiske landskamp for fritflyvende i 1961 kan skrive under på, at forholdene her er virkelig gode, ikke blot rent flyvemæssigt, men også turistmæssigt (Söderåsen) og indkvarteringsmæssigt.

Forholdene i Genk i 1963 derimod var ikke tilfredsstillende, hvad indkvartering angår, og der blev rettet en del kritik mod dette kæmpemæssige arrangement. Kritikken konkluderede i en vedtagelse om, at et VM fremtidig ikke må kombineres med nogen anden form for konkurrence.

Iøvrigt er der en dejlig stabilitet i FAI's arbejde i disse år. Man er meget utilbøjelig til at foretage ændringer i de bestående regler, udover at regulere de fejl og mangler, som jo uvægerligt af og til dukker frem. De ændringer, der blev vedtaget denne gang, skal nu forelægges for modellflyverrådet til indarbejdelse i vore egne modellflyvebestemmelser.

Fritflyvende fik ingen ændringer, men man opstillede nogle gode råd til fremtidige arrangører af VM, bl. a., at der skal afspærreres et passende stort areal til startområde, således at man ikke mere behøver bane sig vej mellem publikum, når man højstarter. Man er dog klar over, at de fritflyvende modeller — navnlig C2 og D2 — inden længe må begrænses i deres ydelser, og nogle forslag er til overvejelse til næste års møde.

Linestyrede fik endelig fastsat en flyvehøjde for hastighedsmodeller, nemlig mellem 1 og 3 meter. Man diskvalificeres, hvis man kommer op i 6 meter eller derover, eller hvis man er over 3 meter over mere end én omgang. For holdkapflyvning vedtog man, at såfremt de to hold i et heat udgår, inden 50 omgange er nået, bliver heatet aflyst, og den tilbageværende model indstilles i et nyt heat. Endelig har FAI på grundlag af bl. a. de svenske regler — som vi jo også har kigget efter — udarbejdet internationale regler for kampflyvning.

For radiostyrede fastslog man, at der nu ikke længere kan deltages i form af et hold. Det er piloten, der er deltageren, og det skal være ham, der har bygget modellen. Reglen om omflyvning er ændret, således at det nu bliver den tredje flyvning, der er afgørende. Denne ændring har vi allerede for et år siden taget forskud på i vore egne regler. Endelig afviste man et forslag om at ændre radio-kunstflyvningsprogrammet.

★

Linestyrrings VM i Ungarn

Dette års VM for linestyrede finder sted i Budapest fra 28/7 til 3/8. Der flyves som sædvanligt med modeller i klasse F1, gruppe G og gruppe H, og hvert land må komme med tre deltagere i hver klasse.

Da tilmeldelsesfristen udløber allerede den 1. maj, må man melde sig til KDA inden den 1. april, hvis man er interesseret i at komme med til dette vigtige stævne i et land, hvortil det ellers kan være vanskeligt at få adgang.

KDA's begynder-svævemodel:

UNIC



Poul Lauridsen med prototypen til Unic, som efter prøvebygning rundt om i landet nu forhandles som byggesæt fra Dansk Modelflyve Industri.

Gennem mange år har det nærmest været en selvfølge, at en begyndermodel skulle være så lille som mulig, og den måtte i hvert fald ikke være større end A-1-klassen. Egon Briks Madsen var den første, der gjorde sig til talsmand for det synspunkt, at en større model ville være nemmere at få til at flyve samtidig med, at den ikke behøvede at være sværere at bygge, hvorfor den ideelle begyndermodel skulle have størrelse som en A-2'er.

Da Børge Hansen for nogle år siden forelagde sin plan til en „bedring af den flyvemæssige standard“, gik han også ind for en stor begyndermodel, og modelflyverådet begyndte derfor at kigge sig om efter en model, der ville egne sig til udgivelse som byggesæt.

Valget faldt på Poul Lauridsens model UNIC, som Lauridsen havde konstrueret til sin dengang 9-årige søn. Et stort antal tegninger blev fordelt til modelflyveklubber rundt i landet, hvor modellen blev prøvebygget, og på grundlag af de indhøstede erfaringer rentegnede man så modellen i den nu foreliggende endelige udgave.

Modellen fås som byggesæt, fremstillet på licensbasis af Dansk Modelflyve Industri, Odense. Byggesættet fremtræder i en smuk

og appetitvækkende æske, hvori findes tegning i fuld størrelse samt delene til bygningen i godt forarbejdet tilstand. Stort set det eneste, man selv skal udskære, er ribberne til haleplanet, men de er til gengæld trykt på en balsaplate. Noget nyt er, at en del af blyballasten er fastlimet som en del af siderne i blykammeret. Det bevirker dels, at ballasten ikke forskubbes og dels, at der er mindre risiko for, at kammeret sprænges i hårde landinger — noget de fleste begyndere ellers har besvær med.

Unic's spændvidde er 148 cm og kropslængden 92,5 cm, så modellen er ikke vanskelig at transportere, selv om planet ikke er delbart.

Da det jo som nævnt er den første store begyndermodel, der lanceres, har vi besluttet at underkaste typen en indgående prøvelse, og det sker ved, at vi har udvalgt, at en ungdomsskole, der beskæftiger sig med modelbygning, tager denne model på sit program her i vintermånederne. Ikke mindre end 15 drenge i 14—16-års alderen går i gang med at bygge Unic'er, så i løbet af nogle måneder vil vi være i stand til at vende tilbage til typen med en mere udførlig anmeldelse.

Flyvedagskonkurrencerne 9. febr.

Søndag den 9. ds. løber årets første store modelflyvekonkurrence af stabelen, nemlig flyvedagskonkurrencerne i gruppe A (beg. og eksp.), C, D, F1 og H samt holdkonkurrence.

Konkurrencerne afholdes lokalt over hele landet og rapporteres omgående til KDA, som opgør resultatet næste dag kl. 13.

Der er ingen udsættelsesmuligheder, men vi håber at få fint stille vintervejr.

Klubberne har fået de nærmere regler tilsendt i sidste „Nyt fra Modelflyverådet“.

Årsrekorderne for 1963

Slutstillingen for årsrekorderne blev følgende:

Svævemodeller: Jørgen Larsen, Ry, 53 min. 55 sek.

Gummimotormodeller: Ole Gerstrøm, Zephyr, Thisted, 41 min. 47 sek.

Gasmotormodeller: Peter Birchlov, Odense, 6 min. 05 sek.

Hastighed: Dirch Ehlers, Comet, 187,5 km/t.

Indendørs: E. Nienstædt, Gentofte, 5 min. 52 sek.

Pokalerne uddeles ved KDA's landsmøde.

Rettelser

Julenisserne havde ikke fortrængt sætternissen i sidste nummer. Han havde sat abonnementsprisen på „Nyt fra modelflyverådet“ til 1 kr. i stedet for 10 kr., og til gengæld i en lille del af oplaget prisen på „Nille V“ til 20 kr. i stedet for 12 kr. Som meddelt klubberne direkte får de første fem — takket være Nienstædt selv — tegningen til en „introduktionspris“ af kun 7 kr.

Fra konkurrencevirksomheden

Høstkonkurrencerne den 17.11 havde god deltagelse, men dårligt vejr ved Slagelse, bedre ved Herning. Vinderne blev henhv.:

A2-eksp.: Finn Frederiksen (105) 631, Carl Gerstrøm (523) 693. A2-beg.: K. Lauridsen (208) 411, Chr. Pedersen (523) 538. — C2: E. Nienstædt (116) 684, Ole Gerstrøm (430) 438. — D2: Ake Lundin (Malmö) 574, Hans Schiøtt (523) 402. — D1: Steen Agner (105) 569, P. Svensson 217.

Djursland Cup i Lime den 1/12 havde samlet 35 deltagere fra Jylland og Sjælland. De fire bedste af fem starter var gældende. Niels Hem (523) vandt A1 med 236, Carl Gerstrøm (523) A2-eksp. med 681, Niels Schiøtt (537) A2-beg. med 435, Thomas Køster (134) C2 med 654, Fl. Kristensen (116) D1 med 422 og Hans Schiøtt D2 med 509. Djursland vandt selv holdkonkurrencen med 1696 foran Hillerød med 1686, mens Carl Gerstrøm med de 681 vandt generalklassementet.

I Hillerød fortsatte man en klubkonkurrence den 8. dec. og en NM-træningskonkurrence den 15., begge i velegnet vejr. I den sidste vandt Finn Frederiksen A2 med 822, Flemming Kristensen D2 med 522, mens der i C2 måtte hele to omflyvninger til efter max, før Nienstædt på den 7. flyvning „nedlagde“ Thomas Køster med 224 mod 173. — Efter at det er sivet ud, at NM ikke bliver i vinter, men i juli, går tempoet i træningen nok noget ned.

Man var dog i sving igen den 12/1 med 32 deltagere i fint vejr. Børge Hansen vandt A2 med 900, Nienstædt C2 med 869, Flemming Kristensen D1 med 572 og Niels Chr. Christensen D2 med 267 sek.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modelflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

Windy går ind for:

Lyddæmpning af modelmotorer

Gennem de senere år har linestyringen gennemgået en enorm udvikling og bl. a. er manøvrerne i kunstflyvning blevet af en sådan sværhedsgrad, at de små modeller og motorer, der blev anvendt før i tiden, ikke kan indfri de krav, der stilles i dag.

Og med de store motorers indtog er der kommet et støjproblem ind i billedet, idet støjen fra disse motorer rider de fleste udenforstående som en mare. Det viser sig jo bl. a. derved, at det bliver sværere og sværere at skaffe træningsbaner, og langt sværere at bevare dem.

Efterhånden har dog fabrikanterne fået øjnene op for problemet, og lyddæmpere er begyndt at dukke op på markedet. Således kan der nu her i landet fås dæmpere til OS motorerne fra 2,5 ccm og opefter. Ved en praktisk afprøvelse, vi har foretaget, viser det sig, at dæmningen er forbausende god, idet støjen godt og vel halveres samtidig med, at „rest-støjen“ er blevet mere blød i tonen, og det er helt uvant at kunne føre en normal samtale op ad en startende model. Desuden er det en mærkelig fornemmelse at flyve en stor model — Coy-Cat — med en 6

ccm motor, som ikke siger mere end en gammeldags 2,5 ccm model.

Krafttabet er minimalt, og det har i hvert fald ingen praktisk betydning, ligesom vægten — 27 gram, med forlænger 32 gram — ingen rolle spiller.

Da det uden tvivl vil blive gjort obligatorisk at bruge lyddæmpere ved motorer fra 3,5 ccm og opefter, må man håbe, at fabrikanter af andre motortyper også vil fremstille dæmpere af samme høje kvalitet. Iøvrigt kan man med lidt god vilje ændre OS dæmperen, så den passer til de fleste gängse motortyper.

Til de modelflyvere, der blot trækker på skulderen og siger, at deres motor ikke kan tåle belastningen af en lyddæmper, er der kun at sige: skift motor eller hobby. Det vil nemlig vise sig, at fortsætter vi som sædvanligt, vil det blive helt umuligt at dyrke vor hobby fremover.

Endelig vil jeg gerne tilføje, at medlemmerne af Windy allerede flyver med lyddæmpere, og til vore stævner vil man kun kunne komme, hvis man bruger lyddæmper, og så har jeg bare at håbe, at andre vil følge vort eksempel.

W. Willems, 130.

PRIVATFLYVENYT

To nye motorflyveklubber tilsluttet KDA

Fra nytår blev den nye vestjyske flyveklub „Ringkjøbing Skjern Tarm Flyveklub“ tilsluttet KDA med 60 medlemmer, og kort efter kom også „Københavns Flyveklub“ med 18 medlemmer til.

Sportsflyveklubben

Klubben fik allerede i december den i Øst-tyskland havarede Colt EAV flyveklar igen og overvejer at øge flåden på fire fly med endnu et. I denne måned er der VOR-aften den 12. og filmaften den 26.

KDA hjælper i en snæver vending

En lørdag for nylig blev KDA ringet op af en udlandsdanske, der var medlem af en udenlandsk aeroklub og stod og skulle flyve til Spanien. Han havde mistet sine kort, og de kort, han havde bestilt og fået leveret, viste sig at være bilkort.

Selv om KDA har lukket om lørdagen, lykkedes de p.g.a. et møde på kontoret at få vor vanskeligt stillede pilot forsynet med de nødvendige kort, og han var fuld af ros for den service, KDA yder privatflyverne.

Flyveklub under dannelse på Als

Der har i nogle måneder været arbejdet med dannelse af en motorflyveklub i det i den henseende noget underudviklede område Sønderjylland. Det er nogle interesserede på Nordals, der har nedsat et udvalg under ledelse af sognerådsformand Jens Hansen, Pøl,

som undersøger mulighederne for at anlægge en flyveplads på Nordals.

Der er startet et teorkursus med instruktør E. Janick fra Cimber Air som lærer.

Oplysning for udlændinge om danske flyvepladser

Et af vore medlemmer henledte for nylig vor opmærksomhed på, at man f.eks. i schweiziske turistbureau'er kunne få en liste over civile flyvepladser i landet, og spurgte, om lignende service stod til rådighed for udenlandske flyvere, der ville til Danmark.

Det viste sig, at Turistforeningen for Danmark allerede havde lidt oplysninger i sine brochurer, men på foranledning af KDA forsynes 1964-udgaverne nu med ajourført og yderligere oplysninger, herunder om hvordan en udenlandsk pilot skal forholde sig, når han ønsker at flyve danske fly.

Jersey-rallyet

Første rally-indbydelse er tilgået KDA: Channel Islands International Air Rally fra 8.—10. maj. Tilmelding snarest og senest 15. april gennem KDA. Gebyr 9 pund 9 shillings.

★

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DMP, Douglas DC-7, A/S Sveaflyg, Kbh.

Æjerskifte: OY-DTE, KZ III, tidl. Jan Mac van Hauen, nu A/S Commertas, Kbh. — OY-AIZ, Mooney M-20A, tidl. Danfoss, nu Arne W. Kragels, Kbh. — OY-FAV, Piper Aztec B, tidl. Lego System A/S og A/S Brdr. Michalsen, nu Brül & Kjær Export A/S, Nærum. — OY-XAL, Lehrmeister, tidl. Aviator, nu Nordjysk Svæveflyveklub, Søby.

Slettet: OY-AIU, Apache, totalhav. ved Rønne 2. febr. 1963.

LEUDESORFFS FLYVESKOLE

A-CERTIFICAT B-CERTIFICAT INSTRUMENTBEVIS

St. Kongensgade 70 . Minerva 7770
Chefinstruktøren privat: Dragør 1742

TYPENYT

Hawker Siddeley 748MF, den militære udgave af Avro 748, fløj første gang 21. dec. Den har lastedere i undersiden af bagkroppen, der derfor er blevet bøjet opad i forhold til den civile version, og stærkere motorer, Rolls-Royce Dart RDA. 12 à 3245 elk. Fuldvægten for den civile Hawker Siddeley 748 Series 2 er blevet forøget med 680 kg, så den nu f. eks. kan transportere 52 passagerer 1600 km eller 40 passagerer 2400 km.



LÆR
AT
FLYVE

Nyt flyveteorikursus starter 2/2 kl. 19.
Nyt telefonistkursus starter 4/2 kl. 19.
Skoleflyvning i vore moderne maskiner kan påbegyndes straks efter kursusets start. Ring venligst om nærmere oplysninger.

AVIATION TRAINING

KASTRUP LUFTHAVN 53 19 00

Douglas A-4 Skyhawk nr. 1500 blev afleveret først i december. Douglas har netop modtaget en ny kontrakt på 46,7 mill. dollars på versionen A-4E, så produktionen vil fortsætte til december 1965.

Alouette III er blevet bestilt af den australske regering (3 stk.) til anvendelse i missilforsøgsområdet i Woomera. Endvidere har det hollandske flyvevåben bestilt 21 til brug for den hollandske hær. Med disse ordrer har Sud Aviation modtaget bestilling på ialt 202 Alouette.

Sikorsky S-61R (CH-3C) nr. 1 blev afleveret til USAF den 30. dec. Samme dag fik typen civil typegodkendelse af FAA.

BAC One-Eleven nr. 2, G-ASJA, fløj første gang 19. dec.

Northrop X-21 nr. 2 har påbegyndt flyveprøverne. Uden anvendelse af grænselagsbortugning har X-21 en flyvetid på 2 timer 25 minutter, med anlægget slået til forøges den til 3½ time med den samme brændstofmængde.

Pratt & Whitney PT6A-6, en let propel-turbine på 578 hk, har fået civil typegodkendelse. Den er udviklet af Pratt & Whitney's canadiske afdeling, og man har modtaget ordrer på den til installation i Beech King Air, Potez 841, Pilatus Porter, Helio U-10, de Havilland Turbo Beaver og Twin Otter, Hiller TL5 og Piasecki 16H.

Boeing X-20A Dyna-Soar rumglideren er blevet opgivet af økonomiske grunde. Over 7000 teknikere hos Boeing er blevet arbejdsløse som følge heraf. (Se FLYV 2/1963, s. 32).

North American YAT-28E nr. 2 fløj første gang i begyndelsen af december. Det er en T-28 med 2450 hk Lycoming T55 turboprop, beregnet til jordangreb. Nr. 1 fløj første gang 15. februar, men gik senere tabt ved en ulykke.

Sud Aviation Caravelle havde pr. 31. oktober fløjet 762.909 timer og udført 533.716 landinger. Flyvetiden pr. måned ligger på over 25.000 timer.

Sud Horizon var ved årets udgang bygget i et antal af over 30.

Moynet 360 (se FLYV 7/1963, s. 130) fløj første gang 17. december på 60-årsdagen for brdr. Wrights første flyvning, ført af konstruktøren, den kendte testpilot André Moynet.

SAAB Safir er blevet bestilt af Østrigs flyvevåben, nemlig 12 til egentlig flyveuddannelse og 12 til navigationstræning med omfattende radioudrustning m. v.

FLY-UDLEJNING KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

INDBINDING AF

flyv

11,25 kr. pr. bind (incl. oms)

2 årgange kan indbindes i et bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte stripbind, der består af faste papirer med solid limning i ryggen og påtrykt rygtil.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.



- flyv til sommer

De kan nå at lære det! Vort teorkursus er lige startet. Undervisning i nye Cessna-fly. Betaling på konto over 12 mdr., eller kontant + 10% rabat. Ring og forlang brochure.



TRANSair
DANISH AIRTAXI

flyveskole 532080

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd
Adm.kontor: Frb. Alle 6, Kbh. V — Telf. *HI 3038

Kastrupgæster i december

Wardair ankom 8/12 med deres DC-6B CF-PCI, som medbragte dansk-canadiere, og tilskuere til fodboldlandskampen Danmark-Luxembourg ankom i en F-27 LX-LGA fra Luxair 10/12. BEA landede 13/12 med Trident G-ARPE på den anden demonstrations-tur til Kastrup, og LTU (Lufttransport Union) ankom med en F-27 D-BAKE for at hente minkskind. Interflug var her 20/12 med IL-14 DM-SAI i ny bemaling, efter at selskabet er slået sammen med det østtyske Lufthansa, og KLM kom som fragter med DC-7F PH-DSE. Flying Enterprise's anden DC-7 OY-DMR (ex-N319AA) ankom 21/12, dog uden bemaling (Flying maler selv deres fly), og 22/12 landede Dan Air med en go' gammel York G-ANTK som fragter. Samme dag kom EL-AL på charter med Boeing 707 4X-ATA og Boeing 720B 4X-ABB. SAM (Societa Aerea Mediterranea), som har oprettet en fragtrute fra Alborg til Italien med fisk og fra Italien til Kastrup med blomster, brugte 22/12 en Curtiss Commando I-SILV i stedet for DC-6B, som normalt anvendes. Tågen er lufttrafikens største fjende, men for spottere kan den godt være til glæde. Det skete 29/12, hvor CSA landede med en Britannia 318 OK-MBB (ex-Cubana CU-T-671), som skulle have været ned i Praha den havde endnu de gamle Cubana-farver langs kroppen. Airnautic havde et lignende tilfælde dagen efter, hvor de foretog teknisk mellemlanding med DC-6A F-BLOE, som var på vej til Stockholm med fragt. SAS-THAI DC-6B'eren SE-XBO (se FLYV nr. 11 første afsnit) er blevet solgt til Icelandair, og sidst på måneden blev den gjort klar til prøveflyvning i Icelandair's bemaling, men endnu svensk registreret; først ved årsskiftet blev den omregistreret til TF-FIP.

På den ordinære rute anvendte CSA 5/12 IL-18B OK-PAG, og 9/12 landede SAS Caravelen SE-DAB i THAI-bemaling; den blev brugt på europæiske SAS-ruter til 26/12, hvor den gik på rute til Bangkok og blev leveret (udlånt) til THAI. I Thailand vil den blive omregistreret til HS-TGF, og i begyndelsen af 1964 vil endnu en Caravelle

(OY-KRE) slutte sig til selskabet og blive HS-TGG. Lufthansa flottede sig 10/12 ved at benytte L-1049G D-ALEC i stedet for Convair 440, antagelig på grund af „teknik“ på Convair'en.

Atlantis Air Ltd. kom på besøg 1/12 med Dove G-ANPH og AB. Nyge Aero 2/12 med Twin Comanche SE-ECS, som blev demonstreret for og af Danfoss. Samme dag ankom også Queen Air D-ILSY ejet af Schulte & Diekhoff KG., og 5/12 landede Battenfeld Maschinenfabrik med Twin Bonanza D-IEHE. Scan-Fly's første Heron D-CASI, som er købt af Südflug, ankom 9/12 og er nu omregistreret til OY-DPO. National De-stillers fra New York kom på besøg 10/12 med Gulfstream N400P og The British Oxygen Ltd. fra London 19/12 med Queen Air G-ARII. 20/12 landede Cessna 182F SE-EAD tilhørende B. Malmberg fra Kalmar og Beech 18 SE-CHB fra Svensk Flygtjenst samt en Piper Pawnee SE-CRH fra Nyge Aero 27/12.

USAF landede 9/12 med en VT-29B, O-17897 og 11/12 med C-47, O-77214, som var fra Third Air Force, London. 322nd Air Division var her med ikke mindre end otte C-130A'ere, dog ikke på en gang; det var 50005 4/12, 70466 11/12, 60470 18/12, 70455 22/12, 60529 og 70463 27/12 og 60547 og 50015 29/12. Fra Tactical Air Command sås C-130B, 80718 16/12 og 80730 20/12. US-

Army ankom 6/12 med den tredje Twin Bonanza, 73086, fra Mannheim i Tyskland til eftersyn hos Scanaviation, og RCAF var her 11/12 med C-47, KN291.

Rettelse: C-47 fra 322nd Air Division i forrige måned skulle være O-348403 og ikke 034803. E. H.

PIPER CUB

eller god KZ III købes

Billet mrk. 122 modt.

FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V



aviation sales scandinavia

helicopter sales scandinavia

106 B VANGDEVEJ - COPENHAGEN GENTOFTE - DENMARK
TELEGRAMADRESSE „REITZING“, TELEFON 69 16 55

En hel organisation står klar til at løse ethvert af DERES købsproblemer

Vor organisation gør det lettere for DEM, når DE SKAL KØBE, og vi garanterer øjeblikkelig levering til konkurrencedygtige priser.

TIL ETHVERT FORMAL OG ØNSKE:

Alle typer helikoptere, nye og brugte.

Militære luftfartøjer.

Douglas DC-3, 4, 6, 7.

Convair 240, 340, 440.

Lockheed Constellations

Sports- og forretningsfly, nye/brugte, store/små.

HELIKOPTERE - FLY - RESERVEDELE - UDSYR - RADIO:

Kuglelejer, motorer og tilbehør, propeller, pumper. Rotorblade, værktøjer, ventiler, actuatorer, ski, pontoner, sprøjteudstyr, radar, kompasser m. m.

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

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600



SPORTSFLYVEKLUBBEN

DANMARKS STØRSTE OG ÆLDSTE FLYVESKOLE

Praktisk undervisning sker fra flyvepladsen i Skovlunde i tre nye Piper Colt.

Timepris, incl. instruktør, kr. 95,00.

Henvendelse tlf. 94 47 35,

Teoriskolen starter nye hold 2 à 3 gange årligt. Kursusafgift kr. 125,00.

Skolechef:

overlærer William Nielsen, RY 56 15.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
Telefon: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brül.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Flyvechef Emil Damm.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Flyveplanens betydning

Ved KDA's mødeaften mandag den 10. februar kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, vil major J. P. Jensen, Træningskommandoen, tale over emnet »Flyveplanens betydning« og herunder komme ind på dens betydning både for flyvesikkerhed, identifikation og redningstjeneste.

I tilslutning til foredraget vises en film, og efter dette vil der blive vist en interessant schweizisk film »Ziel: Pilot« om flyveklubbernes betydning for tilgang af piloter til den militære flyvning og trafikflyvningen.

Der er adgang for såvel direkte som tilsluttede klubbers medlemmer med ledsagere. Omend emnet har generel betydning, vil det være af særlig interesse for aktive motor- og svæveflyvere.

Filmsaftenen i januar

Mødeaften i januar var en ren filmsaften med 6 forskellige film fra 4 lande. »Power to Serve« gav et indtryk af de forskelligartede motorer til såvel flyvning som anden brug, der fremstilles af Bristol Siddeley Engines Ltd.

»Down to Earth« og »Emergency Escape F5« gav interessante oplysninger om de Martin Baker katapultsæder, som også har reddet adskillige liv i vort eget flyvevåben — hvorfra vi så et glimt af en F-100.

Boeing-filmen »Six Hour Ocean« viste hvor mange forskellige slags produkter, der med fordel sendes som luftfragt over Atlanten, deriblandt danske møbler. Den viste også, hvordan produkterne tilpasses transportmetoden.

I stedet for en under forsendelse forsvunden Cessna-film havde vi fra Malmö Flygindustri lånt en lille film om MFI Junior, der fløj lavflyvning langs sydsvenske kyster.

Afslutningen dannede »Des Hommes dans le Ciel«, en række fremragende optagelser af franske faldskærmspringere under frit fald, manøvrerende ud og ind mellem hinanden. Kameraet var installeret i hjelmen hos en af springerne.

Husk kontingentet for 1964

De direkte medlemmer, der endnu ikke har indbetalt kontingentet for det nye år, bedes venligst gøre dette snarest muligt.

Nye direkte medlemmer

stud. art. Mogens Wahl.
Jens Holm-Petersen.
stud. techn. Knud Winther.
Per Engelbrecht.
Lærling Jørgen Lykke Nielsen.
M/Sgt. I. G. Jeppesen.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Jane's All the World's Aircraft 1963—64.
Per Hysing-Dahl: Vinger over Europa.

Runde fødselsdage

Konditor Robert Krogh Steffensen, Voderfslund 5, V., 70 år den 8. februar 1964.

Baron M. Wedell-Wedellsborg, Skovgårdsvej 65, Charlottenlund, 65 år den 8. februar.

Aeroplansnedker B. Hultmann, Polensgade 19, København S., 75 år den 27/2.

Fabrikant E. Hoff-Hansen, Gefionsvej 5 A st., Esbjerg, 60 år den 1. marts.

Redaktør Jørgen Sandvad, Politikens Redaktion, Rådhuspladsen 37, V., 65 år den 1. marts.

KALENDER

10/2	Mødeaften i KDA (Borgernes Hus)
25/2	Generalforsamling i Danske Flyvere
9/3	Møde i DIF's flyvetekn. sektion
23/3	Kegleaften i Danske Flyvere
4-5/4	KDA's landsmøde (Århus)
24/4-3/5	Deutsche Luftfahrtschau, Hannover
7-10/5	Int. Air Fair, Biggin Hill
28/5-7/6	Udstilling af lette fly (Cannes)
31/5-7/6	Luftfartsudstilling (Turin)
3-7/6	Flyvemesse, Skovlunde
7-13/9	Farnborough-udstilling

Motorflyvning

8-10/5	Intern. rally på Jersey
9-10/5	Rally i Doubs (Frankrig)
16-18/5	Rally i Castellet (Fr.)
23-24/5	Pilgrimsfærd til Tarbes (Fr.)
30-31/5	Rally i La Baule og Macon (Fr.)
4-7/6	Solrally Denuville-Cannes (Fr.)
13-14/6	Rally i Anjou (Frankrig)
20-21/6	Rally i Dieppe og Grenoble (Fr.)
27-28/6	Rally i Calais og Flers (Fr.)
1-5/7	Rally i Baden-Baden (Tyskland)
4-5/7	Rally i Vichy (Frankrig)
17-19/7	Rally i Wien (Østrig)
8-9/8	Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8	Rally for amatørfly (England)

Faldskærmsport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

3-14/7 Int. konk.: »8 Jours d'Angers«

Modelflyvning

2/2	Indendørskonkurrence (Gentofte)
9/2	Flyvedagskonkurrencerne
15/3	Vårkonkurrence for fritflyvende
22/3	Vårkonkurrence for linestyrede
12/4	Vårkonkurrence for radiostyrede
24-26/4	Kombineret DM
17/5	Limfjordsstævnet (Ålborg)
24/5	Windypokalen
4-12/7	Sommerlejr
12/7	NM f. fritflyvende (Finland)
28/7-3/8	VM i linestyring (Ungarn)
2/8	NM i linestyring
16/8	Midsommerkonkurrence (Windy)
6/9	Høstkonkurrence for radiostyrede
27/9	Høstkonkurrence for linestyrede
4/10	Moseslaget (Windy)
10-11/10	UHU-stævnet (Hillerød)
18/10	Repræsentantskabsmøde
15/11	Høstkonkurrence for linestyrede
31/12	Årsrekordåret slutter

Flyvehistorisk sektion

Generalforsamling med dagsorden i henhold til lovene afholdes onsdag den 5. februar kl. 19.45 i Vesterbros ungdomsgård, Absalonsgade 8. Efter generalforsamlingen vises forskellige film, bl. a. »Boeing Today and Tomorrow«, der trods navnet også behandler fabrikkens historie, og en tysk flykendingsfilm om jagere med stjernemotor (Fw 190, Curtiss P-36, I-16 Rata, Fiat G. 50 og Macchi C. 200). Programmet var iøvrigt ikke endeligt fastlagt ved redaktionens slutning.

Kvinder kan også springe med faldskærm

Nu begynder gymnastikken, som går forud.

I USA's såkaldte »paraports« kan enhver, mand eller kvinde, køre ind om formiddagen og efter tre timers instruktion springe ud med faldskærm om eftermiddagen. Vi har ikke de vejrforhold, og vi har andre sikkerhedskrav her i Norden — men alligevel kan kvinder jo være med.

Da jeg og to klubkammerater sidste sommer var på faldskærmskursus i Sverige, var der tre svenske kvinder på begynder-holdet, og den ene var så spinkel og tilsyneladende lidt egnet til »en hård sport«, som vi mente faldskærmsporten måtte kaldes, at vi undrede os over, at hun fik lov »at spille tid på« træningen. Hun kom fint til spring og er nu en ivrig springerske!

Også i alle andre lande, hvor faldskærmsporten er etableret, er kvinder ivrige faldskærmspringere.

Dansk Faldskærmsklub vil nu også gerne give unge danske kvinder mulighed for at føle glæden ved faldskærmspringet — som 25 af klubbens knapt 70 mandlige medlemmer allerede har gjort det.

Som for mændene startes med gymnastik, og det bliver for kvinder på Gl. Hellerup Gymnasium hver onsdag kl. 19—20 fra 1. onsdag i februar — sammen med medlemmer af Kvindeligt Flyverkorps.

Henvendelse kan ske til DFK's sekretær: sekretær Vestergård, Kongelig Dansk Aeroklub — eller mellem 8 og 14 direkte til: Birthe Bøving, Åsta 4608, som står for gymnastikarrangementet.

Det koster 10 kr. pr. måned.

Birger Schjøtt.

Register til FLYV 1963

foreligger nu færdigtrykt og fås gratis ved henvendelse til bladets ekspedition, Vesterbrogade 60 mezz., København V.

BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarh. 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.
Abonnementpris: 18 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Disse kinesiske skriftegn danner tilsammen ordet »papirsdrage«. Skriftsproget indeholder mange tegn for ordet »papirsdrage«. De her viste er den moderne udgave.

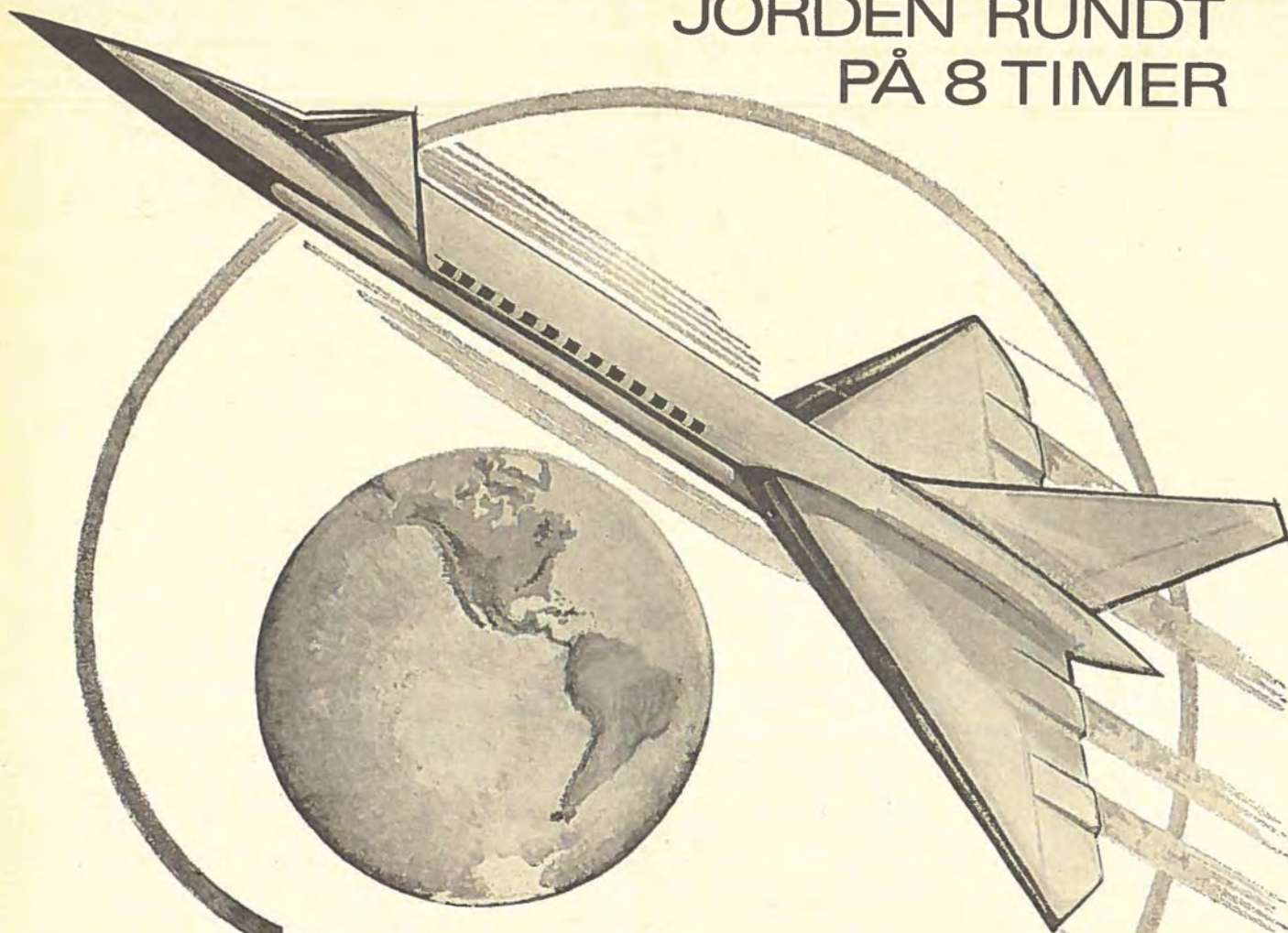
風 箏

„Sorger sendes til himmels og bort med drager“, sagde de gamle kinesere - og de fik den første drage til at flyve for tusinder af år tilbage ... I dag bærer drager menneskers drømme mellem himmel og jord over alle lande - og med de moderne, komfortable jetgiganter, er drømmene blevet til virkelighed ... Det er udnyttelsen af de samme grundprincipper, der bevirker, at dragen og flyet holder sig i luften - men hvor dragen standser, går flyet videre med ubændig energi - fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over.



flyv

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.





flyv

INDHOLD

Nord. Flyveforbund...	43
Lockheed C-141	44
Trafikflyvenyt	45
General Aviation	46
FAI-nyt	46
Thanner Fly	47
Luftfartøjsregistret ..	48
Kastrup-gæster	49
Med Flyv i MO-100S.	50
Nye sølv- og guldregler	51
Flyvevåbnet	52
Modelflyvning	54
Faldskærmsnyt	55
Typenyt	57
KDA's landsmøde ...	59



Schweiziske Hunters, der nu forsynes med det svenske bombe- og raketsigte BT9, som fremstilles af Saab og også anvendes i Frankrig, Sverige og USA.

3

1964

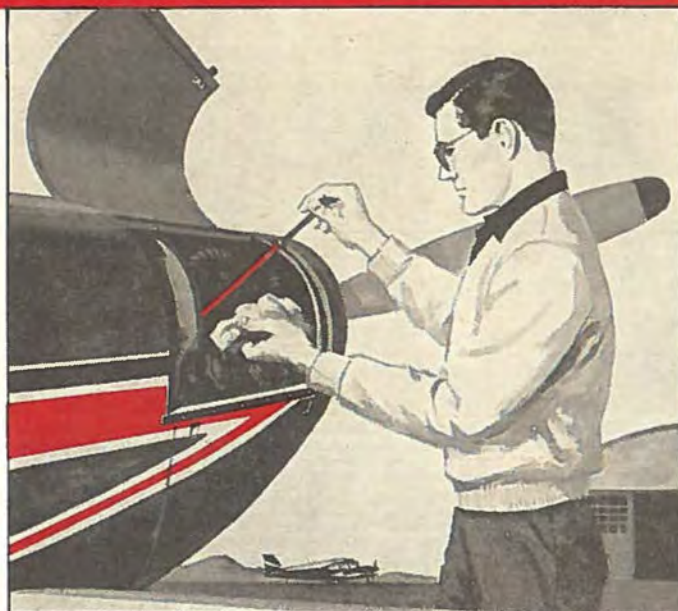
PRIS KR. 1,50



Wing Tips I



Undersøg regelmæssigt propelbladene for hak eller skår og få dem slebet så glatte som muligt. Hak og skår kan udvikle sig til revner, som igen kan resultere i brud på propelbladene under flyvningen.



Når De kontrollerer oliestanden, vær da sikker på, at målepinden bliver sikkert fastgjort. Hvis den ikke sidder helt fast, kan den arbejde sig løs – og olien vil flyde ud. Dette skaber et betydeligt oliespild og dermed hasarderede flyvebetingelser.



Med et »Esso Aviation Carnet« kan De få flyvebrændstof, olie og specialprodukter på såvel danske som udenlandske flyvepladser og lufthavne mod forevisning af »Carnet'et« til Esso forhandleren.

Ordningen er en international Esso Aviation service, som kan fritage Dem for besværlige valuta- og regnskabsspørgsmål, hvad angår brændstof- og olieleverancer.

Begrænset instrument- flyveuddannelse

I Sverige diskuterer man ivrigt problemerne omkring indførelse af en begrænset uddannelse i instrument-flyvning for vordende privatflyvere.

I Danmark er det udvalg, der blev nedsat af luftfartsdirektoratet og aeroklubben, gået ind for indførelse af en sådan uddannelse i det nye pensum, der ventes i kraft engang i dette år.

Man regnede med en ensartet A-uddannelse i de nordiske lande, men på dette punkt er Sverige sprunget fra. Man mener ikke, at flyene har fornøden udrustning og at instruktorerne er tilstrækkeligt kvalificerede.

Desuden diskuterer man, om en sådan uddannelse – når den om nogle år skal indføres – skal baseres på grundinstrumenter (drejnings- og krævningsviser, fartmåler, højdemåler og kompas) eller på »attitude«-instrumenter, dvs. først og fremmest gyrohorisont samt eventuelt kursgyro.

I Danmark er vi gået ind for det første ud fra det synspunkt, at dette udstyr dels er for hånden, dels altid vil være det reserveudstyr, man falder tilbage på, hvis de andre svigter.

I Sverige mener man, at gyrohorisonterne efterhånden er fuldtud pålidelige, og desuden er de utvivlsomt lettere at flyve efter, hvorfor man mener til sin tid at måtte gå ind for dem.

Men nu skal vore nye privatflyvere altså til at være forsøgskaniner for det elementære system, og det skal blive interessant at høste erfaringer heraf.

Tilbage står imidlertid det spørgsmål, om vore instruktører er så meget bedre end de svenske, at de uden kursus eller vejledning og uden prøver er i stand til at give en ensartet og effektiv undervisning på dette nye vigtige felt. De, der skal betale for undervisningen, har krav på, at der kan svares ja til dette spørgsmål.

Nordisk Flyveforbunds møde i Helsingfors

*De nordiske aeroklubbers samarbejdsorgan
aftaler fælles optræden og udveksler erfaringer
fra deres arbejdsområder.*

MED Finlands Flygförbund som vært samledes repræsentanter for de fem nordiske landes aeroklubber den 17. og 18. januar til det andet møde i deres samarbejdsorganisation, som blev stiftet i Oslo ifjor. En lang række sager stod på dagsordenen. På nogle punkter udvekslede man blot oplysninger om forholdene i de enkelte lande, på andre punkter traf man beslutninger om fælles optræden.

Således blev der sendt FAI en resolution

om, at NFF slutter op om FAI's arbejde i ICAO og påpeger, at der i det normale budget bør skaffes de nødvendige midler hertil. Endvidere understreger NFF, at der ikke blot skal arbejdes fra aeroklubberne via FAI til ICAO, men også fra aeroklubberne gennem hvert lands myndigheder til ICAO. Man skal briefe sine landes delegationer ved ICAO-møderne om FAI's og aeroklubbernes synspunkter til de forskellige forslag.

Man støttede også FAI i, at nogle FAI-



Ved arbejdet i Helsinki: ved bordenden professor E. Wegelius. Til venstre generalsekretær T. Møller, løjtnant Sjögren (Finland), ing. Weishaupt samt de norske deltagere, sekr. H. Holmyr og generalsekr. Schiøll. Til højre generalsekr. Söderberg og oberst Lindskog, Sverige, og forrest de islandske deltagere ing. L. Magnusson og (skjult) hrs. B. Jonsson.

GENERAL AVIATION NYT

Igen en ny flyveklub

Den 31. januar blev der ved et møde i Nykøbing Sjælland stiftet en „Odsherreds Flyveklub“ og valgt en foreløbig bestyrelse med læge Fritz Bruhn-Petersen som formand til at udarbejde love og indkalde til en stiftende generalforsamling. En lille snes interesserede meldte sig ved klubbens start.

Det er tanken at komme i gang med teoriundervisning og dernæst praktisk undervisning på en midlertidig plads, samtidig med at man vil arbejde på at skaffe en offentlig landingsplads, som i høj grad savnes i dette område, ikke mindst med henblik på turisttrafik.

Inden mødet fortalte ingeniør Per Weisshaupt om privatflyvningen i dag og illustrerede det med Esso-filmen „Flyv selv!“

Får Svendborg en flyveplads?

Ved Svendborg Flyveklubs generalforsamling i januar blev der gjort endnu et forsøg på at få klubben ud af sin tornerosesøvn samt på at skaffe Sydfyn den flyveplads, som uægtelig savnes i dette område. I hvert fald blev der indvalgt to aktive piloter i bestyrelsen, nemlig restauratør S. Flintegård Andersen fra Tåsinge og ingeniør Brian Jørgensen.

Det er iøvrigt pudsigt, som netop de sydligste dele af Danmark er „underudviklede“ på flyvningens område. Der mangler en klub i Sønderjylland, hvor der som bekendt arbejdes på en på Nordals nu, ligesom man gennem teorikursus i Maribo og Nykøbing Falster håber at komme med i udviklingen igen på disse kanter.

60.000 Piper-fly

Piper, der hidtil har været det firma i verden, der har bygget flest civile fly, erobrede for nylig stillingen som leverandør af flest fly uanset kategorier og leverede den 10. januar sit fly nr. 60.000, en Twin Comanche, der naturligvis blev registreret N60000. Det firma, der ellers lå i toppen, var North American, men nu er Piper flere tusind fly foran.



Piper Cherokee får ikke bare stærkere og stærkere motorer, men kommer nu også som tosseidet Cherokee 140 med 140 hk Lycoming motor, største rejsefart 210 km/t, rækkevidde op til 1250 km, mulighed for fuldt IFR-udstyr, pris ca. 8.500 dollars. Den erstatter Colt, der går ud af produktion i år, hvorefter Super Cub er eneste højvingede Piper i produktion.

Aviation Sales Corporation

Det amerikanske firma Aviation Sales Corporation og dets moderselskab Sales Inc. Helicopter har oprettet et kontor i København til varetægelse af firmaets interesser i de fem nordiske lande. Hovedkontoret ligger i New York, og desuden har man et lager i Californien og afdelingskontorer i Hamburg, Madrid og Buenos Aires. Det københavnske kontor ledes af civilingeniør Viggo Reitz med Mogens Chr. Friis som salgschef.

Firmaet er en halv snes år gammelt og handler med alt inden for flyvning, reservedele, fly, helikoptere, jordudstyr o.s.v., såvel nyt som brugt, og i modsætning til de fleste agenturfirmaer er man ikke bundet til noget bestemt fabrikat, men kan skaffe, hvad kunden måtte ønske. De vigtigste kunder er flyvevåben, luftfartsselskaber og de store flyværksteder, hvorimod man endnu ikke har gjort så meget ud af direkte salg til den enkelte privatflyvejer. Man kan ofte komme ud for det tilsyneladende paradoksale, at firmaet er i stand til at levere fabriksnye reservedele både hurtigere og billigere, end fabrikken selv kan. Det skyldes, at man i stor udstrækning opkøber reservedele fra selskaber, der ikke længere anvender pågældende type, eller som af en eller anden grund har købt for mange reservedele. Det sker jo heldigvis ofte, at der ikke bliver brug for så mange reservedele som frygtet, eller at levetiderne for dele bliver sat i vejret. Endelig virker man som mægler ved udlejning af fly og helikoptere af alle størrelser.

Kastrups fremtid

SAS stationschef i Kastrup, Helge Skjoldager, har udarbejdet en prognose over trafikken i Kastrup de næste 60 år. For år 2025 regner man med 32 mill. passagerer mod 2,5 mill. i 1963. Antallet af startende og landende fly forventes i samme tidsrum at stige fra ca. 60.000 til 385.000. Tallene for nogle af de mellemliggende år er følgende:

1964	3 mill. pass.	92.000	starter og landinger
1970	4,4 „	120.000	„ „ „
1975	6,1 „	134.000	„ „ „
1980	8 „	150.000	„ „ „
2000	16 „	216.000	„ „ „

Stationschefen fastslår, at det snart bliver nødvendigt at anlægge parallelbaner i Kastrup, ligesom bygningernes kapacitet må udvides. Spørgsmålet om en aflastningslufthavn vil også snart blive aktuelt.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

FAI
nyt

4 eller 5 VM i 1964

FAI meddeler, at der i hvert fald bliver fire verdensmesterskaber i år, nemlig for linestyrede modeller i Ungarn, for indendørs modeller i England, i faldskærmsspring i Tyskland og i kunstflyvning med motorfly i Spanien.

Desuden er der mulighed for, at en italiensk plan om et VM for motorfly omfattede tre konkurrencer fordelt over to lande vil kunne føres ud i livet i år.

Som det fremgår af kalenderen, er der også planlagt en stor række rallies, både med og uden konkurrencer, foruden udstilling og andre begivenheder.

FAI har i januar-februar deltaget i ICAO MET/OPS møder i Paris, hvor man i forbindelse med verdensmeteorologi-organisationen har behandlet en række spørgsmål om vejrtjeneste, og hvortil FAI havde indgivet flere forslag om forbedring af vejrtjenesten for General Aviation, forslag der ser ud til at være blevet godt modtaget.

Nye FAI-identitetskort



CARTE D'IDENTITÉ DE TOURISTE AÉRIEN

Internationalt identitetskort for flyverejsende

de la

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
INTERNATIONALE

Déclaré par

L'AÉRO-CLUB ROYAL DEDANEMARK

Kongelig Dansk Aeroklub



Nr

Har De Deres FAI-identitetskort klar til sommerens rejser? Det kan måske spare Dem mange penge i landingsafgifter.

KDA har nu fået trykt nye „landing kort“, som FAI's internationale identitetskort for flyverejsende populært kaldes. I koster 15 kr. ved udstedelsen og 10 kr. ved fornyelse i de følgende 5 år, hvor kortet fornyes ved påklæbning af et FAI-mærkat for det pågældende år.

Kortet giver ret til fritagelse for eller nedsættelse af landingsafgifter m.m. i forskellige lande — desværre ikke så mange som man kunne ønske. Men da kortets pris tjener ind efter blot et par enkelte landinger kan det betale sig for mange medlemmer at benytte denne KDA-service.

Kortet bestilles ved indsendelse af gebyret og pasfoto og oplysning om fødested og dag samt adresse til KDA.



Beechcraft King Air, som vi omtalte i nr. 2, kom i luften den 20. januar, netop 27 år efter prototypen til Model 18, der endnu er i produktion. King Air flyver op til 458 km/t, rækkevidde over 2250 km. Der er ordrer for 12 mill. dollars, og de første fly leveres i efteråret.

THANNER FLY

Den 1. marts er to danske specialfirmaer for landbrugsflyvning blevet forenet, idet Thanner-Fly har overtaget A/S Malmosefly, der hidtil har været ejet af A/S Agro-Kemi, et datterselskab af Svovlsyre-koncernen.

Direktør Harry Thanner har i en årrække drevet en omfattende virksomhed med speciale i bekæmpelse af ukrudt og skadedyr, og det var derfor en naturlig udvikling, at han i 1960 tog såvel fly som helikopter i anvendelse i sin virksomhed. Han anskaffede en Bell 47G og en Piper Pawnee og har ved overtagelsen af Malmosefly fået rådighed over fire Super Cubs. De er imidlertid blevet solgt til Danfoss, og man har istedet anskaffet tre Piper Pawnee 235 til en pris af 135.000 kr. pr. stk. incl. sprøjteudstyr. Da man begyndte at anvende Pawnee i Danmark, var man ikke udelte tilfreds med den, men det er forlængst et overstået stadium og skyldes efter nogens mening snarere piloterne end flyene. Endvidere har man købt to Hughes 269A til levering i denne måned; de koster 180.000 kr. pr. stk., hvortil kommer sprøjteudstyr for ca. 20.000 kr.

Fra Malmosefly har man endvidere overtaget hangarer og værksted i Odense, og selskabets tekniske afdeling vil snarest blive overført hertil. Man havde ellers erhvervet et areal ved Bellinge sydvest for Odense med henblik på anlæggelse af en heliport med værksted, men denne plan er foreløbig stillet i bero. Mekanikerstaben i Odense vil fra 1. maj blive udvidet med en helikopterspecialist; på grund af mangelen på sådanne har man i det sidste års tid måttet klare sig med fritidsarbejde fra militære flyveteknikere, og denne løsning kan selvsagt ikke gå i det lange løb. Værkstedets kapacitet er iøvrigt så stor, at man foruden arbejdet med egne fly også påtager sig arbejde for andre.

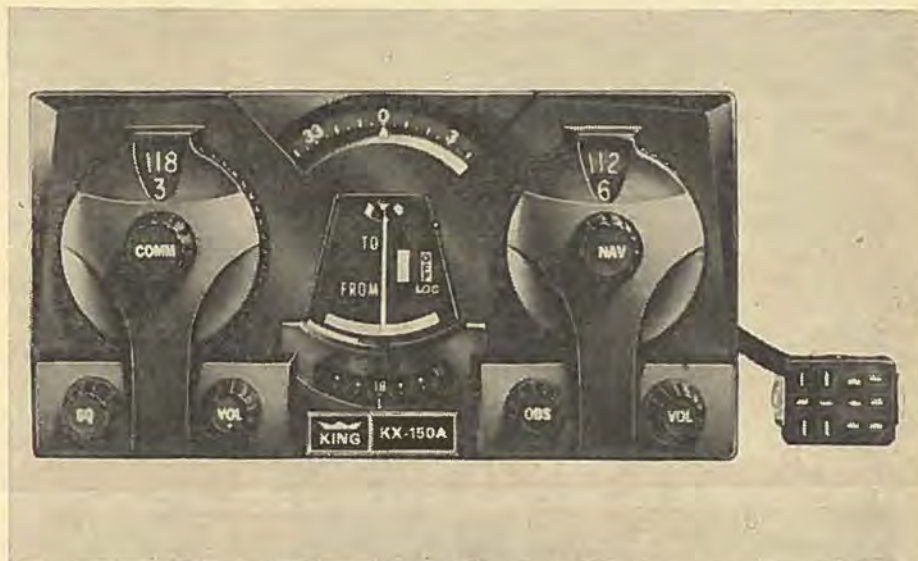
Den tidligere militærflyver J. K. Stenner har været chefpilot siden firmaets oprettelse; under sig har han 5-6 piloter, idet antallet varierer lidt efter årstiden. Det er jo ikke hele året, der er behov for landbrugsflyvning i Danmark, men det søger man at råde bod på ved at påtage sig opgaver i det sydlige udland; det kan således nævnes, at Malmosefly har haft en del arbejde i Sudan.

Thanner Fly vil iøvrigt ikke udelukkende give sig af med landbrugsflyvning. Man har anskaffet dobbeltstyring til Hughes 269A'erne og har ansøgt om koncession til skoleflyvning. Det koster 350 kr. i timen at lære at flyve Hughes 269A, og man anslår, at der kræves 40-50 timer for at få A-certifikat på denne type. Den første elev har alle-

rede afsluttet den teoretiske uddannelse. Forsøgene på at få byggeriet interesseret i anvendelse af helikopteren som flyvende kran slog ikke rigtig an i første omgang, og Bell 47G'eren har i vinter været udlejet til Ostermanns Aero, der anvendte den ved skoling af militære helikopterpiloter. Man agter også at gå ind for taxaflyvning med helikopter, og håber i den anledning på lempelse af de nugældende regler, efter hvilke man kun må flyve fra én godkendt lufthavn til en anden. I Sverige står man over for at indføre nye regler, således at der for landing med helikopter fremtidig kun kræves tilladelse fra vedkommende grundejer og det lokale politi, og lignende regler bliver forhåbentlig også indført i Danmark.

Sluttelig kan det nævnes, at Thanner Fly har oprettet et svensk datterselskab i Helsingborg, således at man får et større arbejdsområde end det lille Danmark. Af koncessionsgrunde vil det derfor nok blive nødvendigt, at en del af flyparken indregistreres i Sverige.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.



Her er den nye King KX-150A 100 kanals radio med moderniseret VOB-modtager indbygget. Det 12-benede stik til højre letter ind- og udmontering.

Statistik og flyvehavarier 1962

Sidst i januar udsendte luftfartsdirektoratet havaristatistikken for 1962. Der blev i dette år fløjet 27.424.157 km (mod 25,8 mill. km i 1961) fordelt således:

International regelmæssig offentlig lufttrafik	13.990.636 km
Indenlands do.	1.281.431 km
Div. erhvervsm. trafik	8.678.365 km
Skole- og træningsflyvning ..	1.480.734 km
Privatflyvning	1.989.991 km
Ialt	27.424.157 km

Mens den samlede trafik er gået godt 6 % frem, er den regelmæssige offentlige trafik påny gået lidt tilbage (større fly). Div. erhvervsmæssig trafik er gået 11 % frem, skole- og træningsflyvning 42 % frem og privatflyvning ikke mindre end 111 % frem. De to sidste grupper havde tilbagegang fra 1960 til 61 og udviser i det hele taget nogle mærkelige spring i statistikken.

Der er registreret 20 havarier mod 40 i 1961. Intet havari havde døden til følge. Den regelmæssige lufttrafik er fuldkommen havarilos, og de tre andre grupper har nedgang over hele linien:

Div. erhvervsmæssig trafik noterer 6 (mod 10), skole- og træningsflyvning 4 (mod 5) og privatflyvning 19 (mod 23) trods den stærkt øgede mængde flyvning.

Årsagsanalysen henfører 19 af havarierne til personelfejl (19), 4 til materielle fejl (10) og 6 til div. årsager (11).

For svæveflyvning er registreret 11 havarier.

Første danske privatejede radiofyr

Den locator (Billund Locator 395 kc/s), der er sat i drift på Lego flyveplads, er Danmarks første privatejede radiofyr. Udstyret, der er leveret af ITT Standard, København, er fuldt transistoriseret.

King KX-150A

Efter at have produceret 7000 stk. af sin KX-150 tilbyder King Radio Corp. nu en KX-150A med yderligere forbedringer i form af en ny 100 kanals tranciever fra 118.0 til 127.9 mc/s med 10 ekstra kanaler efter ønske, ny reciprok VOR-angivelse med nyt On-Off-flag m.m.

Et stik med 12 ben indeholder alle forbindelser, incl. kobling til autopilot, og gør installation og udskiftning særlig let. Prisen er 945 dollars (14 v) og 995 dollars (28 v).

Luftfartøjsregistret ved årsskiftet

1963 bragte noget mindre tilvækst til luftfartøjsregisteret end det foregående rekordår, idet der blev indregistreret 31 nye fly og slettet 10, en nettotilgang på 21 mod 34 i 1962. Ved årsskiftet var der indregistreret 230 motorfly, heri medregnet en så jordbunden maskine som Zonens gamle Monospar, samt 116 svævefly (mod 103 ved begyndelsen af 1962). Af de 230 kan 199 henregnes til General Aviation og 31 til trafik- og charterflyvning.

Motorflyenes fordeling i klasser og typer fremgår af tabellen, hvor vi til sammenligning har medtaget de tilsvarende tal fra vore nordiske brødrelande. Af pladshensyn har vi måttet slå visse nært beslægtede typer sammen, f. eks. er Caribbean medregnet under Tri-Pacer, og Turbulent D figurerer sammen med de amatørbyggede Turbulent'er. Indenfor de enkelte klasser er typerne opført efter lande (i alfabetisk orden), og indenfor landene igen i alfabetisk orden efter fabriksnavn. Som afslutning på tabellen har vi lavet en beregning af antallet af indbyggere og landareal pr. fly i de fire nordiske lande. Det viser, at vi ikke er så langt bagud i forhold til de andre nordiske lande, som man i visse kredse går rundt og tror.

En analyse af til- og afgangene til det danske register i 1963 viser bl. a., at af de 31 nyregistrerede fly var 2 amatørbyggede (1 Turbulent og 1 Jodel), 12 fabriksnye (1 Musketeer, 3 Cessna 150, 3 franskbyggede Cessna 172, 1 Cessna 205, 1 Travelair, 1 Baron, 1 Cessna Skymaster og 1 Aztec) og de øvrige 17 brugte fly (1 KZ III, 1 KZ VII, 1 Emeraude, 1 Cessna 172, 1 Caribbean, 1 Baron, 2 Lockheed 12A, 1 Apache, 1 Aztec, 1 Heron, 1 DC-4, 1 DC-6, 3 DC-6B og 1 DC-7). Takket være to emigranternes hjemvendende viser KZ-bestanden en fremgang for første gang i mange år. Af de 10 fly, der blev slettet, blev 5 solgt til udlandet (1 Nipper, 1 Rallye, 1 Cessna 175, 1 Baron og 1 Metropolitan), 3 blev ophugget (1 Oxford, 1 Consul) og 2 havarerede (1 Dornier Do 27, 1 Stinson L-5 og 1 Apache). Do 27'en havarerede allerede i 1960, men denne skævhed i billedet opvejes af, at den DC-6B, der havarerede i Kastrup i april i fjor, stadig optræder i registeret. Af nye typer i registeret blev det til 5 (Cessna 205, Baron, Travelair, Cessna Skymaster og DC-7), eller 7, hvis man medregner Cessna 150 og Douglas Skymaster, der ikke var repræsenteret i registeret pr. 1. jan. 1963, men som jo begge tidligere har været anvendt i Danmark. Afgangen af typer var 2 (Stinson L-5 og Oxford/Consul). Man bliver helt vemodig ved at konstatere, at vi ikke længere har en Oxford tilbage i Danmark. Typen har været anvendt i Danmark siden 1946, både militært og civilt, men der var vist ingen i 1946, der troede, at den sidste først skulle udgå 17 år senere!

H. K.

Civile fly i Norden pr. 1. jan. 1964

Propelfly, 1-mot.

	OY	OH	LN	SE
Tipsy B	—	1	—	1
Tipsy Nipper	2	—	—	—
De Havilland Beaver	—	4	—	—
De Havilland Otter	—	—	4	—
Noorduyn Norseman	—	1	9	6
Sokol	—	1	—	—
Meta Sokol	1	2	2	1
Zlin Trener	—	3	—	—
Hollender A.H. 1	1	—	—	—
KZ II	9	—	—	2
KZ III	32	—	1	4
KZ VII	15	4	1	—
KZ IX Ellehammer	1	—	—	—
KZ X	1	—	—	—
Auster 5, Autocrat m.v.	7	7	6	34
Auster Autocar	—	—	—	2
Auster D.6	1	—	1	—
Beagle Airedale	1	—	—	1

	OY	OH	LN	SE
De Havilland Moth	—	—	—	2
D. H. Tiger Moth	—	1	1	21
D.H. Hornet Moth	—	—	—	1
D.H. Leopard Moth	—	—	—	1
Fairey Firefly	—	—	—	10
Miles Messenger	—	—	—	1
Percival Vega Gull	—	—	—	1
Percival Proctor	3	1	—	3
Eklund TE-1	—	1	—	—
Heinonen HK-1	—	1	—	—
Heinonen HK-2	—	1	—	—
Kahrn-48B	—	1	—	—
PIK-11	—	2	—	—
VL Viima	—	8	—	—
Druine Turbulent	10	—	—	2
Jodel tosedede versioner	6	—	4	7
Jodel Ambassadeur	2	2	—	2
M.S. Rallye, Super Rallye	2	3	2	7
Emeraude, Smaragd	7	2	—	3
Aermachi-Lockheed AL-60	1	—	—	—
C-5 Polar	—	—	1	—
Norge C	—	—	1	—
PZL-102	—	1	—	—
Pilatus Porter	—	—	—	—
BHT-1	—	—	1	—
MFI-9 Junior	—	1	2	9
GV 38, Rearwin 9000	—	—	—	5
SAAB-17	—	—	—	2
SAAB Safir	—	—	—	7
Bücker Jungmann	—	—	2	—
Bücker Bestman	—	1	—	—
Dornier Do 27	2	—	—	4
Fieseler Storch	—	1	—	—
Focke-Wulf Stieglitz	—	13	—	13
Junkers Junior	—	1	—	—
Klemm L 25	—	3	—	—
Klemm Kl 35	—	—	—	10
Klemm Kl 107	—	—	—	5
Messerschmitt Me 108 Taifun	2	—	—	1
Beech 17 Traveler	—	—	—	1
Beech Musketeer	2	1	—	2
Beech Bonanza	—	—	—	1
Cassutt Racer	—	—	1	—
Cessna 140	—	4	4	2
Cessna 150	3	1	2	16
Cessna 170	—	2	2	1
Cessna 172	13	—	11	34
Cessna 175	2	—	1	9
Cessna 180	1	2	11	11
Cessna 182	1	—	1	8
Cessna 185	—	—	10	6
Cessna 195	—	4	2	—
Cessna 205	1	—	—	2
Cessna 210	1	—	—	6
Champion Traveller	—	—	—	5
Douglas Skyraider	—	—	—	12
Ercoupe	—	1	—	7
Fairchild Argus	1	7	—	7
Fairchild Cornell	—	—	4	—
Globe Swift	—	—	—	1
Helio Courier	—	—	—	1
Mooney M-20	3	1	—	2
North American Harvard	—	—	2	3
North American Navion	—	—	—	1
Piper Cub	7	5	24	58
Piper Super Cruiser	—	—	—	2
Piper Family Cruiser	—	1	—	—
Piper Clipper	—	—	—	1
Piper PA-18 Super Cub	7	3	4	49
Piper Pacer	1	1	—	6
Piper Tri-Pacer m.v.	7	—	12	41
Piper Colt	7	2	18	32
Piper Comanche	—	1	—	3
Piper Pawnee	1	—	—	5
Piper Cherokee	2	1	1	11
Silvaire 8	—	—	7	3
Stinson Reliant	—	—	—	2
Stinson Voyager	—	—	1	6
Republic Seabee	—	1	3	13
Taylorcraft BC	—	—	—	2

Propelfly, 2-mot.

	OY	OH	LN	SE
Super Aero 45	—	—	—	1
KZ IV	2	—	—	—
Airspeed Oxford	—	—	—	1
De Havilland Rapide	1	—	1	1
De Havilland Dove	1	—	—	—
GAL St. 25 Monospar	1	—	—	—
Hunting President	1	—	—	—
Miles Gemini	—	—	1	2
Short Sealand	—	—	1	—
N.C. 701	—	—	—	5
Nord 260	—	—	3	—
Fokker Friendship	—	—	5	—
Piaggio P.136	—	—	—	1
Finmark	—	—	1	—
SAAB-18	—	—	—	1
Dornier Do 28	1	—	—	2
Aero Commander	2	1	—	3
Beech 18	1	—	1	2
Beech Twin Bonanza	—	—	1	—
Beech Queen Air	—	—	1	1
Beech Baron	1	1	—	1
Beech Travelair	1	—	—	3
Cessna 310	1	—	2	1
Cessna 320	—	—	1	—
Cessna Skymaster	1	—	—	—
Convair 340/440 Metropolitan	5	9	6	17
Curtiss C-46 Commando	—	—	3	11
Douglas DC-3	—	9	2	5
Grumman Widgeon	—	1	1	—
Lockheed 12	3	—	—	—
Lockheed Lodestar	—	1	—	3
Piper Apache	8	—	1	6
Piper Aztec	4	—	—	6
Piper Twin Comanche	—	—	—	1

Propelfly, 4-mot.

	OY	OH	LN	SE
Canadair Argonaut	4	—	—	—
De Havilland Heron	3	—	—	—
Douglas DC-4	1	—	1	—
Douglas DC-6	6	—	—	4
Douglas DC-6B	5	1	2	7
Douglas DC-7	1	—	—	—
Douglas DC-7C	3	—	2	3
Douglas DC-7CF	—	—	—	1

Jetfly

	OY	OH	LN	SE
De Havilland Venom N.F. 51	—	—	—	4
Gloster Meteor	—	—	—	6
Caravelle	4	4	4	5
Convair Coronado	—	—	—	1
Douglas DC-8	2	—	2	3

Helikoptere og autogyroer

	OY	OH	LN	SE
Cierva C. 30	—	—	—	1
Kokkola Ko-3	—	1	—	—
Alouette II	—	—	—	3
Alouette III	—	—	—	1
Bell 47D	—	2	—	4
Bell 47G	1	—	2	8
Bell 47H	—	—	—	1
Bell 47J	—	1	4	7
Bell 204	—	—	2	1
Hughes 269	—	—	—	2
Sikorsky S-55	—	—	—	1
Mil Mi-1	—	3	—	—

Sammendrag

	OY	OH	LN	SE
propelfly, 1-mot.	166	106	159	542
propelfly, 2-mot.	34	22	31	74
propelfly, 4-mot.	23	1	5	15
jetfly	6	4	6	19
helikoptere, autogyroer	1	7	8	28
ialt	230	140	209	679
	OY	OH	LN	SE
indbyggere i 1000	4.585	4.449	3.596	7.542
indbyggere pr. fly	19.936	31.779	17.206	11.108
areal i 100 km ²	43.043	305.000	323.917	449.750
km ² pr. fly	187	2179	1550	662



NARCO ADF-30A radiokompas, der uden forhøjelse af prisen for ADF-30 har fået markingsfyrr-modtager indbygget. Den er fuldt transistor-udstyret og kan anvendes med tør-batterier.

Nyt fra Narco

Radiofirmaet Narco (National Aeronautical Corp.) kommer nu med et nyt radiokompas, ADF-30A, som afviger fra ADF-30 ved uden ekstra pris at indeholde en markingsfyrr-modtager. Prisen er stadig 795 dollars, mens en separat Narco MTB 3-lys marker beacon modtager ellers koster 230 dollars. ADF'en modtager på alle NDB-fyr og radiofonistationer mellem 200 og 1600 kc/s, den er fuldt transistoreret og vejer mindre end 4 kg.

Narco har iøvrigt haft en kæmpesucces med sin Mark 12 VHF, som man netop et år efter fremkomsten leverede nr. 9.000 af. Produktionen er tre gange så stor som af Narcos hidtil mest populære typer som Omnigrator eller Mark V, af hvilke der af og til blev lavet 20 om dagen, mens Mark 12 er nået op på 50.

Mark 12 koster 795 dollars med 90 kanaler og 955 med 360 kanaler, mens Mark V, der havde samme sender-kapacitet, men kun én VHF-modtager, kostede 998 dollars.

★

Nervø's grav vedligeholdes

Efter at flyvepioneren og luftfarts-journalisten Alfred Nervø's grav på Bispebjerg kirkegård er hjemfaldet, og ingen slægtninge findes til at overtage forpligtelserne, har det nuværende slægtled af flyvejournalister gennem deres klub Pressens Luftfartsmedarbejdere påtaget sig den fortsatte vedligeholdelse af gravstedet, så mindet om Nervø's indsats kan bevares.

Alfred Nervø, som levede 1879-1921, lærte ligesom Robert Svendsen at flyve i Frankrig, og efter deres hjemkomst demonstrerede de deres færdigheder for et måbende publikum på Kløvermarken, der i en halv snes år var midtpunkt for al dansk flyvning. 3. juni 1910 om aftenen startede Nervø med Voisin biplanet „Wampa“ fra fælleden på Amager og fløj som den første ind over Københavns tage, hvor han kækt rundede Rådhusårnet.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

Ændringer i luftfartsregisteret

Nye fly: OY-DPO, de Havilland Heron 2E, Danfly, Kastrup. OY-DMR, Douglas DC-7, A/S Sveaflyg, Kastrup. OY-DCK, Piper Cherokee 235, Erik Ørum Petersen, Herning. OY-DCC, Piper Aztec, A/S Lego System og Brdr. Michaelsen, Billund.

Slettet: OY-AAH, Canadair Argonaut, Flying Enterprise (solgt til England).

Æferskifte: OY-TRD, Cessna 150C, tidl. Transair, nu Gorm Niros, Virum. OY-ABT, Piper Cub, tidl. Robert Kvist Andersen, nu Hans Horte, Århus. OY-DOB, KZ III, tidl. A. A. Larsen og E. M. Janick, nu Kastrup Luftfoto, Kbh. OY-AAM, Piper Tri-Pacer, tidl. Arne W. Kragels, nu Danfoss, Sønderborg. OY-ADW, Cessna 172B, tidl. Næstved Fly, nu Peter Magaard, Maribo. OY-DAI, Piper Apache, tidl. Sylvest Jensens Luftfoto A/S, nu Cimber Air, Sønderborg. OY-AXM, Kranich, tidl. Birkerød Flyveklub, nu Tom Berggren Nielsen, Kalundborg.

Kastrupgæster i januar

EL-AL kom også på besøg i denne måned, og det blev 5/1 med Boeing 720B 4X-ABA, og LOT var her med IL-18 SP-LSA. Jugoslovenski Aerotransport anvendte på ruten 6/1 en Convair 440, som ikke før er set i Kastrup, nemlig YU-ADK, og Coronadoen SE-DAZ (ex-HS-TGE) ankom i SAS-bemaling 12/1 fra Zürich, hvor den er ommalet. DC-4 LX-IAL (ex-TF-IAL) fra InterOcean Airways, som landede 13/1, var chartret af Loftleidir. BEA ankom 15/1 på de tredje demonstrationsbesøg, eller rettere sagt prøveflyvningsprogram, med Trident, denne gang G-ARPF, og Trans Mediterranean Airways DC-4 OD-AED var en fragter. Loadair Sweden landede 24/1 med en DC-3 SE-CFT (ex-Linjefflyg) og Sabena 31/1 også med DC-300-AWZ, som kom med fragt.

Piper Cub SE-AUM tilhørende John Andersson i Växjö startede 9/1 efter at have været til stort eftersyn hos Scanaviation, og Comanche D-EFDA fra Firma Pleuger & Co. i Hamburg landede 14/1; denne Comanche var forøvrigt også på besøg i januar sidste år. Skandinavisk Aerotjänst i Stockholm ankom 16/1 med Cessna 172B SE-CTL, og Philips i Holland med et nyt fly, en Baron PH-ILP (ex-D-ILDY) 22/1 samt Comanche G-ARSK ejet af Leon Berner & Co. Ltd. Dr. Ludwig Rammeler fra München var ejer af Travel Air D-GEMA, der landede 26/1, og Firma Paulström fra Järnforsen af Cessna

Første solo på tosædet

eller ensædet?

Ros: „Jeg vil gerne komplimentere P. W. for hans saglige og positive betragtninger i FLYV nr. 2 over skolings-metoder i svæveflyvning i Danmark sammenlignet med udlandet. Artiklen vil forhåbentlig føre til, at man hurtigst muligt kommer bort fra det efter min mening og personlige erfaring store risikomoment, som opstår i de øjeblik, man samtidig lader en elev gå solo og omskoler ham til et andet plan. Løsningen er naturligvis at lade ham gå solo på samme plan, som han har lært at flyve i. Venlig hilsen Pr. A. Schmidt, Horsens.“

Ris: „Guderne skal vide, at PW nok har haft mere lyst til at skrive: Stok-hamrende-konservativ/stødig. Men disse udtalelser er først skrevet efter samtale med 4 andre klubber, hvor man også skoler på Lehrmeister, samt at man der billigede tanken vedr. vore udtalelser om både Baby og SG.“

Vi ville gerne lade vore elever flyve solo på skoleplanet, men så måtte det være Specht, Rhönlérche eller Polyt IV og ikke Lehrmeister, K7, Bocian ell. lign.

Hvad motorflyverne gør, falder lidt uden for, idet en motorflyver for solo har 20—25 t, mens svæveflyveren kun har 3—5. De i artiklen nævnte lande går da også kun halvejs ind for systemet (her må man særlig pege på Frankrig, hvis specielle system synes langt mere tiltalende).

Vi — bestyrelserne rundt om i klubberne — har ligesom franskmændene et vist ansvar overfor klubbernes økonomi, som først og fremmest holdes sammen af det tosædede materiel. Artiklen ville derfor have vundet vor fulde tilslutning, såfremt under-overskriftens sidste sætning havde endt: „— efterhånden som vi får fuld statsstøtte.“ (Egon Briks Madsen i Notam-Svævefly).

Ros: Bjvind Nielsen, Kalundborg, udtaler: „Der er ikke spor tvil om, at det rigtigste er at gå solo på Lehrmeister. Men man skal aldrig sende en elev solo, for han er dygtig nok dertil. Kun de to første gik solo på Baby i Kalundborg. Siden har vi sendt 11 solo på Lehrmeister uden vanskeligheder — og uden flagsignaler. Vi anvender flysløb, så eleverne får mere flyvetid pr. flyvning end ved spilstart. Men vi har elever, der er gået solo i Lehrmeister efter 20, 22, 25, 26 og 27 starter — og enkelte var faktisk klar allerede efter 15.“

182F SE-EHS 27/1. 30/1 ankom en Heron G-ARUA, som tilhørte Humber Ltd. i Oxford og var på forretningsflyvning for British Motor Corp.

En del af USAF C-130'erne i januar var de samme som i forrige måned, men 322nd Air Division var ret uheldig, da to af dem „brækkede ned“ i Kastrup, begge med motorskift (forøvrigt motor nr. 2 på begge fly). Det resulterede i, at C-130A, 70455 ankom 6/1 med en ny motor til 60547 og 60539 10/1 med motor til 50005. Andre af samme type var 60536 7/1, 70456 15/1 og 60530 22/1 samt C-130B, 80758, som var fra Tactical Air Command 27/1. 21/1 kom en C-54, O-50547 på besøg, og 24/1, 29/1 og 31/1 ankom henholdsvis C-47, O-48908, O-223966 fra MAA G Netherlands og O-50887. US-Navy kom ind til landing på ILS 2/1 med C-121J, 131635 fra „City of Keflavik“, men piloten kunne ikke se „the approach lights“ og måtte „skyde over“, hvorefter han blev „taget ned“ på GCA. US-Army ankom 10/1 med den fjerde Twin Bonanza, 76043, og 21/1 med den femte, 73084, til eftersyn hos Scanaviation, og 76093 ankom samme dag for at hente besætningerne. RCAF overnattede 5/1 med en CC-106 Yukon, 15927, og RAF landede 27/1 med en Heron, XM296 i alle tiders bemaling, nemlig dayglo over det hele og med mørkeblå stribe og sideror, men på flyet stod der også „The Queens Flight“. E. H.

MED *flyv* | MORELLI M-100 S

— italiensk standardklassefly



En M-100S i Varese med luftbremserne ude. Den første af typen ventes til Danmark i denne måned, idet P. V. Franzen, Kongerslev, har købt en og solgt sin K-6 til Frederikshavn.

BRØDRENE Alberto og Piero Morelli konstruerede for nogle år siden svæveflyet M-100 med 14 m spændvidde og en fuldvægt på 257 kg. Det fløj første gang i 1957 og blev efterfulgt af M-100S, der var i luften første gang i januar 1960 og straks blev efterfulgt af en serie på en halv snes stykker.

M-100S deltog i VM i Köln dette år og blev nr. 8 i standardklassen, mens den i Argentina i 1963 kun blev nr. 24. Her var den til gengæld tæt ved at vinde OSTIV-prisen for sin fornuftige opbygning og indretning, men den faldt på nogle mindre heldige flyveegenskaber.

Produktionen er foregået på skiftende fabrikker i Italien, ligesom den licensbygges hos CARMAN i Moulins i Frankrig.

I Italien, hvor den blev bygget efter en specifikation fra den italienske aeroklub, er M-100S standardtype, og der er formentlig bygget nogle snese af den. Den koster lidt mere end en Ka-6, men kan leveres væsentligt hurtigere (4-6 måneder), og ikke mindst fordi Aviator ifjor interesserede sig lidt for den, benyttede jeg lejligheden under OSTIV-kursus i Varese til at stifte bekendtskab med den.

Det foregik dels ved et slæb til 1100 m og afprøvning i rolig luft, dels ved at jeg på min sidste flyvning dernede fløj den en god times tid i svag termik over den nærliggende bjergkam.

M-100S er bygget i klassisk trækonstruktion med vægt på en enkel og hurtig montering. Den blev samlet på 92 sekunder og demonteret på 90 ved OSTIV-bedømmelsen! — skal man kontrollere et monteret fly, må man skrue en masse skruer løs for at fjerne pyjamas og dækplader.

Interessante luftbremser

Den væsentligste nyhed ved typen er luftbremserne, som består af kunststofplader, der drejes ud i luftstrømmen. Der er tre par af disse plader i hver side. De er måske nok endnu vanskeligere at få til at ligge helt

glad an med overfladen i indtrukken stilling end andre typer, men de er både effektive og behagelige i deres virkning.

Pladsen i førersædet er en smule snæver til siderne, men god nok opad. Det vil nok knibe lidt med plads til store personer. Ryglænet er stilbart i tre stillinger, men stangen på tværs var bøjet i I-LMIO. Der er fint sigt gennem førerskærmen, et vindue i dennes venstre side samt ventilation. Skærmen åbnes til højre, men så ud til let at kunne falde af ved en fejltagelse. Såvel holde- som låsesystemet virkede spinkelt.

Foruden en lomme i siden er der stor og god bagageplads bag føreren. Instrumentbrættet er enkelt og velindrettet. Styregrejerne var lette at bevæge, højderoret dog dæmpet af det fjederbelastede trimsystem. Bremsenhåndtaget gik lidt trægt, og i yderstillinger kunne styrepind og bremsenhåndtag berøre hinanden. Den T-formede udløser var udmærket.

Flyveegenskaber

Jeg blev slæbt op af en Aermacchi-Lockheed AL-60, hvis motor først blev speedet op med flyet bremsed, hvorpå bremserne blev sluppet og det gik løs med alle 260 heste! Det var vigtigt at holde slæbetøvet tot — var der blot én meters slaphed i det, blev det sprængt, når piloten slap bremserne.

Oven på de tunge tosædede, vi ellers fløj dernede, var det noget helt andet at flyve en let og livlig ensædet, så det blev en smule urolig start i første omgang, men jeg fik da konstateret, at den letter, uden at man skal trække i højderoret, at der ingen tendens er til at stikke næsen i vejret, samt at der meget hurtigt var krængerorsvirkning i startlobet.

Der var ingen problemer i slæbet, og der var tilstrækkelig trimvirkning. Jeg er ingen ven af fjedertrim med stilleskruer, men gevindet var her groft nok til, at man straks kunne erkende virkningen og hurtigt stille om på trimmet uden en masse drejeri. Senere udgaver har trimklap.

I-MACU slæbte med 120 km/t, hvor variometeret viste + 3 m/sek. og da vi på 7 min. kom til 1100 m, giver det 2,6 m/sek. i gennemsnit. Udløsningen var normal, og i fri flyvning ved 70 km/t føltes højderoret normalt, sideroret ret kraftigt virkende og krængeroret lidt under normalen, men forskellene var dog ikke så store, at flyet føltes uharmonisk.

Små forstyrrelser af rorene havde ingen ugunstige virkninger. Fuldt sideror uden brug af krængeror gav en roligt drejende og krængende bevægelse, mens krængeror alene ret hurtigt bevirkede en styrtspiral. Det lille fly er meget vendbart og gik ved 80 km/t fra 45° til 45° modsat sving på 4 sekunder.

Uheldige stall-egenskaber

Så prøvede jeg dens let berygtede stall-egenskaber oppe i den disede italienske eftersommerluft i god og sikker højde.

Ligeud advarede den ved rystelser ved lidt forskelligt angivne hastigheder mellem 55 og 50 km/t, og stallet kommer på 50 eller lige under. Men så kommer det også pludseligt, idet ikke bare næsen går ned, men også venstre vinge. Den går ikke i spind, men får omgående fart på, og den kan hurtigt bringes ud igen, men taber nogen højde ved processen.

I let sideglidning til højre taber den venstre vinge og ved venstre-glidning den højre. I sving kan den endnu kurve under kontrol ved 70 km/t med 30° krængning, men taber pludselig den hængende vinge og ryger op i fart. Dette gør flyet uegnet for mindre erfarne piloter, og selv om mere erfarne kan tage højde herfor, gør det flyet lidt upålideligt — det kan snyde én i en kritisk situation.

Det sideglider ganske godt med tendens for sideroret til at slå mere ud.

Trimmet rækker fra 55-60 km/t til op til over 150 km/t, og flyvning ved stor fart er behagelig og problemløs.

Luftbremserne trækkes ud med normal kraft og har ingen tendens til at suges yderligere ud, men en usædvanlig jævn og behagelig virkning. Ved 70 km/t var der 3-4 m/sek. synk med dem fuld ude. Tog man dem ud ved 150 km/t, røg farten hurtigt ned på 120.

Kraftige bremser

Bremserne er så virkningsfulde, at vi fik besked på ikke at lande med dem mere end en trediedel ud og ikke at lande med lav hale. Man var også meget bange for, at vi ved transport skulle dreje flyet for hurtigt rundt på jorden, så den tynde bagkrop ser nok ikke bare spinkel ud, men er det også.

P. Morelli hævdede iøvrigt, at man godt kunne lande med bremserne helt ude, bare man kom ind med over 90.

Landingssødet var normalt, fjedringen ringe og hjulbremsen virkningsløs på prøveeksemplaret.

Flyet er ret let at transportere på jorden, men halen noget tung at løfte.

På min senere termikflyvning i ret lav højde over bjergkammen fandt jeg flyet hurtigt og manøvreedygtigt til udnyttelse af snæver og svag termik, men så livligt, at det skal flyves hele tiden, hvorfor det nok vil være noget trættende i skyflyvning, som det — ligesom en hel del kunstflyvning — er godkendt til.

Helhedsindtrykket af flyet er, at det har mange gode sider, men også nogle dårlige. Og Ka-6 er svær at konkurrere med!

PW.

DE NYE REGLER FOR

sølv-, guld- og diamantdiplomer

Som tidligere meddelt er der ændringer i FAI's regler for de internationale diplomer fra 1. januar 1964, men de blev ikke så drastiske som først ventet. SM^F 831 vil blive ændret i overensstemmelse hermed; hvis man ikke gemmer FLYV, vil det være klogt at klippe dette ud og lægge ind i „Svæveflyvehåndbogen“ side 303. Til sølv-diplom er varighedsflyvningen på 5 timer og højdevindingen på mindst 1.000 m uændret, men distancebetingelsen ændret:

- c) en distance på mindst 50 km udført i lige linie.

Til guld-diplom kræves:

- a) en varighedsflyvning på mindst 5 timer (som man i de fleste tilfælde har fra sølv-diplomet),
b) en højdevinding på mindst 3000 m,
c) en distance på mindst 300 km.

Til diamanter til guld-diplom kræves:

- a) en distanceflyvning på 500 km,
b) en målflyvning på mindst 300 km,
c) en højdevinding på mindst 5.000 m.

Distanceflyvninger til guld-diplom og diamanter kan udføres:

enten i lige linie, eller til angivet vendepunkt med tilbagevenden til startstedet, eller på trekantbane, hvis korteste side mindst skal være 28 % af den samlede distance, eller i brudt linie på højst to liniestykker.

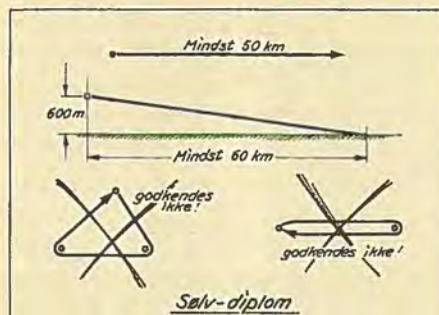
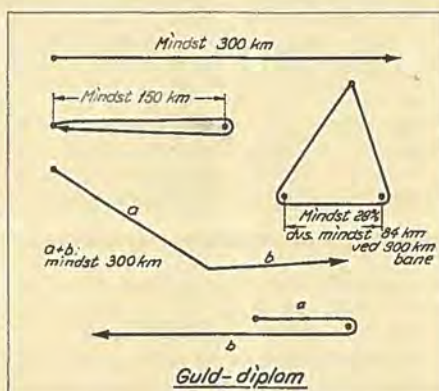
Såvel målet ved 300 km målflyvning som vendepunkterne ved tilbagevenden til startstedet, trekantflyvninger og brudt linie skal være angivet skriftligt før starten.

Ændringerne heri er, at man ikke længere kan flyve trekant til sølvdiplom, men skal lande på en anden plads, at brudt linie fremtidig kun kan have to ben mod tidligere tre, og at der ikke længere kræves en minimumslængde på 80 km for de enkelte liniestykker.

Klare og skarpe regler for målflyvning

FAI har samtidig præciseret, at man ikke godkender overflyvning af mål. Hvis man til diplomer, rekorder o. lign. vil have en flyvning godkendt som målflyvning, kan man kun opgive ét mål, og for at have nået målet skal man lande højst 1000 m fra dette punkt, der skal være nøje angivet.

Ved ud-og-hjem-flyvning skal landing ske højst 1000 m fra udkoblingspunktet. D.v.s. hvis man vil lande på sin flyveplads, skal man koble lige over denne. Hvis man af en eller anden grund — f.eks. vejforhold — lader sig slæbe et stykke bort fra flyvepladsen og udkobler der, må man sørge for, at det er over en mark, hvor man kan lande, når man kommer hjem. Det er ikke nok ved



Sæt tegning og tekst ind i din „Svæveflyvehåndbog“ side 303. Den indlægges som rettelse i de bøger, KDA fra nu af sælger.

fotokontrol eller på anden måde at dokumentere, at man har været derover!

Vi har hittil udlagt nogle af disse regler temmelig lemfældigt og f.eks. godkendt en mislykket trekant som ud-og-hjem-flyvning ud fra det synspunkt, at man har fløjet til et af sine angivne mål og tilbage. Den går ikke længere.

FAI-reglerne er strenge, men klare. Ideen med en målflyvning er, at man bedømmer situationen, vælger sin rute og mål og søger at gennemføre den og kun den. En hastighedsrekord over 300 km lige bane kan ikke samtidig slå rekorden over 100 og 200 km — tilsvarende for trekanter.

Philip Wills har sagt: „Et mål er kun rigtigt valgt, hvis man lige præcis når frem til det på den sidste glidning fra dagens sidste termikbølge.“

Ændringer i flyvedags-konkurrencereglerne

Nu er det ved at være forår (håber vi). Barograferne er kalibreret. Materiellet efter-
set. Flyvepladserne ved at være klar. Termik-
mikken begynder for alvor — og flyvedags-
konkurrencerne starter som sædvanligt 1. marts.

Derimod slutter de en måned tidligere, nemlig 30. september, således at man kan have regnet resultaterne ud til pokalud-
delingen på repræsentantskabsmødet.

Indsendelsesfristen for resultater er uændret senest 8 dage efter flyvningen, men her-
til er føjet en frist for evt. manglende bilag (f.eks. fotokontrol), som skal afsendes senest 22 dage efter flyvningen. Er de ikke afsendt da, udgår resultatet skænselst.

I distanceklassen udgår punkt 12.2.2. i den gamle udgave af SM^F 713, nemlig „distance i brudt linie uden forudgående angivelse af passagepunkter“, som vi vist er vokset fra.

Brudt linie kan højst have to ben (uden

minimumslængde), og vendepunktet skal her som ved ud-og-hjem-flyvning og trekant-flyvninger angives skriftligt på forhånd.

Flyver man målflyvning på brudt linie og ikke når målet, gives ikke målpunkt selv for et gennemført og dokumenteret første ben, men flyvningen tæller kun som fri distance langs banen. Det samme gælder trekanter og ud-og-hjem-flyvninger.

Ved diplomer er man for resten endnu hårdere: Flyver man en ud-og-hjem eller trekantbane på 320 km og lander på hjemvejen 10 km fra startstedet, har man nok fløjet 310 km, men får ikke godkendt nogen guld-betingelse!

Byggetilladelse til Arnborg

I januar viste der sig vanskeligheder med at få byggetilladelse til hangaren på Arnborg. Sidst på måneden fik man tilladelse til foreløbig at bygge halvdelen, men dette lod sig i praksis dårligt gøre, og efter fornyede forhandlinger med boligministeriet meddelte dette den 8. februar, at det intet har at erindre om udførelsen af det fore-
slåede projekt i sin helhed.

Hvis vinteren fortsætter uden for megen frost og sne, skulle bygningen kunne af-
leveres inden udgangen af april, så der er god tid til at male og indrette, til græsset på banen kan bære sidst i juni.

Hangaren bliver på 17×40 m med 6×40 m værksteds- og undervisningslokaler etc. langs den bagste væg (mod syd).

KDA hjælper med polske reservedele

Efter havariet i fjor har Aarhus Svæveflyveklub haft store vanskeligheder ved at få fat i reservedele til sin Mucha 100, fordi typen var gået ud af produktion. Der blev rettet henvendelser gennem mange kanaler, tilsyneladende uden større resultat, men nu er det endelig lykkedes at få de fornødne dele på tilfredsstillende vilkår, og Aarhus Svæveflyveklub mener, at det var de skriftlige og telegrafiske henvendelser, som KDA rettede til den polske aeroklub om sagen, der fik den til at glide.

NYT fra svæveflyveklubberne

Als er en af de få klubber, der kunne melde fremgang i starter (1656 mod 1435) og flyvetid (222 mod 154 t) i 1963. Babyen ABX bygges nu op efter et stille år, hangaren er blevet udvidet i efteråret, og næste punkt på anskaffelsesprogrammet bliver et klubbhus.

Birkedal fik ny formand ved generalforsamlingen for nylig, idet Chr. Lund efter over 20 års bestyrelsesarbejde ønskede nye kræfter til roret. To nye kom ind i bestyrelsen, som har konstitueret sig med E. Holten som formand. Klubben kan i år ikke flyve på Sandholm, men må føre nomadeli.

Kalundborg indfløj sin Vasama den 2. februar. Iflg. den lokale presse er den egnet til 1000 km flyvninger, f.eks. til Paris. Den er registreret OY-BXB.

Midtjysk har fået Ole Kjær til formand i st. f. Dyhr Thomsen, der trak sig tilbage p.g.a. mangel på tid.

Nordjysk har fløjet hele vinteren, mens vi andre har ligget i dvale. Medlemstallet stiger stadig og foruden at klubben har bestilt en Ka-8 til oktober 1965 er man på jagt efter en Ka-6 til brug i sommer.

Ringsted havde i 1963 1292 flyvninger (mod 1400), men 287 flyvetimer (mod 218).

Silkeborg, der mistede sin flyveplads i eftersommeren, håber på byens støtte til indretning af en ny plads ved Christianshede.

Viborg er ved at bygge hangar ved flyvepladsen ved Bording, idet man har erhvervet en gammel lade og flyttet den dertil.

DATA

Morelli M-100 S

Spændvidde	15.0 m
Længde	6.5 m
Højde	1.6 m
Vingareal	13.1 m ²
Tomvægt	201 kg
Disponibel last	114 kg
Fuldvægt	315 kg
Brudlastfaktor	10
Største fart (rolig luft) ..	230 km/t
do. (urolig luft)	140 km/t
Flyslæb	150 km/t
Stallingsfart	57 km/t
Min. synk ved 67 km/t	65 cm/s.
Bedste glidetid ved 77 km/t	30.
Pris af fabrikkens instru- menter	18.200 kr.



Instruktører til F-104 Starfighter

Majorerne Thorkild Petersen, operations-officerer ved FSN Ålborg, Kurt Abildskov,

p.t. flyverdetachment 600 og A. C. Larsen, chef for Esk. 726 samt kaptajn J. H. Kristensen, løjtnant B. Voetmann og løjtnant J. Johansen er blevet udtaget til uddannelse i U.S.A. til instruktører på F-104G Starfighter. De tre rejser allerede den 4. marts, resten den 27. maj. Der foreligger endnu ikke noget konkret om leveringstidspunktet for de 29 F-104G, vi skal have; alt, hvad Flyverkommandoen kan sige, er „ultimo 1964“.



**LÆR
AT
FLYVE**

Praktisk undervisning fra Københavns Lufthavn Kastrup. Skoleflyvning i vore moderne maskiner kan påbegyndes straks. Timepris incl. instruktør kr. 95.00. Ring venligst om nærmere oplysninger 53 19 00.

AVIATION TRAINING

KØBENHAVNS LUFTHAVN 531900



CALTEX AVIATION

Hunter-ulykken

Under indflyvning til FSN Skrydstrup den 4. februar styrtede en Hunter F. 51 fra Esk. 724 ned ca. 12 km fra pladsen. Piloten, den 27-årige flyverløjtnant Leif Bach, udløste sit katapultsæde, men faldskærmen foldede sig ikke ud, og han mistede livet.

Udbygningen af flyvestationerne

I de senere år har Forsvarets Bygningstjeneste udført arbejder for ca. 380 mill. kr., hvoraf Flyvevåbnet tegner sig for 60 mill. til FSN Værløse, 10 mill. til FSN Vedbæk og 140 mill. for FSN Karup, Skrydstrup, Ålborg, Vandel og Tistrup. Endvidere har varslingsanlægene på Færøerne kostet 40 mill. kr.

Flyvevåbnet

Major A. S. Lannoe afskediges p.g.a. alder fra udgangen af februar og indtræder i nummer i reserven.

Oberstløjtnant P. Stilling, til rådighed for FSN Skrydstrup, fratræder her og ansættes til rådighed for Flyverstaben fra 1/4.

Oberstløjtnant E. P. Willumsen, til rådighed for FSN Ålborg, fratræder her og ansættes til rådighed for flyverstaben fra 1/10.

Oberstløjtnant F. Tingleff fratræder 1/10 som chef for Flyverdetachment 605 og ansættes til rådighed for FSN Ålborg.

**Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.**

ERHVERVSPILOT

til foto- og taxaflyvning antages straks eller 1. april.

Helårlig beskæftigelse og mulighed for funktionærbolig.

Ansøgning med udførlige oplysninger og lønkrav til

KASTRUP LUFTFOTO

Højstrupvej 75 . Brønshøj

Kunstflyvning

1 à 3 partnere søges til erhvervelse af egen maskine til kunstflyvning. Nødvendig kapital ca. 5000.— kr.

Henvendelse til:

KURT HOLDT,
Telefon: Mlnerva 4350

OBS!

ETT ÅR I LUFTEN

I anledning af vor annonce i december om „Ett år i luften“ ma vi desværre meddele Dem, at den først vil udkomme i slutningen af dette år.

Med venlig hilsen

KNUD RASMUSSENS EFTF.
Afd. for flyvelitteratur

3 stk. Emeraude til bundpriser!

AOU model CP 301 A 1959, 500 timer tilbage på motor
Kr. 22.000,-

AOY model CP 301 A 1958, 600 timer tilbage på motor
Kr. 25.000,-

DEU model CP 301 C 1959, 0 stillet motor, m/radio + VOR,
kunstig horisont og kursgyro Kr. 32.000,-

Marchfart for alle 3 180-190 km/t.

Brdr. Ormstrup

Torvet, Herning . Telf. 82 & 1943

L-SPATZ 55

indregistreret 1957, hoved-overhalet og
i fin stand med forskriftsmæssigt ind-
bygget landingshjul sælges fordelagtigt.

BIRKERØD FLYVEKLUB

Telefon Allerød (03 271) 878

**ferie
for
alle...**



**i HERNING
HALLERNE**

Specialudstilling af flyvemaskiner på friluftsterrænet
Landingsplads ved hallerne

25-30. MARTS 1964

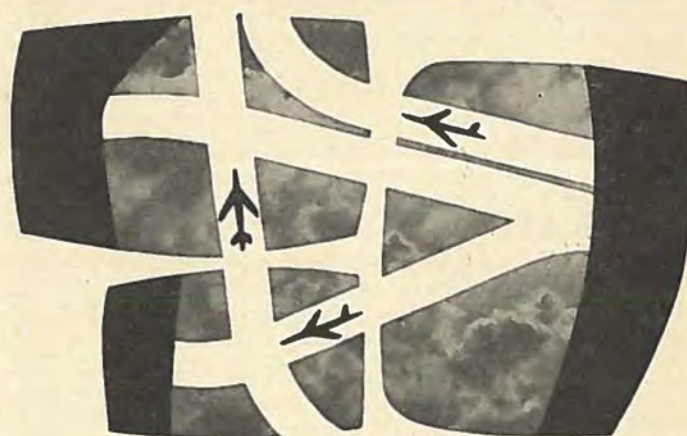
JET AGE TRAFFIC CONTROL



**Selenia
ATCR-2**

**23 cm. radar
for terminal areas
and upper air route
control**

Gap-free and clutter-free coverage ■ Virtual elimination
of blind speeds ■ Low and high data rate availability ■
Frequency diversity operation ■ Extra high angle antenna
coverage for in-close targets ■ MTI system with double
delay line canceller and triple staggered repetition rate ■
High Transmitter power ■ Low noise Parametric Amplifier



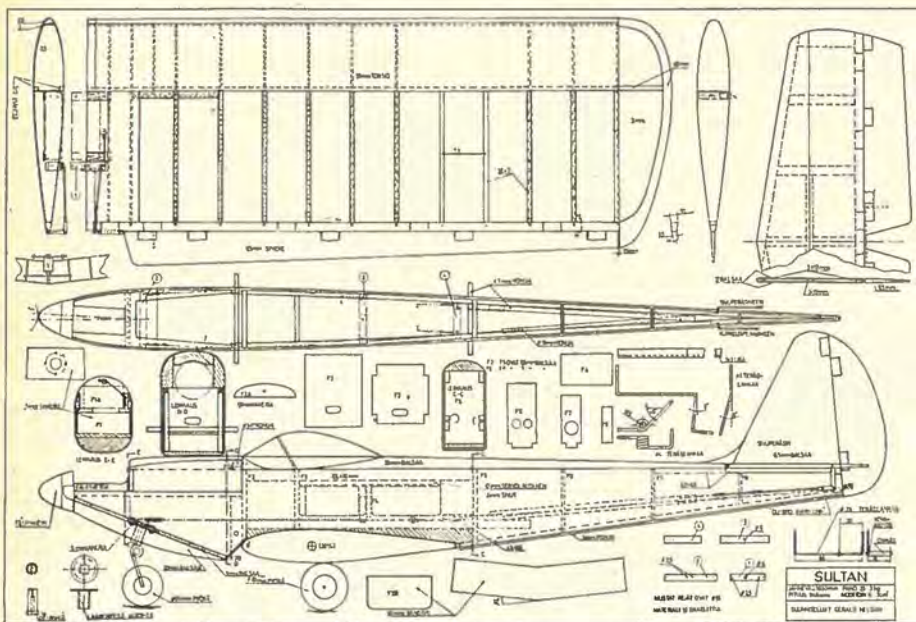
INDUSTRIE ELETTRICHE ASSOCIATE S.p.A.

P.O. Box 7083 ROME, ITALY

PLANNING AND INSTALLATION OF COMPLETE ATC SYSTEMS BY
SELENIA S.p.A. AN ASSOCIATE OF RAYTHEON COMPANY. USA

Finske modeltegninger gennem KDA

Ny service for vore modelflyvere.



Tegningen af Sultan er et godt eksempel på de finske modeltegninger, der nu kan leveres til vore medlemmer fra KDA.

Ved det nordiske modelflyvemøde på Vandel sidste sommer vedtog man at udveksle byggetegninger til modeller mellem de nordiske lande, så de nordiske modelflyvere fik et større udvalg.

KDA har sendt et sæt af sine lustrykninger til de øvrige lande, og ved Nordisk Flyveforbunds møde i Helsingfors i januar udvalgte vi 6 af de ialt 28 disponible finske byggeplaner til at stille til rådighed for danske modelbyggere.

Det er lustrykninger af fin kvalitet, og selv om teksten er finsk og derfor svært forståelig, skulle det ikke volde besvær at bygge efter dem. Der er i hvert fald metriske mål! Det drejer sig om følgende:

A2-modeller *Inde* af Into Kekkonen. Spændvidde 2020 mm. Pris 8.00 kr.

C2-modellen *Wakefield-3* af Pentti Aalto. 18.60 dm². Pris 9.00 kr.

D2-modellen *Rist-Rast* af Reino Hyvärinen. Spændvidde 1560 mm, beregnet til Super Tigre G20/15 Glow eller lignende motorer. Pris 16.00 kr.

G-modeller *Nobler* af George Aldrich, beregnet til Fox 0.35 eller lign. Pris 9.00 kr.

H-modellen *Joker* af Olof Sundell, beregnet til Oliver Tiger. Pris 9.00 kr.

K-modellen *Sultan* af Gerald Nelson, til 6-7 ccm motorer, spændvidde 1650 mm, vægt 2.5 til 3 kg. Pris 16.00 kr.

Tegningerne ligger ikke normalt på lager, men kan hurtigt leveres ved bestilling gennem KDA. Indsæt beløbet på postkonto 258.80, så kommer tegningen snart.

Priserne gælder KDA-medlemmer. For ikke-medlemmer er de 2 kr. højere.

De 22 andre tegninger i Finlands Flyveforbunds serie kan naturligvis også skaffes.

Medco Power Pack

FIRMAET MEDCO, Garden Grove i Californien fremstillede oprindelig denne fortræffelige akkumulator, men produktionen er nu overtaget af **Bob Dunham** — måske bedre kendt som **Mr. Orbit**.

Medco Power Pack er efterhånden standardudstyr til de fleste transistormodtagere af amerikansk oprindelse, men kan med fordel anvendes til alle 6 v. modtagere. Pack'en består af 5 separate celler, som i størrelse og form svarer nogenlunde til DEAC 500 DKZ. De 5 enkeltceller er monteret i en delbar nylon-kasette, der spændes sammen om cellerne med to bolte. Cellerne er placeret i riller med en indbyrdes afstand på nogle få millimeter. Forbindelsen mellem cellerne består af plasticisolerede ledninger, og ligesom de udfølgende ledninger loddes de til cellerne.

Denne opbygningsmetode gør, at akku'en bliver lidt større end f.eks. en tilsvarende Deac. Til gengæld er cellerne godt beskyttet i den bløde nylon, og man har mulighed for at udskifte en eller flere celler, når de bliver defekte. Ud af pack'en kommer — gennem en gummibøsning — 4 ledninger,

som slutter i et 6-polet stik, og dette er tilstrækkeligt til at forsyne en 6 v. modtager samt 5 transmitters rormaskiner med strøm, således at man undgår yderligere strømkilder i modellen.

Ladning

Med i købet af en power pack får man et ladeaggregat af Medco's egen konstruktion, og det er det enkleste system, der endnu er set. Ensretteren består i al sin enkelthed af en lille pære, som over en modstand klarer arbejdet. Aggregatet kan ikke umiddelbart anvendes til danske forhold, idet det er tilpasset amerikansk netspænding (ca. 125 v.) Til 220 v. skal modstanden udskiftes med en 2000 ohm som f.eks. VITROHM 02050 CZ.

Aggregatet varmer en del under ladingen og bør derfor helst hænges frit i luften eller ligge på en brandfri plade.

Pack'en lades første gang i 24 timer, og derefter lader man 12 timer før hver flyvedag. En sådan ladning rækker normalt til 12 flyvninger á 10-15 minutters varighed i en model med fuldt udstyr. Dette skulle vist være tilstrækkeligt til de fleste. Er man særlig energisk, bør man anskaffe sig 2 Pack'er, specielt hvis man er konkurrencepilot og kommer til at deltage i flerdages arrangementer, hvor det kan være vanskeligt at skaffe tilstrækkeligt med opladningspladser.

Advarsel

Hvis man skiller Pack'en ad, må man især passe på at få placeret de indvendige

ledninger i de dertil indrettede kanaler, når man samler den igen. Kommer en ledning i klemme, risikerer man ikke alene at få strømafbrydelse, men også at cellerne kortslutter og nedbrydes.

Gå alle lodninger efter mindst en gang om året — og altid efter et havari. Det er store kræfter, der udløses ved mødet med jorden, og ledninger kan tit se hele ud, selv om kun enkelte af trådene er det.

FM.

Indendørs modelflyvning

Gentofte Modelflyveklub arrangerede den 2. 2. konkurrence med indendørsmodeller i Gentofte skole. Der var 10 deltagere med 13 modeller.

I den lille klasse B 1 (ikke over 30 cm spændvidde) sejrede **P. E. Lyregård** med 451 sek, fulgt af **Erik Nienstedt** med 296. Der blev udført 6 flyvninger, hvoraf de 2 bedste talte.

Nienstedt vandt klasse B 2 (35-90 cm) med 595, fulgt af **Per Grunnet** med 413. Begynderklassen vandtes af **K. ten Brinch** med 392.

Der blev taget en del diplomer — bl. a. opnåede Lyregård c-diplom, og i klasse B 1 har han ansøgt om danmarkrekord med 4 min. 31 sek.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modelflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN



Tegning af den praktiske akkumulator.

Tanker ved den første solo —

Parade! Kvinder! Vin! Spiritus! Hvad er alt dette mod modellflyvning? Findes der i det hele taget en følelse, som kan sammenlignes med det at have en model under fuld kontrol? Næppe. Det er da ikke så svært! Det hele ser uhyre let ud! Det er bare at koncentrere sig en smule, og så går det jo helt af sig selv. Se nu bare på de andre, Jan, Jens og Hans og hvad de nu ellers hedder. »Når de kan, så må du vel også kunne,« siger man til sig selv. Altså går man i krig med at bygge en såkaldt begyndermodel, d.v.s. først efter mange overvejelser, for egentlig havde man jo tænkt sig noget i retning af en Spitfire med optrækkeligt understel og alle detaljer i fuld skala, men synet af tegningen køler en alligevel lidt af, og man starter med en begyndermodel.

Under arbejdet, som varer det meste af sæsonen, er man flere gange nede på pladsen, dels for at se på de andre og dels — naturligvis — for at give gode råd, og sidst men ikke mindst for at lytte og lære. Man vender hver gang styrket og fuld af selvtillid hjem til skelettet og ser tydeligt for sig billedet af den færdige model samt en måbende skare af tilskuere, der efter konkurrencens afslutning klapper og jubler, medens man med stoisk ro og et beskedent smil modtager førstepremien.

Endelig oprinder den store dag. Man vælger selvfølgelig en stille søndag formiddag, hvor chancerne for at møde de andre er minimale, og efter at have prøvet radioen en halv million gange er man overbevist, man starter motoren — og til ens store forbløffelse flyver modellen! Adskilligt hurtigere end man havde tænkt sig, men frisk mod, Antonius, nu er det bare om at hænge på. Det går jo fint, men den stiger lidt vel meget. Sku' man prøve en lille ned! Ups, det var for meget! Det var lige ved at gå galt. Den var altså alligevel ikke så højt oppe, som man troede! Så, nu går det igen, hovedet summer med tanker, og man kan

ikke huske eet af de gode råd man har fået. Hvad var det nu han sagde, hvilken vej skal jeg nu tage den tilbage, det mest naturlige er til højre, hvor er vinden? Planet vandret! Pas på — Nu — hvad søren, radioen virker ikke! Nåh jo — nu kommer den! Hov — det var for meget, den går ned!!! op, op, OP — så nu er det sket! NEJ — den klarede det. Det var da godt, der ikke stod en bil. Nu kommer den ned med vinden, det går stærkt, alt for stærkt. Motoren fra — sådan. Hvad er det der rasler!!! Det er bare mine knæ. Jeg må hellere se at få den ned nu, så kan vi jo tage en tur senere — når knæene er holdt op med at ryste.

Motor på igen, det er nu lækkert, hvor det virker — så nu stiger den igen, lad os få lidt mere højde, så kan jeg i ro og mag begynde landingsrunden. Hvad var det nu han sagde? Venstre volte — det er jo umuligt, den er jo ude til venstre. Nå — så må jeg tage den rundt til højre, kom så, lidt mere, åh, nu dykker den igen! Op med næsen, sådan, og så en gang til, sådan. Motoren fra, så, nu svæver den ind, den er lidt vel højt, lidt ned, stadig for højt, lidt mere ned — så, det var for meget, den kommer lige mod dig, det går aldrig godt! Bare der var en, der kunne tage den ned for mig, nu kommer den lige mod jorden, op, op, OP OOPP — — — C-RRRRASH! Hvad skete der? Jeg er lammet! Benene vil ikke flytte sig! Den står som en pæl oppe i bakken. Bare der ikke er sket noget. Herfra ser det ikke så slemt ud.

Som i en tåge vandrer man så derhen for at opdage, at der egentlig ikke er sket andet, end at maskinen er totalt vrang. Man samler stumperne med et stille smil og prøver at se overlegen ud. Bare jeg dog havde gjort sådan og sådan.

På hjemturen er man en meget lille mand, der må erkende, at det alligevel er sværere end som så.

Medlem i »The Down Elevator Club«. J. S.

Fritz Bosch's VM-model som byggesæt



Tyskeren Fritz Bosch med sin sejrsmodel i Genk sidste sommer.

Robbe i Vesttyskland har allerede nu 5 måneder efter VM udgivet den ene af vindermodellerne som byggesæt. FB-37, som modellen hedder, adskiller sig en del fra den gængse (amerikanske) opfattelse af, hvordan en konkurrencemodel bør være. Mens de fleste modeller nu om dage er lavvingede, er denne skuldervingedet, og vægten — på den model, Bosch brugte i Genk — er helt oppe på 4500 gram, hvilket er tilsigtet med det formål at give en rolig flyvning. De amerikanske, der deltog i VM, har iøvrigt fået stor respekt for Bosch og hans teorier, så det er ikke udelukket, at vi fremover vil se amerikanske modeller i samme stil.

FB-37 har en spændvidde på 170 cm, en længde på 132 cm, og de hævdes, at den er så stabil, at den udmærket kan flyves af andre end VM-kandidater.

En anden af Robbes nyere modeller er flerkanalmodellen THOR, som FLYV er ved at prøvebygge, og som vi senere vil omtale nærmere. Oml.

Gode flyvedagskonkurrencer

Det blev virkelig pænt vejr til flyvedagskonkurrencerne den 9.2., stille vejr med sol og lidt termik, men dog ikke så meget, at det gav de 900 sekunder noget sted. Der deltog 23 klubber med ca. 75 modellflyvere, og resultaterne blev:

A-eksperter: Henning Mikkelsen (116) 864, Gert Sørensen (201) 797, Ole Gerstrøm (430) 726.

A-begyndere: Bjarne Jensen (538) 753, Lotte Neergård (116) 746, Otto Jørgensen (229) 665.

C: K.-E. Widell (105) 876, K. Kongsberg (105) 865, E. Nienstædt (116) 841.

D: Jørn Oxager (201) 777, N. Chr. Christensen (116) 717, Hans Schiøtt (623) 706.

F: Dirch Ehlers (138) 174 km/t, H. J. Geschwendtner (138) 165, Svend Nielsen (222) 160.

H: A. Svensson/J. Larsen (141/130) 4 m. 46 s., D. Ehlers/E. Jensen (138) 5.05, P. & O. Hasling (141) 6.03.

3-mandshold med fritflyvende: Gentofte 2451 sek., København 2436, Ikaros, Haslev, 2264, Termik 2075, Djursland 1934.

Nyt fra Dansk Faldskærmsklub

I 1964 vil medlemmer af DFK kunne deltage i faldskærmsstrøning i Frankrig, idet kursus afholdes således:

6.—27. april, 18. maj—8. juni, 6.—27. juli, 27. juli—17. august, 14. sept.—5. okt. Det er en forudsætning for etablering af hold, at der på hvert er en dansk deltager, der kan forstå og tale fransk, således at han (hun) kan virke som tolk for holdet.

Inden tilmelding foretages af DFK til Frankrig skal den enkelte deltager have bestået en fysisk prøve for klubben, omfattende bl.a. landingsfald, 60 og 100 m løb, tovklatring, højdespring, kuglestød m.m.

Prøve aflægges senest 5 uger før hver enkelt kursus begyndelse.

Efter bestået prøve betales 250 kr. som depositum til klubben, og tilmeldelse sker herefter til Frankrig.

Depositum tilbagebetales umiddelbart før holdets afrejse til Frankrig, eller hvis gennemlæggelse af dokumenter, at sygdom har stillet sig hindrende i vejen for afrejse.

Et kursus af 3 ugers varighed med kost,

logi og 20 faldskærmspring koster ca. kr. 500.

Hertil kommer rejse, der arrangeres af holdene selv ved evt. udnyttelse af egne biler på sammenskudsvis samt udgifter til forplejning m.m. uden for det faste program.

Franskkyndige kan i visse tilfælde få reduktion i prisen ved hel eller delvis fribefordring til og fra Frankrig.

Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse på ØB 29 til Vestergård, der er interesseret i snarest og senest 2 måneder i forvejen at blive oplyst om ønsket deltagelse i kursus samt deltagernes færdigheder i fransk.

Der er stadig træning for mænd på Forsvarets Gymnastikskole hver onsdag kl. 19 og for kvinder på Gl. Hellerup Gymnasium sammen med Kvindeligt Flyverkorps hver onsdag kl. 19.

For mændenes vedkommende finder der tillige undervisning sted sammen med gymnastikken i den teori, hvori der skal aflægges skriftlig prøve for de franske myndigheder, inden kursusdeltagerne må komme til udspring.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø.

Telefoner: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brühl.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Flyvechef Emil Damm.

Generalsekretær: Direktør August Jensen.

Dansk Pool for Luftfartforsikring.

Østergade 24, tlf. Mlnerva 1841.

Aeroklubben skal flytte 1. august

Hvem hjælper os med nye lokaler?

KDA, der gennem 11 år har haft vel-egnede lokaler til overkommelig pris på Dag Hammarskjölds Allé 40, er blevet sagt op til fraflytning 1. august.

Herved kommer aeroklubben på flere måder i en meget vanskelig situation. Der står jo ikke mange lokaler tomme nu til dags, og de tårnhøje priser i nyt byggeri passer ikke godt til vort budget.

Vi vil gerne herved bede vore medlemmer hjælpe os med at finde et nyt sted at bo. Det skulle være mærkeligt, om der blandt vore mange medlemmer i hovedstadsområdet ikke skulle være nogen med en god ide eller en god forbindelse.

Kan De hjælpe os med at finde noget til august eller tidligere, så ring til ØBro 249.

Flyveplanens betydning

Det var et interessant foredrag, major J. P. Jensen fra Træningskommandoen holdt ved KDA's mødeaften den 10. februar. Han talte om flyveplanens betydning for såvel flyvesikkerhed, identifikation og redningstjeneste og forklarede, hvordan flyveplanen blev brugt i flyveledelsens arbejde. Ved et par aktuelle eksempler forklarede majoren, hvor megen ulejlighed og bekostning man kan forvolde ved ikke at melde landing eller ved at gøre store afvigelser fra planen.

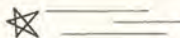
Efter foredraget vises filmen „Samarbejde i luften“, og så kom den 50 minutter lange schweiziske farvefilm „Ziel: Pilot“, der både viste modelflyvning, svæveflyvning og motorflyveuddannelse i Schweiz, og som lagde hovedvægten på, hvordan man uddanner de bedst egnede af svæve- og motorflyverne til piloter i flyvevåben og i Swissair.

Der var masser af pragtfulde luftoptagelser af alle arter flyvning i de smukke schweiziske landskaber — og der var blændende kunstflyvning optaget fra flyene og nervepirrende lavflyvninger omkring bjergtoppene — en rigtig flyverfilm!

Udveksling med Israel i år

Den 1. marts er som bekendt sidste frist for udvekslingsansøgningerne i år. Midt i marts vil der blive afholdt udtagelsesprøve, og så vil det vise sig, hvem der bliver de heldige, som skal til USA, Canada samt til Israel til sommer. Vi skal nemlig for første gang udveksle med sidstnævnte land.

Rejserne foregår fra 22. juli til 13. august, og i samme tidsrum skal vi her i landet være værter for et hold unge fra de tilsvarende lande.



KALENDER

1/3	Frist for ansøgning om udveksling
9/3	Møde i DIF's flyvetekn. sektion
23/3	Keglenften i Danske Flyvere
4-5/4	KDA's landsmøde (Århus)
24/4-3/5	Deutsche Luftfahrtschau, Hannover
7-10/5	Int. Air Fair, Biggin Hill
28/5-7/6	Udstilling af lette fly (Cannes)
30/5-1/6	Pilgrimsfærd til Tarbes (Fr.)
31/5-7/6	Luftfartsudstilling (Turin)
3-7/6	Flyvemesse, Skovlunde
22/7-13/8	Udveksl. af unge flyveinteresserede
7-13/9	Farnborough-udstilling

Motorflyvning

8-10/5	Intern. rally på Jersey
9-10/5	Rally i Doubs (Frankrig)
16-18/5	Rally i Castellet (Fr.)
23-24/5	Pilgrimsfærd til Tarbes (Fr.)
30-31/5	Rally i La Baule og Macon (Fr.)
4-7/6	Solrally Deauville-Cannes (Fr.)
11-13/6	Dutch Air Tour, Teuge-Eelde.
13-14/6	Rally i Anjou (Frankrig)
20-21/6	Rally i Dieppe og Grenoble (Fr.)
26-28/6	Tour de Sicile (Italien)
27-28/6	Rally i Calais og Flers (Fr.)
1-5/7	Rally i Baden-Baden (Tyskland)
4-5/7	Nordisk Rendez-vous (Fr.havn)
4-5/7	Rally i Vichy (Frankrig)
17-19/7	Rally i Wien (Østrig)
8-9/8	Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8	Rally for amatørfly (England)
11-13/9	1000 km rally i Venedig (Italien)

Faldskærmsport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

1/3	Flyvedagskonkurrencerne begynder
7-10/5	Int. konk. i Hagenau (Fr.)
15-18/5	Int. konk. i Bondues (Fr.)
17-30/5	NM og holdkonk. i Vandel
28/6-11/7	Træningslejr (Årnborg)
3-14/7	Int. konk.: „8 Jours d'Angers“
12-25/7	Skole og klublejr (Årnborg)
26/7-8/8	Instruktørkursus (Årnborg)

Modelflyvning

15/3	Vårkonkurrence for fritflyvende
22/3	Vårkonkurrence for linestyrede
12/4	Vårkonkurrence for radiostyrede
24-26/4	Kombineret DM
7/5	Skræntkonkurrence (Thisted)
17/5	Limfjordsstævnet (Ålborg)
24/5	Windypokalen
4-12/7	Sommerlejr
12/7	NM f. fritflyvende (Finland)
28/7-3/8	VM i linestyrt (Ungarn)
16/8	Midsummerkonkurrence (Windy)
6/9	NM i linestyrt
6/9	Høstkonkurrence for radiostyrede
11-13/9	VM indendørs (Cardington, Engl.)
27/9	Høstkonkurrence for linestyrede
4/10	DM i skrantflyvning (Thisted)
4/10	Moseslaget (Windy)
10-11/10	UHU-stævnet (Hillerød)
18/10	Repræsentantskabsmøde
15/11	Høstkonkurrence for linestyrede
31/12	Årsrekordåret slutter

Runde fødselsdage

Fabrikant E. Hoff-Hansen, Gefionsvej 5 A st., Espergærde, 60 år den 1. marts.

Redaktør Jørgen Sandvad, Politikens Redaktion, Rådhuspladsen 37, V., 65 år den 1. marts.

Generallejtant Tage Andersen, Solhøj, Kirkeværlosevej, Værløse, 65 år den 4. marts.

Fiskeriminister A. C. Normann, Dr. Tværgade 21, 4, K., 60 år den 23. marts.

Fabrikant Henning F. Waldorff, Kirkegårdsvej 25, S, 60 år den 27. marts.

Translatør Vilh. Sørensen, Sct. Kjeldsgade 12, Ø, 60 år den 30. marts.

Nye direkte medlemmer

Fabrikant Poul Heide Andersen.

Skoleelev Ole A. Schmidt.

Fabrikant Svend Jensen.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Håndbog for Flyvevæbnet 1963-64.

William Green: The Observer's Book of Aircraft. 1964.

G. Bignozzi — B. Catalanatto: Storia degli Aerei d'Italia.

Møde i Åbenrå

Søndag den 29. marts vil Flyveklubben FLIGHT, København, sammen med en tilsvarende klub AVION i Åbenrå afholde et fælles arrangement i Åbenrå med films, foredrag, lysbilleder etc.

Det er ikke alene alle de nævnte klubbers medlemmer og venner og venskabsklubbers medlemmer og venner, der er indbudt — vi indbyder herved alle flyveinteresserede overalt i nær og fjern omegn.

Nærmere program ventes fastlagt i løbet af ca. 14 dage, og interesserede bedes holde sig underrettet via „Contact“ eller ved at skrive til os: Flyveklubben FLIGHT, Broagergade 1, København V.

Husk kontingentet

Mens hovedparten af kontingenterne for 1964 var indgået til aeroklubben ved redaktionens slutning, resterede der dog endnu nogle stykker, som vi venligst beder de pågældende indsende. Vi erindrer om, at man ikke har stemmeret ved kontingentrestance.

Ny KDA-folder

KDA har ladet fremstille en ny folder med oplysning om KDA's virksomhed og de forskellige former for medlemsskab. Klubber og medlemmer, der mener at kunne hjælpe os ved at skaffe flere medlemmer, kan rekvirere folderen hos KDA.



REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarh. 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.

Abonnementpris: 18 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

LANDSMØDET I ÅRHUS 4.-5. APRIL

I henhold til KDA's love indkaldes her- ved til landsmøde i Århus, lørdag den 4. april kl. 16.00 på Hotel Regina, Søn- dergade 53.

Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af årsberetning
- 2) Fremlæggelse af regnskab til de- charge
- 3) Valg af revisorer
- 4) Behandling af forslag
- 5) Fastsættelse af sted for afholdelse af næste ordinære landsmøde
- 6) Eventuelt.

Samtidig indkaldes direkte medlem- mer og æresmedlemmer til repræsentant- skabsmøde samme dag og sted, men kl. 15.00. På mødet vælges de repræsentan- ter, som på selve landsmødet repræsen- terer de direkte medlemmer og æres- medlemmer. Efter valget udpeger repræ- sentanterne et medlem til hovedbesty- relsen.

- Til selve landsmødet har alle med- lemmer af KDA og tilsluttede klubber adgang, men kun repræsentanter for de direkte medlemmer og for klubberne har stemmeret.

I tilslutning til landsmødet, der forventes at samle medlemmer af alle kategorier, for- beredes følgende arrangementer:

Lørdag kl. ca. 18.30: Fælles middag på Regina til en pris af ca. 15 kr. excl. drikke- varer og betjening.

Lørdag kl. ca. 20.30: Foredrag.
Herefter selskabeligt samvær med kaffe.
Uddeling af en række pokaler til svæve- og modeflyvere samt af SAS-pokalen finder

sted enten under landsmødet eller om aften- en, afhængig af tiden.

Søndag kl. ca. 10.30: Besøg på FSN Ka- rup. Der vil blive foretaget en rundtur på stationen med forevisning af pilotudstyr, værksteder med jetfly, svæveflyvesektionen m. m. Det præciseres, at da det er en søndag, kan man ikke forvente nogen flyveaktivitet udover evt. svæveflyvning.

Søndag kl. ca. 12.30: Middag på FSN Karup til så billig en pris som ca. 3 kr. excl. drikkevarer.

For de, der ikke selv sørger for transport, vil man arrangere bustransport Århus—Karup—retur.

Tilmelding inden 10. marts.

Da KDA ikke tidligere har haft et arran- gement af denne art og derfor ikke ved, hvor mange deltagere vi skal regne med, er det absolut nødvendigt at udfylde og indsende hosstående blanket senest 10. marts, således at vi ved, hvor mange vi skal regne med til de forskellige dele af programmet.

Man kan deltage i hele programmet — og det ser vi gerne — men man kan også nøjes med de punkter, som har særlig interesse, og kun melde sig til dem.

Vi gør opmærksom på, at man selv må bestille hotelplads i Århus, og at man på grund af konfirmationstid bør sørge både herfor og for andre rejseforberedelser i god tid.

I FLYV nr. 4, der udkommer få dage før landsmødet, bringer vi det endelige program.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600

FLYV TIL FLY-SERVICE

HERNING FLYVEPLADS
TELF. SUNDS (0711) 183 - 290

Tilmelding til landsmødet

Indsendes senest tirsdag den 10. marts

Til Kongelig Dansk Aeroklub,
Dag Hammarskjølds Allé 40,
København Ø.

Jeg tilmelder mig herved til følgende af landsmødets arrangementer:

Antal personer: _____
(Sæt kryds ved det, De deltager i)

☐ Middag på Regina (ca. 15 kr. + drikkevarer og betjening).

☐ Kaffe, foredrag og selskabeligt samvær på Regina lørdag aften.

☐ Bustransport Århus—Karup—Århus.

☐ Besøg på FSN Karup søndag fm.

☐ Middag på FSN Karup, pris ca. 3 kr.

Skriv venligst med blokbogstaver:

Navn: _____

Adresse: _____

Flyvehistorisk sektion

afholder møde onsdag den 4. marts 1964 kl. 19.45 i Vesterbros ungdomsgård, Absalons- gade 8. Oberst C. C. Larsen fortæller om sine 36 år i dansk militærflyvning. Obersten fik militærflyvercertifikat i 1919 og hørte indtil sin pensionering i 1955 til forgrunds- figurerne indenfor den militære flyvning, så medlemmerne kan imødesee en særdeles inter- essant aften. I tilslutning til oberstens fore- drag vises filmen „Han blev flyver“ om mili- tærflyveruddannelsen anno 1950.

Generalforsamlingen den 5. februar forløb yderst roligt; alle valg var genvalg.

Nærmere oplysninger om sektionen fås ved henvendelse til formanden, Hans Kofoed, Traverbanevej 6, Charlottenlund. OR 55 78.

Flyveteknisk sektion

I Dansk Ingeniørforenings flyvetekniske sektion taler civilingeniør Björn Andreasson fra Malmö Flygindustri mandag den 9. marts kl. 20 om „Nyere tendenser inden for kon- struktionen af mindre fly“. Mødet afholdes i Ingeniørhuset, Vester Farimagsgade 31; der er adgang for medlemmer af KDA, såvel direkte som tilsluttede.

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77



Nyhed for privatpiloter og flyveinteresserede

Hvor De end befinder Dem — i hjemmet, på kontoret, på hotellet, på stranden, i Deres bil eller i Deres luftfartøj, over- alt og til enhver tid — kan De nu lytte til kontroltårnet og flyet i luften på den nye GAUERS VHF-transistor-modtager.

Eneforhandling for Danmark

ESBJERG MUSIK-IMPORT

KONGENSGADE 90 . ESBJERG . TELEFON (051) 2-33-09

flyv

Sud Aviation

37. BOULEVARD DE MONTMORENCY. PARIS 16^e TEL : BAG. 84-00

**Verdens højderekord
for helikoptere af alle
kategorier (11.000 m)**

Landing og start i 6000 m.

**Mellemvægts helikopter til
alle formål udstyret med
tre turbinemotorer.
Har erobret 3 internationale
hastighedsrekorder
siden juli 1963.**

**Øget hestekraftsydelse og
flyvefart med SUPER A og
SUPER B
...og vil snart blive udsty-
ret til altvejs-landing.**

**Firsædet flyvemaskine i
international klasse til for-
retningsbrug og privat
flyvning.**

Alouette II



Alouette III



SUPER *frelon*



Caravelle



GARDAN *Horizon*



6.



flyv

INDHOLD

KDA's årsberetning .	63
Motorflygchefskurs i Uppsala	66
MFI-9B Mili-Trainer .	67
Slingsby T-51	68
Træningsfligten	69
General Aviation Nyt. .	70
Charterrejser til flyveudstillinger	71
Webra Mach II	72
Proportionalstyring .	72
Hannover-udstillingen	74
Kastrup-gæster	76

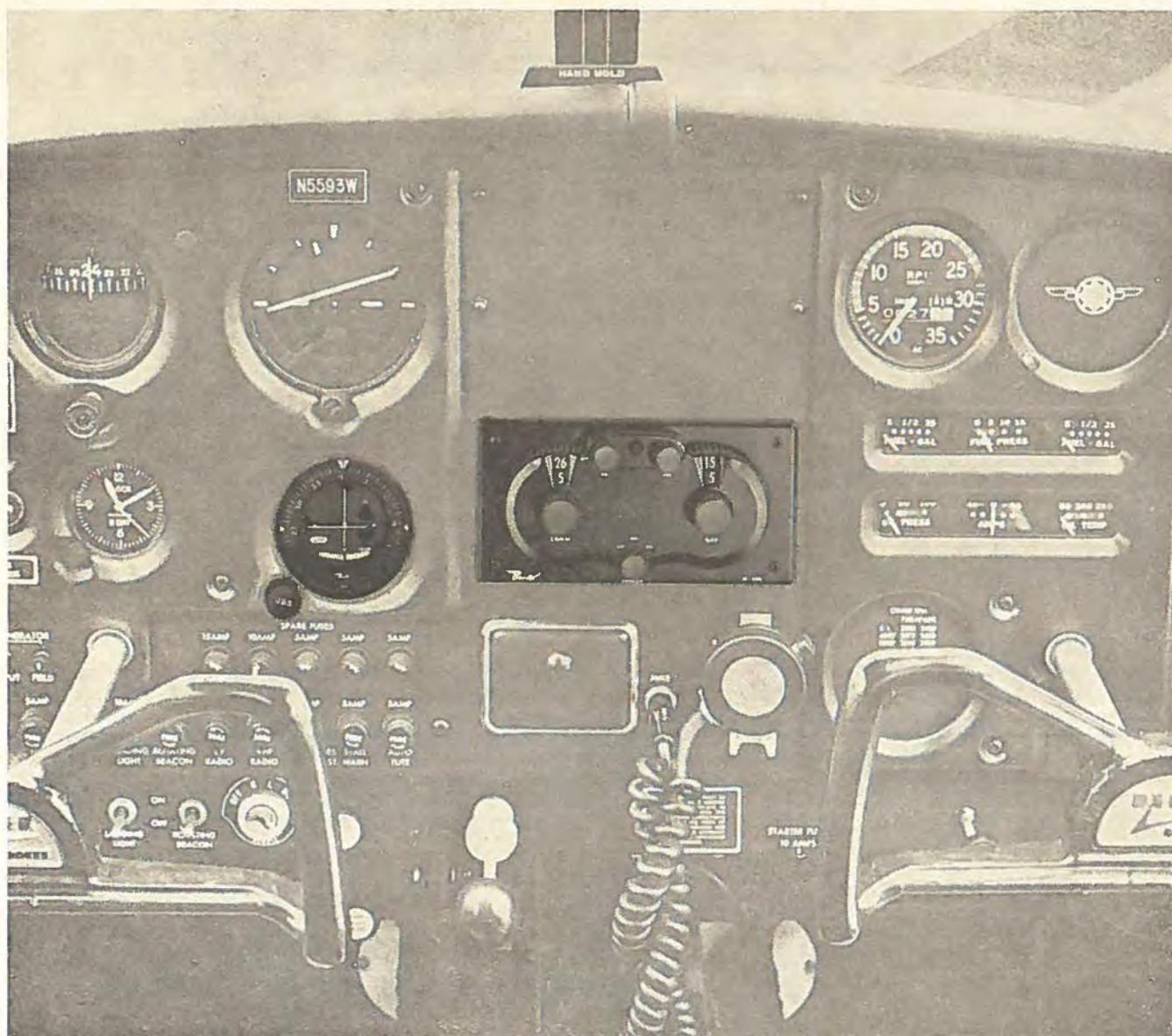


Beagle B.206 er nu ved for alvor at komme i produktion, og de første leveres snart. Det er et 7-sædet civilt og militært fly med to 310 hk Rolls-Royce/Continental motorer. Det kan rejse med 362 km/t og har med 580 kg nyttelast en rækkevidde på godt 3000 km. Typen blev demonstreret af Ronald Porteous i København den 14. marts.

4

1964

PRIS KR. 1,50



Her ser De det billigste kommunikations- og navigationsudstyr til brug i luftfartøjer

Det er det ny Bendix M-450 »1½« kommunikations- og navigationsudstyr.

Og her er, hvad De får:

1. En 360-kanals sender/modtager til kommunikation.
2. En 100-kanals modtager til navigation og med omsætter for indikator.
3. En modtager med 3 indikatorlamper til markeringsfy.
4. En 20-kanals glidepathmodtager.

Dertil kommer, at Bendix M-450 er billigere i anskaffelse end et hvilket som helst andet »1½« udstyr med de samme fordele.

Med M-450 kan De, medens De flyver på VOR eller ILS, samtidigt korrespondere med en hvilken som helst jordstation.

Navigationen er mere sikker — kommunikationen er bedre.

Den krystalstyrede sender/modtagers udgangseffekt er 12 Watt. Dette i forbindelse med en overordentlig følsom (1 mikrovolt) modtager garanterer sikker forbindelse med jordstationerne.

Den specielt afstemte navigationsmodtager dækker hele 100-kanal båndet fra 108,0 til 117,9 Mc/s. Standardudgaven af den amerikanske sender/modtager dækker fra 118,0 til 135,95 Mc/s. Desuden fås en speciel oversøisk version, som begynder ved 117,0 Mc/s.

552 omsætter-indikatoren er en standardiseret type i trafikfly til VOR/ILS. En model 550 (uden glidepath-viser) kan fås, når udstyret købes uden glidepath-modtager.

M-450 har squelch-kontrol til eliminering af baggrundsstøj på kommunikationskanalerne, ligesom glidepath-modtager og DME-frekvenser automatisk parres til samhørende frekvenser for hhv. ILS/Localizer og VOR. Desuden kan LF-forstærkeren benyttes som en selvstændig forstærker.

Nærmere oplysninger og data ved henvendelse til:

605 E. Third Avenue, New York 16, N. Y.

Telegramadresse: »BENDIXINT«

Bendix International Operations



Husk landsmødet i Århus på lørdag

Alsidigt program om aftenen.

Ved KDA's første landsmøde, der finder sted på Hotel Regina i Århus på lørdag den 4. april, bliver der noget for enhver smag:

Kl. 1500 mødes de direkte medlemmer for at vælge deres repræsentanter til mødet.

Kl. 1600 foregår selve landsmødet, hvor samtlige medlemmer har adgang.

Hvis der er tid, uddeles FAP's Tis-sanderdiplom, SAS-pokalen og en række svæve- og modelflyvekaler ved mødet – ellers om aftenen.

Kl. 1830 er der fælles middag for de tilmeldte og sådanne »efternølere«, som der kan skaffes plads til.

Kl. 2030 begynder aftenprogrammet:

Civilingeniør Ole Remfeldt taler om »Vort behov for flyvepladser i de kommende fem år«, hvorunder han kommer ind på nogle økonomiske undersøgelser af den kommende rejseflyvning i Danmark og det antal flyvepladser, den vil nødvendiggøre.

Ingeniør Kaj V. Pedersen fortæller om »Svæveflyvning i Danmark i dag og i morgen«. Herunder vil han give oplysninger om svæveflyvecentret Arnborg, og hvad det skal bruges til.

Som illustration af moderne konkurrencesvæveflyvning vises den schweiziske film: »Im Caracho nach Mercedes«, der handler om en af konkurrencedagene ved VM i svæveflyvning i Argentina i fjor.

Bankassistent Ole Meyer Larsen giver oplysning om »Moderne radiostyring« og viser nogle af de modeller og det udstyr, som modelflyverne anvender ved denne moderne hobby.

Oberstløjtnant Otto Petersen taler til slut om »Status og fremtidsperspektiver for dansk faldskærmsport«.

Herefter er der selskabeligt samvær.

Udflugten til Karup.

Søndag er der fælles udflugt til Karup.

Kl. 0900 busafgang fra Hotel Regina for dem, der har bestilt plads.

Kl. 1030 præcis er der samling ved hovedindgangen til FSN Karup og rundtur på stationen.

Kl. 1230: middag.

Kl. ca. 1400 slutter landsmødet.

Et år med ekstra høj aktivitet

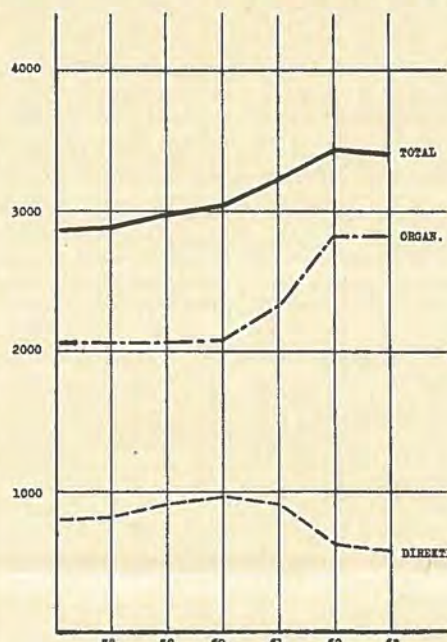
Resumé af aeroklubbens årsberetning, hvortil yderligere kommentarer fremsættes på landsmødet.

VED den nu snart helt gennemførte omorganisation af KDA er aeroklubben blevet til den moderne organisation, som medlemmerne har ønsket. KDA er blevet et instrument for den aktive flyvnings udøvere, ligesom hovedvægten i bestyrelsen med hensyn til ansvar, arbejdsbyrde og initiativ ligger hos dem.

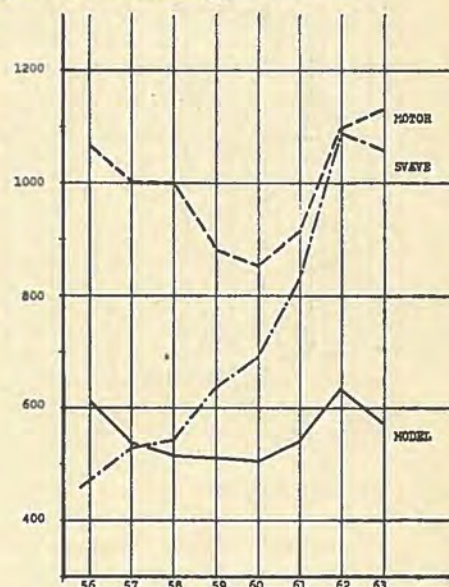
Gennemførelsen af omorganisationen med dobbelt antal generalforsamlinger og repræsentantskabsmøder i et år, hvor en række ellers mere spredte begivenheder også faldt sammen, bevirkede et voldsomt arbejds-pres for såvel bestyrelses- og rådsmedlemmer som personalet.

Den samlede medlemsudvikling i de senere år (figur 1) viser tendensen i retning af færre direkte medlemmer og flere organisationsmedlemmer, dog med en vis stabilisering i 1963. En svag nedgang i det totale medlemstal fra 3450 til 3412 medlemmer skyldes hovedsagelig nedgang i dobbelt-medlemsskab.

Af den detaljerede oversigt over organisationsmedlemmerne (figur 2) ses en svag



Figur 1. De samlede medlemstal.



Figur 2. Udviklingen i organisationsmedlemmernes medlemstal.

nedgang i antallet af modelflyvere, som skyldes overgang til halvårlig kontingentbetaling, hvorved udmeldelse også kan ske midt i året – efter den gamle metode var der registreret en lille stigning.

Efter at svæveflyveklubberne på 6 år har mere end fordoblet medlemstallet, registreres efter den betydelige kontingentforhøjelse i fjor en nedgang, som forhåbentlig er midlertidig. Motorflyveklubberne fortsætter stigningen, og Dansk Faldskærmsklub er kommet til med 65 medlemmer. I alt er der uændret tilsluttet 105 klubber.

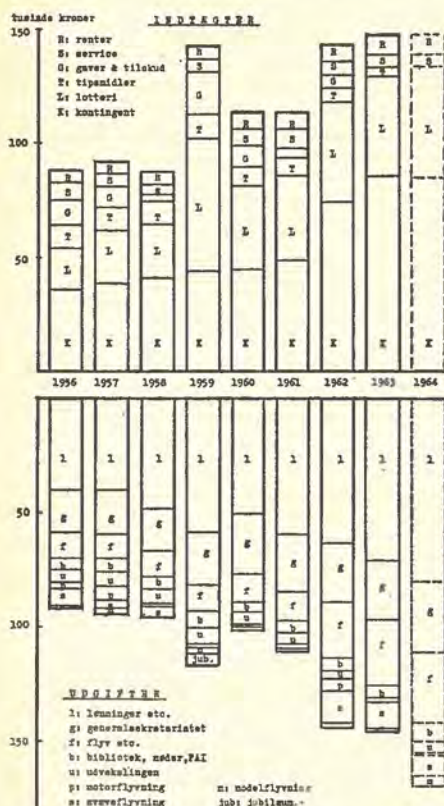
Figur 3 viser KDA's økonomiske udvikling de senere år. Man ser tydeligt virkningen af kontingentforhøjelserne, samt at flyvelotteriet – der gav et relativt godt resultat i fjor – er absolut nødvendigt. Indtægten af tipsmidler daler stadig.

På udgiftssiden ses de stigende udgifter til FLYV og til generalsekretariatets drift, herunder lønninger. Udgifterne til de tre specialområder må ikke betragtes som et udtryk for aktivitetens størrelse, idet mange arrangementer skal bære sig selv og nogle endda giver overskud.

For indeværende år udviser budgettet et et underskud, der dog delvis dækkes ved overførsler af opsparede midler fra sidste år. (Sådanne overførsler mellem de enkelte år fremgår ikke af figuren).

Fælles medlemsvirksomhed

KDA har i 1963 afholdt 9 mødearrangementer af oplysende og underholdende art, heraf 4 ude i landet, og 8 generalforsamlinger og repræsentantskabsmøder, hvoraf 5 ude i landet. Der er holdt 20 bestyrelses- og rådmøder foruden talrige udvalgsmøder.



Figur 3. Den økonomiske udvikling. De store tal i 1959 skyldes KDA's 50-års jubilæum.

Klubbernes egne arrangementer er støttet ved 70 udlån af film og lysbilleder samt udgivelse af en filmliste. Biblioteket er udvidet med 67 nye bind (mod 48 i 1962), og udlånet er steget fra 375 til 450 bind, især til medlemmer ude i landet.

I forbindelse med omorganisationen har bestyrelsen foretaget en undersøgelse af generalsekretariatets forhold og virksomhed og er kommet til det resultat, at vi for at opfylde medlemmernes ønsker i rimeligt omfang burde have et personale af dobbelt størrelse.

Omend KDA ikke selv har kunnet sende repræsentanter til FAI-møder, har man i fjor på andre måder medvirket ved FAI's arbejde, og man noterer, at trods begynder-vanskelighederne med bureau'et i Amsterdam, der måtte lukkes, har FAI gjort en øget og gavnlig indsats for General Aviation i ICAO.

Sammen med de øvrige nordiske aeroklubber har KDA stiftet samarbejdsorganet Nordisk Flyveforbund, og man har udnyttet sit medlemskab i den tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation OSTIV på forskellige måder.

Udviklingen af unge flyveinteresserede fortsattes for 13. gang med USA foruden med Canada og Frankrig og fortsætter i år, men da der synes at være delte meninger om udviklingens fremtid (svigtende interesse for at tage sig af vore udenlandske gæster), vil man på landsmødet høre, om udvekslingen skal fortsætte eller ophøre.

Arbejdet i flyvemuseumsudvalget har ligget stille, hvorimod der har været udfoldet stor aktivitet (10 møder og ekskursioner og udsendelse af 68 sider meddelelser) i KDA's nyoprettede Flyvehistorisk Sektion, hvis medlemstal er steget fra 19 til 36.

Faldskærmsporten igang

En del af KDA's medlemmer og andre interesserede oprettede den 12. februar Dansk Faldskærmsklub, der er tilsluttet KDA og har status både som en klub og som det der i de andre grene svarer til råd og repræsentantskab.

For at hjælpe denne nye sport, der har stor og voksende udbredelse i andre lande, igang også i Danmark, har KDA gennem sit sekretariat ydet klubben en støtte, der i væsentlig grad overstiger, hvad dens medlemmer har ydet i kontingent, og man håber ved denne investering i fremtiden at have skabt et godt grundlag for denne sportsgren.

Allerede i det første virksomhedsår kan klubben opvise fine resultater. Der har været ialt 25 medlemmer på kursus i Frankrig og Sverige og været udført 265 spring. Medlemmerne har udført fra 1 til 32 spring pro persona.

Klubbens hjemlige virksomhed består i møder samt i den for sporten absolut nødvendige specielle gymnastiktræning, som 40 medlemmer har deltaget i. Der har været holdt 5 medlemsaftener og 12 bestyrelsesmøder.

Medlemmerne er nu ved at indrette egne træningsapparater på Møllemosegård ved Allerød.

Man håber i år også at kunne begynde at springe her i Danmark, og man har bl. a. i den anledning ført forhandlinger med hærkommandoen og jægerkorpset, for hvilket klubbens virksomhed vil kunne få samme betydning m.h.t. tilgang og interesse som vore flyveklubber for flyvevåbnet.

Der er også arbejdet på forslag til danske bestemmelser for faldskærmsport og forhandlet med luftfartsdirektoratet.

Flyvepladsproblemer

Som meddelt henvendte KDA sig i fjor til trafikministeren og påpegede nødvendigheden af en bedre planlægning af luft- og flyvepladser, og man håber i år at få afklaring især på de jyske lufthavnsplaner, da usikkerheden hæmmer oprettelsen af de mange små landingspladser, landet har brug for.

Af disse tilkom i fjor pladser ved Thisted og Billund, ligesom der blev indviet private pladser ved Mou og Pandrup. KDA har kendskab til 10-12 planer om nye offentlige og private pladser og har givet råd og vejledning i mange tilfælde.

Efter at luftfartsdirektoratet på KDA's initiativ har fået udsendt bestemmelser for

offentlige pladser, kan vi nu virkeliggøre en plan om et propagandafremstød for flere små pladser, ligesom KDA har nedsat et udvalg for landsplanlægning, byplanlægning og flyvepladser.

Der savnes også flere svæveflyvepladser, idet flere store klubber er hjemløse i år, og KDA har ligeledes beskæftiget sig med modelflyvernes flyvepladsproblemer, der især er akutte ved København, hvor der er ført en række forhandlinger med kommunale institutioner og myndigheder. Det fører forhåbentlig til, at København i lighed med mange udenlandske byer får en permanent bane for linestyring.

Andre forhandlinger med myndighederne

Med luftfartsdirektoratet har der i fjor været forhandlet om nye bestemmelser for erhvervelse af A-certifikat - herunder teori-pensumet - idet KDA er repræsenteret i det udvalg, der udarbejder forslagene og for tiden fortsætter med kravene for instrumentbevis.

KDA har drøftet et forslag til kgl. anordning om visse skydeområder med direktoratet, og man har påny foreslået gyldighedstiden for motorflys luftdygtighedsbevis sat op til 1 år. Man har yderligere forhandlet om rabatordninger for landingsafgifter på statens og private pladser, ligesom man har haft forhandlinger om svæveflyvebestemmelser og flyvesikkerheden. Der er iværksat en ordning, hvorved et antal af KDA's ulønnede svæveflyvekontrollanter på direktoratets vegne aflægger besøg hos klubberne for at inspicere og vejlede m.h.t. flyvevirksomheden og uddannelsen.

Der er påny forhandlet med flyverhjemmevernet og afholdt en stor øvelse med frivillig indsats af privatflyvere, ligesom man har haft deltagelse i en af civilforsvarets øvelser.

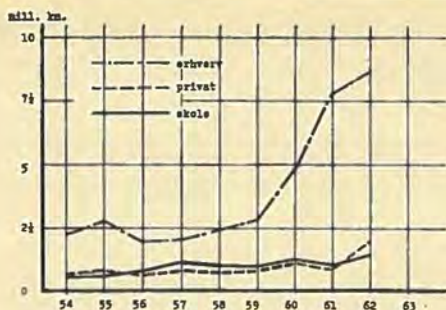
Stor sportslig virksomhed

Trods den store afstand deltog KDA med et fuldtalligt hold ved VM i svæveflyvning i Argentina og opnåede gode resultater. Modelflyverne gjorde sig efter nogle svage år bedre gældende ved VM for fritflyvende modeller i Østrig og deltog for første gang i VM for radiostyrede modeller i Belgien. Ved det i Vandel arrangerede NM for fritflyvende modeller opnåede vi de bedste resultater i mange år og havde også et hold i Sverige til NM i linestyring.

Ved den nordiske motorflyvekonkurrence i Finland måtte vi nøjes med sidstepladsen. De hjemlige flyvedagskonkurrencer havde god deltagelse og var arrangeret i forbindelse med Sportsflyveklubbens 25-års jubilæum. Som helhed er interessen for konkurrencemæssig flyvning stigende blandt motorflyverne, og der blev afholdt en del lokale konkurrencer. 23 fly med 39 personer var gennem KDA tilmeldt til 10 udenlandske rallies.

DM i svæveflyvning i Vandel var med 37 fly vor hidtil største konkurrence og var begunstiget af forholdsvis godt vejr. Også de decentraliserede flyvedagskonkurrencer havde stigende tilslutning med 370 resultater mod 329 i 1962.

Såvel modelflyvernes DM som sommerlejren var henlagt til Vandel og havde stor tilslutning. KDA godkendte i årets løb 9 nye rekorder i modelflyvning og 2 i svæveflyvning. Der er udstedt 179 modelflyve-diplomer (mod 186) og 119 svæveflyve-

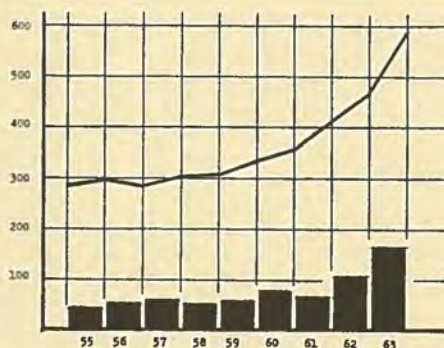


Figur 4. Fløjne kilometer. Charterflyvningen har givet den erhvervsmæssige flyvning stor fremgang, men også privatflyvningen vokser.

diplomer (mod 149). Nedgangen ligger i begynder-diplomerne, mens antallet af sølv-diplomer med 38 (mod 28) var det hidtil største. Modelflyverne rapporterede ialt 61 konkurrencer mod 54.

Flyvevirksomhed og uddannelse

Vi savner en effektiv statistik over motorflyvevirksomhedens udvikling i Danmark, idet den officielle statistik efter ICAO-mønster kun føres i kilometer og ikke i timer, hvad der havde mere interesse for størstedelen af General Aviation. Den foreligger kun til og med 1962 (figur 4) og viser her stigning for skole- og privatflyvning – endda mere end en fordobling for sidstnævnte.



Figur 5. Certifikaterne: øverst det samlede antal gyldige A-certifikater, nederst nye certifikater år for år.

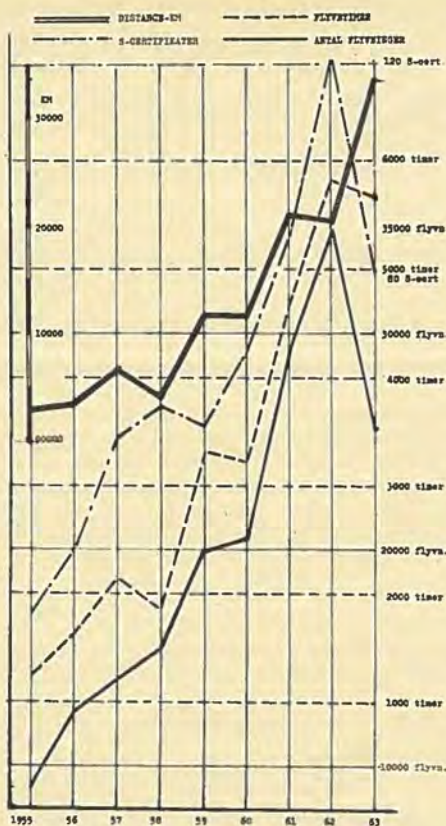
Alligevel er stigningen i km lille i sammenligning med den erhvervsmæssige flyvnings (bortset fra regelmæssig rutetrafik), som mest skyldes charterflyvningen, der ikke medregnes i General Aviation.

Lufthavne- og flyvepladsstatistikkerne for 1963 viser imidlertid stadig god fremgang.

Certifikatstatistikken (figur 5) viser en meget kraftig stigning i uddannelsen af nye privatflyvere (167 mod 109 i 1962), og i antallet af flyvere med gyldigt certifikat (587 mod 464). Måske kurven efterhånden får samme tendens som den svenske, der de senere år er steget langt hurtigere, og hvor der nu er over 3000 gyldige certifikater.

Havaristatistikken for 1963 foreligger ikke, men som det foregående år slap den private motorflyvning uden ulykker med dødelig udgang. De mange småhavarier må fortsat bekæmpes, da de er medvirkende til høje forsikringspræmier.

KDA's linktræner i Codanhus har været alt for lidt benyttet af medlemmerne, men man håber på større forståelse for dennes



Figur 6. Svæveflyvningens udvikling.

flyvesikkerhedsmæssige betydning, når den begrænsede instrumentflyveuddannelse vinde indpas i uddannelsen i 1964.

Svæveflyvestatistikken viser fortsat fremgang for den højere svæveflyvning i form af distancekilometer (33.602 mod 20.408), og som nævnt sølvdiplomer og konkurrencedeltagelse (figur 6).

Derimod har der været en kraftig nedgang i uddannelse, hvilket ses på startantallet (25.554 mod 34.944) og antallet af nye S-certifikater (80 mod 122). Da der stadig er stor deltagelse S-teorikursus, er denne udvikling lidt forbavsende og giver sammen med nedgangen i medlemstallet anledning til at rabe vagt i gevær.

Ganske vist betød vejforholdene en sen sæsonstart og tab af mange flyvedage i efteråret, ligesom konkurrenceindsats og flyvelotteri har lagt beslag på opmærksomheden, men det går ikke at forsmøge uddannelsen over en længere periode.

Desværre måtte vi i fjor notere en ulykke med dødelig udgang. Havaripromillen viser iøvrigt en lille opgang til 0,63 (fra 0,52).

Årets instruktørkursus foregik i Ålborg og sommerskolen på Vandel, overdraget hhv. Aviator og Vejle Svæveflyveklub.

Iøvrigt har man koncentreret mange kræfter om en hurtig udbygning af svæveflyvecentret Årnborg, som med en nyanlagt startbane og stor hangar med de nødvendige lokaler ventes klar til sommerens arrangementer. Vi får hermed det længe savnede uddannelsescentrum, fremskaffet ved svæveflyvernes egen indsats i penge og arbejde.

Tilgangen af nye fly fortsætter

Figur 7 viser stigningen i antallet af fly. Som man ser, skrider fornyelsen af både motor- og svæveflyparken godt fremad. Særlig bemærkelsesværdig er stigningen for 2-

motorers forretningsfly, af hvilke der nu er 34 mod 17 for 4 år siden. To nye amatørbyggede fly blev færdige og flere er på vej.

Mens det totale antal civile danske luftfartøjer på 5 år er steget ca. 70 %, er tempoet langt større i Sverige, hvor der nu er 679 fly, og man efter promoserne kan regne med en fortsat voldsom stigning. Vi savner en tilsvarende prognose for Danmarks vedkommende.

Ejerne af 318 fly, d.v.s. 92 % af de danske luftfartøjsejere, er iøvrigt medlemmer af KDA.

Kraftig stigning i KDA's medlemsservice

En stor del af sekretariatets arbejde består i medlemsservice. Denne er udbygget stærkt i de senere år og kan glæde sig ved stigende udnyttelse fra medlemmernes side. Foruden informationstjeneste gennem FLYV udsendes der et stort antal informations-cirkulærer til klubberne.

Bogsalget har været stort. »Svæveflyvehåndbogen« sælges i stadig større omfang end oprindelig beregnet og er standardbog også i Norge og Island, den bliver nu oversat til finsk og nyder stigende interesse i Sverige.

»Motorflyvehåndbogen« har krævet en stor arbejdsindsats i 1963. 1. del er på trykkeriet og ventes udsendt hen på foråret.

»Radiotelefoni for Flyvere« er udsolgt i 2. udgave og udsendes til efteråret i 3. og stærkt moderniserede udgave.

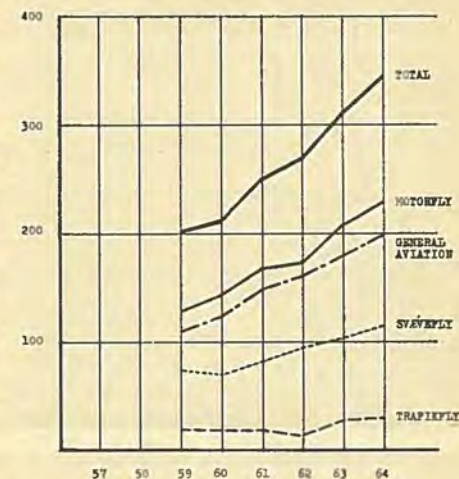
KDA har også solgt 137 af OSTIV-værket »The World's Sailplanes« og godt 70 »Air Touring Guides« samt mere end 200 luftfartøjsjournaler o. lign.

Til modelflyverne er udsendt »Modelflyvebestemmelser« i ny udgave, ligesom et stort antal danske og udenlandske byggeplaner kan leveres.

Begyndermodellen »Unic« er udsendt hos DMI, hvor også salget af andre KDA-modeller er stigende.

KDA's kortsalg er blevet en stor succes med 385 kort solgt til ind- og udland mod godt 150 året forud. I forbindelse hermed er ydet rådgivning til mange medlemmer, der skulle flyve til udlandet. Antallet af FAT's toldcarnet'er, identitetskort og sportslicenser er også gået i vejret.

Medlemmerne synes således i stort og stigende omfang at drage nytte af de mange fordele, de har af KDA.



Figur 7. Vore civile fly. Kurven for General Aviation omfatter kun motorfly.

Til K S A K's motorflygchefskurs i Uppsala

Interessante oplysninger om privatflyvningens fremmarch i Sverige

MOTORFLYVNINGEN i Sverige er gået voldsomt frem de senere år. Der er over 3000 aktive piloter (mod vore godt 500), uddannes 6—700 nye om året (mod vore ca. 160 i fjor) og findes 680 civile fly (mod vore 230). Af disse tal ser man straks, at der er dobbelt så mange piloter pr. fly som i Danmark, og grunden hertil er en langt mere udbygget klubvirksomhed med klubejede fly, end vi kender den.

Flyvesikkerheden i disse mange og tildels store klubber er baseret på en motorflyvechef i hver klub. Han er ansvarlig for orden og disciplin, sørger for at love og bestemmelser overholdes, gennemser logbøger, journaler og flyvestatistik, kontrollerer piloternes kvalifikationer ved udleje, sørger for at piloter med lange flyvepauser checkes før fortsat flyvning og meget andet.

Motorflyvechefen er kun i undtagelsestilfælde instruktør. Som regel er det en erfaren pilot i klubben, der påtager sig dette ærefulde og ansvarsfulde hverv. Det har været ret svært at finde kvalificerede til disse poster, men flere og flere klubber har nu denne organisation, som er en forudsætning for den hjælpeflyvevirksomhed med statsstøtte, der udføres for civilforsvar, som skovbrandsbevogtning o.s.v. Og samme organisation har ført til en følelig nedsættelse af forsikringspræmierne for såvel klubflyene som privatejede fly, der flyves under samme betingelser.

Stort og koncentreret program

Det var et af resultaterne fra Nordisk Flyveforbunds møde i Helsingfors, at de øvrige nordiske aeroklubber blev inviteret til at sende observatører til mødet i Uppsala den 7.-9. februar, og fra Danmark deltog møbelhandler *Bendt Bendtsen* fra Sportsflyveklubben samt undertegnede.

Det var ikke et kursus til uddannelse af

motorflyvechefer, omend der var en del aspiranter med, men snarere et kursus for de nuværende motorflyvechefer for at orientere dem om udviklingen og give dem impulser i deres virksomhed. Der var op imod 90 deltagere fra en væsentlig del af de 96 svenske klubber, som samledes i flyvekadetskolen store sal på en flyvestation lige uden for Uppsala om formiddagen den 7. februar.

Til dette imponerende opbud af deltagere svarede et tilsvarende opbud af ledere og foredragsholdere. Der blev holdt en 15-20 foredrag og diskussioner, og foruden den nu snart afgående generalsekretær, generalmajor *Nils Söderberg*, i spidsen optrådte en række af Luftfartsstyrelsens folk fra forskellige afdelinger — og så trak man ikke mindst på erfarne motorflyvechefer fra forskellige egne af landet.

Her er nogle af emnerne:

Gennemgang af havarier. — Diskussion om instruktionen for motorflyvechefer. — To foredrag om motorflyvechefens ansvar. — Forholdsregler for forhøjelse af flyvesikkerheden. — Videreuddannelsesprogrammet i klubberne. — Teoriundervisning med statsstøtte. — Litteraturgennemgang. — Synspunkter på anskaffelse af fly. — Driftskalkuler for fly. — Nye frekvensbestemmelser. — Radioudrustning i fly. — Mekanikspørgsmål. — Nye krav til flyvepladser. — Hjælpeflyvevirksomheden. — Forsikringsspørgsmål. — Flyvestævner og rallyer. — Gennemgang af eksempler i ind- og udland. — Opfriskning af love og bestemmelser.

Når man hører, at der også blev vist et par film, demonstreret tre 4-sædede fly (Beech Musketeer, Piper Cherokee B og Gardan Horizon) samt at man var i badstue og fik tid til kammeratligt samvær, får man et indtryk af programmets omfatning.

Det er også klart, at man ikke kunne lære deltagere alt dette på 2-3 dage, men blot friskede op og gav impulser. Hver deltager fik en tyk mappe med hjem, hvor der foruden ca. 75 sider specielt fremstillet til lejligheden var mindst det dobbelte i form af uddrag af AIP, BL'er, Notams og informationscirkulærer — stof til hjemmestudium i de lange vinteraftener.

Det er ikke et kursus, der arrangeres regelmæssigt. Det var det andet i rækken — det første var afholdt for flere år siden.

Det er naturligvis ikke muligt at give noget udtømmende referat af dette interessante kursus. Vi må nøjes med at trække nogle enkelte ting frem.

Større flyvesikkerhed i klubberne

Havaristatistikken synes at vise en tendens til, at de alvorligste havarier sker uden for klubberne, men de fleste mindre havarier i disse, hvor der er flest begyndere og mindre erfarne piloter.

Ca. halvdelen af flyvevirksomheden ligger i klubberne. Lidt statistik fra svensk privatflyvning:

	1961	1962	1963
Flyvetimer ca.	38.000	56.000	66.000
Antal havarier	63	48	57
Havarier pr. 10.000 timer	17	9	9
Havarier med dødelig udgang ..	5	0	6
Uden personskader .	48	43	46

Der var flest havarier i månederne januar-april (vinterflyvning) samt juli. Færrest i maj samt oktober-december.

Foreløbig ingen instrumentflyvning i den svenske A-uddannelse

Svenskerne er ved at sætte nye regler for uddannelse af privatflyvere i kraft. Først for nylig er de gået over til teoriprøver med opgaver og bedømmelse udført af myndighederne. De praktiske certifikatprøver aflægges over for instruktører, ikke statslige kontrollanter.

Man regnede egentlig med, at de nordiske lande skulle have ensartede A-uddannelsesbestemmelser, men de svenske ser ud til at afvige fra de danske, der ventes i kraft til sommer.

Mens vort minimum bliver 32 timer, bliver det svenske 35 t, dog inklusive en times certifikatprøve. Men medens vi i Danmark indfører en begrænset uddannelse i instrumentflyvning, har svenskerne besluttet at udske indførelsen heraf i måske 3-5 år.

Hvilke fly skal man anskaffe?

Man har en masse forskellige flytyper i Sverige, men har de senere år tilstræbt en vis standardisering. Efter en systematisk fælles afprøvning og gennemgang af et antal to-sædede typer blev der indkøbt et betydeligt antal Piper Colt. Der syntes at være en vis interesse for en tilsvarende systematisk undersøgelse af firesædede fly.

Man lægger megen vægt på, at det er klubberne, der skal eje flyene. De må ikke blive afhængige af enkeltmedlemmer eller en gruppe medlemmer eller firmaer, som de lejer fly af. Privatejede fly inden for klubben anses som et svaghestegn, der giver mange problemer.

Svenskerne stiller krav om, at der skal være ordentlig repræsentation og service inden for landets grænser, og der blev advaret mod typer, hvor dette ikke var tilfældet. Det blev også sagt, at man skulle forlange at få et fly til afprøvning i flere uger eller en måned i klubben, inden man bestemte sig. Der blev advaret mod køb af brugte fly.

Gode forsikringsvilkår

I de senere år har klubberne og privatflyverne gennem fælles aftaler via KSAK opnået betydeligt forbedrede forsikringsvilkår for flyvning. Således er kaskoforsikringspræmien for et privat fly 5,25 % til 6,75 % med tillæg af 2,50-3,75 kr. for skole- eller bjergflyvning. Der er en selvrisiko på 10 % ved delvis skade, ingen ved totalhvari.

For klubfly er præmien 8 % med 2,5 % selvrisiko ved flyvning og korsk, ingen ved totalhvari. Bliver flyet ikke benyttet, gives der fuld refusion, når det drejer sig om mindst 14 dage.

Ansvarsforsikring for beløbene 600.000/200.000/200.000 sv. kr. koster 150 sv. kr.

Ulykkesforsikring for pilotsæde og summerne 20.000/40.000/20 koster 248 kr., og en passagersædeforsikring med 10.000/20.000/10 koster 93,50 for 1 passager og 298 for 4 passagerer. Også her er der fuld refusion for mindst 14 dage uden brug.

Herudover har man forsikringsordninger for instruktører, passagerer i enkelttilfælde m. m. P. W.



Kursuslederen, generalmajor Nils Söderberg, der ved KSAK's årsmøde den 4. april afgår som generalsekretær.

MFI-9 B MILI-TRAINER

Militærfly med kun 100 hk

SOM meddelt i forrige nummer af FLYV har Malmö Flygindustri udviklet en ny version af Junior, som man kalder Mili-Trainer. Folk, der har prøvet begge dele, siger, at det at flyve Junior minder meget om at flyve et militært jetfly, og at man faktisk har på fornemmelsen, at man flyver et meget større og hurtigere fly. Rorvirkningen er særdeles god, pinden kræver kun små bevægelser og har et markant modtryk og sideroret er næsten unødvendigt ved udførelse af sving. Hertil kommer det gode udsyn fra Junior, hvor man dårligt nok kan se vingerne. Inden for den militære skoleflyvning går man i stadig stigende grad over til at give al uddannelse på jetfly, også den egentlige flyveuddannelse. Imidlertid er denne metode temmelig dyr, og man er derfor flere steder gået tilbage til stempelmotorfly til den allerførste uddannelse, så man på et tidligt tidspunkt kan få de uegnede sorteret fra, inden de begynder at flyve de dyrere jettrænere. I Sverige har Flygvapnet hidtil brugt Safir til den grundlæggende og Vampire til den videregående uddannelse, men man vil i løbet af et års tid gå over til den nye Saab Sk 60 jettræner til al flyveuddannelse, men mon ikke Malmö Flygindustri håber på, at Flygvapnet vil købe nogle Mili-Trainere til den første sortering?

De indførte ændringer

I sammenligning med Junior er der foretaget følgende ændringer: Sæderne er rykket bagud og indrettet til medførelse af faldskærme, sideroret er blevet større (og højere), understellet er nu ophængt i gummi-bøsninger, og næsehjulsenet er forsynet med en særlig dæmpningsanordning; der er elektrisk betjente flaps, anden instrumentering og sidst, men ikke mindst, forstærkede

vinger med beslag til ophængning af 2x3 stk. 7,5 cm ustyrede missiler (»raketter«) eller 2 stk. 7,62 mm maskingeværer. Udover et af disse bevæbningsalternativer kan der i stedet for højre sæde medføres reconnaissancekameraer til lodret og skrå fotografering. Det er unægtelig ganske imponerende for et fly med en motorstyrke på kun 100 HK.

De fleste hære råder i dag over egne flyverstyrker til observation, forbindelsesflyvning og lettere transporter. Man har hovedsagelig anvendt konventionelle fly, men går i stadig stigende grad over til helikoptere, der jo har den store fordel, at de kan starte og lande næsten overalt. Til gengæld er de dyre, og temmelig komplicerede at vedligeholde, så der er fortsat stor interesse for »rigtige« fly. Takket være det nye understel stiller Mili-Trainer meget små krav til flyvepladsens overflade, den er meget manøvreedygtig og ikke særlig følsom overfor sidevind (man har landet den med en sidevind på 55 km/t lige på tværs af landingsretningen). Moderne overlydsjagere med en venderadius på en halv snes kilometer er ikke meget bevendt til bekæmpelse af helikoptere og lette fly, der i stor udstrækning flyver i ganske lav højde og udnytter terrænets skjulende egenskaber i størst muligt omfang. Til dette formål skulle Mili-Trainer være særdeles velegnet, og den vil derfor blive forsynet med et fast reflekssigte foran det venstre sæde. Endvidere kan den naturligvis anvendes til angreb på jordmål.

Den første Mili-Trainer fløj den 6. oktober i fjor, og nr. 2 er under bygning. Den adskiller sig fra den første ved at have en slags blister af metal i hver side af cockpittet i albuehøjde, så der bliver bedre plads i det ellers ret snævre cockpit. Nr. 2 skal

efter forlydende males i standard NATO-camouflagebemaling, og så må man selv drage sine slutninger.

Uanset om Mili-Trainer bliver antaget af det svenske forsvar eller andre har Malmö Flygindustri besluttet sig til at seriebygge en civil udgave, MFI-9B Trainer, i stedet for Junior, af hvilken man har bygget ca. 25. Det betyder desværre, at prisen stiger fra 35.000 sv. kr. til 48.000 sv. kr., i begge tilfælde ekskl. radio.

Hvem skal så flyve Mili-Trainer? Næppe aktive militærflyvere; det har kostet alt for meget at uddanne dem. Man kan anvende særligt uddannet personel af hæren eller opstille reserveformationer med tidligere militærpersonel, men en anden mulighed er at anvende erfarne privatflyvere, der havde fået en supplerende uddannelse i bl. a. lavflyvning (!) og skydning med maskingevær og raketter. Det ville da være den form for flyverhjemmeværn, der bedst svarede til ordets bogstavelige betydning! Man kunne måske tænke sig, at privatflyvere med statsstøtte anskaffede Mili-Trainere mod rådhedspligt for sig selv og flyet i påkommende tilfælde. Nå, lad os hellere komme ned på jorden igen, inden vi får lavet for store luftkasteller. Foreløbig er Mili-Trainer et rent privat projekt uden nogen form for militær støtte, i hvert fald hvad det pengemæssige angår.

Björn Andreasson i Flyveteknisk Sektion

Desværre var der kun få af aeroklubbens medlemmer, der havde efterkommet indbydelsen til at høre civilingeniør Björn Andreasson tale om »småfly« i DIF's flyvetekniske sektion den 9. marts.

Efter en kort historisk skildring af det lette flys udvikling gik foredragsholderen over til at tale om moderne privatfly, specielt MFI Junior, som han begyndte at arbejde på i 1958, fordi han gerne ville flyve, men ikke havde penge til at købe sit eget fly for.

Han gav en række eksempler på uortodokse metoder, han benyttede, såvel aerodynamiske som strukturelle, og gik derefter over til at tale om fremtiden. Han troede, at plastikkonstruktioner var fremtidens løsen, enten sandwich-konstruktioner med bicelleindmad eller med indmad af skumplast. Under et besøg i Tyskland for nylig havde han hos Bölkow set et nyt firesædet privatfly, helt af plastic, og samme fabrik havde også lavet et plasticvævefly. Men endnu havde man ikke erfaringer nok til at sætte plasticfly i serieproduktion. Ren jetdrift til privatfly havde det vist lange udsigter med, men han var stærkt interesseret i små propelturbiner. — Allison har lavet en sådan på 250 hk, der kun vejer 41 kg ekskl. gear, men den koster 8-10.000 dollars, så han håbede japanerne kom frem med noget billigere! Foreløbig må man altså væbne sig med tålmodighed, med mindre man har mange penge. Inden for en overskuelig fremtid kan man derimod vente stilbare propeller til de helt små fly med motor på omkring 100 hk. Andreasson forudså, at grænseagskontrol ville vinde indpas også på småfly, men den deraf følgende evne til at flyve langsomt medførte kontrolproblemer ved de lave hastigheder.

Han mente ikke, at helikopteren havde nogen fremtid for sig som privatfly, men at autogyroen derimod ville få en renaissance.

I forbindelse med foredraget vistest Malmö Flygindustri's smukke farvefilm om Junior.

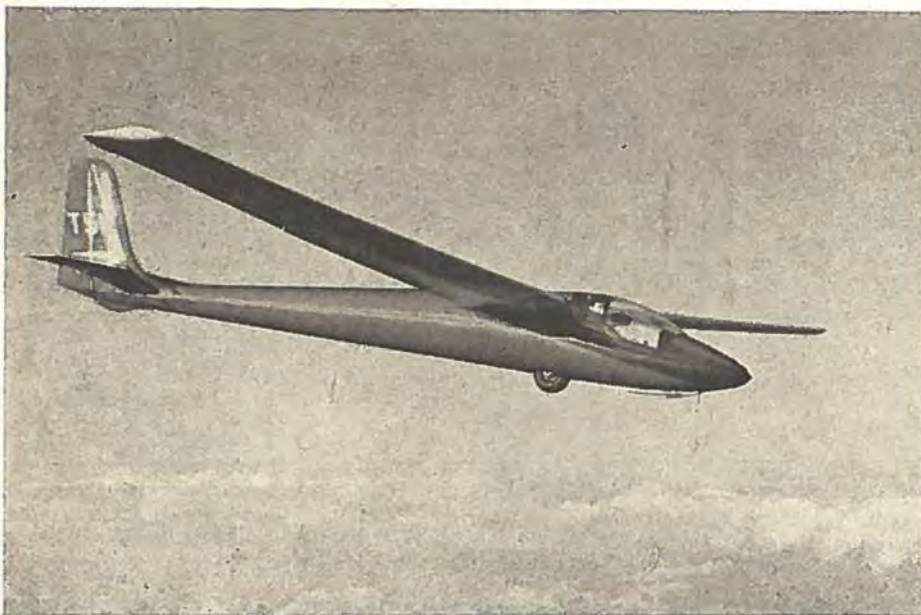
H. K.

Gummibåde - Nødsendere
DELTA TRADING CO.



Den svenske Mili-Trainer, der måske skal anvendes til første sortering af militære flyvere, og som foruden til privat brug har anvendelsesmuligheder til bekæmpelse af helikoptere og mål på jorden.

NYESTE SLINGSBY NYT fra svæveflyveklubberne



I erkendelse af, at det er meget vanskeligt at konkurrere med de mange fine standardfly, der findes idag, har Slingsby Sailplanes i England lavet et uheldigt grundigt forarbejde, inden de byggede Slingsby T.51 Dart, der ses på dette billede. Ligheden med Skylark 4 er umiskendelig. Typen får sin liddåb ved de engelske mesterskaber her i foråret og ved VM næste år. Der hævdes at være modtaget ordrer på ca. 70 fly på forhånd.

Aviator havde omkring 1. marts en ekspedition med to vogne i Tyskland og Italien for at afhente dels klubbens nye Bergfalke, dels Franzens M-100S, som det ellers ville have kostet ca. 3000 kr. at få sendt herop.

Københavns Svæveflyveklub har valgt Thorsted til formand i stedet for Borup, der ønskede at blive afløst. Hultmann, der blev stærkt hyldet på sin 75-årsdag af svæveflyvere fra hele landet, har nu nedlagt sit hverv som byggekontrollant.

Østjysk Svæveflyveklub har i efteråret købt et spil af Aviator og forsynet det med en 145 hk Ford V-8 motor. Der blev fløjet til 15. dec. og skulle nu være taget fat igen sidst i marts.

Kalundborg havde den 10/2 masser af termikflyvning i klar sol, 2 graders frost og skygader. Der var op til 2 m/sek. stig op til 2500 ft. Vasama'en havde tre ture på 1-1½ t, Lehrmeister'en fløj 2½ t på fem og Kranich'en 2½ t på tre flyvninger.

Kølvrå Flyveklub er det nye navn på Kølvrå Aeroklub, som har fulgt en henstilling fra KDA om at ændre det.

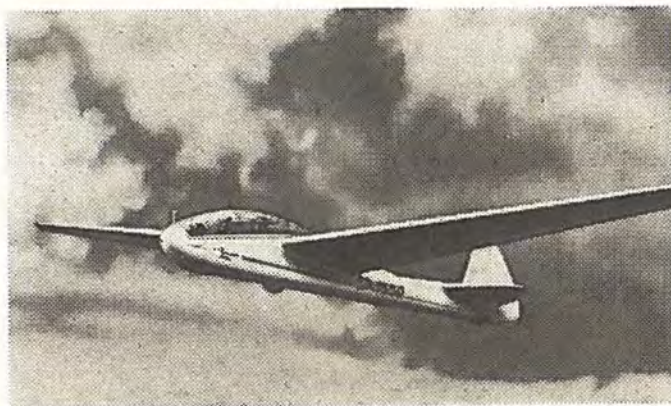
Polyteknisk havde sidst i februar en 8 mands delegation i Berlin til de tyske akademiske flyvegruppers Idaflieg-konference, og viste efter hjemkomsten et par dejlige svæveflyvefilms, man havde lånt dernede.

Vejle Svæveflyveklub fyldte 25 år den 13. marts.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

BOCIAN, alsidigt 2-sædet svævefly

"BOCIAN 1 D" er et gennemprøvet 2-sædet svævefly, velegnet til såvel præstationsflyvning som skoleflyvning. Bocian 1 D's data: Spændvidde: 18 m, længde: 8,2 m, egenvægt 342 kg, maksimal flyvevægt 525 kg. Præstationerne: Glidetid 26, mindste synkehastighed 0,8 m/sek, største flyvehastighed 200 km/t. Pris: kr. 22.500 med instrumenter.



Bocian



MOTOIMPORT
WARSAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
★ NY ADRESSE:
DANMARKSVEJ 53
KGS. LYNGBY
TELF. (01) 87 69 15



Træningsflight's våbenskjold.

DET er snart mange år siden, vi selv har sørget for den fuldstændige uddannelse af militærflyvere, idet en væsentlig del af uddannelsen kort efter Danmarks indtræden i NATO blev overtaget af USAF og senere Canada, men vi har dog et par træningsenheder for piloter, dels elementærflyveskolen på Avnø og dels Træningsflight Alborg.

Den flyvetræning, der foregår på Avnø, har hovedsagelig til formål at frasortere uegnede elever, inden man sender eleverne til udlandet. Der benyttes Chipmunks, og opholdet her varer 3 mdr., hvortil kommer en forudgående rekruttskole på 3 mdr. for de elever, der ikke har været soldater før. Den videregående uddannelse i Canada varer 14 mdr.; her flyver eleverne Harvard og T-33. Uddannelsen i Canada fører eleverne frem til »vingen«, det internationale symbol på en militærflyver, men det betyder imidlertid ikke, at piloten er en kvalificeret militærflyver.

Nogle af eleverne fortsætter på skydeskole i USA, andre rejser direkte hjem til Danmark, men for begge kategorier gælder det, at de starter med at blive tilkommanderet Træningsflight ALBORG til omskoling til danske forhold og yderligere uddannelse. Samtidig hermed gennemgår eleverne, der normalt har sergentgrad, en reserveofficersskole.

Denne reserveofficersuddannelse må ikke forveksles med Reserveofficersskolen i Jonstrup, der er beregnet for jordpersonel.

En forgænger for træningsflighten var Flyveskolens Jagerkursus, der blev oprettet 1. nov. 1952 i Alborg, udrustet med Meteor 4 og 7 samt Harvard. Denne enhed blev dog nedlagt efter et par års forløb, og den 1. aug. 1956 oprettedes Træningsflight ALBORG, almindeligvis forkortet TFL. Navnet til trods er TFL ikke underlagt Træningskommandoen, men Flyvertaktisk kommando; det er måske et levn fra TFL's første år, hvor den nærmest fungerede som omskolingsenhed til Republic F-84G Thunderjet, der som bekendt i en årrække udgjorde grundstammen i Flyvevåbnet. Foruden T-33 anvendte TFL derfor F-84G indtil foråret 1960; den nuværende flypark består af 14 T-33A, 2 KZ VII og 1 Chipmunk, de sidstnævnte til forbindelsesflyvning m. v., idet stationsflighten i Alborg gik op i TFL den 1. maj 1961. Chef for TFL er den 34-årige major B. W. Leder-toug, der under sig har et personel på ca.

MED *flyv* HOS Træningsflight ALBORG

70, hvortil kommer et vekslende antal elever. Exclusive chef og næstkommanderende er TFL normeret med 14 flyveinstruktører, men så mange råder man desværre ikke over i øjeblikket. Det kan ikke skjules, at avancementsforholdene for Flyvevåbnets linieofficerer er meget usikre i den næste halve snes år, og det er meget vanskeligt for en reserveofficer at få fuld vedvarende tjeneste i dag. Den tid er forlængst forbi, da Flyvevåbnet fungerede som en udklækningsanstalt for piloter til SAS m. v., og flere og flere piloter forlader derfor Flyvevåbnet efter afslutningen af den pligtige tjeneste (6 år), inden de bliver for gamle til at kunne gøre sig gældende indenfor erhvervslivet. Det er derfor vanskeligt at få et tilstrækkeligt antal dygtige instruktører til TFL, idet kravene selvsagt er store.

Man ønsker imidlertid ikke at slække på kvalitetskravet, og instruktørerne er alle særdeles rutinerede flyvere med gennemsnitlig 1500 timer på jetfly, hvilket måske ikke lyder af så meget sammenlignet med de høje tal, som trafikflyvere kan opvise, men man flyver sjældent mere end 250 timer jet om året i Flyvevåbnets kampeskadriller. Endvidere er de fleste uddannede instrumentflyvningsinstruktører.

Hvad uddannelsen omfatter

Et kursus ved TFL varer 4½-5 mdr. afhængigt af vejret, og man har i reglen tre klasser i gang samtidig, men på forskelligt trin. Hver klasse er normalt på 6-8 elever. Efter planen omfatter flyvetræningen 46 sorties, svarende til ca. 60 flyvetimer, fordelt som følger:

	Antal sorties	
	dobbeltst.	solo
individuel træning	3	5
instrumentflyvning	9	—
formationsflyvning	5	9
navigationsflyvning	7	4
natflyvning	2	2
	26	20

Under individuel træning hører først og fremmest omskoling til den danske udgave af T-33A, der afviger en hel del fra den, eleverne kender fra Canada (anden og svagere motor), samt »sector recce«, d.v.s. kendskab til stationens beliggenhed og nærmeste omgivelser. Under navigationsflyvning i lav og laveste højde foregår navigationen ved hjælp af kortlæsning. To af navigationsflyvningerne er langdistanceflyvninger til Norge og Tyskland, på den sidste sidder eleven i bagsædet og flyver instrumentflyvning under hood'en på udturen, mens hjemflyvningen foregår på normal vis med eleven i forsædet. Ved TFL undervises ikke i nogen form for våbenbrug, hverken skydning eller bombekast. Ganske vist kan T-33A udstyres med to 12,7 mm MG i næsen, men de danske er ubevæbnede, og på maskingeværernes plads findes forskelligt udstyr, bl. a. TACAN. Derimod har man tidligere haft GCI-flyvninger på programmet (GCI = Ground controlled Interception), men de er nu udgået til fordel for instrument- og formationsflyvning.

Uddannelsen på jorden er på ca. 235 lektioner og omfatter så forskelligartede fag som luftkrigslære, landkrigslære, søkrigslære, forsvarskundskab, tjenesteforhold, retslære, administration, sikkerhedstjeneste, efterretningstjeneste, ABC-krigsførelse, signaltjeneste, luftmandskab, flyveplanlægning, navigation, instrumentteori, fægtning og felttjeneste, terrænportsteori, nødudstyr, kommando-øvelser og prøver i de nævnte fag. Hertil kommer undervisning i manuals vedr. T-33 samt gymnastik, idræt, skydning med håndvåben, håndgemæng og terrænløb.

Dumpeprocenten ved TFL er ca. 12 %, hovedsagelig af flyvemæssig grunde. Efter bestået kursus udnævnes eleverne til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven og tilkommanderes eskadrillerne til taktisk uddannelse.

Andre slags kursus

En anden vigtig side af TFL's virksomhed er flyvning med elever fra Flyvevåb-

Fortættets næste side.



T-33A er Træningsflight's vigtigste og mest anvendte flytype.

Næstved siger nej til flyveplads

Næstved kommune har sørget for, at alle flyveinteresserede forhåbninger om en flyveplads i byens umiddelbare nærhed har måttet gemmes.

— Inden for Næstveds område er der ikke arealer til rådighed, som er store nok til, at man kan tænke på at anlægge en offentlig flyveplads, siger borgmester Svend Hansen, Næstved.

Medlemmer af Næstved svæveflyveklub, modellflyveklubben „Ørnen“ og motorflyverne har gjort et stort forberedelsesarbejde for at kunne lægge et antageligt materiale foran byrådet. Materialet har imidlertid ikke været overbevisende nok for Næstveds Udvalg for byplan og tekniske anliggender, der har afvist forsløget på at få etableret en flyveplads ved Stenbæksholm. Fra de flyveinteresserede side har der været lagt vægt på, at en flyveplads blev anlagt så nær byen som muligt. Næstved kommune er ikke interesseret i at deltage i anlæg af en flyveplads, som forløber over flere kommunegrænser. Formentlig vil man søge at skabe mulighed for en privat flyveplads af mindre omfang.

Regional-flyveplads

Fornye flyveplads-forhandlinger kan meget hurtigt igen blive aktuelle — selv om private flyveinteresserede søger at skabe en flyveplads uden kommunal bistand. Med Næstved kommune som initiativtager er der blandt Næstved og dens syv omegnskommuner nedsat et undersøgelsesudvalg, hvis opgave bl.a. bliver at samarbejde om anlægsvirksomheden inden for hele området. Det ville falde naturligt, om et sådant udvalg, hvis opgaver også må blive af byplanmæssig karakter, alvorligt overvejer muligheden for at anlægge en fælles flyveplads nær Næstved.

Med en flyveplads ved Næstved vil man utvivlsomt samtidig have sikret sig imod, at man opnår en vis regionalstatus for et større område end det snævre Suså-land.

Henning Jensen.

Fortsat fra foregående side.

nets Officersskole i Jonstrup. Under de 2 år, som skolen nu varer, kommer eleverne en tur til Alborg hver anden måned og tilbringer en uge ved TFL. De får derved lejlighed til at holde deres flyvefærdighed nogenlunde vedlige, dog ikke nok til at bevare jetstatus, ligesom der er lejlighed til at øve dinghy-drill m. v. Opholdet ved TFL er meget populært blandt officersskolens elever, idet de derved får en kærkommen afveksling fra de trælse studier, ligesom programmet i Alborg ikke er strengere, end at der kan blive lejlighed til at indhente det forsømte, hvis man skulle være kommet bagefter i et eller flere fag på Officersskolen. Og så er Alborg jo iøvrigt en dejlig livlig by!

Fire gange om året afholder TFL kursus for instrumentflyvningsinstruktører. Disse kurser har til formål at afprøve instruktørernes undervisning, så man opnår en ensartet undervisning i instrumentflyvning på samtlige flyvestationer. Selve uddannelsen til instrumentflyvningsinstruktører foregår i USA. Endvidere afholdes der lejlighedsvis en art orienteringskurser for stabspersonel og lignende. Mange af deltagerne på disse

Trafikken på offentlige landingspladser

I sidste nummer bragte vi statistikken for statslufthavnene. Denne gang bringer vi oplysninger om trafikken på de øvrige offent-

lige landingspladser i 1963, således som de er besvaret i KDA's udsendte spørgeskemaer:

	Til eller fra Indland	Til eller fra udland	Lokal fl.	Svævefl.	Ialt
Skovlunde*)	1211	103	3549	0	4923
Kalundborg					
Læsø	350	16			366
Anholt	1020	18	5	0	1043
Samsø	693	0	405		1098
Ærø					
Sønderborg	8893	1633	**)	26	10552
Frederikshavn					
Thisted					
Kirstinesminde	3050	30	16407	30	20117
Holstebro				754	1338
Herning	5046	34	11122		16202
Billund	632	193			825

Bemærkninger:

*) Skovlunde angiver kun starter, for skoleflyvning kun for 1. start pr. dag pr. lærer pr. fly.

**) Sønderborg tæller ikke landinger under skole- og øvelsesflyvning.

Mange certifikater sidste år

Der blev i 1963 udstedt 167 nye A-certifikater mod 109 det foregående år. Endvidere blev der udstedt 80 S-certifikater (mod 122).

På erhvervsflyvningsområdet blev der udstedt 13 B, 9 C og 17 D-certifikater, ialt 39 (mod 25).

Der blev deponeret 58 A, 38 B, 4 C, 2 D og 55 S-certifikater.

Ved årets udgang var der 587 gyldige A, 515 S, 150 B, 26 C og 152 D (mod hhv. 464, 491, 163, 18 og 131).

Det giver ialt 1430 pilotcertifikater mod 1267 ved udgangen af 1962 og 1102 ved udgangen af 1961.

Der blev også udstedt 151 flyvetelefonistcertifikater (mod 59) og 70 VHF-beviser (mod 60) og var ved årets slutning hhv. 607 og 539 gyldige.

kurser er ikke pilotuddannede, men alle får et par ture i T-33, så de bedre kan sætte sig ind i aktive piloters vilkår. Som nævnt varetager TFL også de opgaver, der ellers påhviler stationsfligten, og man er derfor ansvarlig for kontrol af de lokale piloters færdigheder i instrumentflyvning, ligesom man også har en del forbindelses- og kurér-flyvning. Af andre opgaver kan nævnes genopfriskningskurser for piloter, der vender tilbage til aktiv tjeneste efter at have fløjet skrivebord, målflyvning for Luftværnsgruppen (Nike-batterierne) og målsleb for Sabreeskadrillerne.

Flyvestation Alborg har det bedste forhold til den omkringboende befolkning, og støjklager er noget, man kun læser om i de københavnske aviser, trods den intensive jetflyvning dagnet rundt. Er jyderne mere besindige end københavnere, er stemningen i København pisket kunstigt op, eller er årsagen den, at flyvestationen betyder meget for de omliggende kommuners økonomi? Vi ved det ikke, men folk i Alborg og omegn er glade for flyvestationen, ligesom personalet ved stationen er glade for at gøre tjeneste i Alborg.

H K.

Militær hjælp til Viborgs flyveplads

Hærkommandoen har bemyndiget Jyske Ingeniørregiment i Randers til at yde Viborg Flyveklub hjælp ved anlæg af flyvepladsen ved Næsgård. Klubben skal dog betale transporten af det fornødne entreprenørmateriel. Hærkommandoen betragter arbejdet som en øvelse, som ingeniørregimentet også vil kunne komme ud for i krigstid.

Igen skoleflyvning i Odense

Ved Fyns Flyveklubs generalforsamling oplyste formanden, fabrikant G. Fjord Christensen, at man ville forhandle med direktør H. Thanner fra Thanner-Fly om evt. at få etableret skoleflyvning igen i Odense.

Klubben har iøvrigt planlagt flyvning til luftfartsudstillingen i Hannover samt deltagelse i Jersey-rallyet. I stedet for repræsentant Juhl Nielsen og ing. Poul Holst, der ikke ønskede genvalg, nyvalgte advokat Christoffersen, Assens, til sekretær og ing. Skjold Nielsen, Odense, til kasserer.

Der er stadig god fremgang i selvbyggeriet og flere fly ventes færdige i år. Også arbejdet på Carl Johansens tomotorede amfibium skrider frem med raske skridt.

Før Deres Shell-kort à jour (6)**Hovedkortet:**

Indtegn ikke belyst skorsten i 5704N 0959E (Rørdal) højde 123 (119). Ikke belyste skorsten i 5625N 1055E (Grenå) højde 124 (120).

Indtegn signatur for offentlig landingsplads ved Billund.

Private flyvepladser:

Grundet pladsens omlægning bringer vi i ny udgave

ESTRUPLUND

180° — 6,5 km syd for Udbyhøj.

150 m fra kysten.

5 m o. h.

30 m græsbane. —14—32: 750 m.

Ejer godsejer O. von Lowzow, tlf. (064)

895 11 Store Sjørup 37.

Fri landing, vindpose ved hangar, benzin til nødhjælp.

Ret under Billund:

265° — 1 km fra LO ... til

085° — 1 km fra LO ... og

Lego Radio til 122.70 Mc/s.

2570 timer i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben kunne i 1963 konstatere en stigning i antallet af flyvetimer fra 2097 til 2570, og disse er alle fløjet på klubbens egne fly, nemlig 2210 timer på de tre Colt'er og 360 t på den Caribbean, man havde i 8 mdr. Der var også udstedt flere A-certifikater, ca. 35 mod 30. Derimod havde man måttet slette en del rester, så medlemstallet sank fra 480 pr. 1/1 til knap 400 pr. 1/1 1964.

Der var stadig for mange småuheld, udtalte advokat *F. Reindel* i sin årsberetning, men heldigvis havde der ikke været personskader. Vi har fløjet over 1/3 mill. km, sagde formanden, der betvivlede, at man kunne køre så langt på motorcykle uden personskader.

Han efterlyste klarhed over flyvepladsplanerne for København og en fast tidsfrist for Skovlunde, så man kunne disponere m.h.t. byggeri. Anskaffelse af et femte fly er ved at blive aktuelt — det skal være et firesædet, men foreløbig afventer man resultatet af flyvemessen til juni.

Kassereren, prokurist *H. Holakov*, aflagde regnskabet, der balancerede med 992.005 kr. og udviste et nettooverskud på 1623 kr. Udlejning af fly havde indbragt 201.851 kr., og der var afskrevet godt 44.000 kr. på dem. Kostprisen på Colt'erne lå på 77,99 kr. og for Caribbean'en på 87,25 kr.

Kontingenter blev fastsat uændret.

Til bestyrelsen nyalgtes advokat *Qvortrup* og tekn. lærer *Frank Midtgård* og genvalgte tandslæge *F. Bang*.

Som tak for god indsats som „skyggeformand“ overrakte formanden en plade med en propel til varemægler *B. Dyrberg*.

På et spørgsmål fra et medlem om man fik valuta for de ca. 10.000 kr. i kontingent til KDA, svarede formanden, at bestyrelsen efter nøje undersøgelser heraf var af den opfattelse, at man fik fuld valuta og lidt til, idet man som medlem fik del i andre indtægter, ligesom man måtte sige, at KDA havde en meget billig administration. Han udtalte iøvrigt tilfredshed med samarbejdet med KDA og om organisationen — og håbede snart at se „Motorflyvehåndbogen“.

Kalundborg Flyveklub

Kalundborg Flyveklub holdt Årsfest den 29/2 og fejrede det foregående års gode resultater — herunder blev Dornier-pokalen overrakt *A. Bybjerg* og *Kjeld Jørgensen*, ligesom der blev holdt en lang række taler.

Flyveulykken den 25. februar

Tirsdag den 25. februar forsvandt radioforhandler *Niels J. Thorup* fra Randers under en flyvning i KZ VII OY-ADT, tilhørende *S. Fjeldsted Hansen*, Århus, fra Kirstinesminde til Skovlunde. Flyet menes forsvundet over Kattegat, men blev trods en stor eftersøgning ikke fundet, således at Thorup må regnes for omkommet. Han var på vej til et forretningsmøde i København.

Thorup var i mange år formand og til sidst eneste medlem af den nu ophævede Randers Svæveflyveklub. I de senere år var han medlem af Landssvæveflyveklubben. Han fik sin svæveflyveuddannelse i 1947-48 og blev instruktør i 1948. Sit A-certifikat tog han i 1963.

322 Beagle-fly

Siden Beagle-gruppen blev dannet i oktober 1960, har man fået ordre på 322 fly, heraf 247 til eksport til 14 lande. Heraf er 244 leveret, deraf 192 til udlandet (bl. a. 20 til Sverige for nylig). Første produktions-Beagle 206 foretog sin første flyvning den 20. februar og leveredes senere til RAF.

De 322 fly fordeles sig med 33 Airedale, 60 Terrier, 49 Mk 9, 22 B.203, 1 Beagle-Wallis, samt 157 D.4 og D.5, der hovedsagelig er gået til Portugal, Nigeria og Ghana.

Konkurrence i Ringsted den 25. april

Årets konkurrenceserie for motorflyvere

Midtsjællands Motorflyveklub har tilbudt at lægge for med årets første konkurrence, som begynder om morgenen kl. 8,30 lørdag den 25. april. Indbydelser vil blive sendt til klubberne, og KDA kan på anmodning forsyne direkte-medlemmer med tilmeldingsformularer.

Dette er den første af de 4 konkurrencer, som skal afholdes i 1964.

Ved de 3 af konkurrencerne får vinderen 6 points, nr. 2 5 points o.s.v. Propositionerne til disse 3 stævner skal ikke godkendes af KDA, som dog står til rådighed med vejledning.

Den fjerde konkurrence bliver flyvedagskonkurrencerne, som foreslås ophøjet til DM, hvor points tæller dobbelt, og propositionerne skal godkendes af KDA, som også skal stille en officiel kontrollant.

KDA vil på grundlag af de vundne pointstal udvælge 3 NM deltagere og en reserve (finder sted 22.—23. august).

Enhver klub vil være i stand til at arrangere en sådan konkurrence, da der ikke kræves noget større arrangement. Hver konkurrence bør bestå af en landingskonkurrence og en navigationskonkurrence. Det anbefales, at man udregner points for landingerne, medens navigationen afvikles. Landing efter navigationen bør således ikke tælle med. Såfremt man ikke behøver at vente på posterne hjemkomst, kan pointsberegningen være afsluttet en halv time efter sidste landing.

Da vi ønsker at fordele konkurrencerne over hele landet, bedes alle interesserede klubber kontakte os snarest, så vi kan lave en reel konkurrencekalender af hensyn til sommerferie m. m.

Charterrejser til flyveudstillinger

Tilbud til KDA-medlemmer fra KSAK

Som led i samarbejdet i Nordisk Flyveforbund har den svenske aeroklub indbudt de andre nordiske aeroklubbers medlemmer til at deltage i nogle kombinerede flyve- og ferierejser. Da de fleste rejser udgår fra Malmö, kan de have interesse for mange KDA-medlemmer. Her er den foreløbige plan over rejserne:

1. Hannover-Berlin. 26/4-3/5.

Til luftfartsudstillingen i Hannover og bus til Berlin. I Hannover morgenmad samt indkvartering i privatværelser. Hotel og halvpension i Berlin. 580 sv. kr.

2. Moskva og Leningrad. 30/4-6/5.

Udgår fra Stockholm. Fly (SAS) Arlanda-Moskva-Leningrad-Helsingfors-Arlanda. 1. maj-paraden, sightseeing og museumsbesøg i Moskva og turistrejse til Leningrad. Fuld pension på 1. kl. hotel. 1210 sv. kr.

3. Turin og italienske riviera. 25/5-8/6.

Luftfartsudstillingen i Turin og badeferie i Laigueglia. Fly Malmö-Genova. Indkvarter-



FAI

nyt

Vil De flyve Cherokee

tværs over USA?

Europæiske privatflyvere tilbydes i sommer lejlighed til at foretage en enestående rejse i Piper Cherokee fly i USA, takket være samarbejde mellem Chicago Tribune, Piper Aircraft Corporation, den amerikanske aeroklub NAA og luftfartsmyndighederne FAA. Der flyves med Air France fra Paris til New York og retur.

Ruten i USA går fra New York over Lock Haven (Piper-fabrikkerne), Niagara Falls, Detroit, Chicago, Minneapolis, Rapid City, Salt Lake City, Reno, San Francisco, Los Angeles, Grand Canyon, Phoenix, El Paso, Dallas, New Orleans, Atlanta, Washington til New York.

Den første tur varer fra 8. til 31. juli, den anden fra 5. til 28. august.

Nærmere oplysninger gennem KDA.

Da der ved FAI's generalsekretærmøde for nylig blev givet oplysninger om denne tur, spurgte den amerikanske delegerede sin russiske kollega, om han ikke kunne arrangere noget lignende i Rusland. Han lovede at tage hjem og tænke over det.

FAI-rekorderne

Blandt de sidst anerkendte verdensrekorder er *V. F. Bikovsky's* rumrekorder fra 14.—19. juni i fjor med varighed på 118 t 56 min 41 sek, distance på 81 rundture på 3.325.957 km. *V. V. Terechkova's* samtidigt opstillede rekorder for kvinder blev på 70 t 40 min 48 sek, 48 rundture på ialt 1.970.990, højde 231 km, største masse: 4713 kg.

Med svævefly har nu også *Otto Schauble* og *Rudolf Lindner* ligesom *Karl Betzler* fået anerkendt distancen på 875.987 km, så de er tre om den. *E. Domisse* har fået anerkendt sin 500 km trekant med 107,12 km/t på BJ-2. *M. Jackson* (også Sydafrika) ud-og-hjem-flyvningen på 699,04 km på Standard Austria.

ring med helpension. 755 sv. kr., for 4-dages udflugt til Turin med hotel og morgenmad 145 sv. kr. ekstra.

4. VM i kunsthjvning og badeferie. 1-14/9.

VM i kunsthjvning i Bilbao (Spanien) og badeferie i Santander. Fly Malmö-Bilbao. Hotel klasse 1B og halv pension. 1395 sv. kr.

5. Farnborough og London. 8-14/9.

Til opvisning og udstilling i Farnborough. London. Hotel og morgenmad. 840 sv. kr.

6. Verdensudstilling i New York. Sept.

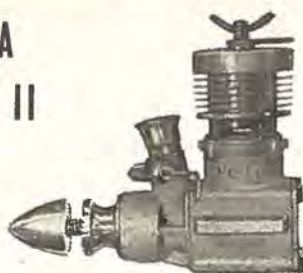
15 dage. Fly Göteborg-New York. 1 uge hotel (Barbozon Plaza) med morgenmad. 2 sightseeing-ture samt arrangeret besøg på verdensudstillingen. Øvrig tid til egen rådighed. 1960 sv. kr. (rejse alene 1460 sv. kr.).

For 1965 planlægges ture til VM i svæveflyvning i England og til Paris-udstillingen.

Interesserede bedes hurtigst muligt henvende sig til KDA.

FLYV's motorprøve nr. 9:

WEBRA MACH II



Fabrikat: Webra, Vest-Tyskland.

Type: Mach II.

Slagvolumen: 2,48 cm³.

Boring: 14,0 mm.

Slaglængde: 16,1 mm.

Vægt: 175 gram.

Opbygning: Mach II'en er en meget gedigen og robust motor, og dens udseende er absolut fordelagtigt, netop som enhver modelflyver forestiller sig idealet af en 2,5 cm² diesel.

Det er en såkaldt stangboltmotor, med topstykke og kølekappe drejet ud af et stykke. Der er skåret gevind for en 5 mm kompressionsskrue med kontramotrik.

Cylinderen minder på mange måder om Oliver Tiger's med fire skvæleporte fræset fra ydersiden, skråt ind og opæfter. De fire udstødningsporte er ligeledes fræset i cylinderen udefra. Cylinder og kølekappe fastspændes med fire stangbolte ned i krumtaphuset, hvor der ligger en pakning for cylinderen.

Stemplet har helt flad top, medens top-

stemplet er en lille smule konkavt. Plejstangen er ret kraftig, og danner øverst leje for en 3 mm krydspind, medens lejestørrelsen forned er 5 mm.

Krumtappen er tilsyneladende ikke afbalanceret; den er 10 mm tyk, og har en 5,7 mm indboring, som slutter i indsugningsåbningen. Krumtappen er lejret i to 10 mm kuglelejer, og mellem lejerne er der tætnet med en bronzebøsning. Medbringeren fastholdes på en konus, og forlænger akslen med hele 12 mm. Fortil afsluttes med en lille massiv spinner. Bagdækslet som går dybt ind i huset, fastspændes med fire sekskantskruer. Indsugningen er udformet som ved Cox Tee Dee, altså med en helt ren venturi. Boringen foroven er 14 mm, og indsnavringen nedefter er ret kraftig, til det mindste mål 3,7 mm ud for de fire forstøvningshuller. Dyserør og nåleskrue er udformet på normal måde, med en udmærket skrælle.

Omdrejningstal:

Propel	omdr./min.
Semo 9 × 6	11.000
Semo 9 × 4	12.000
Semo 8 × 8	12.000
Semo 8 × 6	13.200
Semo 8 × 5	14.000
Semo 6 × 6	15.500

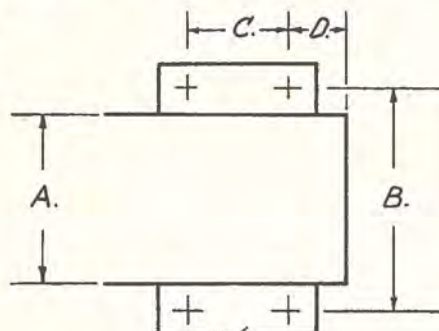
Økonomi: Gangtid på 10 cm² brændstof:

Semo 8 × 8	v/ 11.500	2,45 min.
Semo 8 × 6	v/ 13.000	2,00 min.
Semo 8 × 5	v/ 14.000	2,00 min.

Prøven blev foretaget med følgende brændstofblandinger:

Amerikansk olie	18 %
Æter	30 %
Petroleum	45 %
Nitrobenzol	4 %
Amylnitrat	3 %

Motorstand ved afprøvnings: Motoren var helt ny ved modtagelsen, og blev tilkørt i ca. 1 time på »fladt« brændstof.



Monteringsmål: A = 29 mm, B = 36 mm, C = 20 mm, D = 7 mm, Ø = 3 mm.

Bedømmelse: Alt i alt en fin motor, som i ydelse og udførelse står helt på højde med engelske og italienske motorer af samme størrelse. Motoren havde meget fine startegenskaber, især ved varm motor, og det må jo have interesse for holdkøplivsningsfolkene.

S. P. N.

Proportionalstyring

Hvorfor? Hvordan? Hvornår?

HVILKEN modeltype flyver du med? – Javel ja – og hvilket udstyr, proportional eller »Bang Bang«? Disse spørgsmål opsnappede vi af en samtale mellem en deltager og en pressemand under VM for radiostyrede modeller i Belgien sidste år.

Der stod man altså med sit dyrt erhvervede og (mente vi) teknisk fuldkomne anlæg, og så betegnes det med noget så stenalderligt som et »Bang Bang system«! Intet under, at vi dengang besluttede for alvor at finde ud af, om proportionalstyring virkelig er det eneste saliggørende.

Under VM var der iøvrigt de bedste forudsætninger for at drage sammenligninger, idet to af amerikanerne anvendte rene proportionalanlæg, mens stort set resten brugte Bang Bang.

Op var der så forskel? Jo – det var der, men forskellen var ikke så stor endda, og havde man ikke på forhånd vidst, hvilke modeller, der var proportionalstyrede, så ville man formodentlig ikke kunne have set det på flyvningen. Nu skal det så også siges, at de modeller, hvori disse anlæg var monteret, ikke var konstrueret til den vindstyrke, der blev fløjet i. I stille eller roligt vejr ville der nok have været større forskel.

Efter samtaler med de to proportionalpiloter samt anlæggenes fabrikant Bob Dunham

stod det dog klart for os, at denne type anlæg er det eneste rigtige på længere sigt. Samtidig blev det klart, at man ikke kunne købe et sådant anlæg af den simple grund, at de ikke var i produktion, men herom senere.

Forskellen

Det vil sikkert være på sin plads at se lidt på forskellen mellem de to styringssystemer. I et Bang-Bang (eller reed) anlæg findes kun to faste stillinger for modellens ror, nemlig neutral og max. udslag. Ønsker man at give et mindre udslag, må man sende et meget kort signal, evt. flere korte signaler hurtigt efter hinanden, således at roret »blaffer« lidt mellem disse to stillinger. Med lidt øvelse kan man faktisk opnå ret nøjagtige rorvirkninger, men det kræver uægtelig en del tommelfinger-gymnastik.

I et proportionalanlæg følger roret derimod styrepindens udslag, således at roret kan anbringes i en hvilken som helst stilling, man ønsker. Altså ligesom i et virkeligt fly. Og hvad det betyder for pilotens føling med modellen, er ikke svært at forstå. Dertil kommer, at man ydeligere kan trimme rorenes neutralpunkt under flyvningen – og vel at mærke uden, at dette kræver ekstra rormaskiner.

Endnu kun i USA

De to anlæg, der var med i Belgien, var en del af en nul-serie på ca. 40 anlæg, der var udlånt til en række amerikanske topfolk til afprøvnings. Bob Dunham oplyste imidlertid, at produktionen snart ville blive sat i gang, men man havde et par småting at rette først, hvorfor han regnede med at kunne levere senest i januar 1964.

Nu har vi så april 1964, og hvor langt er man så kommet? At dømme efter annoncerne i modelflyvebladene kan man købe 7-8 forskellige typer, som alle ser ud til at kunne opfylde de krav, man måtte stille til et sådant anlæg. Nu er det imidlertid nemmere at indrykke annoncer, end det er at producere proportionalanlæg, så hvis man ønsker at købe, må man væbne sig med en god portion tålmodighed. Foreløbig har fabrikanterne ikke megen lyst til at sælge til købere uden for USA, ja, helst ikke uden for deres egen stat, og det kan kun betyde, at man ikke er færdig med udviklingsarbejdet og derfor gerne vil have alle anlæg inden for synsvidde, indtil alle børnesygdomme er overvundet.

Det er helt afgjort, at denne tilstand er utilfredsstillende for fabrikanterne, for de bliver faktisk afpresset deres produkter, længe før de er færdigudviklede. På den anden side tør de enkelte firmaer ikke holde sig tilbage af hensyn til konkurrencen de forskellige mærker imellem.

Vi undersøger markedet

Mange R/C-piloter stiller sig i dag det spørgsmål: Tør vi give slip på vort gode stabile stenalderanlæg til fordel for et pro-

portionalanlæg, som måske vil give en masse besvær? Efter mange og indviklede overvejelser med tilhørende søvnløse nætter besluttede vi at vove springet ud fra den betragtning, at hvo intet vover, intet vinder. Vi ledsagede dog vor bestilling med den klausul, at vi ville have anlægget leveret inden sæsonen begynder i april.

Når beslutningen er taget, må man efter bedste evne prøve at finde frem til det anlæg, der passer bedst til ens smag samt pengepung. Man vil dog snart opdage, at der ikke er store muligheder for at vælge og vrage, idet man jo intet sammenligningsgrundlag har. Og for prisens vedkommende har alle været rørende enige om at ligge lige omkring 600 dollars.

Det eneste, man kan gøre, er at vælge et anlæg fra en af de alment anerkendte fabrikker i håb om, at fabrikanten har været heldig i udviklingen af det nye system.

Ud fra et bekvemmelighedssynspunkt kan man skæve lidt til placeringen af betjeningskontakterne, idet disse ikke er traditionelt anbragt. Man skelner i store træk mellem 3 typer. Den første type er udformet efter samme princip som på reed-senderne med separate kontakter for hvert rør. Vi forbigår denne type i hast, da den udover den fordel, ikke at rive gamle reed-piloter ud af deres indgroede vaner, ikke udnytter de muligheder, der findes i et proportionalanlæg.

Næste type er den såkaldte »two-stick« sender, hvor der på senderkassens forside er monteret to styrepinde, som betjenes med hver sin tommelfinger. I højre side har man krængeror og i venstre side en krydspind med både side- og højderor. Motoren betjenes enten gennem den højre pind eller ved en almindelig vippekontakt i højre side.

Den mest avancerede type er en »single-stick« sender, hvor man har højde-, krænge- og sideror på samme pind. Sideroret aktiveres ved at dreje knoppen på styrepinden. Denne sendertype holdes med venstre hånd, således at man har sin højre hånd helt fri til betjeningen.

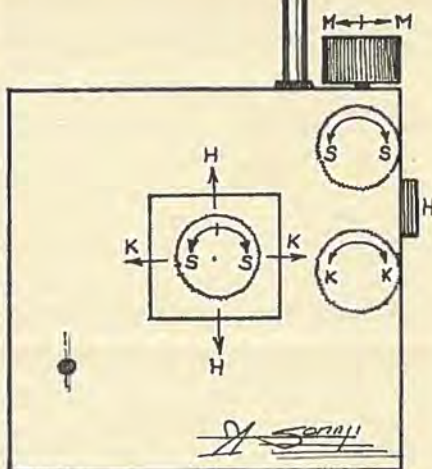
På alle typer er der normalt trim af alle rørflader ved hjælp af finindstillingshjul, der kan være anbragt enten på senderens forside eller på sidefladerne.

Men for at vende tilbage til vor bestilling, så stod det ret hurtigt klart, at det ikke var muligt at få leveret et anlæg til Europa inden den ønskede dato. Vi er derfor nødsaget til at flyve videre med vort »stenalderanlæg« med håbet om bedre held næste sæson.

Nogle af fabrikaterne

Under vore bestræbelser for at finde en leveringsdygtig fabrikant, har vi været i forbindelse med de fleste større firmaer, og her er lidt om, hvad der sker inden for murene:

ORBIT er vel det mest kendte fabrikat og har derfor de største traditioner at leve op til. Indehaveren Bob Dunham har da heller ikke villet risikere noget, og han har derfor valgt at købe firmaet **SPACE-CONTROL**, som er et pionérfirma inden for proportionalprincippet. Orbits nye anlæg er derfor en videreudvikling af **Space-Control**, hvor det nye især er en transistor-sender i stedet for den oprindelige rør-sender. Anlægget arbejder efter *analogprincippet*, d.v.s. med to separate toner – én til krængeror og én til højderor. Sideror og motorkontrol aktiveres af de samme toner, idet man blot forvrænger tonerne i korte perioder. Afbrydelserne af de oprindelige toner er så korte, at man intet kan se og mærke. Som rormaskiner anvender

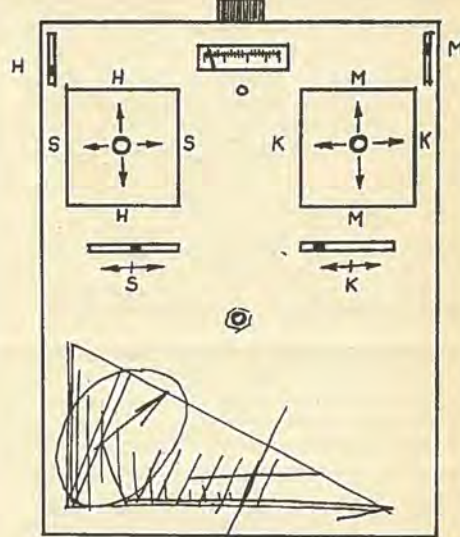


Eksempler på »single stick« (tv.) og »two stick«. S = sideror, H = højderor, K = krængeror, M = motorkontrol.

Orbit en speciel type, som er hentet direkte fra **Space-Control**. Produktionen er nu i fuld sving, idet der foreløbig produceres 10 anlæg om ugen. I løbet af kort tid regner man med at være oppe på 100 om måneden. Ikke desto mindre har man allerede solgt det første halve års produktion, og til en pris af 4.500 kr. må det jo siges at være fint.

KRAFT-PULLEN hører også til de mest kendte. I alt fald vil de fleste kende **Phil Kraft** for hans udmærkede **Kraft-Custom** reed-anlæg. **Jerry Pullen** er derimod ikke slet så kendt på vore breddegrader. Han kom ind i billedet, da **Phil** begyndte at se sig om efter lidt proportionalerfaring. Pullen har i flere år syset med disse avancerede anlæg med stort held, således at han i dag har et godt anlæg, som man nu i fællesskab producerer, efter at man dog først har haft en del prototyper i marken. Typen arbejder efter *digitalprincippet* med 4 separate toner – en for hver funktion. Digitalprincippet kan nærmest sammenlignes med **TELECONT's** ringtæller, som tidligere har været omtalt i **FLYV**. Anlægget benytter **BONNER's** nye »closed loop« rormaskine, som man dog har ændret lidt ved. Bl. a. har udskiftet motoren i den med en mindre strømslugende. Produktionen er i gang under beskedne forhold, hvilket vil sige 3-4 anlæg om ugen. Man vil forstå, at det tager tid at lave gode anlæg, når man hører, at **Phil Kraft** personligt flyver med hvert enkelt anlæg, inden de sendes ud til aftagerne.

BONNER er foreløbig et ubeskrevet blad, når det gælder R/C-anlæg, mens hans rormaskiner til gengæld er standard næsten alle steder. Det er ikke store ting, der er sivet ud om det proportionalanlæg, som Bonner har under udvikling, men vi har haft en spion inden for i hans nye fabrik i Los Angeles. Bonner-anlægget bliver af digitaltypen med hele 8 toner. De fire anvendes normalt, mens de øvrige fire er til rådighed til særlige opgaver som f.eks. optrækeligt understel, flaps m.v. I sin egen test-model bruger Bonner den ene funktion til justering af motorens stilleskrue. Modtageren i dette anlæg kommer ikke til at fylde mere end en almindelig Transmitterormaskine, og da man jo her kan undvære en speciel trimservo, vil man ikke have behov for megen plads til monteringen. – Bonner menes at være klar



med de første produktionseksemplarer omkring april/maj 1964, og når fremstillingen først er kommet i gang, vil man have en meget stor kapacitet i den helt nye og meget moderne fabriksbygning.

SAMPET har foreløbig gjort sig bemærket ved at vinde det amerikanske mesterskab i 1963 ved **Jim Kirkland** og ved at sætte verdensrekord med en flyvning til 4062 m højde ved **M. L. Hill**. Anlægget arbejder efter digitalprincippet med 4 toner og fremstilles i meget små serier af **Harry Sampey**.

F & M er et kendt fabrikat her i landet, idet der er solgt adskillige reed-anlæg. Dette firma er udmærket med i proportionalprincippet, men har oplyst, at der tidligst kommer noget på markedet midt på sommeren 1964.

DIGICON er et nyt mærke, der ligeledes arbejder efter digitalprincippet med 4 toner. Dette mærke er det eneste, som hidtil har ladet sig underkaste en prøve, nemlig i det nye amerikanske radiostyringsblad **RADIO CONTROL MODELER** (februar 1964). Bladet finder anlægget fuldt tilfredsstillende.

Finn Mortensen.

★

DM 1964

Under forudsætning af flyvevåbnets endelige tilladelse vil dette års DM finde sted på flyvestation **VANDEL** i St. Bededagsferien under ledelse af det nye rådsmedlem **Poul Erik Lyregård**. Den detaljerede indbydelse er sendt ud til klubberne midt i marts måned. Tilmeldelsesfristen udløber den 12. april, og forsinkede tilmeldelser vil ikke blive godtaget.

Rettelse

Kalundborg Modelflyveklub oplyser, at der er indløbet en fejl i dens flyvedagsresultater, idet **Otto Jørgensen** ikke fløj 665, men 645 sek. i A2 beg. Herved bliver han nr. 4 i stedet for nr. 3, som er **Niels Schjødt**, 537, med 660 sek.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modelflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

TIL SALG

OY-ABO Topsy Nipper.

T. T. ca 200 timer. Motor nulstillet.
Begrænset kunstflyvning.
Marchhastighed 150 km/t.
Kr. 12.500,-

OY-EAZ Fairchild.

4 personer Meget robust.
SMO ca. 150 timer.
Radio/gyrohorisont m. m.
Marchhastighed 170-180 km/t.
Kr. 22.500,-
ØSTREM. PA 6130.

MODERNE

Forretningsfly 1960

Meget velholdt Meta-Sokol, 4-sædet
helmetal, IFR-udstyret, 210 km/t.,
marchfart, 350 timer totaltid, sæl-
ges. Evt. andet fly eller bil i bytte.
Gerne afbetaling.

GØDTHÅB 2464
(bedst om aftenen)

K.Z. VII

ønskes til købs

Udførlige oplysninger om stand,
gangtimer m.m., samt pris bedes
sendt til:

Billet mrkt. 42, FLYV, Vester-
brogade 60, Kbh. V.

TIL SALG STRAKS

Jodel D 112 med 90 HK Continental Mo-
tor. Gangtid fra ny 150 timer. Sprøjte-
udstyr til landbrugsflyvning.
RUD. FREDRIKSEN, NYSTED. TLF. (03) 871028

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

HANNOVER-UDSTILLINGEN

Meget interessant at se fra 24. april til 3. maj i Hannover lufthavn

Den 24. april (St. bededag) åbner luft-
fartsudstillingen i Hannover lufthavn. Den
finder sted samtidig med Hannover-messen,
og der er flyveforbindelse mellem de to ud-
stillinger.

Blandt de engelske fly, der udstilles, er
Hawker Siddeley HS 125 jet-forretningsflyet
samt Hawker Siddeley HS 748 med to tur-
binemotorer. Der er allerede bestilt 34 HS
125 til alle dele af verden. I udstillingshal-
lerne findes modeller af HS 1127 og HS 681,
Buccaneer, Hunter og Gnat-trænerne.

Tjekkerne viser kunstflyvetræneren Z 326
Træner-Master, det tomotorers forretningsfly
L 200D Morava samt det tosedede helmetal-
svævefly L 13 Blanik.

Dornier viser Do 27 og Do 28B, som har
to 290 hk Lycoming-motorer og 160 kg stor-
re nyttelast (kan rumme pilot og 6-7 pas-
sagerer). Endvidere viser Dornier sin en-
mandshelikopter Do 32.

Hamburger Flugzeugbau slår naturligvis
på tromme for HFB 320 Hansa, hvis første
flyvning ventes at finde sted snart. Når pro-
totypen frem til udstillingen, bliver det en af
dens sensationer som det tyske indlæg i kon-
kurrencen om jetforretningsfly.

Sud Aviation viser eksempler på sine
Alouette-helikoptere, det lille firesædede pri-
vatfly Gardan GY 80 Horizon samt modeller
af Super Frelon, en ny militær helikopter SA
330, Caravelle Super B og naturligvis af
Concorde.

Nord Aviation viser foruden missiler og
førerløse målfly sin Nord 362.

Fra Italien kommer bl. a. Fiat med Fiat
G 91 P.A.N., der er en særlig version af G
91, bygget til det italienske luftvåbens kunst-
flyvningshold. I modelform vises G 91R (re-
kognosceringsversionen) og G 91T (tosædet
træner), F 104 G, som Fiat er med til at
bygge til Europa samt af projekterne G 95/4,
som er en lodretstartende jager, og af G
222, som er et lodretstartende militært og
civilt transportfly.

— Dette er, hvad der forelå ved redaktio-
nens slutning, men der er ikke tvivl om, at
der bliver masser af andre ting at se, og
som for to år siden et meget stort udvalg af
lette fly. Er der måske ikke mange sensatio-
ner imellem, bliver der god lejlighed til at
orientere sig om den sidste udvikling. Mange
danske besøgende til Hannover messen vil

foretage en afstikker til Deutsche Luftfahrt-
schau, og ikke så få vil sikkert tage derned
udelukkende med henblik på denne første af
årets mange luftfartsudstillinger.



SAS har solgt to af de tre DC-6B, der i
et par år har været udlånt til Thai Airways
International, en til Icelandair og en til
Syrian Arab Airlines. Den førstnævnte blev
leveret straks efter nytår, den anden er for
tiden i dok i Kastrup.

SAS betalte i 1962-63 godt 8 mill. kr. i
landingsafgifter i Kastrup samt 650.000 kr.
i belysningsafgifter. Endvidere betalte SAS
ca. 7 mill. kr. i husleje m. m., og den danske
stat havde 3,68 mill. kr. i passagerafgifter.

Flyverejser er i de sidste 15 år blevet bil-
ligere, mens de fleste andre produkter er
blevet dyrere. Laveste pris er faldet 37 %, mens
reallønnen for industriarbejdere er ste-
get 63 % i samme tid.

BOAC og Air France, der oprindeligt har-
de reserveret hver 6 Concorde, vil nu afgive
ordre på hver 8. American Airlines har øget
sin ordre til 6, hvorefter man er oppe på 37
bestillinger af typen.

SAS har til ny flyvechef i Region Dan-
mark udnævnt luftkaptajn Peter Stig-Niel-
sen, der har været ansat i SAS siden 1949
efter tidligere at have flejet i Royal Air
Force, Sportsflyveklubben og Marinens Fly-
vevæsen.



William Green: *The Observer's Book of
Aircraft. 1964 Edition.* Frederick Warne &
Co. Ltd. 288 s. 6,50 kr.

1964-udgaven af denne nyttige lille hånd-
bog for typekendere indeholder omtale af 122
flytyper og 34 helikoptere. Det er naturlig-
vis en del gengangere fra tidligere udgaver,
men samtlige billeder er nye og oplysningerne
a jour-ført.

J. & G. Beuville: *Invitation au Vol a
Voile.* Flammarion, 1960. 212 s., ill.

Fransk bog, der på populær vis fortæller
hvad svæveflyvning er og hvordan sporten
udøves. Det er sjovt, som det er de samme
typer, man møder på svæveflyvepladser over-
alt i verden. — Illustreret med morsomme
stregtegninger.

ALIANTE M-100 S

Hvis nogen efter artiklen i »FLYV«
nr. 3 stadig skulle være interesseret
i dette gedigne svæveplan, der kan le-
veres på 4-5 måneder, kan prospekter
m/polarer rekvireres hos

Generalepræsentanten for Skandinavien

VERNER Pedersen

URE.OPTIK

Vestergade 9 Nørresundby Tlf. 33265

DANMARKS ENESTE SPECIALBOGLADE I FLYVELITTERATUR
GØR DERES HOBBY-PROBLEM TIL VORT!

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60
KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529



Flyvematerielkommando

agter i den nærmeste fremtid at bortsælge nedennævnte SVÆVEFLY OG DELE HERAF.

1. Skoleglider type 2G nr. Z-922.
Tilstand: Vinger stærkt beskadiget, talrige ribber knækket. Hovedstel knækket ved haleplan. Div. mindre beskadigelser.
Glideren forefindes på flyvestation Skrydstrup. Aftale om besigtigelse træffes pr. telefon (045) 41340 med svæveflyveofficeren, OFR. B. Christensen.
2. Svævefly Grunau Baby II B. nr. Z-944.
Tilstand: Totalhavareret.
Flyet forefindes på flyvestation Værløse. Aftale om besigtigelse træffes pr. telefon 97 21 91, lok. 290 med fuldmægtig Rasmus Nielsen.
3. Krop og haleplan af svævefly Grunau Baby II B nr. Z-945.
Tilstand: Stærke beskadigelser i hovedspanter samt diverse mindre beskadigelser.
Kroppen forefindes på flyvestation Aalborg. Aftale om besigtigelse træffes pr. telefon (081) 3 23 00 med OFR. Sejstrup.
4. Svævefly Eon Olympia nr. Z-963.
Tilstand: Vingeforkanter ødelagt. Krop muligvis beskadiget af fugt.
Svæveflyet forefindes ved hovedværkstedet, flyvestation Karup. Aftale om besigtigelse træffes pr. telefon Viborg (0761) 313, lokal nr. U 11 med værkfører Døsing.
5. Vingerne af svævefly Grunau Baby II B nr. Z-946.
Tilstand: Vingeforkanterne beskadiget af fugt.
Vingerne forefindes ved hovedværkstedet, flyvestation Karup. Aftale om besigtigelse træffes pr. telefon Viborg (0761) 313, lokal nr. U 11 med værkfører Døsing.

De udbudte effekter sælges hver post for sig og i den tilstand, hvori de er og forefindes, for højeste bud.

Eventuelle bud, der stiles og fremsendes til **Flyvematerielkommando**, indkøbskontoret, flyvestation Værløse, må for at komme i betragtning være flyvematerielkommando ihænde senest mandag den 20. april 1964.



Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrt-industrie e. V. von Bad Godesberg vil på samme tid som Hannover Messen (26. april-5. maj) holde det Tyske Flyvestævne 1964, Hannover Flyveplads fra 24. april til 3. maj. - Ligesom de fire forudgående gange vil denne begivenhed blive organiseret af Deutsche Messe und Ausstellungs AG, Hanover-Messegeleände. Udstillingsarealet er nu blevet betydeligt udvidet og vil give plads til omfattende fremvisning for de ledende firmaer i flyve- og rumfartsindustrien, der ønsker at udstille fra såvel Tyskland som udlandet. Flyvemaskiner, kraftanlæg, luftfarts-udstyr og -tilbehør vil blive godt repræsenteret. Programmet vil også inkludere daglig flyvedemonstrationer af de udstillede flyvemaskinetyper. Vi ser frem til Deres besøg på den Tyske Luftfartsudstilling 1964 og vi er overbeviste om, at De vil blive imponeret over den høje tekniske standard og de forskellige, repræsenterede fabrik-anlægs kapacitet.

Det Tyske Flyvestævne 1964
HANNOVER FLYVEPLADS . 25. APRIL - 3. MAJ

Kastrupgæster i februar

Derby Airways indledte 1/2 med DC-3 G-AGJV og G-AMSX, der ankom som fragtere, og Nordair dukkede op 4/2 med DC-6 OY-AOC, som nu er i Widerøe Nordair-bemaling. DC-4 G-ARWI fra Lloyd International Airways kom på besøg 6/2 og F-27 D-BAKI fra LTU 8/2, begge som fragtere. 10/2 ankom et orkester fra Skopje i en Adria Airways DC-6B YU-AFE, og en Jugoslovenski Aerotransport DC-3 YU-ACD landede senere på dagen med musikinstrumenterne. Sterlings sidste nye DC-6B OY-BAT (ex-Northwest N572) blev leveret 16/2, og Qantas kom på charter 18/2 med Boeing 707 VH-EBE. Aeroflot landede 19/2 med en IL-

18B CCCP-75879 for at hente statsminister Jens Otto Krag, og Interflug var her med IL-18B DM-STC 28/2.

CSA anvendte i denne måned nogle IL-18, som ikke før er set i Kastrup, nemlig OK-PAH 4/2, 'OAC 14/2 og 'NAA 28/2, hvoraf de to førstnævnte var B'ere. Viscount 814 D-ANOL ex-Lufthansa), men nu i Condor-Flugdienst, ankom på normal Lufthansa-rute 12/2, hvor den er ommalet. A propos THAI skal det oplyses, at DC-6B'eren HS-TGD (ex-OY KMA) som har stået i Kastrup i over et år, og set ud som om den havde endt sine dage, nu er solgt til Syrian Arab Airlines. Den vil, når disse linier går i trykken, rulle ud af hangar 1 som OY-KMA igen, men i Syrian Arab Airlines-bemaling; den vil senere blive omregistreret til YK-AED og skal erstatte YK-AEB (ex-SE-BDS og SU-AMB), som blev ødelagt af brand under take-off fra Hama Airport i Syrien 7/4-63. Japan Air Lines landede 19/2 med en splinterny DC-8 JA-8010, og Sabena anvendte 22/2 en DC-7CF OO-SFC i stedet for Caravelle.

A/S Commertas købte i denne måned tre nye Cessna F.172E'ere, og de to første, OY-DCD og SE-EHG, ankom 1/2 og var i samme farver, sølv og blå med hvid stribe. Transair vil dog, inden de bliver leveret til kunderne, male dem hvide over det hele, med undtagelse af den blå farve naturligvis. „Oscar Charlie Charlie“ kaldte 2/2, og det viste sig at være A/S Lego System og Brdr. Michaelsens nye Aztec OY-DCC. Samme dag landede også en Baron OH-APU tilhørende

APU Magazine i Helsinki. 6/2 ankom en Gardan GY-80 Horizon F-BLVB ejet af Sud Aviation, som er det første besøg af en Horizon, og Cessna 150D N4153U landede og kørte til Transair for at blive dansk- eller svenskregistreret. AB. Torsby-konfektion mellemlandede 7/2 med Apache SE-EDG og AB. Nyge-Aero kom på visit 8/2 med Tri-Pacer SE-CSG. Treskow-Fritzøe fra Larvik var ejer af Cessna 172 LN-BIO 9/10, og Cessna 205 SE-EST 13/2 var nu ejet af Värmlandsflyg; (se FLYV nr. 11/63 sidst i tredje afsnit). SAS Flygklub i Oslo kom på en sviptur 14/2 med Colt LN-IKW, og Erik Ørum Petersens nye Cherokee OY-DCK var her 15/2 samtidig med Comanche D-ELOP, der tilhørte Erich Passon. 16/2 landede en Cessna 182F G-ASNN fra Glos Air Ltd. og 22/2 ankom Commertas' tredje Cessna OY-TRE, der efter registreringen at dømme må gå til Transair. Transair har også købt en Cessna 172 OY-DCH, af gammel model (ex-SE-CMN), som var klar til flyvning 23/2, og 26/2 landede Leegan Aviation Ltd. med deres Dove G-AMRN.

USAF 322nd Air Division ankom 5/2 med C-130A, 60522, 17/2 60507, 24/2 50026 og 18/2 med C-54, O-72618. Fra Tactical Air Command fik Kastrup besøg af C-130B, 80742 2/2, og som kom igen 8/2 med to motorer til 60522, der fik skiftet både motor 1 og 2 i udendørs vintervej; det er just ikke nogen spøg, yeah og dog, de kommer som regel en dag i forvejen, så de kan nå at komme i byen først. Flere C-130B'ere fra T.A.C. var 80723 6/2 00294 14/2, 80728 22/2 og 80729 28/2. 3/2 var der besøg af T-29, O-17897 og 29/2 af O-17901, som var fra 7101st Wiesbaden. 18/2 landede en T-39A Sabreliner 24471 (62-4471), og uden at stoppe motorerne blev nogle gutter sat af, hvorefter den i løbet af nogle få minutter var airborne igen. 22/2 ankom en C-54, O-50539 fra San Bernardino AMA og 25/2 en C-47, O-51957 fra MATS. Af andre luftvåben promenerede RAF Transport Command 21/2 en smart dayglo-malet Valetta WJ504.

E. H.

☆

FLY-UDLEJNING KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

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.

»WINTER« Barografer

(brugt ved den sidste verdensrekord-distanceflyvning)
samt alle øvrige instrumenter for svæveflyvning.

Skriv efter prospekt hos
Generalagenten for Danmark

VERNER Pedersen
URE-OPTIK

Vestergade 9 Nørresundby Tlf. 33265

Erhvervspilot

Gerne med Instruktør- og Taxabevis søges til 15. april eller 1. maj. Ansøgning med udførlige oplysninger til billet mrk. 41 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600

flyv til sommer

Nyt kursus starter
ca. 15. april

fly-udlejning

af 2 stk. Cessna 150
og 3 stk. Cessna 172

fly-service

Fly-, instrument- og
propelværksted.
Klargøring af fly.
Reservedelslager.



TRANSair
DANISH AIR-TAXI

flyveskole 532080

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd
Adm kontor: Frb. Alle 6, Kbh. V — Telf. *HI 3038



FLYVEVÅBNET

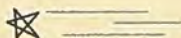
Oberstløjtnant *H. Westenholz* fratræder som stabschef ved Grønlands Kommando og ansættes til rådighed for forsvarsstaben fra 1/7.

Oberstløjtnant *W. Lonsdale* fratræder som chef for Flyvedetachment 500 og ansættes til rådighed for forsvarsstaben fra 1/6.

Oberstløjtnant *B. O. Sandquist*, til rådighed for forsvarsstaben, ansættes som chef for Flyverdetachment 500 fra 1/7.

Oberstløjtnant *K. O. J. Pedersen*, til rådighed for forsvarsstaben, ansættes som stabschef ved Grønlands Kommando fra 15/6.

Oberst *H. Valentiner* ansættes som chef for FSN Værløse fra 1/10-64. Den hidtidige chef, oberst *H. Christensen*, ansættes fra samme dato som chef for Flyverstabens Personaleafdeling.



Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DET, Tiger Moth, Danish Printed Electronics A/S, Brøndby Strand. - OY-DCH, Cessna 172, Transair, Kastrup. - OY-BXB, Vasama, Ejvind Nielsen, Kalundborg.

Slettet: OY-TRB, Cessna 172, Transair, havareret 25. aug. 1963, Egelsbach ved Frankfurt. - OY-EAA, Turbulent D, Leif Bendixen, solgt til Norge. - OY-EAH, Apache, Transair, solgt til Sverige. - OY-RPA, Cessna 175, Scan-Fly, solgt til Tyskland. - OY-ADD, -AES, -AIO og -AIT, alle Piper Super Cub, Agro-Keml, solgt til Sverige.

Ejerskifte: OY-DOZ, KZ III, tidl. Sylvest Jensen, nu Cimber Air, Sønderborg. - OY-DGI, Autocrat, tidl. Palle Kastrup Jensen, Ålborg, nu Carl Emil Karstrøm, Hjørupgård. - OY-DHY, KZ III, tidl. Comertas, nu Ole P. Korsholm, Herning. - OY-AEH, Cessna 172, tidl. Chr. Damgaard, Herning, nu O. von Lowzow, Ørsted.

METALMODELLER

skala 1:72 & 1:144

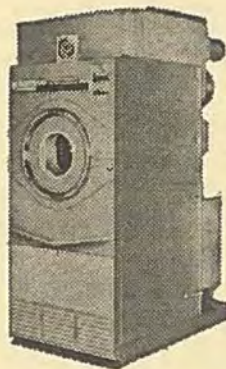
LEV. TIL FORSVARET



v. Erik Holck,
Riisvang alle 48, Aarhus N.
Prisliste på forlangende

.. „professionelt“ selv-rens — HAMMOND!

Rent ud sagt — gør forretning mens De flyver med HAMMOND selvrensemaskine



— teknisk og økonomisk
en sund kapitalanbringelse.

Den kendte og anerkendte HAMMOND selvrensemaskine er et teknisk amerikansk vidunder med »et hav« af tekniske fordele og finesser — erfaringer fra 53 års arbejde med professionelle rensemaskiner.

**Pris kr. 30.760.— incl. OMS.
God finansiering.**

HAMMOND selvrens
er en enestående NYHED!
En af de mest anvendte i USA og Europa.

Vi har hele tiden butikker at tilbyde Dem. I øjeblikket har vi flere butikker med fineste beliggenhed, og hvor myndighedernes tilladelse foreligger. Færdigbygget om ca. 4 uger.

Generalrepræsentant for Skandinavien

R. E. BOISSEVAIN A/S

Vesterbrogade 65 . København V . Hilda 5722*



**LÆR
AT
FLYVE**

Praktisk undervisning fra Københavns Lufthavn Kastrup. Skoleflyvning i vore moderne maskiner kan påbegyndes straks. Timepris incl. instruktør kr. 95.00. Ring venligst om nærmere oplysninger 53 1900.

AVIATION TRAINING

KØBENHAVNS LUFTHAVN 53 1900



SPORTSFLYVEKLUBBEN

DANMARKS STØRSTE OG ÆLDSTE FLYVESKOLE

Praktisk undervisning sker fra flyvepladsen i Skovlunde i tre nye Piper Colt.

Timepris, incl. instruktør, kr. 95,00.

Henvendelse tlf. 94 47 35,

Teoriskolen starter nye hold 2 à 3 gange årligt. Kursusafgift kr. 125,00.

Skolechef:

overlærer William Nielsen, RY 56 15.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø.

Telefon: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brül.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Flyvechef Emil Damm.

Generalsekretær: Direktør August Jensen.

Dansk Pool for Luftfartforsikring.

Østergade 24, tlf. Mlnerva 1841.

Flyvehistorisk sektion

Sæsonens sidste møde afholdes onsdag den 8. april kl. 19.45 i Vesterbro Ungdomsgård, Absalonsgade 8. Den amerikanske ingeniør Jack D. Canary fra North American Aviation fortæller om restaurering af gamle fly og om sine oplevelser som „field representative“ ved Mustang-enheder under 2. verdenskrig. I tilslutning hertil vises film og lysbilleder.



KALENDER

4-5/4	KDA's landsmøde (Århus)
24/4-3/5	Deutsche Luftfahrtschau, Hannover
7-10/5	Int. Air Fair, Biggin Hill
28/5-7/6	Udstilling af lette fly (Cannes)
31/5-7/6	Luftfartsudstilling (Turin)
3-7/6	Flyvemesse, Skovlunde
22/7-13/8	Udveksl. af unge flyveinteresserede
7-13/9	Farnborough-udstilling

Motorflyvning

25/4	Konkurrence i Ringsted.
8-10/5	Intern. rally på Jersey
9-10/5	Rally i Doubs (Frankrig)
16-18/5	Rally i Castellet (Fr.)
30-31/5	Rally i La Baule og Macon (Fr.)
30/5-1/6	Pilgrimsferd til Tarbes (Fr.)
4-7/6	Solrally Deauville-Cannes (Fr.)
11-13/6	Dutch Air Tour, Teuge-Eelde.
13-14/6	Rally i Anjou (Frankrig)
20-21/6	Rally i Dieppe og Grenoble (Fr.)
26-28/6	Tour de Sicile (Italien)
27-28/6	Rally i Calais og Flers (Fr.)
1-5/7	Rally i Baden-Baden (Tyskland)
4-5/7	Nordisk Rendez-vous (Fr.havn)
4-5/7	Rally i Vichy (Frankrig)
17-19/7	Rally i Wien (Østrig)
8-9/8	Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8	Rally for amatørfly (England)
11-13/9	1000 km rally i Venedig (Italien)

Faldskærmssport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

7-10/5	Int. konk. i Hagenau (Fr.)
15-18/5	Int. konk. i Bondues (Fr.)
17-30/5	NM og holdkonk. i Vandel
28/6-11/7	Træningslejr (Årnborg)
3-14/7	Int. konk.: „8 Jours d'Angers“
12-25/7	Skole og klublejr (Årnborg)
26/7-8/8	Instruktørkursus (Årnborg)
20/8-3/9	OSTIV-bølgeflyvningskursus (Aosta).
6-19/9	OSTIV-kursus i Varese (Italien).

Modelflyvning

12/4	Vårkonkurrence for radiostyrede
24-26/4	Kombineret DM
7/5	Skræntkonkurrence (Thisted)
17/5	Limfjordsstævnet (Ålborg)
24/5	Windypokalen
4-12/7	Sommerlejr
12/7	NM f. fritflyvende (Finland)
28/7-3/8	VM i linestyling (Ungarn)
16/8	Midsommerkonkurrence (Windy)
6/9	NM i linestyling
6/9	Høstkonkurrence for radiostyrede
11-13/9	VM indendørs (Cardington, Engl.)
27/9	Høstkonkurrence for linestyrede
4/10	DM i skråntflyvning (Thisted)
4/10	Moseslaget (Windy)
10-11/10	UHU-stævnet (Hillerød)
18/10	Repræsentantskabsmøde
15/11	Høstkonkurrence for linestyrede
31/12	Årsrekordåret slutter

Runde fødselsdage

Oberstløjtnant Jens Børge Danielsen, Flyvemateriel-kommandoen, Flyvestation Værløse, 50 år den 3. april.

Snedker S. B. Jensen, Agerbovej 16, Kgs. Lyngby, 50 år den 10. april.

Skibsreder Knud Lauritzen, Hammerensgade 1, K, 60 år den 12. april.

Kommunelærer K. Flensted-Jensen, Martensens Allé 4, V, 50 år den 19. april.

Ingeniør W. E. Reck, Bistrupvej 149, Birkerød, 70 år den 4. maj.

Nye direkte medlemmer

Læge Mogens Thomsen.

Flyverkonstabel Niels Erik Skærlund.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Handbok för Flyglärare I og II.

KSAK's handböcker nr. 1: Allmänna modellflygstudier.

KSAK's handböcker nr. 2: Hur man konstruerar modellflygplan.

Gerald Weinkopf: Zimmer- und Saalflugmodelle.

Meteorologi för Krigsmakten.

Generalforsamling

i »Danske Flyvere«

Foreningen Danske Flyvere holdt den 25. februar generalforsamling med lrs. B. Moltke-Leth som dirigent. I formanden, vice-direktør E. Damm's fravær aflagde kaptajn Wegener beretningen, der blev godkendt, ligesom regnskabet godkendtes, kontingentet fastsattes uændret til 21 kr., og alle valg var genvalg. Under eventuelt drøftede man mødetilslutningen og muligheden for at holde møder uden for hovedstaden.

Nu også KDA-bannere

På opfordring fra mange medlemmers side forhandler KDA nu også små bordbannere af silke med KDA's navn og emblem på. De koster 28,00 kr. pr. stk. Flagstang kan leveres for 15,00 kr. plus eventuel gravering. De nydelige bannere er velegnede som præmier og som gaver ved deltagelse i rallies og konkurrencer i udlandet.

Maurice Farman død

Den franske flyvepioner Maurice Farman er død. Sammen med sin bror Henry oprettede han en af verdens første flyfabrikker, der i årene inden 1. verdenskrig var absolut dominerende i de fleste europæiske lande.

Indtil 1921 blev praktisk taget alle danske militærflyvere uddanne på Maurice Farman skoleflyet, der også blev bygget (uden licens) af Tøjhusværkstederne.



BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarh. 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

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

Abonnementspris: 18 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Generalsekretariatet

På sit møde den 4. marts har KDA's hovedbestyrelse vedtaget at udnævne ingeniør Per Weishaupt til generalsekretær.

Den ny generalsekretær

På et hovedbestyrelsesmøde i KDA har man, samtidig med at omorganisationsudvalgets arbejde nu er tilendebragt, vedtaget at udnævne kontorchef Per Weishaupt til aeroklubbens generalsekretær.

Per Weishaupt, som siden kapt. John Foltmanns afgang på grund af alder har haft den daglige ledelse af KDA's kontor, har været ansat i aeroklubben siden 1950 og i den daværende modelflyverunion siden 1946. Weishaupts arbejdsområde var i den første tid mest at tage sig af modelflyvesager. Men med den rivende udvikling, som alle grene inden for den lettere flyvning har gennemgået, og dermed samtidig har krævet mere service af alsidig art, har Weishaupt også måtte tage sig af de andre to råds service- og organisationsproblemer. Her har det i de senere år navnlig været svæveflyveproblemer, og de sidste par år også motorflyveproblemer, som har trukket store veksler på Weishaupts store faglige viden og arbejdskraft.

Vi er overbevist om, at på denne vigtige post har fået en værdig efterfølger for kapt. J. Foltmann, en mand som i praksis kan det hele. Weishaupt begyndte som fremtrædende modelflyver, er både aktiv svæve- og motorflyver med stor erfaring i også disse to flyvegrene. Weishaupt er i besiddelse af stor energi og besidder megen viden om alle de problemer, der er og altid vil være omkring flyvning af i dag og i fremtiden.

Vi ønsker den nye generalsekretær hjertelig til lykke og ser med sindsro fremtidens kommende flyvemæssige problemer i møde, fordi vi ved, at problemerne vil blive både sagligt og retfærdigt behandlet af generalsekretær Per Weishaupt.

K. V. Pedersen.

... på flyvepladser i 6 verdensdele
betjenes flyvemaskiner fra
verdens førende selskaber
af erfarent SHELL-mandskab...
udstyret med det nyeste
og bedste materiel

SHELL AVIATION SERVICE





Wing Tips II



Svigtende instrumenter er skæbnesvangre! Har De nogensinde været nødt til at lande med hastighedsmåleren stående på nul? Sådanne fejl skyldes almindeligvis, at der er kommet insekter eller fugtighed ind i pitotrøret. Den enkleste måde at undgå dette på er at tildække pitotrøret, når flyet parkeres, men husk at markere tildækningen, så De også husker at fjerne den, før De atter starter.



Vær på vagt over for voksansamlinger! Når De polerer Deres fly, kan De skabe vanskeligheder for Dem selv, hvis De ikke er på vagt over for voksansamlinger i det statiske luftindtag til instrumenterne. Højdemåler og hastighedsmåler er begge afhængige af dette lille hul, der er på størrelse med en blyantspids. Afmærk det og hold det åbent.



Gratis fra Esso's Aviation afdeling – den populære GO/NO GO håndbog. Denne nye hjælpekilde, som omtales rosende både af professionelle og amatører, er endnu en aktuel nyhed – udgivet af de mænd, der først og fremmest tænker på Deres sikkerhed i luften. Håndbogen

indeholder en fuldstændig fortegnelse på engelsk over de forhold, som har indflydelse på Deres flyvnings sikkerhed. Med GO/NO GO checkliste og et Esso Aviation Carnet er vejen banet for en sikker og behagelig flyvning.



flyv

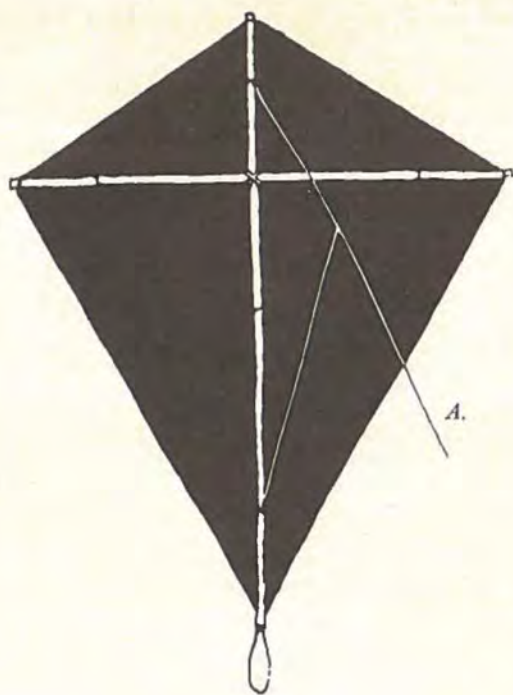
INDHOLD

KDA's nye formand..	85
Beagle B.206 Y	86
Motorflyvehåndbogen	87
KDA's landsmøde ...	88
Lockheed A 11	90
Privatflyvenyt	90
SAAB-105	91
NM og HM på Vandel .	92
Arnborg tager form ..	93
»641«, ny A2-model ...	94
Modelflyverekorderne	95
Trafikflyvenyt	96
Kastrupgæster	97

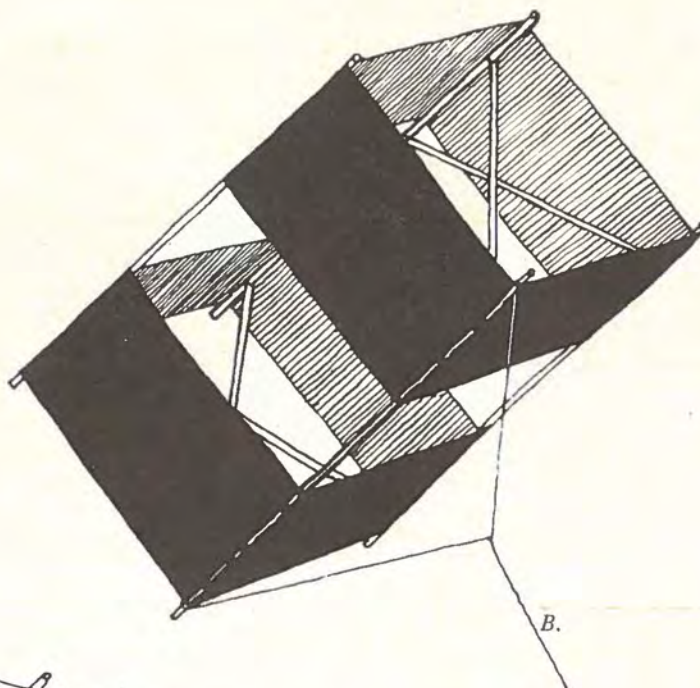


5 1964
PRIS KR. 1,50

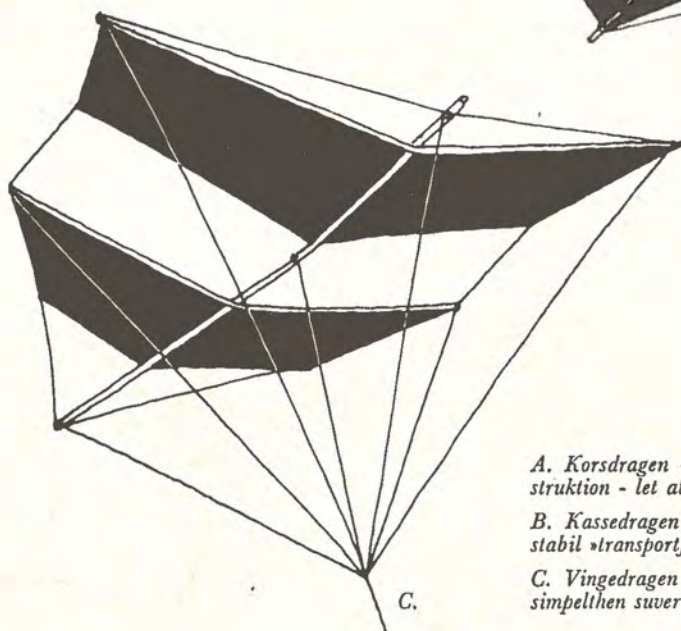
En fredelig invasion fandt sted den 5. april på Flyvestation Karup, hvor nogle af deltagerne i KDA's besøg på stationen ankom i otte privatfly. Her er nogle af dem, medens besætningerne var på rundvisning.



A.



B.



C.

A. Korsdragen - en simpel, men meget fin konstruktion - let at flyve.

B. Kassedragen er en temmelig tung, men yderst stabil »transportflyver«.

C. Vingedragen er med sin højtudviklede teknik simpelthen suveræn i luften.

Dragen har givet næring til menneskets drømme i umindelige tider. Om det var en enkel drage, eller en kompliceret - om det var en lille dreng, der holdt i snoren, eller en moden mand. Dragen var begyndelsen til opfyldelse af en fantastisk drøm - en drøm der med de moderne, komfortable jetgiganter, er blevet til virkelighed ... Det er udnyttelsen af de samme grundprincipper, der bevirker, at dragen og flyet holder sig i luften - men hvor dragen standser, går flyet videre med ubændig energi - fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over.





tomotoret kombineret skole- og angrebs jet-fly

NU BESTILT AF DET SVENSKKE FLYVEVÅBEN

Det svenske flyvevåben har fået regeringens bemyndigelse til at bestille 130 stk. SAAB 105, et tomotoret kombineret skole- og let angrebsfly. SAAB 105 udgør resultatet af SAAB's ledelses dristige udviklingsprogram, som påbegyndtes i 1959.

Flyvevåbnet har bestilt flyvemaskinerne ikke kun til undervisningsbrug, men også som lette angrebsfly, udset til i første omgang at støtte militæret og søværnet. Skoleplanet skal udrustes således, at det hurtigt kan omdannes til angrebsfly.

»Let angrebsfly« indebærer i denne sammenhæng, at flyvemaskinen er beregnet til taktiske operationer med udvendigt monterede våben af forskellig type, som i flere henseender kan ligestilles med sådanne, der er monteret på langt dyrere flyvemaskintyper.

Som eksempel kan nævnes: Skoleflyet kan

enten udstyres med 2 stk. 30 mm kanoner, 2 stk. 250 kg bomber, 2 stk. 300 kg luft-til-jord raketter, 6 stk. 125 kg bomber eller 12 stk. 13,5 cm raketter. Disse våben i forening med flyvemaskinens strålende præstationer, f.eks. en operationsradius på 1.800 km, gør at SAAB 105 er en stridsfaktor, man må regne med. Prøveflyvningerne har vist, at den nye maskine er meget behagelig at flyve og let lader sig håndtere ved såvel normal som mere avanceret flyvning.

SAAB 105 og dens to motorer af typen »Turboméca Aubispue« har vist sig meget driftsikre. Den første prototype har allerede fløjet mere end 200 timer i løbet af 280 flyvninger.

SAAB 105 egner sig såvel til at blive udstyret til luftfotografering som til transport af stabe og forbindelsesofficerer, idet SAAB 105 kan tage op til 5 personer.



SAAB 105, set med luft-til-jord raketter.

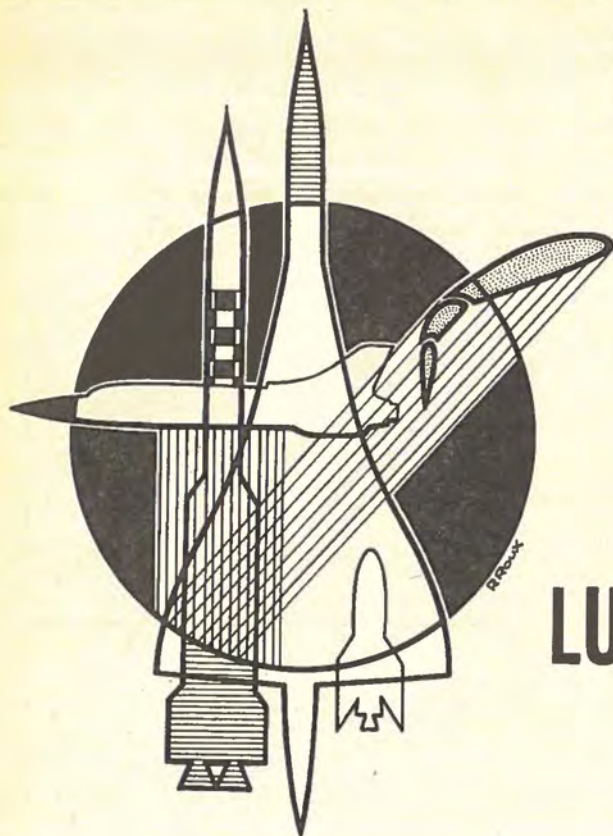


SAAB 105, set med tolv raketter.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET. LINKÖPING. SVERIGE.

Generalagent: Automobilforretningen ICI A/S, afd. Aviation, Industri-vej 7, GLOSTRUP, telf. (01) 96 1900.



*Det er med en ny
og fremskreden teknik, at*



FRANSK INDUSTRIEL INDSATS I LUFTRUMMETS UDNYTTELSE

... forbereder fremtiden

- ★ Civilfly med Mach 2-hastighed
- ★ Militære og civile STOL-fly
- ★ VTOL-kampfly med Mach 2-hastighed
- ★ Højt udviklede kampfly til alle formål
- ★ Missiler fra luft til luft, fra jord til jord, fra luft til jord, fra jord til luft.
- ★ Jetfly af alle typer
- ★ Rumraketter — Satelitter

Den enorme udvikling fremgår af masseproduktionens tal:

- ★ 225 »Caravelle«
- ★ 600 »Mirage III«
- ★ 1100 »Alouette«
- ★ 450 »Noratlas«
- ★ 820 »Magister«
- ★ 3000 »Atar« af alle typer
- ★ 7000 »Marboré«, »Artouste«, »Bastan«, »Astazou«, »Turmo«
- ★ 130.000 missiler

*Den gode vilje til at deltage i og udvikle international luftfartssamarbejde
manifesterer sig i tre igangværende, store nykonstruktioner:*

- ★ »Concorde«
- ★ »Atlantic«
- ★ »Transall«

*Sidste 5 års eksportordrer er nået op på et totalbeløb på 7,450,000,000 francs
— med kunder i mere end 69 lande uden for Frankrig.*

50 ÅRS ERFARING

UNION SYNDICALE DES INDUSTRIES AERONAUTIQUES ET SPATIALES

4, Rue Galilée — Paris XVIe — France — Tel. KLE 89—10

Vort flyvepladsbehov

AT vi skal have flere små landingspladser rundt om i Danmark, har i mange år været hævdet i disse spalter og været udtalt i Kongelig Dansk Aeroklub's beretninger. — Men hvor mange?

Det fik man for første gang en idé om ved at høre det foredrag, som civilingeniør Ole Remfeldt holdt efter KDA's landsmøde i Århus.

Vi har allerede i dag brug for 41 offentlige landingspladser for at have en rimelig dækning; men de manglende 27 kan oprettes for et beløb af samme størrelsesorden, som skal bruges for at gøre Billund til en egentlig trafiklufthavn, så det burde ikke være afskrækkende.

Det er gået godt fremad med oprettelse af landingspladser de senere år, og de lokale flyveklubber spiller her en betydningsfuld rolle. For at støtte dem og drage også andre kredse ind i arbejdet, har KDA netop udsendt en lille folder »Det ligger i luften« til et stort antal kommuner, amter, erhvervs- og turistorganisationer m. m.

I Sverige regner man med i 1970 at have 1000–1500 lette fly, i 1975 1500–2500.

For Danmark mangler vi systematiske prognoser, men ing. Remfeldt regnede meget forsigtigt med 700 i 1970, og måske 5000 om 25 år.

En svensk redegørelse for forretningsflyvningens udvikling påpeger nødvendigheden af en landingsplads nærmere Göteborg end den nuværende lufthavn, mens man i Stockholm foruden Arlanda og Bromma må have mindst to-tre andre flyvepladser til lette fly.

Hvordan med København? Spørgsmålene omkring en udvidelse af Skovlunde må give anledning til, at de københavnske flyvepladsproblemer tages op til effektiv behandling og fremsynet planlægning, for om 25 år har hovedstadsområdet brug for mindst 5 flyvepladser.

KDA's FØRSTE LANDSMØDE

En udtalelse af KDA's formand om opgaverne fremover.

KONGELIG Dansk Aeroklub har for første gang i sin 55-årige historie holdt landsmøde. For første gang har Aeroklubens sektioner for aktive flyvere og de direkte medlemmer været samlet for på lige fod at tage stilling til hele KDA's virksomhed og de centrale problemer. For første gang har KDA holdt sit vigtigste møde uden for Hovedstaden. Dette er en skelsættende begivenhed. Den markerer afslutningen på en årelang omdannelsesproces og indledningen til en ny æra for Kongelig Dansk Aeroklub. Den afgående formand, landsretssagfører Børge Moltke-Leth, sluttede landsmødet af med at udtale: »De har nu instrumentet; benyt det — slut op om KDA!« Jeg gør disse ord til mine!

Flyvning indgår idag i det moderne menneskes hverdag, og KDA må se sin mission under denne synsvinkel. Vi vil fortsat i Aeroklubben værne om Dansk Flyvnings historie, og vi værdsætter måske med særlig stor forståelse nu om dage betydningen af den pionérisindsats, der er gjort i Danmark. KDA's arbejde for nutiden og fremtiden ligger imidlertid på helt andre felter.

Vi har den opfattelse, at Dansk Flyvning står foran fortsat og stærk udvikling.

De store trafikalselskabers rutetrafik med passagerer og fragt vil fortsat intensiveres yderligere, og intet tyder på, at behovet for charterflyvnings specialtilbud vil mindskes. Ved siden af dette står den lette, private flyvning til forretningsformål og til rent privat brug. Denne kategori af flyvning er inde i en rivende udvikling i mange lande, se blandt andet vort naboland, Sverige; her i Danmark står vi først ved tærsklen til denne epoke.

Lad os drage en parallel. Bilismen er nu to generationer gammel. De få fantasier, der omkring århundredskiftet talte om en udvikling i retning af det, vi kender i dag, blev ikke troet af den brede offentlighed og dermed af politikere og myndigheder, og der var vel næppe nogen, der virkelig kunne forestille sig bilismens situation 60 år senere. Det vil derfor være dybt beklageligt, hvis vi i Danmark ikke forstår at drage paralleller mellem bilismens udvikling, som vi har haft lige ind på livet, og den kommende flyvisse. Der er naturligvis slet ikke tale om at forestille sig en flytæthed svarende til vor nuværende biltæthed, der er blot tale om at forudse en meget stærk udvikling i de kom-

KDA's nye formand, direktør, civilingeniør Hans Harboe, mangeårigt medlem af hovedbestyrelsen.



mende år. — Dette kræver planlægning i langt højere grad end tilfældet er i dag.

Det er en vigtig opgave for KDA at medvirke til, at forståelsen for disse problemer virkelig slår igennem herhjemme — og det er en vigtig opgave for KDA at yde sit bidrag til, at denne planlægning bliver gennemført på den bedste måde til gavn for os alle. Det drejer sig her om flyvepladserne landet over, deres placering og indretning, men det drejer sig også om valg af rigtigt materiel og om grunduddannelse og fortsat uddannelse af piloter og instruktører, samt om opbygning af servicefunktioner, standardisering, finansiering og meget andet. Her kan vi lære af de andre trafikformers erfaringer.

Ved siden af dette vil vi i Aeroklubben ikke glemme *det sportslige!* Specielt ungdommens flyveinteresse ligger os stærkt på sinde. Flyvesporten er sund og fornøjelig, og for ungdommen er det udviklende at deltage i den, ligesom den har betydelig værdi som karakterdannende fritidsbeskæftigelse. Vi vil fortsat virke for, at ungdommen får mulighed for på sund og forsvarlig måde at udøve flyvning, også for at vi herigennem kan være rustet til at tage den udfordring op, som den flyvemæssige udvikling byder os. Vi har ikke opgivet håbet om, at der i Danmark kan blive skabt en bred forståelse for den betydning, det har for en nations udvikling, erhvervsmæssigt og forsvarsmæssigt, at råde over en stærk flyveungdom. Mange af de lande, som vi konkurrerer med, har forlængst erkendt dette og taget konsekvenserne af det.

Kongelig Dansk Aeroklub står således foran en periode med mange og vigtige opgaver. Disse opgaver må løses, og de kan kun løses godt, hvis Danmarks flyvere står sammen og hver især yder en indsats inden for KDA's rammer.

Hans Harboe.

BEAGLE B.206 Y

— det nye engelske forretningsfly

DA Beagle (British Executive and General Aviation Ltd.) blev startet i 1960 og opslugte Auster og Miles i et forsøg på at skaffe England en ordentlig bid af markedet for privat- og forretningsfly tilbage, var det med et meget ambitiøst program. Man byggede først og fremmest videre på de gamle Auster-typer, og en nylig salgsstatistik viser, at disse hidtil har solgt bedst, hvorimod videreudviklingen Airedale trods sine gode egenskaber (se FLYV nr 7/1962 side 161) ikke er blevet nogen større succes.

Af en række nye projekter lagde Beagle størst vægt på B.206, som man nu også i højere grad koncentrerer sig om. For selv om prototypen B.206X den 15. august 1961 kom i luften kun 311 dage, efter beslutningen om at bygge den blev taget, så skal man helt frem til 20. februar i år, før det første produktionseksemplar fløj.

I mellemtiden er typen blevet udviklet i betydelig grad, idet man har bestræbt sig for at udfælde et vist hul i den internationale række af tomotorers forretningsfly lige under de største Beech og Aero Commander-typer.

Ualmindelig rummeligt fly

Under udviklingsprocessen er flyet gjort større, både i kabinen og i det ydre, og har fået stærkere motorer, således at Beagle kan tilbyde et 7-8-personers fly med gode præstationer både med hensyn til hastighed og rækkevidde.

Efter at produktionen er begyndt at tage fart, blev der i efteråret startet et demonstrations- og salgsmæssigt i England, og i begyndelsen af marts foregik den første de-

monstrationstur ud i Europa – til Sverige, Danmark og Vesttyskland.

Det var med 206Y-prototypen G-ARXM, ført af salgsdirektøren, *Ranald Porteous*, som sammen med den danske repræsentant *Scanaviation* stolt viste det nye fly frem.

Det er så stort, at man må gå tre trin op ad en trappe, over flap'en, til vingen for at komme ind i kabinen. Trinen trækkes hydraulisk ind og lukker samtidig for bagagerummet. Indstigning gennem den 114 cm brede dør er intet problem.

Kabinen er ualmindelig rummelig og kan indrettes på en række måder, bl. a. med toilet bagtil. 'XM havde 7 sæder, deraf de tre bagtil. Mellem midtersæderne kan der indrettes et 8. sæde, men med 7 har man god mulighed for at bytte plads under flyvning.

Der er også god plads på de to førersæder. Dobbeltstyring er standard. Det store instrumentbræt er bredere end en Viscounts. Det er ret højt, så det som på mange andre typer under stærk stigning tager lidt af udsynet fremad, men da frontruderne er trukket ned til instrumentbrættets underkant i siderne, kan man altid se fremad ved at læne sig lidt udad, og de meget store ruder giver som helhed et særdeles fint udsyn, også opad.

Den midterste del af loftet er trukket lidt fremad, og her er kontakter, starter og oxygenbetjening anbragt. B.206 har iøvrigt to særskilte elektriske systemer.

Der er fuldt IFR-udstyr med flyveinstrumenter i T-form foran hvert førersæde, radio i midten og motorinstrumenter lige til højre herfor. Motorbetjeningshåndtag findes på en

konsol i midten, hvor der også er trim til alle tre ror.

Radio hører ikke med i standardprisen på 35.000 £ (knap 700.000 kr.), men der kan leveres forskellige installationer. 'XM havde et Collins 2½ system med ADF og ILS. Af andet ekstraudstyr kan der leveres afslutningsanlæg og autopilot, ligesom der kan installeres vejrradar.

En IFR-demonstration

Det er altså et fly, der kan flyves med samme regularitet som et trafikfly. Demonstrationen foregik iøvrigt også IFR. Straks efter den hurtige start steg vi med op til 1500 f/min op til og lige igennem et let sky-lag til FL 30 og satte kursen mod Brofeld i strålende sol. Lidt senere blev vi sendt op til FL 60 og »løsladt« over Brofeld til en halvsnes minutters demonstrationsflyvning i denne højde i omegnen af fyret.

På vejen havde vi stort set ladet Sperry autopiloten foretage flyvningen og kunne nu i udvidet grad ved at lade den udføre fuldkredse til begge sider konstatere, hvor præcist dens højde-kobling holdt os i vort flyve-niveau under manøvrerne.

Under en kort periode manuel flyvning fik jeg et indtryk af, hvor behagelig og harmonisk flyet er på rorene. Prototypen skal have været temmelig levende, hvorimod flyet nu er tungere og stabilere, som man ønsker til IFR-flyvning. Flyet er dog så manøvre-dygtigt, at det gentagne gange er blevet rullet under demonstrationer med 7 mennesker om bord!

Vi prøvede enmotors flyvning først med venstre, så til glæde for fjernsynsfotografen også med højre propel kantstillet. I begge tilfælde kan den usymmetriske tilstand uden besvær trimmes helt ud.

Efter at have fløjet med helt op til 180 knob prøvede vi den nu i vandret flyvning, hvor den kunne ligge og kredse med flaps ude med 60 knob på fartmåleren.

Det var tæt ved stallingsgrænsen. Vi prøvede ikke regulære stall aht. at holde vor højde, men fik dog en ide om dens udmærkede varslingssevne, idet den ved flyvning lidt under de 60 varslende så tydeligt ved rystelser, at det ikke har været nødvendigt med kunstig stall-varner.

Men snart løb vor tid ud, og vi meldte os på klokkeslet igen over Brofeld, blev klareret til Bella og derfra på ILS'en ned til bane 12. Det blæste 20 knob med stød til over 30 og var derfor noget uroligt i indflyvningen, men 206'en gik gik særdeles støt igennem det hele, til Porteous med kun 20° flap ude satte den på banen efter 40 minutters flyvning.

Om lydniveauet i kabinen tør jeg ikke udtale mig, da jeg det meste af tiden havde hovedtelefoner på, der effektivt dæmpede motorstøjen. Når man et kort øjeblik tog dem af for at tale med passagerer bag, forekom støjen derfor nok stærkere, end den egentlig var.

Skal bygge 250 for at få balance

Helhedsindtrykket af flyet er imidlertid, at det er et godt og moderne rejsefly, der nok skulle have mulighed for at gøre sig gældende på det hastigt voksende verdensmarked for sådanne fly.

Det er imidlertid et stort brød, Beagle og dets energiske direktør, *Peter Masefield*, har slået op for at gøre sig gældende, og tiden må vise, om det lykkes.

En Royal Air Force ordre på foreløbig 20



Ranald Porteous (tv.) demonstrerer B.206, som sås på forsiden af sidste nummer. Autopiloten styrer. Vi er i 3.420 feet, stiger med 1200 f/min og flyver 122 knob.

SÅ er det omsider nået så vidt: første del af den længe savnede »Motorflyvehåndbogen« er i trykken og udkommer i næste måned, og i de kommende uger er der lejlighed til at tegne sig hos motorflyveklubberne for levering af den heftede udgave til billig forsalgspris.

»Motorflyvehåndbogen« vil efter ønske fra klubberne udkomme i fem dele, som til slut også vil kunne fås indbundet i ét bind på op imod 400 sider.

Første del hedder »Det moderne privatfly« og består af fire kapitler med titlerne »Fly«, »Motor & propeller«, »Instrumenter og udstyr« samt »Eftersyn og vedligeholdelse«.

Den er skrevet af ingeniør Per Weishaupt, der også er redaktør af det samlede værk.

Foruden fotografier og enkelte tegninger,

Nu kommer:

★

Forsalg til billig pris indtil 26. maj

vi har lånt fra udlandet, er den illustreret af tegneren Otto Sørensen (»Tyrk«), hvis tegninger i KDA's »Svæveflyvehåndbogen« er internationalt anerkendt som de bedste i verden på dette område. Han er både svæve- og motorflyver.

Forfatteren, der selv tidligere har undervist i materiellære på Sportsflyveklubbens teorisole i 12 år, har lagt teksten an som en

af en militær udgave af typen giver et vist grundlag for produktionen og for udenlandske kunders tillid, men den er mindre end ventet og ikke særlig lukrativ, da priserne var sat på grundlag af en større produktion. Der er endnu kun enkelte civile ordrer.

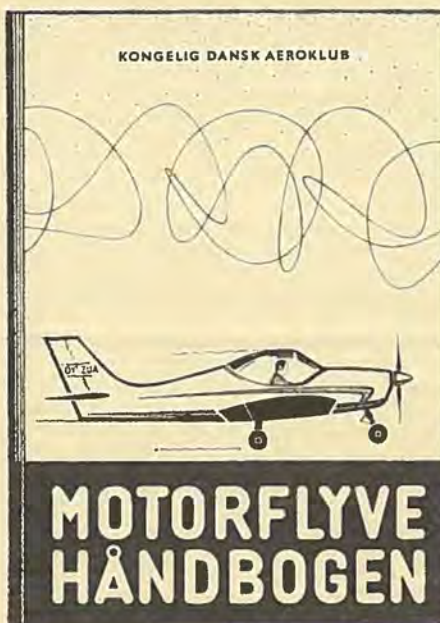
Den serie på 50, som Beagle i øjeblikket arbejder på, er langt fra nok til at dække de store udviklingsudgifter. Før man når så vidt, skal der være bygget 250 af dem, og det sker tidligst i 1968. Nr 50 skulle være færdig sidst i 1965. I øjeblikket er leverings-tiden godt ½ år.

P. H.

Data

Beagle B.206

2 Rolls-Royce/Continental GIO-470A à 310 hk.	
Spændvidde	13.9 m
Længde	10.3 m
Højde	3.4 m
Vingeareal	19.8 m
Tomvægt	2025 kg
Disponibel last	1150 kg
Fuldvægt	3175 kg
Største rejsehastighed	342 km/t
Rækkevidde med 866 kg passagerer og bagage ved 270 km/t i 10.000 f	1590 km
do. med 580 kg ved 277 km/t	3040 km
Stigeevne ved jorden	1500 f/min
do. på én motor	365 f/min
Tophøjde	20.400 f
do. på én motor	10.000 f
Start til 15 m ved 10 knob vind	445 m
Landing fra 15 m	490 m



kortfattet gennemgang af alt, hvad en pilot kan komme ud for i moderne enmotors lette fly idag. Denne gennemgang må på en teorisole suppleres med en grundig gennemgang af det specielle fly, man skal lære at flyve på – ved hjælp af dettes instruktionsbog.

Gennem de over 17 år, forfatteren har haft certifikat, har han fløjet 48 enmotors typer og studeret adskillige andre.

Skrevet af piloter for piloter

Igennem hele værket er der lagt stor vægt på de ting, som man ikke blot ved teoriundervisningen og til prøven, men især ved den praktiske flyvning har brug for at vide. Den er ikke skrevet for skolen, men for livet, og høj flyvesikkerhed har hele tiden været i medarbejdernes tanker.

Kapitlet om fly gennemgår inddeling og benævnelser, opbygning af krop, vinger, stabiliserings- og styreorganer samt understel.

Efter en kort omtale af inddeling og virkemåde af motoren gennemgås motorens og de tilhørende systemers indretning set fra pilotens side. Der gås ud fra de betjeningshåndtag og lignende, piloten har i kabinen, og de tilhørende instrumenter er også medtaget her.

Kapitel 3 omtaler forskelligt udstyr i flyet, hvorimod flyveinstrumenter først kommer i 2. del sammen med aerodynamik og flyvelære. En kort orientering om det radioudstyr, man finder i moderne lette fly, er medtaget.

På grundlag af luftfartsdirektoratets nye pensum for teoriundervisningen er der gjort en hel del ud af eftersynssystemet, dagligt tilsyn, hvad flyet kan tåle og ikke tåle af behandling samt dokumentation af vedligeholdelsesarbejder.

I alt er 1. del på 72 sider, hvoraf 19 optages af ialt 19 fotografier og 25 tegninger.

De fire næste dele

De øvrige dele, hvorpå arbejdet også er vidt fremskredet, er »Hvordan flyver man« af instruktør Johs. Thinesen (aerodynamik, flyvelære), »Fra sted til sted« af trafikflyver Karl Rasmussen (navigation), »Vejr og flyvning« af meteorologen P. A. Skovmand samt en femte del af redaktøren med forskelligt

supplerende stof, herunder en oversigt over love og bestemmelser samt nogle kapitler om flyvesikkerhed. Disse vil udkomme efterhånden som de bliver færdige.

Bogen vil ingenlunde kun have interesse for nye flyvere, men også være en moderne opslagsbog for de gamle, der her får en lejlighed til at komme à jour med udviklingen. Desuden er det et værk for enhver flyveinteresseret, og vi regner med at sælge mange i boghandelen som propaganda for privatflyvningen.

Spar penge gennem forsalget

De fem dele i den heftede udgave i boghandelen vil komme til at koste 58 kr. Prisen på den indbundne udgave skønnes til 68 kr.

Hvis ikke aeroklubben selv udgav bogen, ville den være blevet væsentlig dyrere. Men ud over et beløb fra Dansk Esso A/S, der har formidlet udarbejdelsen af manuskriptet, har KDA ikke en øre til at betale fremstillingen med.

For ikke at fordyre bogen ved optagelse af lån er det meningen at slå to fluer med ét smæk: For det første skaffer vi vore medlemmer bogen til særlig billig pris ved forsalget, og for det andet håber vi at klare finansieringsproblemet derigennem, ganske som vi for små tre år siden gjorde det med »Svæveflyvehåndbogen«.

Forsalgsprisen for de fem hefter bliver kun 42 kr., d. v. s. man sparer 16 kr. ved at benytte sig af dette tilbud.

Hvor henvender man sig?

Motorflyveklubberne, som på sidste repræsentantskabsmøde gav tilsagn om at gå ind for denne sag, har fået tilsendt nærmere vejledning med bestillingslister og ordresedler. Vi går ud fra, at de sender meddelelse om indtegningen til deres medlemmer, men gå hellere straks til klubben, bestil de fem hefter og betal beløbet.

Gør det i hvert fald i så god tid, at klubben kan overholde fristen for forsalget. Den billige pris gælder kun for bestillinger, der er indsendt og betalt til KDA senest tirsdag den 26. maj kl 1600. Giroindbetaling skal være afsendt senest fredag den 22. maj, så klubberne må sætte en tidligere frist for deres medlemmer.

For bestillinger og beløb, der indgår til KDA efter 26. maj kl 1600, gælder den fulde boghandlerpris.

Da bogen må forventes at have interesse langt ud over motorflyveklubbernes egen kreds, har vi givet de øvrige KDA-tilsluttede klubber samme tilbud. Direkte medlemmer bestiller bogen direkte hos KDA under overholdelse af samme frister som ovenfor nævnt.

Der er længe til den 26. maj, men pas på ikke at glemme det! Gør det hellere nu!

Hvordan kommer bogen?

Vi håber at kunne lancere bogens 1. del i boghandelen samtidig med flyvemessen i Skovlunde, og kort herefter regner vi med, at klubberne modtager de store pakker med de bestilte hefter, som de derpå selv fordeler til medlemmerne.

Når 2. del udkommer, kommer den ganske automatisk på samme måde osv.

Ønsker man bogen indbundet, må man vente med at bestille, indtil forsalget af denne udgave til sin tid bliver iværksat.

Razorback Covering

DELTA TRADING CO.

Hvad der skete på KDA's landsmøde

Inden KDA's første landsmøde blev åbnet den 4. april på Regina i Århus, havde både motor- og svæveflyverrådet holdt møde, de direkte medlemmer havde valgt repræsentanter og udpeget et nyt hovedbestyrelsesmedlem, og hovedbestyrelsen havde nået at konstituere sig.

I stedet for landsretssagfører *Børge Moltke-Leth*, der efter fire år som formand havde ønsket at trække sig tilbage, blev den hidtidige næstformand, direktør *Hans Harboe*, valgt til formand, mens det nyvalgte bestyrelsesmedlem, advokat *Leif Quortrup*, blev næstformand.



KDA's afgående formand, landsretssagfører B. Moltke-Leth.

Den afgående formands sidste funktioner var at aflægge årsberetning og årsregnskab. Beretningen blev aflagt i fuld udstrækning, og udover den del, vi bragte i sidste nummer blev der bl. a. meddelt følgende:

Nedgangen i de direkte medlemmers antal er en følge af omorganisationen, der har medført en vis omgruppering, men man håber fortsat at se mange flyveinteresserede uden for de aktive rækker som medlemmer.

Vort generalsekretariat, der har et forholdsvist langt mindre personale end de tilsvarende organisationer i andre mindre lande som Finland, Holland og Sverige, er meget hårdt belastet med arbejde. Forsøg på nedskæring af arbejdsfelter strander som regel på protester fra de berørte medlemsgrupper. Det var ønskeligt, om personalet i endnu højere grad kunne komme rundt i landet, men arbejdet hjemme skal jo passes.

FAI og ICAOPA

Formanden omtalte FAI's virksomhed og udtalte, at FAI måske ikke er så stor og stærk en organisation, som vi ønsker os det, men vort kontingent andrager også kun 40 øre pr. medlem. Vi har derfor støttet svenske forslag om en forøgelse for at styrke FAI, men visse andre lande er betænkelige, fordi de ikke så stærkt føler behov for et ICAO-arbejde, som vi gør det. Man må dog sige, at FAI med beskedne midler har udført et godt arbejde i ICAO ifjor og stadig følger det op.

KDA havde også haft kontakt med den amerikansk-startede ICAOPA-organisation fra sommeren 1962 og drøftede i foråret 1963 en eventuel tilslutning, men fandt det uklogt at. FAI på det tidspunkt.

Ved henvendelse fra Landsmotorflyveklubbens ledelse om overgang til normal klub havde man fremhævet, at KDA ville reservere navnet til en evt. tilslutning til en international General Aviation organisation,

hvilket ikke blev kommenteret af klubbens repræsentanter, ligesom der heller ikke tidligere fra klubben var fremsat konkrete ønsker eller forslag om dansk tilslutning til ICAOPA. Det var en aftale, at den ny klub skulle være tilsluttet KDA på linie med andre klubber, men pludselig kunne man læse i avisen, at DANAC ikke ville være tilsluttet, men havde søgt optagelse i ICAOPA.

»Det er en noget pinlig indledning for ICAOPA's arbejde i Danmark«, sagde formanden, »at medlemmer af KDA bag KDA's ryg og i modstrid med 'trufne aftaler' handler på denne måde. Det skal iøvrigt præciseres, at mens KDA er en åben forening, er DANAC lukket, idet man ikke optager alle og enhver. Man kan da heller ikke gøre krav på at repræsentere almene interesser. Iøvrigt kender vi ikke DANAC's love, idet man trods tilsagn herom ikke har ladet os få disse.«

Det må imidlertid anses for uheldigt både på internationalt plan og i ICAO, at der optræder to organisationer med samme formål. Man følger derfor med interesse forhandlingerne mellem FAI og ICAOPA.

Udvekslingens fremtid

Beretningen beklagede de vanskeligheder, KDA havde med at få indkvarteret de udenlandske kadetter, ligesom nedskæringen i tipsmidler gjorde den vanskelig at finansiere, og man ville derfor gerne høre klubbernes mening.

Landet ikke mættet med flyvepladser

I forbindelse med flyvepladsproblemerne udtalte formanden, at der for nylig i et dagblad var fremsat en udtalelse om, at Jylland skulle være mættet med flyvepladser, og at der snart ikke skulle være plads til mere trafik i luften.

»Aeroklubben deler ikke denne opfattelse. De første resultater fra vort udvalg for landsplanlægning og flyvepladser vil vise, at vi skal bruge mange flere flyvepladser, for vi har nok. Og med passende opdeling af luftrummet med tilbørlig hensyntagen til også den lette flyvnings interesser kan der sagtens blive plads til det mange gange større antal fly, vi kan forvente i de kommende år.«

Formanden sluttede sin beretning med at sige, at man i videst mulige grad havde søgt at efterkomme opfordringer fra medlemmer og klubber til at tage specielle opgaver op.

At det ikke er lykkedes at opfylde samtlige ønsker og stille hvert eneste medlem fuldtud tilfreds, er vel forståeligt. Økonomi og personel sætter som nævnt visse grænser. På den anden side er der heller ikke fra medlemmernes eller klubbens side overfor KDA's ledelse blevet fremsat ønsker, som vi ikke har taget op til saglig behandling, eller udtrykt misfornøjelse, og det er på denne baggrund lidt besynderligt for bestyrelsen i et par tilfælde at skulle læse i dagspressen, at en klubs medlemmer var utilfredse. I det ene tilfælde havde der ved forhandlinger været rig lejlighed til at give udtryk herfor, i det andet tilfælde var det en klub, som vi havde hørt temmelig lidt til, og som ikke havde deltaget i de pågældende repræsentantskabsmøder.

Man bør kunne forvente, at medlemmerne

og klubberne udviser loyalitet over for deres organisation og benytter de normale kanaler til at fremsætte kritik eller ønsker. Skriverier i aviser eller klubblade af den forekomne art svækker i langt højere grad, end mange i øjeblikket tænker på, vor fælles organisation og gør det vanskeligt for os at få kvalificerede til at indtræde i råd, bestyrelse og præsidium.

Diskussionen om beretningen

Elingeniør A. Kragels bekræftede, at man fra Landsmotorflyveklubbens side havde henvendt sig til motorflyverrådet, der havde anbefalet klubbens overgang til normal klub, tilsluttet KDA; men ved den stiftende generalforsamling havde medlemmerne ikke ville være tilsluttet KDA, men derimod ICAOPA.

DANAC var ikke lukket, bortset fra at man ikke accepterede passive medlemmer. Lovene ville man ikke udlevere – dem gav man kun til medlemmer!

Motorflyverrådets formand, dr. techn. *Per V. Brüel*, forstod ikke, at Kragels efter den klare aftale kunne modtage formandsposten i DANAC, når aftalen ikke kunne holdes. Det var usandt, at alle flyvere kunne blive medlem, for han var selv blevet nægtet optagelse.

Dr. Brüel rettede iøvrigt en hjertelig tak til oberst *K. van Wylich-Muxoll*, der inden mødet havde orienteret rådet om situationen med hensyn til hjemmeflyvningerne.

Kragels hævdede, at man ikke havde nægtet Brüel optagelse, men af hensyn til KDA havde henstillet til ham at vente.

Direktør *Walther Nielsen* beklagede den opståede splid inden for dansk flyvning, idet den var generende for alle parter.

Grosserer *Chr. Fahrner* havde afleveret en række punkter, på hvilke han ønskede aktion fra KDA's side.

Dr. Brüel oplyste, at man var i gang med en del af dem og gerne ville drøfte dem direkte med grosserer Fahrner, da de var for motorflyveprægede til landsmødet.

På dirigentens opfordring drøftede man derpå udvekslingens fremtid.

Maskinarbejder *H. L. D. Christensen*, civilingeniør *Fritz Krag*, cand. pharm. *Ole Kjær* støttede alle udvekslingens fortsættelse og sidstnævnte gav Midtjyds Flyveklubs tilsagn om at være vært for et hold. Også seminarieelev *Henrik Wiehe* og direktør *Walther Nielsen* anbefalede at blive ved.

Årsberetningen blev herefter godkendt, og efter at den afgående formand havde forelagt regnskabet, blev også dette godkendt. Revisorerne, kontorchef *Sv. Abel Hansen* og *Iver H. Iversen*, blev genvalgt.

Forslag om et boligfond

Et forslag fra Kølvrå Flyveklub om oprettelse af et boligfond til sikring af egnede lokaler for KDA havde ikke kunnet indsendes rettidigt. Dir. Harboe oplyste, at man allerede havde et sådant fond, og at bestyrelsen overvejede at bruge dette og aeroklubbens grundformue til erhvervelse af en ejendom.

Dette blev anbefalet af bl. a. urmager *Verner Pedersen*, formanden for Aviator, som dog advarede mod at svinge indsamlingssvøben.

Fortsættes næste side.

Aftenarrangementerne på Regina

Straks efter KDA's landsmøde var der fælles middag for ca 60 af mødets deltagere, og her blev der holdt flere taler. Adskillige flere medlemmer deltog i samværet bagefter, hvor man indledte med pokaluddeling.

Den nye formand, direktør *Harboe*, uddelte SAS-pokalen for dygtigere klubledere til formanden for modellflyveklubben „Termik“ i Hillerød, typograf *Poul Jensen*.

Svæveflyverådets formand, ingeniør *Kaj V. Pedersen*, uddelte 9 svæveflyvepokaler: Flyvedagspokalerne til Midtjyds Flyveklub, Aviator, Ib Braes og Flyvestation Værløse, der som bedste klub fik overrakt Augustinus-pokalen, som i sin tid var en pokal for varighed, men fremtidig tildeles bedste klub i flyvedagskonkurrencen.

Pokalerne for 1963's bedste individuelle resultater tilfaldt *Niels Sejstrup* for hastighed (57 km/t), *Ib Braes* for 5510 m højdevinding, *Jørgen Nesgård* for 338 km fri distance og *J. Teilgård Jensen* for 332 m målflyvning.

Modellflyverådets formand, bankassistent *Ole Meyer Larsen* havde 9 pokaler at uddele, men kun *H. L. D. Christensen* fra Ålborg afhentede sin (Prinsessepokalen).

Vi skal bruge 27 flyvepladser til

Civilingeniør *Ole Remfeldt* gav de første indtryk af det arbejde, KDA's nye flyvepladsudvalg beskæftiger sig med. Han viste lysbilleder over besparelser i tid og penge ved at flyve frem for at køre bil ved en række eksempler med Århus som udgangspunkt.

Hvis man forsigtigt regnede med en forøgelse i antallet af certifikater og fly indtil 1970 som i de senere år, ville vi i 1970 have ca 700 lette fly.

Portsat fra foregående side.

Til næste års mødested valgtes Næstved med 24 stemmer mod 3 for Kalundborg.

General Söderberg æresmedlem

Bestyrelsens forslag om at udnævne den samme dag afgående generalsekretær for den svenske aeroklub, generalmajor *Nils Söderberg*, til æresmedlem, vedtoges med akklamation.



Nyt æresmedlem:
generalmajor
Nils Söderberg.

Formanden takkede landsretssagfører *Borge Moltke-Leth* for hans store arbejde for aeroklubben. Landsmødet var et resultat af hans anstrengelser. Lad os rette en tak til skaberen af dette værk og håbe, vi stadig må se ham i vor midte.

Lrs. *Moltke-Leth* takkede for samarbejdet. Det var med vemod, han efter 20 års arbejde for flyveorganisationerne trak sig tilbage. Han anså de nye love for rigtige og henstillede at slutte op om KDA.

Til slut takkede han mødets dirigent, afdelingsingeniør *Leif Prytz*, hvem han overrakte FAI's Tissandier-diplom for uegennyttigt arbejde i aeroklubben siden 1935, og denne takkede og hævdede KDA's første landsmøde.



Det er billigst at flyve, når man skal over 75 km, og hvis man tager i betragtning, at tid er penge. Her er regnet med en mand, der producerer for ca 30 kr/t, og som rejser i arbejdstiden med bil (punkteret) eller fly (fuldt optrukket). Det koster alt iberegnet 150 kr at flyve ham fra Århus til Helsingør, men 440 kr, hvis han kører i bil.

Disse ville give Århus 13.000 landinger og Skovlunde 100.000 landinger årligt, hvilket sidste Remfeldt anså for det maksimale en sådan flyveplads kunne tage. Inden 25 år har vi formentlig 5.000 rejsefly i Danmark, og så må Århus have mindst 2 og København mindst 5 flyvepladser.

Men allerede idag har vi behov for 41 offentlige flyvepladser — dvs. vi mangler 27, hvoraf dog nogle er under anlægning.

Det bør være således, at ingen bymæssig bebyggelse over ca 2.000 indbyggere har større afstand end 20 km til en flyveplads. Så vil indbyggerne i bymæssige bebyggelser i gennemsnit have lidt under 10 km til en flyveplads.

Ingeniør Remfeldt sluttede med at betone, at det er strengt nødvendigt, at de planlæggende myndigheder tager hensyn til den forventede udvikling og i byplanerne reserverer plads til flyvepladser.

Kaj V. Pedersen fortalte om svæveflyvning igår og idag og gav et billede af den udvikling, der havde fundet sted. Han talte ikke for svæveflyverne, men for de andre grupper, idet aftenen var tænkt som en slags informationsmøde, hvor man inden for aeroklubbens fællesskab skulle lære hinandens problemer bedre at kende. Som afslutning viste svæveflyverrådsformanden et par billeder fra Svæveflyvercentret Årnborg, som man ventte sig meget af.

Så fulgte en blændende god film fra VM i svæveflyvning i Argentina „Im Caracho nach Mercedes“, der er optaget af selve formanden for FAI's svæveflyvekomité, „Pirat“ Gehringer, og som omkring hastighedsflyv-

ningen til Mercedes gav et både smukt og muntært indtryk af moderne svæveflyvesport i international klasse.

Flyvemodel til 3500 kr.

I et yderst veltillrettelagt foredrag gav modellflyverrådsformanden *Ole Meyer Larsen* et indtryk af flyvning med moderne radio-styrede modeller.

Han viste først en række lysbilleder, gennemgik derpå en serie plancher med de kunstflyvningsmanøvrer, der bruges ved VM og omtalte de krav til præcision, der blev stillet. Det kunne få enhver pilot i salen til at gispe.

Op så kom hans hjælpere frem med demonstrationsmateriale i form af byggesæt, radioudstyr samt et par færdige modeller, hvis styringer blev demonstreret både hver for sig og samtidig, idet man udnyttede tolerancen i den frekvens, der benyttes. Den ene af modellerne stod med udstyr sin ejer i ca 3.500 kr!

Da oberstløjtnant *Otto Petersen* var blevet forhindret, blev det Dansk Faldskærmsklubs kasserer, kaptajn *H. D. Nielsen*, der sluttede aftenen med at redegøre for faldskærmsklubbens resultater og fremtidsplaner. Ikke mindst de fysiske krav, der stilles, var til at tage og føle på.

Op så kunne formanden slutte en indholdsrig aften af.

8 privatfly i Karup

Det strålende forårsvejr, der længe havde begunstiget den nordlige del af landet, mens de sydlige dele samtidig var begravet i sne, stillede også turen til Flyvestation Karup i det bedste lys.

Godt et halvt hundrede deltagere med den nye formand i spidsen ankom i bus, private biler samt i 8 private fly, idet der for en sjælden gangs skyld var givet tilladelse her til i forbindelse med landsmødet.

Stationschefen, oberst *P. B. Nissen*, bød velkommen ved hovedvægten, og i to busser kørte selskabet derpå under ledelse af velfærdsofficeren, kaptajn *K. O. Jensen*, rundt på en del af stationens enorme terræn. I Wing Ops. blev der givet en orientering om stationen og demonstreret pilotudstyr, og i hangar III var der lejlighed til at kigge F-100'erne efter i sømmene, hvor de stod mere og mindre demonteret på værkstedet.

Endelig gik turen til svæveflyverne, som var i fuldt sving ude på flyvepladsen. På grund af en misforståelse mellem Karup og Kirstineminde fik vi set, hvor hurtigt eftersøgningssystemet går i funktion, når et fly savnes, og dette standsede midlertidigt svæveflyvningen; men straks efter gik det løs igen, og da vi forlod Karup, fyldtes himlen af de herligste højtliggende flade cumulus'er, som Karup-flyverne straks benyttede til at lave tre målflyvninger til Esbjerg!

Selve landsmøde-arrangementerne sluttede med middag på stationen, hvorefter man tog hver til sit.



KDA-medlemmer under rundvisningen på Karup.



Verdens hurtigste jetfly, Lockheed A-11, som er bygget og sat i produktion i dybeste hemmelighed i USA, og som skal kunne flye med Mach 3.2. Vingeform og nærmere konstruktion har givet anledning til mangeartede gisninger. Der er i stor udstrækning anvendt titanium til bygningen.

PRIVATFLYVENYT

25 fly til Herning-rally

Det rally, som Midtjydsk Flyveklub i samarbejde med Herning-Hallen arrangerede skærtorsdag, fik et meget vellykket forløb, og der kom ca 25 fly, deriblandt et svensk, til Skinderholm.

Ankomstflyvningen førte over den kommende Arnborg-flyveplads, og deltagerne ankom til Herning flyveplads med fin præcision. Vinder blev Jens Toft, Tojmark, i Auster, med 9 points, nr 2 blev Heide Andersen, Gramrode, i Rallye og nr 3 Lars Møller Petersen, Århus, i Piper Cub.

Efter en frokost i kongreshallerne besøgte man udstillingen „Ferie for alle“, hvor adskillige fly var udstillet (efter at være landet på den afspærrede hovedvej), og om aftenen deltog ca 80 i en middag på Hotel Princess.

Glarimester Henning Ormstrup uddelte præmierne, bl.a. til Heide for længste flyvetid før landing (fra Hamburg), mens dyrlæge Finn Nielsen fik præmie for at være kommet fra fjerneste hjemsted.

Vamdrup flyveplads planeres

Kolding Flyveklub holdt forårsfest for sine tre sektioner den 11/4. Samtidig drøftede man flyvepladsen ved Vamdrup, der nu planeres, ligesom der opføres hangar. Pladsen får foreløbig en bane på 100×950 m. Den ventes indviet i juni.

Copenhagen Information 122.90

For at aflaste normale frekvenser er der etableret en særlig frekvens 122.90 MC med betjeningssted fra København ACC og kaldesignal *Copenhagen Information*. Frekvensen vil hovedsagelig blive anvendt til forbindelse med fly under VFR-flyvning i København terminalområde for ydelse af informationstjeneste og for at sætte piloterne i stand til at følge henstillingen om at opretholde kontakt.

Sportsflyveklubbens certifikatfest

Sportsflyveklubben holdt sin årlige certifikatfest den 4. april på Hotel Royal, og mens man ifjor kunne fejre 30 nye A-certifikatindehavere, var der i år hele 40, som fik overrakt klubbens gyldne vinger.

Dope - Farver - Lak

DELTA TRADING CO.

Ålborg Flyveklub

Ålborg Flyveklub har på sin generalforsamling valgt major Kurt Abildskov til ny formand i stedet for flyvemekaniker H. Buldskov Hansen, der fortsætter i bestyrelsen.

På et møde for nylig redegjorde civilingeniør P. C. Wistisen og generalsekretær P. Weishaupt for KDA og motorflyverådet og det arbejde, disse organisationer udfører, mens repræsentanter for DANAC redegjorde for denne klub og ICAOPA.

Ålborg Flyveklub har nu fået sin Link-træner i funktion.

Flyveklub stiftet på Als

Det hjælper på vore sydlige „underudviklede“ områder. Den 12. marts blev Nordals Flyveklub stiftet og har valgt en bestyrelse med kommunesekretær P. H. Schmidt som formand.

Foreløbige love blev forelagt og senere udsendt til godkendelse. Kontingentet er fastsat til 15 kr mdl for aktive, 5 kr for passive, indskud hhv. 200 og 25 kr. Der er ca 15 aktive og 10 passive medlemmer.

Klubben regner med snart at have en flyveplads klar til brug på Nordals, men støtter sig iøvrigt mht fly og instruktører på Cimber Air i Sønderborg.

Maribo's offentlige landingsplads

Blandt de flyvepladser, der ved redaktionens slutning gik og ventede på egnet vejr til de sidste arbejder, er Maribos plads, som måske nu er i brug til skoleflyvning med de ca 15 elever, der var til teori prøve i sidste måned.

Pladsen får en standardbane på 30×650 meter og ligger ca 3 km stik øst for Maribo mellem Forneby syd for den nye omkørselsvej og nord for Engestofte ved Sønderso.

Det lysner på Lolland-Falster

Igennem en årrække har Nykøbing Falster Flyveklub ført en passiv tilværelse og de sidste 5 år har der end ikke været holdt generalforsamling, men nu skete det den 16. marts ved et møde, hvor generalsekretær P. Weishaupt viste filmen „Flyv selv“, og hvor repræsentanter for den nye aktive gruppe i Maribo samt for svæveflyverne også var til stede.

Man skar efter en drøftelse igennem formaliteterne og valgte en bestyrelse, hvoraf adskillige ikke var medlem af klubben. Den består af mejeriejer Esper Boel, Lundby, ingeniør Bülow Andersen, Nykøbing, forstander Bent Gudmander, prokurist Holger Nicolaisen, og erhvervspilot Peter Magård, Maribo, samt ing. Verner Jørgensen fra Svæveflyveklubben Falster.

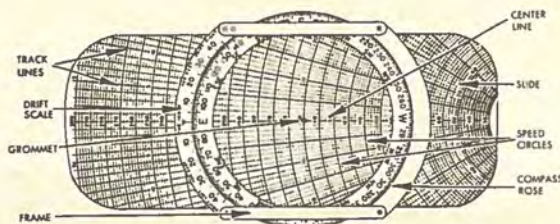
Den vil nu tage initiativet til en udvidelse af klubben til at omfatte hele Lolland-Falster, og denne klub vil i første omgang gå ind for at få den nye flyveplads ved Maribo sikret som offentlig flyveplads.

Nyt værksted for lette fly

På den private flyveplads Mølleosegård ved Allersø er fabrikant S. Grum-Schwenzen ved at indrette et værksted, der påtænkes åbnet den 15. maj. Det vil blive ledet af flyvemekaniker Ingemann Jørgensen, der tidligere har været hos Transair i Kastrup, og som har stor erfaring på lette fly.

Der er indrettet en værkstedshangar til 2-3 fly og i forbindelse hermed et værksted på 25×6.5 meter.

Værkstedet vil ikke alene tage sig af motorfly, men også kunne påtage sig vedligeholdelse og reparationer af svævefly.



KDA's serviceafdeling har et stigende salg af computere og koncentrerer sig om den berømteste og internationalt mest anvendte type Dalton E-6B, hvis vindtrekantside ses tv. og den alm. regneskiveside th. KDA's medlemmer kan erhverve den til den meget fordelagtige pris af 80 kr.

Konkurrence i Esbjerg 24. maj

Den anden konkurrence i den konkurrence-serie, KDA foranstalter med henblik på udtagelse til DM og NM i august, finder sted i Esbjerg søndag den 24. maj kl 0900 og arrangeres af Vestjysk Flyveklub under ledelse af *Harry Christensen*, Tarp pr Guldager (telf. (051) 6 70 84), til hvem man bedes tilmelde sig på forhånd.

Der opkræves et startgebyr på 10 kr og udsættes tre præmier.

Konkurrencerne strækker sig over hele søndagen, og præmierne uddeles ved et skabeligt samvær om aftenen i lufthavns-restauranten.

KDA opfordrer alle konkurrence-intereserede til at deltage.

Ny formand for Vestjysk Flyveklub

Ved generalforsamlingen den 23. marts i Vestjysk Flyveklub kritiserede formanden, fabrikant *A. Pallesen*, planerne om at flytte Esbjerg lufthavn til Korsbøen i stedet for at udbygge den nuværende fint beliggende plads. I årets løb er der uddannet 17 nye piloter, og på sommerens program står en genvisit til hollandske privatflyvere.

Til bestyrelsen nyvalgte marketingkonsulent *Jørgen Lisberg*, der har overtaget formandsposten.

Under eventuelt udtryktes der utilfredshed med, at man ikke kan flyve før kl 8 morgen i lufthavnen og ikke efter solnedgang om sommeren.

Udstillingerne i Cannes og Turin synkroniseres

Konkurrencen på fly-udstillingsområdet i Europa i årene med lige endetal er stor. I 1962 måtte Turin-projektet opgives. I år prøver man igen, men har nu truffet aftale med udstillingen i Cannes, om at man „deler markedet“.

Turin lægger vægten på lufttrafik, lufthavne og udstyr hertil og viser fortrinsvis tunge fly.

Cannes koncentrerer sig om lette fly, turisme, forretningsflyvning og arbejdsfly.

Der oprettes en „luftbro“ mellem de to udstillinger, så interesserede kan se dem begge.

Piper Cherokee 140

Prisen leveret i Danmark på den nye to-sædede Piper Cherokee, som vi omtalte i sidste nummer, er 71.700 kr., oplyser Danfoss Aviation Division.

Ny Udgave af Rallye

Den nyeste udgave af det franske privatfly Rallye er MS 892 Commodore, der fløj første gang den 13. februar. Den er udstyret med en 150 hk Lycoming. Tomvægten er 540 kg, fuldvægt 1000 kg mod Super Rallye's 850 kg. Sidstnævnte MS 885 produceres stadig med 145 hk Continental og MS 881 udstyret med 105 hk Potez motor.

Flytæthed i Alaska

Alaska har et fly for hver 156. indbygger. Nevada har et for hver 625. og New York et for hver 4545. indbygger. Hver 55. person i Alaska har certifikat!

Svømmeveste - Nødstyr
DELTA TRADING CO.

130 SAAB-105 TIL FLYGVAPNET



Den nye svenske jettræner, som i nødsfald også kan bruges som attackfly.

I foråret 1959 begyndte SAAB at spekulere på et let to-motoret civilt fly, men projektet blev snart ændret til militær træner i overensstemmelse med Flygvapnets krav til en sådan. I begyndelsen af 1961 erfarede man, at Flygvapnet ønskede at det nye træningsfly også skulle kunne bruges til angreb mod overflademål, og projektet måtte igen ændres. Det var oprindeligt meningen at anvende to Turbomeca Marboré motorer, hver på 480 kg st. t., men i februar 1962 hørte man om en turboban fra samme fabrik, nemlig Aubisque på 700 kg st. t., og man besluttede straks at anvende denne motortype, der ydermere udmærker sig ved lavt brændstofforbrug. Konstruktionsarbejdet havde hidtil foregået på SAAB's egen regning og risiko, omend i snævert teknisk samarbejde med Flygvapnet, men i april 1962 forpligtede Flygvapnet sig til at købe mindst 100, hvis typen ved flyveprøverne viste sig at svare til Flygvapnets krav. Nogen bindende ordre eller udviklingskontrakt blev dog ikke afgivet.

Prototyper i gammeldags forstand findes ikke, idet alle fly bygges ved hjælp af produktionsværktøjer og jigs. De to første blev ganske vist påbegyndt i forsøgsværkstedet, men flyttet ud herfra allerede i sommeren 1962, vel nok også for at gøre plads for Saab-37 Viggen. Ved anvendelsen af produktionsværktøj fra starten af opnår man væsentlige besparelser, såfremt typen går i serieproduktion, men man taber til gengæld en del tid i forhold til anvendelse af håndlavede prototyper. Fly nr. 1 med den civile forsøgsfly-registrering SE-501 fløj første gang 29. juni 1963, men nr. 2 lader vente på sig, idet man formentlig afventer resultaterne af prøveflyvningerne med nr. 1 for nemt at kunne udføre eventuelle modifikationer. Efter at hosstående billede er blevet taget, er luftindtagene rykket frem foran vingens forkant, ligesom udstødsåbningen er rykket længere bagud. Flyet blev overdraget Flygvapnet til udprøvning den 20. november i fjor, og den 6. marts i år bemyndigede den svenske regering Flygvapnet til at bestille 130 Saab-105. Typen har fået den militære betegnelse Sk 60, og de første serieleverancer påbegyndes til november næste år. Sk 60 skal afløse både Safir og Vampire, og Flygvapnet følger dermed Royal Air For-

ce's med fleres eksempel og går over til ren jetuddannelse af militærflyvere. Af økonomiske grunde vil man dog nok foretage en første sortering af flyveeleverne på en propeller-type; det håber Malmö Flygindustri i hvert fald!

Som militær træningsfly har Saab-105 plads til to piloter ved siden af hinanden, men man har også projekteret en række andre versioner, f. eks. 4-5-sædet forbindelses- og forretningsfly, kortlægningsfly, ambulancefly samt som tidligere nævnt jordangrebsfly. Som sådant er det udstyret med seks ophængningspunkter under vingerne og et af følgende bevæbningsalternativer:

- 12 stk. 13,5 cm ustyrede missiler
- 6 stk. 120 kg bomber
- 2 stk. 250 kg bomber
- 2 stk. 30 mm maskinkanoner
- 2 stk. styrbare missiler

Flygvapnet har ikke tænkt sig at Saab-105 skal indgå i de eksisterende attackflotiljer, men man vil i en nødsituation formere en sådan af flyveskolens personel, naturligvis fraregnet eleverne.

SAAB håber også på eksport af typen, og med dette for øje anvender Saab-105 »civilte« udstyr i større omfang end normalt i SAAB's militære typer.

Spændvidde 9,5 m, længde 10,5 m, højde 2,7 m, vingearreal 16,3 m².

Tomvægt 2500 kg, max. startvægt 4500 kg som attackfly, normalt 4000 kg (CAR kategori »utility«).

Præstationer ved flyvevægt 3635 kg (skolefly med instruktør og elev samt brændstof til et træningspas plus reserver):

Startstrækning til 15 m højde 770 m (rullestrækning 490 m), landingsstrækning fra 15 m højde 870 m (rullestrækning 550 m). Stallingshastighed med fulde flaps 165 km/t. Stigeevne i 0 m 20 m/s. Praktisk tophøjde 12.000 m. Stigetid til 6000 m 6,5 min., til 9000 m 12,2 min. Max. marchhastighed i 6000 m 710 km/t, i 9000 m 705 km/t, tilsvarende flyvestrækning henholdsvis 1400 og 1750 km. Økonomisk marchhastighed i 6000 m 580 km/t, i 9000 m 610 km/t, tilsvarende flyvestrækning henholdsvis 1500 og 1800 km. Maximal flyvetid med 1400 l brændstof 3,5 timer i 6000 m, 3,8 timer i 9000 m.

Nordisk mesterskab og NM på Vandel fra pinse

Nu går det ikke længere med kun at holde en større svæveflyvekoneurrence hvert andet år som hidtil med DM. Pinsedag den 17. ds. starter den første internationale svæveflyvekoneurrence i Danmark på Flyvestation Vandel, som flyvevåbnet velvilligst har stillet til rådighed. Den varer to uger til 29. maj, og det drejer sig om *Nordisk Mesterskab* i svæveflyvning, der første gang blev afholdt i 1962 i Finland.

Der må deltage 3 piloter fra hvert land. Vi møder selv med de tre første fra DM ifjor: *Sejstrup, Braes* og *Didriksen*. De får hård konkurrence. Sverige regner med at

sende verdensmesteren fra 1948 *Per-Axel Persson*, *Irre Silesmo* og *Sture Rodling*. De øvrige landes deltagere kendes endnu ikke, men mon ikke Finland sender den første nordiske mester *Juhani Horma*, der blev nr 3 i VM ifjor, samt *Mathias Wiitanen*, som nok vil søge at få revanche over *Braes* (de blev nr 3 og 2 i 1962)? Og både Norge og Island ventes repræsenteret, så alle fem nordiske lande skulle samles.

Selv om det er valgfrit, hvilke slags svævefly der kommer, bliver det sikkert hovedsagelig standardklassefly. Danmark flyver *Ka-6* og *Libelle*, men der kommer sikkert

hård *Vasama*-konkurrence både fra konstruktorlandet Finland og fra Norge og Island.

— Der bliver imidlertid ikke bare NM, men for første gang også et officielt „HM“, hvilket er udlagt „holdmesterskab“. Denne idé, som „biografmanden“ ofte er gået ind for, og som for nogle år siden blev forsøgt i Herning, består i, at hvert svævefly ikke flyves af samme pilot, men på skift i aftalt rækkefølge af to eller tre piloter. Så får flere fornøjelse af at flyve, og da vi har krævet, at mindst én af piloterne ikke må have været førstepilot ved DM før, får vi trukket nye flyvere ind i aktiv konkurrence-flyvning.

Det har for mange knebet med at få fri, og for andre med at opfylde de stillede krav trods visse lempelser i disse. Men mon vi ikke trods alt får fyldt op til ialt 30 fly i de to klasser tilsammen? De foreløbige tilmeldinger tyder herpå:

Der regnes med deltagelse fra tre af flyvestationerne (den fjerde deltager i NM), med to hold fra *Aviator*, et fra hvert af klubberne *Birkerød*, *Havdrup*, *Kalundborg*, *Midtjyds* og *Vejle* samt to fra *København*. *Odense* kommer måske også — og hvem fik sig ellers besluttet i sidste øjeblik?

☆

DC-6B som svævefly

Cowboy's VM-hjælper *Dale S. May* fik sin længe ventede tredje diamant — højden — for et par måneder siden i bølgeflyvning i Colorado, hvor han nåede op i 20.000 ft. Nu driller man ham med, at alt kunne lade sig gøre den dag, for en DC-6B fra *United Airlines*, som lastet med bly til atomenergi-kommissionen kom igennem samme område, kunne også bruge bølgen: kaptajnen satte motorerne på tomgang og gav sig til at kurve med alm. „rate 1“ standardsving. Trods den deraf følgende store kurveradius steg flyet på kun to fuldkredse (4 min.) 8000 ft. — d.v.s. 10 meter pr. sekund.

Flyvedagskonkurrencerne begyndt

Termikken begyndte uhørt tidligt i år og blev f. eks. allerede i februar godt udnyttet i *Kalundborg*. Flyvedagskonkurrencerne begynder imidlertid først 1. marts, og første resultat blev opnået den 7. marts af *Tom Nielsen*, *Kalundborg*.

Landsmødeweekend'en først i april gav de første resultater over en bredere front og de første distance- og hastighedsresultater kom fra *Karup*, der under KDA-frokosten der sendte tre fly på målflyvning til *Esbjerg*.

Midt i april var stillingen:
Distance: *Karup* 288 km, 432 p. (3), Svæve-
thy 50 km, 50 p. (1).

Individuelt: *Finn Andersen*, *J. Friis* og *S. Ravn*, alle 96 km og 144 p. (1), *Briks Madsen* 50 km, 50 p. (1).

Hastighed: *Karup* 115 p. (2).

Varighed: *FSN Ålborg* 5.05 (1), *Vejle* 4.20 (1), *Karup* 4.03 (3), *Værlose* 4.01 (2).

Svæveflyveradio på 122,50 Mhz.

Efter henstilling fra KDA har myndighederne nu åbnet mulighed for svæveflyvere til at benytte frekvensen 122,50 Mhz. Betingelsen er at brugerne er i besiddelse af mindst et „VHF-telefonistbevis“.

Dette bevis, der ikke kræver brug af engelsk eller kendskab til telegrafi, kan formentlig bestås af alle svæveflyvere uden vanskeligheder.

Til gengæld åbner denne frekvens mulighed for at anvende et stort antal udenlandske fabrikater af „sende-modtagere“, der er fremstillet specielt til brug i svævefly.

Vedrørende de enkelte fabrikaters anvendelighed, priser m.v. vil FLYV efterhånden fremkomme med rapporter.

5GB.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.



CALTEX AVIATION

ARNBORG TAGER FORM

Hangaren bygget, græsset vokser, svæveflyvernes center til en kvart million selvskaffede kroner indvies sidst i juni.

åbnes. Den tværgående ledning bliver iøvrigt ikke fjernet før den tid. Skulle nogen overtræde dette forbud, kommer der en regning på 100 kr til Dansk Svæveflyvefond. Og det skal nok blive opdaget!

Svæveflyvning

på udenlandske flyveskole

Som det vil være de fleste bekendt, findes der i det sydlige udland en del udmærkede flyveskoler, der mer eller mindre permanent har forskellige kurser løbende til uddannelse af svæveflyvere.

Danske svæveflyvere har i udstrakt grad benyttet sig af denne mulighed for en uddannelse (eller videreuddannelse) under almindeligvis langt bedre forhold, end det er muligt at opnå på vore breddegrader.

Hvis man gør sig håb om deltagelse i internationale arrangementer, kommer man i hvert fald ikke uden om at måtte lære bjergflyvning og skyflyvning. Begge disse områder ligger lidt tungt i Danmark, men en del skoler omkring Alperne har netop disse discipliner på deres program.

Foruden den modtagne lærdom bringer opholdet på en flyveskole mange og interessante oplevelser med sig, og den daglige omgang med andre svæveflyvere fra hele Europa og undertiden længere væk fra giver tips og fiduser, som ikke kan findes i nogen lærebog.

Til brug for interesserede har undertegnede fremstillet en oversigt over et antal kendte og velrenommerede flyveskoler i det sydlige Europa. Der findes naturligvis mange flere — vor egen Arnborg ikke at forglemme. Oversigten kan rekvireres hos KDA. Det kan i almindelighed anbefales at tilmelde sig den valgte skole i så god tid som muligt; specielt hvis indkvartering ønskes.

I enkelte lande gælder særlige bestemmelser (Østrig forlanger således udstedt et „Annerkennungsschein“), men ellers forlanges kun flyvebog og evt. certifikat (i Frankrig med en fransk oversættelse af de vigtigste data).

God fornøjelse!

5GB.

NYT fra svæveflyveklubberne

Aviator holdt standerhejsning skærtorsdag efter generalforsamlingen en uge før. Men allerede forinden var man så småt begyndt at flyve efter en vinters energisk arbejde på materiellet. På generalforsamlingen den 19/3 fik Verner Pedersen Alborg Stiftstidendes pokal for 310 km strækflyvning, Braes Peter Grønbæk-pokalen og Erik Jørgensen termikpokalen.

Billund Flyveklub blev stiftet 2/4 med Hans Agerholm Sørensen som formand. Den er primært en svæveflyveklub, men vil måske senere også optage andre grene.

Birkedal efterlyser sin 8 mm film om klublivet på Sandholm, som er forsvundet efter udlån. Klubbens startafgift er hævet fra 2 til 4 kr efter flytningen til Kalundborg.

Bornholm bemyndigede på generalforsamlingen bestyrelsen til at revidere taksterne. Man har hidtil taget 3.50 pr start.

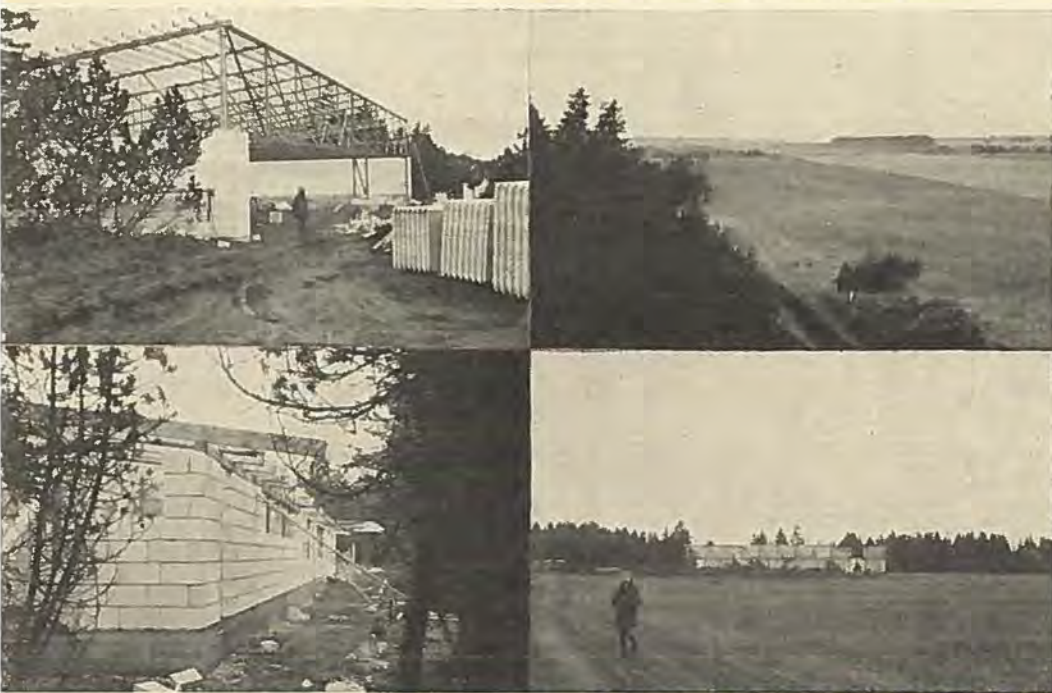
Kølvad er nu ved at have Spatz'en klar efter havariet ved sidste DM. Desuden har klubben overtaget den gamle Mü-13d, OY-MUX, som har fået fornyet en del i førersædet og er still going strong.

Nordvestjysk prøveføj sin K-8 langfredag.

Polyteknisk indfløj sin nye K-6 samme dag (OY-XEA).

Svævefly har budgetteret med 10 nye medlemmer, 1000 Lehrmeisterstarter, 500 i Baby og 350 i Lis i år.

Vejle afholder flyvestævne på Filskov Kro flyveplads pinsedag, bl.a. med deltagelse af den tyske Burda-Staffel.



Arnborg midt i april: Ø. tv. hangarens facade fra øst, th. blik mod vest fra taget. N. tv. toilet, kantine, soverum, kontor osv., th. hangaren set fra indkørslen fra nord. Når dette læses, er hangaren med tag og lukket med porte.

Da KDA's nye formand, direktør Harboe, dagen efter sin tiltræden blev præsenteret for Svæveflyvecentret Arnborg af svæveflyverrådet og Arnborg-udvalget, kunne han med tilfredshed konstatere, at det han i sin tid var med til at lægge de første planer til, nu er blevet virkelighed.

Ganske vist var der endnu ikke kommet gang i græsvæksten på den 67×1100 m lange bane, og hangaren var kun kommet halvejs op efter at være blevet forsinket af frost og en storm, der havde væltet et par mure, men i det strålende forårsvejr med højtliggende cumulus-skyer fik han alligevel et godt indtryk af, hvordan Arnborg vil blive.

I mellemtiden er spærrene blevet lagt på, og i denne måned skulle hangaren blive afleveret af byggefirmaet, hvorefter vi selv har en del malerarbejde og anden indretning tilbage, mens græsset gror. Hertil er der brug for frivillig arbejdskraft, så tag arbejdstøj med, når du aflægger besøg på Arnborg i den kommende tid!

Hangarens størrelse og indretning var i efteråret genstand for meget lange diskussioner mellem de sagkyndige, men det er nu blevet en bygning på 40×23 meter, placeret i nordkanten af den lille lund i centrets østlige ende og med de to 17 m portåbninger vendende mod nord ud mod startbanens ende. Selve hangarrummet er 17×40 m og kan rumme 20—25 opspændte svævefly og endnu flere på transportvogne.

Men det er ikke bare en hangar: langs hele dens sydside findes ialt 6×40=240 m² lokaler med kontorer, køkken, kantine, undervisnings- og opholds- (eller værksteds-) lokaler samt med toiletter og vaskerum. Her er virkelig noget at basere virksomheden på allerede i den første sæson. Hangaren kommer til at koste godt 100.000 kr., hvormed centret har en værdi af en kvart million kroner.

Benyttelsen af centret vil imidlertid hovedsagelig blive baseret på egen indkvartering enten i telte på centrets hyggelige campingplads eller i små hytter på de grundstykker, som klubber og medlemmer kan leje. De første hytter er allerede skudt op og ligger smukt trukket ind i lunden.

Jo, her skal nok blive dejligt, når vi åbner sommerlejren!

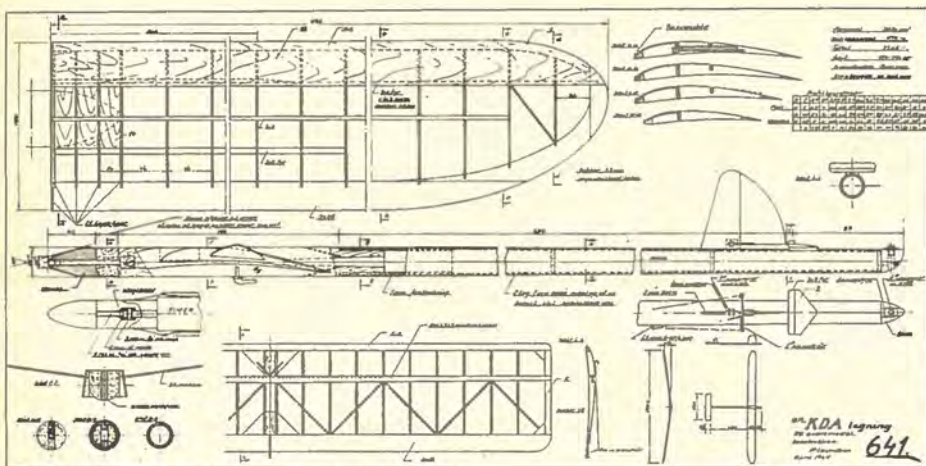
100 kr. pr. landing på Arnborg.

Banen skal have ro til at gro! Der har været et par motorflyvere, der har tyvstartet dernede. Det er ikke tilladt, før banen



Arnborg besigtes. Fra venstre svæveflyverrådets formand, K. V. Pedersen, KDA's nye formand H. Harboe, svæveflyverrådets næstformand M. Buch Petersen, og th. P. V. Franzen, en af de energiske kræfter i Arnborg-udvalget.

»641« ... moderne konkurrencemodel i klasse A 2



Poul Lauridsens »641« er nyeste KDA-tegning, der leveres mod indsendelse af 5 kr (ikke-medlemmer 7 kr).

SIDEN Poul Lauridsen for nogle år tilbage vandt det nordiske mesterskab med svæve modeller, har vi fra FLYV's side forsøgt at overtale ham til at levere os en tegning af en af sine A2-modeller. Men der har altid været en eller anden detalje ved modellerne, som Lauridsen ikke har været helt tilfreds med, og derfor var det ikke muligt at fravriste ham en byggeplan.

Da vi for nylig igen – rent rutinemæssigt – spurgte efter en tegning, havde vi imidlertid heldet med os. »641« er konstruktøren, efter at have bygget flere eksemplarer, helt tilfreds med, og det er ikke uden grund, for vi havde lejlighed til at se det eneste eksemplar blive indfløjet, og det foregik let og elegant på følgende måde: Modellen var afbalanceret under bygningen, og derfor fandt Lauridsen det ikke formodent med håndstarter, men satte modellen direkte på højstartsnoren. På den tredje flyvning var »641« helt i orden, og på den fjerde svigtede den mekaniske timer, hvorefter modellen fløj væk! Den kom dog heldigvis til veje i uskadt stand allerede samme aften.

Sammen med tegningen fik vi desuden:

Introduktion til 641

Lidt konstruktionsfilosofi

NÅR man som professionel konstruktør skal gå i gang med en ny konstruktion, er det første man skal, nøje at overvåge, hvad man vil konstruere og hvilke egenskaber konstruktionen skal have.

Man opstiller en specifikation over det nye produkt.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle model-flyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

Helt på samme måde må man gøre, når det er et modelfly, det drejer sig om. Det er ikke tilstrækkeligt som mål at sætte sig f. eks. at konstruere en A-2'er, der kan vinde næste DM. En sådan specifikation er alt for grov, og mange flere detaljer må frem ved planlægningen.

Man kan f. eks. opstille følgende punkter:

A. Stabilitet.

1. V-form.
2. Forholdet mellem plan og haleplansareal.
3. Tyngdepunktets beliggenhed.
4. Finneareal og kurveklappens størrelse.
5. Vægtkoncentration.

B. Glideegenskaber:

6. Planprofil.
7. Sideforhold.
8. Tipudformning.
9. Kroppens form.

Punkterne er her opstillet i den rækkefølge, jeg mener de er vigtigst. Det kan måske undre nogle, at problemer planprofiler kommer så langt nede i rækken; men jeg mener, at stabiliteten er vigtigere i DM konkurrence end synkehastigheden. Vi må tænke på, at vejret på langt de fleste flyvedage ikke er roligt. Det opstillede skema er ikke fuldstændigt, men det er vanskelig her at opstille konkrete tal og mål, da de i langt de fleste tilfælde er baseret på erfaringer for modeller af denne type; men lad os prøve at gennemgå skemaet punkt for punkt.

Ad 1. Jeg er her gået ind for enkel V-form med en vinkel på ca. 8–8,5°. Det er nemt at bygge, og det er let at få aftagende styrke og vægt ud ad.

Ad 2 og 3. Med et haleplan på den anførte størrelse kan man med en tyngdepunktbeliggenhed på 55–60 % af plankorden, regnet fra planforkanten, få en passende vinkelforskel ved den valgte længde af bagkroppen.

Ad 4. Kroppens sideprojektion og planets V-form bestemmer størrelsen af finnen.

Lateralcentret bør ligge tæt på tyngdepunktet, hvilket giver god retningsstabilitet i højstart. Det kræver ret stor kurveklap og i sær ved langsomt flyvende modeller.

Ad 5. Vægten skal koncentreres så samlet som muligt. Det er i høj grad et konstruktionsspørgsmål. Rimelig kort og let bagkrop, let haleplan, aftagende vægt ud ad planerne, kort forkrop og koncentreret ballast. Hvordan dette punkt er løst, ses bedst af tegningen.

Ad 6. Data for planprofilen kendes ikke. Det har været anvendt af finnen Kekkonen hvilket skulle borge for kvaliteten. Dets form er tiltalende, rimelig hvelving og passende højde, så planet kan gøres solidt. Planet er forsynet med torsionsnase, og jeg mener, at turbulenstråd er nødvendig. Det er meget vanskelig med konkrete resultater at dokumentere værdien af turbulenstråden; men det er mit bestemte indtryk, at man kan presse stillingspunktet opad og dermed flyvefarten ned, ligesom stillingspunktet bliver mere udflydende og stillingen ikke optræder så pludselig over hele planet.

Ad 7 og 8. Ved at vælge et forholdsvis stort sideforhold, aftagende areal og aftagende indfaldsvinkel kan randtabet formindskes. Stort sideforhold giver lille korde, og der er derfor grænse for, hvor langt man kan gå ad den vej for ikke at komme under det kritiske Re-tal.

Ad 9. Kroppens eneste formål er at holde haleplanet på plads i forhold til planet, og ud fra denne betragtning er den gjort så simpel og let som muligt med mindst mulig modstand.

Det har været min agt at konstruere en simpel og nogenlunde robust altvejrsmode. Der er nogle, der skelner mellem stillevejr- og blæsevejrsmode. Jeg mener ikke, at man bør gruppere på denne måde. Absolut stille vejr forefindes næsten aldrig, og en model, der er stabil nok til at klare en termikbølge, kan også klare urolig luft. Tilbage står så spørgsmålet om styrke. Det afhænger af, om man har udnyttet materialet rigtigt ved konstruktionen – og om modelflyveren har lært at starte i blæsevejr.

★

Vårkonkurrencerne

Det var elendigt vejr til vårkonkurrencerne for fritflyvende den 15. marts. I Ø. Bøsting, hvor jyderne mødtes, blæste det 25–35 knob med op til 45 i stødene! Efter deltagernes ønske begrænsede man sig til 3 perioder, og så var der heller ikke flere, der kunne flyve.

Ole Christiansen (403) vandt som eneste deltagende ekspert A 2 med 10 sek, fordelt på 2 starter! Begynderne klarede sig bedre, Jens Iviid (403) vandt med 162. Frede Sanderhoff tog sig af D 1 med 90, Bernt Jensen (001) vandt D 2 med 195, og klub 537 vandt holdkonkurrencen med 348.

Vårkonkurrencen i linestyring i Kalundborg blev afholdt i koldt, blæsende vejr. Tilmeldingerne var ringe, og kun københavnere var fremmødt til konkurrencen.

I G-ekspert vandt Eilif Madsen, Windy, uden konkurrence, idet den anden deltager, Albert Svensson, 141 Tornado, var så uheldig at knække vingen på sin Nobler i den kraftige blæst i en manøvre under trimflyvning.

I holdkapflyvning blev finalen vundet af Albert Svensson/Ole Hasling, 141, med ETA 15 i tiden 6.14; på andenpladsen kom Jør-

gen B. Larsen/K. F. Jensen, 130, Windy, i tiden 6.38 og på tredjepladsen Dirch Ehlers/Erling Rasmussen, 138, Comet, med 9.06. I 1/2 H vandt Dirch Ehlers/Erling Rasmussen i tiden 14 min. 36 for de 200 omgange. Speed vandtes af Dirch Ehlers med en flyvning på 150,6 km/t.

I Hobro vandt Egon Briks Madsen G-eksp. med 5106 p, fulgt af Leif Eskildsen, (630) med 5003. G-beg. blev vundet af Jens Malmberg (539) med 2809, H af M. Uldum Petersen/Arno Jensen (540) med 5.34, F af Ole Christiansen (403) med 135 km/t og I af Ole B. Christensen (403). Der deltog 21 modelflyvere fra 7 klubber.

Vårkonkurrencen for radiostyrede modeller den 12/4 måtte aflyses i Jylland på grund af for stærk blæst, hvorimod den blev gennemført på Avnø med 11 deltagere i frisk vind. Hans P. Hansen vandt K 1 med 383 og H. Nordahl Rasmussen K 3 med 2542 points. Vejret var bedst under trimperioden, hvor op til 4 modeller var i luften samtidig.

Ændrede modelflyvebestemmelser

KDA har til klubberne udsendt et antal nye blade til Modelflyvebestemmelserne. — Medlemmer, der tidligere har købt disse, kan gratis få de nye blade ved indsendelse af følgende gamle: 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 26 og 27.

Komplet sæt kan stadig købes for 8,00 kr. portofrit tilsendt.

Linestyingsstævne i Ålborg

Den 17. maj afholder Aviations modelflyvere for første gang Limfjordsstævnet, som gerne skulle blive et af de største årlige linestyingsstævner herhjemme. Man kan ankomme om lørdagen, hvor der evt. kan arrangeres privatindkvartering. Iøvrigt begynder konkurrencen kl 0900. Den omfatter hastighed, kunstflyvning, holdkapflyvning og kampflyvning.



FAI

nyt

Herunder bringer vi en oversigt over de af FAI anerkendte modelflyve-rekorder pr. 1. 1. 1964:

	VARIGHED	DISTANCE lige linie	HØJDE	HASTIGHED	DISTANCE lukket bane
VERDENSREKORDER					
Ian B. Barber, New Zealand E. Boricevitch, USSR G. Lioubouchkine, USSR A. Kouznetsov, USSR	9 t 4 m	378,756 km	4152 m	316 km/t	
INTERNATIONALE REKORDER					
GUMMIMOTORMODELLER					
M. Kiraly, Ungarn G. Tchiglitsev, USSR R. Poich, Ungarn V. Davidov, USSR	1 t 27 m 17 s	371,189 km	1442 m	107,08 km/t	
GASMOTORMODELLER					
M. I. Koulaskovsky, USSR E. Borivitch, USSR G. Lioubouchkine, USSR E. Stiles, USA	6 t 1 m	378,756 km	4152 m	129,768 km/t	
HELIKOPTERE — GUMMIMOTOR					
P. Motekaitis, USSR P. Motekaitis, USSR G. Pelegi, Italien (hastighed ikke opstillet)	12 m 02 sek	880 m	205,12 m	Ledig	
HELIKOPTERE — GASMOTOR					
S. Purice, Rumænien V. I. Titlov, USSR S. Purice, Rumænien (hastighed ikke opstillet)	2 t 53 m 37 s	91,491 km	3750 m	Ledig	
SVÆVEMODELLER					
M. M. Milutinovic, Jugoslavien Z. Taus, Tjekkoslovakiet G. Benedek, Ungarn	4 t 58 m 10 s	310,33 km	2364 m		
RADIOSTYREDE MOTORMODELLER					
N. Malikov, USSR N. Malikov, USSR M. L. Hill, USA C. R. Scott / D. Jehlik, USA P. Velitchkovsky / V. Guerasimov, USSR	6 t 13 m 52 s	182,123 km	4062 m	204 km/t	185 km
RADIOSTYREDE SVÆVEMODELLER					
Ian B. Barber, New Zealand N. Malikov, USSR N. Drojiine, USSR	9 t 4 m	11,503 km	603 m		
LINESTYREDE GASMOTORMODELLER			0—2,5 ccm 273,660 km/t	2,5—5,0 ccm 253 km/t	5,0—10,0 ccm 316 km/t
B. Laurdale / T. McDonald, USA, Super Tigre G20 2,49 ccm B. Shelton / B. C. Harris, USA, Dooling 29 4,92 ccm A. Kouznetsov, USSR, Leningrad 9,81 ccm					
LINESTYREDE REAKTORMODELLER			315 km/t		
E. Zanin, Italien					

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.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

TRAFIKFLYVENYT

Nordair har for at afvikle sommerprogrammet måttet leje to DC-6 af et amerikansk finansieringsselskab. Flyene har tidligere været anvendt af KLM, senest i Vestindien. Til gengæld har man solgt OY-AOC til USA, og man overvejer at sælge endnu en efter sæsonens afslutning. Spørgsmålet om afløser for DC-6'erne er ikke afgjort, men man arbejder for tiden på at finde en egnet afløser.

SAS har udnævnt luftkaptajn Viggo Thorsen til chefpilot for Caravelle-flåden i Region Danmark. Thorsen har gået den rigtige vej som modelflyver i Naksbo, svæveflyver i Sportsflyveklubben, kom senere i flyvevåbnet og derfra til SAS.

SAS åbnede den 2. april sin nye rute til Chicago. Fra 5. april blev Coronado indsat på ruten til Øst- og Sydafrika. Også Köln, Norrköping, Tel Aviv og Turku er indlemmet i rutenettet.

Flying Enterprise har fået ny direktør pr. 15. april, nemlig Orla D. Andersen, der hidtil har været prokurist i Aero Lloyd og før den tid bl. a. været ansat i Nordair.

Selskabets to DC-7 har fået navnene „Al-

fred Nervø II“ og „John Foltmann II“ (OY-DMR). En tredje DC-7 vil blive leveret i nær fremtid.

Vil SAS beflyve Billund?

SAS har haft besøg af repræsentanter for trekantbyen Fredericia-Kolding-Vejle, der ville investere hver ¼ mill. i anlæg af en 1600 m asfaltbane i Billund. SAS har udtrykt principiel interesse for projektet og undersøger nu behov og flyvemuligheder for en rute. Men siden er Fredericia sprunget fra, hvad der næppe kan undre, da Billund ligger alt for langt borte fra denne by. Muligvis indtræder Grindsted i stedet i projektet.

Amerikanske projekter til SST

Tre amerikanske flyfabrikker har offentliggjort oplysninger om deres forslag til et supersonisk transportfly til FAA's specifikation. Forslagene overvejes nu af FAA og afgørelsen af hvem der borte fra denne by. Hvis en endelig vinder da udpeges — forventes at foreligge til maj.

Boeing 733 (se FLYV 3/1964 s. 45) har variabel pilform og fire motorer på pylons under centersektionen. Det kan medføre 150 passagerer over en strækning på 6400 km (uden reserver) med en hastighed på Mach 2,7 (2900 km/t) i 20.000 m. Fuldvægten bliver ca. 195.000 kg med en max. nyttelast på mindst 13.600 kg. Model 733 er en fællesbetegnelse for Boeings SST-projekter, og et andet forslag ses på forsiden af januarnummeret.

Lockheed CL-823 minder i det ydre meget om Concord, men de fire motorer er anbragt i individuelle kasser under vingen. Flyet vejer fuldt lastet ca. 204.000 kg og kan medføre 218 passagerer med en hastighed på Mach 3 (3140 km/t) i en højde af ca. 24.000 m. Rækkevidde og nyttelast er ikke offentliggjort.

North American NAC-60 bærer tydeligt præg af slægtskabet med B-70 Valkyrie og har som denne højderor og stabilisator i kroppens forreste ende. De fire motorer er anbragt parvis i kasser under vingen som på Concord. Det får plads til 187 passagerer, vejer fuldt lastet ca. 218.000 kg, har en max. nyttelast på ca. 18.000 kg, flyver med en hastighed på Mach 2,65 (2815 km/t) over en max. rækkevidde på 6275 km.

Til sammenligning kan oplyses, at Concorde får plads til 106 passagerer, vejer ca. 119.000 kg med en max. nyttelast på 9.100 kg, flyver med en hastighed på Mach 2,2 (2010 km/t) i en højde på 15-18.000 m og har en flyvestrækning på 6115 km.

flyveskole

Teoretisk og praktisk flyvning
fra Kastrup Lufthavn
i 8 nye Cessna fly.

Eneste skole i C.L.T.

Timepris fra kr. 100.



fly-udlejning

af 3 stk. nye Cessna 150
og 3 stk. nye Cessna 172

fly-service

Fly- instrument- og
propelværksted
Klargøring af fly
Reservedelslager.



TRANSair
DANISH AIR-TAXI

flyveskole 532080

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd

FLY-UDLEJNING KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75



Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - 35 23 43

Kastrupgæster i marts

Chartertrafikken af udenlandske fly var ikke særlig stor i marts. Af størst interesse skal nævnes G-AINL, en Bristol Freighter fra Dan Air 5/3 og Martin's Air Charter DC-3 PH-MAB i ny bemaling 13/3. Nordair's første lejede DC-6 OY-AOH (ex-PH-DPT), som er lånt af KLM, ankom 14/3 uden bemaling bortset fra en blå stribe; maskinen måtte dog returnere til Amsterdam nogle dage senere, da luftfartsdirektoratet ikke kunne godkende flyet af tekniske grunde. InterOcean Airways landede 15/3 med DC-4 LX-HEP, og en LOT IL-18 SP-LSB ankom 25/3 for at hente et polsk philharmoniorkester.

BEA anvendte på ruten 11/3 en Trident G-ARPG i stedet for Comet, det var typens første tur med betalende passagerer, og den nye SAS Caravelle OY-KRF "satte sutterne" i Kastrup for første gang 25/3; leveringen til SAS skete dog 4/3, hvor den gik direkte til Stockholm. Den er døbt "Torkil Viking" og har bygge-nr. 170. Swissair var her også 25/3 med en ny Caravelle HB-ICR (ex-F-BJTT), som er lånt af Air France for to år.

General Aviation bliver større og større, så fly, der har besøgt Kastrup inden for det sidste år, vil derfor ikke blive nævnt, når de kommer igen. Som et kendetegn herpå vil ejerens type blive nævnt i forbindelse med ordet "deres" eller "sin" for fly, som har været i Kastrup for. Dette gælder således Haribo Lakritzen, der ankom 7/3 med deres Baron D-IHBO. Samme dag landede verdensrekordflyveren, den 62 årige amerikanske "flyvende bedstefar", Max Conrad, i en Procear F. 15B N6500CM på en leveringsflyvning fra Italien til USA. I dag ærgrer Conrad sig over, at han ikke nåede over Atlanterhavet med denne maskine; han måtte nemlig nødlande på en isbræ i Grønland (17/3), og hvis dette ikke var sket, havde han udført 100 vellykkede atlanterhavsflyvninger. Det første besøg af en H. S. 125 (ex-De Havilland 125) skete 8/3, hvor Hawker Siddeley Aviation mellemlandede med G-ARYC på vej til Helsingfors. Apache D-GIBA 10/3 ejes af Paul Thiele AG. fra Hamburg og 12/3 ankom K. Lindblad fra Malmö med en Ercoupe SE-BFZ. 14/3 demonstrerede British Executive and General Aviation Ltd. en Beagle 206 G-ARXM, som også er det første besøg af denne type; det er forøvrigt den samme maskine, som var ved Pariser-Salonen sidste år.

16/3 landede Atlantic Aviation med deres Queen Air N936B, og 17/3 ankom Chematex AB. fra Malmö med Cessna 175 SE-CNO, som kørte til Transair. Den amerikanske Cessna 150D, som omtalt i sidste nummer, er nu omregistreret til OY-TRJ og ejes af Transair's Flyveskole, som var i færd med at gøre den klar til flyvning sidst på måneden. 23/3 og 26/3 fik Kastrup besøg af Cessna 150 OH-CVS og Cessna 195B OH-CDS begge fra Finnish Air Service i Helsinki. Aeroflug fra Düsseldorf kom på visit 28/3 med Cessna 320 D-IBEK, og Aero Commander 680E D-IBIB 30/3 ejes nu af Kundenkreditbank Kommanditgesellschaft auf Aktien. Også 30/3 kom Cessna 210B SE-CYY fra AB. Ernst Carstens Specialmaskiner i Jönköping, og 31/3 landede AB. Otto Hillerström fra Helsingborg med en ny Baron SE-EEZ.

322nd Air Division kom på besøg 4/3, 10/3 og 29/3 med C-130A, 60550, 70454 og 50011, og fra Tactical Air Command sås 25/3 C-130B, 80741. Andre USAF fly af særlig interesse var C-117B, O-52548 6/3 og T-39A, 10680 12/3 samt en MATS C-118A, O-33266 16/3. US-Army kom ind til landing 14/3 med seks CH-34'ere i tæt formation trods den meget kraftige blæst; det var 4902, 43043, 54470, 54494, 64294 og 71698. To af dem var forøvrigt de samme som ved sidste års øvelse (se Flyv nr. 5/63). Twin Bonanza 83066 landede 3/3 og kørte til eftersyn hos Scanaviation (det er den syvende), og 26/3 ankom en Bell UH-1B Iroquois, 38507 (63-8507), som hermed er det nyeste militære fly, der endnu har været i Kastrup. Det franske flyvevåben ville også være med i denne måned og ankom 3/3 med C-47, 15276, mens Luftwaffe landede 5/3 med en nyan-skaffet Convair 340, CA-036 (ex-General Dynamics Corp. N8424H, Union Carbon & Carbide Co. N40N og Rockwell Manufacturing Co. N44R). Convair 440, CA-032 kom på besøg 15/3, og 16/3 ankom en Super Cub, Y-655 fra det danske flyvevåben for at få et stort eftersyn hos Scanaviation.

Rettelse: I forrige nummer i andet afsnit skulle der efter 12/2 have stået: "og den anden SAS Caravelle til THAI, OY-KRE, ankom fra Stockholm 16/2, hvor den er ommalet". — MATS C-47 skulle være O-51057 og ikke O-51957. E. H.

Civile fly til Island

I tilknytning til oversigten over civile fly i Norden i martsnummeret kan vi nu oplyse, at der ved årsskiftet var indregistreret 44 civile fly i Island, nemlig 26 enmotorede (1 Fleet Finch, 1 KZ III, 5 Cessna 140, 1 Cessna 170, 1 Cessna 172, 2 Cessna 180, 3 Ercoupe, 1 Navion, 3 Piper Cub, 1 Super Cruiser, 2 Super Cub, 3 Colt, 1 Seabee, 1 Stinson Voyager), 8 tomotorede (1 Twin Pioneer, 1 Twin Bonanza, 4 DC-3, 2 Apache) og 10 firemotorede (1 Viscount, 3 DC-4 og 6 DC-6B).

Island er 102.846 km² stort og har ca. 180.000 indbyggere; det giver 2.337 km² og 4.091 indbyggere pr. fly.

TYPENYT

De Havilland Turbo-Beaver begyndte sine prøveflyvninger umiddelbart før nytår. Den 15 år gamle canadiske type bliver hermed bragt i overensstemmelse med udviklingen. Det var Beaver nr. 1525, der fik den første 578 hk Pratt & Whitney PT-6-A6 installeret.



LÆR
AT
FLYVE

AVIATION TRAINING

KØBENHAVNS LUFTHAVN 53 1900

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-BAT, DC-6B, Sterling Airways. OY-DCR, Piper Caribbean, Dyrberg Aero, Skovlunde. OY-DEU og OY-AOU, Emeraude, Henning Ormstrup, Herning. OY-XEA, Ka 6 CR, Polyteknisk Flyvegruppe.

Slettet: OY-AOC, DC-6, Nordair (solgt til U.S.A.).

Ejerskifte: OY-EAG, Smaragd, tidl. O. von Lowzow, nu Jens Peter Jensen, Grenå. OY-DCR, Caribbean, tidl. Dyrberg Aero, nu Jørgen Andersen, Ringkøbing, Ove Kjeldgård Kelså, Tarm, og Vagn Karskov Jakobsen, Skjern. OY-DPI, Auster Autocraft, tidl. D. F. Valbjørn, nu Erik Møller Toft, Fredericia. OY-AXU, Spatz, tidl. Silkeborg Flyveklub, nu Arne Jørgensen, Viborg. OY-AEX, Ka 6, tidl. Aviator, nu Nordjysk Svæveflyveklub, Frederikshavn. OY-AOK, Cheroke 160, tidl. E. Ørum-Petersen, nu Danfoss Aviation Division.

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

Hjemmebygger:

Continental 65 HK
O-stillet — sælges

G. Fjord Christensen i Hjalte. Telf. (09) 13 21 15

TILSALG

D. H. TIGER MOTH

Nybesigtiget med bugserkobling. Udførlige oplysninger fra Foreningen Flyguppdrag, Box 24, VARBERG, Sverige.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 29 36 00

► Så kom alligevel:

"ETT ÅR I LUFTEN"

Pris: 39,75 kr. ◀

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60
KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.

Telefoner: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brül.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFlyVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektør Emil Damm.

Generalsekretær: Direktør August Jensen.

Dansk Pool for Luftfartforsikring.

Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Ni heldige KDA-medlemmer

Til årets ungdomsudveksling med Canada, Israel og USA har KDA's udtagelseskomité valgt følgende blandt dem, der søgte:

Canada: Søren Hillerup, Saxkøbing, og Ib Wienberg Rasmussen, Silkeborg.

Israel: Hans G. Andersen, Odense, og Ove Sørensen, Herning.

USA: Niels Hem, Lime, Niels Klaris Jensen, Asnæs, Henning S. Larsen, Frederikshavn, Karsten W. Larsen, Gentofte, og Finn Schou, Rønne. — Holdet ledes af major Erik Møller fra flyvevåbnet med assistance af red.sekr. Wilhelm Willersted, Glostrup.

Til gengæld skal KDA fra 23. juli til 12. august have besøg af et tilsvarende antal gæster fra de pågældende lande. De skal se landet med arkivassistent Hans Kofoed som leder.

Den positive indstilling, som klubberne på landsmødet indtog til udvekslingen, har givet KDA tilstrækkeligt med tilbud ude fra landet til at tage imod vore gæster.

Nu håber vi også, at samme indstilling gælder København, hvor de unge skal indkvarteres nogle dage, først og sidst i den anførte periode.

Vi modtager gerne allerede nu tilbud fra medlemmer, der vil være vært for vore 9 unge gæster. Ring venligst til KDA på telf. ØBro 249.

Runde fødselsdage

Ingeniør W. E. Reck, Bistrupvej 149, Birkerød, 70 år den 4. maj.

Nye direkte medlemmer

Erik Jørgensen.

Advokat Leif Qvortrup.

Louis Høgh Rasmussen.

Salgschef Mogens Chr. Friis.

Depotindehaver Eigil Jensen.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Ray Wagner: *The North American Sabre. Gensidig luft-Inspektion.*

N. L. Tholstrup, O. R. H. Jensen: *Vort Forsvar.*

Generalforsamling i Dansk Faldskærmsklub

Tirsdag den 12. maj kl. 1930 holder Dansk Faldskærmsklub sin første ordinære generalforsamling, der finder sted i „Sportskroen“, Staunings Plads (ved Idrætshuset).

Klubbens gymnastikvirksomhed er nu for sommeren flyttet til Allerød, hvor man begynder onsdag den 6. maj.

Stor deltagelse i luftmeldeøvelsen

KDA's anden store luftmeldeøvelse, hvor privatflyverne har stillet sig til rådighed for flyverhjemmeværnet, finder sted i weekend'en 2.-3. maj. Ved redaktionen regnede motorflyverådet med at komme op på en deltagelse af ca. 30 fly, tilhørende klubber og private over hele landet.

KALENDER

24/4-3/5	Deutsche Luftfahrtschau, Hannover
7-10/5	Int. Air Fair, Biggin Hill
17/5	Flyvestævne på Filskov.
28/5-7/6	Udstilling af lette fly (Cannes)
31/5-7/6	Luftfartsudstilling (Turin)
3-7/6	Flyvemesse, Skovlunde
22/7-13/8	Udveksl. af unge flyveinteresserede
7-13/9	Farnborough-udstilling

Motorflyvning

8-10/5	Intern. rally på Jersey
9-10/5	Rally i Doubs (Frankrig)
16-18/5	Rally i Castellet (Fr.)
24/5	Konkurrence i Esbjerg.
30-31/5	Rally i La Baule og Macon (Fr.)
30/5-1/6	Pilgrimsfærd til Tarbes (Fr.)
4-7/6	Solrally Deauville-Cannes (Fr.)
11-13/6	Dutch Air Tour, Teuge-Eelde.
13-14/6	Rally i Anjou (Frankrig)
20-21/6	Rally i Dieppe og Grenoble (Fr.)
20-21/6	Rally i Grenoble (Fr.)
26-28/6	Tour de Sicile (Italien)
27-28/6	Rally i Calais og Flers (Fr.)
1-5/7	Rally i Baden-Baden (Tyskland)
4-5/7	Nordisk Rendez-vous (Fr.havn)
4-5/7	Rally i Vichy (Frankrig)
17-19/7	Rally i Wien (Østrig)
8-9/8	Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8	Rally for amatørfly (England)
11-13/9	1000 km rally i Venedig (Italien)

Faldskærmsport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

7-10/5	Int. konk. i Hagenau (Fr.)
15-18/5	Int. konk. i Bondues (Fr.)
17-30/5	NM og holdkonk. i Vandel
28/6	Indvielse af Arnborg
28/6-11/7	Træningslejr (Arnborg)
3-14/7	Int. konk.: „8 Jours d'Angers“
12-25/7	Skole og klublejr (Arnborg)
26/7-8/8	Instruktørkursus (Arnborg)
20/8-3/9	OSTIV-bøgeflyningskursus (Aosta).
6-19/9	OSTIV-kursus i Varese (Italien).

Modelflyvning

7/5	Skræntkonkurrence (Thisted)
17/5	Limfjordsstævnet (Ålborg)
24/5	Windypokalen
4-12/7	Sommerlejr
12/7	NM f. fritflyvende (Finland)
28/7-3/8	VM i linestyring (Ungarn)
16/8	Midsommerkonkurrence (Windy)
6/9	NM i linestyring
6/9	Høstkonkurrence for radiostyrede
11-13/9	VM indendørs (Cardington, Engl.)
27/9	Høstkonkurrence for linestyrede
4/10	DM i skråntflyvning (Thisted)
4/10	Moseslaget (Windy)
10-11/10	UHU-stævnet (Hillerød)
18/10	Repræsentantskabsmøde
15/11	Høstkonkurrence for linestyrede
31/12	Årsrekordåret slutter

Nye sportslicenser hos KDA

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE



SPORTSLICENS

Délivrée par

L'AÉRO-CLUB ROYAL DE DANEMARK

Kongelig Dansk Aeroklub



De FAI-sportslicenser, der af FAI kræves ved al konkurrencedeltagelse i flyvesport af enhver art, men som KDA dog hidtil kun har krævet udstedt til internationale konkurrencer og leveret i duplikeret form, fås nu i samme fikse format som FAI's identitetskort. De koster 10 kr, og til udstedelse bedes man indsende pasfoto samt oplysning om navn, fødested og -dato samt adresse. De fornyes som identitetskortene ved påklæbning af FAI-mærkater.

Årets OSTIV-kursus

OSTIV afholder fra 19/8-3/9 et bølgeforskningskursus i Aosta og den 5-19/9 et prøveflyvningskursus på standardklassefly i Varese. Klubberne har fået nærmere underretning.

I Varese oprettes en permanent vejrstation med *Plinio Rovesti* som chef. Resultaterne af sidste års Varese-kursus offentliggøres til sommer. Et udvalg for udvikling af træningsmetoder skal også oprettes i år.

★

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann.

Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EV 4 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: 18 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

... på flyvepladser i 6 verdensdele

betjenes flyvemaskiner fra

verdens førende

selskaber

af erfarent SHELL-mandskab...

udstyret

med det nyeste

og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE



Wing Tips III

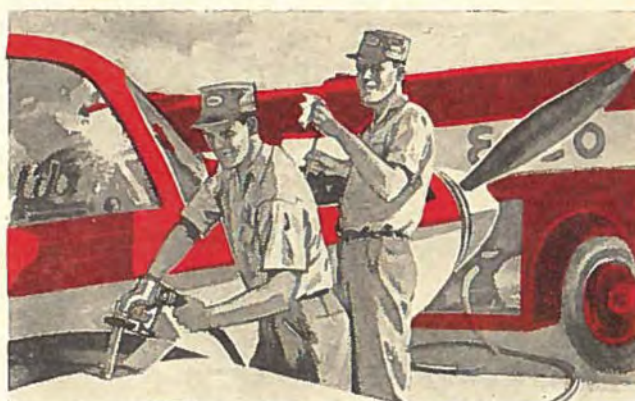


Fordel vægten rigtigt! En god balance kan ofte udgøre forskellen mellem et nemt styrbart fly og en – rent ud sagt – flyvende hovedpine. Derfor er det klogt at kontrollere planets vægt og balance-data før hver flyvning. Overskrid aldrig de fastsatte grænser hverken for pas-

sagerer eller bagagevægt. GO/NO GO checklisten er en god vejledning. Den er gratis – og De kan få den ved at skrive til Dansk Esso A/S, Aviatonafdelingen, Anker Heegaardsgade 8, København V.



Startbaner kan krympe! Har De mon lagt mærke til, at planet ligesom har svært ved at komme i luften på varme dage? I varme og ved stor skyhøjde reduceres lufttrykket. Dette kan mere end fordoble Deres startbanebehov. Kontroller derfor barometerstand og skyhøjdetabellen i Deres GO/NO GO checkliste, før De letter.



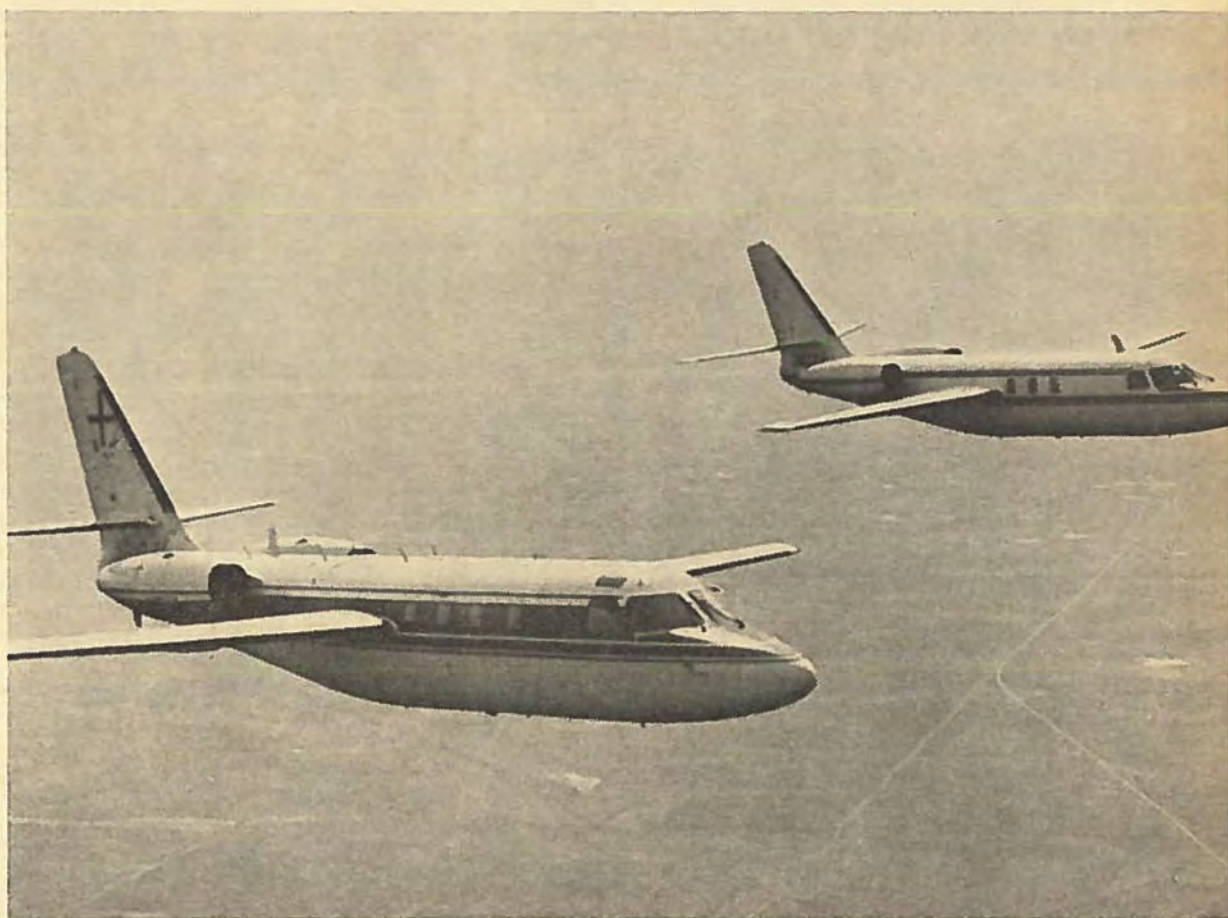
Alle tiders tips! Erfarne piloter forbinder Esso flyvebenzin med en kvalitet, der ligger langt over militærets krav. Dens lave blyindhold nedsætter risikoen for skadelige aflejringer og tilsodning af tændrør til et minimum – Esso flyvebenzin holder ydelsen »på toppen«.



flyv

INDHOLD

Privatflyenes udvikling	107
KDA viser planlagte flyvepladser ...	109
Piper Cherokee 235 ..	110
Lear Jet	111
Arnborg indvies	112
Hannovermessen ...	114
PFG hos Idaflieg ...	117
SAS- og typenyt	119
DM i modellflyvning ..	120
Pas på frekvenserne ..	121
På besøg hos Cessna ..	122
Ny svæveflyvefrekvens	123
Bøger	123
Kastrupgæster	125



6

1964

PRIS KR. 1,50

Første Jet Commander (til venstre) har fløjet over 270 timers flyveprøver, og nr. 3 sluttede sig til den 7. april. I denne måned ventes typeluftdygtighedsbeviset udstedt, og første levering følger i august. Der er indbetalt depositum for 60 af disse jetforretningsfly til ca. 4 mill. kr. pr. stk.



AIR FRANCE



AMERICAN



IRISH



NORTHWEST ORIENT



PAN AMERICAN



QANTAS



SABENA



TWA



WORLD

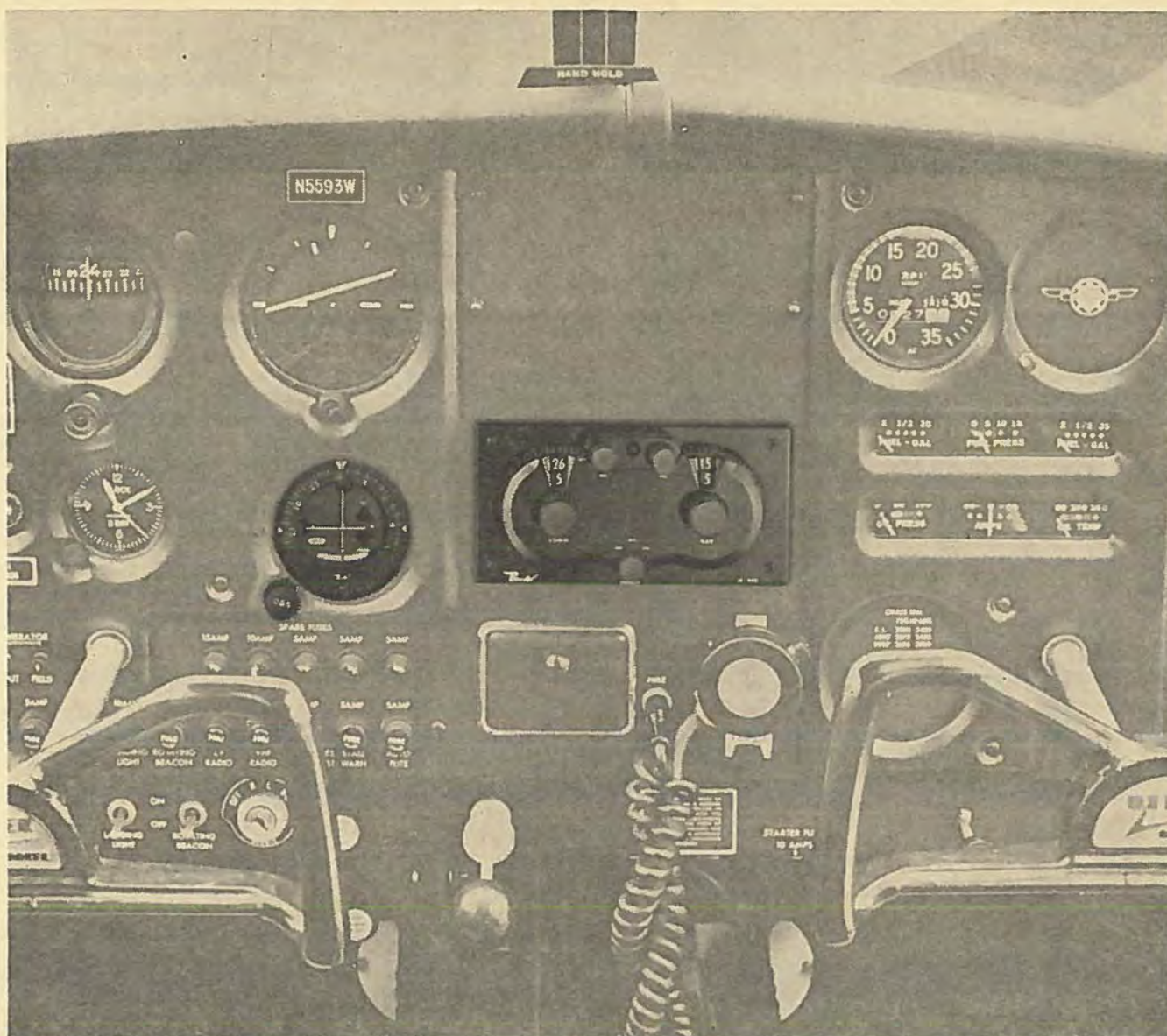
Disse luftfartsselskaber har bestilt Boeing cargo jets.

Billederne viser de berømte luftfartsselskaber, der allerede har bestilt Boeing cargo jets.

Mange flyver allerede, i fuld gang med at sætte distance-, fart- og lastrekorder. Men hvad der er mere vigtigt er, at Boeing cargo jets kan opvise verdens laveste ton/kilometer omkostninger. De giver jordpersonalet de største indlastningsdøre og et tidsbesparende system, der kan losse og laste 90.000 pounds last på bakker på mindre end en time. Med en rejsehastighed fuldt lastet på mere end 925 km/t kan den nye cargo jet levere sin last næste morgen - tværs over et kontinent eller et ocean.

Boeing cargo jets er en udvikling af Boeing 707-320B turbofan Intercontinental - den største og længst flyvende rute-maskine på markedet. De benytter de samme hovedsystemer og komponenter og giver dermed luftfartsselskaberne en betydelig besparelse ved standarisering af reservedele, eftersyn og træning.

BOEING



Her ser De det billigste kommunikations- og navigationsudstyr til brug i luftfartøjer

Det er det ny Bendix M-450 »1½« kommunikations- og navigationsudstyr.

Og her er, hvad De får:

1. En 360-kanals sender/modtager til kommunikation.
2. En 100-kanals modtager til navigation og med omsætter for indikator.
3. En modtager med 3 indikatorlamper til markeringsfy.
4. En 20-kanals glidepathmodtager.

Dertil kommer, at Bendix M-450 er billigere i anskaffelse end et hvilket som helst andet »1½« udstyr med de samme fordele.

Med M-450 kan De, medens De flyver på VOR eller ILS, samtidigt korrespondere med en hvilken som helst jordstation.

Navigationen er mere sikker — kommunikationen er bedre.

Den krystalstyrede sender/modtagers udgangseffekt er 12 Watt. Dette i forbindelse med en overordentlig følsom (1 mikrovolt) modtager garanterer sikker forbindelse med jordstationerne.

Den specielt afstemte navigationsmodtager dækker hele 100-kanal båndet fra 108,0 til 117,9 Mc/s. Standardudgaven af den amerikanske sender/modtager dækker fra 118,0 til 135,95 Mc/s. Desuden fås en speciel oversøisk version, som begynder ved 117,0 Mc/s.

552 omsætter-indikatoren er en standardiseret type i trafikfly til VOR/ILS. En model 550 (uden glidepath-viser) kan fås, når udstyret købes uden glidepath-modtager.

M-450 har squelch-kontrol til eliminering af baggrundsstøj på kommunikationskanalerne, ligesom glidepath-modtager og DME-frekvenser automatisk parres til samhørende frekvenser for hhv. ILS/Localizer og VOR. Desuden kan LF-forstærkeren benyttes som en selvstændig forstærker.

Nærmere oplysninger og data ved henvendelse til:

605 E. Third Avenue, New York 16, N. Y.

Telegramadresse: »BENDIXINT«

Bendix International Operations





En rejse på næsten 40 meter! En enestående begivenhed, for det var en flyverejse - og året var 1906! - Den danske flyvepioner Ellehammer havde selv konstrueret den 18 hestekræfters motor, der gjorde eventyret på øen Lindholm muligt. - 58 år er gået og menneskene har erobret luften - verden er blevet lille. Hvor engang kun de dristigste drømme kunne flyve, flyver der idag privatfly og moderne, komfortable jetgiganter med ubændig energi - fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over.



PASSAGERKOMFORT - PILOTKOMFORT

*Firmaprestige og god økonomi på rejseomkostningsbudgettet med de flyvende indianere fra **PIPER***



VERDEN'S MEST SOLGTE FLY

Det er berømte indianerstammer, der har lagt navn til de lige så berømte Piper-fly, som Danfoss Aviation Division har repræsentationen for i Danmark.

PIPER AZTEC C, Piper's elegante flagskib med en marchhastighed på 330 km/t, 6 personer, to 250 hk motorer.

PIPER APACHE, verdens mest benyttede tomotorers forretningsfly, 5 personer, marchhastighed 306 km/t.

PIPER TWIN COMANCHE, 2 motorer, 4 personer, marchhastighed 300 km/t.

PIPER COMANCHE har tre non-stop verdensrekorder i sin klasse. Der er plads til fire, incl. pilot. Leveres i to modeller.

PIPER CHEROKEE, en rummelig og prisbillig maskine, anvendelig både for forretningsmanden og privatflyveren. 4 personer, leveres i 5 forskellige modeller.

PIPER PAWNEE, flyet - der er specielt konstrueret til landbrugsflyvning, sprøjtningsopgaver m. m.

PIPER SUPER CUB var den første flytype på Piper's program og anvendes bl.a. til landbrugsflyvning og andre specialopgaver.

Alle flyvende indianere er forsynet med de verdensberømte Lycoming motorer og topmoderne udstyr. Danfoss Aviation Division har også forhandling af KING fly-radio.



DANFOSS AVIATION DIVISION A/S

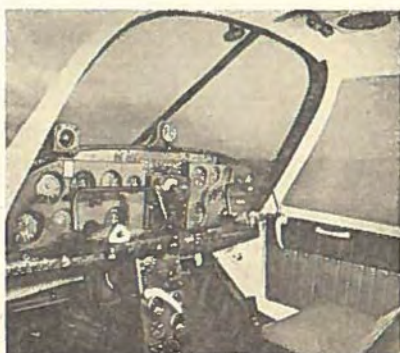
Flyvepladsen Sønderborg, telf. 22277



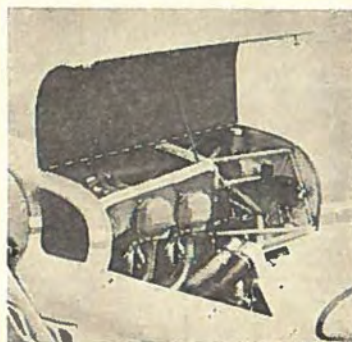


GARDAN
Horizon

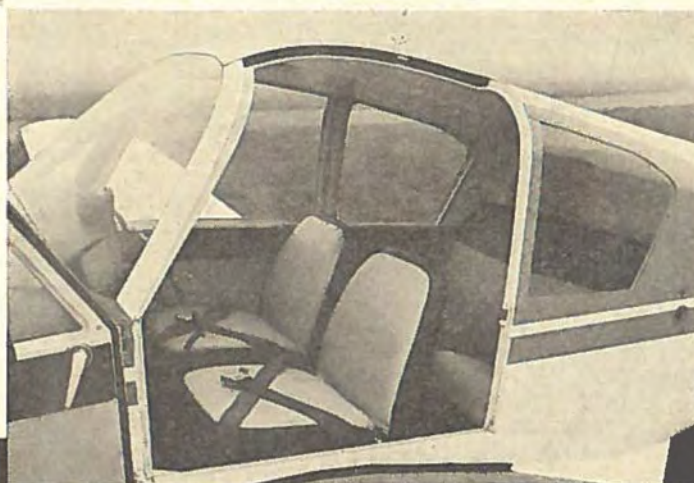
Haleplanet udført i ét, og den pilformede halefinne sikrer en enestående stabilitet.



Let tilgængelig
Ratstyring
Fortrinligt udsyn



LYCOMING motoren
garanterer Dem 1000 timers
flyvning eller
240.000 km uden eftersyn.



SUD AVIATION

37, BOULEVARD DE MONTMORENCY - PARIS (16^e) - BAG. 84-00

PRIVATFLYENES UDVIKLING

På tærsklen til den 2. internationale flyvemesse
i Skovlunde tager vi et overblik over udviklingstendenserne for
de lette fly.

NÅR man sammenligner de fly, der vises på dette års luftfartsudstillinger i Hannover, Cannes, Skovlunde o.s.v., og sammenligner dem med dem på de tilsvarende udstillinger for to år siden, så bliver konklusionen den, at der ikke er kommet ret meget nyt frem. Der er for privatflyene – især de billigere – kun tale om en støt og rolig udvikling, og der er ingen fabrikker, der kan ryste revolutionerende nye fly ud af ærmet til udstillingerne.

Derfor er disse stadig lige berettigede, for de giver fagfolk lejlighed til at tage et samlet overblik over markedet og drage umiddelbare sammenligninger, men ikke mindst har de betydning som almen propaganda for den lette flyvnings udvikling.

Lad os prøve ved denne lejlighed at tage et generelt overblik over markedet for disse fly og lad os først fastslå, at bortset fra landbrugsfly, så er der intet marked for ensædede civile fly. Selv om sådanne fly kan gøres billige, er de kun for entusiaster, og det er først og fremmest selvbyggerne, der koncentrerer sig om dem, hvorfor vi har et dusin af dem herhjemme.

Vi savner den billige tosædede

Markedet for tosædede fly er derimod betydeligt, omend ikke det største. Til skoleflyvning og mange andre formål er et tosædet fly særdeles velegnet og samtidig billigere end et firesædet.

Men tendensen går i retning af, at de tosædede fly bliver dyrere og dyrere. Der findes enkelte franske typer, som er forholdsvis billige, men de er ikke slået igennem her i landet, bortset fra de selvbyggede Jodel'er.

For et år siden kom Piper med sin Colt, hvis grundpris lå helt nede i 5000 dollars, men som med ekstra udstyr og den relativt store fragtomkostning til Europa kom på omkring 60.000 kr her i landet. Den går nu ud af produktion og erstattes af Cherokee 140, hvis grundpris her i landet imidlertid er over 71.000 kr.

Men nu byder Piper altså ligesom Cessna, hvis 150'er var det mest solgte tosædede fly i USA i fjor, på en type, der ligger tæt op ad en serie firesædede fly med forskellig motorkraft.



Piper Comanche 400 med 400 hk Lycomingmotor hævdes at være verdens hurtigste enmotors fly i produktion. Den rejser med op til 342 km/t, stiger med 1600 fod pr minut og har rækkevidde op til 2400 km. Pris 28.750 dollars eller ca 200.000 kr af fabrik.

MFI Junior, der også produceres af Bölkow i Tyskland, var oprindeligt billig, men samtidig med, at man har indført nogle forbedringer, er dens pris røget op på ca 64.000 kr, og selv om den udmærker sig ved stor hastighed og manøvreevne, er det en lidt speciel type.

Inden vi forlader de tosædede, må vi notere, at vor gode gamle KZ III stadig er langt den almindeligste tosædede type i Danmark (32 stk), og at man stadig kan købe disse brugte typer til en billig pris. Men denne 20 år gamle type bruges dog ikke længere af ret mange flyveskoler.

Hovedvægt på de firesædede

Langt de fleste privatfly, der produceres i USA og for øvrigt i hele verden, er firesædede – med en tendens til at gøre dem lidt større endnu. Det svarer ganske til, hvad vi kender fra bilerne. Flere og flere lærer iøvrigt også at flyve på et firesædet fly, hvad enten det er på en gammel KZ VII eller på en moderne type. Der findes her-

udover en del tresædede, der bruges på samme måde.

Hvis man alligevel vil udføre det meste af sin flyvning på en firesædet, så modsvarer den højere timepris ved uddannelsen i nogen grad af, at man sparer omskolingstimer fra den tosædede til den firesædede.

Udvalget af moderne firesædede fly er særdeles righoldigt – se bare hvor mange forskellige typer en enkelt amerikansk fabrik som Cessna byder på. Disse er nu godt repræsenteret her i landet med Cessna 172 som almindeligste moderne type i det danske register efter KZ III og VII.

De har fået stærk konkurrence i USA ikke blot fra Piper Cherokee, men også fra Beechcraft Musketeer og Mooney Master.

Endnu har vi ikke her i landet set så mange af de lidt mere avancerede typer med motor med direkte indsprøjtning, med constant-speed-propel og evt. med optrækkeligt understel, men det vil komme efterhånden. Også her byder de store amerikanske fabrikker på mange muligheder, som



Piper Aztec C er nyeste udgave af det populære seksædede direktørfly og forsynet med en række forbedringer i præstationer, komfort og udstyr. Den fås med 12 forskellige sammensætninger af udstyr til priser fra 54.990 dollars eller ca 380.000 kr af fabrik.

stadig videreudvikles – et nyt eksempel herpå er Piper Comanche 400, der hævdes at være verdens hurtigste enmotors produktionsfly med en rejsehastighed på op til 342 km/t.

Til trods for, at de amerikanske typer er belastet med en stor fragtomkostning, har europæiske fabrikker ikke i stort omfang kunnet konkurrere med dem. Hverken engelske, tyske eller italienske typer produceres i større antal.

Frankrig kom med en billig trumf i Morane-Saulnier Rallye, men dels havde den børnesygdomme, dels var den åbenbart for billig, thi fabrikken gik fallit, og produktionen blev overtaget af Potez. Men den går videre, nr 400 er leveret, og typen er nu blevet udviklet, så den er blevet virkelig firesædet med tilstrækkelig disponibel last.

En anden fransk type med chancer er Gardan Horizon, som har Sud Aviations store produktionsressourcer bag sig.

Flere tomotors forretningsfly

De enmotors fly kan være særdeles gode og velegnede, især hvis ejeren flyver selv, men større firmaer, der vil udnytte det lette fly forretningsmæssigt, vil have tomotors sikkerhed og kunne flyve lige så uafhængigt af vejret som rute-flyene, og så må man have to motorer og som oftest en professionel pilot.

Det er betegnende for den vågnende forståelse i den danske forretningsverden for de lette fly's muligheder, at antallet af tomotors fly øges støt og sikkert.

Her i landet er Piper førende på dette felt med forskellige udgaver af Aztec og Apache. Ifjor kunne Piper byde på den ny Twin Comanche, og i år på Aztec C.

Men også Beech og Cessna samt Aero Commander har meget at byde på, ligesom enkelte europæiske typer som Beagle B.206 m.fl. håber at få en bid af kagen.

Et karakteristisk træk i udviklingen i USA er modifikationer af kendte typer, som særlige firmaer forsyner med f.eks. kompressormotorer, der giver forøgede præstationer i højden.

Imidlertid er det de færreste direktører, der bryder sig om at sidde i timevis med oxygenmasker på, når højdeegenskaberne skal udnyttes.

Hidtil har fabrikkerne ment, at trykkabiner var for dyre, men de synes nu at vakle, og vi kommer snart til at se flere med dette ekstra raffinement, der i endnu højere grad bringer det lette fly på linie med trafik-flyene.

Med turbine- og jetmotorer

Det sidste hænger imidlertid også sammen med, at små turbinemotorer begynder at blive taget i brug i større omfang. Først i form af modificerede typer, men nu også i fly, der direkte er beregnet hertil som f.eks. Beech King Air og den japanske MU-2, som Mooney tager sig af.

Det er imidlertid helt indlysende, at skal man effektivt kunne byde på det samme som luftfartselskabernes jetfly også over længere afstande, så må også et privat rejsefly have jetmotorer.

Man kommer hermed så højt op i pris, adskillige millioner kroner, at man skulle tro, at markedet var begrænset, men det er i hvert fald et så lovende marked, at en lang række fabrikker i mange lande er i

gang med et gigantisk kapløb for at komme med på dette felt.

Fra USA har vi Aero Commander Jet Commander og Lear Jet foruden de militært udviklede Lockheed Jet Star og North American Sabreliner. Men selv på det amerikanske marked vil disse typer få konkurrence fra Europa af Dassault Mystère 20 og Hawker Siddeley HS.125. Tyskerne har fået HFB 320 Hansa i luften, og fra Italien kommer Piaggio-Douglas PD-808 – og der er flere endnu. Markedet er næppe så stort, at der bliver plads til alle disse typer – og adskillige projekter er allerede opgivet – men det er et marked, som det er værd at iagttage i den kommende tid.

Udstyr og service

Det er imidlertid ikke nok at bygge et godt fly. Det skal også forsynes med moderne, tidssvarende navigations- og radio-udstyr, som idag udgør en væsentlig del af det moderne rejsefly's pris. På dette punkt sker der betydelige fremskridt hele tiden.

Så længe et fly var af en ret enkel konstruktion, såsom træ og stål, var der ikke så store krav på reservedele og service, for et lille værksted og en snedker kunne klare selv store reparationer. Og hvis der kun var få, enkle instrumenter og en gængs motor, var problemerne ikke store.

Men jo mere komplicerede flyene bliver, og jo mere moderne udstyr, de forsynes med, desto vigtigere er det, at man ikke bare kan få flyet, men også har sikret sig, at firmaet og dets repræsentant er af fornøden soliditet, så de ikke pludselig er borte, når man har brug for dem. Og der skal gerne være et velforsynet reservedelslager og effektiv service inden for landets grænser.

Der dukker stadig mange interessante konstruktioner og i nogle tilfælde forholdsvis billige fly op rundt omkring. Men disse små firmaer magter som regel ikke at følge produktet ordentlig op i denne henseende, i hvert fald ikke uden for fremstillerlandets grænser. Dette bør man have opmærksomheden henvendt på, når man køber fly idag.

Men tag nu til Skovlunde og se, hvad der bydes på!



Gardan Horizon er et fransk rejsefly, der med Sud Aviations produktions- og servicemaskineri i baggrunden søger at konkurrere med amerikanske typer. Det er et lille kompakt 4-sædet fly, der rejser med op til 240 km/t.

KDA viser planlægningsfolk flyvepladser

Vi må have de små landingspladser ind i byplanlægningen.

Aeroklubbens udvalg for landsplanlægning, byplanlægning og flyvepladser har fortsat sit energiske arbejde ved en flyvetur rundt i Danmark den 4. maj med nogle fremtrædende repræsentanter for de planlæggende myndigheder.

Der deltog kontorchef Lemberg fra det trafikøkonomiske udvalg, arkitekt Gårdmand og civilingeniør E. Kristoffersen fra boligministeriets kommitterede i byplansager, arkitekt Lundsteen fra landsplanudvalgets sekretariat, civilingeniør Anders Nyvig, der er rådgiver for ministeren for off. arbejder, samt luftfartsingeniør Jørgen Nissen fra luftfartsdirektoratet. Også vejdirektoratet og egnsplansekretariatet for Stor-københavn var indbudt.

Turen gik fra Skovlunde via Kalundborg, Samsø og Estruplund, der blev beset fra luften, til Thisted, hvor kaptajn H. Iversen fra Thisted Flyveklub redegjorde for plad-sens tilblivelse. Herfra fløj man luftvejs-flyvning ned ad A 7 via Ramme og Billum til Esbjerg.

Under et 2½-times ophold her redegjorde civilingeniør Ole Remfeldt som ved lands-mødet i Århus for prognoser for den kom-mende udvikling. Dr. techn. Per V. Brühl demonstrerede støjmåleapparatur og rede-gjorde for en række målinger af lette fly i sammenligning med biler:

Flyene blev målt ved letning i 200 m af-stand og gav flg. resultater: KZ II 84 db, KZ III 81, Cherokee 160: 78, Tripacer 73, Colt 72, Cessna 172: 72 db.

Bilerne blev målt ved 60 km/t i 15 m afstand: Chevrolet 17 db, Morris 850 83 db, Mercedes diesel 84, Folkevogn (50 km/t) 84, dieselsbus 90 db.

Yderligere tal: Vespa scooter 81, model-fly i 200 m afstand: 90, pleneklipper i 10 m afstand over 100 db, Caravalle i 500 m afstand 109 og DC-8 112 db.

Tallene viser klart, at man ikke har ri-melig grund til støjfrygt ved anlæg af nye flyvepladser.

Direktør N. Høstrup-Pedersen understre-gede hovedstadens behov for pladser til lette



Her er vist, hvilke områder man fra Århus kan nå ved forskellige rejsetider pr fly og pr bil. Det skraverede område nås hurtigst med bil, resten - dvs. ud over 60 km - med fly.

fly og fandt det nødvendigt at bibeholde Skovlunde.

Ingeniør Nissen redegjorde sluttelig for luftfartsdirektoratets krav til offentlige pladser.

Turen gik så videre via Filskov til et kort ophold på Lego flyveplads ved Billund, og derfra over Odense og Ringsted tilbage til Skovlunde.

Der blev fløjet i en Aztec, en Caribbean, en Skyhawk og en Cherokee, som man skif-tede gæsterne rundt i, så de fik indtryk af forskellige typer. Foruden de nævnte deltog det fjerde medlem af flyvepladsudvalget, va-remægler E. Dyrberg, tre andre piloter, en TV-fotograf og KDA's generalsekretær i tu-ren.

Luftmeldeøvelser

Selv om et par fly måtte melde afbud af forskellige grunde, deltog dog ikke mindre end 27 fly i luftmeldeøvelsen "Grøn Blå-hals" den 2. maj. Vejret bød på en del store regnbyger, som dog ikke synes at have ge-neret ret meget. Flyverhjemmeværnet har siden øvelsen haft travlt med at bearbejde det meget omfangsrige materiale fra såvel fly som poster, og deltagerne vil senere få meddelelse om resultaterne.

Der er grund til at takke alle deltagerne for deres indsats og håbe på, at den må medvirke til, at man når frem til en mere fast ordning for en udnyttelse af vore lette fly i samfundets tjeneste.

Dornier-konkurrencen begynder igen

Konkurrencen om Dornier-pokalen, der som bekendt går ud på at få flest points ved i løbet af en dag at lande på flest mu-lige øer og flyvepladser, starter igen 1. juni og fortsætter i juli og august. Proposition-erne fås hos KDA.

Flyvemessen i Skovlunde 3. til 7. juni

Onsdag den 3. juni åbner Sportsflyve-klubben sin 2. internationale flyvemesse i Skovlunde. Den er åben daglig fra kl 10 til 20 og kan formentlig vente særligt stort be-søg grundlovsdag og den afsluttende week-end, hvor der iøvrigt afholdes konkurrencer i KDA's udtagelsesserie, "ø-løb" fra Göte-borg og lørdag aften flyver- og messebal med forudgående festmiddag på Nimb.

Hvad der bliver at se på messen, kunne endnu ikke oplyses i detaljer ved redaktio-nens slutning, men en række af de betydende flyfirmaer kommer med og viser nogle af deres nyeste fly, mens hangaren bliver fuldt belagt med stande af tilbehør etc. Her får også Sportsflyveklubben selv, KDA og KDA's flyvehistoriske sektion stande.

I forbindelse med messen bliver der de-monstrations- og opvisningsflyvninger.

Bemærk ved flyvning til Skovlunde under messen

Under den internationale flyvemesse i Skovlunde fra 3. til 7. juni forventes der ekstra stor trafik på flyvepladsen, og i den anledning vil der være udstationeret flyve-ledere fra Kastrup på Skovlunde.

Fly med radio anmodes om at kontakte Skovlunde radio på 118.3 mc i god tid før ankomst til pladsen.

Fly uden radio bedes holde skærpet ud-kig efter andre fly samt være opmærksom på eventuelle lyssignaler eller lyskugler fra tårnet.

Benyt de afmærkede baner.

Som meddelt klubberne vil der i messe-dagene — i det omfang trafikforholdene til-lader det — være adgang for piloter ude fra landet til at øve sig i CGA-anflyvninger i Københavns Lufthavn, Kastrup. Nærmere aftale må træffes forinden gennem flyveledel-sen i Skovlunde. Det er naturligvis en for-udsætning, at man har de fornødne fre-kvenser.

Sportsflyveklubben har tidligere med held gennemført sådanne øvelser, og nu får an-dre altså også muligheden — den bør ud-nyttes!

Konkurrencen i Ringsted

Første kvalifikationskonkurrence til NM i motorflyvning blev afviklet i et til formål-leget velegnet vejr på Ringsted flyveplads den 25. april. Den var udmærket tilrettelagt og blev forberedende afviklet af Midtsjællands Motorflyveklub.

Af 32 tilmeldte gennemførte 24 konkur-rencen. Orienteringskonkurrencen blev vun-det af M. Lindberg Jensen, Sportsflyveklub-ben, på Colt, mens J. Wedell Neergård, Midtsjælland, på KZ VII sejrede i landings-konkurrencen.

Det samlede resultat, der markerer stil-lingen i kvalifikationsturneringen, blev:

1. M. Lindberg Jensen, Spfkl. ...	6 points
2. Niels Kristensen, Midtsj.	5 "
3. Viggo Petersen, Sportsfkl. ...	4 "
4. John Printz, Midtsjælland ...	3 "
5. P. Heide Andersen, KDA	2 "
6. E. Bryrup, Sportsfkl.	1 "

På grund af det store deltagerantal måtte man stryge en disciplin i landingskonkur-rencen, hvorved orienteringskonkurrencen kom til at veje tungere end sædvanligt i det samlede resultat.

Med et så stort deltagerantal viste det sig særdeles nyttigt med en flyveleder (fra Åvnø) med signallamper etc. til at afvikle konkurrencen i den til rådighed stående tid.



Det er billigst at rejse med fly, når man skal over 120 km, viser denne skitse fra ingeniør Remfeldt's foredrag. De fuldt optrukne cirkler viser, hvor langt man kan komme for en bestemt sum pr fly, de punkterede pr bil.



MED *flyv* I PIPER CHEROKEE 235

En fly-familie, der vokser.

Cherokee 235 er den kraftigste udgave af denne fire-sædede type.

SIDEN vi for et par år siden prøvede Piper PA-28 Cherokee (FLYV 8/62-175), er der kommet adskillige nye skud på denne stamme. Oprindeligt kunne man få den med enten 150 eller 160 hk motor, senere kom den også med 180 og ifjor med 235 hk for så i år også at udvikles i den anden retning til den to-sædede Cherokee med 140 hk. Ialt er der nu bygget over 2000 Cherokee, og alene ifjor lå tallet på 751. Kapaciteten øges nu til 6 fly om dagen. Meget karakteristisk solgtes der kun få af dem med de svagere motorer (32 og 53), men 476 af den med 180 hk og 190 af den nye med 235.

Hver af udgaverne findes iøvrigt i fire udgaver efter udstyret.

Danfoss Aviation Division leverede i foråret en Cherokee 235 til E. Ørum-Petersen i Herning, og det var denne - OY-DCK - som vi havde lejlighed til at stifte bekendtskab med.

For at komme derover og for at skabe et passende sammenligningsgrundlag fløj salgsschef O. S. B. Hansen og jeg fra Skovlunde til Herning i OY-AOK, som er en 160 hk udgave, der var udstyret med King KX-130E VHF-radio med VOR, Narco ADF-29 samt Piper Autocontrol.

Vi fløj det meste af vejen i 5000 fod, hvor vi med 2500 omdr./min. havde en fartmålervisning af 117 mph, hvilket svarer til 125 mph eller 200 km/t. Der var lidt modvind, så vort gennemsnit med start, stigning, landingsrunde og landing blev 172 km/t.

Autopiloten tog sig af flyvningen det meste af en time uden anden indgriben fra vor side end en enkelt kursjustering, da vi nærmede os Herning. Og da flyet var trimmet ud, holdt det også højden konstant.

Stor lasteevne

Cherokee 235 er ikke bare forsynet med en større motor, men er også større i dimensioner og i vægt. Spændvidden er 61 cm større, hvilket giver næsten en kvadratmeter større vingearreal. Den er også forstærket, så den kan klare den større motor, større vægt og større hastighed. De to normale vingetanke til ialt 189 liter er suppleret af to tanke i tipperne til ialt 129 liter.

Mens tomvægtene på de tidligere modeller ligger fra 547 kg for 150-standardmodellen til 574 kg for 180 Autofliteudgave, er den for 235'en hhv 640 og 667 kg. Men fuldvægten er kommet helt op på 1315 kg,

så den disponible last er for standardudgaven større end tomvægten og for den fuldt udstyrede kun 19 kg mindre.

Det vil sige, at den kan bære fire normale 77 kg personer, fulde benzin- og olietanke, bagagerummets tilladte 90 kg - og lidt til endda, så den kommer man ikke let til at overbelaste! Derfor kan der være en vis rimelighed i også at angive de lidt højere præstationer for en reduceret flyv vægt på 1089 kg, svarende til 4 personer og 170 liter, som man måske oftere vil flyve med.

Vi var kun 3 ombord, så vor flyv vægt har nok stået i rimeligt forhold til den, vi havde i 160'eren. Og da jeg gav alle 235 Lycoming O-540-hesten frit spil, kunne man nok mærke forskellen. Vi brugte ikke meget af den nye lange græsbane i Herning, skød til vejrs i en imponerende vinkel og satte kursen mod Esbjerg.

DCK er en Autoflite-udgave, der dog i stedet for standardudstyret for denne (Narco Mark 12 og ADF-30) var forsynet med King KY-95E og KR-40A samt Bendix ADF T-12B.

Vi fladede ud i ca 1000 meters højde, satte kursvælgeren på gyroen på 215 grader og lod autopiloten overtage arbejdet. Med 2300 sparsommelige omdrejninger (ca 55 %), hvilket bruges for at få størst rækkevidde, havde vi 135 mph på fartmåleren. Det var en Piper »Tru-Speed«, hvor der i selve skiven er en slags indbygget computer, så man kan stille den efter højde og ydertemperatur og derpå aflæse den korregerede fart, som her var 138 mph eller 222 km/t.

Med start, stigning, en stall-manøvre kort før Esbjerg og en stor landingsrunde holdt vi et gennemsnit af 182 km/t dertil. Med 75 % ydelse i 7000 fod er rejsefarten imidlertid 250 km/t og rækkevidden 1500 km, mens den med 55 % i 10.000 fod når op på 1800 km.

Kun få forskelle ud over motoren

235'ens kabine svarer med få enkelt-heder til de tidligere typer. Man har skaffet en smule ekstra armplads fortil i kabinewæggen og lidt mere plads på bagsædet ved at flytte dets ryg lidt bagud (åbenbart muliggjort af den lidt tungere motor). Indtræk og udstyr er lidt mere luksuøst. Man har også fået den lille kortlomme, der savnedes osv.

Brændstøfvælgeren er flyttet fra venstre væg hen til midterkonsolen, men iøvrigt er

forskellene for piloten få, og man kan uden større tilpasningsvanskeligheder flytte fra den ene type til den anden og tilbage igen, som vi gjorde det.

Udover den højere motorkraft synes der heller ikke at være større forskel at føle i selve flyveegenskaberne. At det lykkedes mig at få den til at tabe lidt højre vinge i et stall må formentlig snarest tilskrives lidt usymmetrisk holdt ror under manøveren, for de noget grundigere undersøgelser, jeg i sin tid foretog med 160'eren, viste særdeles fine stall-egenskaber.

Cherokee er berømt for at være let at lande og er det også, selv om kun min landing i Esbjerg føltes helt perfekt, men man skal jo lige »pudses af« på enhver type først. Der skal iøvrigt ret store krængerorsudslag til ved lav fart (fuldt udslag svarer til 90° ratudslag, hvor der er lidt knebent plads for benene).

Vi fløj så tilbage til Herning, steg over i AOK og fløj hjem igen. Vi fløj stille og roligt på 2300 omdrejninger, havde let medvind på første del og kom hjem på 70 min. til Skovlunde, hvilket giver 184 km/t i snit, inkl. afvigelse over Samsø for at se øens flyveplads fra oven.

Jeg lod autopilot være autopilot og fløj med god gammeldags håndkraft hele vejen, for ellers kan man jo næsten ikke være bekendt at logge det som flyvetid!

Mens jeg for to år siden først og fremmest prøvede Cherokee'ens flyveegenskaber, var denne tur snarere en afprøvning af typens rejseegenskaber, og at også disse er fortrinlige, er hævet over enhver tvivl. Der er absolut gode grunde til den store popularitet, typen har erhvervet. Nu skal det blive sjovt at se »juniorudgaven«, som nok er værd at holde øje med med henblik på fremtidige skoletyper. Der skulle være chance for at se den på Skovlunde-messen.

PW.

Data

Piper PA-28-235 Cherokee 235

Spændvidde	9.75 m
Længde	7.16 m
Højde	2.16 m
Vingearreal	15.8 m ²
Tomvægt (Autoflite-version)	667 kg
Disponibel last (Autoflite-version)	648 kg
Fuldvægt	1315 kg
Største rejsehastighed ved fuldvægt, 75 %, 7000 fod	272 km/t
Rækkevidde ved fuldvægt, 75 % ydelse, v. jorden ..	1400 km
do. ved 55 %, 10.000 fod ..	1815 km
Stigeevne v. jorden	4.1 m/s
Største højde	4400 m
Start til 15 m højde	415 m
Landing fra 15 m højde ...	400 m
Stallingsfart m. flaps	96 km/t
Pris i Danmark, Standard..	123.000 kr
Autoflite som fløjet	ca. 165.000 kr

LEAR=JET

- det nyeste jet-forretningsfly

EN af de markanteste personligheder i amerikansk flyveindustri er William P. Lear. Hans historie er typisk amerikansk: født i yderst jævne kår, begrænset skolegang, radioamatør 1913, radioinstruktør i US Navy 1917, pilot 1922, udviklede bilradio 1928, udviklede flyradio 1931, stiftede samme år Lear Inc. med en kapital på 500 dollars, som han i de næste 30 år drev frem til et verdensfirma med en årlig omsætning på godt 100 mill. dollars. Lear Inc. fremstiller elektrisk, elektronisk og mekanisk udstyr samt instrumenter til fly. I 1953 oprettedes en aircraft engineering division, der udviklede forretningsflyet Learstar på basis af Lockheed Lodestar. Denne afdeling blev i 1957 solgt til Pacific Airmotive Corporation, men Lear havde ikke mistet lysten til at arbejde med fly, og i 1960 oprettede han Swiss American Aviation Corporation til udvikling af et jetdrevet forretningsfly, SAAC-23. I 1962 solgte han Lear Inc. for at hellige sig sit nye projekt.

Teknisk leder af SAAC var oprindelig Hans Studer, kendt som konstruktør af den schweiziske jagerbomber P. 16 fra 1955, og vingerne til Lear Jet er da også omtrent identiske med P. 16's. To prototyper blev sat i arbejde ved Flug- und Fahrzeugwerke, Altenrhein, Schweiz, og det var meningen at flystellets komponenter skulle bygges af forskellige europæiske fabrikker og samles i USA og forsynes med amerikanske motorer og øvrigt udstyr. Disse planer blev imidlertid opgivet, og i 1962 blev hele programmet overført til USA, samtidig med at firmaet ændrede navn til *Lear Jet Inc.* Man har opført en ny fabrik i Wichita, Kansas, hvorved denne by i endnu højere grad kommer til at leve op til betegnelsen »flyvningens Detroit«, idet både Cessna og Beech har deres fabrikker i Wichita. Også de halvfærdige prototyper blev flyttet til USA, hvor den første gik på vingerne den 7. oktober i fjor, den anden 5. marts i år. Man regner med at få typegodkendelse i nær fremtid, og serieproduktionen er allerede i fuld gang med en planlagt pro-

duktion på over 30 fly inden årets udgang.

Lear Jet Model 23 er (naturligvis) af helmetalkonstruktion, forsynet med trykkabine og fuldt optrækkeligt næsehjulsunderstel. Fra forreste til bageste trykscod måler kabinen 5,36 m, og den er 1,38 m høj og 1,53 m bred. Der er plads til to piloter i et særskilt cockpit og indtil syv passagerer, hvoraf de tre på tværgående sofa bagest i kabinen. Der er kun en dør i kroppens højre side; den betjenes af elektrohydraulisk vej og er udført efter et modificeret halvdørsprincip, idet den ene foldes nedad og er forsynet med trappetrin, den anden opad som en slags halvtag over døråbningen. Den elektroniske udrustning omfatter to navigationsradioer med ILS og VOR, to kommunikationsradioer, ADF, radar, DME og autopilot.

Motorinstallationen består af to General Electric CJ610-1, en civil udgave af J85, der bl. a. anvendes i Northrop T-38. Hver motor har en max. ydelse på 1295 kg st. t. (2850 lb.). Det samlede tankindhold er 3203 l, fordelt med 1416 l i integraltanke i vingen, 1346 i de faste tiptanke og 441 l i en tank i kroppen. En APU (auxiliary power unit) med en 30 hk gasturbine leverer kraft til start af motorer m. v. og gør derved Lear Jet uafhængig af startvogne og -personel på jorden.

Med en spændvidde på 10,85 m, en længde på 13,18 m, og en højde på 3,81 m er Lear Jet det mindste af de amerikanske jetforretningsfly. Tomvægten andrager 2790 kg, max. startvægt 5466 kg og max. landingsvægt 5026 kg. Den maksimale hastighed er 916 km/t i 7315 m (494 knob i 24.000 fod), svarende til Mach 0,82. Stallingshastigheden er 167 km/t (90,4 knob) ved max. landingsvægt og med hjul og flaps i landingsstilling. Stigevevnen er 35 m/s (6900 fod/min.) ved havoverfladen, og flyet når op i 10.668 m (35.000 fod) på 9,6 min. Flyvestrækningen er afhængig af hastighed og højde. Man kan f. eks. vælge at flyve med en hastighed af 884 km/t i 7620 m (478 knob i 25.000 fod) og får da en flyve-

strækning på 1580 km (853 sømil); ved at nøjes med en hastighed på 780 km/t (422 knob), men til gengæld gå op i 12.192 m (40.000 fod), fordobles rækkevidden omtrent og bliver 3018 km (1630 knob). Noget STOL-fly kan man ikke kalde Lear Jet, idet den ved max. startvægt behøver 1106 m for at nå op i 10,7 m (35 fod). Landingsstrækningen fra 15,25 m (50 fod) er ved max. landingsvægt 1112 m (3650 fod).

Det var hidtil lykkedes Lear Jet Inc. at holde prisen under de magiske ½ mill. dollars, idet den inclusive radio, radar, autopilot og kabineudstyr kostede 498.500 dollars, men den sættes nu op til 575.000 med et komplet udstyr.

Agenturet for Danmark er så vidt vides endnu ledigt.

»De fem stores« produktion ifjor

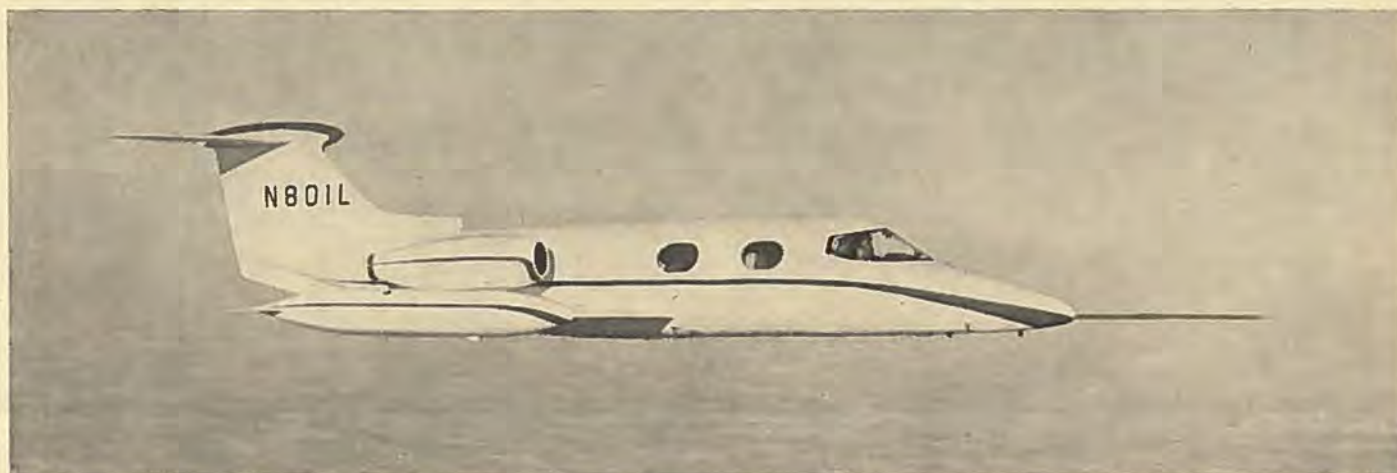
7454 fly blev solgt i 1963 af de 5 store amerikanske fabrikker for lette fly. De enkelte tal (og dollarværdien) var følgende:

Cessna 3456 fly (73,4 mill.), Piper 2321 (52,7 mill.), Beech 1061 (51,6 mill.), Aero Commander 114 (15,9 mill.) og Mooney 502 (9,5 mill.).

På de enkelte typer fordeler salget sig således:

1-motors	2-motors
C. Skyhawk .. 814	P. Aztec 250 .. 203
C. Skylane 566	B. Baron 185
M. Mark 20 .. 502	C. Skymaster .. 140
P. Cherokee 180 476	C. 310 128
C. 150 472	B. Queen Air 80 68
B. Musketeer .. 387	P. Apache 235 65
P. Pawnee 235 364	C. Skyknight .. 60
C. 205 353	B. Travel Air 37
C. 172 332	Grand Comman-
P. Colt 247	der 36
P. Comanche 160 234	AC 500 B 31
P. Comanche 250 213	B. Super 18 .. 25
B. Bonanza .. 201	AC 680 FP .. 18
P. Cherokee 235 190	B. Queen Air 65 14
P. Super Cub	AC 560 F 13
150 188	B. Twin Bonan-
C. 185 157	za 12
C. 210 156	AC 500 A 9
B. Debonair .. 132	AC 680 F 7
C. 180 128	

Af 1-motors er der yderligere solgt 76 af Cessna 182, 61 Skywagon, 53 Cherokee 160, 33 Comanche 180, 32 Cherokee 150, 13 Skylane, 12 Tri-Pacer og 11 Pawnee 150.



William P. Lear har startet en helt ny fabrik for at producere sin Lear Jet Model 23 i Wichita, Kansas. Denne nye type kastes nu ind i kampen om markedet for jet-forretningsfly.

Arnborg indvies 28. juni

Mød op til åbningen af svæveflyvernes eget værk til næsten en kvart million kr.

I begyndelsen af maj udsendte KDA til klubberne store oplag af forskellige tryksager fra Arnborg-udvalget, og vi håber, at disse er fordelt til medlemmerne, så de nu er klar over, hvad der skal foregå på Arnborg i sommer.

Det er kort sagt den officielle åbning søndag den 28. ds., og samme dag starter „Arnborg Weekend Rallys“, en ny form for weekendkonkurrencer. Iøvrigt er der klubsommerlejr fra 28. juni til 11. juli — husk tilmelding til P. V. Franzen senest 14 dage før. 4.—5. juli samt 11. juli fortsætter konkurrencerne. 12.—26. juli foregår KDA's svæveflyveskole, som drives med Aviators Bergfalke og Ka-8, samt klubsommerlejr. 25. juli til 8. august foregår årets instruktørkursus, og 8. august er der afslutningsfest i kantine.

Af en ny udgave af Arnborgudvalgets betænkning, der samtidig er udsendt, fremgår det, at der ved åbningen er investeret ca 227.000 kr i centret, og nu kan vi begynde at bruge det. For at kunne udnytte det fuldt ud i fremtiden, må vi dog tilstræbe at øge banens bredde til 150 m, bygge bolig for

permanent personel, flere undervisningslokaler, sovesale osv. Endvidere skal vejen makadamiseres, den sydlige højspændingsledning flyttes m.m.

Men der er også opgaver, som kræver hurtig løsning, for at centret rigtigt kan virke. Her er en ønskeseddel, som vi håber medlemmerne med de rette forbindelser vil hjælpe os med at få opfyldt. Eventuelle gaver modtages med tak og afhentes ved telefon (081 12711) Kongerslev 24 eller modtages ved centrets åbning den 28. ds.:

Inventar (stålstole og -borde) til kantine, kontor etc.
Køjesenge og madrasser.
Lysstofrør og armaturer.
Gaskomfur og gaskaminer.
Kaffemaskine og spisebestik.
Brugt skrivemaskine og duplikator.
Skab til kontoret.
Enkeltstole til kontor m.m.
Klædeskabe med hylder i siden.
Køleskab til is og sodavand.
Ildslukningsapparater.
Køkkenspisebord med fire stole.

NYT fra svæveflyveklubberne

Birkerød har sidst i april fået sin Ka-6 OY-DLX og solgt sin L-Spatz til Sverige. Efter at have afskaffet Baby, Bussard, Kranich og L-Spatz har klubben nu en helt moderne flåde — men lidt færre sæder.

Midtjysk har lidt et tab, idet Dyhrs Lo-150 ved en brand har mistet hele forkroppen. Resten er overtaget af Kurt Petersen, Århus Aero Sport, der søger at genopbygge flyet.

Nordjysk, der har udfoldet voldsom aktivitet i det sidste halvår, fik et brat afbræk ved et totalhavari med Lehrmeister'en den 3. maj. Den ramte ved en for lav overflyvning af begrænsningen en trætop.

Næstved har købt en Rhönlerche II/1955 i Tyskland for 5.000 DM.

Århus har nu sin Mucha 100 i funktion igen og har fået forstærkning af en privat-ejet Eon Olympia, som er overtaget fra flyvevåbnet, da de pågældende ikke kunne få en Lis, der pludselig ikke kan leveres. De bestilte så en Ka-6 og indsatte Olympia'en i de mellemliggende år.

Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.

Et sjældent syn -



fotografen har fanget Sportsflyveklubbens 4 skolefly på jorden — de er ellers altid i luften ...

lær at flyve — bliv medlem af

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Skovlunde Flyveplads
Telefon 94 47 35

— ring og få nærmere oplysninger.



BEECHCRAFT KING AIR



POTEZ 841

PT6 powers two more aircraft

Den ny Pratt & Whitney Flyvemaskine med **PT6** turbine motoren beviser hurtigt sin alsidighed. **PT6** bliver monteret i POTEZ 841, der er en let firmotoret transportmaskine. **PT6** låner også kraft

til den exclusive to-motoret Beechcraft King Air. Denne mindre maskine giver traditionen tro Pratt & Whitney sikkerhed i en helt ny klasse. **PT6** vejer 270 pounds, yder 578 ESHP og kan monteres

til mange forskellige flyvemaskintyper. Ønskes flere oplysninger bedes man sætte sig i forbindelse med de forskellige repræsentationer, der er nævnt nedenfor.



United Aircraft INTERNATIONAL EAST HARTFORD 8, CONNECTICUT

Sole overseas representative for: Pratt & Whitney Aircraft • Hamilton Standard • Sikorsky Aircraft • Norden • United Technology Center • United Aircraft of Canada Limited

Repræsentation for produkterne fra Pratt & Whitney Flyvemaskinefabrik i Skandinavien: Auto-Products Aktiebolag, Linnegatan 18, Stockholm. I Danmark: Capt. John Foltmann, Værmedamsvej 4 A, København



Model af Fokker F-28, der har fået navnet Fellowship.

HANNOVER-MESSEN

Hansa og VJ-101 stjal billedet, men iøvrigt ikke større nyheder på luftfartsudstillingen i Hannover

★

SOM de fleste internationale flyveudstillinger er også Deutsche Luftfahrtschau vokset i omfang fra år til år. Udstillingen begyndte som et annex for lette fly til den store industrimesse i Hannover, men skiftede så karakter til en international flyveudstilling, der kun afholdes hvert andet år, alternativt med Pariser-salonen. I år var der 281 udstillere mod 237 i 1962, og halvlernes areal var vokset fra 9680 til 13600 m², men man kan egentlig ikke sige, at udstillingen bød på væsentlige nyheder hvad fly angår. Grunden er blandt andet den, at moderne fly har en så lang udviklingstid, at man ikke kan forvente at se nye typer hvert andet år, men der var også mange flyfabrikker, der helt undlod at udstille, f. eks. British Aircraft Corporation, og andre nøjedes med at udstille modeller og lignende. Således udstillede Lockheed kun en *Jet-Star* de første dage, idet man ærligt erklærede, at den slags fly solgte man ikke ved at udstille i Hannover, men ved at stille flyet til rådighed for en potentiel kunde et par dage eller mere. Hawker-Siddeley havde så travlt med certifikatprøver på *HS 125*, at man ikke mente at kunne undvære et fly til udstillingen, til trods for at man har fem flyvende i øjeblikket, og Dassault nøjedes med at vise en mock-up af produktionsudgaven af *Mystère 20*.

Heldigvis nåede Hamburger Flugzeugbau at få prototypen af deres jetforretningsfly *HFB 320 Hansa* færdigt så betids, at det kunne vises i Hannover. Første flyvning fandt sted den 21. april, og tre dage senere åbnede udstillingen!

Hansa adskiller sig fra alle andre jetfly ved, at vingerne har omvendt pilform. Inden for visse grænser forholder sådanne vinger sig på samme måde som almindelige pilformede vinger, og når man har valgt denne særprægede måde til Hansa, skyldes det, at man derved kan føre vingen gennem kroppen bag kabinen, ligesom man også opnår bedre udsyn fra kabinen. Udover to piloter kan kabinen rumme indtil 12 passagerer, men det normale vil jo nok være færre passagerer og større komfort. Motorinstallationen består af to General Electric CJ610-1, hver på 1290 kg st. t. Hansa har naturligvis trykkabine og er forsynet med en omfattende elektronisk udrustning, bl.a. ILS, DME og vejrradar. Det er udviklet under ledelse af HFB's tekniske direktør Hermann Pohlmann, kendt som konstruktør af Junkers Ju 87, og schweizeren Hans Studer, der tidligere var chefkonstruktør hos Lear Jet. 60 % af udviklingsomkostningerne er betalt af den tyske stat. Vingerne er konstrueret af Fokker og bygget af SIAT, mens den spanske fabrik CASA har konstrueret og bygget halepartiet. Prisen er ca. 4½ mill. kr. uden elektronik, og man har solgt en halv snes stykker, hvoraf fem til den amerikanske forhandler. Spændvidde 14,46, længde 16,61 m, højde 4,76 m. Tomvægt 4420 kg, fuldvægt 8200 kg. Marchhastighed 815 km/t,

praktisk tophøjde 11.900 m, flyvestrækning (med reserver) 2440 m. Startstrækning 975 m, landingsstrækning 1160 m.

Lodret startende fly

Som følge af ændringer i de tyske forsvarsplaner er der næppe store chancer for, at den lodretstartende jager *VJ 101* bliver sat i serieproduktion, idet selv tyskerne synes at være bukket under for missilfeberen. Til gengæld har man allerede nu høstet mange værdifulde erfaringer med den første prototype, der ganske og aldeles stjal billedet fra alle andre fly i Hannover under sine daglige opvisninger. Ja, tyskerne er sandelig nået langt på dette område, og et bevis herpå er, at såvel Italien som England samarbejder med Tyskland i udvikling af lodretstartende fly, vel at mærke under tysk ledelse. *VAK 191* (*VAK* = Vertikal Aufklärung Kampf) er en subsonisk afløser for Fiat G. 91, baseret på Focke-Wulf projektet Fw 1262, en af deltagerne i NATO-konkurrencen om en lodretstartende jager, en konkurrence, der som bekendt aldrig førte til noget resultat. Projektet udvikles i fællesskab af VFW (sammenslutningen af Focke-Wulf og Weser), EWR Süd, der er ansvarlig for VJ 101, og Fiat, der dog ikke helt har skrinlagt deres egen G. 95/4. Motortypen er ikke helt fastlagt, men vil enten blive en Rolls-Royce R.B. 153 eller R.B. 193 med »thrust deflector« eller også en Bristol Siddeley B.S. 94, en udvikling af den motor, der anvendes i Hawker Siddeley 1127. »Thrust deflector« er en anordning, hvorved motorens udstødning kan drejes, så motoren i stedet for at drive flyet frem kan anvendes ved lodret start og landing. I *VAK 191* vil der udover hovedmotoren blive anbragt to løftmotorer af typen Rolls-Royce R.B. 162 i hver sin ende af kroppen.

Arbejdet med transportflyet *Do 31* skridder rask fremad, og den første prototype ventes klar om et års tid. Udviklingsarbejdet sker i samarbejde med Hawker Siddeley (de Havilland). Prototypen vil blive udstyret med to BS Pegasus og 8-12 RB. 162, mens serieudgaven vil få en udvikling af Rolls-Royce Spey med »thrust deflector« samt et antal løftmotorer. Den første prøverig (»jernseng«) med fire RB. 108 har påbegyndt flyveprøverne den 22. april, og den anden, der får samme motorer som prototypen, er under bygning.

Bölkows nye helikopter *Bo 46* med Derschmidt rotor undergår fortsat prøver på fabrikken, og det nye privatfly af plastic så man heller ikke noget til, ja, man prøvede at benægte, at det overhovedet eksisterede.

Bölkow 207 bygges stadig, omend efterspørgslen efter flyet ikke er så stor som ventet. Af *Junior* har man hidtil bygget ca 40, og man har netop afsendt den første af foreløbig 50 til USA, hvor flyene monteres og

forsynes med amerikansk motor, hjul og instrumenter af Pioneer Aero Service. Den version, der bygges nu, kaldes *Junior B* og har fået en del af de ændringer, der karakteriserer MFI Trainer, først og fremmest et andet profil ved vingeroden. Endvidere er der nyt understel, benzintank på 100 l, nyt varme- og ventilationsanlæg, forbedret lysisolering og nye bekvemmere sæder, ligesom »hood'en« er blevet farvet til beskyttelse mod solen.

Dornier demonstrerede den lille *Do 32* helikopter, hvis fremtid synes noget usikker til trods for den store interesse, der er vist fra civil side. Fra militær side synes man ikke at være interesseret, og det er derfor sandsynligt, at man vil koncentrere sig om den to-sædede *Do 32Z*, der blev vist som model. Den skal have BMW 6022 på 250 hk og er karakteristisk ved at have sæderne anbragt i tandem. Prisen bliver omkring 86.000 DM. *Do 27* er ikke længere i produktion, men da den og *Do 28* anvender samme værktøjer, kan den leveres med 6 måneders varsel. Af *Do 28* har man bygget 67, og den er stadig i begrænset produktion, men det vigtigste program er bygning af dele til Fiat G. 91 og F-104G i samarbejde med Heinkel, Messerschmitt og SIAT.

Udstillingens største fly var Transall C-160, og de to prototyper var – ved et tilfælde? – parkeret lige uden for Lockheeds pavillon. Det vil erindres, at Lockheed uden held prøvede at få Hercules indført i Luftwaffe i stedet for Transall. Det foreløbige program er på 6 forseriefly og 160 seriefly, hvoraf 50 til det franske flyevåben, men man arbejder meget energisk på at skaffe eksportordrer, og en tysk delegation har netop været i Japan, hvor man trænger til en Curtiss C-46-afløser. Behovet anslås til ca 60 fly, som formentlig vil blive bygget på licens. Man håber også at kunne sælge en civil udgave af Transall.

Alfons Siemitzki er et hidtil ubeskrevet blad indenfor den tyske flyveindustri. Han udstillede en lille to-sædet helikopter kaldet *ASRO-4*, forsynet med en 100 hk BMW 6012 (samme motor som i *Do 32*). En eventuel serieversion vil koste ca 68.000 DM.

Efter den sidste Pariser-salon blev det ondsksfuldt sagt, at tyskerne er vældig dygtige til at lave modeller, og det er de stadig. Alle stands var forsynet med modeller af forskellige projekter, som imidlertid kun vil blive realiseret, hvis den tyske stat vil betale udviklingsomkostningerne, hvad der næppe er meget sandsynlighed for.

Typen fra andre lande

Vore svenske venner fra Malmö Flygindustri viste *Vipan* nr 2 og 3, ikke som man skulle vente på Bölkow-standen, men hos VFW! Denne fabrik siges at være særdeles interesseret i at erhverve byggelicens. Flyveprøverne er snart afsluttet, og type-

luftdygtighedsbevis kan ventes i nær fremtid. Den ene prototype skulle prøves af den tyske hær efter Hannover-udstillingen. En talsmand fra VFW anslog prisen med 180 hk motor til ca 59.000 DM (ca 100.000 d. kr.).

En anden debut på en international udstilling var *Short Skyvan*, hvis fremtid nu synes sikret. Den oprindelige udgave med stempelmotorer er helt opgivet til fordel for *Turbo-Skyvan* med to Astazou X à 632 hk. Man har foreløbig sat 10 i arbejde, uanset at man endnu ikke har modtaget nogle bestillinger; men der er stor interesse for typen fra selskaber over hele verden. Serieudgaven bliver klar om et års tid og adskiller sig fra prototypen ved at have almindelige vinduer i stedet for koojer, ændret haleparti og spidser næse. Short viste også billeder m.v. af P.D. 65, et projekt til en jet-drevet DC-3 afløser, men dette fly befinder sig endnu kun på tegnebrættet.

Derimod er der nok større sandsynlighed for, at en anden jetdrevet afløser for DC-3 ser dagens lys, nemlig *Dassault Mystère 30*, der har mindre at gøre med *Mystère 20* end navnet lader formode. Dassault og det tyske firma SIAT har den 21. marts underskrevet en aftale om fælles konstruktion og bygning af dette fly, ifølge hvilken tyskernes andel beløber sig til godt en tredjedel. Specifikation blev frigivet i Hannover og er baseret på anvendelse af to Rolls-Royce turbopropellers af typen R.B.172-51, hver på 2270 kg st.t. Det er en helt ny motortype, endnu ikke bygget, som også tænkes anvendt i førnævnte P.D. 65 og i Hawker Siddeley (de Havilland) H.S. 136, nok et projekt i samme kategori. Det er imidlertid muligt, at *Mystère 30* får to General Electric CF700, samme motor som i produktionsudgaven af *Mystère 20*. Kabinen er 10,15 m lang og får plads til indtil 40 passagerer. Med Rolls-Royce motorer bliver marchhastigheden ca 800 km. Vingen har let pilform og konventionelle krængere og flaps, og startstrækningen er derfor så lang som 1200 m til en højde på 10,7 m. Max. startvægt bliver 16.000 kg, med en nyttelast på 4.500 kg.

Nye trafikfly

For to år siden viste *Fokker* de første modeller af *F. 28* i Hannover. Siden da har projektet gennemgået forskellige småændringer, bl.a. har det fået let pilform. De samlede udviklingsomkostninger anslås til 122 mill. gylden, hvoraf den hollandske regering yder de 103, dels som tilskud, dels som lån. Produktionen vil ske i samarbejde med tyske, franske og italienske fabrikker, nemlig VFW og Hamburger (bagkrop, haleparti), Sud (vinger) og Fiat (flaps, krængere og hjuløre), og det forventes, at disse firmaer også medvirker ved finansieringen. *F. 28* var oprindeligt tænkt som en 40-sædet Friendship-afløser, men er vokset til 60 sæder og er nu en alvorlig konkurrent til BAC One-Eleven og Douglas DC-9, der begge er beregnet til ca 75 passagerer. *F. 28* skal forsynes med to Rolls-Royce Spey Junior à 3924 kg st. t. Mest økonomisk marchhastighed er 789 km/t, hvilket giver en flyvestrækning på 1014 km med 60 passagerer eller 2214 km med max. brændstofbeholdning. Max. startvægt bliver 24.500 kg, største nyttelast 6.215 kg og prisen ca 14 mill. kr., fuldt udstyret.

Italienerne nåede desværre ikke at få jet-forretningsflyet *Piaggio PD 808* færdigt til

Hannover, men viste en mockup. Det er baseret på en Douglas-konstruktion og vil komme til at koste ca 535.000 dollars uden radio. Derimod udstillede man en ny version af den kendte P. 166, kaldet *P. 166C*. Den væsentligste forskel er understellet, der i optrukket stand nu ligger under gulvet mod tidligere i selve kroppen, hvorved der bliver plads til 11 passagerer mod tidligere 8. Pris: 92 mill. lire.

Amerikanske fly

Den amerikanske deltagelse bestod hovedsagelig af rejse- og forretningsfly af de gængse typer fra Beech, Cessna og Piper, og man så bl.a. *Cherokee 140* og den nye *Cessna 150* med sænket bagkrop. *Navion Range-master* havde vist sin europæiske debut ved denne lejlighed, men også den er jo kun en ny variation over et gammelt tema. Blandt amerikanske helikoptere var der kun en enkelt nyhed, *Hughes 300*, en tresædet udvikling af den velkendte Hughes 269A. Den er forsynet med en 180 kh Lycoming HIO-360 og har en max. hastighed på 140 km/t. Prisen er 29.875 dollars (i USA), hvilket hævdes at være 30-40 % mindre end konkurrerende typer.

En af de største stande på udstillingen var North Americans, der i parentes bemærket ikke udstillede Sabreliner i andet end modelform. Største delen af standen var optaget af missilmotorer og elektronisk udstyr, men af særlig interesse for danskere var en lille model af *F-100 Super Sabre* med Rolls-Royce Spey motor, som man hævdede at det danske og franske flyvevåben er stærkt interesseret i. Kombinationen North American/Rolls-Royce gav som bekendt fænomene resultater under krigen i P-51 Mustang, og efter brochuren at dømme skulle der være mulighed for at gentage successen, selv om man jo nok er et par år for sent på den. Rolls-Royce Spey er lettere, stærkere og mere økonomisk end J57, hvilket giver større hastighed, stigeevne og rækkevidde. Vægtbesparelsen anvendes ikke til ekstra brændstof, men til reduktion af flyvevægten, så også start- og landingsegenskaberne bliver bedre. Endvidere vil man installere nyt og bedre elektronisk udstyr, inklusive automatisk terrænfølgende radar, så man kan flyve ganske lavt og og derved undgå opdagelse af fjendtlig radar. Man kan ombygge eksisterende fly med den nye motor m.v., men North American tænker først og fremmest på at bygge nye fly med Spey. Selvom F-100 gik ud af produktion for adskillige år siden, har man bevaret alle værktøjer, og produktionen kan derfor hurtigt genoptages, og det færdige produkt vil kun komme til at koste en tredjedel af en tilsvarende jagerbomber af idag, og så vil den nye F-100 yderligere have den fordel for lande som Danmark og Frankrig, at man allerede har piloter og teknikere, der er uddannet på typen, ligesom man kan benytte eksisterende reservedelslagre og værkstedsudstyr.

H.K.



1. Mystère 30 i modelform.
2. Short Turbo Skyvan.
3. Hughes 300 helikopter til 3 mand.
4. HFB 320 Hansa i luften.
5. MFI Vipan i civil udførelse.



Hvad er den
ideelle
kombination
af synketal
og glidetetal?



MOTOIMPORT
WARSAWA . POLEN

PZL-variometer type WRS-5 er forsynet med Mac Cready-ringsystem, hvilket muliggør bestemmelse af det ideelle forhold mellem synketal og glidehastighed (glidetetal) under strækflyvninger, baseret på den gennemsnitlige stige-hastighed i termiken.

WRS-5 er konstrueret efter Stauscheiben-systemet og har måleområde fra 0 til ± 5 meter med tolerance $\pm 0,3$ meter.

I PZL's omfattende program for flyinstru-
menter findes også variometre til 30 meter,
Total Energy Variometer, højdemålere, fart-
målere, kompasser m.v. Polske flyinstru-
menter er kvalitetskonstruktioner i et
meget fornuftigt prisleje, og der ydes 6
måneders skriftlig garanti. Foretag instru-
ment-dispositionerne nu. På grund af efter-
spørgslen må der påregnes nogen leverings-
tid, rekvirer derfor brochuremateriale og
oplysninger med det samme.

REPR. I DANMARK

ELI V. NIELSEN

DANMARKSVEJ 53 . KGS. LYNGBY

TLF. (01) 87 69 15



VASAMA - vinderen af OSTIV-prisen 1963 - er konstrueret til krævende distance- og hastighedsflyvninger.

— Spændvidde 15 m, vingereale 11,7 m². Den brede bjælke-kasse i skalkonstruktion giver lav byggevægt (62,5 kp/vinge), stor styrke og førsteklases overflade. Vingerne samles ved hjælp af skinner i rustfrit stål - en sikker konstruktion, der eliminerer slør og medfører hurtig montering.

— Tilladte belastningsfaktorer +7,0 og $\div 4,0$.

— Største tilladte hastighed: 250 km/t i roligt vejr, og 170 km/t i turbulens.

— Maximalt glidetetal 34, mindste synkehastighed 0,65 m/s.

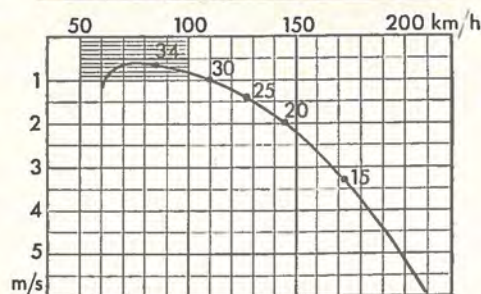
— God manøvre-dygtighed, fremragende udsyn. Pedalerne kan justeres under flyvningen, ryglæn og nakkestykke på jorden.

— Glasfibernæse, alt finér af klasse GL-I. Metalbeslagene af rustfrit stål og kadmieret krommolybdænstål.

— Anvendt lim: resorsinol- og epoxyharts-lim.

— Hurtig montering, let at håndtere og transportere.

Takket være forbedrede produktionsmetoder kan vi nu tilbyde nogle svævefly af den igangværende produktionsserie med **KUN EN MÅNEDS LEVERINGSTID** på fordelagtige betingelser. Kontakt os direkte. (Tel. 21 075, Tavastehus)

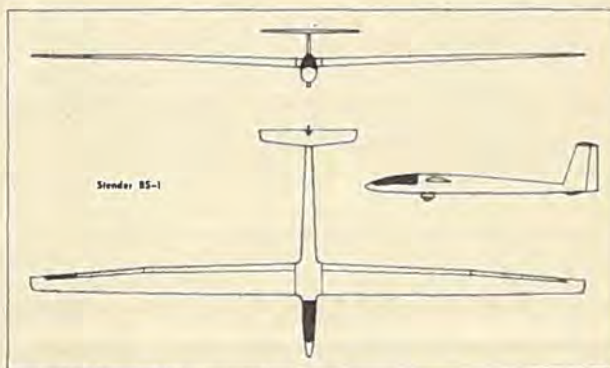


K.K. LEHTOVAARA OY
Tavastehus
Finland

Med Polyteknisk Flyvegruppe hos

IDAFLIEG

*PFG i samarbejde med tyske kolleger
indvinder erfaringer
på tur til Berlin og Braunschweig*



BS-1 regnes for et af verdens bedste svævefly, men dens produktionsmuligheder er efter konstruktørens død endnu ikke afklaret.

Fra 22.-26. februar i år fandt der i Berlin en konference sted mellem de vesttyske akademiske flyvegrupper (AKAflieger-grupper).

Disse flyvegrupper, der er knyttet sammen gennem organisationen IDAFLIEG, Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen, indledte allerede før krigen et samarbejde på videnskabeligt grundlag. Efter krigen har man fortsat dette samarbejde, og siden 1959 har også Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt München deltaget heri.

Man har inden for de sidste 10 år arbejdet med udvikling af nye byggemetoder for svævefly og har opnået meget fine resultater.

I de senere år er laminarprofilen blevet kendetegnet for et moderne svævefly. Dette profil udviser nemlig betydelig mindre modstandsværdier end de tidligere anvendte, men kun hvis det færdige bærepplan viser en meget fin overensstemmelse med det teoretisk bestemte profil. Man må kræve en overfladenøjagtighed på bedre end $1/10$ mm. Tidligere valgte man at beklæde bærepplanerne med krydsfinér, og det var også muligt ved omhyggelig slibning og spartlen at opnå den ønskede overflade, men desværre kun for en tid, idet træet »arbejder« ved svingende temperatur og fugtighed. For at opnå en førsteklases overflade måtte man finde nye veje og har derved fundet anvendelsen af fiberglas meget værdifuld.

Allerede i 1962 fik vi forbindelse med IDAFLIEG, idet undertegete i fire måneder opholdt sig hos AKAflieg München, og i år fik vi så – efter KDA-kontakt om sagen ved OSTIV-kurset i Varese – for første gang en invitation til at deltage i en IDAFLIEG-konference.

På grund af velvillig støtte fra Danmarks tekniske Højskole var det muligt at sende en delegation bestående af 6 studerende og 2 civilingeniører.

Vi startede fra Østervold lørdag den 22. februar kl. 0545 (incl. Tejlgård!), og efter at have hentet et manglende pas samt en af deltagerne, der havde sovet for længe, var vor VW-bus, »Den røde rubin«, på vej mod Gedser. I det dejligste solskinsvejr ankom vi med færgen til Warnemünde i Øst-zonen, og på trods af en grundig paskontrol lykkedes det os alle at slippe igennem og videre mod Berlin, som vi nåede om aftenen.

Søndag var alle deltagerne på busrundfart i Berlin, og om mandagen indledtes så den egentlige konference på Det tekniske Universitet. Det var den største konference indtil dato i IDAFLIEG, idet der var mødt ca. 60 delegerede, hvoraf der af udlændinge

foruden os var en deltager fra AKAflieg Wien.

Mange interessante foredrag

I de tre dage konferencen varede blev der holdt flg. foredrag:

Stabilitetsproblemer ved et haleløst svævefly. – Radarreflektion fra svævefly. – Udvikling af svæveflyet »Hidalgo«. – Præstationsmålinger for forskellige svævefly. – Belastningsforsøg med et bærepplan. – Optimal konstruktion af et slæbefly. – Og til slut vort eget bidrag vedr. Polyt IV.

For blot at omtale nogle af disse flg.:

Da anvendelsen af fiberglas til bærende dele er af ganske ny dato, har det været nødvendigt at udføre en del materialeforsøg, og AKAflieg Braunschweig omtalte herunder deres belastningsforsøg med et SB-6 bærepplan (jvf. The World's Sailplanes II). Ved statisk belastning havde man nået en udbøjning af vingetippen på 3 m! (vingen er 9 m lang), før der indtrådte brud. Desuden har de i øjeblikket en opstilling med vekslende belastning, og indtil nu er der forløbet en tid svarende til 3000 flyvetimer, uden der er forekommet træthedbrud.

Stuttgart omtalte udviklingen af deres ny svævefly »Hidalgo«, et meget lille fly med spændvidde 13 m, sideforhold 24 og vægt (incl. pilot) 180 kg! Bærepplanet er også her en skalkonstruktion med en sandwich af balsafiberglas.

Flyvegruppen forelagde sit Polyt IV projekt. Bærepplanet vil blive bygget som en selv-bærende skalkonstruktion, hvor skallen er en sandwich i krydsfinér-balsa, og overfladen er udført i glasfiber. Indkøringen af et beregningsprogram for skallen gældende for et vilkårligt profil var netop afsluttet før turen. Beregningen, der er programmeret i ALGOL og kørt på en GIER-regnemaskine, er udført for ortotrope sandwichskaller og giver samtidig en optimering af skalbredde og antal af understøbninger. Resultatet er en skalbredde på ca. 70 % af korden og en skaltykkelse på ca. 10 mm gående fra massiv finér ved roden til ca. 2×1 mm finér og 8 mm balsa ved tippen.

AKAflieg Berlin stod som arrangør af mødet og havde på fortræffelig måde sørget for, at deltagerne foruden det rent faglige også fik tid til at danne sig et indtryk af Berlin-situationen.

Ved siden af den videnskabelige videreuddannelse af studenterne har disse IDAFLIEG-konferencer det formål at skabe personlig kontakt mellem de enkelte flyvegrupper, og det skal understreges, at det var nogle svært hyggelige aftener, vi havde sammen i Berlin.

I Braunschweig på hjemvejen

Onsdag sluttede konferencen, og vi fulgtes da med Braunschweig'erne hjem; og de 2 dage vi opholdt os her, var måske de mest værdifulde på vor studierejse.

AKAflieg Braunschweig må regnes for den førende klub blandt de tyske AKAflieger-grupper. Dette har de tydelig vist gennem udviklingen af rækken af deres fly SB-5, SB-6 og SB-7, og denne udvikling er foreløbig kulmineret med BS-1, verdens bedste svævefly, der ganske vist ikke er bygget hos AKAflieg-Braunschweig, men af en af deres »Alte Herren«, Björn Stender. Han, der nu var blevet diplomingeniør, var den centrale skikkelse i deres konstruktionsafdeling, og det var et meget hårdt slag for dem, da han i efteråret 63 styrtede ned med sin egen konstruktion BS-1.

En kort omtale af deres fly:

SB-5 er et standardklasse fly, der er en lille smule bedre end en K 6.

SB-6 er bygget helt i fiberglas, spændvidde 18 m, og den har et udpræget »hurtigt« 14 % Eppler profil.

(SB-5 og SB-6 findes i The World's Sailplanes II).

SB-7 også et fiberglas-fly, anvender et 12 % Eppler-profil, har spændvidde 15 m, plankorden er kun ca. 80 cm(!), bedste glidetotal 39,5 ved 105 km/t og mindste synkehastighed 0,61 m/sek ved 81 km/t.

Björn Stenders BS-1, hvoraf der allerede inden hans død var bestilt 17, har flg. data:

Spændvidde: 18 m.

Bærepplansprofil: Eppler 348 K.

Planbelastning: 35,5 kg/m².

Bedste glidetotal: 46 ved 103 km/t.

Bedste synkehastighed: 0,43 m/sek ved 86,5 km/t.

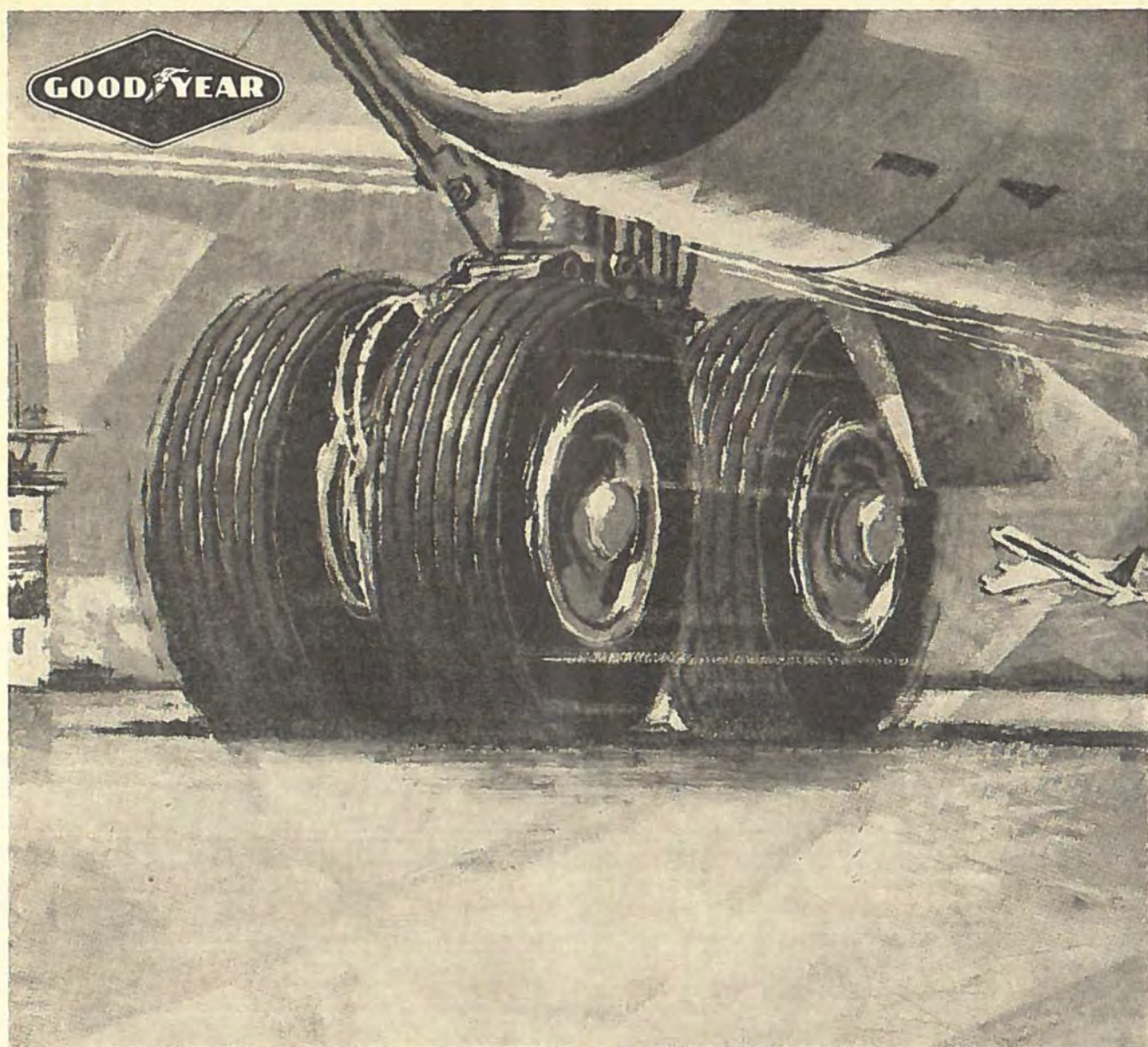
Højst tilladelige hastighed: 250 km/t.

De er i AKAflieg Braunschweig kun ca. 10 aktive medlemmer, og der arbejdes hver dag i værkstedet!

I Braunschweig havde vi også kontakt med dr. Eppler, der lovede at tænke på os med nogle af sine profiler til vor egen Polyt IV.

Foruden det rent faglige udbytte af turen var det af stor betydning for PFG, at vi fik skabt en kontakt med IDAFLIEG, således at vi nu fremover kan deltage i organisationens arbejde.

Den 10. august drager vi igen til Braunschweig, hvor IDAFLIEG i 3 uger er samlet til typesammenlignings flyvninger under ledelse af Dipl. Ing. Hans Zacher fra Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt München. Henrik Heikel Vinther



**PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER**

GOODYEAR

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

Ændringer i SAS vedligeholdelsestjeneste

Rationaliseringen inden for SAS har medført en gennemgribende ændring af vedligeholdelsestjenesten. Hidtil har hovedeftersyn af DC-7C, DC-8 og Caravelle været foretaget i Kastrup og de mellemliggende mindre eftersyn i Stockholm. Også komponenteftersyn var fordelt mellem de to værksteder; f. eks. var Kastrup specialist i hydraulsystemer, Stockholm i elektronisk udstyr.

Denne ordning er nu totalt ændret, idet Kastrup blev baseværksted for DC-8 og DC-7C i henholdsvis juni og august i fjor, mens baseværkstedet for Caravelle til gengæld blev flyttet til Stockholm i september. Overførslen af komponenteftersyn tog noget længere tid og er først blevet afsluttet i februar i år. Ved denne nyordning opnår man væsentlige besparelser i bl. a. transportudgifter og en forenklet administration. Når man placerede baseværkstedet for DC-7C og DC-8 i Kastrup, er grunden den, at disse to typer er langdistancefly, og at næsten alle SAS langdistanceruter udgår fra Kastrup. SAS værkstederne i Oslo berøres ikke af ændringerne og vil fortsat hellige sig Metroplanen.

Da det er vanskeligt at flytte teknikere fra et land til et andet, har man måttet gennemføre et stort omskolingsprogram, ligesom man har måttet rumme undervisningslokalerne i hangar II's bagbygning for at skaffe plads til den nødvendige udvidelse af værkstederne.

I hangar I er der nu to dokke, der anvendes til DC-6 og DC-7C (SAS vedligeholdelse som bekendt Nordairs seks DC-6), og i hangar II er der en dok til DC-8. Den øvrige plads i denne hangar anvendes til sådanne eftersyn, som ikke kræver anvendelse af dok. Hangar III er driftshangar og anvendes til de daglige (og natlige) eftersyn af de SAS-fly, hvis ruter udgår fra Kastrup.

Det egentlige motorværksted i Kastrup blev som bekendt nedlagt for adskillige år siden, men i bagbygningen til hangar III findes en såkaldt motorhospitalslinje for

Wright R-3350, der anvendes i DC-7C. Hovedeftersyn af disse motorer, for tiden efter 1700 timers gangtid, foregår hos Swissair i Zürich, og værkstedet i Kastrup er kun beregnet til reparationer, fortrinsvis sådanne, som det er uhensigtsmæssigt at udføre med motoren monteret i flyet. Udskiftning af en motor i DC-7C tager ca. 8 timer takket være anvendelse af det såkaldte QEC system (Quick Engine Change), hvorved man udskifter hele motorinstallationen inklusive aggregater, olietank, oliekløber, motorskærme, kølegæller m. v., i realiteten alt hvad der befinder sig foran brandskottet. Efter reparation skal motoren prøvekøres, inden den indgår i reservelageret; det foregår i en mobil provestand, kaldet „Bukken Bruse“, som man har overtaget fra Stockholm. Den består af et skur med de nødvendige måleinstrumenter og et motorfundament i den ene ende. Skuret er forsynet med hjul, så det nemt kan transporteres fra motorværkstedet til det sted, hvor prøvekørslen foregår.

For at skaffe plads til den husvilde kursusafdeling er der indrettet nye undervisningslokaler i den 1700 m² store træbarak, der tidligere anvendtes som ankomsthall. Her er der nu 11 klasselokaler samt rum til link-træning og praktisk undervisning af såvel teknisk som flyvende personel.

TYPENYT

Aviation Traders Super Carvair får Rolls-Royce Dart 510 på 1740 hk i stedet for P & W R-2000 på 1450 hk, hvilket vil forøge marchhastigheden med ca 35 km/t og reducere operationsomkostningerne pr ton/km med ca 25 %, især takket være de lavere vedligeholdelsesomkostninger. Endvidere opnås bedre start- og landingssegenskaber og højere nyttelast. Den første Super Carvair ventes at være klar om et lille års tid. Aviation Traders overvejer desuden at ombygge Argonaut til Super Carvair standard med Dart 520 på 1990 hk. Argonaut er nyere, stærkere fly end DC-4 og har desuden trykkabine, ligesom der er mange gode fly til salg for en ret billig pris.

Sud Sa 3180 Alouette med Astazon har fået typegodkendelse til civil brug af de franske luftfartsmyndigheder. Denne version anvendes allerede af den franske hær og gendarmeri. Brændstofforbruget er takket være den nye motortype reduceret med 35 % og flyvetiden er nu 5 t 25 m, svarende til en flyvestrækning på 730 km.

North American X-15 nr. 2, der havarede 9. nov. 1962, er blevet genopbygget med betegnelsen X-15A-2. Kroppen er forlænget 75 cm, der er kommet nyt understel, ny vindskærm og to store droptanke på bagkroppen. I stedet for den lodrette finne under kroppen kan der monteres en ramjet motor.

SEEMS MS 7600 „Paris III“ fløj første gang den 28. februar. Det er en seksædet forretnings-fly-udgave med trykkabine og dør i siden. Allerede 3. marts blev den demonstreret for pressen sammen med Rallye nr. 400.

Caravelle Super B fløj første gang 3. marts. Det er udgaven til Finnair med to Pratt & Whitney JT 8D1 motorer på 6350 kg. Der er plads til 89 passagerer, fuldvægten er 52 t. Den kan befordre 8 t over 3000 km med 835 km/t.

Transall C 160 fløj første gang 19. februar. Dette fly er samlet af Hamburger Flugzeugbau.

Short Skyvan med to Astazon propelturbiner fløj første gang 2. oktober. Skyvan er nu sat i serieproduktion til levering i slutningen af 1965.

Northrop F-5 er blevet valgt som jagerbomber af det norske flyvevåben, der har bestilt 64 til levering i 1966-67. De skal afløse F-86F Sabre.

Dassault Mystere er en projekteret udvikling af Mystere 20 med plads til 32 passagerer og forsynet med to General Electric jetmotorer, hver på 2270 kg st. t.

Breguet Atlantic produktionsplanerne består af en første serie på 40, 20 til Tyskland og 20 til Frankrig, og derefter en serie til Frankrig, ligesom man venter en ordre fra Holland.

Beagle 206Z-1, det første fly af forserien, fløj første gang 24. januar.

Lockheed U-2 blev bygget i ialt 53 eksemplarer i Årene 1956-57. Heraf var de fem tosedede, resten ensædede. De ensædede var normalt forsynet med en P&W J57-P-37A, de tosedede med en P&W J75, men den sidste motortype anvendtes dog også i enkelte ensædede, deriblandt i den, der blev skudt ned over Sovjetunionen.

En Kaman UH-2 er blevet prøvefløjet med en General Electric YJ85 jetmotor (1134 kg st. t.) i en pod på højre side af kroppen.

Cessna Super Skywagon (FLYV 2/1964) har fabriksbetegnelsen Model 206 og er mere end fragtudgave af Cessna 205 end en udvikling af Cessna 185 Skywagon.

De Havilland Turbo-Beaver har en P&W PT6A-6 turboprop på 578 hk, 76 cm længere krop med to ekstra sæder og større sideror. Den nye motorinstallation vejer ca 260 kg mindre og er ca 30 % stærkere end den sædvanlige R-985. Marchhastighed 260 km/t i 3050 m, nyttelast 795 kg over 320 km. Pris 77.500 dollars (ombygningsset 48.000 dollars). Første flyvning 30. dec. 1963.

Pilatus Turbo-Porter skal nu prøves med en P&W PT6A-6 af Fairchild i USA, der overvejer at licensbygge typen.

BØGER

Don Downie: *Cockpit Navigation Guide*. Modern Aircraft Series, New York. 132 sider, ill. Pris 1.95 dollars.

Den populære flyveforfatter giver her på letforståelig måde en vejledning i moderne navigation med privatfly og det udstyr, der idag står til rådighed. Bogen er lagt meget praktisk an og slutter med eksempler på virkelige flyvningers gennemførelse, herunder den tur til Alaska, forfatteren foretog for optagelse af filmen „Wings to Alaska“.

Schneider/Ames: *So fliegst du heute — und morgen*. Otto Maier Verlag, Ravensburg. 159 s., ill. Pris 2.40 DM.

En fra amerikansk oversat børne- og ungdomsbog, der på letfattelig måde fortæller om moderne flyvning og luftfart, ja også rumfart, og de hjælpemidler, man benytter dertil.

Ann Welch: *John goes Gliding*. Jonathan Cape, London. 191 sider, ill. 15 shillings.

Populariserende svæveflyvebog i ny form, nemlig som drengeroman, hvor alle de saglige oplysninger om svæveflyvesporten glider ind som led i en spændende beretning om John's oplevelser, da han under ferieophold på landet begynder at svæveflyve og ender med en passageretur over Kanalen til Frankrig.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

Bristol 188 opgivet

Bristol 188, det engelske forsøgsfly til længere flyvninger med hastigheder over Mach 2,5 er blevet grounded på ubestemt tid og forskningsprogrammet opgivet. Bristol 188, der omtales udførligt i FLYV 9/1962 s. 196, er uden tvivl det kostbareste rene forskningsfly, der er bygget i England. Der blev kun bygget to, der fløj første gang henholdsvis 14. april 1962 og 29. april 1963. Årsagen til programmets opgivelse synes hovedsagelig at være af økonomisk art. I en udtalelse siger en talsmand for Ministry of Aviation, at man ved konstruktionen og flyvning med flyene havde lært meget, men at baggrunden for de operationelle krav til et forskningsfly var væsentligt ændret siden 1954, da flyene blev bestilt. Ved den første flyvning udtaltes det fra officiel side, at Bristol 188 ville være et nyttigt forskningsredskab de næste 12-15 år!

Skibe mod nord

Om Søværnets nye helikopterbærende inspektionsskibe har Forsvarets flimstjeneste ladet fremstille en nydelig lille farvefilm „Skibe mod nord“ efter manuskript af Hans Hansen. Den spiller ca 12 minutter og er fotograferet af Vincent Hansen. For instruktion og produktion står Ib Dam, der huskes for Flyvevåbnets seneste dokumentarfilm. Filmen viser hovedsagelig skibenes bygning og indretning, men lidt flyvning er der også kommet med, så denne film om de danske hangarskibe egner sig udmærket til forevisning i klubberne.



Nogle af de flotte radiostyrede modeller.

LIGESOM sidste år afviklede modellflyverne deres danmarksmesterskaber på flyvestation Vandel, og traditionen tro fandt stævnet sted i St. Bededagsferien, idet fredagen var beregnet til ankomst, trimning m.v., mens konkurrencerne fandt sted hele lørdagen samt søndag formiddag.

Dette DM var med sine lige ved 150 deltagere det hidtil største modellflyvestævne, der har været afholdt her i landet. Foruden deltagerne var der knapt et halvt hundrede officials. Og med de tilmeldte ledsagere, familiemedlemmer m.v. omfattede arrangementet ialt ca 300 personer.

Det er naturligvis både godt og ondt med et så stort stævne. Godt, fordi så mange modellflyvere kommer sammen på én gang, og ondt, fordi ingen kan overkomme at se det hele. For stævnet var spredt ud over så at sige hele flyvestationens område. — Længst mod øst havde man fået lov til at flyve linestyling på den yderste ende af hovedstartbanen. Midt på stationen holdt de fritflyvende modeller til, mens radiostyringsfolkene var trukket næsten helt ud til den vestlige begrænsning.

Linestyling over betonbane

Lad os starte helt ude mod øst, hvor linestylingfolkene havde kastet alle hæmninger over bord og afviklede alle klasser undtagen kampflyvning på betonbaner. Hastighedsmodeller kunne således for en gang skyld starte fra startvogn, hvilket giver mulighed for at benytte propeller med større stigning. Dette gav sig da også udslag i gode resultater — vist de bedste, der endnu er præsteret herhjemme. Ingen af de noterede tider var på under 150 km/t, og de helt store hastigheder tegnede Vordingborg-folkene sig for. René Olsen lagde ud med en flyvning på 185 km/t, men ved at forbedre i næste flyvning til 191,6 km/t viste han sig som en værdig mester. På andenpladsen kom Svend Nielsen med 180 km/t — det er ham, der altid flyver runde tal. Jens Geschwendtner svarede til sit navn og blev nr 3 med 179,1 km/t, hvilket da også er en fin præstation. René Olsens bedste flyvning

Se, sådan skal vejret være til et DM!

Kjeld Frimand, Poul Lauridsen og Ole Meyer Larsen beretter om modellflyvernes hidtil største konkurrence i Danmark.

er iøvrigt anmeldt som ny danmarkrekord, og desuden blev der efter konkurrencen opstillet nye rekorder i de store hastighedsklasser F2 og F3.

Holdkapsflyvningen, dygtigt ledet af Axel Mortensen, var ikke mindre spændende, og det var en fornøjelse at se alle de pæne modeller. Den hurtigste tid blev fløjet af Per og Ole Hasling med 4 min 57 sek. Næstbedste havde Jørgen B. Larsen og Kjeld Frimand med 5,27 og Arhusholdet Arno Jensen/Mogens Uldum havde 5,29. Disse tre hold var hermed i finalen. Finalen endte med, at Arno Jensen/Mogens Uldum vandt med 5 min 34 sek, med Jørgen B. Larsen/Frimand som nr 2 med 6 min 11 sek, mens brdr. Hasling havde uheld.

Kunstflyvning for begyndere — ja, denne betegnelse passer egentlig ikke mere, for der vistes flyvning af fin klasse, og ordet begynder bør faktisk bruges som en vittighed. Konkurrencens forløb var noget af det mest spændende, ja, man havde ikke mulighed for at tippe en vinder, selv efter den sidste flyvning. Selv om sidste runde om søndagen blev fløjet i ganske frisk vind, berørte det ikke sikkerheden. Sv. Borge Neumann, Windy, vandt med 2.841 points. Jens Malmberg, klub 539 og Jørgen Larsen, 316 (jo — en fynbo) kom lige efter med 2.841 og 2.830 points. Alle tre fløj med NOBLER, som man kan købe tegning til i finsk udgave hos KDA.

Det er vel næsten overflødigt at bemærke, at Kaj Hansen, Haderslev, vandt eksperternes kunstflyvning. Men det gjorde han altså, for guderne må vide hvilken gang i træk. Albert Svensson, Tornado, blev nr 2, mens Leif Eskildsen, 603, tog sig af tredjepladsen. Pointene var henholdsvis 5.332, 4.942 og 4.923.

Det var ikke på forhånd lykkedes at finde en leder til kampflyvningen, men da Briks Madsen blev forhindret i at flyve selv, overtog han det ledige job. Der var ikke færre end 11 deltagere, og dysterne var vældig gode og spændende. Modellerne var da også mere specielle, end man plejer at se dem. Leif O. Mortensen, Alborg, vandt i finalen over klubkammeraten Ole Christiansen.

Vandeltermikken bragede

I det fine flyvevejr om lørdagen blev der af de fritflyvende rigtigt jaget termik, særlig i A-2 klassen. Chancerne blev udnyttet, og mange nye navne kom frem i forreste linie, mens gamle prøvede kræfter blev forbigået. Selv efter en noget lunefuld tredje periode var der stadig 4 mand i A-2 med max. De to sidste perioder om søndagen var nok endnu mere lunefulde, men alligevel lykkedes det Steen Simonsen, 523, at gennemføre med 900 sek. Både vor nye danmarksmester og hans modeller gjorde et gedigt indtryk, og der kan sikkert ventes mere fra den kant. Henning Mikkelsen fra klub 116 på andenpladsen (848 sek) er også i rivende fremgang. Han har trænet hårdt vinteren igennem i Hillerød, hvor han også placerede sig i toppen. På tredjepladsen

kom endelig en af de »gamle«, Finn Frederiksen, 105, med 797 sek. Det skal lige nævnes, at Borge Hansen ikke kunne gennemføre på grund af bortflyvninger.

Begynderklassens bedste lå som sædvanlig på højde med eksperterne, og man havde det indtryk, at en stor part hørte hjemme i ekspertklassen. Rækkefølgen blev her: Jens Gerstrøm, 523, 788 sek., Bjarne Jensen, 538, 662 sek og Poul Trane, 201, 615 sek.

I C-2 var det de sædvanlige kendte navne, der dominerede, og der er i grunden ikke stor forskel på de bedste. Rækkefølgen denne gang blev Erik Nienstædt, 116, K. E. Widell, 105 og Poul Rasmussen, 229, med henholdsvis 851, 841 og 790 sek. Vor nordiske mester, Thomas Koster, har i hele forårssæsonen været handicappet af en alvorlig benskade.

I D-1 måtte eksperten Steen Agner efter et par stygge uheld se sig forbigået af unge Mogens Jensen, 215, med 741 sek. Han har fløjet flittigt hele vinteren i Dianalund, hvor det meste af klubben har specialiseret sig i denne klasse, som en forskole til D-2.

Hans Schiøtt, 523, sejrede meget sikkert i D-2 med 900 sek. Han brugte endog det fine vejr til også at flyve A-2, men helligede sig først og fremmest motormodellerne. Niels Chr. Christensen, 116, og Jørn Tom Oxager, 201, besatte de næste pladser med 777 og 639 sek.

Det var glædeligt at se nye ansigter i forreste linie. Den grænse, som Storebælt i adskillige år dannede mellem toppen af de fritflyvende og resten, synes næsten fjernet. Det gode vejr med den medfølgende termik-jagt kom bag på adskillige A-2-flyvere. Mange sikre max'er gik tabt, fordi luntene var for kort. I et sådant vejr er termiktimeren på sin plads, da den jo først starter, når modellen udløses fra snoren.

Stor fremgang i radiostyring

Rygtet har i mange år fortalt, at man ikke kunne flyve radiostyring på Vandel på grund af forstyrrelser. Ingen har nogensinde kunnet bevise disse forstyrrelser, men på den anden side er der sikkert noget, der tyder på, at de er der. Derfor rykkede man i år langt ud vestpå, for at komme længst muligt væk fra de store antenner på radiogården, og det viste sig at være tilstrækkeligt til at fjerne forstyrrelserne — eller troen på dem.

Deltagermæssigt var der ikke flere end sidste år, men kvaliteten er steget ganske betydeligt, såvel i klasse K-1 som K-3. Vi gætter på, at fremgangen skyldes, at man efterhånden har fået tip-top udstyr, samt at vi havde et par mand i Belgien sidste år, som så, hvorledes manøvrerne virkelig skal udføres.

Allerede fredag middag startede træningen, og det gik slag i slag til solnedgang med 4-5 modeller i luften hele tiden. Det kan være, at træningen efterhånden skal rationeres, for det var faktisk svært for deltagere med superregen. anlæg at komme til.

Lørdag kl 0800 startede konkurrencen, hvis praktiske arrangement blev klart af

Hillerød-klubben, der havde arrangeret sig med en mand til resultatudregning på stedet, således at konkurrencen blev meget spændende at følge. I K-1 viste *Hans P. Hansen* sig helt urørlig. Han flyver med en meget stor model med ikke mindre end en OS max 49 i næsen. Den hedder *Bastian* og har selvfølgelig tilnavnet *Den store Bastian*. *Hans P.* fik 871 p., mens *Nordal Rasmussen*, 133, fik 695 og en kvinde, *Åse Yvan*, 133, tog sig af tredjepladsen med 675 p.

I flerkanalklassen var der derimod spænding for alle pengene. *Nordal Rasmussen* dukkede op med en reservemodel, men kunne ikke forhindre, at *Finn Mortensen* fik et mindre forspring i første runde. I næste omgang kiksede *Finn* et par manøvrer, men *Nordal* forbedrede sit resultat og fik udlignet. Og så var man klar til en spændende finale søndag formiddag. *Nordal* fløj først, og med utrolig sikkerhed gik han gennem programmet, idet han dog undlod lodret stigende rulning, da han frygtede, at motoren skulle stoppe, og desuden kiksede haleglidningen. Til gengæld lavede han en meget fin landing lige midt i mærket, som blev fået i stykker af propellen. Umiddelbart efter, og inden resultatet var udregnet, startede *Finn Mortensen* og gennemførte hele programmet uden udeladelser, men med flere unøjagtigheder samt en helt mislykket landing. 1900 points til *Nordal* og 1650 til *Finn*, konkurrencens bedste resultater - afgjorde, at *Nordal* havde vundet med ialt 3.389 points mod *Finn Mortensens* 3.083. *Jørgen Yvan* blev nr 3 med 2.297 p. med en Sultan med hjemmbygget udstyr.

Radiostyringsfolkene har efterhånden lært at medbringe reservemodeller til konkurrencerne, og i et par tilfælde blev der også brug for dem. Ligeledes så man, at det er muligt at reparere en model fra den ene periode til den anden. Således fløj *Jan Hachke* sin sidste flyvning med en model, der var lappet temmelig meget sammen efter havari i en trimflyvning.

De bedste DM-folk samt et par andre dygtige radiostyringsfolk skulle midt i maj deltage i en nordisk konkurrence i Oslo. Det bliver spændende at se, hvordan de klarer sig i et skrapere selskab.

Præmieuddelingen

Godt et par hundrede mennesker var samlet i den store - men alligevel for lille - sal på Vandel Kro, da DM-lederen *Poul Erik Lyregård*, assisteret af fru *Ingrid Kongsberg* - foretog præmieuddelingen. Der

Nu skal vi passe på vore frekvenser

Hobby-Bladet går ind for 27,12 MHz som medborgerfrekvens.

For et års tid siden meddelte dagspressen, at Post- og Telegrafvæsenet i lighed med mange andre lande ville indføre en såkaldt "sandkassefrekvens", hvor alle, der havde lyst, kunne tumle sig med samtaleanlæg osv. Desværre havde man udset vor frekvens til radiostyring, 27,12 MHz, til formålet, og KDA rettede da derfor også omgående henvendelse til P&T for at formå dette til at finde en anden frekvens til frigivelse. Vi opnåede, at P&T lovede at kontakte os, når sagen blev aktuel, idet man kunne se sagen fra vor side, men man kunne ikke love noget.

Nu har sagen atter fået interesse, da Hobby-Bladet i foråret har rettet en opfordring til P&T om at frigive netop 27,12 MHz meget snart. Vi har i den anledning sendt Hobby-Bladet en henvendelse, formet som et læserbrev, hvilket bladet dog har nægtet at optage, da man, som redaktøren skriver til os, "finder at det vil være tid- og pengespild at bruge bladets spalter til en diskussion om den sag."

Redaktør *Ove Krarup* mener, at når man i f.eks. USA og Norge kan have Walkie-talkier m.v. på samme bånd som R/C uden, at man generer hinanden, så må vi også kunne finde ud af det her i landet.

Ja - men sandheden er, at man i USA absolut generer hinanden. Endda så meget, at det amerikanske modellflyveforbund AMA har iværksat en større kampagne for at beskytte sine interesser. Man har startet en indsamling, hvortil medlemmer, klubber, firmaer og tidsskrifter yder bidrag - man er vist over 4000 dollars nu - for at man kan sikre sig juridisk assistance for at få ret til egne frekvenser. Og det kan da ikke være noget man gør, hvis det ikke er meget nødvendigt.

Vi vil gerne understrege, at vi naturligvis gerne under walkie-talkie-folkene en frekvens. Men kunne de ikke have lige så megen fornøjelse af en frekvens, der ligger bare en meter højere eller lavere?

I sit maj-nummer går Hobby-Bladet imid-

lertid et skridt videre, idet man bringer byggevejledning til en walkie-talkie udstyret med et 27,12 MHz-fjernstyringskrystal! I den anledning har vi atter kontaktet P&T, der udtaler, at der stadig ikke er taget bestemmelse om sandkassefrekvensen (selv om meget tyder på, at det desværre bliver 27,12), og at noget tidligst vil ske i løbet af efteråret. Man er - oplyser man - ikke spor glade for, at nogen tager forskud på noget, og således har man for tiden en sag løbende mod en københavnsk forretningsmand, der er blevet pågrebet med et importeret anlæg, og denne sag vil, ligesom andre sager af denne art, ende med et bødeforlæg. (Det gælder også, når radiostyringsfolkene ikke har licensforholdet i orden.)

Hobby-Bladet har tit - sidst ved præmieuddelingen ved DM - appelleret til de danske modellflyvere om hjælp. Og det synes vi er helt i sin orden. Må danske modellflyvere til gengæld appellere til Hobby-Bladet om ikke at blive modarbejdet i denne vigtige sag. Det kan blive vanskeligt nok at frelse vore frekvenser endda. oml.

Dansk sejr i svenskernes vårkonkurrence

De københavnske linestyringsfolk har åbenbart ikke fået nok i turen til DM i Vandel, for allerede søndagen efter tog de til Stockholm, hvor svenskerne afholdt deres vårkonkurrence. Danskerne deltog kun i kunstflyvning, hvor de til gengæld placerede sig meget fint. *Eilif Madsen*, Windy, vandt klassen med 2.220 p foran *Albert Svensson*, Tornado, med 2.173 p. Så kom de svenske VM-folk *Lars Eriksson* med 2031 og *Ove Øster* med 1990. Sv. *Børge Neumann*, Windy, der flyver i begynderklassen herhjemme, blev nr. 5!!!

Derudover blev holdkapflyvning vundet af *Søren Alseby* med 4 min 40 sek, og hastighed af *Rolf Hagel* med 191,0 km/tim. KFFJ

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modelflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værder.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

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.



Omgangviserne til holdkapflyvning, der gjorde denne konkurrence endnu mere spændende at følge.

PÅ BESØG HOS CESSNA ...

FORNYLIG rejste jeg tværs over USA og benyttede lejligheden til at stoppe over en dag i Wichita, Kansas, for at se Cessna-fabrikkerne.

Jeg havde anmeldt mit besøg i forvejen og fik en særdeles god modtagelse af public relations afdelingen.

Cessna Aircraft Company er USA's ældste fremstiller af lette fly. Det blev stiftet af Clyde Cessna, som allerede i 1911 byggede og fløj det første Cessna fly. Siden har selskabet været i stadig fremgang, og i dag fremstiller det ikke alene fly men også raketter samt elektronisk og hydraulisk udstyr på fabrikker i fem stater og lande.

Det har selvfølgelig ikke altid gået lige glat. Man fortæller endnu om den tid, da Clyde Cessna fløj ud til flyvestævner og konkurrencer for at vinde penge nok til at udbetale lønninger.

I Wichita ligger de to hovedfabrikker på hver side af byen. Sammen med hovedkontoret ligger fabrikken for fremstilling af enmotorede fly. Man bygger dog også her Sky-master, det tomotorede fly med »center-line thrust«.

Cessna fremstiller selv størstedelen af de dele, som indgår i selskabets fly, og under en rundvisning så jeg produktionen af de enmotorede fly fra ende til anden.

Selvom man til en vis grad anvender samlebåndsteknik, fremstiller man sjældent to ens fly efter hinanden, og på produktion

linjen var da også så godt som alle typer repræsenteret.

Jeg skal ikke komme ind på detaljer i fremstillingen, men det er forbløffende at se hvor hurtigt aluminiumsrullerne, som kommer ind i den ene ende af fabrikken, omformes til flydele, som så samles til krop og vinger. Efterhånden anbringes instrumenter, understel, motor o.s.v., og så er flyet klar til prøveflyvning og bemaling.

Hvert fly følges under hele produktionen af en ordreseddel, som i detaljer angiver hvilket udstyr den fremtidige ejer, eller forhandler, ønsker i det pågældende fly.

Senere på dagen så jeg fabrikken for fremstilling af tomotorede og militære fly. Der var, efter min opfattelse, et stort antal Cessna 310 og Skyknight i produktion, så åbenbart går salget af disse typer godt.

Endvidere fremstiller man den to-sædede jettræner T-37, hvoraf der nu er leveret omkring 800 eksemplarer, siden typen første gang fløj i 1955.

Det mest interessante fly var dog Cessna's nye model 411, hvis prototype jeg så. Dette fly er beregnet til at konkurrere med typer som Aero Commander og Beech Queen Air.

411 er et smukt og rummeligt fly med plads til 6-7 voksne passagerer. Det har særskilt pilotkabine og en rummelig passagerkabine samt bar og toilet.

Flyets optimale hastighed vil være over 240 mph i 22.000 fod, og det vil kunne flyve over 1000 miles uden mellemlanding.

Cessna tager allerede nu mod bestillinger på 411, som man forventer at kunne levere først i 1965 til en pris af ikke over 120.000 dollars.

Som afslutning på mit besøg så jeg værktøjsafdelingen, hvor man fremstiller alt det nødvendige værktøj for produktionen af flyene.

Man var her igang med at fremstille værktøj, skabeloner m.v. til 411. Dette foregår som håndarbejde og med uhyre præcision, og man forstår, at igangsætningsomkostningerne er meget store, når man skal fremstille et nyt fly.

Den sidste del af rundvisningen foretog jeg sammen med Cessna's nye forhandler i Columbia, som var på et træningsophold på fabrikken. Man har meget strenge valutarestriktioner i Columbia, men forhandleren, som i forvejen ejer et mindre luftfartsselskab, var meget entusiastisk og håbede at sælge en Cessna 310 som sit første fly.

Man var hos Cessna meget tilfreds med det europæiske marked og i særdeleshed Danmark. Det kan forventes, at man i nær fremtid flytter det europæiske hovedkvarter i Schweiz til Belgien, hvilket skulle resultere i et mere effektivt salgs- og servicearbejde i hele Europa.

Nu er det selvfølgelig ikke hver dag, man kommer forbi Wichita, men jeg kan roligt anbefale enhver, som interesserer sig for fly, at aflægge et besøg hos Cessna, hvis man er i nærheden. Alene den gode modtagelse er besøget værd, og man kan her på en dag lære mere om konstruktionen af moderne fly, end det er muligt mange andre steder.

Erik Brehmer.



STERLING AIRWAYS

The Danish Charter Company with Douglas DC 6 B aircraft

Fly STERLING - it's a pleasure

**QUALITY
REGULARITY
TOP-SERVICE**

**Copenhagen Airport
Dragør
Tlf. (01) 53 11 31**

Ny frekvens til svæveflyvning

29.98 MHz må nu også anvendes

Post- og Telegrafvæsenet har ved skrivelse af 1. maj 1964 meddelt KDA følgende:

„Frekvens til svæveflyvning.

Det meddeles herved til underretning, at der i henhold til bestemmelserne i tidligere tilsendte „Bekendtgørelse om radiostationer i den bevægelige landtjeneste“ og iøvrigt på følgende vilkår vil kunne gives tilladelse til oprettelse og drift af radiotelefonanlæg til brug for svæveflyvning under anvendelse af frekvensen 29,98 MHz:

1) Der må ikke ibrugtages anlæg, før der i hvert enkelt tilfælde foreligger fornøden tilladelse hertil fra generaldirektoratet.

2) Anlæggene skal være typegodkendte af Post- og Telegrafvæsenet. Opmærksomheden henledes på, at den maksimalt tilladte effekt ikke må overstige 5 Watt input, og at kun modulationsarten AM kan benyttes.



Vort forsvar. Redigeret af N. L. Tholstrup og O. R. H. Jensen. Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck 1964. 424 s., 15x21 cm, ill. 32,50 kr.

En bog af denne art har været savnet i mange år, faktisk siden forsvarsordningen af 1950. Den giver en ganske grundig orientering i det danske forsvars organisation, mål og midler, herunder baggrunden for NATO og denne organisations opbygning. Endvidere omtales civilforsvaret, det psykologiske forsvar og uddannelsen i de forskellige forsvarsgrene ret udførligt.

Afsnittet om Flyvevåbnet er forfattet af major T. V. Dinesen og fylder kun 30 sider af bogen, og en stor del af dette afsnit optages af hvad forfatteren kalder „raketter“; vi troede ærligt talt, at betegnelsen missil var den gangse i militære kredse. Afsnittet om Flyvevåbnet fortæller udmærket om, hvad dette våbens opgaver er, men man kunne have ønsket lidt mere facts om organisation og materiel; det forekommer mig i hvert fald, at der er mere „kød“ på afsnittene om Hæren og specielt Søværnet, men det er måske fordi jeg vidste mindre om disse værn end om Flyvevåbnet, eller er Flyvevåbnets sikkerhedstjeneste skarpere end de andre værn?

Det, der skuffer mest, er imidlertid billederne. Det er hovedsagelig de samme gamle travere, som man kender til bevidstløshed fra utallige gengivelser. Når der ikke en gang kan fremskaffes nye billeder til en bog som denne, så hører alting op. Er der ingen i Flyvevåbnets øverste ledelse, der har sans for public relations? H. K.

Dorian & Osenton: *Dictionary of Aeronautics*. Elsevier Publishing Co., Amsterdam. 842 sider, 70 gylden.

Denne seksprogede luftfartsordbog er indrettet på grundlag af engelsk/amerikansk og indeholder 5919 ord med en kort definition på engelsk. Ud for hvert ord står det tilsvarende ord på fransk, spansk, italiensk, portugisisk og tysk. Portugisisk er medtaget p.g.a. Brasiliens stigende betydning. Vil man gå den modsatte vej, slår man op i en alfabetisk fortegnelse i det pågældende sprog, hvor der henvises til tilsvarende nummer i den engelske del, og her kan man finde forklaringen på ordet samt det tilsvarende ord på ønsket sprog. Bogen medtager ord fra motor- og radioområderne, elektronik, meteorologi m.m., men man har udeladt de fleste mere historiske ord fra ballonområdet og fra den militære flyvning, der p.g.a. sikkerhedsbestemmelser ikke kan gøres komplet.

3) Anlæggene må kun anvendes til strengt nødvendig korrespondance vedrørende svæveflyvning, og

4) Generaldirektoratet kan ikke påtage sig noget som helst ansvar for forstyrrelsesfrihed på omhandlede frekvens, som iøvrigt her i landet så vidt muligt kun vil blive anvist til brug for svæveflyvning.

Opmærksomheden henledes på, at luftfartsdirektoratets godkendelse af hensyn til luftdygtighedsbeviset skal indhentes, såfremt der foretages fast installation af radioanlæg i svævefly. E.B.

Den frekvens, der herved er frigivet, ligger meget tæt på det i USA meget anvendte „citizens radiobånd“, som stort set alle kan anvende til hvad som helst.

På grund af den store udbredelse af disse radioer i „staterne“ har en mængde fabriker over hele verden — Danmark inklusive — fremstillet en mængde mer eller mindre gode „sende-modtagere“. Priserne varierer over en stor skala fra ca 300 kr til ca 2000 kr alt efter den ønskede kvalitet.



Major Keld Bendix Sørensen er udnævnt til oberstløjtnant.

Hærens Flyveskoles første chef død

Oberstløjtnant E. H. Jørgensen (opr. Holm Jørgensen), der døde i slutningen af april, 93 år gammel, var den første chef for Hærens Flyveskole, samtidig med at han var chef for Generalstabens fæstningssektion. Han var ikke selv flyver og forbigås derfor i uberettiget tavshed i „25 Aars Flyvning ved Hæren“ og andre historiske værker.

T-33 havareret

Den 5. maj fik en T-33 fra Træningsfligten motorstop umiddelbart efter starten fra Flyvestation Alborg. Begge de ombordværende, flyverløjtnant Bent Nielsen og sergent Jørgen Pedersen, sprang ud ved hjælp af katapultsæderne, sidstnævnte eudda gennem både blindflyvningskaleche og canopy. Det skete fra meget lav højde (ca 100 fod) og er yderligere bemærkelsesværdigt ved, at det er første gang i Danmark, at der er ejet gennem blindflyvningskaleche.

Catalina havareret ved Upernavik

En Catalina måtte den 3. maj nedlande på vandet ved Upernavik på grund af motorstop (defekt oliepumpe). De ombordværende blev taget op af en amerikansk SA-16 Albatross, men flyet sank desværre et par dage senere på så dybt vand, at bjærgning er umulig.

Herefter har Flyvevåbnet kun fire tilbage af de oprindelige otte „nye“ Catalinaer (PBV-6A), og det vil formentlig blive nødvendigt at anskaffe en erstatning, eventuelt fremskynde leveringen af nye helikoptere til eftersøgnings- og redningstjenesten.



LÆR
AT
FLYVE

AVIATION TRAINING
KØBENHAVNS LUFTHAVN 531900

Man skal nok ikke regne med at den allerbilligste og stærkt „legetøjsprægede“ del af disse radioer vil kunne godkendes til brug her i landet; iøvrigt er deres rækkevidde også meget begrænset (ca 200—400 m) og uden interesse for svæveflyvere.

Der er imidlertid gode ting imellem, der med godt udbytte vil kunne anvendes i svæveflyvningen.

Almindeligvis er dette radiomateriel beregnet til anvendelse omkring 27 MHz, men det skulle være muligt at ændre frekvensen til den ovenfor nævnte; det må dog være en betingelse at fabrikanten, eller dennes danske repræsentant, foretager eventuelle ændringer og sørger for typegodkendelse af hele anlæget.

Svæveflyveradiotjeneste

En radiotjeneste oprettes bedst med en kraftig centralstation på jorden — der tilsluttes op til 5 Watt med anvendelse af amplitudemodulation — samt en eller flere mindre stationer til at modtage i flyene eller til at bruge ved spil el. lign. De små stationer bør ikke have mindre effekt end 1 Watt, da rækkevidden da vil være meget begrænset.

Endnu findes kun få godkendte typer i landet, men hvis en større udbredelse kan påregnes, vil der sikkert hurtigt komme flere til. I vort naboland Sverige er der allerede et stort udbud. „FLYV“ vil iøvrigt lejlighedsvis fremkomme med rapporter over afprøvet materiel. 5GB.

Ændringer i luftfartsregisteret

Nye fly: OY-TRE, Cessna F 172E, og OY-TRJ, Cessna 150D, begge Transair, Karstrup Syd.

Slettet: OY-AOA, DC-6, Nordair (solgt til USA). — OY-KRE, Caravelle, SAS, (udlejet til Thai Airways International).

Ejerskifte: OY-AAP, KZ VII, tidl. Leif Bendixen, Kbh., nu Rudolph Dahl-Hansen, Kbh. — OY-BOY, Emeraude, tidl. Henning Ormstrup, Herning, nu I. Chr. Jensen og A. Kragh Jørgensen, Ribe. — OY-DZA, KZ III, tidl. Commertas, nu Chr. Hoelgaard, Lund, Gystringe pr. Ringsted. — OY-TRD, Cessna 150C, tidl. Gorm Niros, Virum, nu I/S NB-fly v/ G. Niros og A. J. Bruus, Virum. — OY-DGI Auster Autocrat, tidl. Carl Erik Karström, nu Scanaviation. — OY-XAU, Lehrmeister, tidl. Skive Flyveklub, nu Holbæk Flyveklub.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

instrumentbevis

Komplet instrumentkursus bestående af:
TEORIKURSUS - klasse-ell. korrespondancekursus,
LINKTRÆNING
FLYVETRÆNING.

Ring eller skriv efter nærmere oplysninger
53 19 00

AVIATION TRAINING
Bygn. 140, Københavns Lufthavn, Dragør

Nyt teorikursus starter 6. maj.
Skoleflyvning i vore moderne maskiner kan påbegyndes straks efter kursusets start. Ring venligst om nærmere oplysninger.
Forhandling af Aristo Computers

Laveste billetpriser til New York flyv med Loftleidir for kun 2814 kr.*



7 NATIONERS FLYVEKØKKEN
hygger om Dem med lækker mad
De får smag nogle af det
kendte Københavner køkken flyve-
specialiteter! Ind imellem de
stille serveringer serverer venlige
og betænksomme stewardesser
lette forfriskninger for Dem

- det er 500 kr. billigere end med jet, og
Loftleidir-billetten gælder 12 fulde måneder
København/New York t/r 21 dage kr. 2561,-

Lad LOFTLEIDIR give Dem endda større
glæde af Deres USA rejse og opholdet der
ovre og spar 500 kr. — uden afsvær!

LOFTLEIDIR er kendt for sin usædvanlig
høje standard, også hvad passagerservice på
jorden og i luften samt rummeligheden i
maskinerne angår. De flyver med Douglas
DC-6B — nok verdens mest gennemprøvede
langdistancemaskintype — og naturligvis
med trykkabine, så De er sikret på en be-
hagelig rolig rejse oven over vejret.

LOFTLEIDIRs turistikklasse — vi har kun
en klasse — er luksusbetonet inden for ri-

melige rammer. Det mærkes blandt andet
ved, at De har rigelig plads i maskinen. Den
kunne nemt indrettes med flere sæderækker,
men bliver det ikke, fordi vi lægger hoved-
vægten på vores passagers bekvemmelig-
hed, således at de kommer friske og udvil-
jede til New York, når vi lander på et for-
nuftigt tidspunkt om morgenen.

Serveringen undervejs er lækker og rigelig
— det sørger 7 Nationers kendte flyvekø-
kken for. Et par gange på turen bliver der
yderligere serveret forfriskninger f. eks. kaffe
og cognac, og får De lyst til en drink i
salongen, er det blot et ord til stewardessen.

Stå ud - og slap af

De mellemstater i Reykjavik, hvor De møder 111 timer op-
hold til servering og adgang til bad og dertilhørende
bade med på turen, som afbryder flyturen på en behagelig
måde. Der er endda en restaurant og en bar på turen.

Specialtilbud

Den skandinaviske turistforening tilbyder alle Loftleidir passager-
er et mødested i Reykjavik, hvor De møder 111 timer op-
hold til servering og adgang til bad og dertilhørende
bade med på turen, som afbryder flyturen på en behagelig
måde. Der er endda en restaurant og en bar på turen.

© Forlaget 1959-1967, Udgivelsen 43-218
København-Helsingørsk
Rejsekort-New York/Rejse
1967

FLYVÆRKSTED

til salg, evt. forpagtning for aut.
flyvemekaniker, grundet flytning.

Henv.

B. Schøyen,

Herning Flyveplads . Tlf. (0711) Sunds 183-290

D. F. S. OLYMPIA MEISE

(Fokker-Schiphol 1948) velflyvende og i virkelig god
stand sælges sammen med »skræddersyet«, letflyttelig
hangar (p. t. Herning flyveplads). Evt. sælges hangaren
alene. Planet sælges iøvrigt med eller uden fuld instru-
mentering (incl. kunstig horisont) og transportvogn.

Kæld Wiehe

Skanderborgvej 36, Århus-C . Tlf. (061) 4-44-37

PIPER CUB

i god stand. Resterende motor-gangtid 380 timer.
Ekstra tanke. Pris: Sv. kr. 13.000.-

T. Hedin, Timmele (Ulricehamn)

TIL SALG

Grunau Baby, velholdt, velflyvende, sælges for
højeste antagelige bud.

Ebbe Hagen, Holstebro Tlf. (074) 21343

FLYMOTOR

Cirrus Minor II købes omgående

Chr. Lund, Gyrstinge, Ringsted

2 stk. Emeraude til bundpriser!

OY-AOU model CP 301 A 1959, 500 timer tilbage på motor
Kr. 22.000,-

OY-DEU model CP 301 C 1959, 0 stillet motor, m/radio +
VOR, kunstig horisont og kursgyro Kr. 32.000,-

Marchfart for begge 180-190 km/t.

Brdr. Ormstrup

Torvet, Herning . Telf. 82 & 1943

◆ Så kom alligevel: **"ETT ÅR I LUFTEN"** Pris: 39,75 kr. ◆

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60

KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529

G-S FLYVEVÆRKSTED

Reparation og vedligeholdelse af lette fly samt svævepla-
ner.

TLF.: ALLERØD 850

FLYVEPLADS . KOLLERØDVEJ . ALLERØD



MØLLEMOSGÅRD FLYTEL - MOTEL

Møllemosegård har dejlige værelser med bad, wc og cen-
tralvarme

TLF.: ALLERØD 50 og 849

Kastrupgæster i april

Aeroflot kom på charter med to nye IL-18B'ere CCCP-75525 1/4 og 75512 23/4, og Austrian Airlines var her 4/4 med en Viscount OE-LAL. 7/4 ankom Flying Enterprise, eller rettere sagt Sveaflygs tredje DC-7 N318A, som senere på måneden blev omregistreret til OY-DMS. Air India dominerede 9/4 og 14/4 med Boeing 707 VT-DNY og VT-DMN, og Malév kom med en splinterny IL-18B HA-MOH som fragter. Det tyske selskab Südflug landede 17/4 med en DC-7C D-ABAD (ex-KLM PH-DSM), og British United med DC-3 G-AMSV samt Viscount G-ARER 20/4 og G-ARGR 28/4. Schreiner Airways aflagde visit 21/4 og 29/4 med henholdsvis Dove PH-SAA og DC-3 PH-DAC (ex-KLM); begge maskiner var naturligvis ens bemalede, nemlig blå overalt med hvid top og gul stribe, iøvrigt vældig flotte. Sterlings sidste nye DC-6B OY-BAV (ex-Northwest N574) blev leveret 22/4, og Braathen mellemlandede med en ny F-27 LN-SUE. Til udskiftning af FN-soldater anvendte Middle East Air Liban foruden den sædvanlige Comet også en Caravelle OD-AEF 22/4.

Austrian Airlines benyttede på ruten 8/4 en splinterny Caravelle OE-LOI, og BEA brugte 9/4 deres egen Comet G-ARJL, som nu også er i Olympic Airways farver. Pan American anvendte 22/4 som normalt en Boeing 707, men det var en 707-321C N791PA, som er det første besøg af en kombineret fragt og passager-Boeing.

1/4 landede et skønt fly, nemlig en Tiger Moth SE-ALM tilhørende Kgl. Svenska Aeroklubben, som taxiede til Scanaviation for at få et stort eftersyn. 4/4 ankom Norrköpings Automobil- & Flygklubb på besøg med Tri-Pacer SE-CEM og Teroson Werke fra Heidelberg med Queen Air 80 D-ILGA. Tore Svensson fra Hålsingborg mellemlandede 5/4 med Cessna 172B SE-CPX, og 8/4 ankom en Gulfstream I-CKET ejet af FIAT-fabrikkerne i Torino. Borgs Fabrik AB i Norrköping kom på visit 9/4 med Cessna 210A SE-CYC og Gruner & Sohn med Queen Air 80 D-ILTW 12/4 samt Musketeer OE-DIA (ex-D-ENXE) ejet af Fotohaus Westmüller fra Linz. 15/4 ankom en ny Cessna F.172E OY-DCF, som skal leveres til Esbjerg Aero Service, og når disse linier går i trykken, vil to nye Cessna 150D'ere, OY-TRF og TRI, være klar til

flyvning efter at være blevet samlet hos Transair. Atter en østriger, Otto Zwoboda fra Wien, kom på besøg 16/4 med Twin Comanche OE-FPA og James White fra Warwickshire med en nydelig blåmalet Dove G-APZU. Det svenske firma Travelair var her 17/4 med Musketeer SE-EKC og Aztec G-ASKW 21/4 ejet af Jones Stroud & Co. fra Nottingham. 25/4 landede en amerikansk Comanche N3805C, og 29/4 viste Cimber Air sig med en ny Aztec OY-BAA (ex-SE-ECU).

Af særlig interessante fly ankom 19/4 en TWA C-82 Jet Packet N9701F med en motor til EL-AL Boeing 707 4X-ATB, som havde motorskift i Kastrup. Den anden store sensation var en Super Frelon helikopter serial 03 fra den franske flåde, som overnattede 29/4, hvorefter den tidligt næste morgen fløj ud på det franske helikopterhangarskib La Resolue, som lå ved Langelinie, hvorfra den blev demonstreret. Denne Frelon, som er det tredje eksemplar, og naturligvis det første besøg af denne type, bar den civile registrering F-WMCU. (Alle franske transportfly anvender forøvrigt en civil registrering som radio-kaldesignal, men det er dog sjældent, at den kan ses udvendig på flyet).

Mange af de militære fly i april var gengangere eller stamgæster og skal derfor ikke nævnes, men udover dem ankom 26. Air Di-

vision med to flotte dayglo-bemalede C-54'ere, O-49044 1/4 og O-50486 15/4; maskinerne hed henholdsvis „Arctic Star“ og „Arctic Queen“. Fra 322nd Air Division sås 4/4 C-130A, 70461 og C-54, O-50534. Andre USAF-fly var C-121A, O-80610 og C-47D, O-48591 25/4 samt C-54, O-49076 27/4 og C-47D, O-48913 30/4; sidstnævnte C-47 var i 7531 Air Base Squadron, da den besøgte Kastrup i 1962, men var nu fra Third Air Force i London. US-Army Twin Bonanza'en til eftersyn hos Scanaviation som nævnt i sidste nummer, skulle naturligvis være den sjette, og først 9/4 ankom den syvende, S1352. Det franske luftvåben viste sig 8/4 med Noratlas No. 144 og det finske luftvåben 11/4 med C-47 DO-5 samt en Army Air Corps Auster AOP-9 XR236 17/4.

Rettelse: De to finske Cessna'er i sidste nummer skulle være OH-CSV og OSD. E.H.

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75

bivouac

the wrist watch that tells
TIME, ALTITUDE &
FORECASTS WEATHER

Kr.
585.-



»WINTER« Barografer
(brugt ved den sidste verdensrekord-
distanceflyvning)
samt alle øvrige instrumenter for svæ-
veflyvning.

Forlang Prospekter hos

VERNER Pedersen
URE OPTIK
Vestergade 9 Nørresundby Tlf. 33265

Transatlantic Ferrying

DELTA TRADING CO.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600

flyveskole

Teoretisk og praktisk flyvning
fra Kastrup Lufthavn
i 8 nye Cessna fly.

Eneste skole i C.I.T.

Timepris fra kr. 100.

fly-udlejning

af 3 stk. nye Cessna 150
og 3 stk. nye Cessna 172

fly-service

Fly-instrument- og
propelværksted
Klargøring af fly
Reservedelslager.



TRANSair
DANISH AIR TAXI

flyveskole 53 20 80

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
Telefon: ØBro 29 og ØBro 249.
Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag
fra kl. 9-16.
Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brül.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektør Emil Dam.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartssikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Runde fødselsdage

Flyvemaskinist Jørgen Dalbro, Fussing-
vej 14, S., 60 år den 8. juni.

Direktør Hjalmar Ibsen, Dansk Cement
Central A/S, Christians Brygge 28, V,
65 år den 10. juni.

Flyveleder Edvard Jespersen, Skottegår-
den 22, Kastrup, 50 år den 1. juli.

Nye direkte medlemmer

Overlæge, dr. med. Svend Christensen.
Poul Arendal.
Erling Møllehave.
Rejsemonter Stig Magnussen.
Malermester Børge E. Jensen.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Hobby-Bladet 1960, 1961, 1962 og 1963.
Flyvevdbnet 1959-1963.
Thermik 1958-1961.
Flug Revue 1963.
Flight International 1963.
Deutscher Aero Club 1962 — nr. 5, 1963.
Flugwelt 1963.
Aero Revue 1963.
Der Flieger 1963.
Air Facts 1963.
Sailplane and Gliding 1962-1963.
AOPA Pilot 1963.
Flying 1963.
Air Pictorial 1963.
Aero Modeller 1963.
Esso Air World, vol. 13-16.
Bulletin de la Fédération Aéronautique
Internationale 1957-1963.

»Det ligger i luften«

KDA's flyvepladsbrochure »Det ligger i
luften«, der som nævnt i sidste nummer er
udsendt til et stort antal kommuner, er-
hvervs- og turist-organisationer, forskellige
andre myndigheder og til flyveklubberne og
firmamedlemmer, er blevet vel modtaget og
har givet god genlyd i pressen, ligesom ad-
skillige ekstra er blevet rekvireret til flyve-
plads-propagandaarbejde rundt om i landet.
Brochuren er udarbejdet på grundlag af
et udkast af direktør Walther Nielsen, Midt-
sjællands Motorflyveklub.

Som meddelt kan klubberne rekvirere eks-
tra eksemplarer, og de enkelte medlemmer,
der har særlig interesse i den, kan få den
tilsendt efter anmodning.

Udvekslingen —

kvarterværter søges

Ikke en eneste havde ved redaktionens
slutning reageret på vor opfordring i sidste
nummer til medlemmer i hovedstaden om at
være vært for en af vore udenlandske kadet-
ter under deres ophold her i landet til som-
mer. Det bliver ca i dagene 23. til 27. juli
samt 8. til 12. august.

Kan vi virkelig ikke indkvartere 9 unge
blandt ca 1000 medlemmer i København?
Ring venligst til ØBro 249.

— Vi har iøvrigt fået meddelelse om, at
det danske hold til USA skal besøge staten
New Jersey.

I Danmark vil de udenlandske kadetter
bl. a. komme på besøg hos Bornholms Flyve-
klub, Silkeborg Flyveklub, Midtjysk Flyve-
klub samt Svævefly og Zephyr i Thisted.

Motorflyvehåndbogen

Forsalget til billig pris af KDA's nye
Motorflyvehåndbog er nu afsluttet, og i løbet
af kort tid vil første hefte blive tilsendt
klubberne til fordeling blandt medlemmerne.
Ordre vil blive ekspederet i den række-
følge, hvori de er indgået.

NM og HM

Svæveflyvekurrencerne på Vandel var
i fuld gang, da bladet gik i trykken, og fire
vellykkede konkurrencer gennemført, men en
reportage må vente til næste nummer.

KALENDER

28/5-7/6 Udstilling af lette fly (Cannes)
31/5-7/6 Luftfartsudstilling (Turin)
3-7/6 Flyvemesse, Skovlunde
22/7-13/8 Udveksl. af unge flyveinteresserede
7-13/9 Farnborough-udstilling

Motorflyvning

4-7/6 Solrally Deauville-Cannes (Fr.)
11-13/6 Dutch Air Tour, Teuge-Eelde.
13-14/6 Rally i Anjou (Frankrig)
20-21/6 Rally i Dieppe og Grenoble (Fr.)
20-21/6 Rally i Grenoble (Fr.)
26-28/6 Tour de Sicile (Italien)
27-28/6 Rally i Calais og Flers (Fr.)
1-5/7 Rally i Baden-Baden (Tyskland)
4-5/7 Nordisk Rendez-vous (Fr.havn)
4-5/7 Rally i Vichy (Frankrig)
17-19/7 Rally i Wien (Østrig)
8-9/8 Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8 Rally for amatørfly (England)
11-13/9 1000 km rally i Venedig (Italien)

Faldskærmssport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

28/6 Indvielse af Arnborg
28/6-11/7 Træningslejr (Arnborg)
3-14/7 Int. konk.: »8 Jours d'Angers«
12-25/7 Skole og klublejr (Arnborg)
28/7-8/8 Instruktørkursus (Arnborg)
20/8-3/9 OSTIV-bølgflyvningskursus
(Aosta).
6-19/9 OSTIV-kursus i Varese (Italien).

Modelflyvning

4-12/7 Sommerlejr
12/7 NM f. fritflyvende (Finland)
28/7-3/8 VM i linestyling (Ungarn)
16/8 Midsummerkonkurrence (Windy)
6/9 NM i linestyling
6/9 Høstkonkurrence for radiostyrede
11-13/9 VM indendørs (Cardington, Engl.)
20/9 Danalim-konkurrencen (Odense).
27/9 Høstkonkurrence for linestyrede
4/10 DM i skrantflyvning (Thisted)
4/10 Moseslaget (Windy)
10-11/10 UHU-stævnet (Hillerød)
18/10 Repræsentantskabemøde
15/11 Høstkonkurrence for linestyrede
31/12 Årsrekordåret slutter

Flyvedags-koncurrencerne

Varighed: Karup 12.01 (5), Midtjysk
5.58 (3), Als 7.45 (3), Ringsted 7.28 (3)
Værløse 7.18 (4), PFG 6.22 (2).

Distance:

1. Karup 591 km 735 p (5)
2. Aviator 326 km 052 p (3)
3. Vejle 275 km 328 p (3)
4. Skrydstrup 203 km 279 p (3)
5. Havdrup 107 km 214 p (1)

Individuel distance:

1. Finn Andersen .. 274 km 322 p (2)
2. Erik Jørgensen .. 120 km 240 p (1)
3. Morten Voss 107 km 214 p (1)
4. P. V. Franzen 103 km 206 p (1)
5. G. Styrbro 103 km 206 p (1)

Hastighed:

1. Aviator 195 p (3)
2. Karup 115 p (2)
3. Skrydstrup 73 p (1)

Det var, hvad der var indkommet midt i
maj, det meste fløjet i april med en 178 km
på brudt bane som årets hidtil længste di-
stance. Den store nordenvind er udeblevet,
og meget god forårstermik har vi ikke haft.
Når dette læses, har NM og HM formentlig
ændret billedet.

★

Prisliste

Mod forudbetaling i check eller på post-
konto 256.80 leverer KDA f. eks.:

Lille KDA-emblem kr. 6.00
Stort KDA-emblem kr. 15.00
Jakkemærke kr. 6.00
Jakkemærke i guldbroderi kr. 60.00

For motorflyvere:

Flyvekort over det meste af Europa
(1:500.000 og 1:1 mill.) kr. 13.00
Air Touring Guide Europe kr. 19.00
Radio Supplement kr. 7.50
Luftfartøjs- og rejsejournal kr. 18.75
Motorjournal kr. 10.75
Propeljournal kr. 10.75
Målepasse kr. 26.00
Compass-Protractor (gradmåler) .. kr. 10.00
Diverse computere fra kr. 74.50
Dalton E-GB kr. 80.00

For svæveflyvere:

The World's Sailplanes I kr. 12.00
The World's Sailplanes II kr. 28.00
Svæveflyvehåndbogen, indb. kr. 32.00
Svæveflyvehåndbogen, hft. kr. 27.00
Flyvebog kr. 4.75
Svæveflyjournal kr. 22.00

For modelflyvere:

Modelflyve-Bestemmelser kr. 8.00
Emblem for kombineret A-diplom kr. 5.00
Emblem for kombineret B-diplom kr. 6.00
Tegninger (ikke-medlemmer 2 kr. ekstra):
Svend Nielsens hastighedsmodel .. kr. 4.00
Kaj Hansens DM-vinder kr. 8.00
Kongsbergs wakefield-træner kr. 9.00
Conovery kr. 10.00
X-3 kr. 8.00
HS-23 kr. 4.50

flyv

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds
Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann.
Værmedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVs 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: 18 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til
ekspeditionen.

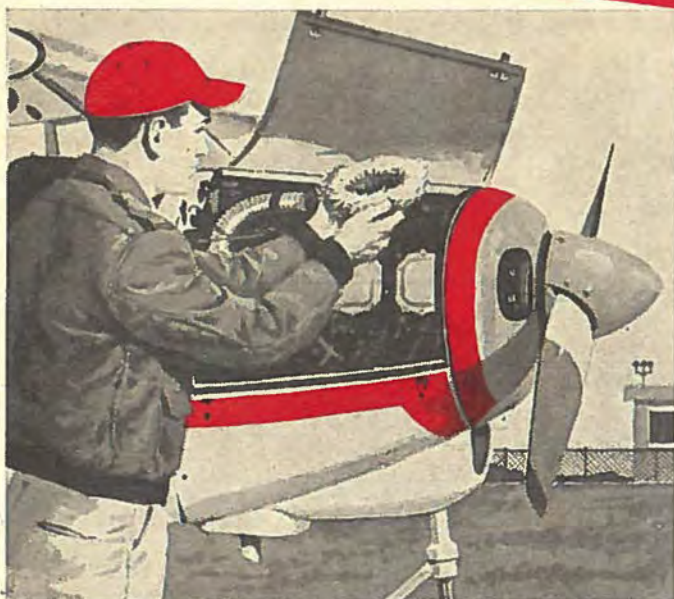
... på flyvepladser i 6 verdensdele
betjenes flyvemaskiner fra
verdens førende selskaber
af erfarent SHELL-mandskab...
udstyret med det nyeste
og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE



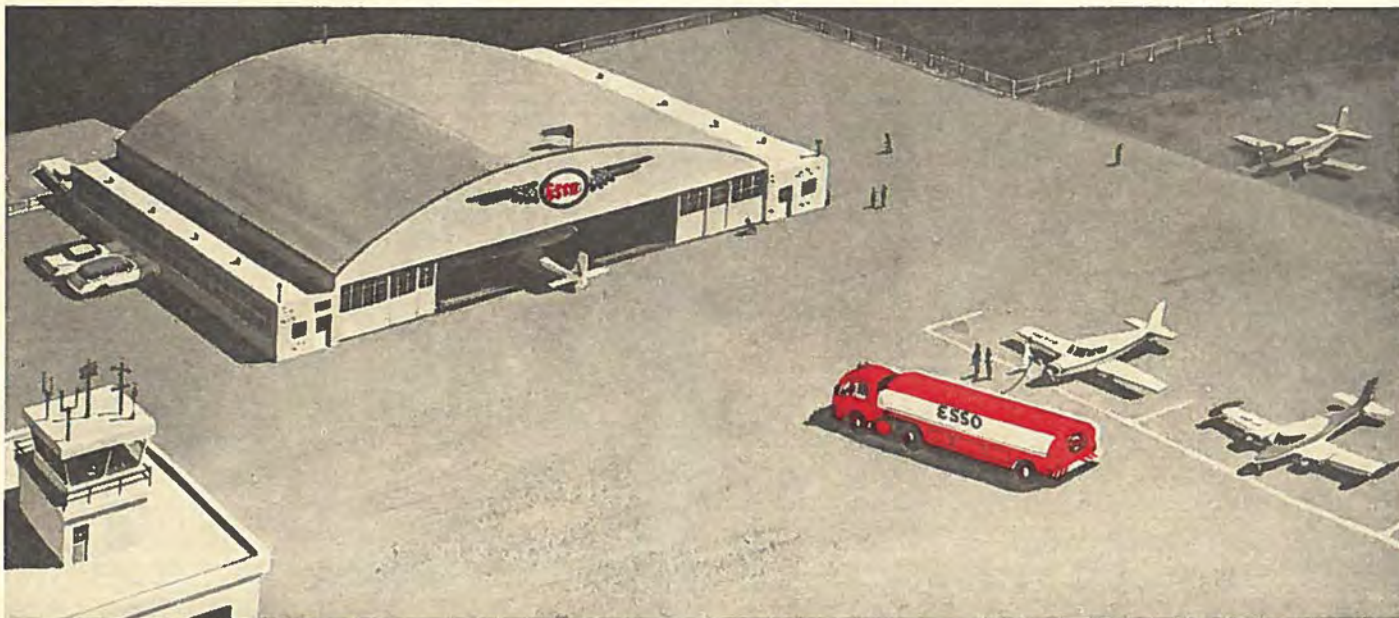
Wing Tips IV



Se efter fuglereder! Nårsmhelst Deres plan er »opstaldet« – om kun en dag eller to – så se motoren omhyggeligt efter, inden De tager afsted. Fugle har en vis tendens til at bygge rede sådanne steder, hvor der er ly og læ. En ubemærket rede nær en motor kan under flyvningen skabe overhedning eller alvorlig mulighed for brand.



Vær ikke for ivrig! Skynd Dem ikke i luften ved en pludselig vejr-opklaring. Undgå at tage tåbelige chancer. For mange piloter har pludseligt befundet sig i en nødsituation med kun ringe eller ingen erfaring i blindflyvning.



Et godt tegn! Esso skiltet står for fremskridt og udvikling af nye og forbedrede produkter til flyvningen. Det står for pålidelige forhandlere af disse produkter – forhandlere der hjælper Dem med netop den slags brændstof, der giver den bedst tænkelige udnyttelse. Esso

flyvebenzin har et lavt blyindhold, således at skadelige aflejringer og tilsodning af tændrør begrænses til et minimum, hvilket igen nedsætter sliddet på motorernes vitale dele. Vil De være sikker, ønsker De service og kvalitetsprodukter – så vælg Esso.

4



flyv

INDHOLD

Kaptajn John Foltmann	131
Skovlunde-messen	132
NM i svæveflyvning	134
Luftmeldeøvelser	137
Decca-demonstration	137
Færøerne og flyvningen	138
FAI-Nyt	140
General Aviation	140
Typenyt	141
Trafikflyvenyt	141
Flyvevåbnet	141
Radiostyring	142
Modelkonkurrencer	143
Bøger	144
Kastrupgæster	145



JOHN FOLTMANN

26. 3. 1892

13. 6. 1964

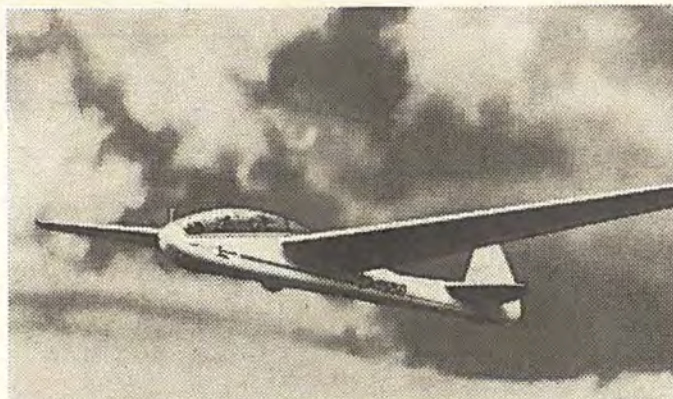
7

1964

PRIS KR. 1,50

BOCIAN, alsidigt 2-sædet svævefly

"BOCIAN 1 D" er et gennemprøvet 2-sædet svævefly, velegnet til såvel præstationsflyvning som skoleflyvning. Bocian 1 D's data: Spændvidde: 18 m, længde: 8,2 m, egenvægt 342 kg, maksimal flyvevægt 525 kg. Præstationerne: Glidetal 26, mindste synkehastighed 0,8 m/sek, største flyvehastighed 200 km/t. Pris: kr. 22.500 med instrumenter.



MOTOIMPORT
WARSAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53
KGS. LYNGBY
TELF. (01) 87 69 15

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 - 35 23 43

► Så kom den savnede **»MOTORFLYVEHAANDBOGEN«** Pris: 58,00 kr. ◄

KOMMER I HEFTER 1—5 OG SUBSKRIPTIONEN ER BINDENDE FOR HELE VÆRKET

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60

KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529



KAPTAJN JOHN FOLTMANN

MED kaptajn John Foltmann, der døde lørdag den 13. juni, mister dansk flyvning en af sine mest markante og mest afholdte skikkelser, en mand der har øvet indflydelse på mange forskellige af flyvningsområder i mere end en menneskealder.

Johan Yde Pedersen Foltmann blev født den 26. marts 1892 i Randers, men voksede op i København nær Kløvermarken, hvor dansk flyvnings vugge stod i årene før den første verdenskrig.

I oktober 1916 meldte han sig som ung løjtnant til tjeneste ved hærens flyveskole, og året efter fik han militært certifikat nr 19, mens hans internationale certifikat, udstedt 1/2 1917 af KDA, har nr 32. I 1919 blev han en af vore første »General Aviation«-folk, som vi kalder det idag, selv om han iøvrigt fortsat var tilknyttet hæren som reserveofficer.

Han ledede fra 1919 til 1923 A/S Dansk Luft Rederi, som med Lundtofte som udgangspunkt foretog flyvning af forskellig art over hele landet, herunder store flyvestævner.

De følgende år var han tilknyttet trafikflyvningen, bl.a. som trafikchef for Dansk Lufttransport, der i 1925 konkurrerede med DDL med en rute til Tyskland. Senere var han på mange måder knyttet til DDL og SAS. For DDL's propagandaarbejde gennem rundflyvning gjorde han en særlig indsats.

Fra 1928 til 1937 var kaptajn Foltmann en energisk formand for Foreningen Danske Flyvere, som han selv havde været med til at stifte i 1917.

I hans formandstid rejstes flyvermonumentet på Christianshavn.

I disse år afholdt foreningen sammen med Politiken en række storslåede flyvestævner i Kastrup, som var en glimrende propaganda for flyvningen. Som flyvestævneorganisator blev kaptajn Foltmann også brugt i provinsen, f.eks. ved indvielsen af lufthavene i Ålborg og Esbjerg; det største stævne, han arrangerede, var Royal Air Force stævnet i Kastrup lige efter krigen.

Skribent og foredragsholder

Men det var ikke bare gennem aktiv flyvning og ved flyvestævner, at kaptajn Foltmann gjorde propaganda for flyvningen. Han skrev og talte også. Allerede i 1918 udsendte han hos Gyldendal sin første bog »Flyvning«, og den blev siden fulgt af mange andre, dels egne værker, dels talrige oversættelser. Den næsten 1200-sidede »Flyvebogen«, der udkom hos Westermann i 1946-47, må vel betegnes som hans hovedværk.

Her havde han mange medarbejdere, men foruden at skrive store afsnit selv havde han et kæmpearbejde med at redigere og bearbejde stoffet.

Inden KDA fik sit eget blad, benyttede man forskellige motorblade som organ, og i 1921-23 var det FDM's »Motor«, hvor kaptajn Foltmann redigerede flyvestoffet, ligesom han også i 1925 redigerede »Motor Mandens Magasin«. Han var derfor også selvsikeren til at redigere FLYV, da det så dagens lys i juni 1928, og var ansvarshavende redaktør af dette tidsskrift til sin død.

Det har ikke altid været let i et så lille land at opretholde et flyvetidsskrift, og FLYV er sin redaktør stor tak skyldig for det arbejde, som har gjort det muligt gennem så lang tid – og ofte vanskelige tider – at opretholde dette blad.

Også som foredragsholder gjorde kaptajn Foltmann et enormt arbejde for flyvningen. Han har igennem årene holdt tusinder af foredrag landet over og var herfra og gennem radio og fjernsyn kendt af utallige mennesker, ligesom han også selv kendte en utrolig bunke mennesker fra alle grene af samfundet.

I Aeronautisk Selskab var han medlem fra 1917, men hans virksomhed i organisationerne lå især i Danske Flyvere.

Da Flyvelotteriet blev oprettet efter krigen med det formål at skaffe penge til flyveuddommen og KDA, blev han – der også havde erfaring som lotterileder – den inspirerende arbejdskraft i spidsen for lotteriet.

Årene som generalsekretær

Da KDA i efteråret 1949 pludselig stod uden generalsekretær, bad bestyrelsen kaptajn Foltmann om »indtil videre at varetage generalsekretærens funktioner«. Han blev der til 1. april 1962.

Det var på et meget vigtigt tidspunkt i KDA's historie, for det var netop som man skulle føre den omorganisation ud i livet, der kort før var vedtaget, og hvorved man havde samlet det gamle DKDAS og de tre faglige unioner under én hat.

Kaptajn Foltmann havde egentlig lidt imod denne omorganisation, der ændrede tidligere forestillinger om det gamle selskab. Men han kom til at føre den ud i livet, og at det betød, at nu skulle der ske noget i KDA, det var han helt enig i.

Tilfældet kom derved til at bevirke, at der lige på det rette tidspunkt kom en idérig og handlekraftig mand i spidsen for det fra DKDAS og unionerne sammenbragte personale.

Og kaptajn Foltmann tog fat med en enorm energi. Han sparede ikke sig selv, for han var en myreflittig mand, der normalt stod op ved 6-tiden om morgenen for at skrive, mens der endnu var ro for telefonen. Men den begyndte ofte før 7, når hans venner fra dagspressen søgte råd hos ham. I KDA's kontor var han som regel den første, der mødte – længe før den officielle kontortid begyndte – og så gik det løs her. Til tider var der så forrygende travlt med ustandselige telefonsamtaler og besøg, at han ikke kom videre med det papir, han om morgenen havde sat i skrivemaskinen.

Hen på eftermiddagen gik han hjem for at fortsætte her eller hvile, inden han skulle ud og holde foredrag et eller andet sted om aftenen – for han var officielt kun deltidsansat i KDA (hvad ikke mange opdagede!) og opretholdt længe sin øvrige virksomhed med foredrag og skribentvirksomhed ved siden af.

Ofte måtte han fortsætte med KDA-arbejde hjemme, fordi folk simpelthen blev ved med at ringe og drøfte deres problemer med ham privat, indtil han til sidst satte teholderen over telefonen og gik i seng!

Jo, aeroklubben var blevet en hel anden i 50'erne, end den havde været før, et helt anderledes effektivt organ for medlemmerne, en organisation hvor der hele tiden skete noget.

I en organisation som KDA undgår man dog ikke skuffelser, og de sidste år var kaptajn Foltmann i en vis grad på kant med en gruppe medlemmer, som han følte havde været illoyale mod ham. I sådanne tilfælde reagerede han og blev stejl. Det pinte ham, og det sinkede en udvikling et par år, hvilket var helt unødvendigt, for i virkeligheden var kaptajn Foltmann umådelig let at samarbejde med.

Han kunne udmærket tåle at høre andre meninger, og det var i virkeligheden ganske let at få ham til at forstå andre synspunkter.

Blandt andet derfor var han en så fortræffelig chef for generalsekretariatet, hvor han var en inspirerende leder for vor lille stab, og hvor vi alle var taknemmelige for at måtte arbejde sammen med ham.

Han havde forståelse for alle arter af flyvning. Han havde været pilot i pionértiden, han havde været formand for Sportsflyveklubben, han havde sprunget med faldskærm og han havde svæveflyjet.

Selv var han en beskednen mand. Han, der havde en enestående evne til at skaffe penge til andre, og som havde indsamlet hundredetusinder, ja millioner af kroner til mange formål, fik aldrig meget ud af det til sig

selv. Resultaterne var for ham mere værdifulde, og de blev da også anerkendt.

Kaptajn Foltmann var æresmedlem af Danske Flyvere, Sportsflyveklubben og Kongelig Dansk Aeroklub såvel som af mange udenlandske aeroklubber. Han var den første modtager af den ærespokal, som Pressens Luftfartsmedarbejdere gav KDA til uddeling i ti år, og han blev på andre måder hædret og takket for sin indsats.

De sidste par år var han ofte syg – den tidligere så stærke mand var simpelthen slidt op. Han trak sig tilbage ved sin 70-års-fødselsdag i 1962, og man kunne have undt ham et par gode hvileår, bl.a. til at skrive sine memoarer, som kunne være blevet en glimrende bog af stor historisk værdi, men kræfterne slog desværre ikke til.

Kaptajn John Foltmann vil blive mindet ikke blot for sin banebrydende indsats for dansk flyvning, men først og fremmest for sine menneskelige egenskaber. En mere ærlig, uselvsk, hjælpsom og venlig mand skal man lede længe efter.

Per Weishaupt.

Ved John Foltmann's død

Det stærkeste og et af de sidste bindeled mellem Dansk Flyvning af i dag og pionértiden – de spændende og løfterige Kløvermarksdage – er bristet.

Dansk Flyvning og John Foltmann var eet. Han arbejdede utrætteligt for flyvningsagen, og han gjorde det åbent, ærligt og absolut samt med et humor og gåpåmod, som aftvang sig beundring fra alle sider.

Som generalsekretær for Kongelig Dansk Aeroklub personificerede han sig helt med klubben og dens arbejde – han var simpelthen KDA. Andetsteds i FLYV berettes om hans liv og virke, så her skal blot siges: Kongelig Dansk Aeroklub er John Foltmann dyb tak skyldig.

Rent personlig føler jeg trang til at tilføje: Vi, der efter krigen gik ind i Aeroklubbens arbejde og ind for KDA-tankens, blev godt modtaget af den erfarne Foltmann. Han hjalp os og rådgav, og vi mærkede straks, at her stod vi overfor en mand, der trods skuffelser fortsat var urokkelig optimist og positiv for at drage nye unge ind i arbejdet.

John Foltmann var pionér til det sidste – han arbejdede for sagen og for fremtiden – aldrig for sig selv.

Æret være hans minde!

Hans Harboe.

Mindeord ved

kaptajn John Foltmann's død

Det er med vemod, mange flyvere og flyvekammerater over hele Danmark har erfaret om vor gamle ven, kaptajn John Foltmann's død.

John F. havde som få evnen til at leve og gøre alt, hvad der havde med flyvning og luftfart at gøre. Han kunne få selv pessimister til at indse det, som tiden gav ham ret i, at der virkelig var noget ved flyvningen.

Hans ærlighed og kærlighed til sine medmennesker gjorde ham som få velegnet til at samle trådene indenfor mange grene af flyvningen i Danmark og at virke som budbringer langt ud over vort land.

Dansk flyvning kan sige John F. tak for

mange tjenester i flyvningsagen. Ikke blot herhjemme, men over hele verden satte man pris på John Foltmann's måde at fremføre tingene på; på en gang beskedent og hyggeligt fængslende – som vist må siges at være en ualmindelig vanskelig kombination.

En af John F.'s gode venner har sagt det så rigtigt, at John Foltmann som få forstod at gøre flyvesagen i Danmark tjenester af såvel økonomisk som sportsmæssig art, men at han faktisk altid glemte sig selv. Hans

ord til mig for mindre end en måned siden tydede netop på, at han til det sidste gjorde denne livsopfattelse gældende.

Hans store arbejde indenfor Kongelig Dansk Aeroklub er velkendt, og man kan næppe give John Foltmann et bedre minde end at slutte op om den klub, han var med til at give stort internationalt ry til gavn for flyvesagen i Danmark.

Æret være en god flyvekammerats minde!
Esper Boel.

SKOVLUNDE-MESSEN



Den sjældne KZ VIII vakte opsigt på messen.

FLYVEMESSEN i Skovlunde var i år først og fremmest lagt an på at vise det store publikum de lette fly, deres tilbehør og deres muligheder. Man havde gjort en dyd ud af nødvendigheden og inddraget de fly, der til daglig har hjemme i pladsens hangarer eller som besøgte pladsen, i udstillingen. De var som sidst parkeret på række langs Harrestrupvej, hvor man havde indrettet en tilskuer- og parkeringsplads mellem vejen og flyene.

På denne måde androg udstillingen grundlovsdag i alt et halvt hundrede fly af varierende typer og ældre. Lidt skiltning ved disse fly havde iøvrigt ikke været af vejen.

Desuden var der her på forpladsen de fly, der blev anvendt til rundflyvning, samt en retrospektiv udstilling af KZ-fly. Man så her på én gang KZ II, KZ III, KZ IV, KZ VII, KZ VIII og KZ X. Af disse er i hvert fald de tre meget sjældne fly idag: I den ene af de to eksisterende OY-DZU kunne man få rundflyvning, idet den gik med i rundflyvningspuljen. KZ X'en OY-AOL og KZ VII'en HB-EPB er hhv. den eneste og den ene af to eksisterende eksemplarer af deres typer. Den sidste havde ejeren, *Eugen Seitz*, velvilligt fløjet op fra Schweiz, og han gav også kunstflyvningsopvisning i dette ensædede fly, der oprindeligt blev bygget til *Sylvest Jensens* luftcirkus.

Cessna, Piper og Malmö

Fik man således samlet en alsidig og broget skare lette fly som grundlag for hele udstillingen, så kommer man imidlertid ikke uden om, at den som international flyvemesse var lidt af en skuffelse for fagfolk.

Den internationale flyveindustri havde i betydeligt omfang svigtet, og udstillingen blev i denne henseende båret oppe af repræsentanterne for de to største fabrikker, Cessna og Piper, idet både A/S Commertas (der foruden Cessna nu også repræsenterer Malmö Flyg Industri) og Danfoss Aviation

Division A/S havde store og godt udstyrede stande.

Men hvor var Beech og Mooney f.eks.? Og de større europæiske firmaer som Beagle, Sud-Aviation, Potez, Bölkow og Dornier? De brillerede ved totalt fravær og negligerede derved et marked, der antagelig vil udvikle sig betydeligt i de kommende år.

Commertas viste to af de tomotorede Cessna-typer, nemlig 310G OY-TRA og 336 Skymaster OY-TRH, og tre enmotorede, nemlig 150D Trainer OY-TRJ, en ældre 172 SE-CNO og en amerikansk registreret Sky-lane N3677U.

Trainer'en var en splinterny 1964-model med store bagruder, der sikkert øger udsynet i typen betydeligt.

Fra Malmö var bebudet en ny MFI 9B Trainer, men vi så nu blot en af forgængeren Junior SE-EBT, og så var der den interessante firesædede MFI 10 Vipan, først i flot civil bemaling (se sidste nummer, s. 115), senere SE-CPI i mere dyster militær farve.

Herudover viste Commertas også et par brugte fly af andre typer såsom en Emmerau OY-AIF og en Smaragd OY-EAF.

Danfoss viste den nye Piper Cherokee 140. Det var typens fjerde eksemplar N 6004W, som man i sidste øjeblik havde fået frem. Flyet ser ganske ud som sine større brødre med undtagelse af, at der i stedet for bagsæderne er en meget stor bagageplads, der dog kun må lastes med 45 kg. Vi skal senere komme tilbage til denne type.

Den firesædede Cherokee, der var en nyhed ved messen i 1962, blev vist af Aviation Training, der har købt OY-AOK, og en splinterny Cherokee 235, OY-BAB, som var bemalt af *E. Dyrberg* har købt, var der også.

Herudover var der en Comanche 250 D-ELOP og en Aztec OY-ACR, mens den ventede Aztec C ikke nåede frem.

Den lækre Twin Comanche var der i form af SE-EIR, som den unge *Olle Ringstrand*

havde færget fra USA til messen. Den var endnu forsynet med store tanke til færgelyvningen. De normale 90 US gallons i vingen suppleres herved op til 230 ialt. Blandt de øvrige færgedstyr var HF-radio med udrulbar antenne under kroppen. Ved færgelyvning må fuldvægten øges med 10 %.

Det var, hvad der var af egentlige udstillingsfly. Men blandt de hjemmehørende eller besøgende kunne man supplere op med mange typer fra Topsy Nipper, diverse KZ II, III og VII'er, Piper Pacer, Colt og Caribbean, Percival Proctor, Jodel D.112 og D.120, Ercoupe, Mooney M.20, Auster D6/180, forskellige Cessna'er, ja selv det 38. eksemplar af Sud Aviation Gerdan Horizon 160 i svensk registrering SE-EGI.

Og den nyeste danske helikopter, en Hughes 269 OY-HAT, kom og gjorde visit midt i det hele på Grundlovsdagen.

I week-end'en bragte motorflyvekonkurrencen og det svenske »ølløb« yderligere fly og typer til Skovlunde, så der var meget at se på.

Åbnet af Prins Georg

Flyvemessen blev åbnet onsdag den 3. juni med taler af Sportsflyveklubbens formand, advokat F. Reindel, luftfartsdirektør Hans Jensen, og Hans Højhed Prins Georg.

Advokat Reindel sagde, at baggrunden for messen var, at et team af privatflyvere brændte efter at vise andre de værdier og glæder, den lette flyvning frembyder.

Luftfartsdirektøren udtalte, at den lette flyvning stod midt i en stor udvikling. De skygger, der hviler over Skovlunde, må fjernes og pladsen udvides efter nutidens krav.

Prins Georg talte som repræsentant for Prins Axel, der var messens protektor, men af sygdom var forhindret i at være til stede. Han udtrykte håbet om, at mange flere ville slutte op om den lette flyvning, og at vi måtte få flere flyvepladser, hvorefter han erklærede udstillingen for åbnet og efter en rundgang på den fløj en tur op over Fredensborg i Cessna Skymaster'en.

Ved en sammenkomst i forbindelse med åbningen talte også aeroklubbens formand, direktør Hans Harboe, der lykønskede Sportsflyveklubben til arrangementet og påpegede nødvendigheden af at gøre mere for General Aviations udvikling her i landet.

Publikum blev holdt i ånde

Gennem højtaleranlægget på pladsen blev de besøgende holdt underrettet om, hvad der foregik og fik også derigennem et indtryk af, hvordan man flyver idag.

Dagen igennem var der demonstrationer af de udstillede fly, opvisninger som f.eks. af Kurt Nielsen i lav- og langsomflyvning



Cessna 150 blev vist i nyeste udgave, der som dens større brødre har fået bagruder.

med KZ III, der var rundflyvning i stor stil, filmsforevisning og meget andet.

De københavnske linestyrings-modelflyvere lavede nogle udmærkede opvisninger i både kunstdflyvning og holdkapflyvning, som kunne følges på de nye omgangstællere.

Hangarudstillingerne

I den store hangar var der indrettet en række stande. Bortset fra nogle mere uvedkommende (måske til glæde for evt. flyveinteresserede koner) stande var der f.eks. lige midt for Commertas's store stand, der ikke bare indeholdt oplysninger om Cessna og Malmö-fly, men også om ARC, Bendix og King-radioer, McCauley-propeller, Brittain autopiloter, Scott oxygenanlæg, Jeppesen navigationsmateriel m.m.

Danfoss og Cimber Air viste King-udstyr, delvis afdækket så man kunne se indholdet, samt billeder af Piper-fly og Cimber Air flåden.

Avia Radio A/S viste Collins, Narco og Motorola-udstyr.

Aviation Training gav oplysninger om den alsidige flyveskole og viste Aristo computers og andet undervisningsanlæg, ligesom også Københavns Flyveklub henledte opmærksomheden på sig her.

Decca Navigator A/S viste Flight Log, Roller Maps og Decometre, samt kort over Decca-systemer.

Rumfart blev dækket af den amerikanske

ambassades udstilling »U.S. Progress in Space Sciences«, mens Vedbæk Raketklub bl.a. fortalte om raketens historie.

Duells Aero fra Sverige viste reservedele og tilbehør af forskellig art.

Flyvevåbnet havde sin store informationsstand med oplysning om karrieremuligheder i flyvevåbnet. Foruden ting, der er set før, var der et Hawk missil.

Også hjemmeværnet havde en informationsstand.

Chartertrafikken var repræsenteret af stande fra Scanair A/S og Sterling Airways A/S.

Sportsflyveklubben havde en informationsstand med et stort danmarkskort, hvor man ved at tænde lys kunne finde landets stiggende antal flyvepladser.

Kongelig Dansk Aeroklub gav på sin stand oplysning til udenforstående om sine mange tilsluttede klubber og de forskellige virksomhedsområder, ligesom serviceafdelingens kort, bøger og navigationshjælpemidler blev vist.

Denne stand flankeredes af en stand fra de københavnske linestyringsklubber, spækket med fine modeller, og en stand fra KDA's flyvehistoriske sektion med masser af modeller og fotografier.

Uden for hangaren havde Dansk Esso A/S en teltstand med udmærkede luftfotos af en del af vore flyvepladser.

Ølløb, konkurrencer og fest

I week-end'en var der både den tredje kvalifikationskonkurrence, som omtales andetsteds, og det årlige »ølløb« fra Göteborg, hvori deltog 7 fly. Rolf Ohlsson i Cessna 150 vandt den eftertragtede kasse øl med 0 strafpoints i ankomst og 20 i landing. Nr. 2 var K. J. Kristiansen med ialt 46 og nr. 3 Sture Nilsson med 50 points. Svenskerne var traditionen tro indkvarteret på Ølstykke kro!

Præmien blev overrakt ved Sportsflyveklubbens store fest på Nimb lørdag aften, hvori der deltog ca. 130 personer. Klubben overrakte her et KDA-banner til Eugen Seitz, og fra Aeroklubben i Göteborg overrakte den nordiske privatflyvnings nestor, Gösta Fraenkel en gave til ophængning i klubben.



Denne Piper Twin Comanche blev færget over Atlanten direkte til udstillingen, og flyet var endnu forsynet med store ekstratanke i kabinen.



NM blev den hidtil bedste svæveflyvekonkurrence i Danmark

OGSÅ HOLDMESTERSKABET SLOG AN

Som forudset blev den anden konkurrence om det nordiske mesterskab i svæveflyvning en hård konkurrence mellem vore bedste piloter, og med 9 gennemførte konkurrencedage af høj kvalitet er der ingen tvivl om resultatets rigtighed. Det samtidig gennemførte holdmesterskab opfyldte sit væsentligste formål: at drage nye piloter ind i konkurrencesporten.

Da svæveflyvere fra fem lande invaderede Vandel pinselørdag og hurtigt fik såvel den tekniske som praktiske organisation (herunder den uundværlige *Fahnoe's* kommunikationssystem) etableret, var vejruddisgerne ikke de bedste. Det småregnede lidt om søndagen, hvor de fem landes flag blev hejst til nationalsangenens toner, og hvor der var briefing om formiddagen og afprøvning af startarrangementet om eftermiddagen, inden man sluttede dagen med høj stemning i bar'en, som Midtjyds Flyveklub forestod i år.

18.5.: Holstebro-retur

2. pinsedag bød på NØ-vind og solskin med cirrusskyer. For første gang i mange år havde vi iøvrigt ikke egen meteorolog, men ordnede det på den måde, at flyvelederen, løjtnant *L. Fuglsang* fik det nødvendige materiale på stationens met-office, og det gik udmærket.

For at være sikker på at redde en gyldig konkurrencedag straks i starten, udskrev konkurrenceledelsen (bestående af DM-chef *Mogens Buch Petersen*, startleder *Harry R. Hansen* samt *Weishaupt*, der var points- og pressemand) den ret elastiske opgave: Holstebro flyveplads og retur til Vandel (2x84 km). To skulle over 75 km og mindst 25 % score points i hver klasse, før dagen talte, men det voldte intet besvær. På den anden side tillod vejret ingen at vende tilbage og gøre det til en hastighedskonkurrence.

Aeroklubbens formand, *Hans Harboe*, bød velkommen og gav starten fri kl 1215. Det så svært ud; sværmen drev langt vestpå, så man anså det for tvivlsomt, om nogen kunne komme tilbage over startlinjen, der først åbnede 1/2 t senere, men sandelig om de ikke klarede det. Sejstrup „tærskede“ først, og *Wiitanen* indledte sin taktik med at følge tæt efter ham.

Vore fortræffelige hjælpere fra søværnet konstaterede starthøjder mellem 905 og 540 m, og selv på den videre tur nåede de færreste meget over 1000 meter. 18 fly blev noteret over Holstebro, men 4 landede deroppe, og resten på første del af hjemvejen. Sejstrup fik konkurrencens første 1000 points for 128 km, mens Vejle og Aviator begge fik det i HM for 96 km:

Sture Rodling (tv) gør sig klar.

Sejstrup instrueres i Morelli'en af Franzen.

Den finske holdleder Harriet Louhija med (f.v.) *Hämäläinen*, *Wiitanen* og *Horma*.

T. Filippusson (tv) med holdlederen Sigurdson (midt i) og en hjælper.

Per Haugen monterer haleplan.

NM		HM	
Sejstrup	1000	Vejle	1000
Wiitanen	893	Aviator	1000
Silesmo	775	Havdrup	904
Horma	775	Karup	914
Braes	751	Birkerød	837
Didriksen	685	Kalundb. m.fl.	837

21.5.: Til Sønderborg

Tirsdag var det overskyet og blæste fra SØ, så der blev ingen flyvning.

Onsdag blev det gråvejr igen, briefing blev udsat og til slut udskrev man en hastighed til Sønderborg i håb om, at en ventet opklaring nåede frem, men den udeblev.

Torsdag var det bedre, og kl 1300 gik starten mod Sønderborg, en opgave der var betydeligt sværere end ved DM ifjor, da der i år var svag vind og kun 8—900 m skybasis. Derfor kom kun 5 i NM og 2 i HM igennem til målet med forholdsvis beskedne hastigheder (bedst 52.5 km/t i NM og 47.1 km/t i HM).

Sejstrup havde igen *Wiitanen* lige i hælene indtil Haderslev. Herfra gik Sejstrup forsigtigt langs kysten og manglede til slut 150 m i at nå målet, hvorimod *Wiitanen* stak over vandet fra kun 700 m og var heldig over Als at få en boble fra lav højde og nå frem.

Vi fulgte i år samme pointsregler som ved VM i Argentina ifjor, og de viste sig at give meget stor forskel mellem dem, der kom frem og fik hastighedspoints, og de der blev derude:

NM		HM	
Wiitanen	1000	Birkerød	1000
Horma	921	Kalundborg	988
Didriksen	870	Skrydstrup	490
Braes	828	Havdrup	481
Rodling	785	Aviator	362
Sejstrup	543	Vejle	341

Samlet overtog *Wiitanen* føringen, fulgt af *Horma*, *Braes*, *Didriksen*, *Sejstrup* og *Rodling*. I HM besatte *Birkerød* førstepladsen og blev der siden. Kalundborg var 2, Havdrup 3, Aviator 4 og Vejle 5.

22.5.: Fin 100 km trekant

I fredagens meget fine vejr var 101 km trekanten via Skarrild—Nr. Snede en ret let opgave, der blev gennemført af alle i NM og 8 i HM. Når alle kommer i mål, er der kun hastighedspoints og kun til dem, der flyver mindst halvt så hurtigt som nr 1, så det gav voldsom spredning. Ved denne lejlighed opdagede man, at det efter formelen havde givet points til de langsomste, hvis de ikke havde passeret mållinjen, for så var der blevet distancepoints som i HM!

Der var iøvrigt fuld fart over feltet med forrygende opløb over mållinjen. De to første var *Wiitanen* og *Sejstrup*, der passerede med få sekunders mellemrum og derpå landede. Det viste sig, at *Sejstrup* havde brugt et minut mere end *Wiitanen*, så han kom ikke ud af flyet, men blev rullet over i startfeltet og bragt i luften igen på et øjeblik.

Han gik dog ikke rundt, *Wiitanen* ej heller, men svenskerne gjorde det alle tre og de to med forbedret resultat. Fem, deriblandt *Sejstrup*, overgik hans to år gamle lokale 100 km rekord på 62.6 km/t, og *Rodling* erobrede den med 71.9 km/t. Det er første gang, en udlænding får noteret lokal dansk rekord.

I HM var hastighederne ganske naturligt noget lavere. Københavns Foka var hurtigst med 47.1 km/t, og både den og Birkerøds K-6 var hurtigere end nr 7 (Braes) i NM:

NM		HM	
Rodling	1000	Kbhvn. I	1000
Persson	848	Birkerød	949
Horma	842	Havdrup	936
Wiitanen	771	Kalundborg	891
Sejstrup	748	Karup	861

For en ordens skyld skal bemærkes, at man ikke kan sammenligne points'ene i de to klasser, der beregnes hver for sig. I NM førte nu Wiitanen, fulgt af Horma, Rodling, Sejstrup og Persson. I HM Birkerød, Kalundborg, Havdrup, Karup, Kbhvn. I. Henning Hansen ramte nogle ledninger ved landing og havarede K-8'en, så Aviators hold måtte udgå. De fik dog lov at flyve M-100S uden for konkurrencen. Henning måtte et par dage på sygehuset, men er OK.

23.5.: Svær 230 km trekant

Med de krævede tre dage sikret blev ledelsen distigere og udskrev den 230 km trekant via Holstebro—Bjerringbro, som var så vellykket ifjor. Cirruskyer gjorde imidlertid vejret dårligere end dagen før, så de to trekanter burde være givet i omvendt rækkefølge, men man kan altid være klog bag efter.

I Vandel var man pessimistisk, men Bjerringbro kunne dog efterhånden melde så mange passager, at dagen var sikret som gyldig. Holstebro var mindre meddelsom. Kun få passerede her først, deriblandt Sejstrup; men i år var det den forkerte vej, for ingen af dem kom hjem.

Kl 1630 meddelte Rodling i radioen sin holdleder B. Söderholm, at nu stak han fra sidste boble, og lidt efter strøg han over mållinien. Han berettede, at der kom flere, for man var pludselig mødtes ved Brande, og lidt efter kom de i tæt flok. Ialt 5 i NM og 2 i HM gennemførte. Wiitanen erklærede, at det var den sværeste flyvning, han havde været med til.

Den svenske mester Irre Silesmo blev dagens vinder med 47.5 km/t, mens Havdrups K-6 præsterede 43.6 km/t.

NM		HM	
Silesmo	1000	Havdrup	1000
Horma	989	Birkerød	987
Rodling	897	Værløse I	888
Wiitanen	879	Værløse II	447
Braes	824	Skydstrup	368
Sejstrup	391	Kalundborg	257

Herefter førte stadig Wiitanen, Horma, Rodling og Sejstrup, mens Braes var kommet op på 5. pladsen. I HM var det Birkerød, Havdrup og Kalundborg, der siden bevarede denne rækkefølge samt Værløse II og Karup.

24.5.: Kursflyvning mod Alborg

Til søndagen serverede ledelsen intet mindre end en 320 km ud-og-hjem hastighedsflyvning til Alborg — mere end den danske rekord. Det var at spænde buen for hårdt. Der kom masser af cirrus, ingen cumulus, og der var modvindskomponent på banen, så alle landede igen på Vandel og skumlede — undtagen Braes.

Ved 12-tiden var ledelsen villig til at ændre opgaven, hvilket kræver alle piloters samstemmen. Braes blev spurgt pr radio, men svarede, at der var udskrevet konkurrence! Så var der ingen vej udenom, man måtte i svag termik og lav højde søge nordpå. Finnerne dumpede ned, omstartede og kom kun lige uden for de 20 km minimum. Deres foring var brudt!

Den tidligere verdensmester Persson måtte i første omgang også bide i græsset, var hjemme 42 minutter efter landingen og i luften igen efter 8 min kl 1522 og arbejdede sig i svag tørtermik og max. 700 m højde 53 km nordpå. Her fik han lært at flyve Vasama'en i svag termik!

Men der skal to over de 75, og det kom Rodling med 89 og Sejstrup med 83, hvorimod kun Friis kom fra pladsen i HM, så dagen ikke talte. Først senere blev vi klar over, at i denne klasse kunne man kl 12 have ændret til fri distance.

NM	
Rodling	1000
Sejstrup	921
Didriksen	663
Braes	622
Persson	506
Wiitanen	104

Det var en dag for de lokalkendte danskere, samt for Rodling, der fra nu af lå på førstepladsen. Wiitanen var nr 2, Sejstrup 3, fulgt af Horma og Braes.

25.5.: Fri distance

Sejstrup havde haft transportuheld om morgenen på vej fra Alborg, hvor han havde overnattet. K-6'en var 50 % havareret, da transportvognen rullede rundt i et sving. Efter reglerne skulle han udgå, men de fire udenlandske holdledere besluttede sportsligt at fortolke reglen således, at den ikke gjaldt transportuheld, hvis man i givet fald kunne hjælpe også vore gæster til et nyt fly. Der blev omgående stillet to garantifly, og Franzen stillede Morelli M100S til rådighed for Sejstrup.

I frisk østenvind og ikke for lovende udsigter blev opgaven nu fri distance med det sædvanlige problem: nord eller syd? De fleste fulgte sidste års erfaring og gik nordpå, hvor vejret viste sig bedre end ventet med høj skybasis, op til 2000 m, men kun til Viborg-Skive-området. Resten var glidning eller svag termik, eller man kunne som Didriksen finde lidt uden for kysten, indtil han ikke kunne komme længere og landede på stranden ved Hanstholm efter 162 km, mens Københavns K-6 nåede længst i HM med 154. Han brugte kun 5 højtgående bobler til turen.

Braes, Horma, Hämäläinen og Foka'en gik sydpå, hvor det som sidst døde ud omkring grænsen. Slesvig er ikke til at komme igennem i stærk østenvind.

NM		HM	
Didriksen	1000	Kbhvn. II	1000
Rodling	940	Birkerød	860
Silesmo	940	Værløse I	943
Sejstrup	896	Havdrup	931
Wiitanen	865	Kalundborg	918

Samlet: Rodling, Wiitanen, Sejstrup, Horma og Braes og i HM: Birkerød, Havdrup, Kalundborg, Værløse II og Vejle.

27.5.: Rær-retur

Tirsdag så ud til at blive som mandagen, så man håbede på rekordtider på en 100 km trekant med høj basis. Men tæt cirrus over Vandel og stærk østenvind førte til afblæsning og fælles udflugt til Arnborg, hvor det var dejligt varmt solskin. Alle var glade for en hviledag.

Onsdag var cirrus'erne næsten væk, udsigten var pæn, man prøvede endnu engang en over 300 km ud-og-hjem til Rær nord for Thisted med Svævefly som vendepunktskontrol. Og igen var det dårligt, så snart man nåede op i Limfjordsområdet, så hele flokken dejsede ned deroppe trods 2000 til 2500 m basis på vejen derop. Kun 5 i NM og 3 i HM fik vendt, og dagens vindere, Persson

Søværnets højdekontrol i funktion.

Kirk-Larsen og Ib Jensen, Birkerød.

Havdrup-holdet ved klargøringen.

Luftfartsdirektør Hans Jensen og frue (tv) underholder sig med S. B. Jensen og Mogens Buch Petersen.

Fra venstre: Wiitanen, Rodling og Sejstrup ved præmieuddelingen.



og Værlose II, fik kun 19 reducerede km hjemad — 176 km ialt.

Wiitanen brændte sig ved at være for dristig, så han måtte hjem og omstarte, og Braes spildte en masse tid over pladsen ved at vente på at vejret skulle blive så godt, så han kunne gennemflyve hele bagen i rekordtid!

NM		HM	
Persson	 1000	Værlose II	.. 1000
Rodling	 964	Værlose I	.. 943
Horma	 929	Havdrup	 901
Silesmo	 919	Birkerød	 779
Sejstrup	 868	Kbhvn. II	.. 768

Rodling havde nu 6238, Sejstrup 5367, Wiitanen 5082, Horma 4936 og Didriksen 4300, og i HM kom efter Birkerød, Havdrup og Kalundborg nu Værlose II samt Karup.

28.5: Via Holstebro til Tyskland

Hidtil havde flyene tilbagelagt ialt ca 15.000 km langs banerne. Men nu kom den helt store distancedag. For ikke at få piloterne for langt ned i Tyskland sendte ledelsen dem først til et vendepunkt nordpå, og belært af erfaringerne valgte man Holstebro.

Startene gik fra 1016, og 1103 var alle 22 startet, kun 2 måtte omstarte. Allerede 1158 vendte den første i Holstebro, hvor der virkelig var brug for højdekontrol, da man lå højt før vendepunktet. Ved 1330-tiden havde alle undtagen en vendt — han kom 1427 — og alle gik sydpå. Nogle kunne ses eller høres i radio, da de passerende Vandel-området.

Kun tre landede i Danmark, men trods svagere vind var det galt igen syd for grænsen, hvor de mange i HM, der havde opgivet forsigtige diamantmål lige syd for 300-km-grænsen ikke nåede disse, men *Borreby* fik dog sin gulddistance med 322 km til syd for Tønning, og *Evar Jensen* og *Kirk* blev målt til hhv. 304 og 302 i konkurrencen, men skal dog efterberegnes for guldet. Adskillige kom lige under de 300, deriblandt 4 i NM.

Saart blev det imidlertid klart, at det denne gang var lykkedes en del at nå forbi det kritiske område.

Rodling landede ved Itzehoe efter 358 km og blev nr 7. Resten slap over Elbmundingen, hvor Wiitanen efter knap 6 timers flyvning landede allerede 1620 ved Cuxhaven. Kl 1702 landede Braes, Sejstrup og Horma på hver sin grøft-adskilte 20 m brede mark ved siden af hinanden ved Freiburg V. f. Hamburg — det gav 376 km.

Persson nåede lidt længere sydpå — 391 km og ikke nok til den manglende diamant, mens Silesmo landede kl 1750 ved Bremerhaven efter 405 km. Han var startet som en af de første kl 1020. Den sidst landende var iøvrigt nordmanden *Per Haugen* kl 1810 på Husum flyveplads, også efter ca 7½ time.

Denne hidtil største distancedag ved en dansk konkurrence gav 6525 km eller 297 km i gennemsnit.

Hele natten varede hjemtransporterne, og „transportøren“ *Frede Vinther Jensen* overnattede på kontoret; men alle var klar til den sidste dags briefing, omend noget søvnige.

NM		HM	
Silesmo	 1000	Værlose I	 1000
Persson	 958	Karup	 980
Horma	 911	Havdrup	 930
Braes	 911	Birkerød	 922
Sejstrup	 911	Værlose II	 903

Samlet havde Rodling 7094, Sejstrup 6278, Wiitanen 5989, Horma 5847, mens Silesmo overtog 5.pladsen med 5231. I HM kom Værlose I op på 5.pladsen.

29.5.: Slutspurt på 100 km trekant

Teoretisk set kunne der endnu blive andre mestre. Vejret var stadig fint, og med 5—6 m/sek bobler måtte der kunne opnås

store tider på 104 km trekanten via Skovlund—Arnborg.

100 km trekanten er for så vidt den mest krævende, som det er vigtigt at vælge starttidspunktet, så man flyver i den stærkeste termik, ligesom slutanflyvningen udgør en procentvis så stor del af flyvningen, at den kræver nøje beregning.

Man forhastede sig især i NM ikke med at komme op, men mellem 12 og 13 gik det løs. Horma tærskede som første NM-mand kl 1220 og påny 1229, og så kom de andre i en tæt stribe i nær de 1000 tilladte meter. Alle i NM og de fleste i HM gik først vest-på til Skovlund og så til Arnborg, og melderne strømmede ind til pointcentralen.

I Skovlund passerende de fra 1248 til 1356, i Arnborg fra 1330 til 1424.

I Vandel gik der mindre end en halv time efter sidste startpassage, for Hormas Vasama kom strygende kl 1358, tæt fulgt af Braes og de andre.

Man må sige, at Braes, der havde eksperimenteret lidt rigeligt de andre dage, rehabiliterede sig ved at vinde den sidste dag og generobre ikke bare den lokale men også sin egen nationale 100 km rekord. Den sidste var på 74,2 km/t fra Argentina og kom op på ikke mindre end 84,4 km/t! Også Persson var med 76,8 km/t over rekorden.

I HM var hastighederne mere beskedne, Karup vandt med 61,0 km/t.

Alle i NM gennemførte og alle fik points. 8 af 10 startende i HM gennemførte. Femseks startede til nyt forsøg, som ingen gennemførte.

NM		HM	
Braes	 1000	Karup	 1000
Persson	 918	Kbhvn. II	.. 925
Horma	 656	Havdrup	 910
Sejstrup	 650	Birkerød	 820
Hämäläinen	.. 639	Værlose I	 798

Herved kom Braes op på femtepladsen i NM og Karup i HM.

Slutresultatet

1. Sture Rodling, Sv. (Vasama)	.. 7666
2. Niels Sejstrup, Da. (K6/M100S)	.. 6928
3. Mat. Wiitanen, Fi. (Kajava)	 6578
4. Juhani Horma, Fi. (Vasama)	.. 6503
5. Ib Braes, Danmark (Ka-6)	 6085
6. P.-A. Persson, Sv. (Vasama)	.. 5985
7. Irve Silesmo, Sv. (Ka-6)	 5767
8. O. Didriksen, Da. (Libelle)	 5473
9. T. Filippusson, Is. (Vasama)	.. 3249
10. S. Hämäläinen, Fi. (Vasama)	.. 2930
11. Per Haugen, Norge (Vasama)	.. 2434

Holdmesterskabet

1. Birkerød (Ib Jensen & Villy Kirk-Larsen)	.. Ka-6	7254
2. Havdrup (Evar Jensen & Finn Dokkedal-Hansen)	.. Ka-6	7083
3. Kalundborg/Havdrup (Bent, Ejvind & Poul Nielsen)	Vasama	5601
4. Værlose II (Bent Hagel & Niels Rønne)	.. Ka-8	5530
5. Karup (Jørgen Friis & E. Bjerring)	.. Ka-6	5436
6. Værlose I (H. Borreby, H. Lindhardt & L. Midtbøll)	.. SF-26	5246
7. Vejle (Johs. Lyng og Henning Nielsen)	.. L-Spatz	4095
8. København I (M. Dam & Jørgen Lauritzen)	.. Foka	3790
9. København II (Bjørn Poulsen & H. Thorsted)	.. Ka-6	3774
10. Skrydstrup (B. Christensen, K. Dahl & F. K. Nielsen)	.. Ka-8	3055
11. Midtjysk (P. Andersen & Sv. Michaelsen)	.. Mucha St.	1917

Premieuddelingen foregik kl 19 foran de fem nations flag. Rodling fik den smukke vandrepokal, som Den sjællandske Bondestands Sparekasse netop havde udsat, samt to glaspræmier fra Hyllinga Glasbytta til bedste svenske hold og for bedste enkelt-flyvning (efter pilotafstemning).

Sejstrup fik en tinvase, Wiitanen en skri-

veblok i moseeg, resten „Svæveflyvehåndbogen“.

I NM var der tinfade til de tre første hold. Carlsberg og Tuborg havde givet tilskud til præmierne.

Ialt blev der takket være flyvevåbnets fire KZ VII'er og deres piloter foretaget 368 starter og tilbagelagt over 23.000 km eller ca 1000 km i gennemsnit pr fly.

Som ved VM er der ingen nationsplacering, og både flyvningerne og resultaterne viser stor jævnbyrdighed. Tanken med HM: at vinde nye piloter for sportslig konkurrenceflyvning, lykkedes. Særligt glædeligt var det at se et hold med to piloter, hvoraf *ingen* før havde fløjet konkurrence, gå hen og vinde over hold med tildels meget erfarne piloter. Det må give andre mod til at være med næste gang og i andre konkurrencer (Arnborg Rallies!).

Konkurrencen var Vasama's ildåb, hvor den blev fløjet af alle 5 nationer. Og omend en del piloter ikke var indfløjet på den, klarede den sig fint. Men det viste sig igen, at manden er vigtigere end flyet, og Ka-6, Ka-java, M-100S og andre klarede sig også godt.

Konkurrencen var en værdig afslutning på dansk svæveflyvnings Vandel-epoke. For de få af os, der har fløjet her siden 1947, var det med en vis vemod, vi sagde farvel, selv om det er frivilligt og for at bytte med noget, vi tror bliver endnu bedre. „Vi mødes på Arnborg!“ P.W.

Flyvedags-konkurrencerne

Det gode vejr omkring NM og HM satte gang i konkurrencerne, men desværre har ikke alle indsendt deres resultater, og mange kom for sent ind, selv om det er særligt let at rapportere ved en central konkurrence. Men nu er stillingen:

Klubdistance

1. Aviator	 1121 km	1575 p. (5)
2. Værlose	 928 km	1237 p. (5)
3. Karup	 792 km	1145 p. (5)
4. Havdrup	 716 km	982 p. (4)
5. Skrydstrup	.. 711 km	886 p. (5)
6. Birkerød	 600 km	804 p. (4)
7. Vestjysk	 310 km	620 p. (2)
8. København	.. 395 km	499 p. (2)

Individuel distance

1. Ib Braes	 707 km	1038 p. (3)
2. B. Hagel	 482 km	667 p. (3)
3. J. Friis	 510 km	659 p. (3)
4. N. Rønne	 426 km	530 p. (3)
5. O. Didriksen	.. 395 km	499 p. (2)
6. E. Bjerring	.. 367 km	471 p. (3)
7. F. Andersen	.. 368 km	463 p. (3)
8. Kirk Larsen	.. 451 km	451 p. (2)
9. Evar Jensen	.. 450 km	450 p. (2)

Hastighed

1. Aviator	 459.4 p. (5)
2. Værlose	 235.8 p. (3)
3. Skrydstrup	 124.3 p. (2)
4. Karup	 115.0 p. (2)
5. FSN Alborg	 106.8 p. (1)

Varighed

1. PFG	 27:37 (7)
2. København	 23:40 (10)
3. Als	 18:37 (10)
4. Ringsted	 17:07 (10)
5. Vestjysk	 14:17 (5)
6. Værlose	 14:00 (8)
7. Århus	 12:42 (10)
8. Karup	 12:01 (5)
9. Aviator	 10:14 (10)

Bedste klub er herefter Værlose med 10, Aviator med 11, Karup med 14 og København med 15 points.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

CIVILE FLY I LUFTMELDEØVELSER

Gode resultater af motorflyvernes deltagelse i „Brun Allike“ og „Grøn Blåhals“

Gennem Kongelig Dansk Aeroklub modtog Flyverhjemmeværnet i eftersommeren 1963 et tilbud fra motorflyverne om deltagelse i en til lørdag/søndag den 14.-15. september berammet luftmeldeøvelse, der var betegnet »Brun Allike«.

Flyverhjemmeværnet, der dels ved den pågældende øvelse specielt skulle træne og afprøve Luftmeldekorpsets personel, forbindelser og procedurer, tog med tak imod tilbudet, idet man derved dels fik et velkomment supplement til de flyvninger, som ved øvelsen skulle udføres af Flyvevåbnet, og dels fik lejlighed til i lidt større stil at prøve samarbejdet med de danske motorflyvere.

Luftmeldekorpsets vigtige tjeneste bygger som bekendt i høj grad på frivilligt personel, placeret dels på de mange luftmeldeposter, der indmelder den observerede luftaktivitet til luftmeldecentralerne, og dels på de i disse centraler værende plottere, rapportører m.fl.

For at opnå tilstrækkelig rutine og hurtighed, samt for stadig at afprøve materiellet og de fastlagte fremgangsmåder, er det nødvendigt at afholde øvelser, såvel syntetiske, hvor melding og plotning sker efter udarbejdede lister, som øvelser med deltagelse af fly, der til forud planlagte tidspunkter flyver på forud planlagte ruter. Derved er man i stand til at foretage en »analyse« af Luftmeldekorpsets effektivitet.

Ved øvelsen »Brun Allike« såvel som ved en ny lignende øvelse, »Grøn Blåhals«, der blev afholdt lørdag den 2. maj i år, og hvor der også var deltagelse af civile fly, blev disse lagt ind på ruter, der fortrinsvis lå inden for »meldeafstand« af luftmeldeposter, som havde ringe overflyvning af Flyvevåbnets fly, hvorved luftmeldeposterne kunne gives et mere ensartet antal overflyvninger, idet man benyttede sig af den mulighed, som de mere langsomtflyvende fly giver til at anvende ruter med kort afstand mellem vendepunkterne.

I »Brun Allike« deltog 20 civile fly (10 lørdag eftermiddag og 10 søndag formiddag) og i »Grøn Blåhals« deltog 24 fly lørdag eftermiddag. Ved de to øvelser blev der sammenlagt fløjet 79 timer 15 minutter af de civile fly, og der blev gennemfløjet en distance på ca. 12500 km, hvilket gav luftmeldeposterne lejlighed til afgivelse af ca. 1150 meldinger med en tilsvarende udplotning i luftmeldecentralerne.

Flyvningen blev udført helt i overensstemmelse med de gældende bestemmelser for civil flyvning, og blev ved den første øvelse udført i 150 meters højde over jorden/vandet, og ved den sidste øvelse i 300 meters højde. Piloterne fik forud for øvelserne tilsendt oplysninger om ønsket starttidspunkt og ønsket rute, og de tilsendte efter øvelserne Flyverhjemmeværnet en rapport over flyvningens reelle forløb med aktuelle tidspunkter og eventuelle afvigelser fra ruten. Denne »post-flight« rapport er af stor vigtighed for Flyverhjemmeværnet, idet den er grundlaget for analysearbejdet.

Set fra Flyverhjemmeværnets side kan man kun være tilfreds med de civile flyveres deltagelse i luftmeldeøvelserne. Den giver et forøget antal melde- og plottemuligheder, og den har vist, at en opgave som den der forelå – altså en simpel navigationsflyvning i



Der aflægges foreløbig rapport efter endt mission i »Grøn Blåhals«. I midten piloten M. Lindberg Jensen, Sportsflyveklubben, til højre observatøren O. Lindberg Jensen.

en given højde – kan løses fuldt tilfredsstillende, og den har også vist, at de deltagende piloter forstår betydningen af præcision i såvel planlægning som flyvning, således at opgaverne i forbindelse med sådanne øvelser

vil kunne udvides fremover, hvilket også kun kan være et plus i forbindelse med spørgsmålet om en eventuel fremtidig oprettelse af »flyvende hjemmeværnsenheder«.

H. D. Nielsen.

Decca-demonstration

I begyndelsen af juni afholdt Decca Navigator Company Ltd. en række demonstrationer af forskellige navigationshjælpe-midler for sagkyndige fra Flyvevåbnet, Luftfartsvæsenet og luftfartsselskaberne. Demonstrationerne foregik i en meget luksuøst indrettet Airspeed Ambassador, der tidligere har tilhørt kongen af Marokko. Man har bevaret den tidligere aptering, herunder »Fasten Seat Belts« skilte på arabisk, og iøvrigt udstyret flyet med forskellige af firmaets produkter, f.eks. Flight Log Mk. 8 og Roller Maps.

Decca Flight Log Mk. 8 vejer 21,3 kg og er specielt beregnet til forretningsfly. Specielt for forretningsfly er det en fordel at anvende Decca, idet de fleste andre radionavigationshjælpe-midler er beregnet på anvendelse i luftvejene og derfor kun er til ringe hjælp for et forretningsfly, der ofte flyver uden for luftvejene. Praktisk taget hele Vesteuropa nord for Alperne er dækket af de forskellige Decca-kæder. Erfaringen viser, at Decca udover den egentlige navigation også kan anvendes som landingshjælpe-middel ved vejrminima indtil 300 fod skyhøjde og ½ sømil vandret sigt. I den almindelige Flight Log anvendes særlige kort, men ved anvendelse af en Omnitrac computer kan de hyperbolske koordinater omdannes til rektilineare, således at man kan anvende »normale« kort uden forvrænget gengivelse af afstande m.v.

Decca laver imidlertid andet end det egentlige Decca-system, f.eks. Doppler og Roller Maps. I hurtige, lavtflyvende fly, f.eks. jagerbombere og fotorecognosceringsfly, er det særdeles vanskeligt for piloten både at styre og at følge med på kortet, og måske endda også finde kort frem, folde

dem ud og sammen igen. I Decca Roller Map har man en kortstrimmel, svarende til den rute, man skal følge. Strimlen, der kan være indtil 7,5 m lang, svarende til 3750 km ved en skala på 1:500.000, rulles automatisk frem, efterhånden som man flyver, og flyets position angives ved en lille pil. Rullekortet findes i to udgaver. Den dyreste er Dopplerstyret og angiver derfor flyets nøjagtige position, idet pilen er anbragt på en celluloidstrimmel og derved kan bevæges sideværts. Kortets bredde svarer til ca. 25 km på hver side af den ønskede kurs. Skulle man komme uden for kortstrimlens sider, vil pilen vise den korrekte position, når man kommer ind på kortet igen. I »billigudgaven« må man selv indstille sin jordhastighed og derved regulere kortets fremføringshastighed. Roller Map kan anvendes til kort i 1:250.000, 1:500.000 og 1:1.000.000, og man kan udmærket klæbe kort af forskellig skala sammen, sådan at man f.eks. får et ret detaljeret kort over målområdet, idet omstillingen fra en skala til en anden sker ved at dreje på en knap. Decca's rullekort er allerede i tjeneste i taktiske fly i Royal Air Force og Royal Navy (f.eks. Canberra og Scimitar), og det udprøves af USAF i F-105 og RF-101, ligesom U.S. Navy har specificeret det til det nye attackfly A-7A, der er under bygning hos Ling-Temco-Vought. Også det danske flyvevåben har haft begge typer til udprøvning i henholdsvis F-100 Super Sabre og RF-84F Thunderflash, og en kontrakt om levering af rullekort til samtlige jagerbombere forventes snart at blive underskrevet. Nogen helt billig omgang bliver det nu ikke: den Doppler-styrede udgave koster ca. £ 2900, den anden ca. £ 700.

FÆRØERNE OG FLYVNINGEN

*Vor medarbejder Hans Kofoed har besøgt
vor fjerne landsdel, der endelig har fået fast
flyveforbindelse til København.*

UNDER krigen var Færøerne som bekendt besat af englænderne, der i 1941 begyndte at anlægge en flyvebådsbase og noget senere en flyveplads på Vågø. Af korrosionsårsager skal flyvebåde helst operere fra ferskvand, hvorfor flyvebådsbasen blev anlagt i den store indse Sørvagsvatn, hvor der iøvrigt også er roligt vand i modsætning til havet omkring Færøerne. I nærheden af flyvebådsbasen besluttede man at anlægge en flyveplads, med plads til fire eskadriller eskortejagere, beregnet til beskyttelse af konvojerne til Rusland. Royal Air Force Station Midvag blev officielt åbnet 10. juni 1942 og underlagt Coastal Command, men først året efter var arbejdet så vidt fremskredet, at man kunne operere fra pladsen. Pladsen nåede imidlertid aldrig at blive taget rigtig i brug og anvendtes hovedsagelig til transport- og forbindelsesflyvning samt af fly i nød. Til det sidste formål var den nu langt fra ideel på grund af de ret vanskelige indflyvningsforhold, der faktisk kræver personligt kendskab til pladsens omgivelser. Nogen fast stationering af fly fandt ikke sted, men forskellige enheder var i kortere perioder deployeret hertil. Oplysninger om stationens krigshistorie er desværre ret sparsomme, og af typer, der har benyttet stationen, kendes kun Short Sunderland og Bristol Blenheim. På grund af vanskelighederne ved at operere fra stationen og fordi den tyske luftaktivitet efterhånden var meget ringe, besluttede man i 1944 at nedlægge flyvestationen. Den officielle lukningsdato var 15. juni 1944, og kort efter forlod de fleste land- og luftstyrker Færøerne.

Første rute i 1946

Efter krigen blev der forsøgsvis oprettet en luftrute til Færøerne. Den direkte årsag var vel nok ruteskibet Tjaldur's forlis i juni

1946, hvorved Færøernes forbindelsesmuligheder med omverdenen blev kraftigt beskåret, og den 13. juli samme år åbnedes en flyverute til København via Prestwick. Den blev beflyet af en DC-3 fra Scottish Airlines, der samarbejdede med den færøiske dampskibsselskab, men regulariteten var ikke særlig god (20-30 % aflysninger), det økonomiske resultat heller ikke, så flyvningerne ophørte allerede i oktober samme år. Samtidig blev der startet et lokalt selskab, Flugfjelag Føroyar, der ville flyve mellem øerne med en Supermarine Walrus, men så vidt vides trådte dette selskab aldrig i virksomhed.

Flyvepladsen forfaldt efterhånden mere og mere og blev så at sige aldrig benyttet. Når Flyvevåbnet en sjælden gang havde ærinde til Færøerne, sendte man en Catalina, der benyttede den gamle flyvebådsbase. Fra færøisk side havde man dog ikke opgivet håbet om en flyveforbindelse med omverdenen, og luftfartsdirektoratet foretog forskellige undersøgelser, men flyvepladsen fik fortsat lov til at sove sin tornerosesøvn, formentlig hovedsagelig af økonomiske grunde. I foråret 1959 mellemlandede Alfred Asmussen på pladsen, da han fløj Nordisk Mineselskabs første Do 27 til Grønland, og noget senere benyttede Flyvevåbnet en C-47 (DC-3) ved en flyvning til Færøerne. Især den sidste flyvning vakte stor glæde på Færøerne, idet man heri så et bevis på, at flyvepladsen ikke var helt umulig. De mange anstrengelser for at få flyvepladsen istandsat kronedes omsider med held i begyndelsen af 1963, da finansudvalget bevilgede 500.000 kr. til en nødtørftig istandsættelse på betingelse af, at det færøiske landstyre bevilgede 100.000 kr., og at omkostningerne til driften af pladsen skulle deles ligeligt mellem Danmark og Færøerne.

Pladsen kun til VFR-flyvning

Flyvepladsen, hvis officielle navn er Vagar, ligger som nævnt på Vågø, den vestligste af de større øer. Den tilhører det færøiske landstyre og har en enkelt bane i retningen 13-31. Banen er 975 m lang og 30,5 m bred (1200×100 fod) og kan ikke forlænges yderligere uden meget store omkostninger til opfyldninger. Den ligger nærmest på en hylde på siden af et fjeld og er absolut ikke vandret, idet baneenderne er henholdsvis 6 og 24 fod (1,8 og 7,3 m) lavere end det højeste punkt på banen! Banen er af asfalt på stenunderlag og var egentlig ret velbevaret, selvom en stor del af asfalten måtte fornyes. Af den oprindelige banebelysning er der kun »skilpadderne« tilbage, idet ukendte personer efter krigen har stjålet kablerne for at få fat på kobberet, og man må nu klare sig med »goose necks« eller flagermuslygter. På grund af terræforholdene, der nødvendiggør et S-sving under indflyvningen, kan der ikke anvendes ILS eller andre elektroniske landingshjælpemidler, og flyvepladsen er derfor kun godkendt til VFR med vandret sigt mindst 3 nautiske mil og skyhøjde mindst 1000 fod. Ved anflyvning af Færøerne benytter man luftfartsfyret Akraberg på sydspidsen af Suderø, og skifter derefter over til radiofyret på Myggenæs, lidt vest for Vågø. Mens Akraberg er et specielt luftfartsradiofyr, beregnet til trafikken over Nordatlanten, er Myggenæs et søfartsradiofyr, der er blevet omdannet til også at kunne betjene luftfarten.

De overlevende engelske bygninger var ikke i en sådan stand, at de kunne anvendes af den civile luftfart, og Statens luftfartsvæsen har derfor ladet opføre en nydelig ekspeditionsbygning af træ. Den er på 170 m² og rummer kontorer for havneledelse, luftfartsselskaber og toldvæsen samt en ventesal, hvor der nu bliver indrettet et cafe-terier. Endvidere blev der opført en varme-central og en garage. Det teletekniske udstyr på Vagar består af to VHF-radioer, to båndoptagere og en fjernskriver. Personalet er endnu ret beskedt, idet det kun består af to mand, nemlig havnelederen Fritz Nielsen, der kommer fra Flyveradiotjenesten, men har fået supplerende uddannelse i administration, vejrtjeneste, flyveledelse m. v., samt altmuligmanden Fritz Jacobsen, der er færing og bl. a. varetager brandtjenesten. Af brandmateriel har man en pulverlukker, monteret på en påhængsvogn, men får snart en skumslukker, der tidligere har været anvendt i Rønne lufthavn. Vognparken består af en Land Rover, der anvendes til almindelige transportopgaver og til at trække brandspøtten. Endvidere gør Fritz Jacobsen brug af den, når han skal jage fårene væk fra startbanen! Nej, arbejdet er skam ikke ensformigt på den færøiske lufthavn; man får lov til at prøve det alt sammen. Flyvepladsens normale åbningstid er fra kl. 8-16; i denne tid afgives der vejrmelding tre gange, men iøvrigt afgiver man naturligvis vejrmeldinger til ankomende fly, så ofte disse ønsker det. Lufthavnen er en godkendt offentlig lufthavn, men alligevel kræves der 48 timers varsel til luftfartsdirektoratet. Dette krav skyldes dels, at de til pladsen knyttede tjenester på grund af det lille personale kun etableres i forbindelse med tilmeldt flyvning, dels at man ønsker at give de piloter, der skal til Færøerne, en ganske særlig grundig briefing. Til dette formål har Luftfartsdirektoratet ladet optage en film over indflyvningen til Vagar.



Den nye administrationsbygning i Vagar.

Englænderne opførte en meget stor hangar på Vagar, men af den er kun jernskelettet tilbage, idet beklædningen efter sigende er rustet op. Der er ikke for tiden planer om at sætte hangaren i stand, idet den er alt for stor. Man kunne sagtens klare sig med en tredjedel af hangaren.

I forbindelse med istandsættelsen af flyvepladsen har Shell indrettet et tankanlæg på 12.000 l benzin (130 oktan). Som så mange andre anlæg på lidet trafikerede flyvepladser bestyres det af den lokale Shell-forhandler.

Udenlandske ruter ifjor

Vagar flyveplads blev bemandet af luftfartsdirektoratet allerede den 21. juni i fjor, da istandsættelsesarbejderne endnu ikke var afsluttet, og hovedbygningen langt fra færdig. Pladsen blev meldt klar den 15. juli, og den 21. samme måned åbnede det norske selskab *Bjorumfly* en rute Oslo-Vagar med Beech Queen Air. Man havde dog tidligere på året foretaget nogle ture til Vagar på charterbasis, første gang den 29. april. Også *Icelandair* åbnede en ugentlig rute på Færøerne med DC-3, der dog måtte flyve med nedsat fuldvægt på grund af flyvepladsens beskaffenhed. Man fløj hver tirsdag fra Reykjavik via Vagar og Bergen til København. Næste dag gik turen tilbage via Bergen til Vagar, hvorfra man så fløj til Glasgow. Her overnattede man, og næste morgen fløj man igen til Vagar og derfra til Reykjavik. *Icelandair* foretog ialt 34 flyvninger i tiden 23. juli til 27. september og befordrede ca. 700 passagerer, mens *Bjorum* befordrede 160 passagerer på 21 flyvninger. Vagar flyveplads blev endvidere benyttet en del af Flyvevåbnet, der har en GCI-station på Færøerne, og forskellige mindre fly kom på charter eller for at tanke. F.eks. var *Cimber Air* et par gange deroppe med *Aero Commander*, og man havde desuden besøg af typer som *Beech Baron*, *Cessna 310*, *Twin Pioneer* og *Pembroke* (fra luftfartsdirektoratet). Det eneste privatfly i fjor var en amerikansk *Piper Comanche*, der mellemlandede på vej til Europa.

Det ny færøisk-danske selskab

Det var lidt flovt for Danmark, at de to ruter til Færøerne blev drevet af udenlandske selskaber, men så galt bliver det nu ikke i år. *Icelandair* genoptog trafikken den 19. maj med DC-3 og efter omtrent samme fartplan som i 1963 til trods for udtalelser i fjor om, at man ikke ville flyve på Vagar igen, med mindre pladsen blev udbygget til at kunne tage DC-4 eller *Viscount*. Ligesom i fjor vil man kun flyve i turistsæsonen og ruten indstilles den 25. september.

Derimod vil det nye selskab *Faroe Airways* flyve hele året, oven i købet uden nogen form for offentlig støtte. Dette selskab er dannet af færøiske og danske interesser, idet aktiekapitalen er ligeligt fordelt mellem det færøiske dampskibsselskab *Skipafelagid Føroyar* og det driftige danske flyveselskab *Scan-Fly*. Man benytter en *Heron 2*, som *Scan-Fly* har anskaffet specielt til dette formål. *Heron* byder på mange fordele: den er firemotoret, relativt hurtig, har gode start- og landingssegenskaber, så den kan operere uden begrænsninger fra Vagar, ligesom den er særdeles komfortabel og vel nok er det moderne fly, der giver bedst udsyn for passagererne. Og der er nok at kigge på, når man lægger an til landing på Vagar! Selve flyvningen udføres af besætninger fra *Scan-Fly*, der også ejer flyet, mens det færøiske dampskibsselskab står for salg af billetter



Faroe Airways beflyver den nye rute med Scan-Fly's Heron 2. Der vil måske blive købt endnu en af denne type, som man også har fået værkstedsautorisation til.

m.v. Efter først at have foretaget en del charterflyvninger har *Scanfly* fået koncession på ruten fra 1. juni og beflyver den én gang om ugen, fra midten af juli muligvis to gange. Man har også fået rettigheder i Norge til at medtage passagerer og post til og fra Færøerne og forhandler fortsat med England.

Efter de foreløbige planer vil man flyve en gang om ugen med afgang fra København om tirsdagen og fra Vagar dagen efter, men på grund af den store interesse for ruten vil det sikkert blive nødvendigt at flyve en ugentlig ekstratur i sommersæsonen. – Ruten går via Stavanger og Kirkwall på Orkney-øerne, og man regner med at få koncession til også at medtage passagerer og post til og fra disse steder, hvad der vil være af stor betydning for det færøiske erhvervsliv. Fra Kirkwall er der særdeles gode forbindelser til Glasgow og dermed til London, men man overvejer dog at benytte Sumburgh på Shetlandsøerne til mellemlanding, da denne plads ligesom Stavanger ligger på den direkte rute København-Vagar. For dette bliver tilfældet, må der dog etableres tankningsmuligheder på Sumburgh, idet der kræves ekstra reserver ved beflyvning af Vagar på grund af manglende alternative landingsmuligheder på Færøerne. *Bjorumfly* vil ikke flyve på Færøerne i år, idet selskabet er blevet generalagent for *Faroe Airways* i Norge. *Heron*'en kan medføre 15 passagerer og tre besætningsmedlemmer, for tiden to piloter og en mekaniker. I sommermånederne vil man dog nok stationere en mekaniker på Vagar og i stedet medføre en stewardesse. Billetprisen er 585 kr. for en enkelt tur, 1112 kr. tur-retur, hvilket kun er et par hundrede kroner mere end skibsrejse på 1. klasse, og så er flyveturen jo uanægtelig hurtigere og mere komfortabel end den ofte noget urolige sørejse.

Skal der bygges en ny flyveplads?

Som nævnt kan Vagar ikke udbygges til IFR-flyvning, og luftfartsdirektoratet har derfor ved flere lejligheder undersøgt mulighederne for anlæg af flyvepladser andre steder. Når englænderne i sin tid anlagde flyvepladsen på Vågå, var grunden den, at man her havde de fleste militære anlæg, bl. a. flyvebådsbasen på Sørvagsvatn. Det teknisk set bedst egnede sted findes på Sandø vestside, men herfra er forbindelserne meget dårlige, bl. a. på grund af de vanskelige be-

sejlingsforhold. I den indstilling, som luftfartsdirektoratet afgav til Ministeriet for offentlige arbejder i december i fjor, er man derfor gået ind for anlæg af en flyveplads ved Næs på sydspidsen af Østerø. Torshavn ligger ganske vist ikke på Østerø, men forbindelserne fra Næs til Torshavn er betydeligt hurtigere end fra Vågå, ligesom Næs ikke ligger så forfærdeligt langt fra Klaksvig og i umiddelbar nærhed af Skålefjord, hvor der i de senere år er anlagt mange fabrikker. Med de nu gældende priser vil anlæg af en flyveplads med en bane på 12-1300 m på Næs koste omkring 25 mill. kr. Det må dog understreges, at en detaljprojektering ikke har fundet sted, og at priserne sikkert vil være steget meget, inden man bliver færdig med pladsen, hvis man da overhovedet vil bygge en ny flyveplads. Nogen afgørelse herom kan næppe forventes på denne side af det kommende folketingsvalg, og skulle regeringen beslutte sig for at fremme planerne, vil der formentlig gå ydeligere et par år med folketingsbehandling og detaljprojektering. Selve anlægsarbejderne vil tage endnu et par år, så man skal nok regne med at måtte bruge Vagar til 1970, hvis ikke længere. De første fem år kan man derfor næppe indsatte *Caravelle* eller lignende på Færø-ruten. At der vil være behov for så stort et fly, lyder måske usandsynligt i dag, men efter min mening har Færøerne store muligheder for at blive et nyt turistmål, i hvert fald for dem, der ikke ønsker at blive stegt i ferien. Den færøiske natur er så særpræget og smuk, at man ikke gør sig noget begreb derom, for man har været der. Der er masser af den, klimaet er behagelig kølig tom sommeren og mildt om vinteren, og så er der (endnu) en velsignet fred og ro deroppe. Er ens ferieønske et vildt og larmende natte-liv, skal man dog ikke rejse til Færøerne, idet øerne er tør lagte, hvad angår offentligt restaurationsliv. – Til gengæld regnes Færøerne til udlændet i toldmæssig henseende, til stor glæde for såvel passagerer som luftfarts-selskaber! Den vigtigste grund til at anlægge en ny lufthavn på Færøerne er imidlertid ikke at skaffe øerne en strøm af turister, men at sikre en regelmæssig flyveforbindelse til omverdenen hele året, og er der nogen dansk landsdel, der fortjener en flyverute, så er det sandelig Færøerne. H. K.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.



FAI

nyt

Nye rekorder

En Hiller OII-23G har sat en række hastighedsrekorder for helikoptere med hastigheder mellem 192 og 199 km/t.

Tyskeren *Helmuth Sorg* med *Heinz Sorg* som andenpilot har fået godkendt hastighedsrekord for svævefly på 500 km trekantbane med 83.74 km/t, udført med en K-7 i Sydafrika.

Også englænderinden *Ann Burns* kvinderekorder derved på 103,3 km/t over 500 km og 86.66 over 300 km er blevet godkendt. Hun fløj Standard Austria.

Endelig har italieneren *Elio Zanin* forbedret sin rekord med linestyret jettrevet model til 327 km/t.

Østrig og Jugoslavien afskaffer toldcarnetet

FAI meddeler, at der nu ikke længere kræves toldcarnet ved flyvning til Østrig og Jugoslavien. For Frankrigs vedkommende er reglerne en smule ændret, men der kræves stadig ikke carnet, når man højst bliver 7 dage i landet, og flyet forbliver på en toldflyveplads.

FAI fortsætter sine anstrengelser for at liberalisere flyvning over grænserne, men konstaterer iøvrigt, at der stadig udstedes lige mange toldcarnet'er, da det i mange henseender er til gavn på forskellig måde.

KDA har forøvrigt ved flere lejligheder over for den østrigske aeroklub påpeget, at man burde afskaffe carnettvangen i dette land, og det glæder os, at det ønskede resultat nu er opnået.

Certifikaters gyldighed i andre lande

FAI håber, at ICAO-landene i ikke alt for fjern fremtid vil gøre fremskridt med hensyn til spørgsmålet om certifikaternes gensidige gyldighed i de forskellige lande, så man uden formaliteter kan leje og flyve andre nationers fly på sit eget lands certifikat.

Det skulle synes meget enkelt, at landene simpelthen gensidig godkender hinandens certifikater, men desværre er pilotstandarden og de krav der stilles for opnåelse af et certifikat, ikke så ensartede, som det kunne ønskes.

Fra 6. til 21. juli holdes der en europæisk civilflyvekonference i Strassbourg, og FAI har til behandling her sendt ICAO forskellige forslag.

Heriblandt er et forslag, der efterhånden skulle føre til fuld gensidig anerkendelse af certifikater udstedt i overensstemmelse med ICAO-regler.

FAI ønsker også den frihed, som luftfartsselskaber har til at udføre deres "ramp handling" selv, udstrakt til at gælde General Aviation, så man ikke — som f.eks. i Turin — tvinges til mod betaling at få udført sådanne ofte unødvendige tjenester af et firma med monopol herpå.

FAI understreger påny ønsket om afskaffelse af toldcarnet-tvang, ligesom man ønsker brugere af General Aviation fly stillet lige med brugere af trafikfly, hvor der f.eks. gælder lettelser i visumtvang o.lign.

Endelig foreslår FAI konferencen en række forholdsregler til fremme af flyvesikkerheden.

GENERAL AVIATION NYT

Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub

Den 28. maj afholdt den nye Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub sin første ordinære generalforsamling. Siden starten i efteråret er klubben vokset til at være en af landets største flyveklubber. På mødet var der nogen diskussion om, hvorvidt klubben skulle overtage en Piper Caribbean, som en gruppe medlemmer har købt; men det vedtog man ikke at gøre.

Derimod besluttede klubben at ville drive den nye flyveplads i fem år, hvis de implicerede kommuner går med til at rejse de fornødne midler til anlæg af flyvepladsen ved Stavnig. Det forberedende arbejde med pladsen er efterhånden kommet ret langt, og man kan ikke nøjes med en græsplads, men må have en 1000 m lang asfaltbane.

Klubbens andet teorkursus er i fuld gang, og et tredje begynder til efteråret. Nye love blev vedtaget af generalforsamlingen, og alle valg var genvalg.

Ny vestjysk flyveplads

Den 26. maj blev der indviet en ny flyveplads i Tinghede ved Sdr. Vium vest for Ølgod med deltagelse af 12 fly. Det er husmand *Ohr. Nielsen*, der ikke bare er husmand, men også maskinhandler, der har indrettet pladsen og købt sig en Auster, som han også har bygget hangar til. Pladsen har en 550 m lang bane og alle privatflyvere er velkomne til at bruge den.

Flyvepladsen ved Kolding snart klar

Kolding Flyveklub har i foråret arbejdet energisk på indretning af den nye flyveplads ved Vamdrup. Pladsen er blevet planlagt, og arbejdet med hangaren skrider godt fremad.

Silkeborg Flyveklub køber egen plads

Silkeborg Flyveklub, der for et årstid siden måtte høre op med at benytte den gamle plads i byens udkant, har siden arbejdet på at finde en ny plads. Man har nu købt et areal på knap 20 tdr. land ved Christianshede, 14 km fra Silkeborg. Flyvningen på pladsen er allerede begyndt. Man håber på støtte fra Silkeborgs industri til også at gøre pladsen egnet til motorfly og dernæst til en tidssvarende hangar.

START DERES FLY ta' til THISTED i THY

Med denne overskrift har vi modtaget følgende vers:

Helt heroppe mod nordvest venter vi Dem
som vor gæst,
på vor fine flyveplads vil De føle Dem tilpas.
Selv om De er godt forvænt, bli'r De mod os venligt stemt,
når De først har set vor plads, tøv nu ikke — gi' den gas.

Som de fleste aktive flyvere ved, er Thisted flyveplads meget smukt beliggende lige ud til Limfjorden, og er som følge heraf også meget nem at observere fra luften. Pladsen, der har benzin (90 og 100 oktan), olie, hangarer, telefon, kontroltårn m.m., er beliggende kun 3—4 km fra Thisted, som nok er et besøg værd. Hanstholm med den nye store, endnu ikke færdigbyggede havn, kan næsten ses fra luften, når De går ind til landing.

Der er ingen tvivl om, at flyvere, som endnu ikke har set det kørte Thy fra luften, har en virkelig oplevelse til gode, Thy er jo

også det område, der er udpeget som ferieland i fremtidens Danmark.

Konkurrencerne i Esbjerg og Skovlunde

Den anden kvalifikationskonkurrence blev afviklet i strålende vejr søndag den 24. maj af Vestjysk Flyveklub. 42 deltagere var tilmeldt, og 37 kom til deltagelse, hvilket er ny rekord. Dagen sluttede med en selskabelig aften i lufthavnsrestauranten, og alle var enige om at have haft en dejlig dag.

Såvel landings- som orienteringskonkurrencen vandtes af *Heide Andersen*, Gramrode i Rallye. De 6 første i det samlede resultat blev:

1. P. Heide Andersen, KDA ... 6 p.
2. K. E. Hansen, Vestjysk ... 5 p.
3. E. Bryrup, Sportsflk. 4 p.
4. Sv. Hulthén, Vestjysk ... 3 p.
5. H. Thyregod, Vestjysk ... 2 p.
6. H. H. Laursen, Århus ... 1 p.

Den tredje kvalifikationskonkurrence blev, for at give deltagerne lejlighed til at se messen, afholdt af Sportsflyveklubben den 6. og 7. juni på henholdsvis Tune og Skovlunde. Vejret var udmærket i konkurrenceområdet, men de ustabile vejrforhold over resten af landet bevirkede, at kun 18 gennemførte af 30 tilmeldte. Landingskonkurrencen vandtes af *Henry Bohnstedt-Petersen* i Piper Cherokee og orienteringen af *Heide Andersen*, mens det samlede resultat blev:

1. P. Heide Andersen, KDA ... 6 p.
2. Per Krog, Sportsflk. 5 p.
3. Viggo Petersen, Sportsflk. ... 4 p.
4. O. Hiltunen, Sportsflk. 3 p.
5. Finn Bohnstedt-P., Kbh. Flk. 2 p.
6. Frank Bohnstedt-P., Kbh. Flk. 1 p.

I kvalifikationsturneringen er stillingen efter 3 konkurrencer som følger:

- | | |
|--------------------------|-------|
| P. Heide Andersen | 14 p. |
| Viggo Petersen | 8 p. |
| M. Lindberg Jensen | 6 p. |
| E. Bryrup | 5 p. |
| Per Krog | 5 p. |
| Niels Kristensen | 5 p. |
| K. E. Hansen | 5 p. |
| O. Hiltunen | 3 p. |
| John Printz | 3 p. |
| Sv. Hulthén | 3 p. |
| H. Thyregod | 2 p. |
| Finn Bohnstedt-Petersen | 2 p. |
| Frank Bohnstedt-Petersen | 1 p. |
| H. H. Laursen | 1 p. |

Som man ser, er feltet så samlet, at alle tvinges til DM i Odense den 8. august, som vil veje meget tungt på vægtskålen i denne konkurrence. Foruden at kæmpe om de dobbelte points i Odense (12 points til førstepladsen) vil man komme til at deltage i verdens første DM i motorflyvning!

Nordals flyveplads foreløbig indviet

Søndag den 7. juni indviede Nordals Flyveklub sin flyveplads i Gammelshov ved Pøl. Formanden, kommunesekretær *P. K. Schmidt*, foretog selv åbningen med en KZ III. Pladsens 30×500 m græsbane er hermed taget i brug, men en officiel indvielse vil først finde sted, når der er bygget hangar, klubhus og eventuelt en tværbane. Foreløbig bruger man en gammel rutebil som klubhus.

Klubben har fået den gode idé også at give plads til modelflyvere — ligesom man har gjort det i Kalundborg.

Flere nye flyvepladser

Direktør *J. P. Jensen*, Grenå Dampværeri, der for nylig købte en Smaragd, har på godset Hessel et par km syd for Grenå anlagt en flyveplads med en bane på næsten 1 km længde. Pladsen er indrettet med henblik på senere godkendelse som offentlig flyveplads.

TYPENYT

BAO 221 fløj første gang 1. maj. Det er en ombygget Fairy Delta 2 med samme vingeform som Concorde (se FLYV 2/1964, s. 26).

Vickers VC 10 har fået uindskrænket tydeluftdygtighedsbevis. Typen blev indsat på ruten London-Lagos den 29. april. BOAC har bestilt 42, hvoraf de 30 er af den større Super VC 10. Til dato har 11 VC 10 fløjet.

SAAB-37 Viggen vil blive bygget i et antal på 800 til Flygvapnet. Den begynder at erstatte A 32 Lansen i 1969-70. Hele programmet anslås at ville koste ca. 8.200 mill. sv. kr.

SAAB A 60 er betegnelsen for jordan-grebsversionen af SAAB-105 (Sk 60). Flygvapnet har fået en bevilling på 32 mill. sv. kr. til et antal A 60 udover de 130 Sk 60 samt til angrebsudstyr til et antal af de allerede bestilte Sk 60.

Ling-Temco-Vought (ex Chance Vought) har fået en kontrakt på 24.119.698 dollars på udvikling af A-7A, et hangarskibsbaseret attackfly til afløser A-4 Skyhawk. A-7A ligner nærmest en Crusader med deltavinge. Den får en P & W TF-30 turboprop og skal flyve om et års tid. Behovet anslås til over 1000 fly.

Northrop F-5 er blevet bestilt af Norge i et antal af 64 til levering i 1966-67. Hovedparten af udgifterne betales af USA. Norge har givet afkald på den lovede F-104G eskadrille nr. 2 til fordel for penge til F-5.

Aero Commander priserne er blevet forhøjet 8-10 % og er nu for Model 500B 94.500 dollars, 560F 115.500, 680F 133.000, 680FP 183.000, Grand Commander 146.900. Prisen for Jet Commander er uforandret 550.000 dollars. En trykkabine-udgave af Grand Commander er klar og leveres fra august. Den koster 199.950 dollars.

En „**Cargomaster**“ fragtdør på 165x84 cm fremstilles af Alcor Aviation Inc., San Antonio, Texas til Cessna 170B, 180, 182 og 185. Den forøger tomvægten med 13 kg og kan også anvendes til bærer.

S.E.E.M.S. (ex Morane-Saulnier) **Paris III** fløj første gang 28. februar. Det er en udvikling af den kendte Paris II med plads til 6 personer og forsynet med trykkabine og dør i siden.

Aircoupe-rettighederne er blevet overtaget af et nyt firma Alon Inc. i Wichita, der har planer om at bygge 30-50 fly i år. Den nye Aircoupe (født Ercoupe) vil få en 100 hr Continental O-200 og kommer til at koste ca. 8.000 dollars.

Siai-Marchetti S. 205 er et projekt til et firesædet privatfly med 180 eller 250 hk motor og fast eller optrækkeligt understel. Marchastighed ca. 210 km/t med fast understel.

Scintex ML 250 Rubis har fået fuldt luftdygtighedsbevis og er i serieproduktion. Med 75 % motorydelse rejser den i 7200 fod med 301 km/t og har en rækkevidde på 1100 km. Økonomisk rejsefart i 9800 fod ved 45 % ydelse er 270 km/t og rækkevidde 1550 km.

Ny lufthavn ved Paris

De franske luftfartsmyndigheder har planlagt en lufthavn til supersoniske trafikfly ved Roissy-en-France nord for Paris. Pladsen, der kaldes **Paris-Nord**, skal kunne tages i brug i 1970, hvorefter den oversøiske trafik overføres dertil, mens Orly forbeholdes den europæiske trafik, og Le Bourget nedlægges. I franske flyvekredse protesterer man imidlertid voldsomt mod nedlæggelse af Le Bourget, som man ønsker bibeholdt til general aviation og charterflyvninger.

TRAFIKFLYVENYT

Lufthansa åbnede den 29. maj en Nordpolsrute til Tokio via København og Fairbanks. Mellemlandingen i København foretages udelukkende af kommercielle grunde. Foreløbig flyver man uden samarbejde med de andre selskaber, der driver Nordpolsruter, men man har flere ude efter poolsamarbejde, enten med Japan Air Lines eller med SAS. På det europæiske marked har man nu det bedste samarbejde med SAS, og der forhandles om at lade Lufthansa overtage handlingen af SAS' fly i Tyskland, ligesom SAS allerede har overtaget handlingen af Lufthansas fly i Stockholm.

Lufthansa er det første selskab i Europa, der har taget Boeing 727 i anvendelse, og flyet blev den 1. juni indsat på ruten til København og Stockholm. Lufthansa kalder typen for Europa Jet og har bestilt ialt 12.

Sterling Airways har bestilt en Caravelle Super B med P & W turboprop til levering 1. april næste år. Pris ca. 40 mill. kr. Man har option på endnu et fly af denne type. Når Caravelen er leveret, vil man formentlig sælge de to tidligere Swissair DC-6B. Selskabet har tilbudt at flyve „luftbus“ mellem Kastrup og Esbjergs projekterede nye lufthavn ved Korsbæk med meget lave priser i direkte konkurrence med DSB, men SAS, der har koncession på al dansk indenrigsflyvning, ønsker ikke at afgive sine rettigheder til denne rute.

Nordair har haft vanskeligheder med at få godkendt de to tidligere KLM DC-6, man ønskede at leje, og har derfor måttet leje Sveaflygs DC-6 SE-CHC, der nu flyver som OY-AOI. Sveaflygs tre andre fly af typen DC-7 er udlejet til Flying Enterprise!

Ostermans Air Charter er et nyt svensk charterselskab, datterselskab af bilfirmaet, der som bekendt også driver en omfattende helikoptervirksomhed. Selskabet har købt tre DC-7 (ex American Airlines).

Swissair har som første europæiske selskab bestilt 10 DC-9 til levering mellem juni 1966 og december 1968 til et samlet beløb af 39 mill. dollars. Douglas har tidligere modtaget bestilling på 24 DC-9, nemlig 15

til Delta Air Lines, 6 til Trans Canada Air Lines og 3 til Bonanza Air Lines. Første flyvning vil finde sted i marts 1965.

SAS har solgt sin sidste DC-6 B til Balair. Flyet har indtil for nylig været udlejet til Thai Airways International.

FLYVEVÅBNET

Oberstløjtnant **N. Lund**, chef for Flyverdetachment 600, ansættes til rådighed for FSN Skrydstrup fra 1/8.

Oberstløjtnant **K. C. J. Pedersen** ansættes som stabschef ved Grønlands Kommando fra 1/7.

De nye helikoptere

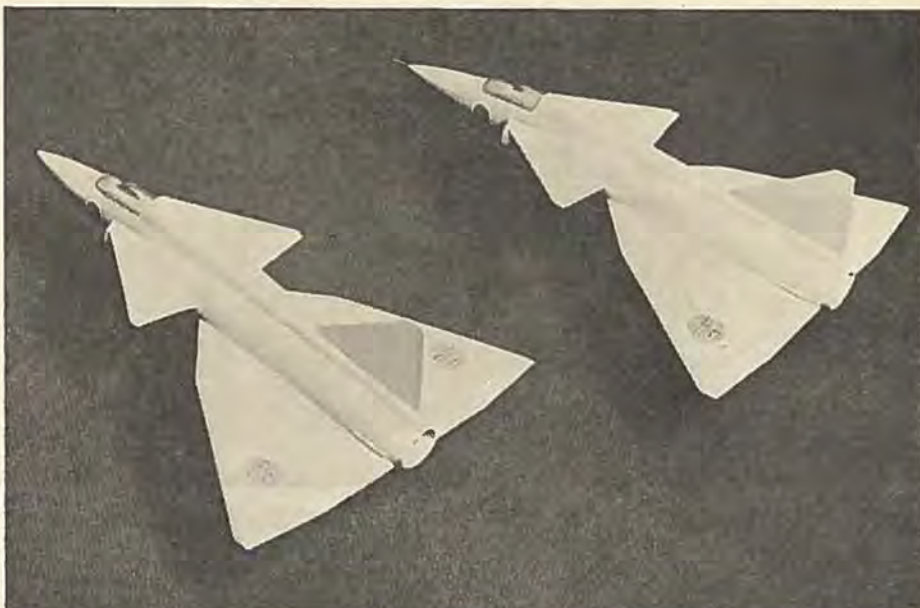
Forhandlingerne om levering af nye eftersøgnings- og redningshelikoptere til Flyvevåbnet synes at trække i langdrag, og den type, der tidligere ansås som sikker vinder, nemlig Sikorsky S-61, trues efter sigende stærkt af Vertol 107 og Super Frelon.

F-104 til oktober?

Ifølge de seneste efterretninger vil de første F-104G blive leveret til FSN Alborg i slutningen af oktober. Det forlyder endvidere, at fire af de 29 fly bliver tosedede træner. Flyvevåbnet har hos Canadian Aviation Electronics bestilt en F-104G simulator til 9,3 mill. kr., hvortil kommer 450.000 kr. til opstilling af simulatoren.

PBY-5A igen i operationel tjeneste

Flyvevåbnets to sidste Catalina'er af versionen PBY-5A, L-853 og L-857, der i de senere år har været anvendt som skolefly, er nu blevet indsat i SAR-tjenesten igen, idet man på grund af det seneste Catalina-forlis i endnu højere grad end før savner Catalinaer, både i Danmark og Grønland. Selv om de to fly så dagens lys for en snes år siden, er de langt fra forældede til denne specielle tjeneste, og de har gennemgået så grundige eftersyn, at de ifølge Flyverkommandoen nærmest må betegnes som nye fly.



To modeller af SAAB 37 Viggen, der skal bygges i 800 eksemplarer og efterhånden vil erstatte alle det svenske flyvevåbens nuværende kamptyper. Den vil kunne starte og lande ganske kort.

Radiostyringskonkurrence i Norge

Overraskende norsk overlegenhed ved skandinavisk konkurrence.

Gennem KFK var de danske radiostyringsfolk indbudt til at deltage i den norske vårkonkurrence, som afholdtes i dagene 9. og 10. maj på Kjeller flyveplads ved Lillestrøm.

5 piloter med koner og hjælpere tog mod indbydelsen, og vi tog turen i bil gennem Sverige. Det skulle snart gå op for os, at vi var kommet blandt særdeles godt flyvende konkurrenter, og det kunne naturligvis ikke undgå at påvirke vor medbragte optimisme et par grader i nedadgående retning.

Lidt bedre så det dog ud efter *Nordal Rasmussens* første flyvning, som bragte hans navn øverst på resultatlisten i en lang periode. Bedst flyvende efter dommernes mening var *Poju Stephansen*, Norge, men vi syntes nu bedst om *Ulf Tønnesens* flyvning. Tønnesen, der også er nordmand, fløj med sit 10 kanal Orbit anlæg betydeligt pænere, end Stephansen kunne med sit Dee Bee proportionalanlæg. Stor beundring vakte også svenskeren *Jesper von Segebadens* »Mustfire« med Space Control proportionalstyring. Denne model har iøvrigt gennem længere tid været forberedt som byggesæt, og forhåbentlig er den nu nået så langt, at den snart kommer på markedet.

Den danske indsats var svag! *Nordal Rasmussen* var som sædvanlig bedst, men det var altså ikke nok i dette selskab. *Jens Peter Jensen* havde et par uheld, og han var tydeligvis ikke i sin sædvanlige træning. *Finn Mortensen* og *Erik Andersen* havde begge besvær med en servo og mistede hver en flyvning, og for *Jørgen Müllers* vedkommende var dette hans første konkurrence. På den anden side er der heller ikke tvivl om, at vi med de indvundne erfaringer – samt masser af træning – vil kunne klare os hæderligt i kommende nordiske konkurrencer.

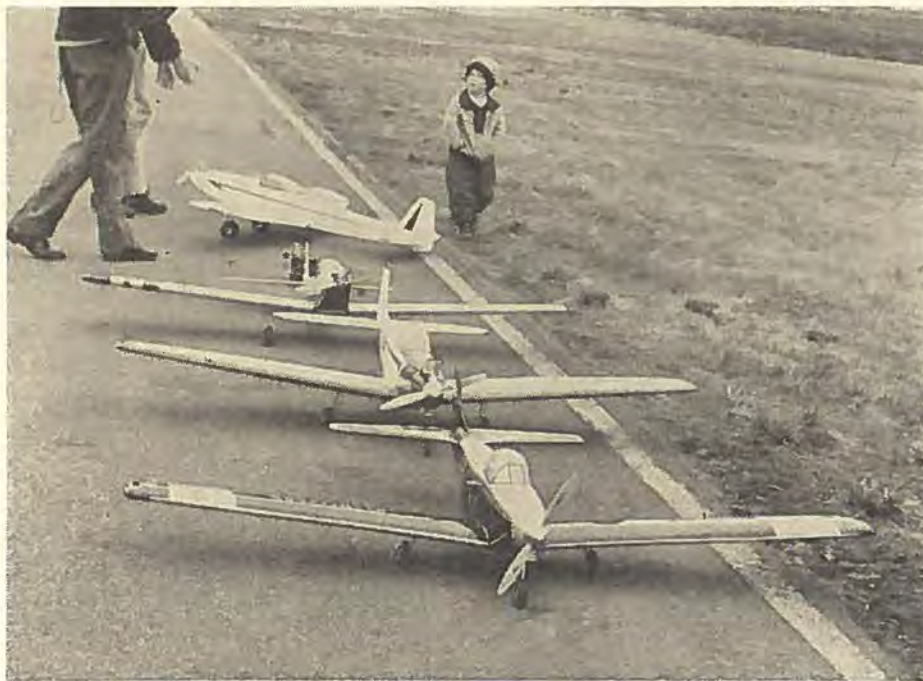
Der blev også fløjet en-kanal, og her deltog *Nordal Rasmussen* også med sin »White Cloud«, som dog ikke viste sig fra sin pæne side. Standarden i denne klasse svarede iøvrigt til det, vi så ved vort eget DM, måske med en tendens til lidt større og hurtigere modeller.

Resultaterne i flerkanalklassen:

1. Poju Stephansen, Norge 7.593 p.
2. Ulf Tønnesen, Norge 7.044 p.
3. Jesper von Segebaden, Sverige 6.825 p.
6. Nordal Rasmussen, Danmark 5.523 p.
10. Jens Peter Jensen, Danmark . . 4.055 p.
12. Finn Mortensen, Danmark . . 3.530 p.
15. Erik Andersen, Danmark 2.069 p.
16. Jørgen Müller, Danmark 1.354 p.

FM

Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.



Fra stævnet i Norge: svenskernes modeller, tre Mustfire og en Orion.

Landsholdene til de internationale konkurrencer

Landsholdet med fritflyvende modeller, der skal deltage i Nordisk Landskamp i Finland den 12. juli, ser således ud:

A2: Poul Lauridsen, 208, Palle Jørgensen, 134, og Thomas Kongsted, 134.

C2: Erik Nienstedt, 116, K. E. Widell, 105, og Thomas Køster, 134.

D2: Ole Sørensen, 134, og Niels Chr. Christensen, 116.

Til VM for linestyrede i Ungarn, der afholdes i Budapest fra 28. juli til 3. august, drager følgende afsted:

F1: Dirch Ehlers, Jens Geschwendtner og Kjeld Frimand.

G: Albert Svensson.

H: Dirch Ehlers/Kjeld Frimand, Per Hasling/Ole Hasling samt Albert Svensson/Hans Geschwendtner.

Holdleder: Carsten Birch Hansen.

Nordisk Landskamp for radiostyrede modeller løber af stabelen sidst i august i Ljungbyhed, Sverige. Vi skal deltage med et hold bestående af tre mand i klasse K 1 og tre i klasse K 3. Interesserede bedes melde sig til KDA gennem deres klub inden 15. juli, hvorefter udtagelsen vil finde sted omgående.

Og endelig skal Nordisk Landskamp med linestyrede modeller flyves her i landet den 5. og 6. september. Det er endnu ikke lykkedes at få arrangementet placeret endeligt, men det bliver formentlig i Thisted med København som alternativ. Vi beder også her de interesserede om at melde sig til KDA inden 15. juli. Der konkurreres med tre-mandshold i følgende klasser: F 1, G, H og I.

Årsrekorderne

Der har været meget ringe interesse hidtil for vore årsrekorder, som ved redaktionens slutning stod på følgende præstationer:

Svævemodeller 12 min 51 sek.

Gummimotormodeller 138 sekunder.

Hastighed 191 km/t.

Der var ingen modtaget i D2 og indendørs.

★

Sommerlejren

Denne måneds store hjemlige modelflyvebegivenhed er sommerlejren, der afholdes på Flyvestation Vandel fra lørdag den 4. til og med søndag den 12. juli. Ved den ordinære tilmeldelsesfristens slutning havde der meldt sig 68 deltagere fra hele landet samt gæster fra Norge og Sverige. Men inden fristen for forsinkede tilmeldinger udløb, har der sikkert meldt sig endnu flere.

I lejren vil der foregå de traditionelle konkurrencer med alle mulige typer modeller.

Lejrchef er Poul Erik Lyregård.

Og så håber vi bare på godt vejr!

★

Danalimkonkurrencen

Odense Model-Flyveklub beder os allerede nu henlede klubbens opmærksomhed på Danalimkonkurrencen, som finder sted søndag den 20. september i Odense lufthavn, men som ved en fejltagelse først er kommet i kalenderen i FLYV fra sidste nummer. Konkurrencen foregår som bekendt i klasserne D 1 og D 2, og der ventes stor tilslutning til denne specielle »gaskonkurrence«.

FJERNSTYRINGSKLUBBEN

prøver noget nyt!

Konkurrence i en 6-kanals-klasse

Den 23. og 24. maj holdt KFK en udvidet klubkonkurrence, hvor man fløj flerkanal-klasse samt noget nyt — en klasse for 6 kanaler.

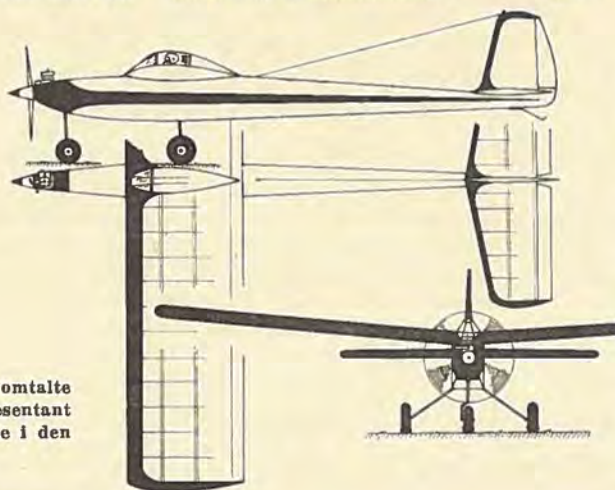
I flerkanalklassen vandt *H. Nordal Rasmussen* med sin Viscount med Kraft udstyr foran den eneste fremmede deltager *Finn Mortensen*, Næstved, der fløj Orion og ligeledes med Kraft. På tredjepladsen kom en ny mand, *H. Holm Thomsen* med Taurus og hjemmebygget udstyr. Der blev i det gode vejr præsteret mange gode flyvninger, også af andre end de her nævnte.

Ved samme lejlighed konkurrerede man som nævnt i en såkaldt 6-kanalklasse, hvor man måtte have styring på sideror, højderor samt motor kontrol. Klassen er tænkt som en overgang fra en-kanal til fler-kanal — et spring, der nok kan forekomme at være lovligt stort ad én gang. Klassen er foreløbig på forsøgsstadiet, og det, der først og fremmest skal eksperimenteres lidt med, er programmet, der skal flyves. Ved denne første konkurrence var følgende program foreskrevet: Jordstart, ligeudflyvning med 90° venstre- og 270° højresving, tilbageflyvning over senderen, wingover, 3 indvendige loops, touch-and-go, spind over 3 omgange samt landingsrunde og landing. Vi er ikke helt enige med KFK om dette program, idet vi bl.a. mener, at man principielt bør vælge samtlige manøvrer ud af FAI's radiostyringsprogram og undlade at „opfinde“ nye manøvrer. Touch-and-go manøvren findes således ikke hos FAI, og iøvrigt var der ingen af deltagerne, der havde held til at gennemføre denne disciplin. I stedet kunne vi tænke os at indføre udvendige loop samt et enkelt ottotal i programmet. Men det er naturligvis noget, man kan prøve sig frem til ved fremtidige konkurrencer. Foreløbig har man ved-



H. Nordal Rasmussen har i år vundet vårkonkurrencen, DM samt KFK's stævne. Desuden var han bedst placeret dansker i Norge i maj. Modellen er en Viscount med Kraft radio.

taget at anvende denne klasse igen til høstkonkurrencen, og først derefter vil den evt. blive optaget i de officielle modellflyvebestemmelser. Af resultater skal vi denne gang blot nævne, at *Aase Yvan* sejrede sikkert foran sine 5 konkurrenter. oml.



Goldberg Falcon, som FLYV omtalte i nr. 8/1963, er en typisk repræsentant for de modeller, der er aktuelle i den nye 6-kanalklasse.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modellflyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

Transatlantic Ferrying

DELTA TRADING CO.

TRYKKAMMER

til afprøvning og kalibrering af flyveinstrumenter, billigt til salg.

Billet mrk. 71 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Aviators Limfjordsstævne

„Aviator's modellflyvere“ havde i pinsen indbudt til linestyringsstævne-udover det almindelige. Man håber, at konkurrencen kan blive en årlig tilbagevendende begivenhed, og klubben havde gjort meget ud af forberedelserne til dette første Limfjordsstævne, bl.a. havde man fremstillet et lille hæfte, der reklamerede for arrangementet, og som fortalte om linestyringsmanøvrerne m.v. Som et resultat af anstrengelserne kunne klubben da også konstatere, at stævnet i alle måder var vellykket, med god deltagelse og mange tilskuere (ca. 2000).

Kaj Hansen, 623, vandt eksperternes kunstflyvningsklasse med 5038 points foran *Leif Eskildsen*, 630, med 4.938, og *Uffe Olesen*, 508, med 4.765. For første gang i umiddelbare tider så man *Kaj Hansen* havarere en model — så det kan altså lade sig gøre.

Fem hold deltog i holdkapflyvning, hvoraf *Jørgen B. Larsen/Dennis Jacobsen*, klub 130, *Peter Hansen/Leif O. Mortensen*, klub 403, samt *Werner Siggård/Eilif Madsen*, klub 130, placerede sig til finalen, hvor de placerede sig i nævnte rækkefølge. Vindertiden blev 5 min 46 sek. Hastighedsklassen vandtes af *Dennis Jacobsen*, 130, med 162,9 km/t med *P. C. Andersen* fra samme klub som nr. 2 med 142,9 km/t, mens *I. L. D. Christensen* fra 403 besatte tredjepladsen med 138,4 km/t. Endelig vandt i kampflyvning *Ole Christiansen*, 403, over sin klubkammerat *Leif O. Mortensen* efter en meget spændende finaleflyvning.

Efter konkurrencen samledes man til et afsluttende kaffebord, hvor *Frank Jensen* på arrangørernes vegne uddelte en række flotte præmier til de bedst placerede.

Atter gode linestyringsresultater i Sverige

Et hold københavnske linestyringsfolk, hovedsagelig bestående af deltagerne i det kommende VM i Ungarn, var i pinsedagene i Borlänge til „Kaffepeterstævnet“. Konkurrencens navn kommer af, at pokalen i hastighedsklassen har form af en kaffekande. Og denne kaffekande kom med hjem til København, da *Dirch Ehlers* vandt klassen med 170 km/t fulgt af *Kjeld Frimand* med 169. Bedste svensker fløj 158 km/t.

Også kunstflyvningsklassen gav dansk sejr, idet *Albert Svensson* vandt med 2269 points foran *Christer Söderberg* med 1991 og *Lars Erikson* med 1922.

Holdkapflyvning vandtes af *Göran Alseby* med 4 min 29 sek og med *Dirch Ehlers* som nr. 2 med en finaletid på 7 min 47 sek, efter at han havde placeret sig til finalen med en flyvning på 4 min 55 sek.

Konkurrencen fandt sted på Borlänge flyveplads under gode forhold. Der var 35 deltagere, heraf mange af Sveriges bedste linestyringsfolk, da denne konkurrence tæller med i den svenske udtagelse til VM.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Tilgang: OY-KRF, Caravelle, SAS. — OY-DCB, Piper Caribbean, Ejendomsaktieselskabet Villabo, Hammerum. — OY-DCV, Piper Colt, Esbjerg Musik Import, Esbjerg. — OY-DCD, Cessna F 172E, A/S Næstved Fly, Næstved. — OY-HAB og OY-HAC, Hughes 269A, Harry Thanner, Kbh. — OY-BAV, Douglas DC-6B, Sterling Airways A/S Kastrup. — OY-AOI, Douglas DC-6, Sveaflyg A/S, Kbh. (benyttes af Nordair). — OY-DCN, Beagle Airedale, Carl Emil Karström, Pandrup. — OY-TRF, Cessna 150D, Sv. Fjeldsted Hansen, Århus. — OY-DCS og OY-DCT, Piper Pawnee, Thanner Fly, Kbh. — OY-BAA, Piper Aztec, Cimber Air Service, Sønderborg. — OY-TRI, Cessna 150, Transair, Kastrup. — OY-DGX, Bergfalke, Aviator, Ålborg. — OY-DPX, M-100 P. V. Franzen, Kongerslev. — OY-DLX, Ka-6 CR, Birkerød Flyveklub. — OY-DRX, K SB, Nordvestjysk Flyveklub, Holstebro.

Sluttet: OY-AEK, Topsy Nipper, Danfoss (solgt til England). — OY-ADC, Meta Sokol, V. Gjerlang & R. Dahl-Hansen A/S, (solgt til Norge).

Ejerskifte: OY-AIS, Piper Cub, tidl. Esbjerg Musik Import, nu Günther Kley, Haderslev. — OY-DAA, KZ III, tidl. K. Buhlman og Kurt Holdt, nu Sv. Åge Nielsen, Næstved. — OY-DTE, KZ III, tidl. Commer-tas, nu Jørgen Jensen, Ålborg. — OY-MUX, Mü 13D, tidl. Midtjysk Flyveklub, nu Køl-vrå Flyveklub, FSN Karup. — OY-DXY, Grunau Baby, tidl. P. B. Christensen, Ålborg, nu Nordjysk Svæveflyveklub, Frederikshavn.

CESSNA 140 TIL SALG ELLER UDLEJE

Flyet, som er nybesigtiget og har 1000 timer tilbage på motoren, er velegnet til skole eller udlejning. Billet mrk. 72 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Velholdt KZ II til salg.

Nymalet og nybesigtiget maskine med 530 tim. tilbage på motoren. 2 veludstyrede, nylig installerede instrumentborde — iøvrigt med følgende udstyr: selvstarter, dynamo, radio, kunstig horisont, kursgyro og faldskærm. Endvidere medfølger 1 sæt hjulskærm, presenning og propelbeskytter. Maskinen har overdækket cockpit. Henvendelse:

Ing. L. Asmussen,
Kaj Munksvej 54, Aarhus C.
Tlf. 3 16 55 - 4 50 35.



Motorflyvehåndbogen I „Det moderne privatfly“ af Per Weishaupt. Tegninger af Otto Sørensen. Udgivet af Kongelig Dansk Aero-klub, i kommission hos FLYV's Forlag. 72 sider, 19 fotografier, 25 tegninger. Samlet pris i subscription for 5 hefter: kr. 58.00. Fås i enhver boghandel.

Så kom endelig 1. del af den længe ventede og savnede „Motorflyvehåndbogen“. Som tidligere omtalt i FLYV vil den komme i flere afsnit, og første del omhandler flyets opbygning og dets vedligeholdelse, motoren og dens instrumenter, comm. og nav. udstyr samt andre praktiske oplysninger for piloter.

Som det efterhånden er blevet god skik, går man ikke nærmere ind på, hvad de enkelte dele er fremstillet af, hvilket også er ligegyldigt for det flyvende personel, da det jo alligevel intet kan ændre herved, medens der i større grad er gjort rede for, hvorfor de forskellige instrumenter er anbragt.

Da det vel i første omgang er vordende piloter, bogen henvender sig til, er det kun de såkaldte lette fly, der er behandlet, og kun enmotors og monoplaner, selv om jeg har ladet mig fortælle, at der selv idag bygges biplaner.

Men selv for ældre piloter, der måske synes teori er noget pjat, vil der være en hel del at hente, idet man ofte får det indtryk, at uhyre mange ting glemmes i tidens løb — eller også bliver man klogere end alle andre. Mange af de ting, der omtales, har man ikke brug for idag, men en skønne dag er det en realitet, og det er da i hvert fald rart at kunne tale med.

Ved du f.eks. hvad et „fuel flow meter“ bruges til? Nej, vel? Men det står her i bogen ligesom mange andre gode sager.

Bogen indeholder en del illustrationer — jeg synes der er for få, og tekst med henvis-

ning til røntgentegningen af Airedale synes mig alt for rodet — men bortset herfra er de klare og tydelige.

Som sagt: efter min ringe mening har forfatteren haft en heldig hånd og henleder også stadig folks opmærksomhed på de enkelte fly's instruktionsbøger. Jeg tror, at både instruktører og lærere vil få glæde af den, så køb og læs den og lær måske lidt mere. Selv for folk, som kun i almindelighed interesserer sig for fly af idag og deres anvendelse, vil den være velegnet.

Vi venter på næste del!

Bent Michelsen.

★

Robert Pooley: *Air Touring Flight Guide: United Kingdom 1964*, 256 s., ill. Pris kr. 20.00 fra KDA's motorflyveservice.

I samme udstyr som Air Touring Flight Guide Europe og Middle East foreligger nu et specielt bind om England. Det er ganske uundværligt ved flyvning med lette fly til og i England. Bogen indeholder kortskitser over en lang række offentlige flyvepladser og desuden omtale af militære og private pladser, svæveflyvepladser, lufttrafikforhold (bl.a. over Kanalen) og meget andet.

★

God modtagelse af »Motorflyvehåndbogen«

Vore motorflyvere og andre medlemmer købte 540 eksemplarer af den heftede udgave af „Motorflyvehåndbogen“ i forsalg og skaffede sig derved selv bogen til billig pris samtidig med, at de bidrog til finansieringen af værket. De 540 eksemplarer af 1. del „Det moderne privatfly“ skulle nu være de pågældende i hænde via klubberne.

Desuden sælges bogen i boghandelen, og på grundlag af pressens velvillige anmeldelser har der været mange forespørgsler. Bogen udkom samtidig med flyvemessen i Skovlunde og har utvivlsomt også en god propagandaværdi for den private flyvning.

Arbejdet på de følgende dele af bogen skrider godt fremad.

Piper Colt 1962

i fineste stand sælges eller byttes med moderne firesædet fly.
Godthåb 2464 eller 752522.

Turbulent

sælges billigt ved hurtig handel.
Henry Nissen,
Ny Vestergade 3, Odense
Telefon (09) 12 55 92

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

Lehrmeister til salg

Henv. om aftenen Sdr. Jernløse
252, eller om dagen Holbæk 609.

Tosædet Jodel

billigt til salg. 85 hk. — ca. 500 t. til 0.
Henvendelse: R. A. LARSEN,
Kildevej 10, Rungsted (86 36 33)

CESSNA 172A - OY-AEW

ønskes solgt p.g.a. overgang til større fly. Kun fløjet 250 t., rest til hovedeftersyn, 750 t. Indr. 1/10-60. Udstyret med horisont, kursgyro, ekstra højdemåler, 1 stk. Narco VTR-2A VHF/VOR/LOC samt 1 stk. Lear 12E-2 radiokompas. Flyet er helmalet og som nyt overalt.

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S
Sdr. Ringvej 39, Glostrup 96 52 00 lokal 231



flyveskole

Teoretisk og praktisk flyvning fra Kastrup Lufthavn i 8 nye Cessna fly. Eneste flyveskole med C.L.T.

fly-udlejning

af 8 nye Cessna fly samt M.F.I. Trainer.

fly-service

Fly-, instrument og propelværksted.

flyveskole 53 20 80

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd

TRANSair
DANISH AIR-TAXI

KASTRUPGÆSTER

Nordair har lånt Sveaflygs DC-6 SE-CHC, som blev OY-AOI 5/5, og 6/5 landede Viderø med en ny DC-3 LN-RTE (ex-Linje-flyg SE-CFS); den skal antagelig erstatte LN-PAS, som brændte på Fornebu 5/3-64. De to Skyways Constellations, G-ALAL og 'LAK, er solgt til det engelske selskab Euravia, som ankom 7/5 og 8/5 som fragtere. Efter at Flying Enterprise ikke mere anvender deres tre Argonaut'er, som nu står og venter på købere, er denne type ret sjælden i Kastrup, men 7/5 og 11/5 landede Derby Airways med sådanne to maskiner, nemlig G-ALGH og 'LHS. En polsk kato-likmission ankom 16/5 med en Pacific Western DC-6B CF-PWF, og TASSA var her 17/5 med et nyt fly, en DC-7, EC-WVP (ex-United N6325C). 20/5 landede en Bristol Freighter F-BFUO tilhørende Societe Commerciale Aeriene Du Littoral for at hente nogle heste, og Dan Air kom med en ny Ambassador G-ALFR. Sterlings sidste nye DC-6B OY-BAU (ex-Northwest N573) blev leveret 21/5, og Austrian Airlines kom på besøg med en Viscount OE-LAG 26/5. Interoceans DC-4 LX-HEP 27/5 var nu på malet Ibana, og Air Ferry kom også med en go' gammel DC-4 G-ASFY (ex-Swissair HB-ILC). Widerøe DC-3'eren LN-RTA, som var i Loadair Sweden-bemaling, da den sidst var på besøg, ankom 29/5 og var nu atter i Widerøe's farver, men til gengæld landede Loadair 30/5 med en anden DC-3 SE-BSN (ex-Transair). Caledonian Airways kom på visit samme dag med DC-6B G-ASRZ (ex-Sabena OO-CTN) og Autair med Viking G-AHPB 31/5.

Alitalia begyndte 1/5 at flyve på Kastrup, og selskabet anvendte i maj Caravellerne I-DABI, 'BL, 'BR, 'BS, 'BT, 'BV, 'BZ samt DAXE, 'XI, 'XO og 'XT. De fire østselskaber, Tabso, Tarom, Malév og LOT, ankom henholdsvis 7/5, 8/5, 24/5 og 31/5 med hver en ny IL-18B, LZ-BDN, YR-IMF, HAMOG og SP-LSD. BEA var her 25/5, 29/5 og 31/5 med de sidste nye Trident'er G-ARPH, 'J og 'I. 28/5 mellemlandede Luft-hansa med Boeing 707 D-ABOV på deres nye Tokyo-rute over Nordpolen og Air France kom med en splinterny Caravelle F-BJTQ.

Ikke mindre end 33 privatfly, som aldrig før har været i Kastrup, kom på besøg i maj. Motorfluggruppe Zürich landede 5/5

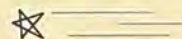
med Cessna 140A HB-CAV og Cherokee EL-AME fra Merriam Air Service. 7/5 Cessna 172C G-ARYI, Solberg Flyg med Cessna F.172E SE-EHE, Jodel 120 D-EKIK tilhørende K. Hoffmann fra Hamburg og Jodel DR.1050 F-BKIL fra en flyveklub i Paris. 8/5 Twin Comanche SE-EIN på levering til Nyge-Aero, 9/5 Musketeer 'EEK og to Cessna 150B'ere 'EAN og 'CLT fra Aeroklubben i Göteborg. Samme dag ankom også Apache D-GDCO (ex-D-GABA og SE-EDG) tilhørende H. Massert fra Phorzheim og Twin Bonanza HB-GBG. Malmö Flygindustri kom på visit 10/5 med Junior SE-EFD og Rockwell Standard Corp. med Aero Commander 680F N6304U 11/5. 15/5 Aztec N5461Y, 16/5 Cessna F.172E SE-EHF fra Bromma Aeroservice, 18/5 Comanche OE-DSW tilhørende H. Schwarke fra Wien og 22/5 Super Aero 45 D-GGAM ejet af Dr. H. Zoellner fra München. 23/5 kaldte F-BLKI, og det viste sig at være en Sud Aviation-ejet Caravelle. Dr. G. Thewissen fra Köln var ejer af Cessna 182G D-EHAG 24/5 og Bromma Flygskola kom på besøg 26/5 med Cherokee SE-EIA. 27/5 Mooney F-BLOA, Bonanza HB-EFB, Comanche N8399P og Dove 8 G-AREA fra Hawker Siddeley Aviation. 28/5 sås Jodel 140 F-BKSS fra en anden flyveklub i Paris og Cessna 172D D-BLKI fra Aero Club Heidelberg samt en norsk Colt LN-IKM, som V. Gjerlang & R. Dahl-Hansen A/S i København har købt. Fjellfly fra Skien kom på et smut med Apache LN-DBL (ex-OH-PIA og SE-CUI) 29/5 og Malmö Flygindustri demonstrerede 30/5 Mili-Trainer SE-202 og Vipan SE-CPH. Falcks fabriksnye Heron OY-AFO blev leveret samme dag, og 31/5 ankom atter en fransmand, nemlig en Apache 235 F-BJGS.

USAF kom ind til landing 8/5 med C-131A, O-25788 og C-130A, 60507 9/5 begge fra 322nd Air Division samt VC-137B, 86971 10/5. US-Army var her 15/5 og 30/5 med Beaver 37931 og 116800 samt Otter 53308 28/5. RAF Transport Command vi-

ste sig 23/5 med Britannia XN392 og Army Air Corps med Skeeter XM530 31/5. 11/5 landede en RCAF CC-106, 15932 og 31/5 en Luftwaffe Convair 440, CA-031. Det franske luftvåben kom på besøg 4/5 med Flamant No.177 og Noratlas No.171 6/5. Månedens højdepunkt ankom 12/5 og var en DC-6, MM.61900 (kode SM-6), fra det italienske luftvåben (ex-Alitalia I-DIMC). Det belgiske luftvåben landede 24/5 med en C-47, K 10 (kode OT-CWE), og den er skam heller ikke til at kimse ad.

En sørgelig oplysning er nået Danmark om Beagle 206 G-ARXM, som blev demon-streret i Kastrup 14. marts; den styrtede ned 25. maj i Sussex, og piloten blev dræbt.

E.H.



Avi Advisors

Civilingeniør Chr. Mørup, tidl. Flying Enterprise, har for nogen tid siden oprettet et rådgivende ingeniørfirma Avi Advisors med speciale i luftfart. Adresse: Sønderholms Allé 2 B, Kastrup.

Pejleanlæg til Kastrup

Standard Telephones and Cable Ltd. skal levere et automatisk pejleanlæg til Kastrup. Det arbejder efter Doppler-princippet og skulle give flyveledelsen en hurtig og nøjagtig positionsangivelse for fly i lufthavnens kontrolområde.

Endvidere har Post- og telegrafvæsenets radioingeniørtjeneste påbegyndt projekteringen af en række VHF-radiofyrt til opstilling forskellige steder i landet, bl.a. på Færøerne. De skal leveres af det tyske firma Lorenz og det amerikanske Wilcox.

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75



PILOTS

Vacancies for English speaking Dakota First Officers are arising within the BOAC Associated Companies, for services overseas.

Minimum qualifications are ALTP or CPL, Instrument Rating, performance 'A', DC3 endorsement, 1.000 flying hours.

Salaries and allowances in the range £ 1.780 p.a., to £ 2.237, with subsidised accommodation.

Details to Personnel Officer, Associated Companies BOAC HQ, London Airport, Hounslow, Middlesex.

B.O.A.C.

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.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og ØBro 249.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.
Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFlyVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektør Emil Damm.
Generalsekretær: Direktør August Jensen,
Skovvej 2, Taarbæk pr. Klampenborg.
Sekretariat og regnskabsfører: Kontorchef
M. Tronbjerg, Skelbækgade 2, 4. sal, Kbh. V.
Telefon: Hilda 643.

TAK

Jeg beder Dem modtage min hjertelige tak for Deres deltagelse ved min kære mands bortgang.

De venligste hilsner

Mabel Foltmann.

Ny adresse på Danske Flyvere

Vi henleder opmærksomheden på, at Foreningen *Danske Flyvere* har skiftet adresse til: Skelbækgade 2, København V. Telefon Hilda 643.

Runde fødselsdage

El-ingeniør Arne Kragels, Kirkevej 158, 50 år den 5. juli.
Direktør, kommandørkaptajn Tage S. Prip, Østbanegade 17, Ø, 60 år den 22. juli.

Nye direkte medlemmer

Ole M. Pilgaard.
Øjenlæge, dr.med. Ove Aksel Jensen.
Søren Schack.
Vognmand Bent Christensen.
Henning Julius.
Niels Harsen.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Maja Schiele: *Die Schule des Segelfliegens.*
Air Touring Flight Guide: United Kingdom 1964.
Joseph Jenkins Cornish III: *The Air Arm of the Confederacy.*
Årsrapport over den statsunderstøttede segelflygverksamheten 1/1 1963—31/12 1963.

Hvad med gæstfriheden i København?

Kan vi virkelig ikke i to gange fire dage indkvartere ni unge flyveinteresserede hos vore 17 tilsluttede klubber med ca 1000 medlemmer i hovedstadsområdet?

Trods opfordringer i to numre af FLYV havde der ved redaktionens slutning kun meldt sig værter til ialt én gæst. Vi håber, at der siden er skaffet flere, men der er sikkert ikke nok endnu, så bor De i hovedstadsområdet, så overvej endnu engang, om De ikke i dagene 23.—27. juli og/eller 8.—12. august kan huse en af vore unge gæster fra Canada, Israel og USA.

Ring venligst omgående til ØBro 249.

Blazermærke i guldbroderi til nedsat pris



På grund af stadige stigninger i priser fra vore leverandører må KDA desværre regulere nogle af priserne på serviceafdelingerens produkter:

Flyvekort koster nu normalt 15.00 kr, små KDA-emblemmer og svæveflyvernes B- og C-emblemmer 8.00 kr pr stk, store KDA-emblemmer 17.00 kr.

Derimod er prisen på de vævede blazermærker uændret 6.00 kr, og med hensyn til KDA-blazermærket i guldbroderi har vi en overraskelse i glædelig retning: Mens de hidtil har kostet 60.00 kr pr stk, kan de fremtidig leveres for kun 38.00 kr takket være ny leverandør og større ordrer.

Send beløbet ind på forhånd (check eller postkonto 256.80), så kommer det ønskede portofrit ind ad døren få dage efter.

KALENDER

22/7-13/8 Udveksl. af unge flyveinteresserede
7-13/9 Farnborough-udstilling

Motorflyvning

1-5/7 Rally i Baden-Baden (Tyskland)
4-5/7 Nordisk Rendez-vous (Fr.havn)
4-5/7 Rally i Vichy (Frankrig)
17-19/7 Rally i Wien (Østrig)
8-9/8 Danmarks mesterskaber (Odense)
8-9/8 Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8 Rally for amatørfly (England)
21-24/8 Nordisk Motorflyvekurrenc (Notodden, Norge)
29-30/8 Høstfest på Samsø
11-13/9 1000 km rally i Venedig (Italien)

Faldskærmsport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

28/6-11/7 Træningslejr (Arnborg)
3-14/7 Int. konk.: „8 Jours d'Angers“
4-5/7 Arnborg Weekend-Rally
11/7 Arnborg Weekend-Rally
12-25/7 Skole og klubrejse (Arnborg)
28/7-8/8 Instruktørkursus (Arnborg)
20/8-3/9 OSTIV-bølgeflyvningskursus (Aosta).
6-10/9 OSTIV-kursus i Varese (Italien).

Modelflyvning

4-12/7 Sommerlejr
12/7 NM f. fritflyvende (Finland)
28/7-3/8 VM i linestyring (Ungarn)
16/8 Midsummerkonkurrence (Windy)
6/9 NM i linestyring
6/9 Høstkonkurrence for radiostyrede
11-13/9 VM indenørs (Cardington, Engl.)
20/9 Danalim-konkurrencen (Odense).
27/9 Høstkonkurrence for linestyrede
4/10 DM i skråntflyvning (Thisted)
4/10 Moseslaget (Windy)
10-11/10 UHU-stævnet (Hillerød)
18/10 Repræsentantskabsmøde
15/11 Høstkonkurrence for linestyrede
31/12 Årsrekordåret slutter

Lord Brabazon død



Den engelske flyvepionér, Lord Brabazon of Tara, er for nylig død i en alder af 80 år. Han var Englands flyver nr. 1, minister for flyveproduktionen under den anden verdenskrig og havde været formand og præsident for utallige flyveorganisationer, deriblandt i to år efter krigen for F.A.I.



NYT fra svæveflyveklubberne

Aviator lægger fly til svæveflyveskolen og I-kursus på Arnborg.

Birkerød har bestilt en Ka-6 til. Den skal leveres om et par år. I sommer er der ekspeditioner til Frankrig og Zell am See med den første Ka-6.

Kolding er begyndt at flyve med Rhönlærchen på den nye plads i Vamdrup, og når hangaren er færdig og pladsen godkendt, venter man mange nye elever.

København havde et alvorligt K-8-havari på Roskilde sidst i maj, hvor en elev på sin første start i typen fik vingen i det høje græs. Hele forpartiet blev ødelagt, men piloten slap med nogle skrammer og en dag på sygehuset.

Nordjysk har i stedet for Lehrmeisteren købt en brugt Bergfalke II/1955, OY-EOX.

Vejle arrangerede et meget vellykket flyvestævne på Filskov pinsedag med både motor- og svæveflyvning, herunder deltagere i NM. Stævnet gav et pænt overskud til klubben.

FLYV's redaktion

Efter kaptajn John Foltmanns død har ingeniør Per Weishaupt, der har været medarbejder ved bladet siden 1936 og redaktionssekretær siden 1946, overtaget posten som ansvarshavende redaktør.



REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Ingeniør 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: 18 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Tryk: Christensen & Eilersen, København.

Dødsfald

Fru Inger Hansen døde den 13. juni efter lang tids svær sygdom. Inger Hansen var kendt og afholdt af mange flyvere, idet hun gennem mange år passede sin mand, *Morian Hansens*, kontor på Skovlunde, og også var et samlingspunkt i den for et par år siden ophævede Københavns Flyveklub, der havde hjemsted i Skovlunde.

Fabrikant *Eric Ørum-Petersen*, Herning, døde i juni, 53 år gammel. Ørum-Petersen, der var den ene direktør for den store karosserifabrik i Herning, var også en kendt privatflyver, der både fløj i forretningsøjemed og for sin fornøjelse. Han fik certifikat i 1947, og en af de sidste længere ture, han var ude på inden han blev syg, var FAI-rallyet til Grækenland sidste år.

Sct. Hans bål

Der er efterhånden tradition for, at gamle skoleglidere og svævefly ender på klubbens årlige Sct. Hans bål, når de er blevet møtte af dage eller mere brutalt sagt, ikke længere værd at gemme på. Det er naturligvis et smukt endeligt for et veltjent fly fremfor at ligge og rådne langsomt op på lossepladsen, men forhåbentlig blev intet intakt fly brændt i år. Ville det ikke være bedre, om flyet blev bevaret for eftertiden? Da hollænderne for nogle år siden oprettede et flyvemuseum, måtte man bygge en kopi af en skoleglider til museet, fordi man havde forsumt i tide at sikre sig en sådan. Det samme skulle ikke gerne blive tilfældet herhjemme, så hvorfor ikke hellere skænke det gamle skiv til Aeroklubbens flyvehistoriske sektion frem for at brænde det? Brændværdien er så småt ikke så stor, at man går glip af noget særlig flot bål derved. Det behøver ikke at være en skoleglider; sektionen vil også gerne redde en Baby, ligesom man også med tak modtager et gammelt spil, gummitov m.v. Man bedes henvende sig til Aeroklubbens kontor eller direkte til Flyvehistorisk Sektions formand, Hans Kofoed, Traverbanevej 6, Charlottenlund, Tlf. OR 55 78 (om dagen CE 38 00. Lokal 284).

P.S. Sektionen er også liebhaver til et udrangeret privatfly!

»Himlens vovehalse«

Den amerikanske flyvefilm „Himlens vovehalse“ udspilles på Strategic Air Command base, udrustet med B-52 og KC-135. En inspektion viser, at basens personel ikke er „helt oppe på mærkerne“, hvorfor den får en ny chef (*Rock Hudson*), der får til opgave at tilvejebringe den fornødne effektivitet. Man får et glimrende indblik i det daglige liv indenfor SAC med det høje beredskab, den hårde disciplin og den lange arbejdsdag, og man forlader biografen fuld af beundring og taknemlighed over, at så mange mænd og deres familier frivilligt har påtaget sig de byrder, som tjenesten i SAC medfører. Filmen rummer mange fine flyvescener, bl. a. tankning af B-52 i luften og scrambling af B-52 med 15 sekunders mellemrum. De danske tekster er oversat til et naturligt og mundret sprog, men de faglige udtryk er ofte ganske forfærdelige eller vildledende, f.eks. bliver „visual contact“ til „radar kontakt“, og det organisatoriske begreb „wing“ oversættes til „fløj“.

De personer i Flyverkommandoen, der for et par år siden udvirkede, at den lavkomiske danske film „Jetpiloter“ blev fritaget for skat på grund af sin oplysende (!) karakter, burde tvangsindlægges til „Himlens vovehalse“, så de kunne se, hvordan man laver en oplysende flyvefilm med handling i. Og det er ikke luftscenerne, der er skyld i, at den amerikanske film er uendelig bedre end den danske.

H. K.

Prisliste

Mod forudbetaling i check eller på postkonto 256.80 leverer KDA f. eks.:

Lille KDA-emblem	kr. 8.00
Stort KDA-emblem	kr. 17.00
Jakkemærke	kr. 6.00
Jakkemærke i guldbroderi	kr. 38.00

For modelflyvere:

Modelflyve-Bestemmelser	kr. 8.00
Emblem for kombineret A-diplom	kr. 5.00
Emblem for kombineret B-diplom	kr. 6.00
Tegninger (ikke-medlemmer 2 kr. ekstra):	
Svend Nielsens hastighedsmodel ..	kr. 4.00
Kaj Hansens DM-vinder	kr. 8.00
Kongsbergs wakefield-træner	kr. 9.00
Conovery	kr. 10.00
X-3	kr. 8.00
HS-23	kr. 4.50

For svæveflyvere:

The World's Sailplanes I	kr. 12.00
The World's Sailplanes II	kr. 28.00
Svæveflyvehåndbogen, indb.	kr. 32.00
Svæveflyvehåndbogen, hft.	kr. 27.00
Flyvebog	kr. 4.75
Svæveflyjournal	kr. 22.00

For motorflyvere:

Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill.)	kr. 15.00
Air Touring Guide Europe	kr. 20.00
Radio Supplement	kr. 7.50
Luftfartøjs- og rejsejournal	kr. 18.75
Motorjournal	kr. 10.75
Propeljournal	kr. 10.75
Målepasser	kr. 28.00
Compass-Protractor (gradmåler) ..	kr. 10.00
Diverse computere	fra kr. 74.50
Dalton E-6B	kr. 80,00

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77



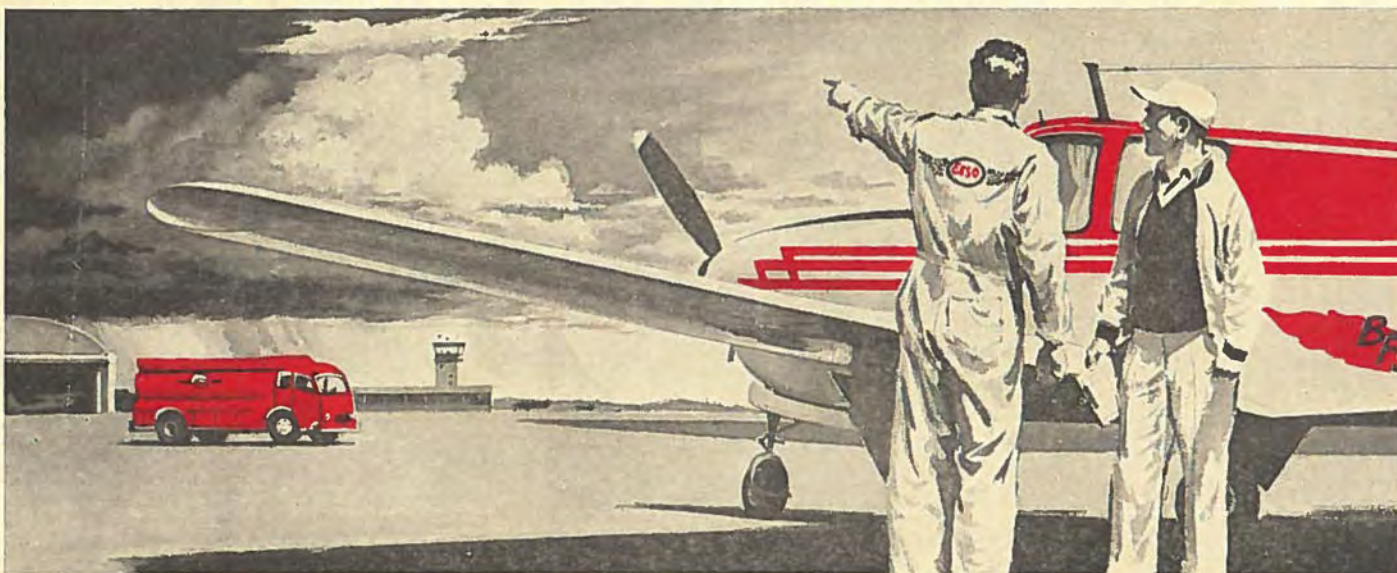
Wing Tips V



Lad Dem ikke narre! Ved flyvning i bjerglandskaber kan der let opstå synsbedrag – som kan være farlige, f. eks. når man bruger en fjern bjergtop som horisont. Faren ligger deri, at De vil være tilbøjelig til at trække maskinens næse for meget i vejret. Vær sikker – check hastighed og højdemåler omhyggeligt i en sådan situation.



Pas på mudder! Pludselige regnskyl kan ofte skabe hasarderede taxi-situationer for piloten. Uskyldigt udseende pytter kan skjule dybt mudder, som kan få mangen en let maskine – ja selv 2-motorers planer – til at gå på næsen. Så når De taxi'er med Deres plan – vær forsigtig – vær klog – og undgå mudder.



Pas på tordenskyerne (CN-skyerne). Thors hammer vil ramme Dem, hvis De uforvarende krydser hans vej. Kraftige op- og nedvinde, ødelæggende hagl og selv almindelige tordenbyger med lyn kan blive Deres ulykke, hvis De løber risikoen. Selv om skyerne kun ser »lidt uldne« ud – så flyv aldrig for nær. Flyv hellere uden om dem eller vælg en anden vej hjem.

Forhandler service. Fra Gedser til Skagen vil De på lufthavne og flyvepladser finde Esso forhandlere, som kan forsyne Dem med Esso's kvalitetsprodukter – de foretrukne blandt erfarne piloter. Esso Aviation Carnet'er, Esso Flight Computer og Esso Go-No/Go checkliste er blot nogle af de mange service-hjælpemidler, som piloterne kan få hos Esso Aviation afdelinger.



flyv



INDHOLD

Forbud i luften.....	153
Sabre-eskadrille	154
Flyvepladsbehovet ..	155
Pilatus Turboporter.	156
Kastrupgæster	157
Prins Axel død	157
General Aviation.....	158
Mitsubishi MU-2	159
Arnborg i brug	162
Bornholm nået	164
NB-70A og XC-442A .	165
Dansk sejr i C 3 ...	166
Anden modellflyvning	167
Typenyt	168
Trafikflyvenyt. 155 og	169



Piasecki 16H-1A Pathfinder er en helikopter med vinger. Propellen er anbragt i den ringformede hale. Med 500 hk motor har den opnået 274 km/t, men med en 1250 hk ventes den at kunne flyve 370 km/t.

... på flyvepladser i 6 verdensdele
betjenes flyvemaskiner fra
verdens førende selskaber
af erfarent SHELL-mandskab...
udstyret med det nyeste
og bedste materiel



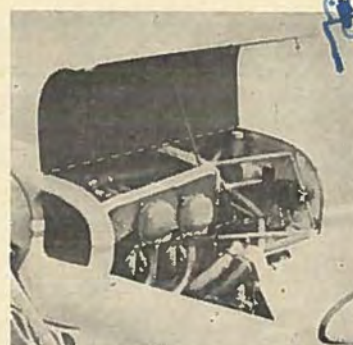
SHELL AVIATION SERVICE



GARDAN
Horizon



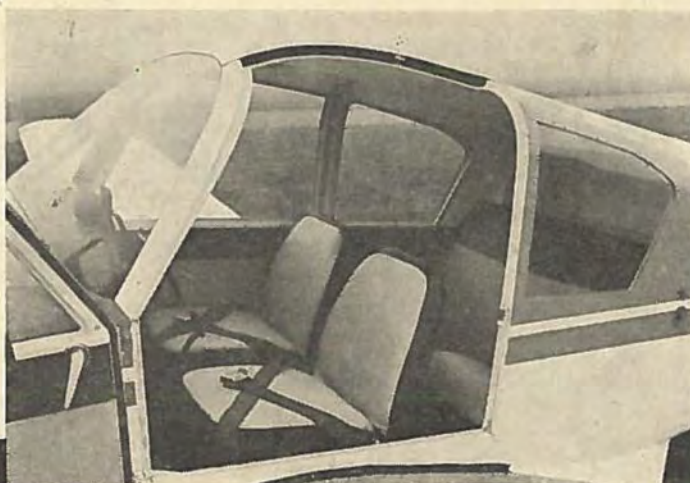
Haleplanet udført i ét, og den pilformede halefinne sikrer en enestående stabilitet.



LYCOMING motoren garanterer Dem 1000 timers flyvning eller 240.000 km uden eftersyn.



Let tilgængelig
Ratstyring
Fortrinnligt udsyn



SUD AVIATION

37, BOULEVARD DE MONTMORENCY - PARIS (16^e) - BAG. B4-00

Vi har herved fornøjelsen at meddele, at vi har overdraget firma LITEX AVIATION eneforhandlingen for Danmark.

LITEX AVIATION

BYGNING 140 . KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR . TELF. 531900 eller 731122



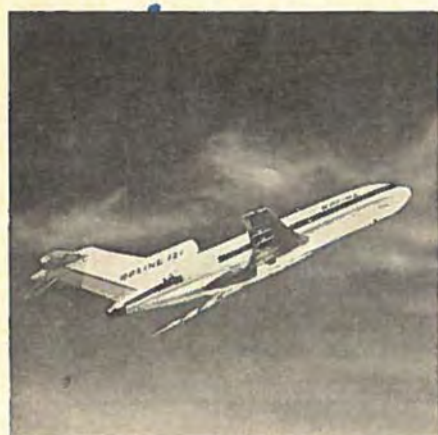
Den fantastiske ny Boeing 727 kan tjene penge til ejerne...



på små hop (250 km)



såvel som middellange distancer (3000 km)



Den kan starte på 1500 m og klatre stejlt godt 1000 m i minuttet



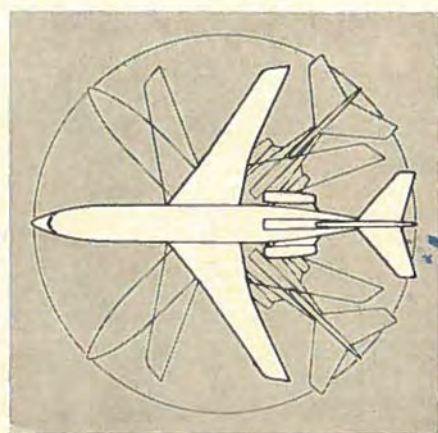
Dens rejsehastighed er 950 km/t



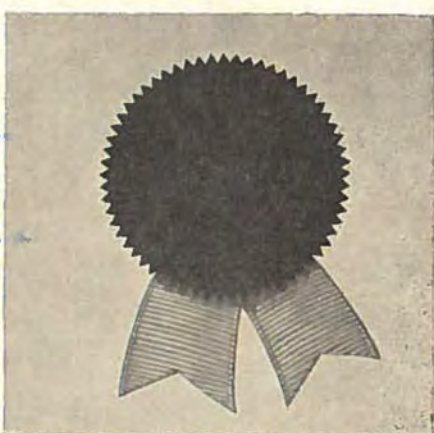
og dog kan den lande med 110 knob på landingsbaner så små som 275 m.



Der er så stille i maskinen, at passagererne næsten kan høre hinanden tænke.



På jorden kan den vende på den berømte tallerken. Fra første øjeblik har 727 overgået vore dristigste forventninger.



Og i det praktiske, daglige arbejde ligger dens ydelser så højt som 12% over Boings oprindelige garantier.

BOEING 727

Følgende luftfartsselskaber har bestilt 183 Boeing 727'ere: All Nippon, American, Ansett-ANA, BWIA, Eastern, JAL, Lufthansa, National, Northwest, South African, TAA (Australien), TWA og United.



Svæveflyvecentret

I den række af flyvepladser, der i disse år åbnes i Danmark, indtager Arnborg en ganske særlig stilling. Svæveflyvecenter Arnborg er virkeliggørelsen af en årelang drøm, som landets svæveflyvere selv har måttet bringe til opfyldelse, da man ikke i Danmark som i mange andre lande har indset fordelene ved en stærk svæveflyvebevægelse og på offentlig basis sørget for et eller flere svæveflyvecentre som i andre lande.

Derfor har svæveflyverne selv ved indsamlinger, kontingenter, midler fra Flyvelotteriet og Tuborgfondet samt ikke mindst ved en storstilet egen arbejdsindsats klaret første etappe af udbygningen af svæveflyvecentret.

Her er nu startbane, værkstedshangar med kontor og opholdsrum samt sanitære faciliteter og en naturskøn campingplads.

Virksomheden er sat igang – selv om man tilstræber timer og distancer og ikke starter, var her dog 13–1400 operationer de første 14 dage – og tilstrømningen af svæveflyvere og svævefly viser som ventet, at centret er for lille.

Startbane og landingsområder må udvides, så snart det bliver muligt, der må skaffes mere hangarplads, større opholds- og undervisningslokaler, for at dette nye ungdomscenter kan opfylde sin mission i fuld udstrækning. Og der må i hvert fald om sommeren være fast personel.

Foreløbig kører svæveflyvecentret imidlertid med en stram økonomi, så man kan næppe forvente, at svæveflyverne selv kan klare mere i de kommende år end at opretholde og afdrage på det bestående.

Man håber imidlertid nu på, at man gennem den imponerende egen indsats, svæveflyverne har gjort ved skabelsen af centret, kan få åbnet øjnene hos rette vedkommende for, at her findes der nu noget, som i lighed med andre idrætsanlæg og ungdomsinstitutioner fortjener at komme i betragtning ved fordeling af midler, der står til rådighed for sådanne sunde formål.

FORBUD I LUFTEN

*Politiets kejtede indgriben i trafikken i luften
under det russiske statsbesøg nødvendiggør en bedre ordning
med koordination af de respektive myndigheder.*

DE midlertidige forbud mod flyvning, der blev udstedt af politiet i forbindelse med det sovjetrussiske statsbesøg i juni, viser påny, hvor nødvendigt det er at få koordineret al regulering af trafikken i luften gennem én sagkyndig myndighed.

Et Notam af 8. juni (ændret 11. juni) gav meddelelse om regulering af trafikken mellem København og Odense den 18. juni. Bortset fra, at det dækkede 19 timer for at sikre to korte flyveture, var det ikke unødigt restriktivt for flyvningen, der i stort omfang kunne foregå uden større vanskeligheder.

Det var fagligt og forsvarligt udformet, bekendtgjort rettidigt og gennem de kanaler, hvorigennem det kommer de rette modtagere i hænde.

Men søndag den 14. juni bekendtgør politimestrene i hovedstads- og nordsjællandsområderne fire overordentlig restriktive forbud mod »al civilflyvning undtaget den sædvanlige ruteflyvning« samt ambulanceflyvning og på visse betingelser landbrugsflyvning. To var af 6 timers varighed og dækkede enorme områder.

Tilsvarende forbød de fynske politimestre flyvning over størstedelen af Fyn i 8½ t den 18. juni og satte dermed alle de fornuftige lettelser for trafikken på Odense, som fremgik af luftfartsdirektoratets Notam, ud af spil!

Disse forbud blev formentlig opdaget af de færreste flyvere, som med rimelighed må antage, at der ikke var andre end de i Notam bekendtgjorte restriktioner, og som derfor ikke leder efter politiforbud i søndagsaviser. Flyvning er iøvrigt ikke noget lokalt fænomen, som kan klares med lokal annoncering.

Hvorfor politiet ikke i tide har sørget for at få fornøden faglig assistance hos luftfartsmyndighederne, så restriktionerne havde fået et fagligt forståeligt præg og var bekendtgjort på normal vis, forstår man ikke.

Som en service over for de luftførende udstedte direktoratet mandag den 15. et Notam klasse 1, så forbudet blev kendt i de større danske og udenlandske lufthavne den-

ne dag; men de, der flyver fra små og private pladser, fik i mange tilfælde først underretning gennem en meddelelse fra luftfartsdirektoratet, da de kom hjem fra arbejde om tirsdagen, hvor de havde haft rig lejlighed til uforvarende at overtræde Nordsjællandsforbudet.

Nu skete der jo så meget i de dage, som vi ellers ikke er vant til i vort land, og vi forstår godt, at politiet ikke ønskede fotofly i lav højde, eller at andre fra luften skulle tage et overblik over begivenhederne og de trufne foranstaltninger.

Men dette kunne da være gjort på så mange andre og mere fornuftige måder.

Det kunne også være besværligt at færdes på gader og veje i de dage, men dels vovede man da ikke at foretage restriktioner af samme art over for de vejfarende, dels blev trafikreguleringer på gader og veje administreret langt mere smidigt og fagligt, for det er nemlig noget, politiet forstår sig på.

Til gengæld må man forlange, at det også benytter sig af fagkundskaben, når det gælder lufttrafikken, så resultatet ikke bliver, at fagfolk trækker på smilebåndet ad bekendtgørelsernes formulering.

Det værste, man vel kan sige om politiforbudene i den foreliggende situation, er at de, som de fremkom, simpelthen ikke var effektive!

Hertil kommer, at det var en yderst diskriminerende behandling af en trafikgruppe af erhvervsflyvere, forretningsflyvere og privatflyvere, der har fuldt samme ret til at færdes i luften som de selv og andre på vejene.

En kendt jurist og privatflyver har allerede henvendt sig til ombudsmanden og bedt ham udtale sig om, hvorvidt de anvendte lovbestemmelser overhovedet giver hjemmel for udstedelse af forbudene.

Uanset resultatet heraf vil Kongelig Dansk Aeroklub imidlertid optage forhandlinger med de respektive myndigheder med henblik på at finde en mere rimelig fremgangsmåde, hvis det skulle blive nødvendigt at foretage sådanne indgreb.

PÅ BESØG HOS EN SABRE-ESKADRILLE

EN vigtig del af luftforsvaret af dansk territorium varetages af Flyvevåbnets altvejrjagereskadriller, af hvilke vi i henhold til forsvarsordningen af 1960 har tre, alle udrustet med F-86D Sabre. De to er stationeret på Flyvestation Alborg, den tredje på Skrydstrup. Vi har aflagt besøg hos ESK 723 i Alborg, hvis chef, major H. V. Hansen, sammen med stationens presseofficer, kaptajn S. H. Malthasen, beredvilligt svarede på vore mange spørgsmål om Sabre og livet i en altvejrjagereskadrille.

F-86D, der er leveret som våbenhjælp fra USA, er som bekendt en ensædet jager. Uanset vejrforholdene interceptes altid ved hjælp af radar, selvom man naturligvis i nødstilfælde kan gennemføre et angreb visuelt. Flyet ledes ved hjælp af en GCI-station mod målet, indtil dets egen søgeradar har fået kontakt med dette. Søgeradaren har en rækkevidde på ca. 50 km og kan bevæges 68,5° til siden, 33,5° op og 13,5° ned i forhold til flyets centerlinje. Når piloten har identificeret målet på sin radarskærm, låses radaren fast på målet, og en elektronisk regnemaskine udregner den kurs, jageren skal styre for at ramme målet («collision course»). Piloten følger kursen ved at holde et styremærke inden i en ring på radarskærmen. Såfremt målet ændrer kurs og/eller højde, udregner regnemaskinen straks en ny kurs for jageren. Når målet er i den rigtige afstand, affyres bevæbningen automatisk, og et 8-tal viser sig på radarskærmen for at piloten kan blive klar over, at han skal brække af for ikke at kolliderer med målet.

F-86D er udelukkende bevæbnet med missiler. I en nedsenkelig kasse i forkroppen er der 24 stk. FFAR (Folding Fin Aircraft Rocket), også kaldet Mighty Mouse efter en tidligere meget populær tegnefilmsfigur. Den har en sprængladning på 3,4 kg



En af de danske North American F-86D Sabre. (Foto: Tage Rugård).

og en rækkevidde på 4500 yards (4115 m). FFAR-missilerne er udstyrede og kan affyres i salver på 6, 12 eller alle 24. Kassen, de er anbragt i, sænkes ned umiddelbart før affyringen. Det tager kun 1/2 sekund, hvorimod det varer hele 3,3 sekunder at trække den ind igen. Endvidere har Flyvevåbnets F-86D siden 1960 været udstyret med to styrede missiler af typen Sidewinder, der har en rækkevidde på ca. 3,35 km. Sidewinder, der styres mod målet af de infrarøde stråler fra den varme udstødning, er anbragt på pylons under vingerne. Det medfører en vis forringelse af Sabres længdestabilitet, og man har derfor forsøgsvis udstyret en F-86D med bugfinne à la F-104G. Denne modifikation vil dog ikke blive bragt til udførelse på de øvrige Sabres, da F-86D's tjenestetid i Flyvevåbnet snart er forbi.

ESK 723 har et personel på 80-90, hvoraf en snes piloter. Den er delt op i to flights, der skiftes til at have normal dagtjeneste. Den anden har forskudt arbejdstid, idet det for en altvejrjagereskadrille er særlig vigtigt at være fuldt fortrolig med natflyvning. Selve det at intercepte siges at være nemmere om natten, idet man da ikke fristes til at kigge ud, men koncentrere sig om radarskærmen, og flyvningen om natten tager nok så meget sigte på egentlig natflyvningstræning. Det normale antal flyvetimer er 15-20 pr. måned eller ca. 200 om året, hvoraf en snes på T-33A. Man lægger megen vægt på instrumentflyvning og alle piloter skal have hvidt kort (400 fod lodret og 1 sømil vandret sigt), men man stræber mod grønt kort (200 fod og 1/2 sømil).

Omskoling af nye piloter til F-86D foregår ved de enkelte eskadriller. De to første uger går med at lære, hvordan flyet og dets systemer er opbygget og fungerer. Denne undervisning foregår ved det såkaldte MTD (Mobile Training Detachment), der er underlagt stationens M-afdeling og også uddanner teknikere på F-86D. Man råder her over bl.a. en gennemskåret motor og en rig med en komplet understelmekanisme.

Derpå følger en uge med 10 timers simulatortræning (flyve- og nødprocedurer) samt studium af pilot's notes, og først da får piloten lov til at gå på vingerne. Da man ikke råder over nogen træningsversion af Sabre, ledsages den nye pilot altid af en chase pilot under de første flyvninger. Selve omskoling til F-86D kræver 15 flyvetimer, mens den taktiske træning kræver ca. 50 flyvetimer, før den nye pilot er delvis operativ, og 100 timer, før han er fuldt operativ. Simulatoren kan også anvendes til træning i interception; men den virkelige træning foregår ved, at piloterne går op parvis og skiftes til at gå mål for hinanden.

Skydeøvelser i Afrika

Luftmålsskydning med missiler kræver megen plads, og selvom man råder over et skydeområde ved Romø, finder de fleste skydninger sted i Wheelus i Nordafrika. Skydningerne finder oftest sted i en højde af 30.000 fod. Som slæbefly anvendes T-33A, og der benyttes to forskellige måltyper. Ved skydning med FFAR benyttes et amerikansk Del Mar mål i en wire, der er 6000 fod (1830 m) lang. Det ligner nærmest en bombe og er forsynet med radarreflektorer, så det giver et meget tydeligt ekko på jagerens radarskærm. Ved øvelsesskydninger anvendes iøvrigt blinde FFAR (missiler uden sprængladning). Når der skydes med Sidewinder, anvendes et mål med fire flares (lysblus), der har en brændtid på tre minutter og tændes ved hjælp af en UHF-radio. For at undgå at Sidewinder'en tiltrækkes af den forkerte varmekilde, slæbes dette mål i 0,8 mm pianotråd, der er ikke mindre end 25.000 fod (7.620 m) lang!

DM for altvejrjagere er kampen om MacMillan trofæet, som Ford Motor Company har udsat til minde om den amerikanske major E. M. MacMillan, der omkom ved en flyveulykke i 1956 som rådgiver for FSN Skrydstrup. Fra hver eskadrille deltager et hold på fire piloter (plus to reser-

Fortættes næste side.



Flyvestation Alborg's skjold viser, at man også er parat om natten.

TRAFIKFLYVENYT

United Air Lines har bestilt yderligere seks DC-8 og vil med disse råde over ialt 44 DC-8 plus 3 DC-8F fragtfly. Douglas har nu solgt ialt 225 DC-8.

Alia er et nyt jordansk luftfartsselskab, der afløser Jordan Airways Company. Det anvender Handley Page Herald på sine ruter i det mellemste østen. Senere vil man optage beflyvning af Europa.

New York Airways har anskaffet tre Sikorsky S-61N til rundflyvninger i forbindelse med verdensudstillingen i New York.

L.T.U. (Lufttransport Union), det uafhængige tyske selskab, har købt en Caravelle III til anvendelse i turisttrafikken til Middelhavsområdet og Nordafrika. Et andet tysk charterselskab, Bavaria Fluggesellschaft, har købt en Herald.

Alitalia har købt endnu to DC-8 og to Caravelle VIN og råder dermed over henholdsvis 14 og 20 af disse typer. Selskabets tre Fokker Friendship er blevet overdraget til datterselskabet ATI (Aero Transport Italia), der skal anvende dem på italienske indenrigsruter.

Icelandair har bestilt en Fokker Friendship, som skal leveres til april. Man vil muligvis indstille typen på sommerruten til Færøerne, hvor man p.t. anvender DC-3 og iøvrigt har haft noget vrøvl med Luftfartsdirektoratet, fordi dette ikke vil tolerere, at Icelandair starter med fuldsvægt fra den lille flyveplads Vagar. Icelandair hævder, at hvis de ikke må det, så er ruten ikke rentabel, og de har truet med at indstille den. Spørgsmålet er så, om Friendship er bedre til de specielle færøiske forhold. Det er jo ikke en type, der er specielt beregnet til små flyvepladser.

SABRE-ESKADRILLEN

Fortsat fra foregående side.

ver). Hver pilot udfører fire skydninger à to angreb, nemlig to om dagen mod mål i stor højde, og to om natten mod mål i henholdsvis stor og lav højde. Af økonomiske og beredskabsmæssige grunde afholdes der ikke en samlet konkurrence, men skydninger afvikles under behørig kontrol under eskadrillernes årlige ophold i Wheelus. Pokalvinder for 1963 blev ESK 723, mens general Førslevs pokal for bedste individuelle deltager blev vundet af FL Leif Piil fra ESK 728.

Det kan ikke nægtes, at F-86D er ved at være en gammel svend, men en erstatning er snart på vej, i hvert fald for de to Alborg-eskadrillers vedkommende, i form af 29 F-104 Starfighter. Den første eskadrille, der bliver nyudrustet, bliver ESK 726, der formentlig får sine nye fly til oktober, og i begyndelsen af det nye år skulle det så blive ESK 723's tur. Starfighter-programmet i Danmark har hidtil været karakteriseret af udsættelser, så lad være med at overfalde redaktionen, hvis disse datoer ikke holder stik. Da der ikke foreligger noget om nye fly til ESK 728, varer det nok et par år endnu, før F-86D bliver historisk. HK

Vi bringer her den sidste af illustrationerne fra det foredrag, civilingeniør Ole Remfeldt holdt ved landsmødet. Den viser, hvad vi har og hvad vi mangler af flyvepladser for at få en rimelig dækning idag.

SAS sparer 215 mand

Ved den omlægning af værkstedsdriften, der omtales i juni-nummeret, har SAS opnået en direkte besparelse på 215 ansatte. Samtidig har nyordningen resulteret i en effektivitetsforøgelse, der svarer til yderligere 215 mand.

Forbruget af flybrændstof i 1963

Ifølge Dansk Esso's årsberetning for 1963 var det samlede forbrug i Danmark af jetpetroleum til kommercielt brug 193 mill. liter, en stigning på 15 % i forhold til 1962. Også salget af flybenzin, der nu fortrinsvis anvendes af charterselskaberne, viste en stigning på ca. 18 % til ialt 52 mill. liter.

SBAC

Society of British Aircraft Constructors, almindeligvis forkortet SBAC, har for at følge med udviklingen taget navneforandring til Society of British Aerospace Companies. For et par år siden foreslog Flight i anledningen af den engelske flyveindustri koncentration i nogle få grupper, at SBAC tog navneforandring til Society of Both Aircraft Constructors!

Utroligt, men sandt!

Et hjørne af Royal Navy flyvepladsen Yeovilton i det sydvestlige England er blevet indhegnet, sådan at bilister kan køre derind, holde rast og se flyene i virksomhed! Tilskuersområdet er åbent daglig fra kl. 1230 til 1630 og er forsynet med forskellige installationer til gavn for gæsterne.

Yeovilton er ikke en ligegyldig skoleflyveplads, men hjemsted for flådens altvejr-jagerskadriller, når de ikke er ombord på hangarskibene.



PILATUS Flugzeugwerke og den danske repræsentant Automobilforretningen Ici A/S demonstrerede midt i juni deres bemærkelsesværdige Turbo-Porter i Danmark.

Det er fire år siden, vi havde lejlighed til at stifte bekendtskab i Danmark med forløberen, Porter, der har en 340-350 hk Lycoming-motor (se FLYV nr 7/60-162). Dens prototype fløj første gang i 1959, og typen er siden bygget i mindre serier og eksporteret til mange lande som et udpræget arbejdsfly.

Turbo-Porter'en med den bekendte Turboméca Astazou IIE turbinemotor på 530 hk fløj første gang i 1961 og er nu i produktion sideløbende med stempelmotorudgaven. Vi har i nr 8/61-153 bragt en omtale af Astazou IIE, som den anvendtes i Dornier Do-27, og her gjort opmærksom på den interessante automatiske motorbetjening, som - når man har sat sig ind i den - gør den meget enkel i drift selv for piloter, der ikke før har fløjet med turbine-motor.



Pilatus Turbo-Porter HB-FBM under demonstrationen på Skovlunde.

MED *flyv* I PILATUS TURBO-PORTER

Astazou'en øger Porter'ens præstationer ikke bare i start og stigning samt i højden, men selv i landingen, der med vendbar propel bliver endnu kortere. Den gør også flyet dyrere i anskaffelse (en lille halv million koster det); men med den øgede rejsefart bliver kilometerprisen en smule lavere. Den største rækkevidde er lidt mindre.

Flyet blev præsenteret af fabrikkens salgshjælp, E. Della Casa, der sidst besøgte os, mens han var generalsekretær i den schweiziske aeroklub, og det blev som den anden udgave demonstreret af Rolf Böhm, der først solo viste dens ganske korte start og helikopteragtige stigeveje, dens hurtig- og langsomflyvningssegenskaber og dens ganske korte landing.

Så fik vi en demonstration indefra med ialt fire personer ombord og ca halv brændstoftank.

Anden motorbetjening

Motorinstrumenterne ser noget anderledes ud, end man ellers er vant til i lette fly. Der findes en propelstigningsviser, inddelt fra 12 til + 87 grader, et instrument der viser motorens ydelse i %, et termometer for udstødsgas samt en omdrejningsviser med en stor og en lille viser - ikke på samme akse.

Der findes en art gashåndtag, kaldet omdrejnings-vælger. Til højre herfor et nødstop-håndtag og til venstre det vigtigste håndtag: propelstigningshåndtaget, som man ved at trykke eller trække lidt i øger eller mindsker stigningen med, mens man ved at dreje det venstre om vælger negativ stigning til bremsning med motoren.

Om så er der en trykknop, hvormed man automatisk får fuld ydelse af motoren. Den brugte Böhm, da vi var rullet ud til startstedet, idet han forinden havde stillet motoren på de 43.000 omdr./minut, den normalt løber under hele flyvningen. Når man trykker knappen ind, bringes motoren ved automatisk kontrol af brændstofforsyningen op på sin største ydelse.

Efter en ganske kort rullestrækning går flyet i luften og stiger under en ca 30° stejl vinkel ved ca 50 mph, hvis man da ikke vælger og indstiller en anden stigeveinkel og hastighed, hvad man normalt gør efter den

indledende stigning. Mens stempelmotorudgaven med fuld last stiger 3.65 m/sek ved jorden, har turbineudgaven en mere end dobbelt så stor stigeevne på 8.7 m/sek.

Efter at have taget flaps ind og trimmet lod Böhm iøvrigt flyet flyve sig selv op til 6000 fod, mens han sad drejet halvt om i sædet for også at kunne forklare passagererne omme bag ved flyets egenskaber.

Stall, motorstop og bremsning med propel

I højden satte han atter flaps ud og farten ned på 59 mph (95 km/t), hvor han atter lod den flyve alene og derpå demonstrerede sving til begge sider ved denne fart og senere stall, som er yderst godmodigt med nogen krængerorsvirkning lige til det sidste.

Efter at have konstateret, at vi befandt os i nærheden af Skovlunde, trak han i nødstop-håndtaget, hvorpå motoren standsede og den trebladede propel kantstillede sig automatisk.

Ideen hermed er, at man i en sådan nødsituation får langt bedre glidevinkel, end hvis propellen møller rundt.

Propellens bremsende virkning i luften blev senere demonstreret under et kraftigt dyk, hvor vi efterhånden sank over 10 m/sek, men hvor hastigheden blev stående på 110 mph (175 km/t).

Det er væsentligt under dens største vanderette hastighed, som vi fik et kort indtryk af, mens vi gjorde os klar til at lande, og hvor vi i lav højde fløj rundt med ca 150 mph (240 km/t), inden også denne fart brat blev bremsset, og vi gik ind for landing på Skovlundes korte bane 13.

I indflyvningen med 38° flaps og nogle få graders propelstigning glider man ned i ret stejl vinkel med 59 mph. Efter den markante udfaldning satte flyet sig, og ved samtidig brug af propelbremse (50 % ydelse) og hjulbremsen standsede vi på en strækning af måske et halvt hundrede meter for næsen af en Colt, der gjorde klar til start. Man kan dårligt kalde det rullestrækning, for de store hjul var blokerede, men skred på græsset og ville sikkert kunne stoppe flyet endnu hurtigere på beton.

Som om vi var landet i et fjernt hjørne af Kastrup, sagde piloten, »Det er for langt at køre derover«, trykkede på knappen for fuld ydelse og steg til vejrs i et højresving - sikkert til nogen undren for Colt-piloten - og gik påny ind til en lige så kort landing hen mod den ventende gruppe tilskuere ved enden af den lille hangar.

Derpå blev der stoppet personer ind på alle otte sæder, og flyet kørte ud til bane 13.

Med den last bruger den nok noget mere plads, sagde vi, der stod tilbage. Men efter ca 25 % af den ca 500 m korte bane skød Turbo-Porteren atter til vejrs i stejl vinkel og passerede Harrestrupvejen i imponerende højde på vej mod Kastrup.

Der er hidtil bygget ca 75 Portere, hvoraf en trediedel med turbinemotor. For nylig er den også bygget med Pratt & Whitney PT-6 turbinemotor, der ligesom den 590 hk Astazou X kan blive aktuel, hvis flyet skulle få en stor militær ordre i USA, hvor den i så fald skal bygges af Fairchild Stratos Corp.

Flyet kan iøvrigt ikke bare bruges på hjul, men også let udrustes med optrækelige ski, ligesom det kan forsynes med pontoner.

Det er en alsidig arbejdshest, og et fly med forbausende præstationer. PW

Data

Pilatus PC-6/A Turbo Porter

530 hk Turboméca Astazou II

Spændvidde	15.2 m
Længde	11.0 m
Højde	3.2 m
Vingeareal	28.8 m ²
Tomvægt (uden passagerer)	1060 kg
Disponibel last	900 kg
Fuldvægt	1960 kg
Rejsefart ved 80 % i 3-4000 m	250 km/t
Rækkevidde herved	1000 km
Stigeveinkel ved jorden ..	8.7 m/sek
Tjenestetophøjde	8500 m
Start til 15 m højde	205 m
Landing fra 15 m højde ..	166 m
Stallingsfart med flaps ..	65 km/t
Pris af fabrik (standard)	450.000 kr.

PRINS AXEL

— en af dansk flyvnings pionérer.

Prins AXEL, der døde den 14. juli i en alder af 75 år, var en aktiv mand på mange områder, og i dansk flyvnings historie tilkommer der ham en fremtrædende plads både som flyvepionér og marineflyver og som en af de mænd, der førte dansk og skandinavisk trafikflyvning frem til det nuværende stade.

Allerede som stor dreng fulgte prinsen *Ellehammers* forsøg i Istedgade og kørte på sin Elleham-motorcykel på Eremitagen under Ellehammers flyvninger derude. Han var blandt de vidner, der den 28. september 1912 skrev under på en erklæring om, at de havde set Ellehammers »Skrueflyver« løfte sig ved egen Kraft.

Den 24. juli 1912 var Prins Axel en af de to passagerer, der med *Ulrich Birch* fløj fra Kløvermarken til Eremitagen og tilbage igen.

Han var selv fra midten af september samme år på det første hold elever, da marinen startede sin flyveskole. Han var den femte marineflyver, der fik certifikat, og hans internationale certifikat, udstedt på FAI's vegne af Det Danske Aeronautiske Selskab (som KDA dengang hed), har nr 10

og er dateret 12. februar 1913. — Endnu i 30'erne fløj han lejlighedsvis som pilot.

Prins Axel's indsats i trafikflyvningen begyndte ved reorganisationen af DDL i 1937, hvor han indtrådte i bestyrelsen og var med til at anskaffe nyere og bedre materiel. Det fortsatte han med umiddelbart efter krigen, og siden har han foretaget utallige rejser i luftfartens tjeneste. Hans forhandlingsevne var her til stor gavn. Han var med til at bygge SAS op, og deltog i nogle af de historiske åbningsflyvninger, f.eks. på polar-ruten til Los Angeles. I 1962 trak han sig tilbage fra dette arbejde.

Allerede i andet halvår 1909 står Prins Axel opført i KDA's medlemsprotokol — kort efter stiftelsen i januar 1909. I 1919 var han selskabets præsident.

I 1954 overrakte KDA ham den ærespokal, som man havde fået af Pressens Luftfartsmedarbejdere til uddeling i en tiårsperiode.

Få dage før Prins Axels død modtog KDA prinsens tak for det eksemplar af »Motorflyvehåndbogen«, som vi på forslag af hans søn Prins Georg havde sendt ham under den internationale flyvemesse i Skovlunde, som han var protektor for.



Prins Axel med ærespokalen i KDA's lokaler ved siden af billedet af sig selv som søofficer og flyver.

Prins Axel vil blive husket som en mand, der gjorde sit land — og herunder dansk flyvning — store tjenester.

KASTRUPGÆSTER

Autair indledte chartertrafikken 2/6 med Ambassador G-ALZZ, og 8/6 ankom en Air France L-1049G F-BHBI med nogle franske radio- og TV-folk og en DC-4 F-BIUT med deres grej. Samme dag landede Globe Air med Herald HB-AAK og Braathens nye DC-6B LN-SUK (ex-CF-MCL og N400US) mellemlandede 14/6, og man kan ikke lade være med at sukke dybt, for SUK har før været anvendt til en DC-3, som idag hedder LN-RTA. Ostermanair var her 17/6 med DC-7 SE-CNE og 'CNG og 18/6 ankom en Balair DC-6B HB-IBU med FN-soldater og en DC-4 'ILU med deres baggage. Det første besøg af en Carvair skete 18/6, hvor InterOcean Airways var her med LX-IOH for at hente brevduer, og Nordair mellemlandede med deres anden lejede DC-6 OY-AOJ (ex-KLM, registrering endnu ukendt); den har base i Malmø, hvor Transair-Sweden tager sig af vedligeholdelsen. 22/6 ankom atter et første-besøg, denne gang en DC-8F N4904C fra Capitol med en »Health Association«. InterOcean kom igen 26/6 med en anden Carvair LX-IOG og 28/6 landede en Pacific Western DC-7 CF-PWK samt DC-7C CF-NAI og DC-6A 'NAB fra det canadiske Nordair, som sørgede for transporten af dansk-canadiere. 30/6 viste Kar Air sig med deres Convair 440 OH-VKM, som nu var i Finnair-bemaling.

Lufthansa begyndte 1/6 at flyve med Boeing 727 på Kastrup, og det var D-ABIB, som hermed samtidig er det første besøg af en 727. I løbet af måneden blev også D-ABIC, 'D, 'F, 'G og 'H anvendt. Tarom får stadig flere nye IL-18B, og var her 1/6 med YR-IMG. Finnair landede 13/6 med en Caravelle VIR OH-LER, som er lånt af Sud Aviation, indtil Super-Caravelle leveres, og Tabso var her 18/6 også med en ny IL-18B LZ-BER. Icelandair ankom 21/6 med en ny DC-4 TF-FIM (ex-Starways G-

ASEN), og BEA brugte 28/6 en ny Trident G-ARPK.

General Aviation

Chematex AB. fra Malmø kom på visit 1/6 med Cessna 150C SE-EHP, Nyge Aero med Twin Comanche SE-EIR 2/6, en amerikansk Cessna Skylane N3677U midlertidig ejet af Commertas 3/6 og en fabriksejet Junior SE-EBT og Cherokee 140 N6004 W 4/6; alle fire sidstnævnte fly fortsatte til flyvemessen i Skovlunde. Decca Navigator Ltd. kom på besøg 2/6 med Ambassador G-ALZP (ex-kongen af Marokko CN-MAK) for at demonstrere nogle forskellige navigationshjælpermidler, og 5/6 landede Dornier 28 CF-AFB tilhørende Hamilton Aviation fra Edmonton, Super Emeraude G-ASMV fra Byron Press Ltd. i Wealdstone samt Cessna 182C N8803T ejet af P. Lerchenbruch i New York. K. Wexø og E. Dyrbergs Cherokee OY-BAB, som var udstillet på Skovlunde-messen, kom på et smut 6/6 og Morton Air Service ankom 9/6 med deres Dove G-AOYC. Decca Ambassador'en havde motorvanskeligheder 10/6, og det medførte, at en Prince G-ALWH, også fra Decca, ankom med reservedele. Samme dag landede noget så skønt som en Hornet Moth G-ADUR tilhørende G. Davidson fra Middlesex og 11/6 kom en fabriksejet Beagle Auster 5 G-ASNC på besøg. Den 72-årige Mrs. M. Hart kom ind til landing 12/6 i sin egen Bonanza N9493Y efter at have fløjet over Atlanterhavet, og Aeroklubben i Göteborg kom med Cessna 150C SE-CXI. Cessna 150D SE-EHL (ex-OY-TRI) til Aeroklubben i Malmø stod klar hos Transair 13/6 og Comanche D-ELGM tilhørte Max Thürmer. 17/6 ankom det første besøg af en fabriksejet Pilatus Turbo-Porter HB-FBM for at blive demonstreret, og Apache 235 D-IFUR fra Fuhrmann & Co. Bremen var her samme dag. 18/6 kom Baron SE-EKE til-

hørende ASEA og Cessna Skylane N2361R, som kørte til Transair for at blive dansk. 19/6 landede en Auster 3 G-AREL, som også var forsynet med RAF-serial MT438, men den tilhørte også både M. Somerton og Army Air Corps. Wassmer W.A.40 SE-CWI var her samme dag og 20/6 Bölkow 207 D-EJAR fra Fliegen-Club i Hannover og Cessna 172E D-EMDE. 24/6 skete det første besøg af en civil Sabreliner N577R fra PET Milk Company i Missouri, men ejet af Helvetia Leasing Corp., og 25/6 kom Twin Bonanza F-BJRE fra automobilfabrikken Peugeot i Paris, Cherokee SE-EIO fra Karlskoga Flygklubb samt den første danske Comanche OY-BAW ejet af Danfoss. 26/6 Junior SE-EFK og Aero Commander 680F HB-GBW. 28/6 promenerede Stockholms Flygskola på én gang med fem fly, hvor dog kun Cherokee SE-CZN skal nævnes og Nyge Aero ligeledes med Cherokee SE-EIX. Månedens sidste privatfly blev en Falco F8L HB-UOB fra AG. Schwogler i Zürich.

Militær trafik

USAF Tactical Air Command C-130B, 12641, viste sig 3/6 og MATS C-124C, O-20954, fra 63rd Troop Carrier Wing 16/6 samt C-47, O-48686 19/6. US-Army var her 5/6 med Twin Bonanza 76040, 6/6 med Beaver 16808 og 64423 og 15/6 med Queen Air S1356. Fra hangarskibet »USS Essex«, som var på vej til Langelinie, ankom 27/6 en C-1A Trader, 136778, fra CVS-9 (Essex's kode), og 29/6 landede C-118B, 128431, fra VR-1. Næstkommanderende for NATO's styrker i Europa, Sir Thomas G. Pike, ankom 4/6 med en RAF Comet, XK669, og blev modtaget af et æreskompagni fra flyvevåbnet. Det franske luftvåben var her med C-45, BA-83 1/6, Noratlas No.134 3/6 og DC-6, 43748 (ex-SAS SE-BDR) 19/6. Fra den franske flåde ankom 16/6 C-47, 15059 og 18984. Flygvapnet kom med Pembroke 83003 6/6, RCAF med Yukon 15922, som medbragte FN-soldater 22/6 og Dornier 27, OL-DO2, fra det belgiske luftvåben 28/6, der må betragtes som månedens højdepunkt. E.H.

Husk DM i ODENSE

Motorflyvernes danmarksmesterskaber finder sted i Odense lufthavn lørdag den 8. og søndag den 9. august. Tilmeldingsfristen udløb for et par dage siden, men hvis der endnu skulle være ledige pladser, kan man måske nå at komme med ved henvendelse til Fyns Flyveklub.

Der flyves landingskonkurrence lørdag og orientering søndag, er kammeratligt samvær lørdag aften og sluttes af med en frokost og præmieuddeling om søndagen.

Konkurrencen er ikke blot for første gang DM, men samtidig sidste led i kvalifikationskonkurrencen til det nordiske mesterskab 14 dage senere.

Flyservice solgt

Flyservice v/ B. A. Schøyen, Herning flyveplads, er pr. 1. august overtaget af flyvetekniker Tage Jensen, København. Tage Jensen har takket være mange års ansættelse i Skandinavisk Aero Industri og nu sidst Scanaviation erhvervet sig et grundigt kendskab til lette fly, ligesom han også er specialist i flyvemotorer.

Flest Twin Comanche

I vor oversigt over „de fem store“s produktion ifjor i nr 6, side 111, var Piper Comanche 160 ved en fejltagelse opført under 1-motors fly, mens der i virkeligheden er tale om den nye 2-motors Twin Comanche. Med 234 eksemplarer lå denne type således i virkeligheden i toppen af de 2-motors fly over Piper Aztec 250.

Civil helikopterflyveskole

Thanner Fly har oprettet den første civile helikopter-flyveskole i Danmark, og den første elev, direktør Hansi Thomas, aflagde certifikatprøve den 30. juni for luftfartsinspektør E. O. Dalshof, der er blevet uddannet til helikopterpilot ved Flyvevåbnets foranstaltning. Direktør Thomas brugte godt 35 timer til sit A-certifikat, uagtet at han ikke har tidligere erfaring som flyver af almindelige fly. Han vil anvende sit certifikat til forretningsflyvning og har købt en Hughes 269A OY-HAT, idet han som indehaver af maskinfabrikken Reno i Helsingør (renovationsvogne m.v.) har brug for hurtigt at kunne komme til forhandlinger med kommunale myndigheder i provinsen.

Fra rallyfronten

Det skandinaviske privatflyver rendezvous i Frederikshavn den 4.—5. juli måtte aflyses, fordi kun ganske få havde meldt sig.

Denne måneds begivenheder er foruden DM og NM øløbet til Göteborg den 15.—16. august, som organiseres af Sportsflyveklubben, der gerne ser deltagere fra mange andre klubber.

Der er konkurrence på vejen lørdag eftermiddag og velkomstdrinks efter ankomsten til Torslanda. Om aftenen middag og dans på Gottskär Badehotell. Efter fisketur, badning og „gående smörgåsbord“ flyves der hjem søndag. Gebyret er 50 sv.kr. Tilmelding til Sportsflyveklubben senest 5. august.

Endelig er der høstfest på Samsø 29. august.

Gardan Horizon

Nu er der kommet dansk repræsentation for det interessante franske privatfly Gardan Horizon, som Sud Aviation fremstiller. Civilingeniør Erik Bjerre Petersen meddeler, at hans firma, Litex, har opnået repræsentationen og i begyndelsen af august får det første eksemplar hjem, hvorefter man i september forbereder en samlet demonstration.

Flyveudstillinger i udlandet

Flere og flere arrangører af flyveudstillinger annoncerer deres udstillinger som alternativer til Pariser-salonen og lægger den derfor de år, hvor der ikke er Salon de l'Aéronautique. Af størst interesse for dan-

Et sjældent syn -

fotografen har fanget Sportsflyveklubbens 4 skolefly på jorden — de er ellers altid i luften ...

lær at flyve — bliv medlem af

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Skovlunde Flyveplads

Praktisk undervisning aftales ved henvendelse på telefon 94 47 35

Teoriskolen starter nyt hold i september — henvendelse til skolechefen, overlærer William Nielsen RY 5615.

skere er — bortset fra Skovlunde-messen — Deutsche Luftfahrtschau i Hannover, mens udstillingerne i Cannes og Torino næppe har haft mange besøgende fra Danmark.

I Torino afholdtes to udstillinger samtidigt, dels en flyveudstilling i lufthavnen, dels en udstilling af lufthavnsudstyr. Den første var naturligvis domineret af den italienske flyveindustri, specielt Fiat og Agusta; desværre savnede man Agustas store helikopter AZ 101G (i Super Frelon klassen), og heller ikke jetforretningsflyet Renato Piaggio PD 808 (ex Vespa Jet) nåede at blive færdigt.

Udstillingen i Cannes var som Skovlunde-messen helliget lette fly. Den bød ikke på større nyheder. Til gengæld var der repræsentanter fra praktisk taget alle fabrikker for lette fly i Europa og U.S.A., og udstillingen siges at være blevet en stor publikumssucces.

Endelig har der været flyvemesse på Biggin Hill, tæt ved London. Denne tidligere jagerbase er nu London's vigtigste plads for general aviation, og takket være startbanerne kan man få andet end lette fly med. Messens formål var at introducere såvel luftrejse som privatflyvning for det store publikum, og der deltog derfor foruden lette fly også forskellige store fly som DC-7C, Herald, Il-18 og One Eleven, der her fik sin offentlige debut. Der var meget stor publikumsinteresse, men jordorganisationen svigtede delvis, f.eks. blev en pølsevogn væltet af slipstrømmen fra en Il-18 og pølsedamen slødet, og flere privatfly blev slemt molesteret af søde små drenge.

Udstillingerne i Hannover, Biggin Hill og Cannes er koordineret, så de ikke griber ind i hinanden, og med disse tre udstillinger (plus den i Torino) er det forståeligt, at det kniber for fabrikkerne at overkomme mere. Det var måske derfor en idé, om man rykkede næste flyvemesse et år frem, for det er trods alt først og fremmest Hannover og ikke Paris, der er messens værste konkurrent. Samtidig kunne man så overveje at flytte fra Skovlunde til Kastrup Syd, så der også blev mulighed for at vise større forretnings- og trafikfly. H.K.

Privatfly på Færøerne

Tak for den udmærkede artikel i det sidste nummer af „Flyv“ om Færøerne og flyvningen. Den bragte gode minder om den store oplevelse, det er at komme til Færøerne og specielt oplevelsen selv at flyve dertil.

I den forbindelse vil jeg gerne have lov til at korrigere følgende oplysning i artiklen: „Det eneste privatfly i fjor var en amerikansk Piper Comanche, der mellemlandede på vej til Europa“. Den 5. juni i fjor landede jeg selv med vor Piper Apache OY-FAZ på Sorvåg og havde tre herlige dage deroppe.

Med venlig hilsen

Bent Stig Møller.

★

Før Deres Shell-kort à jour (7)

Lufthavne og offentlige landingspladser

Tilføj:

Maribo Flyveplads (EKMB)

090° — 3 km fra Maribo.

15 m o. h.

30 m græsbane. — 09—27: 650 m.

Holger Nicolaisen A/S, Maribo.

Åben: Solopgang-solnedgang, dog ikke før 0800 uden særlig aftale.

Tlf. (03) 8 85 (Maribo) 1013.

Benzin 80/87 og 100/130.

Ret kendingssignal på Arnager NDB fra AG til ARN. (Rønne).

Japansk forretningsfly



Mitsubishi MU-2, som Mooney bringer på markedet i USA, er forsynet med turbinmotorer, der i serieudgaven vil blive flyttet op i vingeforkanten.

Den japanske flyveindustri har i modsætning til den øvrige japanske industri ikke gjort sig særlig gældende på det internationale marked, men billedet synes at vende sig. Det australske flyvevåben forhandler om køb af japanske jettrenere, og nu er der afsluttet en overenskomst mellem Mitsubishi og Mooney gående ud på at Mooney skal montere og sælge Mitsubishi MU-2, et syvsædet forretningsfly med turbopropmotorer.

MU-2 er i sin nuværende form udstyret med to Turbomeca Astazou IIC, hver på 562 ehk, men den amerikanske udgave skal kunne leveres med Airresearch PTE-331 af lignende størrelse. Motorerne er anbragt underhængende, men i serieudgaven vil de formentlig blive flyttet op og indbygget i vingeforkanten.

Takket være dobbeltslattede flaps langs hele vingens agterkant har MU-2 gode flyveegenskaber ved lave hastigheder, ligesom den kun kræver ca. 300 m startstrækning til 15 m højde. Og så er vingearbejdet endda ret lille for at få en høj rejsehastighed (523 km/t). Med tipstanke og reservebrændstof til 30 min. er den maksimale rækkevidde 2830 km. MU-2 har udelukkende elektrisk betjente systemer og er forsynet med trykkabiner. Der er bygget to prototyper (f. fl. 14. sept. 1963) samt to til statiske prøver, og man modtager nu ordrer til effektivisering næste sommer. Prisen leveret i Tyskland er ca. 1,4 mill. DM, inklusive radar, autopilot m.v.

Øvrige data: Spændvidde 10,30 m, længde 10,13 m, højde 3,95 m, tomvægt 2072 kg, fuldvægt med tiptanke 3600 kg.

Radiokortet

Tilføj:

Copenhagen Information 122.9 mc/s.

Ret kendingssignal på Arnager NDB fra AG til ARN.

★

Private flyvepladser

Slet:

Silkeborg og Horsens.

Tilføj:

Anne Mariæs plads

105° — 12 km fra Hanstholm fyr.

360° — 800 m fra Voldum sø.

8 m o. h.

55 m græsbane. — 09—27:

360 m + 200 × 40 m.

Tilladelse hos frk. Jeppesen.

tlf. (03) 35 27 90 eller 35 78 00.

Vindpose ved banen.

★

Hovedkortet:

Indtegn Maribo Flyveplads.

Flyt Torslanda m. kontrolzone 3 km SSØ.

Flyveulykken ved Tissø

Fredag den 17. juli skete der en flyveulykke ved Sæbygård nær Tissø på Vestsjælland. Ved ulykken omkom flyets fører, den 47-årige restauratør og tømrermester Svend Flintegård Andersen samt den ene passager, mens den anden døde et par dage efter ulykken. Flintegård var ved at lægge an til landing på en mark, da flyet tilsyneladende er stallet og styrtet ned. Det var hans Jodel D. 1050, OY-AFS, som han havde fløjet meget i de senere år efter at have fået certifikat i 1959. Flintegård havde egen flyveplads ved sin kro på Tåsinge og foruden at være medlem af Fyns Flyveklub var han med i bestrebelserne for at genoplive Svendborg Flyveklub.

Landet på 43 flyvepladser

på een dag

Arne Bybjerg fra Kalundborg Flyveklub har åbenbart til hensigt også at sikre sig Dornierpokalen i år, for den 16. juli gennemførte han fra kl 0314 morgen til 2050 aften med H. H. Jørgensen som passager en flyvning fra Kalundborg via Lerchenborg, Tune, Skovlunde, Kastrup, Søsum, Allerød, Grønholt, Tisvildeleje, Hesselø, Ringsted, Holmegård, Valnæsø, Boels Plads, Mariibo, Højbygård, Tåsinge, Årø, Sønderborg, Nordborg, Røde kro, Tønder, Rømo, Esbjerg, Arre, Lyne, Tinghede, Filskov, Billund, Herhing, Holstebro, Skive, Thisted, Pandrup, Lønstrup, Knivholt, Læsø, Anholt, Estruplund, Kirstinesminde, Samsø, Bratningsborg, Beldringe tilbage til Kalundborg, hvilket indbragte ham 860 points. — Ingen højere?

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.

NORWAY SELECTS NORTHROP F-5



Efter dybtgående overvejelser har Norge bestemt sig for Northrop F-5, et taktisk jagerfly, der med sin overlydshastighed skal give det norske luftvåben ny slagkraft. Den foreløbige ordre omfatter 64 F-5'ere, der skal leveres det norske luftvåben i løbet af 1966 og 67. Selv med en operationshøjde på 15.850 meter formår overlydsjageren F-5 at trænge dybt frem også i lave højder. Operations-

radius er 1400 km med en maksimal rækkevidde på mere end 2950 km. Stigeevnen er ved havets overflade 9150 meter pr. minut. F-5 kan medføre 2800 kg udvendig last af forskelligartede våben eller ekstra brændstof. F-5 lader sig på stedet let tilpasse rekognoseringsformål. Selv med én af dens to motoraggregater stoppet vil F-5 overgå den jager, den erstatter

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA



Arnborg i brug

Forhistorie og indvielsen

Velkommen til Paradis, sagde P. V. Franzen, da vi aftenen for åbningen kørte ind på Svæveflyvecenter Arnborg. Og det er sandelig blevet et paradis for danske svæveflyvere, dette det andet danske center. Det var også lige i rette tid, det blev åbnet, for tre dage senere udlob efter sigende rettighederne til brug af jorden ved Lonstrup, hvor

det første center blev indviet den 2. juli 1939. Her var der opført en 9×27 m hangar, efter at man i flere år havde benyttet arealerne, men krigen tog hangaren og udviklingen interessen for skræntflyvningen, selv om der også er flojet her senere.

Under krigen blev der afholdt interimistiske lejre ved Bjergsted på Sjælland og Boto på Falster, og efter krigen har Vandel siden 1947 gjort god fyldest som centrum for udviklingen. Men tanken om et eget centrum i stil med de udenlandske centre, så mange danske svæveflyvere efterhånden har besøgt, har været holdt i live og drøftet i mange, mange år.

Ved KDA's 50-års jubilæum i 1959 havde planerne taget fastere form, og man regnede på det tidspunkt med at købe en gård – Svæveflyvegården – og drive den både som landbrug og som svæveflyveplads. På det tidspunkt blev de første midler – ca. 10.000 kr – indsamlet ved frivillige bidrag fra svæveflyverne.

Der blev set på talrige gårde, men efterhånden fandt man denne tanke urealisabel og vendte tilbage til tanken om et hedeareal. Selv dette var svært at erhverve i det ønskede område midt i Jylland, som blev gennemtrawlet fra luften og landjorden i flere år. Vi annoncerede og søgte på andre måder at finde det rigtige, men fandt intet så godt, som et kun lidt opdyrket hedeareal ved Arnborg, som man tidligere forgæves havde forsøgt at købe.

Endelig den 7. 8. 1962 lykkedes det Age Dyhr Thomsen at overtale ejeren til at sælge det, men først midt i 1963 fik vi endelig formaliteterne i orden og kunne tage fat.

Ved repræsentantskabsmødet i efteråret vedtog svæveflyverne en plan om straks at foretage en større udbygning, så pladsen kunne bruges i sæsonen 1964. Først blev der dybdepløjet og anlagt en startbane på 60×1100 meter, og dernæst tog man fat på at virkeliggøre en værkstedshangar med forskellige opholdsrum, som skulle gøre Arnborg brugbar som svæveflyvecenter.

Bygmester Jens Svendsen, Kongerslev, gav et fordelagtigt tilbud og opførte på få måneder denne vigtige bygning.

Arnborg-udvalget, der i sidste omgang var et rent jysk arbejdsudvalg, bestående af Dyhr Thomsen, Franzen, Svend Bonefeldt og Ib Braes, tog sin betegnelse bogstaveligt. Det ikke alene planlagde, men også planerede, gravede, tomrede, lavede betongulv osv. Opfordringer til svæveflyverne om at hjælpe til blev fulgt af en lille kerne, hvis navne kan læses på ca. et dusin af stolene i opholdsrummet.

Og selv om der er masser af arbejde at udføre endnu og mange planer om den videre udbygning, så har de dog æren af at have fået centret færdig i første etappe til indvielsen.

Hvordan Arnborg er indrettet

På det knap 100 tønder land store hedeareal i det sydøstlige hjørne mellem hoved-

Indkørslen til centret.

KDA's formand taler foran hangaren.

Udsnit af tilskuerne.

Virksomheden er begyndt – forrest ses OY-BYX, der vandt Arnborg Rallyet.



Luftfartsdirektør Hans Jensen affyrer startskuddet.

vej 18 og amtsvejen mod Fasterholt har man af økonomiske grunde i første omgang måttet nøjes med at indrette en 67 m bred og 1100 m lang græsbane – alene dette kostede over 10.000 kr. Efter den behandling den har fået, skulle den blive god efterhånden.

Men vi har ikke kunnet give den fornøden tid til at gro til, fordi centret skulle i brug; og selv om græsset er kommet godt op, er der både bare pletter og meget løst sand endnu, og den intensive brug her i sommer gør det ikke bedre.

Motorfly's acceleration er tydeligt langsommere end normalt, og i tørt vejr står store støvskyer bag dem, så smån får sort sand i hår, ører og alle steder. Koksfarvet tøj er foreløbig det bedste på Arnborg!

Ledningen tværs over pladsen er lagt i jorden – det kostede ca. 6.000 kr, selv om udvalget gjorde en del af arbejdet selv.

Højspændingsledningen langs pladsens sydlige begrænsning – der desværre kom op i de år, vi forhandlede om købet – kræver forsigtighed ved spilstart med nordlig vindkomponent. Allerede første dag var man så uheldig at få wiren i den, men ved flytning af spillene ud nord for baneenden skulle det kunne undgås.

Et stort aktiv for centret er den lille lund, der ligger i den østlige ende. Når man fra amtsvejen 1½ km øst for hovedvej 18 drejer ind på centret, kører man langs et granhegn i den østlige begrænsning over mod lunden, hvori værkstedshangaren smukt følger sig ind.

Bag denne er der ud mod den sydlige del af pladsen anbragt de første hytter, som klubber og private medlemmer har opført. Disse er af smuk standard og passer også godt ind i landskabet. Foreløbig er der seks af dem.

På den sydlige del har der i sommer været mange telte og campingvogne, men her bor der plantes tværgående læhegn for at skabe den ideale campingplads. Noget af



denne kan dog lægges ind i skoven, hvorind mange søgte i julibløsten, når der bliver ryddet nok hertil.

Den fine værkstedshangar

Hovedbygningen er foreløbig den store hangar, der har en meget alsidig opgave. Et 17x40 m stort rum tjener til opbevaring og reparation af svævefly. Dens format blev ivrigt diskuteret og flere gange ændret ved planlægningen. Der er to portåbninger på hver 17 m i langsiden.

På et sent tidspunkt besluttede man at bekoste betongulv, selv om vi dårligt havde penge til det, og det er en stor behagelighed. Det er nemt at komme ud og ind ad portene, men det bliver rart engang at få råd til asfalt på forpladsen.

Hvor mange fly kan der være i hangaren? Ja, én dag var der 19 opspændte fly plus nogle stykker på transportvogne, og i den anden weekend 17 opspændte fly i smukt sildebensmønster plus 10 på transportvogne med plads til et par til, hvis de var kommet først ind.

I hangarens sydlige del er der 6x40 m lokaler. I østenden et lille forrum med lem ind til kontoret, der også har et vindue ud til hangaren. Desuden et lille soverum til 2-3 personer. Så kommer et dejligt køkken med et særskilt rum til opbevaring af varer.

Fra køkkenet er der en stor lem ud til den smukke opholds- og spisestue. Foreløbig har vi 50 stablestole, hvoraf næsten halvdelen er gaver, men der er ikke nok. Lokalets store væg ind mod hangaren er af medlemmer af Skive Flyveklub dekoreret med et glimrende og farvestrålende svævefly-maleri.

Herefter følger et lille og et stort lokale, der ved topbelægning bruges til soverum for hhv. damer og herrer med plads til ca 40 i sidstnævnte i køjer, som vi også selv har lavet en væsentlig del af. Rummene kan også bruges til undervisning, værksted etc. efter behov.

Til slut er der vaskerum og toiletter for damer og herrer – foreløbig kun med koldt vand, men med håb om varmt brusebad.

Byggeregnskabet er endnu ikke afsluttet, men det hele påregnes at have kostet knap 110.000 kr. Hvor kan man ellers få et 240 m² hus plus en 680 m² hangar til den pris?

Storstilet indvielse af centret

Vejrguderne var os gunstigt stemt lørdag den 27. juni, hvor 15-20 en- og tomotors fly bragte gæster til indvielsen, mens andre ankom ad landevejen. Kun en enkelt ankom pr svævefly ved egen kraft, mens et par andre kom i slæb.

Arnborg Radio var igang på 122.5 mc assisteret af et mobilt anlæg ude på selve banen. Svæveflyverne er jo ved at blive radiomindede.

Blandt de tilflyvende gæster var luftfartsdirektør Hans Jensen og frue i en Cessna ført af civilingeniør Poul Jørgensen fra direktoratets tekniske afdeling. Træningskommandoens chef, oberst S. Grønbech kom i en Chipmunk. KDA's næstformand, advokat L. Quortrup, i en Caribbean. Desuden så man Emeraude, Smaragd, KZ III og VII, Turbulent, Cessna 150, 172, og Skymaster, Piper Colt, Jodel D.112 osv.

Blandt gæsterne sås endvidere chefen for Flyvestation Karup, oberst P. B. Nissen, der repræsenterede chefen for flyvevåbnet; fuldmægtig T. Busch fra Tuborgfondet; overlærer Th. Liubjerg fra Dansk Idræts-Forbund; Arnborg sogneråd og mange andre.

Formanden for svæveflyverrådet, ingeniør



Opholdsstuen med den smukke væg og lemmen ud til køkkenet.

Kaj V. Pedersen, bød velkommen foran hangaren, hvorpå KDA's formand, direktør Hans Harboe holdt indvielsestalen.

Han udtrykte sin glæde over, at man nu havde realiseret en gammel drøm og rettede en tak til flyvevåbnet for lån af Vandel. Harboe fremhævede, at centret var skabt af danske svæveflyvere helt uden offentlig støtte. De enkelte svæveflyvere havde bidraget, og også tidligere tilskud fra Tuborgfondet til dansk svæveflyvning havde hjulpet til at skabe grundlaget.

Det er vort ønske, at Arnborg efterhånden må nå op på international standard, for svæveflyvning er en international sport, men adskiller sig fra de fleste andre sportsgrene ved ikke at være en egentlig publikumssport. Svæveflyveren kæmper alene i og med luftens elementer. Ved svæveflyvekonkurrencer kendes ikke den hektiske konkurrenceånd fra andre sportsgrene, men de har mere prægt af stævne eller kongres.

Samarbejde er karakteristisk for vor sport, og Arnborg-projektet er et strålende resultat heraf.

Harboe takkede alle, der havde medvirket, og specielt udvalget med dets formand, Dyhr Thomsen. Derpå bad han luftfartsdirektør Hans Jensen om at åbne centret ved at afskyde en grøn lyskugle – og han bad ham skyde den helt op i det skyflyvningsområde, man snart håber at få etableret.

Direktør Hans Jensen overrakte godkendelsesbeviset for pladsen til Ib Braes og afskød derpå lyskuglen, hvorpå Dyhr Thomsen blev slæbt til vejrs og gav en kunstflyvningsopvisning af høj kvalitet i en Mucha Standard. Kun savnede vi den sædvanlige slut effekt og så i stedet en lidt upræcis landing. Den var imidlertid lovligt undskyldt, for den skete uden siderørsstyring, idet den klods, hvortil linerne er fortojet, var gået løs under flyvningen.

Frokost, fest og gaver

Efter den officielle del var der fremvisning af centret, ligesom man samledes om et glas sherry i opholdsrummet. Her takkede oberst P. B. Nissen for det gode samarbejde med flyvevåbnets svæveflyvere, som han håbede måtte fortsætte.

Desuden blev der overrakt mange gaver ved denne og andre lejligheder. Fra den tidligere ejer Johan Drøgemüller var der en dirigentklokke, og naboerne gav endnu en, så det må de være muligt at skabe sig ørenlyd trods den lidt dårlige akustik, der nok bliver bedre, når vi engang får råd til gulv-

belægning over betonen. Endnu en klokke (fra Harboe) er til udendørs brug.

Flyveklubben Aviator har givet et barometer, Værløse Flyveklub to vindposer, Flyvegruppe West et stort flag, som Harboe hejste på den flagstang og sokkel, som Arnborg Borgerforening gav os.

Filtensborg Urimport i Århus har skænket det store Omega-ur over hangaren. Fra Chr. Nielsen, Tingheden, kom der en lastbil med en traktor til centret, og den tog samtidig den bulldozer med tilbage, som vi i lang tid havde haft gavn af.

Der var 250 kr til stole fra Thorsten Petersen i Skive, 250 kr fra J. M. Kjeldsen (NSU) i Herning, en termostatvarmeplade fra Shell i Herning, 100 kr fra Shell i København, 4 stole fra Karen Bertelsen på Herning flyveplads, 25 trætallerkener fra Brdr. Ludvigsen, en gæstebog fra KDA og meget andet.

De Berg'ske Blade gav et tinfad (Arnborg-pokalen) samt et stort oplag af sangbogen »Syng på Arnborg« med gamle og nye svæveflyvesange, der sælges for kun 5 kr pr stk til fordel for centret.

Der var mere endnu, og der kommer stadig flere gaver, og det er der også brug for i stort omfang. Savner man ideer, kan man bare henvende sig til udvalget. Mange andre svæveflyveklubber er i gang med at finde ud af, hvad deres bidrag skal være – udover tidligere indsamlede midler og fondskontingenter, hvorigenennem danske svæveflyvere i år yder ca 15.000 kr, der er ren opsparing, idet det svarer til de årlige afdrag på jord og bygning.

Kl 13 var der frokost for ca 100 gæster i hangaren – de betalte selv! – Herunder fortalte Dyhr om centrets tilblivelse og takkede især Arnborg by og naboerne for god forståelse.

Sognerådsformand Mads Nielsen ønskede centret held og lykke, men kunne også tilbyde arealer til industri ved byen! Mon ikke det kan animere, at man nu kan komme ad luftvejen til Arnborg?

Om eftermiddagen strømmede svæveflyvere og andre til for at bese centret, mens svæveflyverrådet og fondsbestyrelsen holdt et fire timer langt møde i et af lokalerne.

Og om aftenen fandt den første store svæveflyverfest sted i hangaren med over 200 deltagere – entreen bestod af 12 kr plus et ølglas, 1 snapsglas og 1 vinglas pro persona, som blev afleveret til udstyr i køkkenet.

PS: Alle indbetalinger til centret foregår på postkonto 129 803, Dansk Svæveflyvefond, Svæveflyvecenter Arnborg, M. Buch Petersen, Valnødvej 3, Roskilde.

OY-BYX vandt første Arnborg Rallies

Søndag den 28. juni, dagen efter indvielsen, blev Svæveflyvecentret taget i brug med den første af fire planlagte uformelle konkurrencer, kaldet Arnborg Weekend Rallies. Nu var rollerne byttet om — i stedet for 20 motorfly og et par svævefly var der 20 svævefly og et par motorfly. Starterne foregik både med spil og i flysløb.

Der var kraftig nordvestlig vind, så afskedsflyvningen Vandel-retur blev en passende svær opgave. Den kunne først løses fra ved 15-tiden og blev vundet af *Evar Jensen* i "Havdrups Ka-6 OY-VYX". "Posten" kom hjem præcis kl 1800, da mållinien blev lukket. Tre andre gennemførte: *P. V. Franzen* i Morelli DPX (997), *Ib Randers* i Ka-S DRX (860) og *Carsten Thomassen* i Ka-6 AJX (860). Postens hastighed var 39.3 km/t.

Den anden konkurrence lørdag den 4. måtte aflyses på grund af vejret, men søndag den 5. lykkedes det at gennemføre en hastighedsflyvning til Odense lufthavn, som 11 nåede.

Jørgen Lauritzen i Københavns Foka DCX fik de 1000 points (90 km/t), fulgt af *Verner Pedersen* i BYX (Ka-6) med 865,

Københavns Ka-6 DDX med 836 og *Franzen* i Morelli med 826. Ialt 14 scorede points den dag.

Sidste konkurrence lørdag den 11. var nær gået i vasken på grund af et varmfrontsoptræk. Men en del kom dog af sted og det foreskrevne minimum opnået. *Ib Braes* nåede i BYX 130 km næsten til Ålborg og fik de 1000. Herved løb BYX af med sejren med ialt 2710 points, og *Franzen* i DPX trængtes ned på andenpladsen såvel den dag som samlet med 2346 — men udvalget lagde da for med et godt eksempel. Der blev ved præmieuddelingen om aftenen uddelt plader til de vindende to fly, mens pokalen først uddes på repræsentantskabsmødet.

Havdrups Ka-S VUX blev nr tre med 1160, Nordvestjysk's DRX havde 1130, Skives AJX 1112, VYX og DCX hver 1000. Ialt 18 scorede points.

Der var almindelig enighed om, at disse konkurrencer, hvori en eller flere piloter kan deltage på samme fly i en eller flere konkurrencer, er en god idé, og der syntes at være stemning for en længere serie næste år.

Så lykkedes det at nå BORNHOLM

Otte år skulle det vare, før "Politiken"s præmie på 1000 kr, der blev udsat i Ellehammer-året for første flyvning mellem det øvrige Danmark og Bornholm, blev erobret. Den blev ligesom "Berlingske Tidende"s 1000 kr for første flyvning Sjælland—Jylland taget fra Kalundborg flyveplads, og det blev den 23-årige *Dan Bennike* fra Polyteknisk Flyvegruppe, der gennemførte præstationen tirsdag den 30. juni i PFG's Ka-6, OY-XEA.



Dan Bennike, der udførte en velforberedt svæveflyvning til Bornholm.

Der var et godt bagsidevejr med frisk vind fra NV, da han kl 0933 udløste fra slæbeflyet.

Bennike forsøgte at komme nord om eller over Værloes kontrolzone, men kunne ikke, og han måtte følge den snævre korridor mellem den og Kastrups zone ud til Tuborg havn, hvorfra han uden alt for megen højde gik over Øresund. Kommet lidt ind i Sverige fandt han fine forhold og nåede i fire gode bobler ned til kysten ved Sandhammaren, hvor *Dyhr's* og *Sejstrups* flyvninger fra Jylland i 50'erne endte.

Bennike gik fra kysten med 1500 meter, hvilket med en rækkevidde på 38 ved den forhåndenværende vind skulle betyde et højdetab på 1000 m for at nå over. Han havde i forvejen ud fra de målte polarer for Ka-6 udarbejdet kurver over bedste rækkevidde ved forskellige mod- og medvinde og i det hele taget forberedt turen grundigt.

Der blev imidlertid brug for nogle af de 500 meters reserve, for der var ikke opvind, men 2 m/sek synk ved en sky ude over vandet — så var der reduceret synk og resten af vejen rolig luft.

Han nåede Bornholm på det nogenlunde nærmeste punkt, Jonskapel — ca 9 km SSW for Hammeren — og havde kun 300 m tilbage. Det skulle normalt ikke række til de resterende ca 18 km til Rønne lufthavn, men der var lidt skrantvind, så han hoppede fra den ene mulige landingsplads til den næste med ringe højdetab.

En timestid efter starten fra Kallred havde man efter aftale sendt flyveplan på hans flyvning til flyveledelsen og angivet en forventet flyvetid på 4 timer (hvad man skrev under "endurance" forlyder der ikke noget om!).

Kl 1322 landede han efter 3 timer 49 min på sit angivne mål, 230 km borte.

Dyrlæge *Finn Nielsen* havde i sin tid suppleret præmien med løfte om gratis slæb hjem fra Bornholm. Han måtte først hente sin III'er hjem fra eftersyn i København, for han om torsdagen kunne opfylde løftet med et 2½ times langt slæb. Men Bornholms Flyveklub sørgede godt for Bennike så længe, ja der blev endda stillet en bil til rådighed for ham, så han kunne se sig om på øen.

Det var sidste øjeblik for Bennike's flyvning: efter biografmandens jyllandstur ifjor havde han vundet adskillige kasser øl med sine klubkammerater om, at han ville flyve til Bornholm inden 1. juli 1964!

★

Horma tog revanche

Det finske NM-hold har sendt os hilsner fra Jämsilä med tak for opholdet på Vandel og samtidig meddelt resultaterne af de finske mesterskaber i begyndelsen af juni. Disse havde ikke samme gode vejr som ved Vandel, så der blev kun gennemført 5 dage under ugunstige forhold.

Horma fik revanche over Wiitanen med kun 111 points forskel, mens *Hämäläinen* blev nr 3.

Trekanter på Sjælland

100 trekanter er efterhånden også ved at blive almindelige på Sjælland, ikke blot fra Kalundborg og Havdrup, men også fra Holbæk er de udført.

Men hidtil var der aldrig gennemført en regulær 200 km trekant før den 21. juni, hvor hele to Værloes-fly gennemføj banen VL—Tappernøje—Viskinge—VL på 208 km med 37 km/t.

Det var *Leif Midtbøll* i SF-26 og *Holger Lindhardt* i Ka-8. De gik samtidig over start- og mållinje.

Det var iøvrigt en forrygende søndag, hvor ikke alene Værloes fire fly nåede 39 flyvetimer (begyndende med skoleflyvning fra solopgang og inklusive en 9-timers-flyvning), men også de øvrige sjællandske klubber havde enorm aktivitet.

Endnu da vi kl 20 passerede Holbæk, fløj *Lehrmeister'en*, og vi erfarede senere, at Jaksland en halv time senere endte en lille strækflyvning med den i Roskilde. Værloes havde samme uge haft termikflyvning lige til solnedgang.

300-km-flyvningen har af de mere skeptiske hidtil været anset for en utopi på Sjælland, fordi trekantens hjørner alle måtte lægges ved kysten og dermed sobrisevirkning. Men den 30. juni udførte *Bjvind Nielsen* fra Kalundborg en flyvning, der beviser, at opgaven en dag bliver løst. Efter at have hjulpet *Bennike* med at starte mod Bornholm og sendt en anden pilot i luften, startede biografmanden ved 11-tiden i Vasama'en og nåede efter 1¼ time Helsingør. Herfra nåede han på 2¼ time Kallehave, og de resterende 3½ time kæmpede han sig mod den stærke vind hjemad, men måtte opgive ved Lindenberg kro efter ca 275 kms flyvning. Med tidligere start eller lidt svagere vind havde det kunnet lade sig gøre at gennemføre turen. Den giver ligesom andre ikke gennemførte målflyvninger overhovedet ingen brugbare points i flyvedagskonkurrencen, da den så iflg. FAI-regler kun regnes som distance fra start-til landingspunkt. Disse præstationer er et godt argument for at tage reglen op til ny revision.

★

Første flyvning Fyn-Jylland

Fynboerne er hidtil kun nået til Sprogø og hverken til Sjælland eller Jylland. Den 20. juni fløj *Poul Skjold Hansen* fra Odense lufthavn via Bogense—Juelsminde til Fasterholt, idet han ikke kunne finde Arnborg, som der ellers var højde til at nå. Men da var pladsen jo heller ikke åbnet endnu!

★

Historisk fly til udlandet



Efter at luftfartsdirektoratet har nægtet at godkende den genopbyggede Hütter 28, har *KURT PETERSEN*, Århus, solgt flyet til USA. Bygget af *CARL JOHANSEN* havde det lille svævefly sin debut i 1943 og gjorde sin hovedindsats med *WETLESENS* og *COWBOYS* første Jylland-Sjælland-flyvninger i 1947 og 1949 og Cowboy's VM-deltagelse i 1950.

TO INTERESSANTE AMERIKANSKE FLY



XB-70A er verdens tungeste fly (250 t) og får måske større betydning som forsøgsfly for kommende overlyds-trafikfly end som bombefly.

North American XB-70A Valkyrie

Med ca 1½ års forsinkelse blev den første North American XB-70A rullet ud den 11. maj, og flyveprøverne vil formentlig blive påbegyndt i midten af indeværende måned.

XB-70 programmet har været udsat for flere ændringer end noget andet program for anskaffelse af militærfly. Ifølge den nu herskende mening har udviklingen af luftværns-missiler umuliggjort anvendelse af bemandede bombefly i store højder, og B-70 Valkyrie er derved indirekte blevet skudt ned, inden den overhovedet er kommet på vingerne. Der skal nu kun bygges to fly plus et til statiske prøver.

Forsinkelsen skyldes hovedsagelig vanskeligheder ved at få integraltankene tætte. XB-70 er hovedsagelig fremstillet af rustfrit stål, og man opererer med svejsesømme af indtil 30 m længde. Besætningen består af to piloter. De seks General Electric J93-3 udvikler hver over 13.500 kg st.t. Fuldvægten er ca 250 t, så XB-70 er om ikke verdens største, så i hvert fald verdens tungeste fly. Det har en spændvidde på 31 m og er 55 m langt. Det kan flyve i flere timer med en hastighed på Mach 3 (3200 km/t) og får derfor stor værdi som forskningsfly. Ironisk nok er North American ikke længere med i konkurrencen om et supersonisk trafikfly. På grund af de defekte tanke får fly nr 1 en rækkevidde på mindre end 10.000 km.

XB-70 programmet har til dato kostet 1300 mill. Dollars.

★

XC-142A, verdens største VTOL-fly

Midt i juni blev den første XC-142A rullet ud af Ling-Temco-Vought's fabrik i Dallas, Texas. Det er verdens hidtil største STOL-fly og det første amerikanske med direkte operationel anvendelsesmulighed, idet de hidtidige VTOL-typer først og fremmest har tjent til udprøvning af selve VTOL-princippet.

I XC-142A drejes vingerne til lodret stilling under start og landing som VTOL-fly, men man kan også nøjes med at dreje dem mindre og anvende flyet som STOL-fly,

hvorved startvægten kan sættes betydeligt i vejret. De fire motorer (2850 hk General Electric T64-GE-1 propelturbiner) er indbyrdes forbundet ved et sindrigt transmissionssystem, der bevirker, at hver af de fire propeller får tilført lige store kraft, også hvis en eller flere motorer skulle sætte ud. Flyet har iøvrigt et så stort kraftoverskud i vandret flyvning, at man da vil nøjes med at bruge de to motorer. Propellerne har en diameter på 4,75 m, hvilket i forbindelse med den lille spændvidde bevirker, at hele vingen befinder sig i slipstrømmen. Langs hele vingens bagkant er der dobbeltslottede flaps, hvis yderste del tillige anvendes som krængorer.

Når vingerne står i lodret stilling, anvendes propellerne som krængorer (ved at forøge og formindske stigningen i hver sin side). Som højderor anvendes da en lille vandretliggende halerotor med en diameter

på 2,44 m. Den sidder på en bom helt agter og ses derfor ikke på billedet. Under normal flyvning er den slået fra og bremses, så den ikke yder unødvendig luftmodstand. Drejning om flyets højakse, der normalt sker ved hjælp af sideroret, sker nu ved hjælp af krængorerne. Ved overgang fra lodret til vandret flyvning suppleres de af sideroret og ændringer af propellerens stigning. Heldigvis skal piloten ikke selv finde ud af hvilket rør der nu skal anvendes til hvad. Det er der en mekanisme, der afgør, afhængig af vingens stilling. Styregrejerne i cockpittet ligner og svarer ganske til dem i et konventionelt firemotoret propelfly, bortset fra at der er et fælles gashåndtag til at regulere de fire motorer.

Lastrummet er 9,14 m langt, 2,29 m bredt og 2,13 m højt og forsynet med lasterampe bagtil, altså af omtrent samme størrelse som i de Havilland Caribou. Det rummer f.eks. 32 soldater, 24 bærer, en 105 mm haubitaz med ¼ t lastvogn eller 3625 kg gods.

XC-142A er det første fly under det såkaldte tri-service V/STOL program, et kombineret program for Army, Navy og Air Force. Det er også udviklet af tre fabrikker i fællesskab, Ling-Temco-Vought, Ryan og Hiller. Ryan har konstrueret og bygget bagkrop, haleparti, naceller og vinge, mens Hiller har taget sig af transmissionssystemer og gearkasser samt flaps og krængorer. Ling-Temco-Vought har som hovedentreprenør ledelsen af programmet, herunder montering og flyveprøver, og har desuden konstrueret og bygget hovedparten af kroppen, understel m.v. Ifølge kontrakten, der blev underskrevet i januar 1962, skal der bygges fem fly til levering mellem januar 1965 og marts 1966. Den første flyvning (som konventionelt fly) forventedes at finde sted i juli-august, mens flyveprøverne med vingen i lodret stilling skal indledes til november. Den militære udprøvning af XC-142A ventes først afsluttet i juli 1966.

Spændvidde 20,57 m, længde 17,71 m, højde 7,96 m. Sideforhold 8,6. Vingereale 49,7 m². Fuldvægt 16.998 kg. Tankindhold 5300 l. Max. hastighed 369 km/t, marchhastighed 463 km/t i 0 m. Praktisk tophøjde 7620 m. Stigevev 34,6 m/s i 0 m. Operationsradius 370-750 km.



Med en fuldvægt på 17 tons og fire 2850 hk turbinemotorer er XC-142A verdens hidtil største VTOL-fly. Til vandret flyvning drejes vinge og propelaksler til vandret stilling.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

ATTER DANSK SEJR I C2

Men samlet måtte vi nøjes med en tredjeplads ved NM for fritflyvende.

I år var det Finlands tur til at arrangere Nordiske mesterskaber, og i modsætning til, hvad man havde ventet, blev det en konkurrence med typisk dansk vejr, d.v.s. skyet med frisk vind. Dette var både godt og ondt, for da vi havde hørt om det stille vejr, der sædvanligvis rådede på de kanter, havde vi lagt vægt på at få modeller, der var gode for max. uden termiktilslutning.

Den finske by Kauhava, der skulle være centrum for dette års mesterskaber, viste sig at være en lille landsby, liggende ved den militære flyvestation, hvor deltagerne blev indkvarteret. Ankomsten fandt sted om lørdagen, hvor især svenskerne var forundrede over, at det danske hold var fuldtalligt. Dette ville sikkert heller ikke have været tilfældet, hvis ikke Hillerødklubben med Poul Jensen i spidsen havde arrangeret en træningstur på en uges varighed i Sverige. På den tur var hele 5 af det danske hold samlet! Der blev ikke trænet ret meget, da det viste sig at Sveriges skovstrækninger var blevet undervurderet, og først i Umeå blev modellerne pakket ud på den store flyveplads, som omgående blev stillet til rådighed. I øvrigt var det ret vanskeligt at nå til Kauhava. Widell og flere svenskere havde været nødt til at køre nord om Bottenhavet, en tur på ca. 2500 km!

Klasse A 2

I A 2 var vi klar over, at konkurrencen ville blive meget hård, da både svenskerne og finnerne havde taget deres bedste med på holdet. Vi startede meget tidligt i første periode, men opnåede i det lunefulde termikvejr meget ringe tider. Thomas Kongsted startede først, men var nede igen på 74 sek. Poul Lauridsen var ligeledes uheldig, og fik kun 57 sek., 3 sek. mere end Palle Jørgensen. Vi var dog ikke de eneste der var uheldige; ved periodens slutning havde kun to mand opnået max., Into Kekkonen og Rolf Hagel.

2. periode blev den mest hektiske, vi har oplevet. Thomas Kongsted fik 24 sek., på en flyvning, hvor modellen blev udløst i 5 meters højde. Poul Lauridsen startede, men da han ikke kunne finde termik, trak han til de tilstedeværendes forundring ganske roligt modellen ned igen, prøvede atter, men fik kun termik fra den cementerede startbane og opnåede 116 sek. Palle Jørgensen løb med modellen på linen men tabte den i en nedvind, hvorved tiden kun blev til 67 sek. På dette tidspunkt besatte vi 8, 11 og 12 pladsen. I toppen havde Into Kekkonen atter fløjet max., og han førte nu med 360 sek. foran Rolf Hagel med 309. På 3 pladsen kom Johan Petterson. Noget måtte der gøres, så derfor lagde både Lauridsen og Kongsted deres nye modeller væk, for at gennemføre konkurrencen med gamle gennemprøvede.

I 3. periode blev Lauridsen snydt af termikken, Kongsted fik max., mens Palle Jørgensen var nede igen på 89 sek. Hverken Kekkonen eller Hagel lavede max., hvorved Petterson forstærkede sin 3. plads til kun at

være 7 sek. efter Hagel. I fjerde periode gik det noget bedre. Lauridsen og Kongsted fik max., og Palle Jørgensen 95 sek. I den nævnte rækkefølge lå vi på 8., 6. og 11. pladsen. Lauridsen indledte 5. periode med max., hvilket gav ham en 6. plads sammenlagt. Kongsted fik ligeledes max., og Palle Jørgensen fløj 158 sek.

- | | | |
|------------------------|----------|------------|
| 1. Into Kekkonen .. | 769 sek. | 1. Finland |
| 2. Jussi Alto | 646 sek. | 2. Sverige |
| 3. Bo Modeer | 643 sek. | 3. Danmark |
| 4. Thomas Kongsted | 638 sek. | 4. Norge |
| 6. Poul Lauridsen .. | 608 sek. | |
| 11. Palle Jørgensen .. | 463 sek. | |

Sejren i C2

Med dobbeltsejren fra sidste år i mindet, gik vi med de største forhåbninger ind i denne konkurrence. Vore forhåbninger blev heller ikke gjort til skamme, idet hele holdet fløj max. i første periode. Køster måtte dog bruge sin reservemodel, da motoren sprang umiddelbart efter optrækket. 6 mand havde max. efter første periode. 2. periode blev i lighed med A2 den mest hektiske. Køster startede igen med sin reservemodel og fik 143 sek. Nienstædt og Widell startede meget sent i perioden, for sent, for tidtagerne afbrød ved periodens slutning, så tiderne blev henholdsvis 98 sek. og 147 sek. På dette tidspunkt førtes konkurrencen af Anders Håkanson med 351 sek. foran Rolf Sundin 333 sek. I 3. periode lavede alle tre mand max., desværre efterfulgtes Køster af en bortflyvning, hvorved det danske hold kom i spidsen. Håkanson fik 176 sek. men beholdt sin føring foran Rolf Sundin; på 3. pladsen kom Widell. Nienstædt indledte 4. periode med at flyve max. Køster måtte bruge sin førstemodel, der var ødelagt efter motorsprængningen; han fik 92 sek. Danmark førte stadig holdkonkurrencen, og individuelt lå Håkanson og Sundin stadig på 1. og 2. pladsen, efterfulgt af Widell.

Køster startede først i 5. periode. Han havde fået sin bortfløjne model igen, men under flyvningen viste det sig, at den havde slået sig, hvorfor tiden kun blev 70 sek. Widell fløj max., hvorimod Nienstædts model stallede, og var nede på 144 sek.

Både Håkanson og Sundin fløj max., hvorfor stillingen i toppen forblev uændret.

- | | | |
|------------------------|----------|------------|
| 1. Anders Håkanson .. | 887 sek. | 1. Danmark |
| 2. Rolf Sundin | 873 sek. | 2. Sverige |
| 3. Karl-Erik Widell .. | 869 sek. | 3. Finland |
| 5. Erik Nienstædt .. | 782 sek. | 4. Norge |
| 9. Thomas Køster .. | 665 sek. | |

Nogen individuel mester fik vi altså ikke i C2, men det er glædeligt at se, at vi for 2. år i træk vandt holdkonkurrencen i denne klasse.

Svagest i D2

I D2 viste det sig endnu engang, at vi ligger meget bagud. Lørdag aften troede vi, at alt var i orden, men søndagen viste noget

andet. Niels Christensen indledte med 137 sek. Ole Sørensen fløj max., for øvrigt den eneste i den periode, og Carsten Hansen fik 113 sek. Dette så meget lovende ud, men i 2. periode brød holdet sammen. Niels Christensen fik slet ikke startet, da hans 1. model var fløjet væk, og reservemodellen var ude af trim. Ole Sørensen stallede ned og fik 48 sek., mens Carsten Hansen var bedst med 111 sek. Konkurrencen førtes af Hans Frigg med 333 sek. foran Laxman med 306 sek.

3. periode var en gentagelse af 2. Ole Sørensen fik 73 sek., Carsten Hansen 121 sek. og Niels Christensen 21 sek. Laxman, der igen havde fløjet max., førte nu konkurrencen med 486 sek. foran Friis, som havde 470 sek. I fjerde periode gik det ikke meget bedre; Ole Sørensen model led stadigvæk af stærk stalle; han fik 92 sek. Niels Christensen fløj 99, og Carsten Hansen fik 101 sek. på omstarten, da hans timer i første start svigtede.

Laxman sikrede sin førerstilling med endnu en max. med Friis på 2. pladsen, forfulgt af endnu en svensker, Håkon Broberg. Ved 5. periodes begyndelse havde Niels fået sin førstemodel igen, men med brækket haleplan, hvorfor han så nødsaget til at bruge sin reservemodel, der fløj 81 sek. Ole Sørensen model stallede atter på trods af en ihærdig trimning, og Ole fik 81 sek. Carsten Hansen startede sidst, men var nede på 112 sek.

- | | | |
|------------------------|----------|------------|
| 1. Lasse Laxman .. | 846 sek. | 1. Sverige |
| 2. Hans Friis | 830 sek. | 2. Finland |
| 3. Håkon Broberg .. | 808 sek. | 3. Norge |
| 9. Carsten Hansen .. | 558 sek. | 4. Danmark |
| 10. Ole Sørensen | 477 sek. | |
| 11. Niels Christensen. | 338 sek. | |

Holdkonkurrencen blev i modsætning til tidligere vundet af Sverige med 6469 sek., foran Finland med 6237 sek. På 3. pladsen kom Danmark med 5396 sek. foran Norge, der fik 5308 sek.

Vindermødelserne behøver ingen nærmere præsentation, da tegningerne er lette at anskaffe. Kekkonen fløj med en »Index-liggende konstruktion. Laxman fløj med sin Rist-Rast (tegning i det svenske modellflyveblad »Modellflygnyt«) og Håkanson anvendte en model af den mest simple type vi endnu har set (tegning) ligeledes i »Modellflygnyt«.

Selve arrangementet var det mest stor-slåede, vi endnu har været udsat for. Ved hver periodes begyndelse gik et militærfly på vingerne, og forfulgte enhver model, for derefter at anvisе ejeren landingsstedet ved at dykke ned over modellen.

Endvidere var der opstillet poster over hele pladsen, hvor finske soldater på kort indtegnede diagonaler, således at man kunne få udleveret et kort over modellens landingspunkt. Ikke én model blev mistet – selv ikke Køsters wakefield, der var landet 16 km inde i de finske skove. Et fly mærkede sig landingsstedet, hvorefter det vendte tilbage og gav et kort til Poul Jensen, der i bil blev ledt til landingsstedet af en militærmaskine, der kredsede over stedet.

Thomas Kongsted.

MODELFLYVE- sommerlejren 1964

Lejren havde i år samlet 80 deltagere fra hele landet og fra Norge og Sverige. Men ak, vejrguderne var imod os, vi fik ikke én eneste god flyvedag, og det meste af flyvningen måtte henlægges til morgen- og aftenperioder.

Som man ser af resultatlisten, var resultaterne små, selv om det lykkedes at gennemføre de krævede perioder.

Men når det er sagt, må det fastslås, at de fleste var barske nok til at flyve næsten uanset vejret. Der er næppe nogen af deltagerne, der glemmer den morgenperiode (kl 5½), hvor kunstflyvningen nærmest lignede combat, dels på grund af den isende vind med regn, dels fordi linerne blev elektriske, således at styrehåndtaget næsten ikke var til at røre ved.

Den traditionelle KLM-konkurrence, hvor alle lejrens modeller samles til bedømmelse for byggestandard, blev ligesom de to sidste år vundet af nordmanden Ole Jensen, der således vandt KLM-pokalen til ejendom.

Dommerkomiteen udtalte efter bedømmelsen, at det ikke havde været muligt at finde én eneste fejl på Ole Jensens A-1. Kroppen var udsåret i et stykke abachi og udhulet, planerne havde overside i helbalsa.

Løvrigt var traditionen i hævd, flyvevåbnets indkvartering fortræffelig, krofars mad god, diskussionerne spidsfindige, men vejret...

Resultaterne

KLM: Ole Jensen, Norge	
Skala: J. Geschwendtner, 138	
Luftkamp: Leif Mortensen, 403	
A-1: Bjarne Jensen, 538	468 sek
A-2beg: Søren Hillerup, 228	398 sek
A-2eks: Ole Jensen, Norge	550 sek
C-2: Poul Rasmussen, 229	631 sek
D-1: Søren Nielsen, 215	128 sek
D-2: Bjarne Jensen, 538	417 sek
F-1: J. Geschwendtner, 138	156,5 km/t
Gbeg: Jørgen D. Madsen, 227	2906 p
Geks: Leif Eskildsen, 630	4851 p
H: S. Torp/P. S. Pedersen, 508	5 m 54 s
K-1: Aase Yvan, 133	605 p
K-3: Jørgen Yvan, 133	2010 p
Chuckglider: Thomas Væth, 131	345 sek
Ind.pointur: Bjarne Jensen, 538	74 p
Holdturnering: Aviator, Aalborg	94 p

Lyrregaard.

SKÅNEBLIPPEN: Gode radiostyringsresultater i Sverige

Skåneblippen er en svensk radiostyringskonkurrence, som afholdes hvert år af Aero-klubben i Malmö.

For første gang var der dansk deltagelse i denne konkurrence, idet en ekspedition fra Københavns Fjernstyringsklub den 27. og 28. juni drog til Kristiansstad for at prøve kræfter med vore stærke naboer.

Konkurrencen strakte sig over de snart klassiske to dage og skulle have begyndt om lørdagen kl 1000. Man kom dog først igang med nogen forsinkelse, og stævnet var i det hele taget præget af en noget slap organisation, således at den sidste dansker, Jørgen Yvan, først kom til at flyve sin anden flyvning i tusmørke omkring kl 2100.

Som sædvanlig blev der vist god flyvning over en meget stor bredde, og Nordal Ras-

Hverken Herr Ole Meyer Larsen eller danske modelflyvere er blevet modarbejdet af HOBBY-BLADET!

Grundet bortrejse fik jeg desværre først den 12. juni lejlighed til at stifte bekendtskab med juni-nr. af FLYV og den på side 121 bragte artikel NU SKAL VI PASSE PÅ VORE FREKVENSER; fordi det jo er 2 dage efter, at redaktionsarbejdet slutter, fremkommer mit svar derfor først nu.

Da dette angreb på mit blad må skyldes manglende evne til at læse indenad, tvinges jeg til — for at læserne kan få lejlighed til at bedømme tilfældet — at citere hele denne notits, vi bragte i marts-nr., der er årsag til herr Ole Meyer Larsens vrede. Den lød:

CITIZEN BAND SERVICE (27 MHz-båndet), som vil betyde en friere privat radiosending, vil — efter alt at dømme — blive frigivet i Norge inden 1. september i år.

På vor forespørgsel om, hvordan det går med frigivelsen her i landet, har Post- og Telegrafvæsenet blot udtalt, at man på grund af manglende arbejdskraft ikke har fået gennemarbejdet spørgsmålet, men at man håber, at båndet kan frigives inden udgangen af 1964. Det håber vi sandelig også.

Den opmærksomme læser vil bemærke, at herr Ole Meyer Larsens kritiske bemærkninger er uberettigede, idet det ikke var en opfordring, vi sendte til P&T, men en forespørgsel, og idet vi ikke kun går ind for en frigivelse af 27,12 MHz, men håber på en åbning af hele 27 MHz-båndet, hvor der f. eks. i Norge er placeret ialt 27 kanaler (mellem 26.965 og 27.225 MHz), uden at radiostyringsfolkene har noget at kritisere.

Man vil naturligvis også derfor forstå, at vi ikke fandt anledning til at optrykke herr Ole Meyer Larsens også omtalte "læserbrev", for det første, fordi det led af samme fejl som ovenfor påvist, og for det andet, fordi han hidtil også selv har betragtet sig som medarbejder ved vort blad, og vi finder meningsdivergenser mellem medarbejdere som værende et internt anliggende, vore læsere bør forskånes for.

I stedet skrev vi derfor et brev den 1. maj direkte til ham, hvori der tillige gjordes opmærksom på, at de radiostyringsfolk, vi kender her i København ikke har samme op-

fattelse som han; en af dem giver tilmed udtryk derfor i vort juli-august nr. (side 54).

Da herr Ole Meyer Larsen er vidende om, at P&T vil kræve godkendelse af alle apparater og af alle dem, som skal have lov til at bruge medborgerbåndets evt. nye kanaler, og at forholdene derfor vil afvige stærkt fra dem i USA, forekommer angrebet på mit blad, dets konstruktioner og mig selv noget søgt.

Vor opfattelse er "lige ret for Loke såvel som for Thor", og at de mange hundrede eller tusinde, som kan få glæde af medborgerbåndet til daglig og i deres erhverv bør have lov dertil i lige så høj grad som de ialt 140 licenshavende radiostyringsfolk, der med herr Ole Meyer Larsen som formand om søndagen munter sig i "sandkassen" eller på medborgerbåndet, som vi, indtil det får andet navn, vil foretrække at kalde det.

Ved denne foruddiskontering af tænkte, men næppe sandsynlige vanskeligheder synes hr. Ole Meyer Larsen at tvivle på P&T's evner til at holde orden på kanalerne, så det skal derfor siges, at også på det punkt er vi uenige med ham.

Ove Krarup.

Radiostyringsfrekvensen sikret i England

Det engelske Post- & Telegrafvæsen har i et cirkulært meddelt, at udsendelsen af tale (Walkie-Talkies) på frekvenser omkring 27,12 MHz er forbudt, idet denne frekvens er forbeholdt som det hedder: "industrial, scientific and medical use". Fjernstyring hører til "scientific use".

Yderligere advarer man hobbyforhandlerne mod at sælge Walkie-Talkies på denne frekvens, idet benyttelsen af anlæggene strider mod loven.

I U.S.A. har man nu skrevet kontrakt med en advokat, som på den amerikanske modelflyveorganisations vegne skal forsøge at få gennemført, at myndighederne stiller fredede frekvenser til rådighed til fjernstyring. Den indsamling, som skal sikre midlerne til at føre sagen for, er nu nået op på mere end 5.000 \$. om!

Midsommerkonkurrencen aflyst

Modelflyveklubben Windy meddeler, at Midsommerkonkurrencen, der var berammet til den 16. aug., er aflyst på grund af dårlige baneforhold.

Radiostyringskonkurrence udsættes

Den radiostyrede høstkonkurrence, der oprindeligt var fastsat til den 6. sept., udsættes til den 20. sept., da såvel den sjællandske som den jydsk radio-distriktsleder skal medvirke ved arrangementet af den nordiske landskamp i linestyring, som jo også finder sted den 6. sept.

Samtidig opnår man at få lidt mere afstand mellem nordisk landskamp for radiostyrede og høstkonkurrencen.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

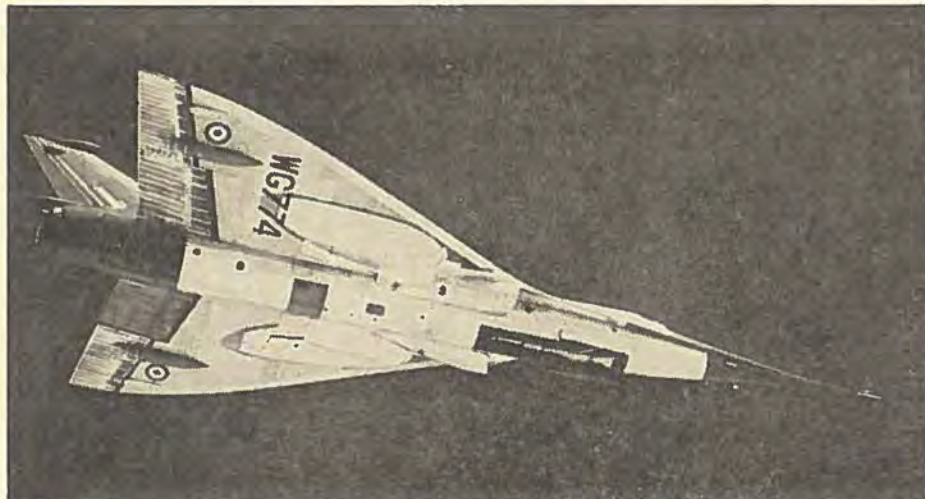
mussen, som igen var bedste dansker, placerede sig denne gang som nr 4.

Bedst var igen Poju Stephansen, Norge, men så dygtige folk som Jesper von Segebaden og Rolf Dilot måtte se sig slået af vor dygtige danmarksmester.

Der blev også fløjet i enkanalklassen, og her viste Ase Yvan stor styrke ved at sætte 3.pladsen. Vore deltagere beretter, at kun det at Ases model ikke kunne jordstarte, berøvede hende en førsteplads.

Næste større radiostyringskonkurrence bliver så NM i Sverige, og vi håber, at svenskerne har indhøstet så mange erfaringer, at man kan få lidt mere skred i arrangementet, for med de deltagertal, der kan forventes i de kommende konkurrencer, skal afviklingen nemlig gå flydende. FM.

TYPENYT



BAC 221 er en ombygget udgave af Fairey Delta II, der i sin tid satte verdensrekorden i hastighed voldsomt op. I stedet for deltvingen har Type 221 en vinge af samme form som Concord-trafikflyet.

En *Sud Alouette III*, specielt udrustet med autopilot og blindflyvningsudstyr, undergår flyveprøver på fabrikken i Marseilles. Det særlige udstyr består af autopilot, gyromagnetisk kompas, vertikal gyro, 3-akset generator, radiohøjdemåler og doppler-radar.

Sud Super Frelon nr. 4 fløj første gang 4. maj. Nr. 3 har været på demonstrations-tur i Tyskland, Danmark og Sverige, hvor- under den bl.a. landede på „Lac de Verlose“. Det første produktionsfly bliver færdigt om et års tid.

Sikorsky skal ombygge et antal *SH-3A Sea King* antiubådshelikoptere til minestrykningshelikoptere med betegnelsen *RH-3A*.

BAC Super VC10 fløj første gang 7. maj. Denne version har længere krop end standardversionen og kan medføre indtil 180 passagerer. BOAC har bestilt 30, hvoraf 8 til kombineret fragt- og passagertransport.

SIPA Antelope er blevet typegodkendt.

Fokker F. 27M Troopship, militærversionen af *Friendship*, skal leveres til Sudans flyvevåben i et antal af fire. Der er nu bestilt 281 *Friendship* af 86 kunder.

Douglas har projekteret en afløser for *C-133 Cargomaster* med den foreløbige betegnelse *CX-HLS*. Flyet har seks turbopropellers på ca. 13.000 kg st. t. og et 30 m langt lastrum. Med en fuldvægt på 272 t skal det kunne transportere en nyttelast på 60 t over en strækning på 7400 km.

Douglas D-855 er et projekteret to-sædet attack- og reconnaissancefly til brug i „be-grænsede“ krige. Det er tomotoret *STOL*-fly med et særligt understel, der muliggør flyvning fra ujævne overflader. Motortypen er enten *P & W T74* eller *Airresearch T76* turboprop. Det kan medføre indtil 2300 kg bomber m.v. og flyve mellem 92 og 800 km/t. Også andre amerikanske flyfabrikker har udarbejdet lignende projekter på grundlag af en officiel specifikation.

Fortsat pilotuddannelse i Canada

Den 30. juni blev der i Ottawa undertegnet en aftale mellem Danmark og Canada, der for en periode af yderligere 4 år gør det muligt at sende 35 piloter om året til uddannelse i Canada. Mens uddannelsen af piloterne hidtil var praktisk talt gratis for Danmark, skal vi nu betale en del af udgifterne — efter forlydende halvdelen — men aftalen er dog fortsat udtryk for en betydelig økonomisk bistand til det danske forsvar.

Flyveulykken i Tyskland

En *F-100* fra Esk. 725 styrtede den 7. juli ned ved Emsdetten, 30 km nord for Münster i Tyskland. Piloten, flyverløjtnant *Ove Rasmussen*, blev dræbt på stedet.

Sikorsky S-61 til flyvevåbnet

Det endte alligevel med, at Danmark bestilte otte *Sikorsky S-61N* til flyvevåbnets rednings- og eftersøgningstjeneste. Afdøde kaptajn *John Foltmann*, der i de sidste år var dansk repræsentant for *United Aircraft* og det svenske *Auto-Product AB*, der har repræsentationen også her i landet, har medvirket ved de lange forhandlinger, der er gået forud for denne ordre.

★

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600

CESSNA 172A - OY-AEW

ønskes solgt på grund af overgang til større fly. Kun fløjet 250 timer, rest til hovedeftersyn, 750 timer. Indregistreret 1/10 1960. Udstyret med horisont, kursgyro, ekstra højdemåler, 1 stk. Narco VTR-2A VHF/VOR/LOC samt 1 stk. Lear 12E-2 radiokompas. Flyet er helmalet og som nyt overalt.

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

Søndre Ringvej 39 . Glostrup . 965200 - lokal 231



TRANSair
DANISH AIR TAXI

flyveskole

Teoretisk og praktisk flyvning fra Kastrup Lufthavn i 8 nye Cessna fly. Eneste flyveskole med C.L.T.

fly-udlejning

af 9 nye Cessna fly samt M.F.I. Trainer.

fly-service

Fly-, instrument og propelværksted.

flyveskole 53 20 80

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd



Firmapilot

Pilot med »A« certifikat + instrumentbevis, een og flermotorede fly, handelsuddannet, handelsskoleeksamen, 35 år, søger stilling, evt. til 1. sept. el. senere. Bill. mrk. 81 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Piper Colt 1962

i fineste stand sælges eller byttes med moderne firesædet fly.
Godthåb 2464 eller 752522.

TRAFIKFLYVENYT



Her er en af Finnair's nye Super Caravelle, samme type som den Caravelle Super B, som Sterling Airways har bestilt til levering næste forår.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DMS, Douglas DC-7, Liberty Air, Monrovia, Liberia (udlejet til Flying Enterprise). — OY-BAU, Douglas DC-6B, Sterling Airways A/S. — OY-DCF, Cessna F 172E, Døbjerg Aero Service. — OY-AFO, Hawker Siddeley Heron 2D, Falcks Flyvetjeneste. — OY-AOJ, Douglas DC-6, Linn Aeronautica S.A., Miami, Florida, U.S.A. (udlejet til Nordair). — OY-BJX, Scheib SF 26A Standard, Leif Midtbøll, Gentofte. — OY-FIX, Eon Olympia 2, Ib Overgård, Århus.

Slettet: OY-TRI, Cessna 150D, Transair (solgt til Sverige).

Ejerskifte: OY-DCC, Piper Aztec, tidl. A/S Lego System og Brdr. Michaelsen, nu tillige A/S Brdr. Ludvigsen, Ågerbæk. — OY-EAM, Piper Super Cub, tidl. Arne Bybjerg Pedersen, Kalundborg, nu Danfly. — OY-MUX, Mü 13D, tidl. Midtjysk Flyveklub, Herning, nu Kolvrå Flyveklub, Karup. — OY-DXY, Grunau Baby IIB, tidl. P. B. Christensen, Ålborg, nu Nordjysk Svæveflyveklub, Frederikshavn.

★

Svømmeveste - Nødstyr
DELTA TRADING CO.

NYE BØGER

Flyvepladsen

Rex Warner: Flyvepladsen. Gyldendals tranebog nr. 135. 1964. 11×18 cm, 279 s. 6,25 kr.

Rex Warners udmærkede roman „Flyvepladsen“, der først udkom på dansk i 1947, foreligger nu i billigudgave. Den handler om en lille by, der efterhånden helt domineres af den nærliggende flyvebase og dens personel. Forfatteren lader basen symbolisere den totalitære stat, der helt lægger beslag på sine medlemmer. Den fortjener absolut at læses, også af flyveinteresserede, selv om der ikke er meget direkte flyvning i den.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

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

Modelmotorer sælges.

- 1 stk. OS Max III 35 gløderørsmotor med rc-drossel, ny og ubrugt kr. 70
 - 1 stk. OS Max III 15 gløderørsmotor med rc-drossel, næsten ny kr. 40
 - 1 stk. Fox 09, 1,6 cc gløderørsmotor, ny kr. 25
 - 1 stk. Webra 2,5 cc diesel med rc-drossel, brugt kr. 30
 - 1 stk. Taifun „Rasant“ II 2,5 cc diesel, brugt kr. 20
 - 1 stk. Taifun „Hurricane“ 1,5 cc diesel, brugt kr. 25
 - 1 stk. Taifun „Hobby“ 1 cc diesel, brugt kr. 20
 - 2 stk. Elfin 1,5 cc diesel, brugte à kr. 25
 - 3 stk. Allbon „Dart“ 0,5 cc diesel, brugte à kr. 25
- Alle motorerne er i første classes stand.

P. Christiansen,
Kingsvej 9, Helsingør.

► Så kom den savnede **»MOTORFLYVEHAANDBOGEN«** Pris: 58,00 kr. ◀

KOMMER I HEFTER 1—5 OG SUBSKRIPTIONEN ER BINDENDE FOR HELE VÆRKET

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60

KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø.

Telefoner: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brül.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektør Emil Damm.

Generalsekretær: Direktør August Jensen.

Skovvej 2, Taarbæk pr. Klampenborg.

Sekretariat og regnskabsfører: Kontorchef

M. Tronbjerg, Skelbækgade 2, 4. sal, Kbh. V.

Telefon: Hilda 643.

Nye direkte medlemmer

Ejendomshandler B. V. Nielsen.

Trykkeriarbejder Arne Aabavn.

El-lærling Jørgen Schack Steenberg.

Frants Wittrock.

Bjvind Johansen.

Kontorelev Hugo Bak Jensen.

Salgsschef H. H. Jørgensen.

Runde fødselsdage

Direktør Sr. Nellemann, Valcursvej 13,

Hellerup, 60 år den 10. august.

Direktør Sophus M. Thorsen, Villa Ingfuss,

Lumsås, 70 år den 10. august.

Skotojshandler Jørgen Frederiksen, Frede-

rikssundsvej 14-16, NV, 50 år d. 19. august.

Generalmajor, cand. polyt. Peter Orm Han-

sen, Zicavej 3, Klampenborg, 60 år den 26.

august.

Luftkaptajn A. Hedall Hansen, Wibrandts-

vej 72, S., 60 år den 31. august.

Vand- og Gasmester Erik Wiegborst, Dan-

marksgade 33, Esbjerg, 50 år den 1. sept.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

F. G. Swanborough: Vertical Flight Aircraft of the World.

Bottlang: Airfield Manual.

M. Rade, P. Weishaupt, H. Zacher: Flug-eigenschaftsprüfung von 7 doppelstzigen Segelflugzeugen im OSTIV-Kurs Varese 1963.

Udvekslingen i fuld gang

Den 22. juli afrejste de heldige KDA-medlemmer, der i øjeblikket er i USA, Canada og Israel. På sidste hold skete der en ændring, idet Hans G. Andersen fra Odense ikke som ventet fik et brækket ben helet, således at reserven Erik Skov Hansen, Bornholms Flyveklub, indtrådte i stedet.

Dagen efter ankom de udenlandske kadetter til Danmark, hvor de i øjeblikket er på rundrejse med Hans Kofod som leder til Bornholm og Jylland efter at have været på Avno.

Lørdag den 8. ds. kommer de tilbage til København, hvor de er indtil afrejsen den 12. Der meldte sig heldigvis efter vort sidste opråb tilstrækkeligt med gæstfri værter fra hovedstadsområdets klubber, til at vi kunne få de unge indkvarteret.

Ny formand

for faldskærmsklubben

På generalforsamlingen i Dansk Faldskærmsklub meddelte formanden, direktør Kurt Høldt, at han på grund af sine mange forretningsrejser ikke så sig i stand til at fortsætte på formandsposten. Han blev dog i bestyrelsen, hvis formand nu er oberstløjtnant Otto Petersen, og som iøvrigt består af redaktør Schiøtt, ingeniør Mygind og kaptajn H. D. Nielsen.

Også i år er mange af klubbens medlemmer på kursus i Frankrig og Sverige. Klubben fører løbende forhandlinger med luftfartsdirektoratet om danske regler for faldskærmspring, og marktræningen i klubben foregår på Møllemosegård, så der er fortsat god aktivitet, og klubben har nu 75 medlemmer.

Tillægspræmien

ved livsforsikringer bortfaldet

Den 16. juli vedtog Livsforsikringsselskabernes Forening at lade det tillæg på 1/2 % de første 5 år bortfalde, som har været gældende en årrække for piloter, der tegnede livsforsikringer.

Dette tillæg har været bekæmpet af KDA og været så upopulært blandt piloter, at nogen opsagde deres forsikring eller undlod at tegne, fordi de fandt tillæget urimeligt. Det betød i nogle tilfælde også, at folk med nytegnede livsforsikringer opgav at begynde at flyve, fordi de simpelthen ikke havde råd hertil.

Men nu skulle det i almindelighed være bortfaldet både for motor- og svæveflyvere, både ved privat og erhvervsmæssig flyvning, og kun ved ganske specielle forsikringer eller specielle former for flyvning kan der endnu være tale om det.

Har De en livsforsikring med tillægspræmie og endnu ikke har hørt fra Deres selskab, bør De snarest henvende Dem til dette.

KALENDER

22/7-13/8 Udveksl. af unge flyveinteresserede
7-13/9 Farnborough-udstilling

Motorflyvning

8-9/8 Danmarks mesterskaber (Odense)
8-9/8 Rally i Colmar (Frankrig)
20-23/8 Rally for amatørfly (England)
21-24/8 Nordisk Motorflyvekonkurrence
(Notodden, Norge)
29-30/8 Høstfest på Samso
11-13/9 1000 km rally i Venedig (Italien)

Faldskærmsport

30/7-17/8 VM i Leutkirch (Tyskland)

Svæveflyvning

26/7-8/8 Instruktørkursus (Arnborg)
20/8-3/9 OSTIV-bølgeflyvningskursus
(Aosta).
6-19/9 OSTIV-kursus i Varese (Italien).

Modelflyvning

28/7-3/8 VM i linestyring (Ungarn)
6/9 NM i linestyring
11-13/9 VM indendørs (Cardington, Engl.)
20/9 Danalim-konkurrencen (Odense).
20/9 Høstkonkurrence for radiostyrede.
27/9 Høstkonkurrence for linestyrede
4/10 DM i skrantflyvning (Thisted)
4/10 Moseslaget (Windy)
10-11/10 UHU-stævnet (Hillerød)
18/10 Repræsentantskabsmøde
15/11 Høstkonkurrence for linestyrede
31/12 Årsrekordåret slutter

Værløse forbedrer sin stilling

i flyvedagskonkurrencerne

Der kæmpes bravt om pokalerne i år og der er sket betydelige ændringer. Især har Værløse forbedret sin stilling og er ikke bare samlet bedste klub, men fører nu i klubdistance. Midt i juli, mens der stadig blev fløjet energisk, så stillingen således ud:

Klubdistance

1. Værløse	1139 km	1659 p (5)
2. Aviator	1121 km	1575 p (5)
3. Karup	792 km	1145 p (5)
4. Havdrup	818 km	1135 p (5)
5. Skrydstrup	875 km	1126 p (5)
6. København	807 km	1014 p (5)
7. Birkerød	600 km	804 p (4)
8. Vestjysk	415 km	777 p (3)

Individuel distance

1. Ib Braes	707 km	1038 p (3)
2. L. Midtbøll	479 km	738 p (3)
3. J. D. Frijs	510 km	659 p (3)
4. J. Lauritzen	598 km	649 p (3)
5. B. Christensen	543 km	648 p (3)
6. B. Hagel	482 km	633 p (3)
7. H. Lindhardt	312 km	624 p (2)
8. N. H. B. Rønne	426 km	530 p (3)

Hastighed

1. Aviator	488.0 points (5)
2. Værløse	410.1 points (5)
3. København	385.8 points (5)
4. Skrydstrup	249.6 points (4)
5. Havdrup	169.4 points (2)
6. FSN Ålborg	166.0 points (2)

Varighed

1. PFG	37:08 (9)
2. Værløse	24:57 (8)
3. København	21:08 (10)
4. Århus	19:56 (10)
5. Als	18:37 (10)
6. Ringsted	18:35 (10)
7. Midtjysk	14:23 (4)
8. FSN Ålborg	13:18 (4)
9. Vestjysk	12:32 (4)
10. Aviator	12:16 (10)

Bedste klub

Værløse	5 points
København	12 points
Aviator	13 points
Skrydstrup	21 points
Karup	22 points
Havdrup	22 points
PFG	22 points

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev

Telefon 94 84 77



REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjölds

Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Ingeniør 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. C.entral 13.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 18 kr. årlig.

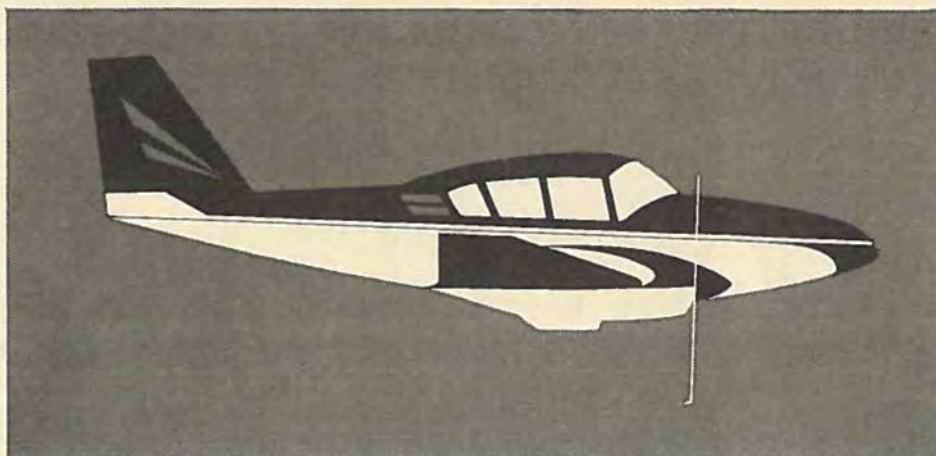
Rubrikannoncer: 1.40 kr. pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til

ekspeditionen.

Tryk: Christensen & Eilersen, København.



VERDENS MEST SOLGTE 2-motorers fly

Firmaprestige og god økonomi på
rejseomkostningsbudgettet
med de flyvende indianere fra Piper.
PIPER AZTEC C,
Piper's elegante flagskib
med en marchhastighed på 330 km/t,
6 personer,
to 250 HK motorer.

157

PIPER
PASSAGERKOMFORT - PILOTKOMFORT

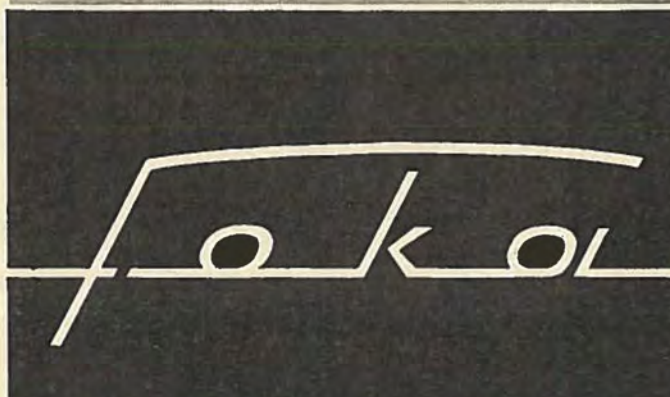
**DANFOSS
AVIATION
DIVISION A/s**

FLYVEPLADSEN, SØNDERBORG, 111. 22277

FOKA præstationsfly i højeste klasse

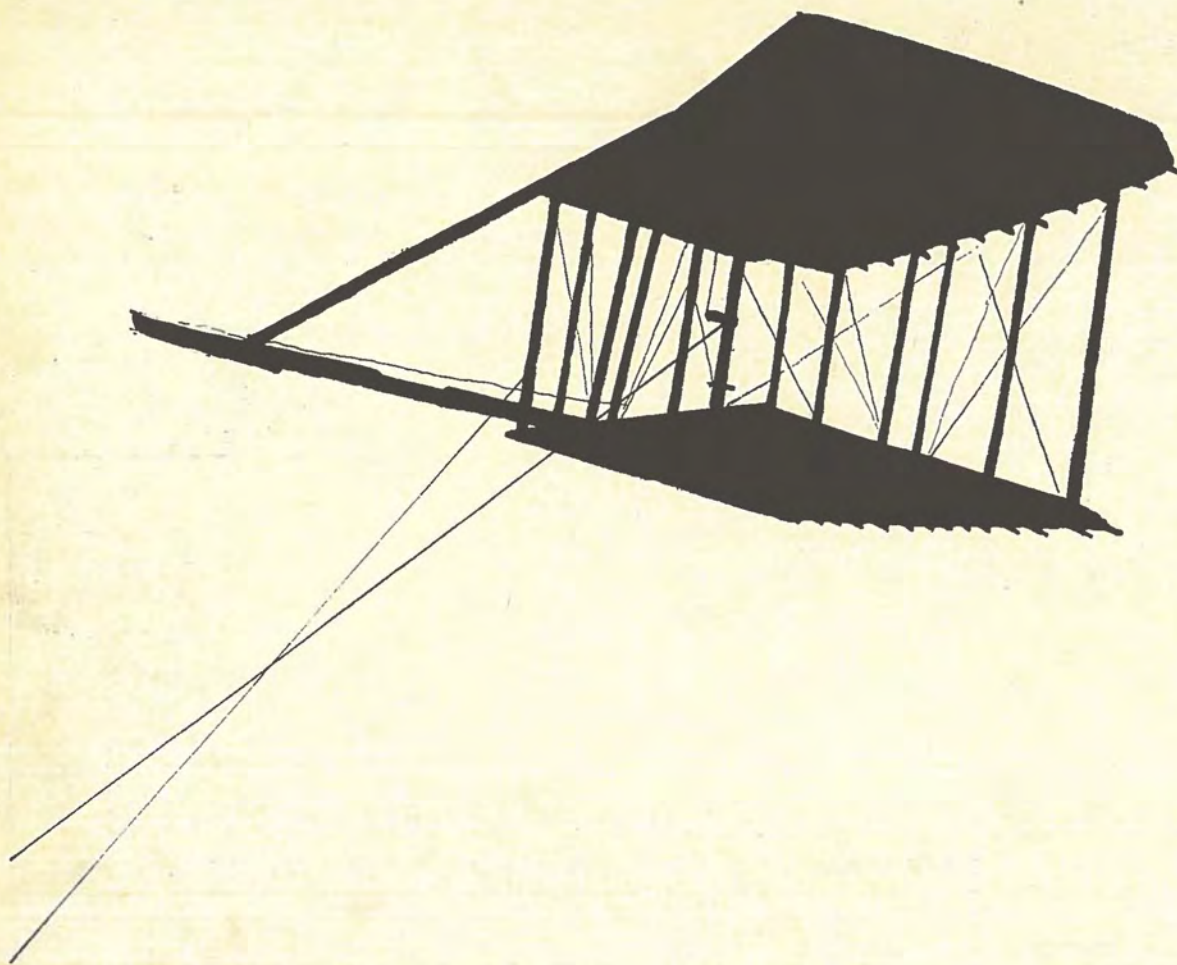
*SZD 24 FOKA — er konstrueret
med de højeste præstationer for
øje, og resultatet er blevet et fly,
der er placeret blandt de bedste
af de moderne svævefly.*

*Data: Glidetid 34, mindste synke-
hastighed 0,66 m/sek, største hastig-
hed 260 km/t. Pris: med instr.
kr. 26.000,—.*



MOTOIMPORT
WARSAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53
KGS. LYNGBY
TELF. (01) 87 69 15



Året var 1900 - brødrene Wright, kendte drageentusiaster, sendte denne imponerende nyskabning til vejrs . . . Senere kom de selv med op - og deres drømme gik højere endnu. Med de moderne, komfortable jetgiganter er virkeligheden blevet mere fantastisk end selv de dristigste drømme af anno 1900! Det er udnyttelsen af de samme grundprincipper, der bevirker, at dragen og flyet holder sig i luften - men hvor dragen standser, går flyet videre med ubændig energi - fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over.

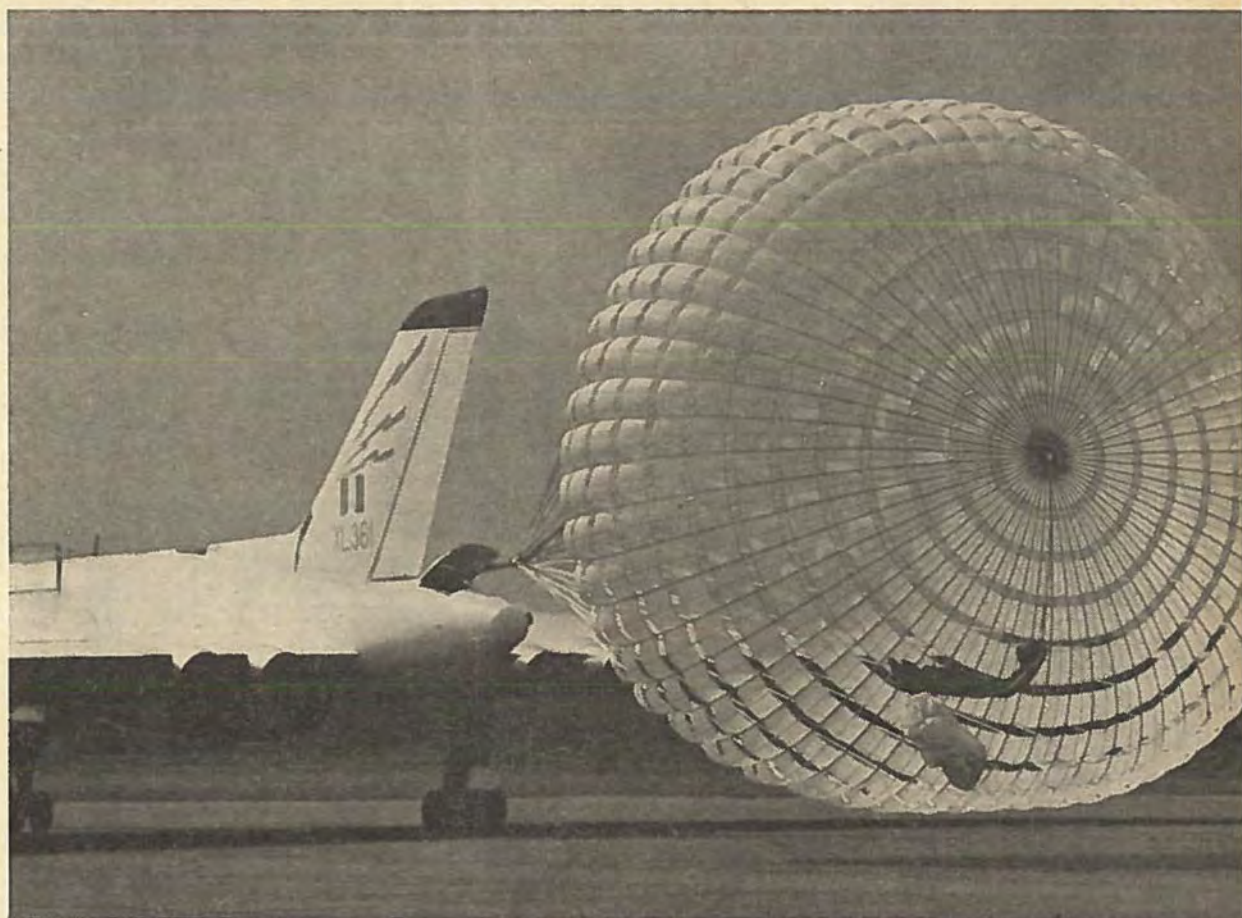




flyv

INDHOLD

28 ny flyvepladser ..	177
Piper Cherokee 140 ..	178
General Aviation Nyt ..	179
DM i motorflyvning ..	180
Med FLYV i Foka ..	182
Svævellyvning	183
Aviation Training ..	184
Flyvning for alle ..	185
Typenyt og bøger ..	186
VM i Budapest	187
Kastrupgæster	188
Udvekslingen	190



Det er en ordentlig bremseskærm, der skal til for at tage farten af en V-bomber som denne Vulcan, der ses her. Skærmen er 13,7 m i diameter og lavet af G. Q. Parachute Co. i England.

9

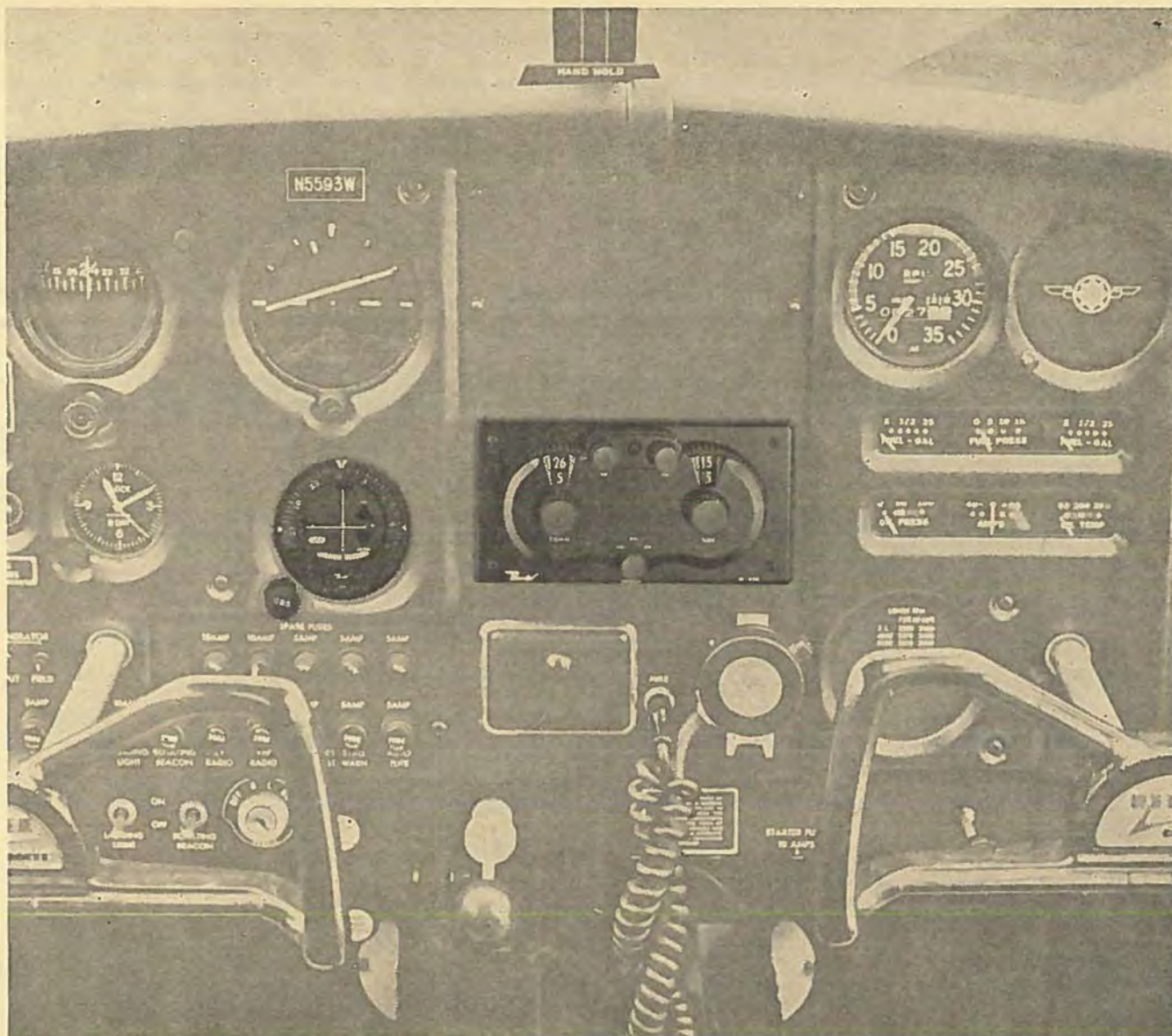
1964

PRIS KR. 1,50

... på flyvepladser i 6 verdensdele
betjenes flyvemaskiner fra
verdens førende selskaber
af erfarent SHELL-mandskab...
udstyret med det nyeste
og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE



Her ser De det billigste kommunikations- og navigationsudstyr til brug i luftfartøjer

Det er det ny Bendix M-450 »1½« kommunikations- og navigationsudstyr.

Og her er, hvad De får:

1. En 360-kanals sender/modtager til kommunikation.
2. En 100-kanals modtager til navigation og med omsætter for indikator.
3. En modtager med 3 indikatorlamper til markeringsfy.
4. En 20-kanals glidepathmodtager.

Dertil kommer, at Bendix M-450 er billigere i anskaffelse end et hvilket som helst andet »1½« udstyr med de samme fordele.

Med M-450 kan De, medens De flyver på VOR eller ILS, samtidigt korrespondere med en hvilken som helst jordstation.

Navigationen er mere sikker — kommunikationen er bedre.

Den krystalstyrede sender/modtagers udgangseffekt er 12 Watt. Dette i forbindelse med en overordentlig følsom (1 mikrovolt) modtager garanterer sikker forbindelse med jordstationerne.

Den specielt afstemte navigationsmodtager dækker hele 100-kanal båndet fra 108,0 til 117,9 Mc/s. Standardudgaven af den amerikanske sender/modtager dækker fra 118,0 til 135,95 Mc/s. Desuden fås en speciel oversøisk version, som begynder ved 117,0 Mc/s.

552 omsætter-indikatoren er en standardiseret type i trafikfly til VOR/ILS. En model 550 (uden glidepath-viser) kan fås, når udstyret købes uden glidepath-modtager.

M-450 har squelch-kontrol til eliminering af baggrundsstøj på kommunikationskanalerne, ligesom glidepath-modtager og DME-frekvenser automatisk parres til samhørende frekvenser for hhv. ILS/Localizer og VOR. Desuden kan LF-forstærkeren benyttes som en selvstændig forstærker.

Nærmere oplysninger og data ved henvendelse til:

605 E. Third Avenue, New York 16, N.Y.

Telegramadresse: »BENDIXINT«

Bendix International Operations



„... 727 har med forbløffende stor margin overgået alle Boeings forhåndsgarantier”

„Begejstret kunde-reaktion”



Sådan beskrev en af topfolkene indenfor amerikansk luftfart den nye Boeing 727's præstationer som rutefly.

727 overstiger selv de største forventninger. Marchhastigheden er højere end forudsagt, den fornødne banelængde kortere, og flyvedistancen pr. liter brændstof længere end beregnet. 727 yder helt op til 12% mere end oprindelig garanteret.

Ligeså vigtigt er det, at passagererne er begejstrede for 727's fantastiske præstationer og for dens særdeles

støjsvage kabine. Boeing 727's lastevne ligger langt over det normale gennemsnit.

For flyveselskaberne er Boeing 727 en enestående fordelagtig kombination af det store jetfly's passagerkomfort og den mindre jetmaskines lavere driftsomkostninger. Driftssikkerhed og ydeevne er bygget på erfaringer fra Boeing 707 og 720, som tilsammen har tilbagelagt mere end 2 $\frac{1}{2}$ milliard km.

727 er allerede i fast rutefart for All-

Nippon, American, Eastern, Lufthansa, TWA og United airlines og inden længe også for Ansett-ANA, BWIA, JAL, National, Northwest, Pacific Southwest, South African og TAA (Australien). Disse førende luftfartselskaber har på nuværende tidspunkt bestilt 191 Boeing 727.

BOEING 727



Modelflyveproblemer

NÅR KDA i den første weekend i september skal være vært for den første konkurrence om det nordiske mesterskab i linestyring, som afholdes i Danmark, så er det ikke ideale forhold, vi kan byde vore gæster på.

Det er desværre sådan, at Danmarks hovedstad ikke byder de teknisk interesserede unge på en ordentlig linestyringsbane, og kun takket være velvilje fra luftfartsvesenet og havneledelsen i Kastrup har vi kunnet finde et hjørne af lufthavnen, hvor det i hvert fald er muligt at afholde konkurrencen.

Her er der imidlertid i sagens natur en del restriktioner, og vi er f. eks. ikke i stand til at lade tilskuere få lejlighed til at overvære konkurrencen.

En del af de unge modelflyvere, som deltager i dette mesterskab, er lige vendt hjem fra verdensmesterskaberne i Ungarn og kan berette om de dejlige asfaltbaner, der stod til rådighed her. Vi har også i FLYV vist billeder af de fine baner, en lille belgisk by bød på ifjor.

I København er forholdet imidlertid det, at efter at modelflyverne i en årrække har disponeret over en udmærket græsplæne i Valbyparken, så blev tilladelsen til at bruge denne trukket tilbage sidste vinter, og siden har man lobet fra den ene kommunale myndighed til den anden og klaget sin nød.

I år har man klaret sig med en meget nødtorftig bane, som modelflyverne selv har planeret på lossepladsen på Amager Fælled, men tilladelsen til at bruge denne udløber også snart – og hvad så?

Nu laves der fine baner til de med modelflyverne nært beslægtede go-cart-folk ude på Klovermarken, men selv om der var sympati for tanken, kunne man ikke skaffe plads til også modelflyverne her.

Modelflyvning er en sund hobby for de unge, en sport der nyder støtte fra stat og kommune i mange lande.

Det er på tide at hjælpe vore egne unge til fortsat at kunne dyrke denne hobby på forsvarlig vis fremfor at lade dem drive tiden væk på gadehjørnerne.

K. D. A. foreslår:

28 nye flyvepladser. 8 IFR-pladser, 10 nye radiofyr

LUFTFARTSDIREKTORATET har den 22. juni henvendt sig til KDA og bad til brug for sit bidrag til regeringens samlede anlægsprogrammering om en redegørelse for de tekniske anlæg, luftfartsvesenet efter KDA's mening bør tilstræbe i perioden 1965-71, navnlig m. h. t. lufthavne og kommunikations- og navigationshjælpemidler.

Den 3. august stillede KDA direktoratet den ønskede redegørelse. Den er udarbejdet af KDA's udvalg for flyvepladser i trafik-, lands-, egns- og byplanlægning, der består af motorflyverådets formand, civilingeniør, dr. techn. Per V. Brüel, varemægler E. Dyrberg, direktør N. Hostrup-Pedersen og civilingeniør Ole Rømfeldt.

Med figuren fra sidste nummer af FLYV som bilag vises de 28 nye flyvepladser, som bør anlægges, for at ingen bymæssig bebyggelse over ca. 2.000 indbyggere i 1970 skal have mere end 20 km til en flyveplads. Kun 8 sådanne bebyggelser vil efter planen have længere afstand. Udvalget mener, at disse pladser kan anlægges for en investering på mindre end 4 millioner kroner.

Følgende pladser foreslås bevaret eller indrettet til IFR-flyvning dag og nat, så landet også er rimeligt dækket til dette formål:

Esbjerg, Ålborg, Odense, Rønne, Århus, Skovlunde, en ny plads ved København, Viborg, Fredericia, Åbenrå, Slagelse og Nykøbing F.

Flyvepladserne bør sikres ved en partiel byplan, men store udgifter til højdeservitutter ved et samvalgets mening kunne undgås ved et samarbejde mellem ministeriet for offentlige arbejder og boligministeriet.

Det foreslås, at staten overtager og driver alle IFR-flyvepladser og forsyner dem med lysanlæg og elektronisk udstyr.

For VFR-flyvepladserne foreslås, at de kommunale myndigheder stiller areal til rådighed og finansierer nødvendige anlæg, men at lokale flyveinteresserede deltager ved finansiering af hangarer og evt. klubhus, som vederlagsfrit bør overlades flyvepladsen efter 10-15 år.

Driften af VFR-pladserne foreslås overladt en lokal flyveklub, der gennem landingsafgifter og indtægter ved benzinsalg og arealer til hangarer bør kunne klare driften,

forudsat pladsen stilles gratis til disposition. Evt. overlades driften en tankforpagter ved en tankstation, der også betjener vejtrafik.

Redegørelsen fordyber sig desuden i de sammenligninger mellem fly- og biltrafik, som vi i de forløbne måneder har omtalt i FLYV, og man skønner, at Danmark i 1970 vil have mindst 700, måske godt 900 fly. Hvis hvert fly udfører 300 indenrigsrejser i 1970, giver det mindst 420.000 operationer på flyvepladserne.

Da VFR-flyvning fortrinsvis foregår i små højder, må radionavigering ske med radiofyr, som kun Sjælland er godt dækket med, hvorfor der foreslås installeret endnu 6-10 radiofyr.

Skovlunde må udbygges og suppleres

Da man i 1970 regner med 186.000 operationer med mindre fly i hovedstadsområdet, og Kastrup til den tid næppe kan tage ret mange af disse, og da en mindre plads kun kan påregnes at kunne tage ca. 100.000, må Københavns-egnen i 1970 råde over mindst 2 flyvepladser for mindre fly.

Vi har Skovlunde, og som plads nr. 2 foreslås Værløse benyttet (hhv. til IFR og VFR).

Skovlunde har byplanmæssigt den bedste beliggenhed til betjening af mindre fly og bør under ingen omstændigheder nedlægges, men tværtimod udbygges og evt. overtages af staten.

Der vedlægges bilag, hvoraf det fremgår, at man foreslår anlagt en hovedbane 06-24 på 650 m og en sekundær bane 17-35 helt inden for Københavns kommunes areal. Ved køb af arealer mod vest og syd (som ligger i yderzone) kan disse baner forlænges til 1000 og 850 m.

Den gamle hangar foreslås nedrevet og den gamle havnebygning udlejet til klubbrug. I stedet foreslås en ny havnebygning bygget, mens en række nye hangarer bør bygges og finansieres af flyejerne. Pladsen foreslås forsynet med lys til natflyvning samt med en locator, og luftfartsvesenet bør foruden vejrtjeneste også forsyne pladsen med flyveledelse.

Såvidt KDA's udvalg, som håber at dette grundlag vil kunne bruges som skitseforslag til besvarelse af spørgsmålene fra luftfartsdirektoratet.

MED *flyv* I

PIPER CHEROKEE 140

VED flyvemessen i Skovlunde havde vi lejlighed til at udvide vort Cherokee-kendskab med den nye to-sædede Cherokee 140. Da vi tidligere (8/1962 og 6/1964) har omtalt de firesædede Cherokee-typer, skal vi ikke bringe en detaljeret artikel, men begrænse os til det, der er specielt for Cherokee 140.

Udadtill, og for så vidt også inden i, ser den ganske ud som sine større brødre. Kun har man sløjdet det særskilte bagagerum og anvender i stedet den plads, hvor man ellers har bagsæderne, til en meget rummelig bagageplads. Den kan tage meget voluminøs bagage op til en vægt af 100 lbs (45 kg), altså en normal flyvebagage for to personer.

Den disponible last for flyet er 350 kg, der ikke alene er nok til 2 normalpersoner à 77 kg, de 45 kg bagage og ca 100 kg brændstof (138 l), men levner et lille halvt hundrede kg til ekstraudstyr eller til ekstra-brændstof op til 50 US gallons, der giver en maximal rækkevidde på 1560 km.

Cherokee 140 er altså et alsidigt fly, der kan bruges som et virkeligt moderne rejsefly for to personer (eller én person med masser af fragt og bagage) og desuden anvendes som skolefly.

Det må især være i sidstnævnte henseende, typen skal have sin berettigelse ved siden af de firesædede versioner. Mens man til rejser kan komme helt op på 210 km/t, kan man til skoling køre den nede på 2100 omdr./min. eller ca 50 % ydelse, hvorved man dels bringer det i forvejen ikke særligt høje støjniveau endnu længere ned til glæde for både instruktør og elev, dels flyver mere økonomisk og med større disponibel flyvetid. Normaltanke giver 7 og ekstratanke op til 9 timer, mens farten så er 165 km/t.

Som man ser: et med hensyn til præstationer usædvanligt alsidigt let fly.

Særdeles fine egenskaber i langsom flyvning

Og hertil kommer ikke mindst flyveegenskaberne, der er gode for de firesædede ver-

sioner, og som bliver endnu mere udprægede i den lettere to-sædede.

Vi fløj den i typisk skoletilstand: 2 personer, ingen bagage, knap halvt fulde tanke eller vel en flyvevægt på ca 750 kg.

Til denne dagens første flyvning startede motoren omgående, og kørsel med flyet voldte ingen problemer. Med sit lave tyngdepunkt og bredsporede understel vil Cherokee 140 sikkert give færre kørselsuheld end en hel del andre typer.

Start og stigning gik ligeledes smertefrit.



I stedet for bagsæderne i de øvrige Cherokees har 140'en en rummelig bagageplads til 45 kg bagage.

Ved meget stærk stigning eller langsom flyvning med høj næse kan udsynet over næsen blive begrænset – ellers er det godt.

Rorvirkningen er yderst behagelig og harmonien god.

Vi brugte en del tid til at undersøge stall-egenskaberne såvel med som uden motor, og både uden og med flaps – helt eller delvis ude. Vi stallede ligeud, i uren flyvning og i kurveflyvning, og vi fløj rundt i



Førersæderne ligner stærkt dem i de andre Cherokee-typer, som man fra 140 let vil kunne omskoles til.

flere minutter med rattet trukket helt ud, stall-lampen lysende og svingende, gav fulde krængerørersudslag osv.

Lampen advarer i god tid, og der er passende aerodynamisk virkning til at gøre den unødvendig. Stall'et sker ligeud ved ca 60 mph, med fuld flap ved ca 55, men i mange tilfælde ytrede det sig kun ved rystelser og synk på variometret.

Ville jeg frembringe et udpræget stall, måtte jeg trække den op med lidt ekstra fart først.

Det er et fly, som ikke skulle lade nogen pilot i stikken.

Naturligvis må det tages i betragtning, at vi fløj flyet i let tilstand og med tyngdepunktet langt fremme, men alligevel . . .

Til landing fløj vi ind med 80 mph og fulde flaps. Med en lille udfaldning er landingen yderst enkel, og med brug af hjulbremsen standsede vi, længe inden Skovlundes ikke særlig lange bane slap op, og korte tilbage til parkeringsstedet.

I et land, hvor vi traditionelt har skolet privatflyvere i højvingede fly siden krigen – med meget få undtagelser – kan der måske gøre sig lidt konservatisme gældende i denne henseende. Men prøver man Cherokee 140, tror jeg, at selv de meget konservative bliver overbevist om, at man lige så godt kan bruge et lavvinget fly.

Data

Piper PA-28-140

140 hk Lycoming O-360-A2A	
Spændvidde	9.15 m
Længde	7.1 m
Højde	2.22 m
Vingereareal	14.5 m ²
Tomvægt (standard)	535 kg
Disponibel last	350 kg
Fuldvægt	885 kg
Rejsefart (75 %, 8800 fod)	210 km/t
Herved rækkevidde (standard brændstof)	900 km
Rækkevidde med reservebrændstof og 165 km/t i 4000 fod	1560 km
Stigeevne ved jorden	4.1 m/sek
Største højde	4600 m
Start til 15 m højde	?
Landing fra 15 m højde	?
Stallingsfart med flaps	83 km/t
Pris i Danmark (st.)	71.700 kr



Piper Cherokee 140 er den letteste af de fem typer i Cherokee-serien. Den er to-sædet og velegnet både til træning og til rejsebrug.

GENERAL AVIATION NYT

Maule M-4

Et nyt amerikansk privatfly er blevet introduceret i Europa og var sidst i juli på besøg i Danmark. Det hedder Maule M-4 og svarer i udformning og konstruktion nærmest til Piper Pacer (Tri-Pacers forgænger med halehjul), men har bedre ydelser med en svagere motor.

Der er mange, der beklager, at Tri-Pacer gik ud af produktion i 1960, fordi de savner en billig firesædet maskine, så M-4 har måske en fremtid for sig i Europa. Prototypen fløj første gang i februar 1957 og blev typegodkendt i august 1961. Serieproduktionen er nu i fuld gang med en angivet produktion af fem fly om ugen.

Kroppen er af svejste stålror og beklædt med lærred. Kabinen er 112 cm bred (brede end Tri-Pacer) og forsynet med tre døre, to foran og en bag i højre side. Bag denne er der endnu en dør til bagagerummet. Vingerne, inklusive flaps og krængeror, er af helmetalkonstruktion. Maule Aircraft Corporation var i sin tid en af USAs vigtigste fabrikker for halehjul, og M-4 har derfor halehjulunderstel, hvilket iøvrigt giver mindre luftmodstand end næsehjulunderstel. Halehjulet er fuldt styrbart. Hovedhjulene er hydraulisk affjedret og forsynet med hjulskærme af glasfiber. Motoren er en 145 hk Continental 0-300, der driver en fast McCauley propel. Tankene rummer 160 l benzin, og ved 75 % effekt er brændstofforbruget 30 l i timen.

I standardudførelse koster M-4 8818 dollars af fabrik.

Europæisk forhandler er R. W. S & Co. (Aircraft) Ltd. — Stapleford Airfield, Abbridge, Essex, England. Standardudgaven vil i Danmark koste ca. 75.000 kr.

Tomvægten er 500 kg, fuldvægt 952 kg, største rejsehastighed 241 km/t ved 75 % ydelse i 8000 fod. Rækkevidde 1205 km.

Rapport over flyveulykken 25. feb.

Sidst i juli offentliggjordes rapporten over luftfartsdirektoratets undersøgelser af N. J. Thorups forsvinden med en KZ VII OY-ADT i vinter under flyvning fra Århus til Skovlunde.

Det fremgår af rapporten, at flyvningen var grundigt og fornuftigt forberedt, og at man ikke har kunnet konstatere noget unormalt ved flyet eller omstændighederne.

Flyet synes set af adskillige vidner over Samsø.

Vejret var diset med en sigtbarhed, der har været nær minimum for VFR-flyvning visse steder, og betingelserne for dannelse af karburator-is har været tilstede.

Man formoder, at der af en eller anden grund har måttet foretages en kontrolleret landing på vandet, men ved rapportens udfærdigelse vanskeliggjordes undersøgelserne af, at man intet spor havde fundet af vraket (6. maj).

Karburator-is er en af teorierne, og nogle piloter kan måske lære et og andet af følgende bemærkning fra rapporten:

„Piloter med ringe erfaring begår ofte den fejl, at de, efter at have konstateret nedgang i motoromdrejningerne som følge af karburator-is, først på korrekt måde giver fuld forvarme for at modvirke dette, men derefter omgående tager forvarmen fra, når de opdager, at motoren derved taber yderligere omdrejninger eller begynder at gå uregelmæssigt, hvilket er helt normalt, indtil forvarmen begynder at gøre sig gældende.“



En sjælden fugl er denne Maule M-4, som i sommer har været på besøg i Danmark. Det er en forholdsvis billig firesædet type. (Flight foto).

Luftdygtighedsbeviserne

gyldige 1 år

Igennem mange år har KDA kæmpet for at få luftdygtighedsbeviserne for motorfly til at have gyldighed for 1 år ad gangen i stedet for kun et halvt år.

Luftfartsdirektoratet fandt tidligere, at vedligeholdelsesstandarden var for ringe til, at man kunne give afkald på de halvårige syn, men fra KDA's side har vi hævdet, at det måtte være tilstrækkeligt med helårige syn suppleret med uanmeldte stikprøveeftersyn. Sådan har man med godt resultat haft det med svævefly her i landet; i de øvrige nordiske lande har motorflyene haft 1 års gyldighedsperiode, og man har i Nordisk Flyveforbund undret sig over særordningen i Danmark.

KDA har bl. a. ved forhandling om gebyrreglementet for nogle år siden samt ved en direkte ansøgning for et årstid siden foreslået gyldighedstiden sat op til et år, og ved det nye gebyrreglements ikrafttræden i sommer har vi med tilfredshed kunnet notere, at gyldighedstiden fremtidig et år.

Det vil spare både flyejerne og myndighederne for meget arbejde og besvær, og flyejerne vil utvivlsomt i egen interesse sørge for at holde deres fartøjer i en sådan stand, at det også i praksis retfærdiggør den nye ordning.

Vægtgrænsen

for certifikater forhøjet

En ordning, der havde overlevet sig selv, nemlig at man skulle have „udvidet“ sit A-certifikat, hvis man ville flyve over 1000 kg fuldvægt, er nu blevet ændret af luftfartsdirektoratet. Fremtidig får man ret til at føre fly indtil 2000 kg fuldvægt. Samtidig indføres et typekort, hvorpå man ved første fornyelse af sit certifikat skal have opført de typer, man må flyve.

Luftfartsdirektoratet har desuden udsendt en ny BL 6-4 med bestemmelser for omskoling til nye typer.

De nye certifikatbestemmelser

i kraft

Den meget omtalte nye BL 6-2 om uddannelse af privatflyvere, som er udarbejdet af et udvalg, hvori KDA har været repræsenteret, er nu i kraft. Der kræves herefter mindst 32 timer for at få A-certifikat, heri indbefattet en elementær instrumentflyveuddannelse. Den første teori prøve efter det nye teoriensum finder sted den 27. oktober.

Piper Cherokee C

De firesædede Cherokee-versioner produceres nu under betegnelsen Cherokee C med adskillige forbedringer i forhold til de tidligere udgaver, således er hastigheden sat 3 km/t op ved forskellige forbedringer i udformningen. Et nyt udstødssystem mindsker støjniveauet i kabinen, som også er ændret og bl. a. giver bagsædepassagererne 5 cm mere benplads. Bagagekapaciteten er sat op til 90 kg. Instrumentbrøttet er lavet om, så der er plads til fuldt IFR-udstyr med op til fire radioer med særskilte VOR/ILS og ADF indikatorer plus DME og Piper Auto Control II. Cherokee C fås med 150, 160 eller 180 hk Lycoming motor. Anbefalede priser i USA er hhv. 10.990, 11.500 og 12.900 dollars.

Beechcraft Musketeer II

Beech producerer nu sin anden udgave af Musketeer, der fremkom på markedet i 1962 som billigste type i Beech-programmet. Mens flyet tidligere havde den 160 hk Lycoming-motor, leveres den nu med en 165 hk Continental med direkte brændstofindsprøjtning. Der er god plads til, at bagsædepassagererne kan strække benene. Flyet, der bygges i en særlig fabrik i Liberal i Kansas, sælges for 14.250 dollars, hvilken pris indbefatter en vis mængde radio- og navigationsudstyr, der normalt ikke er med i grundpriserne for fly.

Det nye gebyrreglement

Luftfartsdirektoratet har midt i sommeren sat et nyt gebyrreglement i kraft. Mange gebyrer er ændret, de fleste fleste opad, så man bør ved indsendelse af disse sikre sig, at beløbet er korrekt.

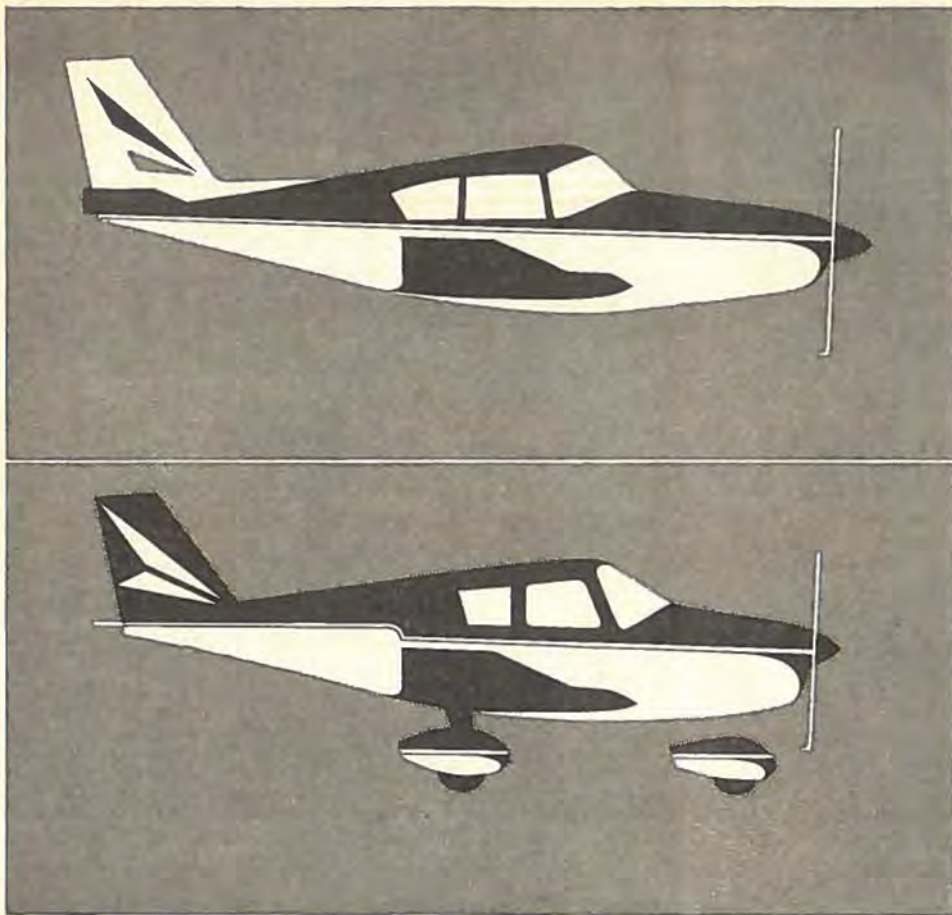
Er De over 40?

Husk helbredsattest hvert år

Vi henleder opmærksomheden på en bemærkning i en ændret udgave af certifikatreglerne, hvorefter A- og S-certifikater også for piloter over 40 år fremtidig har 2 års gyldighedstid. Man slipper altså for at forny og betale gebyr, men betingelsen er, at der også i de mellemliggende år indsendes ny helbredsattest.

Da dette ikke fremgår af certifikatet, er mange piloter næppe opmærksom herpå. Mon ikke luftfartsdirektoratet kunne lægge en lille seddel med dato ind i certifikatet ved fornyelsen?

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.



Verdens hurtigste 1-motorers propeldrevne fly i produktion

PIPER COMANCHE har tre non-stop verdensrekorder i sin klasse. Der er plads til fire, incl. pilot. Leveres i to modeller.

PIPER CHEROKEE, en rummelig og prisbillig maskine, anvendelig både for forretningsmanden og privatflyveren. 2 og 4 personers, leveres i 5 forskellige modeller.

PIPER

Verdens mest solgte fly.

1572

DANFOSS AVIATION DIVISION ^{A/s}

Flyvepladsen, Sønderborg, tlf. 2 22 77

Første DM i motorflyvning

Heide vandt den samlede konkurrence

DET første officielle danmarksmesterskab i motorflyvning afveg ikke meget fra de flyvedagskonkurrencer, der nu har fundet sted i en årrække. I det hele taget kunne civilingeniør *Erik Bjerre Petersen*, der fløj undertegnede til Odense i Litex Aviations nye Gardan Horizon (som vi senere skal komme tilbage til), og jeg fastslå, at konkurrencereglerne for motorflyvekonkurrencer stort set stadig er de samme, som vi sammen med kaptajn *Foltmann* udarbejdede i Sportsflyveklubben lige efter krigen.

Det er stadig en landingskonkurrence og en navigationskonkurrence med de samme hjælpemidler. I år var DM imidlertid fjerde led i en konkurrenceserie med det formål at udtage det danske hold til det nordiske mesterskab, og man skal måske overveje fremtidig at udtage danmarksmestrene ved det samlede resultat af en sådan serie, hvis enkelte konkurrencer så må gå efter samme pointsregler.

Fyns Flyveklub havde arrangeret DM på udmærket vis under ledelse af *Gunnar Fjord Christensen* og *I. Hæggman*, bistået af en række entusiastiske medlemmer, der alle selv holdt sig på jorden. Det vanskelige problem med vendepunktskontrol og hurtig rapportering derfra blev klaret ved et fortrinligt samarbejde med luftmeldekorpsen, som derved fik sig en ekstra øvelse. Rapporterne indgik til luftmeldecentralen, og så snart et fly havde passeret sidste vendepunkt, blev tiderne telefoneret ind til klub-

bens regnecentral, som derfor kunne præstere de samlede resultater, omregnet efter de ret komplicerede bestemmelser for NM, kun en time efter sidste landing.

En del faldt fra

Til den hurtige afvikling bidrog dog, at flere af de 20 tilmeldte faldt fra, så kun 12 gennemførte det hele. Årsagerne til frafaldet var hosten, materielle fejl og vejret. Med hensyn til vejret havde arrangørerne dog også haft en heldig hånd, for det var fint i Odense.

Til landingskonkurrencerne lørdag eftermiddag den 8. august trak der dog lidt regn og lave skyer ind, men de klarede tilstrækkeligt til, at navigationen søndag formiddag kunne gennemføres i tildels dejligt vejr, omend især de første blev generet af lave skyer visse steder på ruten, der bogstaveligt talt gik Fyn rundt i en meget stor venstresvænde.

Men de, der var så letsindige at flyve hjem for natten, havde det svært. Et par fra Jylland kom dog tidsnok igennem, men to fra Skovlunde kunne ikke slippe derfra, og det var endda to, som havde chancer i NM-udtagelsen.

Et fly var udgået på grund af en revne i et udstødsrør, og *Poul Heide Andersen* fra Gramrode, der blev den endelige sejrherre, havde repareret til sidste øjeblik med udskiftning af en cylinder i Kalundborg, inden han lige netop nåede frem og kunne del-

tage. *O. Hiltunen's* folkevognsmotor rystede så stærkt ved starten om søndagen, at han omgående måtte lande.

Landingerne

Landingskonkurrencen var præget af den svage vind på Odense's bane 13, græsbanen SØ for den store bane, ja, de sidste havde nærmest lidt medvind.

Her sejrede *Viggo Petersen* (KZ IIT) med 13 points, fulgt af *M. Lindberg Jensen* (Colt) med 16, sidste års vinder *Finn Nielsen* (KZ III), Heide med 22 i Rallye, og brødrene *Finn* og *Frank Bohnstedt-Petersen* med hhv. 26 og 30 points i Cherokee.

Lørdag aften var der hyggeligt samvær og fælles spising på Sortebro Kro i Odense.

Søndag gik det løs med briefing kl. 0800, og starterne gik fra kl. 0900 til 1200 med 5 minutters pause samt en del ekstra pauser på grund af udeblevne fly eller fly med flere piloter, der skulle skiftes.

Flyvningen var en ren præcisionskonkurrence, hvor man som specialprøver blot skulle angive, om posten havde form af et tårn eller en kasse. Der var ikke udlagt mærker eller lignende langs ruten. De fleste fandt punkterne ret lette at finde, men der var også nogle, der ikke fandt dem alle.

Første start var *Frank Bohnstedt-Petersen* i FAW fulgt af *P. V. Brüel* i FAV. Først hjemme var den hurtigere FAV, der drøede over mållinien kun et par sekunder efter den angivne tid. *Brüel's* tilmeldte Caribbean havde nemlig måttet erstattes med Aztec'en, der ikke netop egner sig bedst til konkurrencer af denne art. Kontrolposterne havde også set lidt forbavsede og diskuterede ud.

Det viste sig senere, da de første resultater var offentliggjort, at der var sket nogle forvekslinger, som senere måtte udredes. På et par af punkterne lå der iøvrigt i begyndelsen tåge eller lave skyer, som generede nogle, men ellers havde Fyn fint vejr under konkurrencen, som blev afsluttet lidt over middag, hvorefter der var fælles frokost med præmieuddeling.

I navigationskonkurrencen sejrede Erik Jensen (Colt) med 35 points, fulgt af Heide med 38, Harald Thyregod med 45, Viggo Petersen (KZ IIT) med 49 og Finn Nielsen med 67.

I specialprøven lå Heide, Thyregod, Frank Bohnstedt-Petersen, Brül og Krog lige uden strafpoints. Det bevirkede, at de, der fik strafpoints, efter reglerne fik særlig mange af dem.

Det samlede resultat

1. P. Heide Andersen (dir. medl.)....	58
2. H. Thyregod (Vestjyds Flyveklub) ..	85
3. Viggo Petersen (Sportsflyvekl.) ..	128
4. P. V. Brül (Sportsflyvekl.)	141
5. Erik Jensen (Sportsflyvekl.)	142
6. Per Krog (Sportsflyvekl.)	145

Heide fik Dansk Pool's vandrepokal samt Odense By's Ærespræmie. Erik Jensen Skandinavisk Aero Industri's vandrepokal, og Viggo Petersen Ellerhammerpokalen. End-

videre fik Thyregod Albani Bryggeriernes ærespræmie og Viggo Petersen Fyns Discontokasses ærespræmie.
P. W.

Maribo flyveplads indvies 5. sept.

Den nye flyveplads ved Maribo, der allerede har været i brug i nogle måneder med godt resultat, vil blive officielt indviet lørdag den 5. september, hvor byen venter en række indbudte gæster til reception på rådhuset om formiddagen, ligesom der på pladsen bliver udstillet moderne forretningsfly i alle størrelser. Der er udsendt indbydelse til forretnings- og industrifolk over hele landet.

Luftmeldeøvelse igen

I weekend'en 19.—20. september afholdes en ny luftmeldeøvelse, som KDA har opfordret klubberne til at deltage i. Tilmeldingsfristen var 1. september, så skulle nogen have glemt det, bedes man omgående henvende sig til KDA.

Farnborough i denne måned

Så er der atter udstilling og opvisning i i Farnborough efter to års forløb. Mandag den 7. september er der pressedag, tirsdag til torsdag er der adgang for SBAC's indbudte gæster fra hele verden og de sidste dage til og med søndag er der offentlig adgang.

26 forskellige typer deltager i opvisningerne, og yderligere 15 udstilles kun.

Beagle flyver med AOP Mk. 11, B. 206, B. 242 (en ny udgave af B. 218) og Mk 9 samt udstiller Airedale og Husky.

BAC flyver med H 126, Lightning, One-Eleven, Super VC10, TSR-2 og type 221 og udstiller Provost Mk 52.

Handley Page flyver med Herald 401, Hawker Siddeley med Argosy 200, Buccaneer S2, Gnat Mk 1, HS 748 og HS 748 MF (Andover), HS 125, Hunter Mk 6, Trident 1 og P. 1127 samt udstiller en Devon.

Short flyver med Belfast, Turbo-Skyvan og Westland med Scout, Wasp, Wessex 1, 2 og 5. Whirlwind og SR 3 samt SR N5 Hovercraft.

Desuden udstiller Britten Norman CC2 eller CC4 Hovercraft, Decca sin Ambassador og Smiths sin HS 748.

Flåden kommer med Scimitar og Sea Vixen fly, og RAF og RN vil i samarbejde med den britiske hær udføre en halv times specialprogram med angreb på en „fjendtlig“ flyveplads, hvor helikopterstyrker vil landsætte tropper, køretøjer og våben. Der bliver også faldskærmsudspring.

Kunstflyvning udføres af 6 Jet Provost T Mk 4 og af 5 Gnat Mk 1, og 6 Lightnings bliver „scrambled“, flyver forbi i fuld fart og lander igen. Camouflerede V-bombere med Blue Steel bomber demonstrerer lavflyvning.

Så der bliver altså nok at se på for dem, der benytter lejligheden til at aflægge Farnborough et besøg.

Et sjældent syn -



fotografen har fanget Sportsflyveklubbens 4 skolefly på jorden — de er ellers altid i luften ...

lær at flyve — bliv medlem af

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Skovlunde Flyveplads

Praktisk undervisning aftales ved henvendelse på telefon 94 47 35

Teoriskolen starter nyt hold i september — henvendelse til skolechefen, overlærer William Nielsen RY 5615.

MED *flyv* i FOKA —

et svævefly for viderekomne ...

DET var et par sensationelle fly, det polske hold mødte op med ved VM i Tyskland for 4 år siden i form af Foka og Zephyr, og de opnåede resultater understregede deres høje kvalitet. Især Foka, der er i standardklassen, selv om den ikke ganske er efter hensigten med den, blev også solgt til en række lande. Københavns Svæveflyveklubs OY-DCX (»DG-10'en«) kom hertil i foråret 1962 og har siden været landets bedste svævefly — i hvert fald indtil to finske Vasama'er nu gør den rangen stridig.

Et er imidlertid at møde op med meget fine præstationer på papiret, et andet at omsætte dem i virkeligheden under bestemte lokale forhold.

Man kan roligt sige, at de resultater, der de første to somre blev opnået med Foka i Danmark, ikke har svaret til forventningerne. Hverken i den svage sjællandske termik eller i Jyllands kraftigere kom dens egenskaber til sin ret. En medvirkende årsag var ganske vist, at et lille forkanthavari under DM ifjor hurtigt satte den ud af spillet for resten af sæsonen, idet det kostede både tid og penge at få et nyt stykke af dens særlige skumplastik-sandwichkonstruktion fra Polen og få det sat i. De første to sæsoner nåede den derfor kun 57 flyvninger og 38 timer.

Ser man rundt om i andre lande, også dem med stærkere termik, har der også været flere lave konkurrence-resultater end høje. Det var kedeligt, at vi i denne omgang måtte svare negativt på en polsk forespørgsel om deltagelse i en konkurrence i Danmark i år, for det havde været interessant at se, hvad en polsk ekspert havde kunnet få en Foka til at præstere under danske forhold.

Kræver tilvænning

Piloten er utvivlsomt en lige så vigtig faktor for dens udnyttelse som vejret. Selv Foka'ens forholdsvis enkle og letfløjne for-

gænger Mucha Standard kræver mange timers termikflyvning, før man rigtigt kan udnytte den.

Foka'en gør det sikkert i endnu højere grad. Den kom netop ned efter tre timers termikflyvning, da jeg skulle prøve den, idet et varmfrontoptræk havde fortrængt det meste af termikken. Der var en ret god sidevind på Møllemosegårds lange bane, så det var krævende forhold til min introduktion på typen.

Indstigningen er for så vidt nem, bare man har armkræfter til at sænke sig ned på, når man lægger sig ned i det meget lave cockpit, hvor man i og for sig kan have det meget bekvemt. Fastspændt og instrueret trækker man førerskærmen bagud, det sidste stykke med armene over kors, til den smækker i. Forinden bør man sikre sig, at ens hovedtop er under farezonen.

Hvordan er så udsynet fremad? Det viser sig, at hvis man bare som jeg kan synke nok ned i sædet til at se frem gennem den forreste (enkeltkrømmede) del af førerskærmen, så ser man godt nok. Men store personer kan ikke få hovedet så langt ned og ser gennem den dobbeltkrømmede del, hvis optiske egenskaber er meget dårlige, så dem misunder jeg ikke. Iøvrigt hævdes det, at udsynet fremad især består af instrumenterne og ens fodder!

Starten skal foregå med pinden helt tilbage, således at først hjulet og til sidst hale-slæberen slipper jorden. Jeg måtte give fuldt modsat sideror for at hindre den i at svinge op mod vinden og ud af banen, indtil KZ-III'en havde fået farten op. Det lykkedes mig uden større besvær at holde de lave tipper fri af jorden, hvorimod jeg hoppede et par gange, før vi endelig var i luften. Man skal nemlig i en fart have pinden frem, når man letter. Den lettede ved knap 70 km/t.

De næste minutter havde jeg nok at gøre med at følge III'eren, der med vingen stærkt hængende mod sidevinden trak os

hen mod mellemrummet mellem masterne ved banens østende, for vi langsomt drejede op mod vinden under flyvning i turbulensen hen over Allerøds udkanter. Men der var tilstrækkelig rorvirkning til at klare ærterne og flyet kunne trimmes fint ud til de godt 100 km/t, vi slæbte med.

Meget mærkbart var flyets ringe luftmodstand, der viste sig på den måde, at slæbetovet i uroen meget let blev slapt.

De sidste cumulus-skyer lå en halv snes kilometer øst for pladsen, så jeg hang på, til vi i 850 m kom hen under dem. Den T-formede udloser til venstre på den instrumentbræt-konsol, der rager op mellem ens ben, fungerede normalt. Iøvrigt er instrumentbrættet meget langt borte, hvis man skal stille på et eller andet på det.

I fri flyvning

Jeg fløj lidt rundt i termikresterne, tabte lidt højde og vandt lidt igen. Mindste synk er ved 75 km/t (0.66 m/s), men jeg fløj mest mellem 80 og 90. 80 er nok den rigtige fart. Da den kraftige søndenvind drev mig endnu længere væk fra pladsen, måtte jeg dog snart høre op og vende næsen hjemad.

Flyet kunne ved min vægt trimmes ned til 75 km/t og op til den gik i et kraftigt dyk. Når farten kommer ned på ca 68, advarer den svagt mod stall ved en »lallende« følelse i rorene. Med pinden helt i maven stallede den svagt og venstre vinge gik lidt ned. Officiel minimumsfart er 62 km/t. Jeg fik ikke lejlighed til at prøve den i stall under sving, endsige spind, der skal være noget helt for sig selv, da man næsten står op i pedalerne og roterer med 24 omdr/minut!

Jeg pressede den ikke særligt hårdt, fløj ved 110, hvor den synker 1¼ meter og trænger særdeles godt frem mod vinden. Da pladsen var inden for sikker rækkevidde, prøvede jeg nogle kurveskift fra 45 til 45°, men fik dem ikke udført helt rent og kom formentlig derfor ikke ned på de 3 sekunder, det skal kunne gores på, men på ca 4.

Side- og højderor er også meget virksomme og alle ror som helhed harmoniske, omend måske ikke helt som på Mucha Standard, hvis krængeror forekommer mig lidt lettere.

Sideglidning uden brems har man ingen glæde af, og med brems har man ikke brug for det, for de er særdeles effektive. De opfylder de strenge OSTIV-krav om at kunne holde den i lodret dyk ved de maksimalt tilladte 260 km/t og kan tages ud ved denne fart.

Til indflyvning på små marker må de være meget velegnede, og efter en indflyvning med 100 km/t flyver man Fokaen ned på banen med dem kun ca en trediedel ude. Man kan flyve den ud og lande med halen først, men normalt flyves den ned som en K-7. Men iøvrigt voldte landingen og udsynet under denne ingen vanskelighed for mig, men regn må være ubehagelig, og højere personer har altid dårligt udsyn.

Man stiger ud med følelsen af at have fløjet et fly, der virkelig byder en på noget nyt og anderledes end de fleste øvrige typer, man har fløjet. Det er et fly, som det må kunne lykkes at få noget stort ud af på en god dag også herhjemme.

PW



Foka'en under HM på Vandel. Ved de polske mesterskaber i sommer gennemførte 33 Foka'er en 535 km trekant.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

De 1000 km i svævefly nået

I en årække har der været talt, skrevet og gjort beregninger om en mulig 1000 km svæveflyvning, og ifjor havde amerikaneren *Bikle* den inden for rækkevidde, men afbrød af sikkerhedsgrunde.

I sommer har det åbenbart været rekordvejr i Odessa i Texas, hvorfra så mange store flyvninger er udgået. Den 23. juli fløj *Wallace Scott* i en Ka-6CR en målflyvning på 813 km op i Kansas, og slog herved *Alvin H. Parkers* 784 km rekord fra i fjor.

Men den 31. juli fløj *Parker* i sin Sisu 1A fra Odessa til Kimball i Nebraska, en distance, der foreløbig er beregnet til 1036 km og ligesom *Scott's* flyvning indsendt til FAI med anmodning om godkendelse af dem som nye rekorder.

Endelig meddeler FAI, at en amerikaner på HP-8 har sat hastighedsrekorden på 100 km trekanthane op til 121 km/t den 6. august.

Johnson atter amerikansk mester

Efter ni konkurrencedage i begyndelsen af juli gik *Dick Johnson* på Skylark 4 atter af med sejren i de amerikanske mesterskaber uden iøvrigt at have vundet nogle af dagene. Han fik 7801 points. Nr. 2 blev *Scott* på Ka 6 CR, nr. 3 *A. J. Smith* på Sisu, hvorefter der følger tre Ka 6'ere. Det var udpræget svagt vejr ved denne konkurrence. Cowboy deltog ikke i år; *Kai Geertsens* blev nr. 22 i Ka-6.

Kæmpesucces for Arnborg

Den 9. august sluttede man den første Arnborg-sæson, der kun var på seks uger, men blev en stor succes. Der flyves dog stadig i centret både i weekends og på andre gode dage, men det er ikke fast bemandet længere.

En meget stor del af Danmarks svæveflyvere har besøgt centret i sommer, adskillige flere gange, og svævefly fra de fleste af vore klubber har fløjet derfra.

Flyveskolen havde næsten 30 elever, og man undrede sig over, hvordan de med to fly skulle få deres flyvninger gennemført i betragtning af, at termikflyvning går forud. Men *Poul Evald* og *Ole Mahler* fik den tidligt op, ligesom København hele sommeren gjorde det med sine elever, så eleverne nåede endnu flere starter end planlagt. En dag præsterede skolen 122 starter, foruden hvad klubberne udførte!

Instruktørkursuset de sidste to uger under *Borge Christiansens* ledelse havde 21 deltagere.

Fortsat fra foregående side.

Data

SZD-24 Foka

Spændvidde	15.0 m
Længde	7.0 m
Højde ved cockpit	0.86 m
Vingeareal	12.16 m
Tomvægt	228 kg
Disponibel last	84 kg
Fuldvægt	312 kg
Brudlastfaktorer	+ 6.0, ÷ 3.5
Største fart (rolig luft)	260 km/t
do. (urolig luft)	160 km/t
Flyslæb	140 km/t
Stallingsfart	62 km/t
Min. synk (ved 75 km/t)	66 cm/s
Bedste glidetid v. 86 km/t	34
Pris m. instrumenter ved grænsen	26.500 kr

Razorback Covering

DELTA TRADING CO.

Arnborg-kritik udbedes

Selv om der er dejligt på Arnborg og alle var glade for at være der i sommer, så er vi alle klar over, at mangt og meget kan gøres endnu bedre i fremtiden. For at supplere udvalgets egne tanker i den retning, bedes man sende *P. V. Franzen*, Kongerslev, et par ord om ting, man gerne vil have ændret eller indført. Udvalget er i fuld gang med at tilrettelægge sæsonen 1965, så det er nu, du må komme ud af busken, hvis der skal blive taget hensyn til det.

Svæveflyvernes helbredsattester

Når man får tilladelse til at skole i svævefly, kan det være indtil 4 år, inden man behøver at få sit S. Det gør det sjældent i dag, men der findes dog tilfælde med folk med afbrudt uddannelse, hvor tiden og dermed gyldigheden af den første helbredsattest overskrides. Instruktørerne bør derfor ved "gamle" elever kigge lidt på datoen for at se, om de har lov at skole med den pågældende.

Sidste måned i

flyvedagskonkurrencerne

Siden sidst er der sket den ændring, at Birkerød er kommet op på tredjepladsen i klubdistance og *Bent Skovgård Sørensen* på den individuelle tredjeplads.

I varighed er Århus nået op på tredjepladsen, men her er der også sket mange andre ændringer og kan endnu ske det, da FSN Ålborg og Midtjysk endnu ikke har fyldt op til 10, mens de to topklubber ligger meget tæt.

Iastighed er uændret. Konkurrencerne slutter i år med udgangen af september.

Midt i august var stillingen:

Varighed

1. PFG	40:56	(10)
2. Værløse	39:12	(10)
3. Århus	25:23	(10)
4. FSN Ålborg	23:44	(7)
5. Midtjysk	23:36	(7)
6. Als	23:21	(10)
7. København	21:08	(10)
8. Aviator	20:12	(10)
9. Ringsted	18:41	(10)
10. Vestjysk	12:32	(4)

Klubdistance

1. Værløse	1139 km	1659 p	(5)
2. Aviator	1121 km	1575 p	(5)
3. Birkerød	702 km	1153 p	(5)
4. Karup	792 km	1145 p	(5)

Bedste klub

Værløse	5 points
Aviator	11 points
København	17 points
PFG	20 points
Karup	24 points

Individuel distance

1. Ib Braes	707 km	1038 p	(3)
2. L. Midtbøll	479 km	738 p	(3)
3. B. Skovgård	365 km	677 p	(3)
4. V. D. Friis	510 km	650 p	(3)

Afbrudte distancer

giver alligevel points

Under "Trekanter på Sjælland" skrev vi i sidste nummer, at *Ejvind Nielsen* ikke fik points i flyvedagskonkurrencerne for 275 km flyvning på trekanthane med landing på sidste ben. Såvel den som afbrudt målflyvning på lukket eller brudt bane giver sandelig points, nemlig som fri distance langs banen, hvad der tydeligt fremgår af de nye regler i SM-bladene!

Derfor kan såvel *Ejvind* som andre, der p. gr. a. var notits eller fejlagtig oplysning fra KDA ikke har indsendt sådanne resultater få sådanne medregnet mod normal dokumentation, forudsat de er KDA i hænde senest torsdag den 10. september.

NYT fra svæveflyveklubberne

Aviator har haft et starthaveri med *Libellen*, hvis tip gik i jorden, så bagkroppen knækkede. Den gamle Ka-8 blev efter HM-havariet klar til skolen.

Birkerøds udlandsekspeditioner led et afbræk, da den ny Ka-6 i Frankrig fik krængerorsvanskeligheder, så piloten måtte sikkerhedslande. Det gik glat, men flyet blev derpå stærkt beskadiget af en gal tyr.

Schleicher reparerede dog så hurtigt, at næste hold fik flyet med til Zell am See. Klubben har også holdt sommerlejr i Arnborg og Kaltred.

Falster har haft lidt sommerflyvning henlagt til Lolland-Falster, men skoler stadig på Avnø. Det første stræk på Lolland-Falster er gennemført fra Maribo til Nykøbing! Baby'en AXD er taget i brug igen.

Ilavdrup har haft en ekspedition i Moulins og fik fløjet 45 t med Ka-6'en.

Klubben har også fløjet i Arnborg og Kaltred i sommer.

Ilolbæk har været noget hæmmet af et slemt hærverk på dens materiel i hangaren. Både spil og wirehenter blev beskadiget, og Doppelraab'en har måttet underkastes en større reparation.

Ilorsens håber efter nogle magre år nu atter at få gang i sagerne, efter at man har flyttet flyvningerne til Arnborg.

Kolding: Når disse linier læses skulle Vamdrup flyveplads være godkendt af luftfartsdirektoratet. Flyvning har været næsten lig nul, idet medlemmerne har koncentreret sig om færdigbygning af den nu opførte hangar på 12x36 m. Nogle medlemmer har haft rigt udbytte af et ophold på Arnborg i sommerferien sammen med klubbens Ka-8.

København afholdt 4 ugers sommerlejr i Arnborg og stillede spil og wirehenter til centrets disposition.

Næstved holdt sommerlejr i Arnborg, men havde Lis'en ude af funktion nogle dage efter et udelandingshavari. Klubben har skænket sin 2G til Flyvehistorisk Sektion.

Polyteknisk havde to fly i Moulins i Frankrig, hvor P. Nilsson fik gulddistance m. diamant ved en 320 km ud-og-hjem. Teigård fløj 320 i brudt linie og endnu en var nær de 300. Ialt fløj man 12-1300 km og 85 t. Hele sommeren har der været intens aktivitet i Kaltred, både skoling og højere svæveflyvning.

Ringsted har som så mange haft fly i Arnborg. Hjemme har man haft to havarier, en hård landing med Bergfalken og en knækket K-8 vinge p. gr. a. landing for tæt ved hangaren.

Svævefly har holdt lejr i Arnborg, men afbrød efter et havari med Lis'en, der blev fløjet i begrænsningshegnet i stærk vind.

Vejle har haft en 290 km flyvning til Ystad fra Vandel, hjemtransport 450 kr.! Under flyvning fra Arnborg fik L-Spatz'en en vinge beskadiget ved udelanding.

West har hele sommeren haft fuldt hus i sit klubhus i Arnborg.

Viborg bygger hangar ved sin plads i Bording, hvor der en dag landede en fremmed svæveflyver, som ikke anede det var en flyveplads.

Århus Aero Sport brækkede halen på sin *Kranich* i Arnborg, hvorpå man overtalte Kurt til at brænde vraket — to dage før Flyvehistorisk sektionens opfordring udkom. Næsen hænger som trofæ i hangaren.

AVIATION TRAINING

Et træningsinstitut i fremgang

FIRMAET Aviation Training, der blev startet som flyveteoriskole i Københavns lufthavn for to år siden, er efterhånden vokset således, at man også driver praktisk flyveundervisning og fra 1. september foruden en række deltidsbeskæftigede instruktører har fire heltidsansatte lærere.

Aviation Training begyndte med et par små lokaler i bygning 140 i Kastrup Syd, men har nu på 1. sal i denne bygning hele 170 m² fordelt på kontor, arkiv og bibliotek og tre klasseværelser til fra 12 til 22 elever.

Det er imidlertid ikke nok, så om vinteren anvendes også to klasseværelser på en nærliggende skole til undervisningen.

Undervisningsprogrammet omfatter en lang række forskellige kursus - både til A, B og C/D-certifikat, instrumentbevis, flyvemaskinistcertifikat, telefonist og VHF-bevis, stewardess/purser, flyvemekaniker- og flyveklarert-certifikat samt grundskole for flyvemekanikere, typekursus for såvel piloter som mekanikere, flyvemaskinister og kabinepersonale på DC/6B, DC 7 og Caravelle, periodisk nødtræning og linktræning.

Skolen, der ledes af trafikflyver *Karl Rasmussen* og flyveinstruktør *M. K. Mouritzen*, blev startet på det rigtige tidspunkt, hvor f. eks. charterselskaberne havde brug for et sådant institut, og hvor også privatflyvningen tog et kraftigt opsving.

Faktisk overraskede det vist skolen noget, at der strømmede så mange til for at få A-undervisning, men man tog det i stiv arm og efterkom ønsket om også at kunne give praktisk undervisning.

I øjeblikket har Aviation Training to Piper Colt og har også rådet over en Piper Cherokee, som måske nu udskiftes med en Gardan Horizon, idet man sammen med civilingeniør *E. Bjerre Petersen* har overtaget repræsentationen for denne type gennem et nystartet firma *Litex Aviation*.

De heltidsansatte ved skolen er foruden *M. K. Mouritzen* flyveinstruktør *Alex Petersen*, flyverløjtnant *D. H. Andersen* og flyveinstruktør *P. B. Sørensen*. Herudover er der 15 deltidsansatte instruktører i de mange forskellige fag, man underviser i.

Skolen har selv udarbejdet undervisningsmateriel på mange af områderne og har desuden en del af undervisningen som korrespondance, så det er intet under, at der findes store vægge dækket med hylder med de mange forskellige tekster og illustrationer, man selv har måttet udarbejde og fremstille.

Fra instituttets start den 15. september 1962 og til 1. juni i år havde ikke mindre end 487 elever enten opnået certifikat, fået certifikat udvidet eller fået udstedt eksamensbevis efter gennemgang af et kursus. Til dette formål er der afviklet over 7000 undervisningstimer på 61 kursus.

På dette tidspunkt var 10 elever på kursus til A-certifikat, 16 var på flyvemekaniker-grundskole, 7 på DC-7 mekanikerkursus, 43 på korrespondancekursus til A, B eller C/D, mens 22 skolede praktisk til certifikatprøve. Samtidig driver skolen periodisk nødtræning for ca. 200 besætningsmedlemmer.

I indeværende sæson regner man med at afvikle 6000 undervisningstimer.

En ting, man for nylig har sat ind på, er såkaldt »civilundervisning« for forsvarets personel, som kan få visse tilskud hertil.

Alt eftersom man har S-certifikat, A-certifikat eller bestået A-teoriprøve, kan man blive skolet til B-certifikat for bruttopriser på hhv. 9.000, 6.910 og 9.920 kr.

Undervisningsinspektionen har også godkendt korrespondancekursus til C/D-certifikatprøve, som piloter på kort- eller langtidskontrakt i flyvevåbnet på visse betingelser kan komme til at gennemgå vederlagsfrit.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.

PIPER TRIPACER PA 22

135 hk Lycoming-motor, ca. 500 t til hovedeftersyn, radio, horisont, kursgyro m. m., pos.- og landingslys, alt i absolut prima stand, til salg.

SKIVE FLYVESELSKAB

Sdr. Boulevard

Tlf. Skive (0751) 20 98 - 82



GENNEM de senere år har charterflyvningen i høj grad været medvirkende til, at også menigmand i stadig større stil har kunnet nyde de fordele, som kun flyvningen kan byde sit klientel. Dette kommer især til udtryk gennem den kendsgerning, at rejsebureauerne nu kan tilbyde ferierejser, som fører turisten længere bort på en behageligere måde og til en stadig lavere pris, som efterhånden kan konkurrere med prisen for et sommerhusophold her i landet.

Således opflammet valgte jeg Gran Canaria som årets feriested samt at lade mig befordre dertil af Sterling Airways, det nyeste, men efterhånden mest anvendte charterselskab. Da jeg tilkendegav mig og mine intentioner overfor Sterling Airways flyvechef, luftkaptajn *Helgstrand*, blev jeg prompte tildelt et »Cockpit Permit«, som satte mig i stand til at følge turens operationelle afvikling fra cockpittet.

Sterlings DC-6B'ere bliver vedligeholdet af firmaets eget værksted, Sarco. Eget værksted giver den store driftsmæssige fordel, at man i højere grad kan koordinere de operationelle og tekniske interesser til gavn for regulariteten og driftsøkonomien.

Selskabet er da også kendt for en meget fin regularitet, men for retfærdighedens



Næste sommer kan Sterling Airways byde på charterflyvning i splinternye Caravelle Super B.

stisk. Alternativerne var Tenerife, afstand fra Gran Canaria 100 km, og Elaaum i Afrika, 238 km fra Canaria. Vejret på Gran Canaria og Elaaum er meget stabilt, hvorimod Tenerifes lufthavn ligger i 600 m's højde, hvorfor lave skyer ofte lukker pladsen.

Allerede 2 timer før landing kunne vi overse området på flyets radaranlæg, som også giver et godt fingerpeg om vejsituationen.

priser eller konkurrerende arrangementer, men jeg kan kun konkludere dette ved at sige, at denne tur er en stor oplevelse for en skandinav, der ønsker at se og opleve noget virkeligt fremartet, at man får smæk for skillingen, samt at stedet er ideelt for ferieafslapning – dejligt!

J. Vestergård.

Flyvning for alle

Med charterfly til Gran Canaria

skyld må nævnes, at ruteflyvningens dårligere regularitet ofte skyldes afventning af passagerer fra tilstødende ruter.

Turen fra Kastrup til Gran Canaria er den mest interessante rent operationelt, da man på hjemturen vader i alternativer på turens sidste halvdel, hvorfor vi vil holde os til at skildre nedturen.

Kabinepersonalet var udmærket ledet af chefpurser *Brügger*, og maden er af den sædvanlige fine standard, leveret af SAS-catering.

Da nedturen foregår om natten og er lagt an på, at man skal sove, forekommer benpladsen lidt trang – vel især for ældre mennesker – da vi kun dårligt kan strække benene. Vi fik dog oplyst, at man var i færd med at forbedre dette forhold, hvilket var gennemført i flyet på hjemturen, hvor pladsen var upåklagelig.

Flyvetiden var beregnet til 9:20 og flyets startvægt med 65 passagerer var 45.500 kg mod tilladt startvægt 48.500. En DC-6B bruger små 1000 kg benzin i timen, og af startvægten udgjorde benzinbeholdningen 13.000 kg. Kaptajnen havde forlangt 11.300 kg på følgende grundlag: Flyvetid 9:20 til destination + 0:20 til alternativ + 5% ru-tereserve + 1:20 til holding = 11:30.

Dette giver nødvendig benzinbeholdning 11.300 kg, og da der ikke var vægtproblemer med denne flyvning blev der tanket 13.000 kg, hvilket yderligere forbedrer den sikkerhedsmæssige margin.

Man kan endnu engang konstatere DC-6B'ens glimrende alsidighed, da man af de her viste tal kan se, at man kan besætte de resterende sæder – $15 \times 80 \text{ kg} = 1200 \text{ kg}$ – og alligevel er i stand til at tanke endnu mere, før man når op på max. tilladt startvægt.

Vi landede på Gran Canaria efter 9:07 – altså har flightplanen ikke været optimi-

Nedturen tog altså 9:07 og hjemturen 8:30, hvilket er betydeligt hurtigere end de beskeden lovede 10 timer.

Besætningens tjenestetider er bestemt af luftfartsdirektoratet, og besætningsmedlemmerne gjorde et sundt og afslappet indtryk. Disse tjenestetider kan diskuteres, og bliver diskuteret i en uendelighed, men besætningen var godt tilfreds med charterflyvningen, da man i langt højere grad end i ruteflyvningen ser sin egen seng, hvilket er mere værd end mange fine tjenestetabeller.

Iøvrigt kan det bemærkes, at de 3 mand i cockpittet havde en samlet flyvetid på 24.500 timer.

Dette er ikke nogen rejseksildring, men lige et par linier om det turistmæssige.

Gran Canaria er efter min mening, støttet af turens øvrige deltagere, et af verdens dejligste feriesteder. Dejligt vejr (solskin), herligt vand (22°), fin strand (kun overfyldt om søndagen). Byen Las Palmas er søj og ikke ødelagt af turister. Maden er sjov og befolkningen imødekommende og venlig. God service på restauranter og hoteller.

For yngre mennesker, som forstår at værdsætte disse og andre rigelige og billige livsgoder, er Gran Canaria alle tiders. Tenerife har lidt regn og er mere frodig og landskabelig skøn. Der er ingen bade-strand, hvorfor turistlivet dér er lagt an på luksushoteller og swimmingpools, og i det hele taget kommer op i en dyrere klasse, som naturligvis også har sit publikum.

Afrikaturen, hvor vi blev fløjet til Sahara med DC-3 af det lokale selskab *Tassa*, var en meget stor oplevelse.

I denne forbindelse kan det nævnes, at *Tassa* flyver rutetrafik til Tenerife – en afstand som København-Århus – for 60 kr. retur (med drops).

Det er ikke vor opgave her at diskutere



SAS havde i juni den højeste kabinefaktor siden august 1960, nemlig 61.1 %. Nord-atlantruten var helt oppe på 75 %.

KLM fik sidst i juli sin første DC-8F, PH-DCS „Alfred Nobel“, som iøvrigt var det 100. Douglas-fly, KLM har købt, siden man i 1934 fik den første DC-2. Den anden DC-8F vil i denne måned blive døbt „Pierre de Coubertin“ efter de nuværende olympiske leges skaber.

Scan-Fly skulle nu have modtaget sin Beech Baron. Den er specielt indrettet til ambulanceflyvning, idet selskabet har afsluttet en stor kontrakt om udførelse af flyvninger for forsikringsselskabet Europæiske, der har oprettet en rejseforsikringsordning kaldet REMO for danske bilturister i udlandet. Man forhandler iøvrigt om anskaffelse af et par Herons, dels til REMO-flyvningerne, dels til Færø-ruten, ligesom man overvejer anskaffelse af endnu større fly. Interessen skal i øjeblikket samle sig om Fokker Friendship 400 (kombineret fragt- og passagerudgave).

Sterling Airways Caravelle Super B får registrering OY-STA (byggenr. 183). Da man har fået overladt en af Finnairs positioner på samlelinjen, bliver flyet færdigt for den kontraktlige leveringstid. Sud Aviation vil derfor låne det i nogen tid og bruge det til forsøg med automatisk landing.

A/S Grønlandsfly, der den 16. april fik bevilget et statslån på 22 mill. kr. til indkøb af tre Sikorsky S-61 helikoptere, har fået lånet forhøjet med 3 mill. kr. til indkøb af reservedele og særligt udstyr til brug ved arktisk flyvning.

SAS åbner den 2. november en rute mellem Kastrup og Billund. Den beflyves to gange daglig med Metropolitan, og billetprisen bliver 80 kr. for en enkelt- og 144 kr. for en dobbeltbillet, i begge tilfælde incl. lufthavns-skat.

Nyt ILS-anlæg til Kastrup. Finansudvalget har den 12. august bevilget 1,6 mill. kr. til et ILS-anlæg til Kastrup. Det skal opstilles ved bane 04. I forvejen er bane 12 og bane 22 forsynet med ILS.



Fire af de syv NATO-jagere her er Lockheed F-104 Starfighter, som også Danmark snart får de første af. Øverst en Republic F-105, en Gloster Javelin, Starfighters fra Holland, Canada, Belgien og Vesttyskland samt en Dassault Mirage.

TYPENYT

Cessna T-41A er den militære betegnelse på Cessna 172, der i et antal af 170 skal leveres som træningsfly til US Air Force. Man vil med civile instruktører anvende dem til de første 30 timers undervisning, før de fortsætter på jettræneren Cessna T-37B, hvoraf der hidtil er leveret 800. Ved udgangen af juni 1964 var der ialt bygget 8799 af Model 172.

Boeing 737 er et projekt til en kortdistancejet, som Boeing i øjeblikket studerer. Den skal kunne befordre 50-60 passagerer på ruter helt ned til 80-160 km og være økonomisk med en lav lastfaktor. Inden udgangen af dette år vil det blive bestemt, om typen skal produceres.

Syd-Aviation Galion er et projekt, som man nu sysler med i Frankrig. Det er et mellemdistancefly til 150-200 passagerer til brug i 70'erne.

Breguet 941-prototypen havarerede kort før slutningen af en demonstrationstur i USA p. gr. a. en pilotfejl, hvor propellerne blev vendt for tidligt. Den vil dog kunne repareres.

Potez CM. 173 Super Magister foretog sin første flyvning den 8. juni. Det er en moderniseret version af den velkendte Magister jettræner, forsynet med Marboré VI motor, katapultsæder, bedre udsyn, større rækkevidde m. m.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modelflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

FLYVEVÅBNET

Åbent hus i Værløse

Søndag den 18. sept. afholder FSN Værløse åbent hus kl. 1000-1700. Der bliver en flyveopvisning kl. 1545-1630, herunder faldskærmsudspring ved Jægerkorpset, hvis vejrforholdene tillader det.

For 3 mill. kr. pylons

Finansudvalget har tiltrådt en bevilling på 3 mill. kr. til anskaffelse af pylons til F-100D og F Super Sabre. Disse pylons benyttes til ophængning af ekstratanke og bevæbning under vingerne. Under krigsforhold kastes de umiddelbart efter, at tankene eller bevæbningen er kastet, men i fredstid tager man dem med hjem af økonomiske grunde. Bevillingen tjener udelukkende til opbygge et beredskabslager, og der er ikke tale om ændret bevæbning af vore jagerbombere.

F-104G simulatoren leveret

Flyvevåbnets nye F-104G simulator er nu blevet leveret til FSN Ålborg. Den blev leveret ad luftvejen med SAS DC-7E, der måtte foretage to ture fra Canada til Ålborg.

BØGER

Robert Pooley: *Air Touring Flight Guide Europe 1964*. 264 sider, 22 kr. fra KDA's medlemsservice.

Så kom endelig 1964-udgaven af den engelske Air Touring Guide for Europa, og den kommer nok til at bruges en væsentlig del af sæsonen 1965 med. Bogen er tykkere, fordi man denne gang har taget det tidligere særskilte radiofrekvenstillæg med i selve bogen, og fordi antallet af flyvepladser i Europa heldigvis stadig stiger. Pladsen tillader kun korte omtaler af disse, men alligevel er det en vældig populær bog. Bestil den med det samme hos KDA!

Rade, Weishaupt & Zacher: *Flugeigenschaftsprüfung von 7 doppelsitzigen Segelflugzeugen im OSTIV-Kurs Varese 1963*.

I form af en rapport fra Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt München foreligger nu en del af resultaterne fra OSTIV-kursuset i Varese ifjor. Det er 14 instruktører fra 6 lande, hvis bedømmelse af de tosedede svævefly Cangaro, Bergfalke II, Rocian, K 7, Capstan, EC 40 og Peak 100, der er sammenfattet i rapporten, som er udarbejdet af Rade og Zacher. Efter kursuset skulle deltagerne skrive en afhandling om de krav, de ville stille til et tosedet svævefly, for at det skulle være bedst egnet til træning. Af disse er Weishaupts bidrag udtaget som det bedste og medtaget i rapporten (på engelsk).

Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.

Et svar til Hobby Bladets redaktør

Herr redaktør Ole Krarup påstår i et indlæg i FLYV nr. 8, at han ikke modarbejder modelflyverådets bestræbelser for at bevare 27,12 MHz frekvensen udelukkende til fjernstyringsformål.

Må jeg i den anledning erindre om følgende:

- 1) Modelflyverådet har forlængst rettet henvendelse til P&T med anmodning om, at 27,12 MHz ikke frigives som medborgerfrekvens. P&T har svaret os, at man forstår vore problemer, og at man vil kontakte os, når sagen til sin tid bliver aktuel.
- 2) I sit marts nummer meddeler Hobby Bladet, at man har spurgt P&T, hvornår 27,12 MHz kan forventes frigivet og tilføjer, at man håber, det kan ske i 1964.
- 3) Da jeg gør Hobby Bladet opmærksom på, at dette er i modstrid med vore interesser, nægter bladet at offentliggøre mit indlæg og fortsætter i stedet med — i maj-nummeret — at bringe en byggevejledning til en walkie-talkie på vor frekvens.

Hvis dette ikke er et modarbejde, hvad er det så?

I sit indlæg gik herr Krarup da også langt uden om denne walkie-talkie, og vi savner derfor fortsat en begrundelse for, at bladet bringer byggevejledning til noget, som det er ulovligt at benytte.

I sit brev til mig af 1. maj skrev redaktør Krarup, at når man kan finde ud af det i USA, så kan man sikkert også i Danmark. Selv om herr Krarup nu har skiftet mening og hævder, at forholdene i USA og Danmark ikke kan sammenlignes, så gør vi sikkert klogt i at tage ved lære af amerikanernes dyrebare erfaringer på dette område. At man kalder dette for en forudiskontering af vanskeligheder, har jeg intet imod.

Dette, at man eventuelt anbringer 27 kanaler på 27 m båndet, giver naturligvis en vis sikkerhed for de modelflyvere, der flyver med superheterodyne anlæg. Men hvad de modelflyvere, der bruger superregenerative radioer? Hvilken beskyttelse har de? Og det er endda i denne gruppe, man finder de modelflyvere, der hylder Hobby Bladets „Gør det selv“ princip og selv bygger sit udstyr.

Redaktør Krarup henviser til et indlæg i Hobby Bladets juli-nummer, hvor en københavnsk modelflyver forsvarer Hobby Bladets standpunkt. Det vil sikkert være på sin plads at oplyse, at den pågældende modelflyver, C. Damgaard Nielsen, er nuværende medarbejder ved Hobby Bladet samt afdelingschef i en af vore største Hobbyforretninger, og at denne forretning har undersøgt muligheden for at optage forhandling af walkie-talkies.

Ole Meyer Larsen.

25 min. med balsa-gliders

Modelflyveklubben Hurricane i Holte har den 10. august på Eremitagen udført nogle imponerende flyvninger med små balsagliders. Ved 11-tiden fløj Thomas Væth 23 min. 49 sek. med kun én tidtager. Ved 13-tiden kastede han to „chuck-gliders“ op i en enorm termikbølge. Den ene forsvandt efter 13 min. 30 sek., den anden landede i et træ efter 21 min. 13 sek.

Nu var det med to stopure, så man regnede med, at Thomas ville slå sig til tåls med det resultat — men nej! Han smed sin sidste glider op i en ny bølge, hvori den forsvandt i skyerne over Øresund efter 25 min. og 23 sek., hvilket er hidtil højeste kendte resultat i Danmark.

Modellen var en „Big Boy“ på 48 cm spændvidde, 5 dm² vingearreal og 45 grams vægt.

VM i Budapest

VERDENSMESTERSKABERNE FOR LINESTYREDE MODELFLY

DETTE års VM blev afholdt i Budapest, Ungarns hovedstad. Det danske hold kørte fra København den 24. juli og var i Budapest tre dage senere, en tur på ca. 2000 km. Tirsdag den 28. juli var der ankomst, og vi blev indkvarteret på et hotel næsten i centrum af Budapest. Byen er beliggende på hver sin side af floden Donau. Det er en temmelig stor by med dejlige brede gader, med mange busser og sporvogne, men næsten ingen personbiler. Stævnet blev afholdt på to dejlige asfaltbaner en halv times kørsel fra, hvor vi boede. Banerne er placeret i et hjørne af en flyveplads. Endvidere er der en stor bygning med restaurant og hobbyrum. Kl. 0630 om morgenen blev vi af busser transporteret ud til flyvepladsen, og kl. 2030 om aftenen blev vi kørt tilbage til hotellet.

Stævnet åbnede onsdag den 29. juli kl. 0900. Et stort militærorkester havde taget opstilling, og alt i medens det spillede, marcherede hvert landshold ind. Efter adskillige taler på ungarsk blev verdensmesterskabet erklæret for åbnet. Herefter blev et tusinde duer sluppet løs. Fire kunstflyvningsmaskiner gik på vingerne og lavede en fantastisk opvisning. Samtidig hermed blev der vist faldskærmsudspring. Da dette var færdigt søgte vi straks over i skyggen, hvor der kun var 40 graders varme!

Hastighed

I speed fløj de tre danske med juniorline, som forøger farten betydeligt. Junior-



Dirch Ehlers satte med 197 km/t ny hastighedsrekord i F 1, men rekorden ventes ikke at ville stå ret længe. Hvem kommer først over de 200?

line-håndtagene var blevet lavet en måned før VM, og der havde derfor kun været lejlighed til ganske få trimflyvninger, men vi håbede, det ville give os gode chancer. På grund af varmen blev det ikke de helt store tider, der blev opnået. Verdensmester blev *Wisniewski* fra USA med 227 km/t. Nr. 2 blev *Krizma Gyula* fra Ungarn med 225 km/t. Nr. 3 blev *Glenn Lee* fra USA med 223 km/t. Bedste dansker blev *Dirch Ehlers* med 197, hvilket giver en 26. plads. Dette er anmeldt som ny danmarkskord, forbedret med 6 km/t. I holdkonkurrencen fik Danmark en 14. plads.

Kunstflyvning

Her stillede vi kun med én deltager, nemlig *Albert Svensson*. Men konkurrencen i kunstflyvning er meget hård, og her opnåede vi en 26. plads. Russeren *Szirotkin* blev verdensmester med 2.101.6. Nr. 2 blev finnen *Kari* med 2.071.0. Nr. 3 blev *Gialdini* fra USA med 2.027.9.

Holdkapflyvning

Heller ikke i team-race var vi særlig heldige. Vor bedste placering blev her en 34. plads af 54 deltagere. Det var brødrene *Hasling*, der her placerede sig bedst med en tid på 5.47.0. Vinderne af team-race blev englænderne *Place/Haworth* med bedste tid 4.35.0 og finaletid 4.51.2. Nr. 2 blev tjekkosloakerne *Inka Drazek* med bedste tid 4.23.7 og finaletid 4.58.4. Nr. 3 blev *Fontana/Amodio* fra Italien med bedste tid 4.33.8 og finaletid 5.06.8.

Det var jo ikke de store resultater, vi opnåede ved dette års VM; men vi kan heller ikke forvente bedre resultater med den ringe træningsplads, de københavnske linestyringsklubber har. De andre nationer stiller med top-trænede hold, som er vant til at flyve på asfalt. Vi kommer fra en flyveplads, hvor vi ikke kan træne uden at få ødelagt vore modeller, hver gang vi lander. Og så længe vi har så ringe baner at flyve på, skal vi ikke gøre os håb om en bedre placering til et VM.

Carsten Birch Hansen,
holdleder.

★

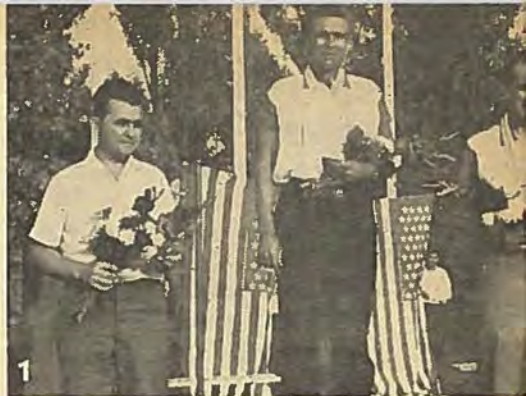
NM i linestyring

Det nordiske mesterskab afholdes i den sydlige del af Københavns lufthavn lørdag den 5. og søndag den 6. september med modelflyverrådets formand, *Ole Meyer Larsen*, som konkurrenceleder.

Der deltager et fuldtalligt dansk hold og ventes også sådanne hold i hvert fald fra Finland og Sverige og måske også fra Norge.

Der bliver ikke adgang for offentligheden, men modelflyvere med gyldigt modelflyvekort kan få adgang. Dog kan man ikke påregne, at porten i Kastrup Syd, der normalt er lukket i weekend'en, til stadighed vil være åben.

Opmærksomheden henledes på, at rygning er strengt forbudt i lufthavnen, og at man iøvrigt kun må færdes ved konkurrencepladsen for enden af den gamle bane 35.



1. Nr. 1, 2 (th) og 3 (tv) i hastighed.
2. Tilsvarende vindere i kunstflyvning.
3. Russeren Szirotkin med sin sejrige model.
4. FAI-plaketter til verdensmestrene.



► Så kom den savnede »**MOTORFLYVEHAANDBOGEN**« Pris: 58,00 kr. ◀

KOMMER I HEFTER 1—5 OG SUBSKRIPTIONEN ER BINDENDE FOR HELE VÆRKET

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60

KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529

GRUNAU BABY OY-AAX

velholdt, m. blæst boble, fuldt instrumenteret, ny automatisk bundkobling. Planet er netop synet og godkendt og ønskes solgt for højeste bud.

KOLDING FLYVEKLUB

henv. O. NIELSEN, Læssøegade 59A, Kolding.

CESSNA 140 TIL SALG

nybesigtiget, ca. 950 timers gangtid tilbage, 4½ times aktionstid. Fordelagtig til forretningsfly. I øvrigt er maskinen i første klasses stand. Nærmere oplysninger ved henv. hos Forpagter Peter Madsen, Telefon Vemmelev 62.

Tosædet Jodel

billigt til salg. 85 hk. — ca. 500 t. til 0. Henvendelse: R. A. Larsen, Kildevej 10, Rungsted (86 36 33)

TIL SALG

KZ III, 550 timer siden hovedeftersyn.
Piper Colt sælges. 450 timer siden ny.

03 26 12 76

KASTRUPGÆSTER

Tassa DC-7'eren EC-WVP ankom på charterflyvning 3/7, men var nu omregistreret til EC-APV, og Olympic Airways var her 5/7 og 24/7 med DC-6B SX-DAE og 'DAD Aeroflot landede 8/7 med IL-18B CCCP-75882, og Shannon Air kom med en DC-4 EI-ANL 24/7 for at hente levende mink. Ostermannair DC-7 SE-CNF landede 25/7, og 31/7 ankom en L-1049 N45515 fra Flying Tiger Line.

16/7 mellemlandede en Air France Boeing 707 F-BHSZ i stedet for en Lufthansa Boeing på nordpolsruten, og Japan Air Lines ankom 19/7 med en helt ny DC-8 JA8011.

General Aviation

Privatflyvningen i juli var ualmindelig interessant; det blev til besøg af typer lige fra Miles Messenger og Fokker S.11 op til Viscount og Jetstar. De første gæster blev Comanche G-ARSC tilhørende Ivan Bennet fra Nottingham og Transair's nyleverede Junior OY-TRK 2/7. Derefter ankom Ingolf Nielsens nye Mooney OY-BAC, og 4/7 landede Jodel DR.1050 D-EFTS ejet af Dr. Tebbenhoff samt månedens første sensation, en Miles M.38 Messenger G-AKIM tilhørende Bernhard Clack fra Essex. 6/7 var Brdr. Friis Hansens nye Cessna 182G OY-DMF (ex-N2361R) klar til flyvning, og Siljansfly AB. fra Leksand kom på besøg med en Cessna 206 SE-EHO. 7/7 landede Travelair fra Bremen med deres Aero Commander D-IBAM og Cessna 310C D-ICKE tilhørte Monitor Film & Fernsehproduktion G.m.b.H. i Hamburg samt Cessna 182 HB-CPN fra Motorfluggruppe Zürich.

8/7 ankom nogle enkelte ferierejsende med en Viscount 786 N200Q ejet af Mar-

jorie May i Washington; det kan man da vist godt kalde for luksus. 9/7 mellemlandede Aztec N4831P på vej til Sverige og Tri-Pacer HB-OPB tilhørende Harald Widmer fra Bern. En fabriksejet Nord Noreerin F-BDHR kom på visit 11/7 og 12/7 Cessna 310H F-BKQK fra Société Motostandard, Twin Bonanza HB-GAY fra Alpar AG. i Bern og Queen Air D-IMRQ fra Heinrich Bauer-Verlag i Hamburg. SAS Flygklubb i Bromma kom på et smut 13/7 med Horizon SE-EGH, og Cessna 172 LX-AIB var fra Aero-Sport du Luxembourg. 14/7 Cherokee SE-ECI fra østre Sörmlands Flygklubb og 19/7 Piper Cub SE-CTG fra AB. Carl Engström i Eslöv.

20/7 ankom månedens anden sensation, nemlig en Fokker S.11 Instructor PH-UET ejet af J. C. Pilaer i Warnsveld. Det første besøg af en civil Jetstar skete 21/7, hvor H. K. Porter Company Inc. i USA ankom med N10123; ombord i flyet var kun Mr. and Mrs. Evans, som var på ferierejse i Europa; ja, der er nogle der kan.

24/7 landede en Junior LN-TVI, og Christiani & Nielsens nye Cessna 185 OY-DCZ, som skal bruges i Pakistan, blev luftfragtet til Kastrup i en BEA Argosy og samlet hos Transair. Aeroklubben i Malmö kom på besøg 25/7 med en ny Cessna 172E SE-EHM (ex-G-ASSS), og 27/7 landede Aero Commander 680 N6877S ejet af J. Kearn & G. Stroh fra Californien, Aero Commander 500B SE-EFZ fra Aviation Scandinavia AB. i Malmö og V. Gjerlang & R. Dahl-Hansens norske Colt (LN-IKM), som nu var omregistreret til OY-AFD.

Sensationerne fortsætter 28/7, det var en fantastisk dag; om formiddagen landede en SIAI-MARCHETTI FN-333 Riviera



Nyhed for privatpiloter og flyveinteresserede

Hvor De end befinder Dem — i hjemmet, på kontoret, på hotellet, på stranden, i Deres bil eller i Deres luftfartøj, overalt og til enhver tid — kan De nu lytte til kontrollårnet og flyet i luften på den nye GAUERS VHF-transistor-modtager.

Eneforhandling for Danmark

ESBJERG MUSIK-IMPORT

TORVEGADE 6 . ESBJERG . TELEFON (051) 2-33-09

I-SIAU, og den vakte naturligvis megen opsigt. Riviera er et italienskbyget fire-sædet amfibiefly, som FLYV senere skal komme tilbage til. Ved middagstid ankom en Morane Saulnier Paris II PH-MST fra Hollands Nationale Flyveskole, og den faldt naturligvis også i manges øjne, især fordi den ligesom alle de andre fly fra denne flyveskole var i skønne daglo-farver. Om eftermiddagen kom et lille fly G-ASPH på besøg. Den vakte ingen opsigt, den så nemlig „almindelig“ ud, men når det kommer til stykket, er det alligevel nok den, der er den mest sjældne, der findes nemlig kun denne ene i hele Europa. Typen var en Maule M-4 og tilhørte R.W.S. & Co Aircraft Ltd. i Essex (se iverigt side 179). AB. Nordflyg fra Eskilstuna aflagde visit samme dag med Cessna 172A SE-CXE, og 30/7 landede en Tri-Pacer G-ARIJ fra Viyvan Naylor-Leyland i North Wales samt Litex Aviations nye Horizon OY-FAL 31/7, som er den første dansk registrerede Horizon.

Militære fly

USAF Tactical Air Command kom ind til landing 2/7 og 8/7 med C-130B, 12640 og 10949, og det kunne tyde på, at T.A.C. har overtaget disse flyvninger, som ellers blev foretaget af 322nd Air Division, eller er det måske 322nd Air Division, der har overtaget T.A.C.s maskiner? 26/7 foretog en Sabreliner 24476 nogle ILS-indflyvninger og overskydninger af bane 22, hvorefter den forsvandt. US Army var her 24/7 med Twin Bonanza 76037 og med Beaver 82060 og 37909. US Navy kom på besøg 9/7 med VC-118B, 128426 fra VR-1 og RCAF med C-47, 828 2/7. En helt daglo RAF Heron XR391 fra Queens Flight aflagde visit 8/7, RAF Valetta WD157 13/7 og Royal Navy Heron XR442 28/7. Kong Baudouin og Dronning Fabiola af Belgien ankom 22/7 med en DC-6A, KY 2 (kode OT-CDB) fra det belgiske luftvåben (ex-Slick Airways N7820C) for at deltage i Prins Axels bisættelse, og det norske luftvåben var her 23/7 med en C-47, BW-K (ex-43-15613), som kørte til SAS, fordi der var fejl på understellet.

E. H.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-AFD, Piper Colt, V. Gjerlang & R. Dahl-Hansen A/S, Kbh. — OY-BAB, Piper Cherokee 235, Ejvind Dyhrberg & K. E. Wexo, Kbh. — OY-BAC, Mooney Mk. 20A, Ingolf L. Nielsen, Sønderborg. — OY-BAW, Piper Comanche 250, Henry Bohnstedt-Petersen, Kbh. — OY-DCJ, Piper Cherokee 140, Danfoss Aviation Division A/S, Sønderborg. — OY-DCZ, Cessna 185C, A/S Commertas, Kbh. — OY-DMF, Cessna 182G, Brdr. Friis-Hansen A/S, Glostrup. — OY-HAT, Hughes 269A, Reno Maskinfabrik v/ Hansi Thomas, Helsingør. — OY-DNX, Rhönlerche II, Næstved Svæveflyveklub. — OY-ECX, Bergfalke II, Nordjysk Svæveflyveklub, Sæby.

Slettet: OY-AXI, Grunau Baby, Birkerød Flyveklub (brændt på Sot. Hans bål i fjor efter havari).

Ejerskifte: OY-ACY, Percival Proctor, tidl. Kaj V. C. Larsen, nu A/S Termo-Domestic, Kbh. — OY-ABO, Topsy Nipper, tidl. T. Østrem, nu J. Chr. Riis, Ålborg. — OY-EAW, Piper Apache, tidl. Danfly, nu Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød. — OY-DCH, Cessna 172, tidl. Transair, nu Ålborg Flyveklub. — OY-DIZ, KZ IV, tidl. Zone-Redningskorps, nu Aero-Kort A/S og Dansk Luftfart Service v/ D. F. Valbjørn.

Endvidere har aktieselskabet Sylvest Jensens Luftfoto overdraget følgende fly til et „almindeligt“ firma af samme navn: KZ III OY-AAT, OY-ABA, OY-DIA, OY-DVE, KZ VII OY-ACC og Piper Colt OY-AOR.

★

DELTA TRADING CO.
Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

FLY-UDLEJNING KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

UDLEJNING

Cessna 150 (1963) udlejes fra
Allerød.

I/S NB-fly . 84 60 31

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

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600



TRANSair
DANISH AIR-TAXI

flyveskole

Teoretisk og praktisk flyvning fra
Kastrup Lufthavn i 8 nye Cessna fly.
Eneste flyveskole med C.L.T.

fly-udlejning

af 8 nye Cessna fly
samt M.F.I. Trainer.

fly-service

Fly-, instrument og
propelværksted.

flyveskole 53 20 80

Kontor: Hangar 142 — Københavns Lufthavn, Syd



Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - 35 23 43



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og ØBro 249.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.
Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektor Emil Damm.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Skovvej 2, Taarbæk pr. Klampenborg.
Sekretariat og regnskabsfører: Kontorchef M. Tronbjerg, Skelbækgade 2, 4. sal, Kbh. V.
Telefon: Hilda 643.

Nye direkte medlemmer

Henrik Hertz Hansen.
Direktor Ib Krogdahl
Direktor Bendt Jacobsen.
Max Hoehermann.
Lennart Overballe.

Runde fødselsdage

Købmand Joachim Thierry Andersen, Søndergade 7, Silkeborg, 50 år den 8. sept.

Læge Jens Victor Høyer Hansen, Dronningensgade 29, Nykøbing Falster, 50 år den 14. september.

Gårdejer H. Fritzsche, Jyllinge pr. Roskilde, 65 år den 21. september.

Snedkermester W. B. Hvass, Grønnegade 12, Vejle, 50 år den 24. september.

Grosserer Alfred Raffel, Vilvordevej 69, Charlottenlund, 85 år den 29. september.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Heinz J. Nowarra: *The Messerschmitt 109, A Famous German Fighter.*

★

Herning Motorflyveklub tilsluttet KDA

For nogle måneder siden blev der stiftet en ny motorflyveklub i Herning, og den er i august blevet tilmeldt KDA med 15 certifikatindehavere og 1 „øvrigt medlem“, der også må siges at være aktivt, idet det er flyvepladsleder Karen Bertelsen.

Klubbens formand er glarmester Henning Ormstrup og dens adresse er Faksevej 19, Herning. Det er i klubben lykkedes at samle en del certifikatindehavere, der ikke tidligere var tilmeldt KDA's motorflyveafdeling, og det er jo et skridt i den rigtige retning.



Glimt fra de udenlandske kadetters besøg i Danmark: Øverst besøg på Avnø og i Arnborg. Nederst ses overborgmester Urban Hansen, der fik overrakt gaver fra Hawaii og Israel, og til højre får KDA's formand umiddelbart inden afrejsen rapport om gæsternes indtryk af Danmark. (Foto: Tage Rugård).

UDVEKSLINGEN GENNEMFØRT

Den 13. august kom KDA's udvekslingshold hjem fra strålende oplevelser i Canada, Israel og USA, og dagen for var vore gæster fra de samme lande fløjet hjemad — udvekslingen 1964 var forbi.

Takket være en lang række af KDA's medlemmer, flyvevåbnet og forskellige firmaer og institutioner fik vi atter i år givet vore gæster et godt tværsnit af vort land, både i geografisk og anden henseende.

Det lykkedes at finde værter nok til de to

ophold i København, og på rundturen i Danmark fik de set meget af Sjælland under opholdet på Avnø, derpå var de på Bornholm, og derfra gik turen til Jylland — Silkeborg, Herning og Thisted som udgangspunkter.

Mange har givet udtryk for deres glæde over at have de unge som gæster her i landet, og KDA vil gerne herved bringe en tak til alle de mange, der har medvirket til at gøre besøget til en succes.

KALENDER

- 5/9 Indvielse af Maribo flyveplads.
- 7-13/9 Farnborough-udstilling
- Motorflyvning**
- 13/9 Nordjysk Cup (Ålborg).
- Svæveflyvning**
- 6-19/9 OSTIV-kursus i Varese (Italien).
- Modellflyvning**
- 6/9 NM i linestyring
- 20/9 Danalim-konkurrencen (Odense).
- 20/9 Høstkonkurrence for radiostyrede.
- 27/9 Høstkonkurrence for linestyrede
- 4/10 DM i skråntflyvning (Thisted)
- 4/10 Moseslaget (Windy)
- 18/10 Repræsentantskabsmode
- 24-25/10 UHU-stævnet (Hillerød).
- 15/11 Høstkonkurrence for fritflyvende.
- 31/12 Årsrekordåret slutter

flyv

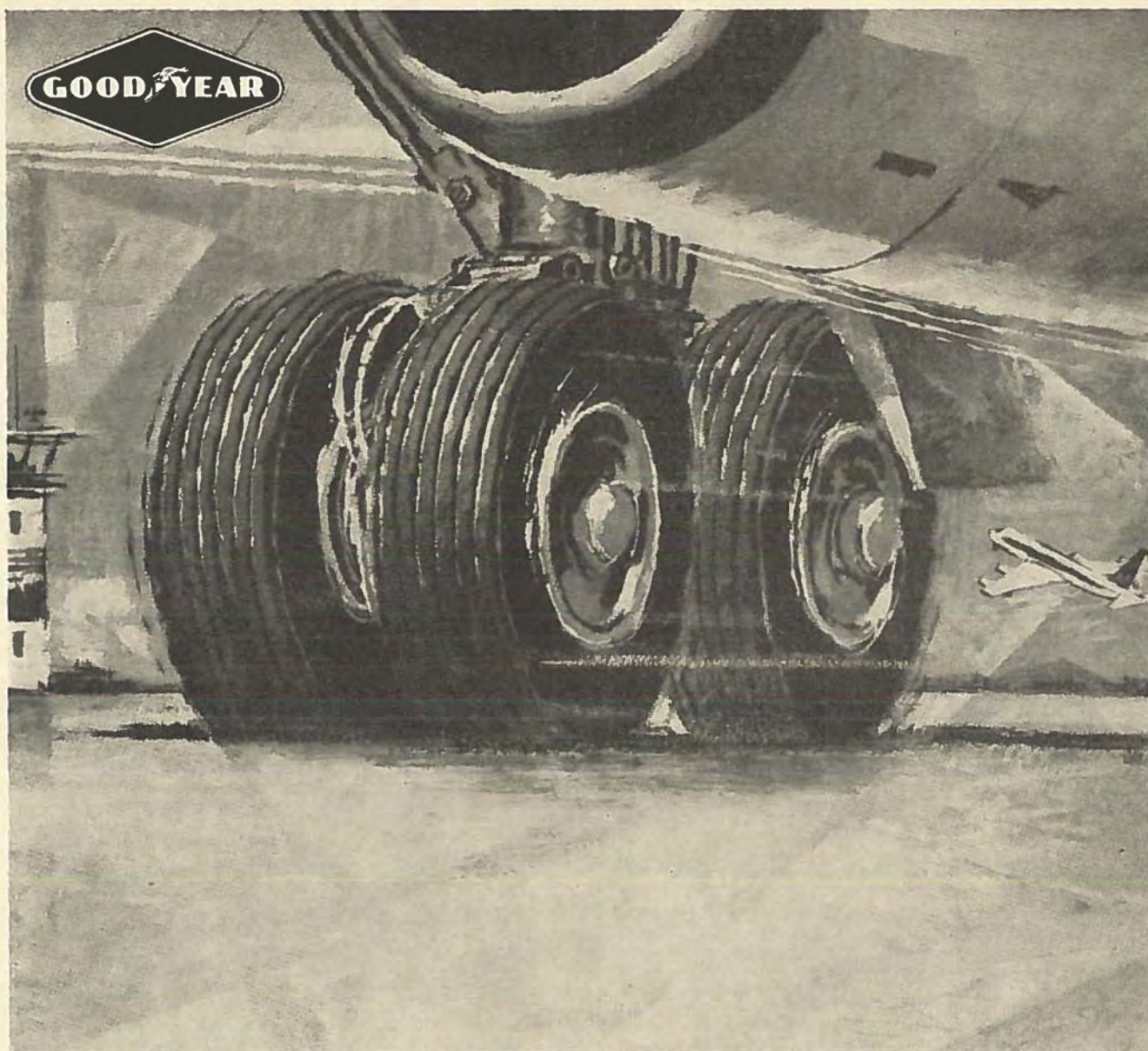
REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Ingeniør 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. CEntal 13.404. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 18 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Tryk: Christensen & Eilersen, København.



**PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER**

GOODYEAR

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

flyv

Yorckhammervej

24h V

RØNNEVEJ
KILDEKROG
502
HORNØK

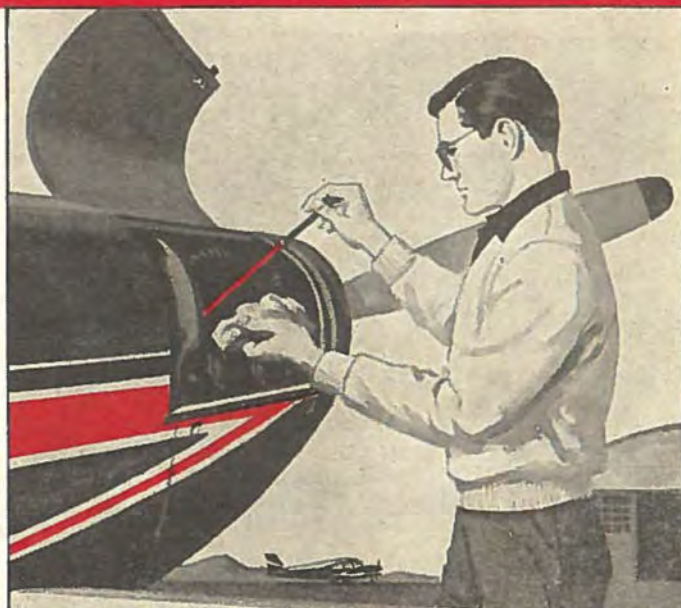
Jeg har flyvet



Wing Tips I



Undersøg regelmæssigt propellerbladene for hak eller skår og få dem slebet så glatte som muligt. Hak og skår kan udvikle sig til revner, som igen kan resultere i brud på propellerbladene under flyvningen.



Når De kontrollerer oliestanden, vær da sikker på, at målepinden bliver sikkert fastgjort. Hvis den ikke sidder helt fast, kan den arbejde sig løs – og olien vil flyde ud. Dette skaber et betydeligt oliespild og dermed hasarderede flyvebetingelser.



Med et »Esso Aviation Carnet« kan De få flyvebrændstof, olie og specialprodukter på såvel danske som udenlandske flyvepladser og lufthavne mod forevisning af »Carnet'et« til Esso forhandleren.

Ordningen er en international Esso Aviation service, som kan fritage Dem for besværlige valuta- og regnskabsspørgsmål, hvad angår brændstof- og olieleverancer.



flyv

INDHOLD

KDA flytter	195
Farnborough 1964 ..	196
NM i motorflyvning	198
KDA's nye radiobog	200
Gardan horizon	200
Sikorsky S-61	202
Trafikflyvenyt	203
NM i radiostyring ..	204
NM i linestyring ...	205
Elektrisk variometer	206
Med FLYV i Blanik	207
Bøger	208
Kastrupgæster	209



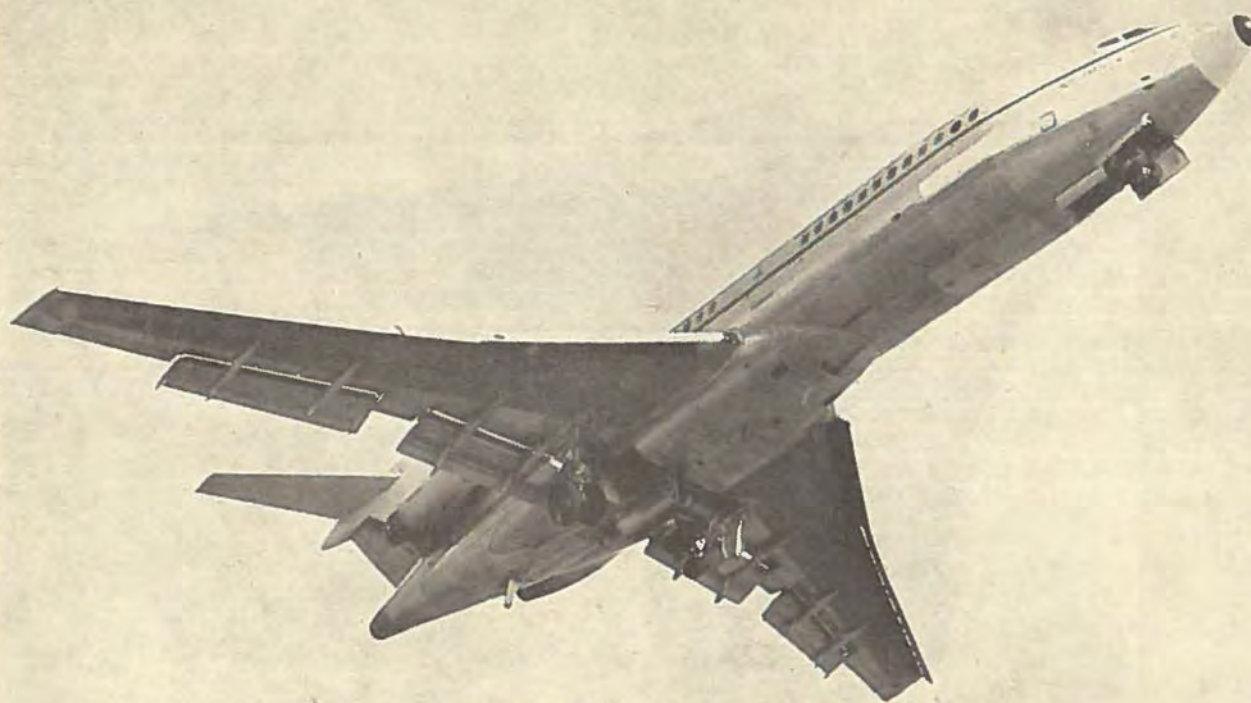
Sikorsky S-61 N som denne, der anvendes i Pakistan, er nu bestilt til Grønlandsfly, og også flyvevåbnet har bestilt S-61. Læs iøvrigt artiklen side 202.

10 1964

PRIS KR. 1,50

HAVOVERFLADE

Lufthavn: La Paz, Bolivia
Højde: 4072 meter
Startbane: 2300 meter
Start: en motor stoppet ved V_1



Fly: Boeing 727

Som en fortsættelse af Boeing 727's succesfuldte præsentations-flyvninger landede den for nylig i La Paz, Bolivia og blev dermed den første jetmaskine, der nogensinde har opereret fra »El Alto«, verdens højest beliggende lufthavn.

727 foretog bemærkelsesværdige korte starter og landinger, selv i den tynde luft i La Paz's 4072 m højde. Da den i starten nåede V_1 -hastighed, slog piloten, Jack Waddell, den ene motor fra. 727 kom i luften i en stejl stigning med kun

to motorer i gang. Bruttovægten var 57.200 kg. Ifølge Waddell var flyvningerne »rutinemæssige og uden begivenheder«.

Boeing 727 har nu demonstreret sine overlegne egenskaber på alle beboede kontinenter og i 31 lande. Men endnu vigtigere er det, at 727's overlegne egenskaber, pålidelighed og passager-tække beviser, at den er i stand til at skabe fine for tjenstmuligheder på de daglige ruter. Den flyver højere, hurtigere og længere end forudsagt. Dens ydel-

ser ligger faktisk så meget som 12% over Boeings oprindelige garantier.

Følgende fjorten luftfartsselskaber har allerede bestilt 222 Boeing 727'ere: All Nippon, American, Ansett-ANA, BWIA, Eastern, JAL, Lufthansa, National, Northwest, Pacific Southwest, South African, TAA (Australien), TWA og United.

BOEING 727

Interesse for flyvepladsplanerne

DER er blevet røre om flyvepladsplanerne, efter at vi i sidste nummer omtalte den redegørelse, KDA har tilstillet luftfartsdirektoratet, og det er kun godt. Meningen var netop at få en diskussion igang og at henlede lokale interessers opmærksomhed på nødvendigheden af at anlægge flere flyvepladser.

Planen er da også blevet citeret overalt i dagspressen, problemerne har været taget op i fjernsynet, og man kan i det hele taget glæde sig over stor interesse for tanken.

Visse steder har man imidlertid taget planen lidt for bogstaveligt. Vi må derfor understrege, at redegørelsen er fremsendt til luftfartsdirektoratet som en skitseplan, og at den også må betragtes som en minimumsplan.

Aeroklubben er rede til både at drøfte spørgsmål som den nøjagtige beliggenhed af de enkelte pladser såvel som problemerne om statens, kommunernes og privates andel i oprettelse og drift af pladserne.

Og hvis en bestemt egn eller by skulle føle sig »forbigået«, fordi der ikke lige ligger en plads ved den pågældende by, eller den ikke er en af de IFR-pladser, planen forudser, så må vi påny betone, at planen er en principplan og en minimumsplan. Kan der anbringes endnu en IFR-plads et andet sted, er det kun udmærket. Kan der puttes flere VFR-pladser ind, er det også godt.

Det er jo altid sådan, at et friskt lokalt initiativ har muligheden for at dreje udviklingen i andre retninger, end en eller anden plan har forudset. Det har vi også inden for vore flyvepladser og lufthavne friske eksempler på.

Og vi vil utvivlsomt få flere at se under den udbygning af vort flyvepladsnet, der skal foregå i den kommende femårsperiode.

KDA FLYTTER

*Kontor og bibliotek lukket i dagene
26.—30. oktober*

Den 27. oktober flytter KDA sit kontor fra de lokaler, vi i 11½ år har haft på Dag Hammarskjölds Allé 40, til endnu mere centralt beliggende lokaler i Rømersgade 19, 3. sal. Det er ud til det gamle Grønttorv, der nu er parkeringsplads, og få minutters gang fra Nørreport station.

Det er med beklagelse, vi flytter fra de lokaler, hvor KDA har boet længst i sin 55-årige historie, men husets ejer skulle desværre selv bruge lokalerne.

Længe har vi søgt med lys og lygte, indtil et af vore bestyrelsesmedlemmer fandt den lejlighed i Rømersgade, hvor vi nu flytter til. Det er lidt mindre lokaler end dem, vi havde, men vi kan lige være der og er nu ved at gøre dem i stand til indflytning.

Flytningen og en samtidig dermed foranstaltet oprydning og omorganisation af arkiver m. m., som vi i mange år forgæves har søgt at få tid til, vil medføre, at kontor og bibliotek vil være lukket i ugen 26. til 31. oktober.

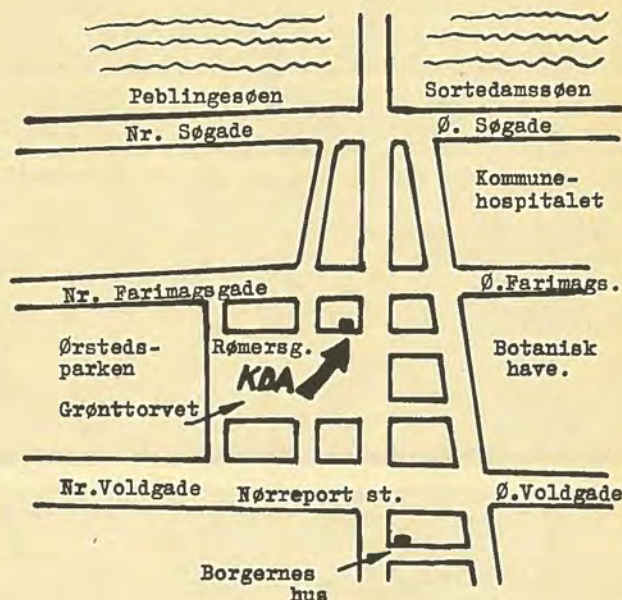
Vi vil gerne ved denne lejlighed takke de medlemmer, der har hjulpet os med at lede efter nye lokaler og er fremkommet med forskellige forslag.

Notér venligst, at fra 28. oktober er KDA's nye adresse:

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 19³
København K.

Nye telefonnumre (01) 14 46 55 og (01) 14 68 55.

Skitse over det kvarter, hvor KDA's generalsekretariat flytter hen i slutningen af denne måned. Den lodretgående gade til højre for pillen er Frederiksborggade.





1



2



3



4



FARNBOROUGH 1964

Den engelske flyveindustri og dens problemer i dag

DET er to år, siden Society of British Aerospace Companies sidst havde en samlet udstilling af sine produkter, så appetitten på Farnborough var stor, og fra hele verden strømmede det til med gæster. Fra Danmark mødte en talstærk militær delegation med forsvarschefen, general K. Ramberg, i spidsen. Efter sigende var man især interesseret i transportfly, men ingen af de firmaer, der kunne være tale om, ville røbe noget om dansk interesse for deres produkter. Hvad man også var interesseret i, var AOP-fly til hæren, men af sikkerhedsmæssige grunde må vi ganske afstå fra at nævne hvilke firmaer, der kan være tale om og overlade eventuelle gætterier herom til skarp-sindige læsere.

Den engelske flyveindustri kan desværre ikke se en særlig lys fremtid i møde. Den af regeringen gennemtvungne sammenslutning i større grupper har ganske vist medført en vis rationalisering, idet flere mindre fabrikker er blevet lukket; men de ordrer, som man havde stillet industrien i udsigt, hvis den koncentrerede sig, er stort set udeblevet, og på eksportområdet er konkurrencen fra USA og Frankrig meget følelig. Industrien er derfor begyndt at søge nye produktionsområder, f. eks. laver Handley-Page nu centralvarmeradiatorer, og man er i stadig stigende grad gået ind for internationalt samarbejde. British Aircraft Corporation og Sud-Aviation bygger i fællesskab det supersoniske transportfly Concorde(e), Hawker Siddeley og Dornier udvikler et taktisk VTOL-transportfly, og under udstillingen meddeltes det, at Rolls-Royce i samarbejde med Bristol-Siddeley og MAN skal levere motoren til den tyske Fiat G 91 afløser VAK-191. Det var en ordre, der blev erhvervet i hård konkurrence med amerikanske firmaer. Det forlyder, at den tyske fabrik VFW helst ville anvende en Bristol Siddeley motor på grund af dette firmas store erfaring i motorer til VTOL-fly, men at man af politiske grunde valgte en Rolls-Royce motor, kaldet RB. 193. Til gengæld skal B-S deltage i udviklingsarbejdet af motoren, der formodes at være baseret på Spey.

Industrien har imidlertid været ude for mange skuffelser på hjemmebane, til dels på grund af det ubestridelige faktum, at moderne kampfly nok er mere effektive end tidligere, men til gengæld også mere kostbare. Den engelske regering har derfor besluttet at anskaffe et antal McDonnell Phantom II altvejrsgigere til Royal Navy. De skal forsynes med R-R Spey motorer og har derved større rækkevidde end de tilsvarende amerikanske.

I den amerikanske flåde anvendes Phantom II kun på de største hangarskibe, der er betydelig større end de engelske, og mange mener, at Phantom slet ikke kan anvendes rationelt fra Royal Navy's hangarskibe

uden store ændringer (blown flaps o. s. v.), så man faktisk ligeså godt kunne udvikle en engelsk flådejager. På helikopter-området er Bell 47G blevet antaget som standard-helikopter i den engelske hær, der har bestilt 150. De første 50 leveres af Augusta, Bells italienske licenshaver, mens resten skal bygges af Westland, dog med stor anvendelse af udenlandske komponenter. Siden krigen er der ofret millioner af pund på skabelsen af en engelsk helikopterindustri, men hvad har man opnået? I dag er kun to engelske konstruktioner i produktion, de øvrige er baseret på Sikorsky-konstruktioner.

Skuffelser og håb m. h. t. trafikfly

Et kapitel for sig er BOAC-balladen. Dette luftfartsselskab har i årenes løb arbejdet et kæmpeunderskud, så stort, at regeringen i fjor udnævnte bankmanden Sir Giles Guthrie til leder med vigtigste opgave at få BOAC til at svare sig. Og han er gået drastisk til værks. Ruterne til det østlige Sydamerika indstilles pr. 1. oktober, og leveringen af de sidste 10 Super VC 10 udsættes på ubestemt tid. Allerhelst ville BOAC helt annullere ordren og i stedet købe flere Boeing 707, men såvidt ville regeringen alligevel ikke strække sig. I alt skal BOAC have 12 almindelige VC 10 og 17 Super. Den brutale kendsgerning er, at VC 10 er dyrere i drift end BOAC's Boeing 707. Til gengæld kan VC 10 anvende mindre flyvepladser, men i luftfarten er det i dag penge, det kommer an på. Det kan synes mærkeligt, at man i BOAC nu vil af med et fly, der er udviklet specielt efter selskabets ønsker og som fuldt ud opfylder disse; grunden er bl. a. den, at BOAC ikke har haft den forventede vækst i antallet af passagerer, fordi så mange andre nye lande betragter luftfartsselskaber som et statussymbol og opretter egne selskaber, samtidig med at man lægger hindringer i vejen for andre selskaber. Endvidere er behovet for evnen til at beflyve små pladser ikke så stort som forudset, fordi de fleste pladser er blevet udbygget til de store amerikanske jets. Iøvrigt er det underligt at se den engelske flyveindustri udnævnt til at være ansvarlig for BOAC's vanskeligheder. BEA, der i den sidste halve snes år næsten udelukkende har anvendt engelske fly, er en glimrende forretning, til trods for at man hovedsagelig flyver kortere ruter, der af luftfartsøkonomer betragtes som vanskeligere at tjene penge på end de lange ruter.

British Aircraft Corporation har dog ikke helt opgivet at sælge flere VC 10, som man mere betragter som en Comet 4-afløser end som et engelsk modstykke til DC-8 og Boeing 707; men større ordrer kan næppe ventes. Derimod synes der at være gode muligheder for salg af mange flere One Eleven, og bl. a. Lufthansa skal være stærkt interesseret. Foreløbig er der bestilt 65, hvoraf 45 til USA. Produktionen er nu to fly pr. måned, men øges til 4 pr. måned næste år og 6 pr. måned i 1966. Det udstillede fly havde endnu ikke den nye vingeforkant, der er indført som følge af ulykken i fjor. Typegodkendel-

1. Short Belfast.
2. BAC VC-10.
3. BAC One-Eleven.
4. HS Andover C Mk 1.
5. Westland Wessex Mk 5.

se forventes at finde sted inden årets udgang.

BAC standen var iøvrigt domineret af *Concorde*, om hvilken der ved denne lejlighed blev frigivet mange nye oplysninger, hvad vi vil vende tilbage til i en senere artikel.

Militære fly

Af militære fly viste man *Lightning F. Mk. 3*, hvorimod *TSR 2* ikke nåede at blive klar til Farnborough. Arbejdet med dette vigtige fly blev yderligere forsinket, da en lastbil med nr. 2 væltede på Boscombe Down for nylig. *Lightning F. Mk. 3* har nye vingetipper med mere krumning, hvilket reducerer modstanden ved subsonisk flyvning og dermed forøger rækkevidden. Endvidere har Mk. 3 en kæmpemæssig fast bagtank, stærkere motorer og ny radar, ligesom denne version er bevæbnet med to missiler, en af typen Red Top, en udvikling af Firestreak.

Jet Provost vist i standardudgaven til Royal Air Force og i en bevæbnet udgave til Iraq. Da flyvemedicinske eksperter mener, at det kan være farligt at flyve i længere tid uden trykkabine i højder over 25.000 fod, skulle der være gode chancer for udviklingen *H. 145*, der har trykkabine og større indvendige tanke, så tiptanke bliver unødvendige.

BAC har bygget to vigtige forskningsfly, af hvilke *H. 126* med jet flaps glimrede ved sin fraværelse, mens *BAC-221* til gengæld vakte stor interesse. Dette fly er en ombygget Fairley F.D.2 med vinger af omtrent samme udseende som på *Concorde*. Det mest bemærkelsesværdige er det høje »stankelbens-understel« og kroppens store vinkel (23°) mod det vandrette plan, når flyet står på jorden.

Mens BAC-221 skal udforske den slanke deltavinge ved høje hastigheder, er *Handley Page H.P.115* beregnet til flyvninger ved lave hastigheder. Det minder noget om de papirfly, man lavede i underskolen og viste en helt fantastisk flyvning med ganske lav hastighed og meget stor indfaldsvinkel. Fra Handley Page deltog desuden to Herolds, den ene til Malaysias flyvevåben, og en ordre på to til British Midland Airways (ex Derby Airways) blev offentliggjort i Farnborough-ugen. Fabrikken fortsætter udviklingsarbejdet på Herold og har projekteret versioner med jetmotorer i vingetipperne eller nacellerne til brug under start. *Victor*-produktionen er nu endt, men Handley-Page har stadig meget at gøre med denne type, idet Mk. 1 skal ombygges til flyvende tankere med tre tanknings-installationer. Arbejdet med grænselagsbortugning fortsættes, og man har fået en kontrakt på omkonstruktion af en Hawker Siddeley 125 til grænselagsbortugning. Det ombyggede fly kaldes H.P.130 og får lidt større spændvidde, men kontrakten omfatter kun papirarbejdet med ombygningen, selvom man naturligvis venter senere at få ordre på selve ombygningen.

Iøvrigt synes det som om Hawker Siddeley-koncernen har været heldige med *H.S.125*. Man benyttede Farnborough til at give meddelelse om salg af yderligere 14 til et beløb af over 60 mill. kr., og der er planlagt bygning af 110, hvoraf 42 allerede er solgt. Blandt de nye kunder er det australske luftfartsselskab QANTAS, der har købt to til skolebrug. Andre nye typer fra Hawker Siddeley var *Buccaneer S-2* med Rolls-Royce Spey motorer, *Andover* og *P.*

1127. *Andover* er en militær udgave af *H.S.748* med lastedøre i bagkroppen, der har fået mere svaj. På produktionsversionen indrettes hovedhjulets understelsben til at »knæle«, så gulvet i lastrummet sænkes ned i højde med ladet på en almindelig lastbil. Den viste *P.1127* var den første af ni, der skal afprøves af et kombineret hold piloter fra Royal Air Force, United States Air Force og Luftwaffe. Omskoling af piloter til *P.1127* består af fire timers helikopterflyvning og 1 time 15 minutter på selve flyet, hvoraf 15 min. jetbåret, og piloterne er mildt sagt overraskede over at omskolingen er så nem. Andre Hawker Siddeley typer var almindelig *H.S.748*, *Gnat Trainer*, *Hunter*, *Trident*, *Shackleton* og *Vulcan*, de to sidste udstillet af Royal Air Force, samt *Dove*, der var med for 18. gang!

Lette fly

De fleste regnede vist med, at *Dove* kun var med af traditionsmæssige grunde – det er jo en engelsk udstilling – men Hawker Siddeley sælger den stadig, ganske vist kun af og til. Ifølge Daily Telegraph ønsker Royal Air Force imidlertid at købe 25 til afløser for *Anson*. Til dette formål har man ganske vist også bestilt 20 *Beagle 206*, men man vil hellere have *Dove*, fordi man allerede har reservedelslagre til denne type, og fordi den har toilet, alt sammen ifølge avismeddelelsen. *Beagle 206* har dobbelt så stor rækkevidde og er 80 km/t hurtigere end *Dove*, der er en 20 år gammel konstruktion, og de officielle prøver har vist 8 % bedre præstation end fabrikkens garantier, så mon ikke *Beagle* alligevel får en ekstra ordre, trods storindustriens protester? Produktionen er nu i fuld gang og må forventes klar inden årets udgang, hvorefter kadencen sættes op til 1 fly pr. uge. Grundprisen er £35.000, men med autopilot, afslutningsudstyr og 2½ airline standard radio sniger prisen sig nemt op til £50.000. Det udstillede fly var nr. 2 til Royal Air Force og var udstyret med ILS, VOR, Decca og IFF foruden et omfattende UHF-radioudstyr.

I mock-up form vist *B.206S* med turbo-supercharged motorer, der bliver ca. £5000 dyrere end den almindelige *B. 206*. Nacellerne er forlænget bagud og rummer bagagerum ligesom på Cessna Skyknight.

Beagle B. 242 er en omkonstruktion af *B. 218* med to 195 hk R-R.Continental IO-360-A og hovedsagelig af aluminium, mens forløberen i stor udstrækning var af plastic. Den fløj første gang 27. august. Om en serieproduktion er der endnu ikke truffet beslutning, men prisen forventes at blive på under 300.000 kr. Af den tidligere Auster-familie sås *Beagle Mk. 11*, en Auster Mk. 9 med Continental-motor på 260 hk, *Airedale* og *Huskey*. Den sidste er en god, gammeldags tre-firesædet Auster med halehjul og lærredsbeklædning, men med mange forbedringer. Den har 180 hk Lycmng og koster £4100. På grund af dens simple og robuste konstruktion er der stor interesse for den i Sverige, og den kommer på skandinavisk demonstrationstur til efteråret, også til Danmark.

I de sidste måneder har *Beagle* solgt et større antal *Tugmasters* og *Terriers* i Skan-

1. *HS Buccaneer S 2* (forrest) og *S 1*.
2. *BAC Lightning F Mk 3*.
3. *HS P 1127* med 3-nations-mærker.
4. *HS 125*.
5. *Beagle B.242*.



HEIDE NR. 3 VED NM I MOTORFLYVNING

DANSKERNE kom først til Notodden. Turen gik samlet fra Gramrode med mellemlanding i Frederikshavn og derfra via Göteborg og den svenske kyst i strålende vejr ind over Sydnorge til Notodden, der ligger ca. 100 km SV for Oslo på kanten af Telemarken. Kort efter ankomsten startede vore tre piloter på hver sin hjemmebryggede rute for at sammenligne kortene og land-skabet og gøre sig fortroligt med dette.

Danskerne startede først i navigationskonkurrencen lørdag den 22. august, men det var nu kun, fordi de havde opgivet de højeste rejsehastigheder.

Vi havde også forsøgt at forberede os bedre gennem de fire kvalifikationskonkurrencer, hvis resultat imidlertid ikke blev meget overraskende, og ved fælles studie af reglerne m. m.

Det hjalp altså ingen. Vi blev som sædvanlig nummer sidst.

Dog var det et plaster på såret, at vi gen-



Det danske hold. Fra venstre Thyregod, Heide, Krog og Viggo Petersen.

denavien, mærkelig nok ingen i Danmark. Produktionen er nu ved at være slut, men er man hurtig, kan den endnu fås for £ 2495.

Helikoptere

Westland havde dette år ingen nye typer at vise, men udstillede forskellige versioner af *Whirlwind*, *Wessex*, *Scout* og *Wasp*. To *Wessex* demonstrerede tankning i luften, mens en anden i den statiske park viste forskellige bevæbningsformer (maskingevær, torpedoer, S.S.11 panserværnsmissiler).

Den første *Short Belfast* fløj 5. januar i år, men allerede nu flyver tre af denne kæmpefragter. Dens lasteevne blev overbevisende demonstreret, da den efter sin flyveopvisning åbnede dørene i bagkroppen og sænkede rampen, hvorefter to panservogne og en stor lastbil rullede ud, køretøjer med en samlet vægt på 26 t. *Short* har projekteret adskillige udviklinger af *Belfast*, bl. a. en maritim version til ubådsjagt. Den er tænkt som afløser af *Shackleton* og har en flyvetid på 17 timer. Denne version kan også anvendes som transportfly til indtil 150 soldater eller 34 t fragt. Til BEA-specifikation på en »luftbus« tilbyder man en civil udgave med plads til 288 passagerer på to dæk. På korte ruter som f. eks. London-Paris tænker man sig toldbehandling og paskontrol i luften i lighed med, hvad der er tilfældet i internationale tog.

nem danmarksmesteren P. Heide Andersen fik os en individuel tredjeplads.

Det lå ellers lidt tungt oven på navigationskonkurrencen, der foregik i trappetrin med forskellige højder (barografkontrollet!) på grund af bjergterrænet. For det svenske hold, udtaget blandt næsten 50 deltagere ved de svenske mesterskaber kort før, havde beslaglagt de tre første pladser, hvorpå fulgte to finner og så først Heide foran finnen *Heinonen*, der flere gange har været nordisk mester.

Navigationskonkurrencen har tidligere været altafgørende, idet den talte med 60 % mod landingskonkurrencens 25 og specialprøvernes 15. Men i vinter besluttede Nordisk Flyveforbund blandt andre ændringer at forskubbe vægtfordelingen lidt til forholdet 55:30:15.

Vejret havde ikke voldt vanskeligheder under konkurrencen, men både svenskerne og især finnerne havde haft vanskeligheder med at nå frem. Finnerne havde ligget fast på Ålandøerne p. gr. a. dårligt vejr og nåede efter diverse toldvanskeligheder flere steder først frem, så de kunne puttes direkte ind på opgaven – efter en lang rejse.

Landings- og specialkonkurrencer

Det var endnu godt vejr om søndagen, hvor de af specialprøverne, der ikke var indlagt i navigationskonkurrencen (identifikation af fotografier, udlagte mærker samt angivelse af position af en mast), blev udført. Det var nedkastning af meldinger i form af kridtposer, hvilket vi jo ikke har meget træning i, men måske kan supplere vore egne konkurrencer med.



Det sejrrie svenske hold: Fra venstre holdlederen, oberstløjtnant Ericsson, og piloterne Lundblad, Hedmann og Danielsson.

De tre landinger fandt sted i svag skiftende vind, som adskillige brændte sig på. Landerne skulle ske i en 12 m bred bane – det gav strafpoints at komme uden for disse.

Da de sædvanlige korrektioner af fejlagtige resultater var foretaget, blev resultatet som fremgår af hosstående tabel.

Holdresultaterne (baseret på de to bedste fra hvert land) giver det normale resultat, at Sverige og Finland ligger i toppen, mens Norge og Danmark kæmper om at blive sorteper.

Individuelt blev der betydelig mere spredning, end navigationskonkurrencen havde givet håb om. Og her fik en nordmand endda en sikker sidsteplads på hjemmebane.

Saavalainen, der løb af med sejren som i Gävle i 1962, fløj Piper Colt. *Hedman* og

Short har endnu ikke modtaget ordrer på *Skyvan*, men interessen er meget stor for dette lille passager- og fragtfly, og man har nu begyndt serieproduktion. Prisen er ca. £ 97.500, og det første fly forventes at være klar om et lille års tid.

Britten-Norman, der er mest kendt for sine luftpuddefartøjer, viste en model af BN-2, et tomotoret højvæjnt fly med fast understel. Det bliver tilsædet, skal udstyres med to 200 hk R-R-Continental IO-360-A, og forventes at flyve første gang i slutningen af 1965.

Beagle-koncernen er i de seneste måneder blevet reorganiseret og koncentrerer sig nu om flyproduktion, idet flyveskolen, lufttaxaafdelingen og helikopterafdelingen er blevet solgt. Man har også opgivet udviklingen af autogyroer på grundlag af Wing Commander K. H. Wallis, hvorefter denne har lavet sit eget selskab Wallis Autogyros Ltd., der de sidste dage demonstrerede den ensædede WA-116. Det nye selskab har hjemsted i Cambridge og vil sælge byggesæt m. v. til amatørbygning af autogyroer.

At komme ind på blot en overfladisk omtale af de øvrige udstillere tillader pladsen desværre ikke.

Strålende opvisning

Flyveopvisningen varede i år ca. to timer de lukkede dage, betydeligt længere de åbne dage, idet der da var faldskærmsudspring og opvisning af gamle fly som S.E.5.A.,

Spitfire, Swordfish, Mosquito m. v. Den mest imponerende opvisning blev foretaget af Bristol Bulldog; for en, der delvis er opvokset i jetalderen, er det helt ufatteligt med et fly, der kan vende på en tallerken.

Selv opvisningen var som altid enestående; den kan simpelt hen ikke laves bedre. Det militære indslag var i år en kombination af fly og soldater fra alle tre værn. Helikoptere landsatte soldater og udrustning, så en »feltflyveplads« kunne besættes, hvorefter seks Argosy bragte yderligere forstærkninger. Under hele operationen, der havde deltagelse af over 100 fly og blev afviklet på ca. 10 minutter, holdt Sea Vixens, Scimitars, Hunters og Canberras vagt over området. Det bedste indslag i demonstrationen var landsætningen af soldater fra en *Wessex* i 60 m højde; soldaterne kurede ned ad et langt tov! Intet under, at det røg, da den sidste rutsjede ned. Denne teknik anvendes i junglen eller i skove med høje træer. Jeg tror ikke, at jeg turde gøre det!

Den festlige afslutning var kunstflyvning med et hold røde Jet Provost og et hold gule Gnats samt scrambling af seks Lightnings. Jorden rystede formelig, mens de fór ned ad startbanen med begge efterbrændere slået til. Godt, at opvisningen ikke var i Kastrup, så ville telefoncentralen bryde sammen.

Og så glæder vi os til Farnborough 1966.

H. K.

de øvrige svenske samt *Nieminen* Piper Super Cub, mens *Heinonen* fløj sin to-sædede HK 2. *Rudström*, der vandt landingskonkurrencen, var den eneste, der endnu fløj en Cub L 4 — de to andre nordmænd fløj Colt.

Heide's Rallye viste sig at kunne klare sig godt i selskabet, men der er ikke tvivl om, at vore gode gamle KZ II'er er en medvirkende årsag til vor dårlige placering. De er faktisk ualmindelig dårligt egnede til formålet: Fra bagsædet, hvor den skal flyves solo, har piloten dårligt udsyn fremad til navigations- og landingskonkurrence og intet udsyn ned til siderne for observation af mærker o. lign. eller mål ved nedkastning. I landingerne har de tendens til at »flyde« for langt.

Det ville hjælpe en del, hvis de ved hjælp af ballast blev indrettet til at flyves fra forsædet, og i hvert fald *Krog* og *Viggo Petersen's* med høj frontrude kan her også få godt udsyn fremad. Sidstnævnte var iøvrigt med som holdleder, KDA's generalsekretær som dansk jurymedlem.



En af de svenske Piper Super Cub lægger an til mærkelanding over forhindring i Notodden. Super Cub er fremragende egnet til den slags flyvning, som der er brug for ved konkurrencerne.

40 % forretningsflyvning i USA

Af 93.000 general aviation fly i USA bruges de 35.000 til forretningsflyvning, med deler Cessna.

Af de 14,3 millioner flyvetimer, general aviation-piloter udførte i 1963, blev 5,7 millioner timer udført af forretningsfolk, en stigning på 0,1 mill. timer.

Det vil sige, at forretningsflyvningen i USA udgør knap 40 % af al general aviation der.

De 35.000 fly ejes af 18.000 firmaer. Men det er kun en brøkdel af det antal firmaer, der efter Cessna's mening har råd til og med fordel kunne udnytte forretningsfly, så man forventer fortsat stor fremgang til det dobbelte af den nuværende virksomhed i 1970. Salgstallene for 1964 ser ud til at komme til at ligge godt over dem for 1963.

★

Maribo flyveplads indviet

Lørdag den 5. september blev den officielle åbning af Maribo flyveplads markeret ved en enkel ceremoni på den hyggelige bys rådhus, hvor en række af byens og egnens borgere mødte en del indbudte gæster fra flyvningsverden.

Som bekendt har pladsen været i brug siden i foråret og er blevet godkendt som offentlig landingsplads med stedsnavnbetegnelsen EKMB.

Det er en flyveplads efter den nye standard med en 650 m græsbane, fra hvis midte en 10 m rullebane fører hen til en lille standplads med et lille flyvepladslederhus — og en isbod.

Pladsen ligger dejligt tæt ved byen, 3 km stik øst for denne mellem Forneby og Engestofte — og mellem motorvejen i nord og Sønder sø i syd, så den er ikke svær at finde.

Selve banen er dels noget bølgende og dels noget knoldet og ujævn i overfladen og derfor endnu ikke allerbedst egnet for de mere hurtige af de forretningsfly, man lægger stor vægt på at få besøg af. Men når jorden er blevet noget mindre tør, er det meningen at tromle den, så de små ujævnheder forsvinder.

Flyvepladsen ligger på lejet jord, men man har godt håb om, at Maribo og Saksøbing

Resultater fra NM i motorflyvning

		Nav.	Spec.	Land.	Total
1.	Ilmari Saavolainen	F.	23,1	6,7	37,0
2.	Evert Hedmann	S.	19,2	3,9	37,4
3.	Heide Andersen	D.	23,8	7,9	44,7
4.	Carl Martin Danielsson	S.	22,2	7,9	45,7
5.	Juhani Heinonen	F.	33,4	7,7	50,1
6.	Heino Nieminen	F.	22,6	9,8	52,0
7.	Erik Rudström	N.	36,4	8,0	52,4
8.	Per Lundblad	S.	13,6	8,8	54,0
9.	Arve Caspersen	N.	39,6	3,8	67,7
10.	Per Krog	D.	55,2	10,2	94,9
11.	Harald Thyregod	D.	111,8	7,2	159,1
12.	Per Asvestad	N.	422,2	10,2	452,5

Holdkonkurrencen: Nr. 1. Sverige

» 2. Finland

» 3. Norge

» 4. Danmark

(Hedmann/Danielsson)	83,1
(Saavolainen/Heinonen)	87,1
(Rudström/Caspersen)	120,1
(Heide Andersen/Krog)	139,6

Viggo Petersen og Per Krog sejrede i Ålborg

Der var 16 deltagere i konkurrencen om Nordjysk Cup, som Ålborg Flyveklub arrangerede søndag den 13. september i Ålborg lufthavn. Konkurrencen blev ledet af Ålborg Flyveklubs formand major *Kurt Abildskov* og af dens sekretær, fru *Inge-Merete Abildskov*, og den fik i det strålende klare vejr et udmærket forløb.

Navigationsturen gik via Vognsild ved Farsø over Blenstrup tilbage til Ålborg og efterfulgtes af landingskonkurrencer.

Op nok er KZ-IIT ikke en ideal konkurrencestype, men i Danmark kan de stadig gøre sig gældende, og *Viggo Petersen* sikrede sig Nordjysk Cup — der er udsat af Ålborg Stiftstidende — mens andenpladsen gik til hans medindehaver af flyet, *Brik Krog*. De fik hhv. 56 og 70 strafpoints.

Trediepræmien, Ålborg Flyveskoles trofæ, gik til *Erik Strøm Hansen*, Ålborg, med 73 points. Nr. 4 blev endnu en lokal flyver, *P. E. Jensen* med 150, mens danmarksmesteren *Poul Heide Andersen* måtte nøjes med femtepladsen denne gang med 158 points.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.

Nu kommer KDA's nye radiobog

S. O. Madsen's bog i stærkt revideret udgave

I begyndelsen af oktober regner KDA med at kunne udsende den nye udgave af „Radiotelefonifor Flyvere“. Siden 2. udgave slap op sidste vinter har man savnet denne uundværlige bog af luftfartskontrollør S. O. Madsen. Den udkom første gang i 1957, derpå i 1961 i kun let ændret udgave; men i denne omgang fandt man tiden inde til en gennemgribende ændring af bogen i pagt med udviklingen.

Man har fjernet en del af det mere teoretiske stof og stof, som privatflyvere har mindre brug for; men til gengæld er der indsat nyt stof — bl. a. den danske fraseologi — og især er der kommet meget nyt billedstof med i form af omkring 40 nye illustrationer fortrinsvis af moderne radio og radionavigationsudstyr til anvendelse i lette fly.

Også rækkefølgen er ændret, så nogle af de mere praktiske ting kommer først, mens teorien er flyttet længere bagud, og det vil sikkert gøre bogen lettere fordøjelig.

Den nye udgave, der trykkes i væsentligt større oplag end de foregående, kommer i samme format og udstyr som „Motorflyvehåndbogen“ og følger sig naturligt ind i KDA's håndbogsserie.

Mens KDA tidligere udgav bogen på eget forlag, har man af praktiske grunde overdraget denne side af sagen til FLYV's Forlag, og bogen vil kunne fås i boghandelen. Den kommer til at koste 25 kr.

Ikke blot de nye elever på radiotelefonikursus, men også mange ejere af de tidligere udgaver vil med fordel kunne holde sig ajour ved at købe den nye bog. Og den vil utvivlsomt også interessere mange af de svæveflyvere, der går i radiotanker.

**Radiobogens
forfatter, luftfarts-
kontrollør
S. O. Madsen.**



Atter linkundervisning på Codanhus

Efter sommerpausen er der nu atter gang i KDA's linktræner på Codanhus. Flere medlemmer er interesserede i en fast ugentlig undervisningsaften, og disse bedes snarest henvende sig til KDA og aftale tid med linkinstruktør J. Vestergård.

Adskillige svæveflyvere gik på kursus sidste vinter, og efter at motorflyverne nu har instrumentflyvning med i uddannelsesprogrammet til A-certifikat må der forventes øget tilstrømning ikke blot af nye piloter under opskoling, men vel også af mange gamle certifikatindehavere, der ikke vil stå tilbage for de nye, men havde samme sikkerhedsuddannelse.

MED *flyv* I

GARDAN

FRA Frankrig — europæisk privat flyvnings land nr. 1 — er der udgået mange interessante flytyper, og for nylig har vi også her i landet haft lejlighed til at stifte bekendtskab med et lovende firesædet rejsefly, Gardan GY.80 Horizon.

Typen er fremkommet ved et »ægteskab« mellem en dygtig og erfaren konstruktør, Yves Gardan og en stor fabrik med fint renommé, nemlig Sud Aviation.

Gardan's første typer var de to-sædede SIPA 90 og Minicab, som jeg begge havde fornøjelsen at prøve i 1949. Siden kom andre SIPA-typer som f. eks. Minijet, men i 1956 forlod Gardan SIPA og tog med nogle få venner fat på GY.80, hvori han samlede alle sine erfaringer for at bygge et fly, der var nemt at flyve trods høje præstationer og velegnet til billig produktion. Endelig i juli 1960 kom prototypen i luften.

Flere firmaer var interesseret i at producere den, men i juli 1962 blev det Sud Aviation, der overtog den og med sine store ressourcer gav den alle chancer for en lys fremtid. Sud Aviation kender betydningen af at kunne yde fuld service og har derfor — endog inden produktionen kom i fuld gang — oprettet en særlig salgs- og service-afdeling i Toussus-le-Noble ved Paris til at tage sig

DET BEDSTE ER IKKE FOR GODT



HELLER IKKE NÅR DET GÆLDER SKOLEFLYVNING

Cessna fly, forsynet med ROLLS ROYCE-Continental motorer.
En del af TRANSair's fly er her samlet udenfor hangaren i Kastrup.
Hangaren rummer desuden SERVICEVÆRKSTEDER, TILBEHØRSDELE og RESERVEDELSLAGER.
SKOLEFLYVNING - OPFRISKNINGSKURSER - OMSKOLING - IFR-træning - UDLEJNING.
Eneste flyveskole med 2-motors CLT (Center Line Trust), hvormed 1-motors IFR piloter kan flyve 2-motors IFR uden IFR omskoling.
TAXI- og FRAGTFLYVNING - REKLAMESJEB.

TRANSair
DANISH AIR-TAXI

HANGAR 142
KØBENHAVNS
LUFTHAVN
SYD - DRAGØR
53 20 80

HORIZON

af typen. Alene en ting som instruktionsbogen var klar flere måneder, før man præsenterede typen offentligt i maj 1963, og er af en hel anden standard, end man desværre ofte ser fra fransk side.

Forenklet konstruktion, men stor hastighed

Horizon leveres enten med 150 eller 160 hk Lycoming motor og enten med fast eller constant-speed propel. Det er en lille kompakt type med oprækkeligt understel og rejsehastigheder på op omkring 235 km/t med rækkevidder på 900-1300 km. Og den er fuldt firsædet. Når dertil kommer, at priserne i standardudførelse ligger fra 90-96.000 kr., må man spidse ører.

Den er helt af metal med forkroppen af stålror og resten i letmetal. Krængeror og flaps består af 6 ens dele, to som krængeror og fire som flaps. Finne og de to halvdele af det kombinerede haleplan/højderor er ens og kan udskiftes, og det samme gælder sideror og anti-servoklapperne. De tre hjul er også ens. Understels- og flapbetjening er kombineret.

Horizon er et meget kompakt fly, men alligevel er kabinen rummeligere, end man skulle vente. Man skal tage et temmeligt langt skridt for at træde op på vingen (ikke flap'en), men gennem en stor dør i hver side er der nem adgang til kabinen. Der er tilstrækkelig plads fortil, men ikke voldsomt meget bagtil, især kniber det med benplads, hvis forsæderne er i bageste stilling.

Bagagerummet ligger bag bagsædets ryg med plads til håndbagage i en niche forover. Det er 0,3×0,9×0,7 m.

Det store instrumentbræt fortsætter ned ad midterkonsollen med god plads til flyveinstrumenter til venstre, motorinstrumenter til højre, radio i midten, brændstofinstrumenten etc. på konsollen. Standardudstyret er som så ofte meget spartansk, men så kan man jo supplere op efter ønske. Prøveeksemplaret havde således gyroinstrumenter samt en enkel fransk radio med 4 kanaler.

Der er dobbeltstyring (rat), hjulbremsehåndtag til venstre for konsol'en, drejehåndtag til understel/flaps samt trim mellem sæderne.

Rejseindtryk

Efter en bagsædetur i Uppsala i vinter prøvede jeg første gang Horizon for alvor på en tur fra Kastrup via Djursland til Odense - i højre sæde, mens civilingeniør E. Bjerre Petersen fra Litex sad i venstre side og Karl Rasmussen og M. K. Mouritzen fra Aviation Training sad bag - så hele Litex Aviation var repræsenteret, og samtidig fik vi lejlighed til at prøve flyet (OY-EAL, bygge-nr. 54) ved fuld vægt 1100 kg for 160 hk versionen med c-s. propel.

Horizon har to 80 liters tanke foran i planrødderne, og EAL havde også den 40 liters ekstratank under bagsædet. Med sit ekstra udstyr har EAL en tomvægt på 632



kg, så der skulle være 26 kg tilovers til bagage, og det havde vi nok omtrent også.

Den lettede på 15 sek. ved 65 mph, hvorpå vi steg først ved 2600 omdr. og 26" med 90 mph, derpå ved 2500, 25" og 80 med variometervisninger på 600-650 fpm. Det var ingen stigeprøve med konstant stigning, men vi var da i 2000 ved 4 og i 3000' efter 6 min.

Undtagen lige bagud og op er udsynet godt, lige frem generes det kun i meget brat stigning af næsen, der imidlertid ved vandret flyvning ligger meget langt nede. Støjniveauet blev øget af de åbne individuelle friskluftsventiler samt af en hvislen i en ikke helt tæt dør, der dog må kunne bringes i orden. Men vi kunne dog alle underholde os med hinanden uden større besvær.

Flyet var lidt skævt, så det var ikke muligt at lade det flyve alene i længere perioder. Den korte krop synes at gøre det en smule svært at holde en helt konstant højde, men flyet er kendt for at være meget retningstabilt.

Vi fløj en tid ved 2450 omdr., 24,5" med en fartmåler visning på 120 mph i 4000' og ca. 130 i 5000' (23"). Lidt besvær ved at udmagre blandingen viste sig senere at skyldes, at vi ikke havde opdaget, at blandingsregulatoren som gas- og propelhåndtag låses op ved at trykke på en knap midt i håndtaget!

Vor samlede tur på ca. 320 km blev iøvrigt gennemfløjet på 100 min., hvilket trods start, sving, stalløvelser m. m. giver 192 km/t.

Data

Sud-Aviation Gardan GY 80 Horizon

160 hk Lycoming 0.320.B

Spændvidde	9.7 m
Længde	6.6 m
Højde	2.6 m
Vingereal	13.0 m ²
Tomvægt	610 kg
Disponibel last	490 kg
Fuld vægt	1100 kg
Rejsefart (75%, 1800 m) ..	239 km/t
do. (66%, 2200 m)	229 km/t
Rækkevidde v. 75%, 1800 m	1160 km
do. v. 66%, 2200 m	1280 km
Stigeevne ved jorden	4 m/s
Tjenestetophøjde	4500 m
Start til 15 m højde	450 m
Landing fra 15 m højde ..	450 m
Stallingsfart (m. flaps) ..	90 km/t
Pris i Danmark med constant-speed propel	95.500 kr.

Med motor stallede den i ren tilstand omkring 55 mph, uden motor ved ca. 68. Med understel og flaps ude omkring 58-60 på fartmåleren. Foruden ved at stall-indikatoren horn hyler voldsomt i god tid, mærkes det nærmende stall tydeligt ved lette rystelser og lidt slingren og svage tendenser til at tabe den ene eller anden vinge, som dog kan holdes under kontrol med sideroret.

Kombineret betjening af flap og understel

Flap og understel sættes ud samtidig ad mekanisk vej ved 19 omdrejninger på håndtaget mellem sæderne. Der er altså altid 20° flap både ved start, landing og på jorden. Dette er et kompromis, der ikke fuldt ud udnytter egenskaberne ved flaps, men det er sket i forenklingens og sikkerhedens interesse. Både på flapstillingen og ved lamper kan man se, om stellet er ude eller inde. Tager man gashåndtaget tilbage med det inde, tuder et horn voldsomt, og skulle man alligevel lande i denne tilstand, rager hjulene lidt ud og tager imod. Efter udskiftning af en propel er en Horizon fløjet fra en plads, hvor dette skete, uden yderligere reparationer.

Giver man gas igen til rejseflyvning, går farten op til ca. 100 mph, og hvis man ikke trimmer om, må man trykke en del på rattet.

Vi skød ind til landing på Odenses bane 13 (græs) med 80 mph og havde måske en anelse for megen fart, hvilket kombineret med det følsomme højderor, som man lige skal vænne sig til, gjorde, at vi ikke blev på jorden ved første kontakt, men snart rullede vi henad græsset og konstaterede, at de olie-pneumatiske understelsben og skivebremserne giver udmærkede køreegenskaber. Med 159 cm mellem hovedhjulene er det et smalt understel, men det synes ikke at genere, og man kan godt tillade sig at køre hurtigt.

Ved en senere flyvning under den officielle præsentation af Horizon i Kastrup den 14. september fik vi lejlighed til både at køre flyet og at starte og lande i 16-17 knobs sidevind, og selv om man med lidt nøjere kendskab til flyet vil kunne gøre det bedre, så voldte det ingen vanskeligheder. Det er givevis et fly, som er let at have at gøre med, og de første omskolinger er i fuld gang. PW.

Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.

SIKORSKY S-61

Flyvevåbnets og Grønlandsfly's nye helikopter

SOM tidligere meddelt blev det alligevel Sikorsky S-61, som flyvevåbnets foretrak til rednings- og eftersøgningsopgaver. Det er snart et år siden, at finansudvalget stillede de nødvendige midler til rådighed, og man havde regnet med, at tabet af Catalinaer havde sat ekstra skub i forhandlingerne; men de trak i langdrag, hovedsagelig af økonomiske grunde, og det så en overgang ud til, at Boeing-Vertol 107 eller Sud Aviation Super Frelon skulle løbe af med kontrakten, der for de otte fly beløber sig til omkring 60 mill. kr.

I slutningen af juli meddeltes det, at man havde besluttet sig for S-61, og den 24. august blev kontrakten underskrevet på Royal Hotel i København. Samme dag skrev Grønlandsfly kontrakt om køb af tre Sikorsky S-61N.

En stor familie

S-61 er verdens største amfibiehelikopter. Den blev oprindelig konstrueret til bekæmpelse af ubåde og var den første helikopter-type, der både kunne opsoge og bekæmpe ubåde. Tidligere måtte man anvende to helikoptere til dette formål, en »hunter« og en »killer«. Prototypen fløj første gang 11. marts 1959, og i september 1961 blev de første seriøse leveret til U.S. Navy. Her kaldtes den oprindelig HSS-2 (HSS-1 var en version af S-58), men denne betegnelse er nu ændret til SH-3A. Typenavnet er Sea King, men som med flertallet af amerikanske navne af denne art anvendes det så at sige aldrig, i hvert fald ikke i de væbnede styrker.

Også den canadiske flåde anvender S-61 til ubådsbekæmpelse. Dens betegnelse er CHSS-2, og den første af ialt otte blev leveret i maj 1963. I august samme år blev den første S-61 til Japans flåde afleveret. Den er bygget af Sikorsky, mens de øvrige ti skal bygges af Mitsubishi (af amerikanske komponenter). Mitsubishi har iøvrigt erhvervet byggelicens på typen. USAF har lånt tre SH-3A af Navy og har fjernet antiubådsudstyret fra dem, hvorefter de anvendes som 27-sædede transporthelikoptere til forsyningsflyvninger til de såkaldte Texas Towers, radarstationer bygget på pæle ude i Atlanterhavet. Disse tre benævnes uofficielt CH-3A. Otte særligt udstyrede VH-3A (ex HSS-2Z) er i tjeneste ved Executive Flight Detachment til VIP-transport og evakuering i nødsituationer af den amerikanske præsident og andre amerikanske statsledere. Fire af disse bruges af U.S. Army, de øvrige af U.S. Marine Corps.

Af en eller anden grund har H-3A fabriksbetegnelsen S-61B, idet S-61A er betegnelsen for en decideret transportudgave, hvoraf der såvidt vides kun er bygget tre til USAF med betegnelsen CH-3B. De anvendes til samme formål som ovennævnte SH-3A. S-61D var et projekt fra 1961 til en transportversion med tynd halebom og store lastedøre bag til. Weser Flugzeugbau erhvervede byggerettighederne, men typen nåede aldrig længere end til tegnebrættet.

S-61L er en civil transportversion med en 1,27 m længere krop og fast understel. I modsætning til de tidligere omtalte versioner har den ikke flyvebåds-krop og kan derfor kun bruges fra land. Den har plads til 25-28 passagerer. S-61L fløj første gang 6. december 1960, og året efter blev fire leveret til Los Angeles Airways, men to andre er blevet leveret til Mitsubishi i Japan. S-61N er en amfibieversion med den længere krop fra S-61L, men iøvrigt med flyvebåds-krop og optrækkelige hovedhjul. Den er eller skal i tjeneste hos Pakistan International Airlines (3), BEA (2), New York Airways (3), Ansett-ANA i Australien (1) og som allerede nævnt Grønlandsfly (3).

Den nyeste version kaldes S-61R (af USAF CH-3C), og selvom den er baseret på SH-3A, afviger den dog på mange områder. Den har optrækkeligt næsehjulsunderstel, hydraulisk betjent rampe i bagkroppen, så biler m. v. kan køre lige ind, APU, selvsmørende rotor m. v. Den fløj første gang 17. juni 1963 og er allerede i aktiv tjeneste i Air Defence Command, Air Training Command, Tactical Air Command og Strategic Air Command. En særlig afdeling på Patrick Air Force Base i Florida anvender CH-3C til bjergning af rumfartøjer og redning af astronauter, men CH-3C skal også anvendes som »almindelig« eftersøgnings- og redningshelikopter.

Helikopteren har hidtil været stort set eneherkende, når det drejede sig om lodret start og landing, men i de senere år er VTOL-flyene udviklet i en sådan grad, at helikopterens førerstilling er alvorligt truet, bl. a. fordi helikopteren er forholdsvis langsom. Helikopterfabrikkerne stræber derfor efter at forøge helikopterens hastighed f. eks. ved at forsyne den med jetmotorer til brug ved vandret flyvning. Således er Sikorsky ved at forsyne en SH-3A med to P & W J60 à ca. 1400 kg st t. Det er den samme motor, som anvendes i Sabreliner og JetStar. Af andre ændringer kan nævnes, at helikopteren får 9,75 m lange vinger med krønger, mere strømlinjeformet næseparti, nyt understel, der trækkes ind i selve kroppen i stedet for i særlige naceller, og nyt haleparti med sideror. Den vil blive prøvet både med en standard-rotor og med en seksbladet. Fa-

briksbetegnelsen for denne krydsning mellem helikopter og fastvinget fly er S-61F; den forventes at blive færdig om et halvt års tid.

Opbygning

En detaljeret omtale af den danske version af S-61 må vente, indtil helikopteren er blevet leveret, så den følgende beskrivelse omhandler mere typen i almindelighed.

Såvel hoved- som halerotor er fembladede. Rotorhovedet er af stål og bladene af helmetalkonstruktion. De er fuldt udskiftelige og kan anvendes i hvilken som helst position og på hvilket som helst fly uden speciel tilpasning. På SH-3A kan bladene foldes tilbage med motorkraft; men på de danske udgaver, både den civile og den militære, har man givet afkald på dette. De to rotor af typen General Electric T58 ligger oven på kroppen og trækker på en fælles gearkasse. De udvikler hver ca. 1250 hk og er stærke nok til, at S-61 kan flyve på én motor. Den normale brændstofbeholdning er ca. 2600 l.

Kroppen har flyvebådsform og er en delvis skalkonstruktion i helmetal. På SH-3A kan bagkroppen foldes fremefter af pladshensyn på hangarskibe. Understellet består af to hovedhjul, der trækkes ind i stabiliseringspontonerne, og et fast halehjul. Cockpittet har plads til to piloter ved siden af hinanden; adgang til dette fås gennem en dør i venstre side af kroppen, og desuden er der en stor dør bagude i højre side. Dørarrangementet på flyvevåbnets S-61 bliver noget anderledes, idet en særlig dør kan åbnes nedad-udad og anvendes som platform ved redningsoperationer. Desuden får flyvevåbnets S-61 et kraftigt spil. Selve kabinen er 8,46 m lang, 1,92 m høj og 1,94 m bred på SH-3A, mens den er noget længere på S-61N.

Kommer først til foråret

De første to S-61 til flyvevåbnets skulle være klar allerede i december, de øvrige i marts, april og maj næste år. Vi skal nu ikke regne med at se S-61 herhjemme før en gang til foråret, idet de to første vil blive anvendt til omskoling af piloter, hvilket sker ved fabrikken. Det er dog kun nogle udvalgte piloter og teknikere, der sendes til omskoling i U.S.A. (nogle teknikere er iøvrigt allerede rejst); de fleste vil blive omskoleet i Værløse. At man i flyvevåbnets ser frem til de nye helikoptere, er forståeligt; de bevirker en effektivere redningstjeneste og bliver også nemmere at flyve end S-55. En pilot fra Esk. 722 siger således: »I S-55 er jeg alene om styringen, og den skal flyves med håndkraft hele tiden. I S-61 bliver vi to piloter og så får vi oven i købet autostabilisering, så vi glæder os til de kommer.«

Flyvevåbnets siger dog ikke farvel til S-55 lige med det samme, omend nogen endelig afgørelse endnu ikke er truffet. Man regner med at bruge dem til skoling af nye piloter og forskellige transportopgaver. Hæren, der jo ikke har helikoptere selv, synes ikke at

Fortættes næste side.

Data

Sikorsky S-61B (SH-3A)

Hovedrotordiameter	....	18,80 m
Halerotordiameter	.....	3,05 m
Kroplængde	.....	16,69 m
Kroplængde incl. pontoner	.....	4,77 m
Højde	.....	4,67 m
Tomvægt	.....	5078 kg
Fuldvægt	.....	8060 kg
Max. hastighed	.....	238 km/t
Stigeevne ved havoverfl.	.....	472 m/min.
Tophøjde (svævende)	..	1830 m
Flyvestrækning	.....	
(10% reserver)	.....	860 km

Nordair indstiller virksomheden

På et møde sidst i august besluttede charterselskabet Nordairs bestyrelse at indstille virksomheden. Hovedparten af personalet er allerede blevet sagt op; den ene direktør *Alex Lauesen*, havde sagt op før bestyrelsesmødet, mens den anden, *Erik Østbirk*, fratræder 1. november. Selskabets fly, fire DC-6, og Nordair-huset i Kastruplundsgade skal sælges, og lejemålet på to andre DC-6 bringes til ophør, og selskabets kontrakter med rejsebureauer m.v. vil blive overdraget til Scanair. Ca. 150 mennesker bliver direkte berørt af beslutningen; en del af dem vil formentlig kunne blive ansat i SAS og Scanair, og det forekommer os, at SAS som hovedaktionær i Nordair har pådraget sig en moralsk forpligtelse til ved de kommende nyansættelse af piloter først og fremmest at ansætte folk fra Nordair.

Hvorfor Nordair egentlig træder i likvidation, er endnu ikke blevet oplyst. Det hævedes, at det skyldes et krav fra SAS om betaling for udførte vedligeholdelsesarbejder, hvad man ikke var i stand til, at SAS ønskede at samle sine charterinteresser i ét selskab (Scanair) eller at grunden var den, at selskabets flåde ikke længere var konkurrencedygtig, og at man ikke kunne få tilført ny kapital til køb af nyt materiel. Nordairs bestyrelse har imidlertid bebudet en redegørelse om selskabets forhold, som afventes med spænding. Via SAS er den almindelige skatteborger jo også aktionær i Nordair og har derfor krav på orientering.

HK

Fortsat fra foregående side.

være interesseret i at overtage dem. Man vil hellere have en større type til transportopgaver og en mindre til AOP-opgaver, men disse ønsker bliver næppe opfyldt de første par år, desværre.

Selvom S-61N kan tage 28 passagerer, vil de tre til Grønlandsfly kun få 24 sæder, idet der skal indrettes toilet og flykøkken. De forventes at gå i tjeneste i maj 1965 og vil blive fløjet til Grønland, hvorimod flyvevåbnets S-61 vil blive sejlet hjem. På Grønland skal S-61'erne afløse de Ottere og Catalinaer, man hidtil har chartret fra Eastern Provincial Airlines. De rutemæssige opgaver kan klares med to fly; det tredje fly holdes i reserve, men kan også anvendes til forsyningsopgaver for de amerikanske styrker i Grønland og til eftersøgnings- og rednings-tjeneste. Rutenettet dækker 12 lokaliteter, fra Narssarsuaq i syd til Upernavik i nord. Hovedbasen bliver i Godthåb, hvor man er ved at etablere en heliport med hangar og værksteder. Her råder man også over et boligkompleks, kaldet Flyverbo ligesom det i Kastrup, med lejligheder til størstedelen af de ca. 40 ansatte, man kommer op på til næste år. Man regner med at skulle have ni helikopterpiloter, to piloter til selskabets DC-4 og et teknisk og administrativt personale på knapt 30.

Grønlandsfly erkender åbent, at beflyvningen af Vestgrønland vil blive dyr, og man regner med et underskud på flere millioner kr. de første år. Underskuddets størrelse skal man nu ikke hænges sig i; det vigtigste er at Grønland får et effektivt net af luftruter.



Her er 1965-udgaven af Cessna Skyknight, der har fået forlænget kabine og øget bagagekapacitet. Den blev demonstreret af Commertas i Kastrup den 22. september.

TRAFIKFLYVENYT

SAS har bestilt endnu fire Caravelle III, hvoraf to leveres i foråret 1965 og to i marts 1966. Med en tidligere bestilt, der leveres nu i december, vil SAS komme op på 18 Caravelle. Alle fem nye fly udstyres med Autoland, der halverer de nuværende landingsminima.

SAS's ældste aktive pilot, luftkaptajn Age Hedall Hansen fyldte den 31. august 60 år og udgik dermed fra aktiv tjeneste i selskabet, hvor han blev ansat i 1937.

Finnair har indsat sine første Caravelle 10B på sit rutenet. Den sidste af de seks bestilte leveres til foråret. De fire gamle Caravelle III går med alle reservede og ekstramotorer tilbage til Sud Aviation. Den nye udgave med Pratt & Whitney motorer har 2300 km rækkevidde mod III'ens 15-1600 km. Fuldvægten er 52 tons mod 46 tons.

United Airlines har bestilt yderligere 25 Boeing 727 og vil således inden udgangen af 1966 have 65 af denne type, som der nu er solgt 222 af.

Endnu en Heron til Scan-Fly

Scan-Fly har købt endnu en Heron 2, denne gang hos Executive Air Engineering Ltd. i Coventry. Den ventedes til Kastrup sidst i september og vil dels blive indsat på Færø-ruten, dels på REMO-flyvninger og almindelige charteropgaver. Scan-Fly overvejer at flyve to gange om ugen på Færøerne, idet ruten har haft særdeles god belægning. Den nye Baron kom til Kastrup den 28. august ført af *Per Alkærsig* med *Bent Stig Møller* som andenpilot; turen over Atlanten blev gjort uden installation af ekstratanke, idet flyets almindelige tanke var rummelige nok, når man fløj via Grønland og Island.

Jævn fremgang for trafikflyvningen

Af IATA's årsberetning ved generalfor-samlingen i Colombia i sidste måned fremgår, at 1963 var et ganske tilfredsstillende år. Trafikken steg 12,2 % som året forud. Der blev transporteret 135 millioner passagerer. Lastfaktorerne lå næsten uændret på 53,6 % for passagererne og 50,5 % i vægt. Mens der i 1961 var et samlet underskud på 118 mill. dollars, gav 1962 97 mill. i operationelt overskud, men efter fradrag og skatter alligevel et underskud.

For 1963 foreligger tallene endnu ikke, men de tegner til 165 mill. dollars i operationelt overskud eller kun 2,4 % af omsætningen.

Nu kommer Cessna 411

Cessna kan nu af tomotors forretningsfly foruden Model 310, Skyknight og Skymaster tilbyde den tidligere omtalte Model 411, der har fået sit typeluftdygtighedsbevis, og hvis pris nu er blevet fastsat. Man havde garanteret, at prisen ikke ville overstige 120.000 dollars, og den er nu ansat til 108.950 dollars eller godt ¾ million kroner.

Det første produktionseksemplar ventes i luften i oktober.

Cessna 411 har to 340 hk motorer, plads til op til 8 personer, bagageplads i næse, bag kabinen og bag motorerne. Den kan flyve op til 425 km/t. Nærmere detaljer er iøvrigt endnu ikke offentliggjort.

Ny udgave af Cessna Skyknight

1965-udgaven af Skyknight byder på en 38 cm længere kabine i form af en hylde til let bagage bagtil og større bagagerum bag motorerne, så der nu kan rummes indtil 272 kg bagage. Der er forbedret oxygenudstyr, forbedret landingsprojektor og mange andre detaljer samt naturligvis ny bemaling og ny stil i interiøret.

Skyknight kan bære seks personer, fuld brændstoftank samt 105 kg bagage eller ekstra udstyr, og den er stadig fortrinnsvis beregnet til flyvning i stor højde, men har ikke trykkabine.

Piper Comanche 260

Piper Comanche, der tidligere kunne fås med 180 eller 250 hk motor, kan nu også leveres med 260 hk, mens 180 hk udgaven er blevet droppet. Den 260 hk Lycoming O-540 motor fås enten med karburator eller direkte brændstofindsprøjtning. Foruden at øge motorkraften har man nedsat luftmodstanden af det optrukne understel, så Comanche 260 kan byde på rejsehastigheder op til 300 km/t. Samtidig har Piper indført samme lyd-isolering som på Comanche 400, Twin Comanche og Aztec C med dobbeltvinduer og ekstra isolering, der skal gøre dem til nogle af de mindst støjende fly af deres klasse på markedet. Også sæder, ventilation og varme-anlæg er forbedret.

Flyet leveres med mange forskellige sammensætninger af udstyr og kan naturligvis udstyres til IFR-flyvning.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.



To af de tre svenskere i multiklassen brugte Mustfire-modeller. Det var konstruktøren J. von Segebaden samt Jan Levenstam, der ses øverst med sine to.

Nederst Nordahl Rasmussen, som med Viscount'en i forgrunden blev nr. 2 i multiklassen, og med Veco White Cloud også i enkanalklassen.

I forbindelse med landskampen for frit-flyvende modeller sidste år på Vandel afholdtes et nordisk ledermøde, hvor det blev foreslået at indføre landskampe også for de radiostyrede modeller. Forslaget, der blev fremført af Danmark, blev godt modtaget, og Sverige, der gerne ville samle erfaringer med henblik på VM i 1965, tilbød at arrangere den første landskamp.

Denne fandt sted i dagene 21., 22. og 23. august på Kungliga Krigsflygskolan i Ljungbyhed, beliggende kun ca. 40 kilometer fra Helsingborg, hvilket gav mange danske modelflyvere mulighed for at overvære stævnet. Ja, vi tror faktisk, at hvis man ser bort fra

Vore radiostyringsfolk bliver stadig dygtigere

...og klarede sig fint i den første nordiske landskamp, hvor vi fik tre 2. pladser

flyveskolens kadetter, så var der flere danske end svenske tilskuere.

Norge, Sverige og Danmark havde anmeldt fuldt hold i begge klasser, mens Finland kun sendte en repræsentant, den tidligere fritflyvningsmand Pentti Reinas, der dog trak sig tilbage efter træningen, hvor han konstaterede fejl i sit radioudstyr. Desværre udeblev den ene af vore deltagere i enkanalklassen, danmarksmesteren Hans P. Hansen, Hillerød, der var så uheldig at flyve sin model bort i en tågebanke onsdag aften før konkurrencen. Selv om han fik den igen fredag, var det for sent at få den gjort klar, da den havde ligget i et træ i to døgn. Også en af de norske deltagere i denne klasse udgik, mens de øvrige 16 deltagere gennemførte konkurrencen uden et eneste uheld eller havari, hvilket vist trods alt må kaldes usædvanligt.

Enkanalklassen

Allerede i første periode afsløredes det, at standarden i denne klasse ikke var imponerende. Der var mange fejlstarter samt et par flyvninger, hvor deltagerne havde nok at gøre med ikke at »stabe« modellerne bagud i den friske vind. Kun den svenske mester, Nilo Thulander med en Vagabond viste noget af det helt rigtige. Nordahl Rasmussen og Åse Yvan fik begge motorstop inden landingsrunden, men lå alligevel som nr. 2 og 3, da perioden sluttede. I anden periode gik det ikke meget bedre. Nordahls motor gik dårligt, så han ikke kunne få højde til sit spiraldyk, og Åses motor stoppede også denne gang. Alligevel bevarede vi placeringerne fra første runde. I tredje omgang var det ligesom man strammede sig lidt op, og vore deltagere var en overgang forvist til 4. og 5. pladsen, men en god flyvning af Nordahl og en næsten lige så god af Åse – med en reservemodel, som ikke kunne jordstarte – bragte dem på henholdsvis 2. og 4. pladsen i det endelige resultat. Havde vi haft Hans Peter Hansen med, ville vi formentlig have vundet holdkonkurrencen i denne klasse uden større besvær.

Hård kamp i multiklassen

Bruger man VM i Genk sidste år som målestok, må det siges, at standarden i mul-

tiklassen var høj, og at de bedste flyvninger fra dette NM ville have givet placeringer mellem de 10 bedste fra VM. Det var derfor overraskende, at Jørgen Yvan, der startede som sjette mand, placerede sig øverst på resultatlisten og holdt denne placering lige til de to sidste flyvninger i første periode, hvor først Poju Stephansen, Norge, og derefter Nordahl Rasmussen trængte sig ind foran i den nævnte rækkefølge. Efter anden omgang var det klart, at Stephansen var i særklasse, og at de øvrige måtte kæmpe om andenpladsen. Den var der til gengæld også trængsel om, idet kun 230 point skilte nr. 2 og nr. 5 på nuværende tidspunkt. Nordahl og Yvan holdt stadig 2. og 3. pladsen, men Segebaden, Sverige, og Tønnesen, Norge, var halet betydeligt ind på dem.

Der var således lagt op til en spændende slutrunde. Jørgen Yvan, der havde lavet to meget fine flyvninger med sin ualmindelig veltrimmede Taurus, lod sig åbenbart forlede til at flyve lavere, end han plejer, hvilket gav lidt uro over flyvningen og færre points end de foregående perioder. Dette bevirke, at Tønnesen, der udførte en prima flyvning til 1453 points, kom foran. Han kom endda foran Nordahl, som imidlertid skulle starte som sidste mand, og behøvede 1390 points for at tilbageerobre anden pladsen, hvilket han gjorde ved at flyve 1398 points, selv om hans Viscount nægtede at spinde i denne runde. Heller ikke landingsrunden kan have indbragt mange points, for den blev udført i så lav højde, at en af dommerne bagefter forklarede Nordahl, at landingsrunden skulle flyves og ikke køres.

Vor tredje deltager i denne klasse, Finn Mortensen, var forfulgt af uheld. Først totalhavarerede han sin Taurus en uge før konkurrencen. Motor og radio fik også sin bekomst, således at han stillede op i Ljungbyhed med en ældre Orion (som ellers var kasseret) med lånt radioudstyr og en hastigt repareret motor. Det viste sig, at Orionen var i meget dårligt trim, radioen havde for kort rækkevidde, og motoren kunne ikke gå tomgang uden at standse. For at gøre det fuldstændt punkterede det ene hovedhjul, så modellen end ikke kunne køre. Finn fik motorstop på alle tre flyvninger, og samme skæbne overgik også nordmanden Tore Paulsen. Tager man hensyn til disse to deltageres uheld, vil man se, at de tre nordiske lande er meget jævnbyrdige i multiklassen.

Modsætninger

Det var interessant at se forskellen på nr. 1 og 2 ved denne konkurrence. Stephansen fløj med en skuldervinget selvkonstruktion med en Merco 49 motor, som størsteparten af tiden gik i nedroslet tilstand. Kun i selve manøvrerne fik den fuldgas, hvilket bevirke, at Stephansen kunne udføre hele flyvningen i ganske lav højde, og at det område, som modellen bevægede sig i, næppe var mere end 100 meter i radius.

Motsat fløj Nordahl med sin Viscount og en Super Tigre 56 med en enorm hastighed. Ligeudflyvningen, der skal starte lige over senderen og vare mindst 10 sek., endte således hver gang så langt ude i Skåne, at dommerne knap kunne se modellen. Men

Fortættets næste side.

Enkanalklassen:	Points
1. Niilo Thulander, S	757
2. Nordahl Rasmussen, D	717
3. Lennart Olsson, S	692
4. Åse Yvan, D	644
(7 deltagere)	

Multiklassen:	Points
1. Poju Stephansen, N	3347
2. Nordahl Rasmussen, D	2861
3. Ulf Tønnesen, N	2852
4. Jesper von Segebaden, S	2826
5. Jørgen Yvan, D	2712
6. Jan Levenstam, S	2567
7. Rolf Dilot, S	2400
8. Tore Poulsen, N	1486
9. Finn Mortensen, D	1083

Holdkonkurrence:	Enkanal	Multi	Landskamp
1. Sverige	1.854	7793	9647
2. Norge	648	7685	6656
3. Danmark	1.361	6656	8017

Model	Udstyr
Vagabond	Telepilot
White Cloud	Kraft
Tauri	F&M
Radio Kobold	Selvbygget 40,68 MHz

Model	Udstyr
Selvkonstr.	Quadruplex proportional
Viscount	Kraft
Hugin	Orbit
Mustfire	Space-Control proportional
Taurus	Selvbygget 40,68 MHz
Mustfire	Kraft
Taurus	Bramco
Stormer	Selvbygget proportional
Orion	Kraft

Vellykket linestyrings-landskamp i Kastrup

2. plads til Albert Svensson og 3. plads til Kjeld Frimand Jensen

VED velvilje fra luftfartsdirektoratet og lufthavnens administration fik modelflyverne tilladelse til at afholde den nordiske landskamp med linestyrede modeller i Kastrup, nærmere betegnet i den sydlige ende af den gamle bane 35. Her var udmærkede forhold at flyve under, og da vejret var fint med sol og ikke for megen vind, fik landskampen, som var vort første internationale linestyringsarrangement, et godt forløb.

Finland, Sverige og Danmark mødte op med fuldt hold, mens Norge sendte to mand i kunstflyvning, to i kampflyvning og 3 hold i holdkapflyvning. Under forberedelserne til stævnet viste det sig hurtigt, at vi ikke havde linestyringsfolk nok til at besætte alle poster som officials samtidig med, at vi skulle stille et stærkt landhold. Selv om man gik ind for at køre stævnet med hjælp af fritflyvningsfolk og radiostyringsfolk, således at vort landhold kunne koncentrere sig om det flyvemæssige, har landsholdsfolkene alligevel måttet klare mange ting, og det er måske heri, man skal søge forklaringen på, at de danske resultater ikke blev helt så gode som ventet.

Kunstflyvning

Det var i denne klasse, vi havde ventet de bedste danske resultater, og det var derfor en skuffelse, at såvel *Kaj Hansen* som *Eilif Madsen* fik motorstop i første runde og blev placeret nederst på listen. *Albert Svensson* lavede en fin flyvning og lå på anden pladsen efter finnen *Kari*, der netop er blevet nr. 2 ved VM i Ungarn, og som her viste sig helt urørlig på førstepladsen. *Albert* holdt stillingen også gennem anden og tredje runde, selv om hans anden flyvning var noget ringere end de to andre. *Eilif* arbejdede sig op ad listen med en god flyvning i anden omgang og en fin fin i tredje. Han sluttede på femtepladsen, også et smukt resultat. Han fløj med en *Sirotkin*-inspireret selvkonstruktion, som dog ikke er fuldt udviklet, idet *Eilif* mener, at den med differen-

tialflaps og næsehjul vil blive endnu bedre. *Kaj Hansen*, der plejer at flyve kunstflyvning med mere end 100 km/tim, har lagt stilen om og flyver nu langsomt som de øvrige. Det er dog et spørgsmål, om det var klogt at ændre stilen så kort før NM, for han havde vanskeligheder med motorindstillingen og fik ikke tilnærmelsesvis det ud af det, som han kunne have fået på sin tidligere facon.

Som helhed var kvaliteten i denne klasse god, selv om svenskerne var svagere, end vi havde troet. Det er måske forklaringen på, at danske kunstflyvningsfolk tidligere på året har klaret sig overraskende godt i svenske konkurrencer.

Hastighed

Af de ialt 9 deltagere i denne klasse fik de fire noteret tider i første omgang, to i anden og to i tredje. De otte noterede tider fordelte sig på 5 deltagere, hvoraf de tre tegnede sig for hver to. Finerne var bedst med to mand over 200 km/tim, vi var næstbedst med to på godt 180 km/tim, mens Sverige kun fik noteret et eneste resultat på 185 km/tim. Desværre for det danske hold blev *Dirch Ehlers* diskvalificeret i sit sidste forsøg, hvor han ellers var godt på vej til at gennemføre en gyldig flyvning. Konkurrencelederen støttet af begge tidtagere bedømte flyvehøjden til at have overskredet de afgørende 6 meter, og selv om den danske holdleder, *Egon Briks Madsen*, nedlagde protest, stod afgørelsen ikke til at ændre.

Med de mange fejlstarter mindede klassen således alt for godt om vore hjemlige dyster, og der er ikke tvivl om, at adskillige af deltagerne ville få mere ud af at benytte dobbeltlinier i stedet for det vanskelige monolinesystem, som ikke er velegnet med den moderate vindstyrke, der rådede. Men der er næppe tvivl om, at tilhængerne af monoliner er populære hos propelfabrikanterne.

Holdkapflyvning

Holdkapflyvningen var den disciplin, som tiltrak sig den største interesse, og var iøvrigt den eneste klasse, hvor alle fire lande havde sendt fuldt hold. Med 12 hold blev der således 2 gange fire indledende løb, hvoraf mange var spændende. I det fjerde heat skete det uheld, at *Pinotti/Hagel* fik linebrud, hvorefter modellen loopede rundt om *Jørgen Larsen/Dennis Nordahl's* liner med det resultat, at den danske model havarede. Da motorpannen også gik i stykker, var *Jørgen* ikke i stand til at gøre sin reserve-model flyveklar, hvorfor han måtte trække sig ud af konkurrencen.

I finalen kom *Sundell/Sundell*, Finland, *Aarnipalo/Järvi*, Finland, samt *Olsson/Söderberg*, Sverige, idet de havde kvalificeret sig med følgende tider: 4,53, 4,42 og 5,00. Finalen blev desværre ikke lige så spændende som mange af de indledende løb, fordi *Aarnipalo/Järvi* var for længe om at få startet, og *Olsson/Söderberg's* motor gik dårligt, hvorfor brdr. *Sundell* fik et stort forspring allerede fra starten. *Sundell'erne* var iøvrigt værdige vindere; de er vældigt godt samarbejdende, og deres model med optrækkeligt understel var meget konstant og sikker.



Guy Sundell griber holdkapflyvningsmodellen i flugten ved et sektionsmærke.

I midten starter Matti Järvi efter en mellemlanding. Han og makkeren Aarnipalo var nede på 4 min. 42 sek.

Nederst en typisk situation fra kampflyvningen.

Kampflyvning

Før konkurrencen foreslog Finland, at kampflyvning skulle flyves uofficielt og ikke medregnes i landskampens resultat. Dette modsatte de øvrige lande sig imidlertid, da man mente, at klassen var på vej til at opnå international anerkendelse, foreløbig med midlertidige FAI-regler. Det er imidlertid en vanskelig klasse at afvikle på tilfredsstillende vis, og der måtte mange omflyvninger og indsigelser til, før vinderen var kåret. Alle tre danske deltagere blev slået ud i første runde, og det var kun, hvad vi ven-

Fortsat fra foregående side.

det skal siges, at Nordahl beherskede modellen fuldstændig ved denne hastighed, hvilket han gav en imponerende prøve på, da han efter konkurrencen gav en opvisning i lavflyvning, som fik alle til at tabe vejret.

Nordisk regel møde

I forbindelse med Landskampen afholdtes en nordisk regelkonference. Her fremførte den danske holdleder *Ole Meyer Larsen* et forslag om at indføre 6-kanalklassen i alle nordiske lande. Forslaget vakte interesse, og man blev enige om, at Danmark skulle udfærdige sådanne regler, som derefter tilstilles de øvrige lande til afprøvning, hvorefter spørgsmålet tages op igen ved næste års landskamp, som Norge vil undersøge mulighederne for at påtage sig. Danmark er alternativt vært.

Frekvensspørgsmålet er aktuelt i alle fire lande, og man nedsatte et udvalg, bestående af de fire landes grenchefer, der skal udarbejde et forslag til frede frekvenser, og som gennem Nordisk Flyveforbund skal tilstilles de fire nordiske teletyrelser.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

tede, for vi har endnu ikke tilstrækkeligt med rutine til dette. Bedst klarede *Leif O. Mortensen* sig, da der måtte hele tre kampe til, før han blev overvundet af sidste års mester, *Peter Evers*, Sverige. Danskernes svaghed var, at deres modeller ikke egnede sig til at flyve rygflyvning, og modstanderne fandt hurtigt ud af at udnytte dette. Finalekampen blev et rent svensk opgør mellem *Folke Olsson* og *Tommy Øberg*, som Folke vandt, da Tommy blev diskvalificeret for at forlade pilotcirklen.

Afslutningen

Præmieuddelingen fandt sted ved en middag i restaurant Hjemstaven i København. Ialt ca. 80 personer deltog i spisningen, og efter at modelflyverrådets formand, *Ole Meyer Larsen*, havde priset det nordiske samarbejde, som i år har kulmineret med landskampe på hele 3 områder, overrakte præmierne af KDA's generalsekretær, *Per Weisshaupt*, assisteret af fritflyvnings-grenchefen *Poul Erik Lyregård*.

Vi mener selv – og er blevet bestyrket heri ved udtalelser af de fremmede holdledere – at denne første internationale line-styringskonkurrence i Danmark fik et tilfredsstillende forløb, og at vi med sindsro kan påtage os lignende opgaver i fremtiden. Foruden de ovenfor nævnte, deltog følgende i stævnets ledelse: *Carsten Birch Hansen* (hastighed), *Walther Willems* (kunstflyvning), *Axel Mortensen* (holdkapflyvning) og *Erling Jensen* (kampflyvning), og de blev bravt hjulpet af mere end 20 tidtagere, omgangstællere, skrivere, dommere, brændstofmænd og trækprøvekontrollører.

Resultater:

Hastighed

1. M. Lahtinen (F)	204.6 km/t
2. R. Ekholm (F)	203.3 "
3. Kjeld Frimand Jensen (D)	186.5 "
4. Rolf Hagel (S)	185.6 "
5. J. Geschwendtner (D)	183.7 "

Kunstflyvning

1. Juhani Kari (F)	6402 p.
2. Albert Svensson (D)	5915 p.
3. J. Lemminkäinen (F)	5733 p.
4. P. Püttilä (F)	5668 p.
5. Eilif Madsen (D)	5516 p.
6. G. Aronsson (S)	4961 p.
7. G. Meltzer (N)	4959 p.
8. L. Eriksson (S)	4949 p.
9. P. Evers (S)	4830 p.
10. Kaj Hansen (D)	4641 p.
11. R. Johansson (N)	4272 p.

Holdkapflyvning

1. Sundell/Sundell (F)	4:56
2. Aarnipalo/Järvi (F)	6:13
3. Olsson/Söderberg (S)	6:62
4. Alseby/Hagberg (S)	5:01
5. Raatikainen/Torttils (F)	5:26
6. Kolberg/Thoredalen (N)	5:24
7. Hasling/Hasling (D)	5:30
8. Pinotti/Hagel (S)	5:47
9. Jensen/Uldum (D)	6:05
10. Gotheim/Jensen (N)	6:11

Kampflyvning

1. F. Olsson (S)	7. O. Christensen (D)
2. T. Øberg (S)	O. Christiansen (D)
3. M. Methier (F)	L. Mortensen (D)
4. H. Kolberg (N)	M. Pietinen (F)
5. P. Evers (S)	M. Pihkainen (F)
5. T. Gotheim (N)	

Hold

1. Finland	45 p.
2. Sverige	65.5 p.
3. Danmark	83.5 p.
4. Norge	99 p.

NYT ELEKTRISK VARIOMETER

Siden de elektriske variometer for ca. 5 år siden for alvor slog igennem, er der fremkommet adskillige mærker. Desværre er alle ikke lige gode, hvorfor det elektriske variometer undertiden bliver udsat for uberettiget kritik. Lad det derfor være sagt med det samme: Et godt elektrisk variometer er et fremragende instrument, der i de rigtige hænder åbner helt nye muligheder for effektiv svæveflyvning.

Jeg har i de sidste 4 år selv anvendt det engelske Crossfell variometer, der utvivlsomt er noget af det bedste, der hidtil er lavet. Det har derfor været interessant i denne flyvesæson at drage sammenligning mellem dette og en prototype til det ny tyske Hornig variometer, der netop nu er gået i serieproduktion.

Variometeret er fremstillet af en tysk svæveflyver og elektroingeniør, *Martin Hornig*. I princippet virker det ligesom alle andre elektriske variometer, men på grund af et specielt konstrueret føleelement, som Hornig iøvrigt har patent på, er det forbausende at se, med hvilken følsomhed og hastighed dette instrument kan arbejde – vel at mærke uden at variometeret virker „nervøst“. Variometeret angiver med sikkerhed 10 cm stig/sek, hvad der er helt fantastisk, når man betænker, at der kun anvendes en ¼ liter termoflaske!

Instrumentets skala er, som det ses på billedet, meget overskuelig. Der er fire måleområder ± 1 m, $\pm 2,5$ m, ± 5 m, ± 10 m. Hele variometeret, der er på størrelse med en normal højdemåler, monteres på mindre end 5 minutter i et normalt 80 mm hul i instrumentbrættet.

Som extra tilbehør kan der leveres hørbar registrering (audio), endvidere en virksom totalenergi kompensator, samt elektrisk dæmp-



Det nye Hornig-variometer.

ning af variometeret, der således kan dæmpes efter behov under flyvningen. Ved fuld dæmpning vil variometeret i en urolig termik give et godt billede af gennemsnitsstøget i boblen.

Strømforbruget er meget lille (10 MA.), og spændingen er 12 volt, der jo er ved at udvikle sig til en standardspænding for radio, drejningsvisere m. v.

Det er mig en glæde at henlede de danske svæveflyveres opmærksomhed på Hornig-variometeret, der absolut er en gevinst for svæveflyvningen. Prisen er ca. 800 kr. Interesserede kan henvende sig til: *Hornig Fluginstrumente, Berlin 31, Meinzer Strasse 12, Tyskland.*

braes.

NOTODDEN — norsk svæveflyvecenter

Notodden, ca. 100 km SV for Oslo, er en lille industriby, på hvis flyveplads Norsk Aero Klubb har indrettet et svæveflyvecenter. Vi siger med vilje *et* og ikke *det* norske svæveflyvecenter, for det er ikke det eneste og f. eks. ikke særlig egnet til sådan noget som store konkurrencer.

Her er opført en ca. 11x60 m træhangar med indre afstivning, hvorved der kun bliver plads til en halv snes opspændte svævefly, som til gengæld kan tages ud hver for sig (porte i begge sider). Den har kostet godt 100.000 kr.

Desuden er der opført indkvarteringsbygning med to fløje. Her er 48 sengepladser, anbragt i firemandsrum og med badeværelse med to kummer, styrtbad og wc mellem hver to værelser. Desuden tekøkken, dobbelte vinduer, elektriske varmeapparater etc.

Kort sagt en hel del mere luksuøst, end vi foreløbig har det på Arnborg. Centret har kun åbent fra 15. juni til slutningen af august. Resten af året regner man med at kunne udleje værelserne til elever, der søger skoler i Notodden — og herved kan man sikre en rentabel drift. Bygningen har kostet over 200.000 kr., idet der ialt er investeret 320.000 kr.

Disse penge er skaffet dels ved midler fra et fond, som NAK i mange år har haft stå-

ende til formålet, dels ved støtte fra Notodden kommune samt ved lån.

Der er i sommer taget en halv snes selvdiplomer på centret, og der kan flyves både termik, skrantflyvning og bølger (op til 6.000 m er nået). Tæt ved centret har svæveflyverne fået et skyflyvningsområde.

Selve flyvepladsen har en 1 km grusbane, kun ca. 15 km bred, med foreløbigt noget ujævnt græs ved siderne. Den krydses af en offentlig vej, der spærres med bomme ved start eller landing!

Vil man prøve at flyve i bjerge uden at tage helt til Alperne og samtidig holde ferie i en naturskøn egn, kan Notodden absolut anbefales. Der er to moteller med små hytter umiddelbart op til flyvepladsen.

★

Pas på ikke at flyve

med ugyldigt certifikat

Der forekommer stadig tilfælde, hvor luftfartsdirektoratet ved fornyelser af svæveflyvecertifikater konstaterer, at de pågældende har fløjet efter gyldighedsperiodens udløb, i et tilfælde fornylig endda i over et halvt år.

Direktoratet har de senere år nøjedes med at påtale sådanne tilfælde, i nogle grovere tilfælde endda på det skarpeste påtalt sådan flyvning. Man kan imidlertid ikke forvente altid at slippe så let, især ikke når den dårlige vane får for stort omfang, og i den sidste tid har man meddelt, at det vil kunne overvejes at rejse tiltale ved domstolene.

Skulle vi ikke se at undgå det? Skriv fornyelsestidspunktet op i kalenderen og send certifikatet ind en måned forinden.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle modelflyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

KÆRT barn har mange navne, siger man. Da det tjekkiske to-sædede helmetal-svævefly havde sin debut ved VM i St. Yan i 1956, kaldte man den Cadillac'en på grund af dens fine udførelse med indtræk i førersæderne. Ved sidste VM i Junin optrådte den endnu, selv om klassen for to-sædede forlængst er forsvundet ved VM. Den blev fløjet af piloter fra Chile og blev nu af danskerne respektløst kaldet Bliknik'en.

Da der er bygget ca. 400 af dette fly, som ikke alene anvendes i sit hjemland og i Rusland, men over hele verden, har jeg været interesseret i en lejlighed til at prøve den. Den skulle have været med ved OSTIV-prøverne i Varese ifjor, men udgik på grund af havari. Under Nordisk Motorflyvekonkurrence på Notodden i Norge fik jeg imidlertid en lejlighed til at flyve den sammen med fagchef *Harald Høimyr* fra Norsk Aero Klubb, og det blev til 1½ times termikflyvning over det smukke norske landskab.



Rene Linde karakteriserer det tjekkiske helmetal-svævefly Blanik, der er bygget i over 400 eksemplarer og anvendes i mange lande.

MED *flyv* i L-13 BLANIK

Nordmændene bruger den ikke til begynderkøling, hvor de anvender Bergfalke, men til videregående flyvning; og ikke mindst til bølgeflyvning må den være egnet. Men den kan iøvrigt anvendes også til begynderkøling, og mens den som de fleste fly ved sæderne bag hinanden giver for ringe udsyn for læreren, lider den ikke af den anden hyppige fejl: dårlig taleforbindelse, for den er ualmindelig støjfri i kabinen.

Indstigningen i førersæderne er nem, og man sidder godt. Styrepinden er forholdsvis stor, og der er ringe friktion i styringen. Til venstre har man øverst flaphåndtag, der under luftbremser, trim (der på prøveeksemplaret gik lidt træt) og i gulvet hjulbremsen. I instrumentbrættet sidder den T-formede udløser, midt i gulvet var der oxygenudstyr og et håndtag til indstilling af pedalene. Håndtag til det optrækkelige understel sidder i højre side; vi anvendte det nu ikke, da mekanismen var lidt medtaget af nogle måneders flyvning på Notoddens grusbane og trængte til justering.

Flyvning med flaps

Vi startede med flaps ude, men tog dem ind, da farten kom over 80 km/t og slæbte iøvrigt efter Colt'en på 90. Blanik'en lå støt og roligt i slæbet.

Der blev straks lejlighed til at prøve flyet i svag termik, hvor vi langsomt og tålmodigt skruede os op. Det er, så vidt jeg husker, det første svævefly med flaps, jeg har fløjet. I modsætning til motorfly anvender man dem ikke blot ved start og landing, men også under termikflyvning. Ud med dem under kurveflyvning, ind igen når man går mellem boblerne. Man flyver altså med højre hånd på pinden og venstre på flaphåndtaget.

Takket være disse flaps, der er af Fowler-typen og øger vingearbejdet, kan man kredse med ikke meget over 60 (vi lå mellem 62 og 65) og derved kurve snævert.

Flyet er en lille smule langsomt at få fra 45° sving til modsatte 45° sving, men iøvrigt meget harmonisk og behageligt.

Da vi kom til vejs, var termikken bety-

deligt kraftigere, og til sidst kunne vi næsten ikke komme ned. Norge har iøvrigt ofte ret kraftig termik og høj skybasis.

Uden flaps stallede den efter nogle advarsler (rystelser) ved ca. 58 km/t med en ganske svag tendens til at tabe den ene eller anden vinge, som man dog let kan standse. Med flaps helt ude (det er vist kun 20°) lå fartmåleren helt nede på under de 50. Stallet er tydeligt, men kommer efter rigeligt varsel og uden vingetab. Såvel i kurveflyvning som under ret sideglidning var den meget uvillig til at stalle, og med bremsen ude ryster den en del mere.

Den opgives officielt at stalle ved 62 uden flaps og ved 56 med 10° flap.

Dens luftbremser af DFS-typen er ikke voldsomt effektive, selv om de kan suppleres lidt ved sideglidning. Landingen var normal, men med ret langt afløb, hvor jeg dog kun brugte hjulbremsen på den sidste del.

Flyet er tilladt til skyflyvning, og det er fuldt kunstflyvningsdygtigt, når det flyves solo. Det viste Høimyr os ved opvisningen efter NM, hvor han gennemførte et omfangsrigt program, afsluttet i rygflyvning i medvind ned langs banen i 150 m højde, hvorpå han dramatisk sluttede af med et

halvt loop – og så passede pengene til en landing foran publikum!

Den normale pris for en Blanik ligger vist oppe omkring de 30.000 kr., hvilket ikke er urimeligt. NAK havde fået det første eksemplar for 20.000, og det er et godt køb. Flyet vil næppe være det ideale til elementær skoling hos ret mange danske klubber, men som det andet to-sædede fly til videregående uddannelse i en større klub kan det nok bruges.

P. W.

★

NYT fra svæveflyveklubberne

Aviator har fået en ny Ka-6, OY-ECX, og har overtaget P. V. Franzens Morelli M-100S. Til gengæld har Franzén overtaget Libellen. Forandring fryder.

Midtjysk har besluttet at anskaffe en Ka-6, idet man har overtaget en kontrakt til levering til marts. Baby'en skal sælges, og man spekulerer på at anskaffe en Rhönlereche til elementær skoling, så Lehrmeister'en kan reserveres højere svæveflyvning.

S-teorikursus i København

Polyteknisk Flyvegruppens årlige svæveflyveteorikursus, hvortil der også er adgang for svæveflyvere fra andre klubber, ventes at begynde omkring den 27. oktober med to ugentlige undervisningsaftener, afsluttende med teoriprøve i december.

Tilmelding bedes foretaget *skriftligt* til P.F.G., Øster Voldgade 10, København K.

Endnu ingen K 10

I Årevis har man talt om K-6-afløseren K 10, og der flyver også flere prototyper i den udformning, projektet efterhånden har fået, og som iøvrigt i det ydre ikke adskiller sig voldsomt fra K-6. Schleicher har for nylig meddelt den danske repræsentant Skandia, at man endnu ikke er tilfreds med resultaterne, men stadig skal have forbedret langsomflyvningssegenskaber, sæde- og udsynsforholdene.

En ny prototype skulle blive færdig i oktober og skal derpå afprøves, og der kan tidligst være tale om serieproduktion i foråret 1965. Schleicher kan foreløbig heller ikke angive bare en omtrentlig pris for K-10. Altså må man stadig væbne sig med tålmodighed.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

Data	
L-13 Blanik	
Spændvidde	16,2 m
Længde	8,4 m
Højde ved cockpit	1,14 m
Vingearreal	19,15 m ²
Tomvægt	292 kg
Disponibel last	208 kg
Fuldvægt	500 kg
Største fart (rolig luft)	240 km/t
do. (urolig luft)	145 km/t
Flysløb	140 km/t
Spilstart	100 km/t
Stallingfart (10° flap)	56 km/t
Min. synk (ved 83 km/t) ..	84 cm/s
Bedste glidetid m. 93 km/t	28

BØGER

Flyvningens Historie

Flyvningens Historie. Med et kapitel om Flyvningen i Danmark. Skandinavisk Bogforlag 1964. 22x30 cm, 427 s., overdådigt illustreret. Pris indb. 145 kr.

Takket være et samarbejde mellem en række europæiske forlag kan den danske udgave af *The American Heritage History of Flight* sælges så billigt som 145 kr., for det er nok mange penge, men alligevel rasende billigt for en så rigt illustreret billedbog.

Flyvningens historie kan skrives på mange måder, og forfatterne af denne bog har valgt at lade billederne tale. Man kan være uenig med dem i billedvalget, men må indrømme, at de har skabt en samling af virkelig gode billeder fra alle tidsaldrer, både morsomme, dramatiske og teknisk korrekte billeder imellem hinanden. En stor del af dem har aldrig været offentliggjort før, hvad der jo er meget forfriskende. Ingeniør *Per Weishaupt* har skrevet et kort, men godt afsnit om flyvningen i Danmark, såvel den civile som den militære. Jeg kan ikke finde nogen bedre afslutning end den forslidte frase: Bør findes i ethvert flyvebibliotek.

Hans Kofoed.

Messerschmitt Me 109

Heinz J. Nowarra: *The Messerschmitt Me 109. A Famous German Fighter.* Harleyford Publications 1963, 22x30 cm, 184 s., rigt ill.

Bogen om Me 109 er tænkt som en pendant til samme forlags fremragende bog om Spitfire, men når desværre langt fra den

standard, man forventer af Harleyford publikationer. Det skyldes først og fremmest de dårligt reproducerede illustrationer, der er meget blege, men også selve teksten rummer for mange sjskefejl. Hovedteksten giver en ganske god historie af det tyske jagerluftforsvar, men savnet af velbevarede tyske arkiver træder tydeligt frem. Det bedste ved bogen er de otte sider med farvetegninger af forskellige bemalinger af Me 109 og våbenskjolde. Nej, dette er forhåbentlig ikke den sidste bog om Me 109.

Amerikanske flådejagere

Paul R. Matt: *United States Navy and Marine Corps Fighters 1918-1962.* Harleyford Publications 1962. 22x30 cm, 248 s., rigt ill. Pris 67.75 kr. indb.

I samme format og udstyr som bogen om USAF's jagere har Harleyford udsendt et bind om amerikanske flådejagere. Bogens hovedafsnit behandler udviklingen kronologisk, idet de tekniske specifikationer er samlet i tabellarisk oversigt, der også giver serienumre. Bagest i bogen er der skalategninger i 1:72 af alle hovedtyper, et afsnit om bemaling og camouflage og et om hangarskibe. Bogen er usædvanlig lækkert udstyret med masser af gode billeder. En dejlig bog.

Regneskiver - Kursberegner

Sælges for kr. 35,00 pr. stk.
sålænge lager haves.

»MOBIL«

Toldbodgade 16, Aalborg,
Tlf. (081) 3 36 26

FLYVEVÅBNET

Nyt om F-104

De piloter, der har været til omskoling i USA, er nu vendt hjem, og mange teknikere er også blevet omskoleet. Nu venter man bare på flyene, der næppe kommer før i begyndelsen af november med skib fra fabrikken i Canada. Flyvevåbnet har iøvrigt besluttet at forsyne sine F-104G med Martin-Baker ejektorsæder af typen D.Q. 7. De er forsynet med en raket udover den normale krudtladning, således at de kan benyttes også når flyet holder stille på jorden. Almindelig ejektorsæder kræver normalt en mindste hastighed på ca. 150 km/t.

Luftfartsdirektoratet

Flyvevejrtjenestens inspektorat er flyttet til 5. sal i Codanhus og har ligesom regnskabskontoret telefon nr. CE 3825. Luftfartsinformationstjenesten er flyttet til 1. sal og har overtaget ekspeditionen af tryksager (love, bestemmelser, BL'er, logbøger etc.). Tlf. HI 4848, lokal 774 og 75.

★

Flyvekort over Europa

I vor prisliste anføres der „Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill) ... kr. 15.00“, hvilket har foranlediget nogle til at tro, at vi kan levere et enkelt kort med hele Europa til denne pris.

Det er ikke tilfældet — det drejer sig i begge målestokke om mange kort, der pr. styk koster 15.00 kr.

NYHED

KAPTAJN FOLTMANN FORTÆLLER

... morsomme og spændende episoder fra flyvningens barndom.

Kaptajn John Foltmann døde 13. juni i år og derved mistede dansk flyvning en af sine mest markante og mest afholdte skikkelser. Heldigvis efterlod kaptajnen sig et manuskript til en samling flyvehistorier, som må ejes af enhver, der holdt af John Foltmann og som interesserer sig for de tidlige hændelser indenfor vor flyvning. 120 sider, udkommer ca. 15. oktober. Pris ca. 18,00 kr., gennemillustreret.

FLYV's FORLAG

OPTRYK

S. O. Madsen

RADIOTELEFONI FOR FLYVERE

Kongelig Dansk Aeroklubs populære håndbog har været underkastet en gennemgribende revision, og stoffet er i denne 3. udgave bragt helt up-to-date og ledsages bl. a. af ca. 40 nye illustrationer, fortrinsvis af moderne radio- og radionavigationsudstyr til lette fly. Samme format og typografi som »Motorflyvehåndbogen«. Udkommer ca. 1. oktober. Kr. 25,00.

FLYV's FORLAG

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60

KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529

KASTRUPGÆSTER

Capitol Airways kom på charterflyvning 13/8 med L-1049 N5402V og Kar-Air med en ny DC-6B OH-KDA (ex-Northwest N577) 15/8. L-1049H N45516 fra Flying Tiger Line (ex-KLM PH-LKL) landede 18/8, og Pan American ankom 19/8 med en DC-6B N5024K, som medbragte nogle pressefolk fra Berlin. Swissair dominerede 21/8 ved at komme ind til landing på bane 27 i et meget skarpt højre-drej med DC-3 HB-IRC, og 22/8 ankom også 'IRN og 'IRX. Swissair har ejet 16 DC-3'ere, men har nu kun tre tilbage, så det var altså hele flåden, der var på besøg. Den sidste Swissair-passagerflyvning med DC-3 foregik 7. april 1964, og maskinerne anvendes nu udelukkende til skole- og træningsflyvninger; det er sådanne ting, der skaber hygge i en storlufthavn. 30/8 landede en DC-6B F-BHMS fra U.T.A. (Union du Transports Ariens).

Lufthansa mistede i juli en Boeing 720, som var på træningsflyvning, og har efter denne ulykke ikke fløjet på nordpolsruten. Air France har imidlertid fløjet for Lufthansa, og 6/8 ankom Boeing 707 F-BHSY. Lufthansa startede flyvningerne igen 13. september. BEA ankom 10/8 med en helt ny Trident G-ARPL og Finnair med Caravelle Super B OH-LSA på demonstration 13/8; den blev indsat på rute 15/8, men vil først følge fartplanen efter 15/9, og man fatter ikke, at det kan betale sig; den ankommer fra Helsingfors hver dag kl. 9 og returnerer først kl. 19, altså i ti timer står den stille i Kastrup.

General Aviation

En stor del af privatflyene i august (især tyske) gik ned i Skovlunde, men naturligvis ikke nok til at det kan aflaste Kastrup; det er også synd, hvis Kastrup engang skulle miste denne idyl. Månedens første besøg var tyske, nemlig Cessna 172D D-EMDA ejet af W. & G. Schneider og Cessna 172C D-EHVL fra Hamburger Verein für Luftfahrt, som begge ankom 1/8. Comanche I-DIDJ fra Aero Club di Torino kom på besøg 4/8 og Tri-Pacer OY-AON fra I/S Skive Flyveselskab 6/8. Jodel DR.100 F-BIVV tilhørende V. Jean ankom 7/8, og Ohlsens Enke's Queen Air blev endelig omregistreret 8/8 til OY-DOY (ex-D-IGAS, SE-EDE og LN-IKB). Apache OO-HVL 11/8 var fra H. V. L. Air

Servicing og Marquis D-ILCA fra Battenfeld Maschinenfabrik samt Cessna F.172E D-EFQU fra Hannoverscher Flugbetrieb. 13/8 kom Malmö Flygindustri på visit med den militærfarvede Vipan SE-CPI, og Cessna 182B D-EGLT var fra Kaiser & Kraft i Stuttgart. 15/8 kom Cessna 172D G-ASPT fra Tasman Imports Exports Ltd. i Essex, 16/8 Debonair D-EKOW tilhørende M. Behrens fra Essen, Hollands Nationale Flyveskole med en ny Paris II PH-MSX 17/8 og Jodel Dr.1050 D-EDUV fra Institut für Maktpsychologie i Mannheim. 18/8 ankom Aero Commander 680 SE-EDY fra Bil Harry Est i Karlstad samt ikke mindre end tre Piaggio 149'ere HB-EBQ, 'EBV og 'EBW, ejet af Swissair; maskinerne var ligesom DC-3'erne på en træningsflyvning og ankom til Kastrup i formation. Det var et nydeligt syn, især fordi de var ens bemalt, nemlig hvide og røde med blå næser. 20/8 kom en Apache G-ASMY fra Polyfoto Air Taxi på besøg og en Cherokee OY-DCJ fra Danfoss. Cessna 172B D-EBHO fra Motorfliegerclub Rhein-Main ankom 22/8 fra Skovlunde, og 23/8 landede Ercoupe D-ELIX og Wassmer 40 HB-DCA ejet af henholdsvis H. Pohl fra Hamburg og R. Mosex fra Grenchen. 24/8 Comanche G-ARGS, 26/8 Jodel 140 F-BERB fra en flyveklub i Bordeaux og 29/8 en ikke særlig velholdt Proctor G-AKIU samt en Taylorcraft D-ECAR fra Hanseatischer Fliegerclub. 30/8 ankom SAAB med en ny Baron SE-EKB og Danfly ligeledes med en ny Baron OY-DPM samt F.A.A. med Con-vair 240 N244 31/8.

Militære fly

USAF Tactical Air Command C-130E, 21856 (første besøg af en E'er) landede 5/8 og C-54, O-490-10, O-50586 og O-50590 ankom flere gange i løbet af august. Disse tre fly tilhørte tidligere 322nd Air Division, men dette var nu overmalet. Andre USAF-fly var T-29B, O-17897 20/8, O-15162 21/8 og O-15135 25/8 samt VC-137B, 86970 og 86971 29/8. US Navy var her 7/8 med en C-1A Trader, 146052 fra VR-24-DET og US Army med Otter 53286 17/8 og Queen Air 05387 20/8.

Rettelse: Litex Aviations Horizon i forrige måned skulle være OY-EAL og ikke FAL.

E. H.

TYPENYT

Lockheed C-130 Hercules søges nu anerkendt til civil brug som fragtfly, efter at der er bygget over 700 militære transportfly af typen. Godkendelsen ventes i år, og de første kan leveres i begyndelsen af 1965 til ca. 19 mill. kr. pr. stk. Lockheed L-300 Star-Lifter ventes også at få civilt luftdygtighedsbevis tidligt næste år.

Piaggio-Douglas PD-808 var i luften første gang den 29. august. Hermed er dette italiensk-amerikanske jetforretningsfly med engelske motorer igang med sine flyveprøver.

★

Ændringer i luftfartsregisteret

Nye fly: OY-DOY, Beech Queen Air, A/S J. E. Ohlsens Enke, Kbh. — OY-BAD, Maule M-4, Midtjysk Luftfart v/ Ole Kors-holm, Herning. — OY-DPM, Beech Baron, Danfly, Kastrup.

Ejerskifte: OY-AFE, Piper Aztec, tidl. J. E. Ohlsens Enke, nu Scandinavian Air Trading A/S, Kastrup. — OY-AEW, Cessna 172, tidl. A/S Brdr. Friis-Hansen, nu Skive Flyveselskab, Skive.

★

FAI rekorderne

Blandt de mange nye internationale rekorder, som FAI har anerkendt, kan nævnes, at Jacqueline Cochran på Lockheed F-104G har fløjet 2300 km/t på lige bane og 2097 og 1814 på hhv. 100 og 500 km lukket bane. Geraldine Mook har med en Cessna 180 fløjet en jordomflyvning på 37.347 km på 29 dage 11 timer 59 min. og — ikke at for-glemme — 38 sekunder.

En amerikaner har sat en klasserekord for balloner på 11.780 m højde, to russiske svæveflyvere en målrekord på 702 km i en Blanik, mens tre russere har sat en distance-rekord for helikoptere på lukket bane på 2465 km. Og så er der en mængde fald-skærmsrekorder — amerikaneren Harman har med spring fra 600 m ramt målet med en præcision på i gennemsnit 0.83 meter — ja: 83 centimeter, for så nøjagtigt regner man nu i den sport.

PIPER TRIPACER PA 22

135 hk Lycoming-motor, ca. 500 t til hovedeftersyn, radio, horisont, kursgyro m.m., pos.- og landingslys, alt i absolut prima stand, til salg.

SKIVE FLYVESELSKAB

Srdr. Boulevard . Tlf. Skive (0751) 20 98 - 82

Firmapilot

Pilot med »A« certifikat + instrument-bevis, een og flermotorede fly, hand-seldsuddannet, handelsskoleeksamen, 35 år, søger stilling, evt. til 1. sept. el. senere. Billet mrk. 101 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

DAN-PILOT

Nyt dansk kvalitetsprodukt
Landets billigste anlæg
1 års garanti - 10 kanaler -

FLY-UDLEJNING KZ III (fra Skovlunde)

RICHARD JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 29 36 00

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Hilda 643



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

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.

Telefon: ØBro 29 og ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brühl.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektør Emil Damm.

Generalsekretær: Direktør August Jensen,

Skovvej 2, Taarbæk pr. Klampenborg.

Sekretariat og regnskabsfører: Kontorchef

M. Tronbjerg, Skelbækgade 2, 4. sal, Kbh. V.

Telefon: Hilda 643.

KDA's mødeaften 12. okt.

Nu tager vi atter fat på vinterens mødearrangementer, og vi begynder mandag den 12. oktober kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København. Programmet er følgende:

Stud. polyt. Dan Bennike fortæller lidt om den første svæveflyvning til Bornholm, og redaktør Jørgen Sandvad overrækker ham »Politiken«s præmie på 1.000 kroner.

Så kommer aftenens hovedtaler, den netop afgåede luftkaptajn Åge Hedall Hansen, der fortæller erindringer



ger fra et langt og bevæget flyverliv. Hedall har samlet over 24.000 flyvetimer sammen både som civil og militær flyver og været med ved mange betydningsfulde lejligheder, og han har et næsten udtømmeligt stofområde at øse af.

Der er adgang for KDA-medlemmer af alle kategorier, altså også for alle tilsluttede klubbers medlemmer, og man er velkommen til at tage en ledsager med.

Bagefter snakker vi flyvning ved kaffebordene.

Danske Flyvere's vinterprogram

Foreningen Danske Flyvere indleder vintersæsonen med en foredrags- eller filmsaften tirsdag den 13. ds., efterfulgt af årsfest lørdag den 14. november, andespil tirsdag den 8. december, foredrags- eller filmsaften tirsdag den 19. januar, generalforsamling tirsdag den 23. februar og keglæften mandag den 22. marts.

Flyvehistorisk sektion

indledte sæsonen med en filmsaften den 23. september, hvor man bl.a. viste afdøde kaptajn Foltmanns film »Fra Ellehammer til Condoren« med mange sjove og interessante scener fra flyvningen i mellemkrigsårene.

Den 14. oktober kl. 19.45 fortæller oberst E. J. Overbye om sine flyvninger i Grønland for krigen med Heinkel H.E. 8 og Dornier Wal, efter krigen med Catalina, og oberstens film herom vil blive forevist. Mødested: Vesterbros ungdomsgård, Absalonsgade 8, V.

Århus Flyveklubs jubilæumsfest

Århus Flyveklub fejrer den 31/10 sit 25-års-jubilæum med festmiddag på restaurant »Den røde Okse« i Århus.

Vi håber alle udenbys flyvere vil møde op og hjælpe os med at fejre dagen.

Tilmeldingsblanketter vil blive tilsendt klubberne, men Århus (061) 634 47 modtager også tilmeldinger. Århus Flyveklub.

Nye direkte medlemmer

Henrik Hertz Hansen.

Direktør Ib Kroghdal.

Direktør Bendt Jacobsen.

Max Hoehermann.

Lennart Overballe.

Steen Bøge.

Nyt firmamedlem

SCAN-FLY.

Runde fødselsdage

Direktør oberstløjtnant Jørgen Paulsen, (Tøjhusmuseet), Ved Glyptoteket 6, V, 65 år den 7. oktober.

Grosserer A. Nygård Jensen, Dalgas boulevard 59, F, 50 år den 20. oktober.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Heinz J. Nowarra: *The Messerschmitt 109. A Famous German Fighter.*

Robert Pooley: *Air Touring Flight Guide Europe 1964.*

L. Pazmany: *Light Airplane Design.*

KALENDER

12/10	Filmsaften i KDA.
13/10	Mødeaften i Danske Flyvere.
14/10	Møde i Flyvehistorisk Sektion
13/11	Mødeaften i KDA.
14/11	Årsfest i Danske Flyvere.
4/12	Andespil i KDA.
8/12	Andespil i Danske Flyvere.

Motorflyvning

3-4/10	Repræsentantskabsmøde i Esbjerg.
7/10	Tips til ny piloter (Sportsflkl.).
22/10	Andespil i Sportsflyveklubben.
4/11	VFR-aften i Sportsflyveklubben.
18/11	Filmsaften i Sportsflyveklubben.
5/12	Julefest i Sportsflyveklubben.

Svæveflyvning

31/10-1/11	Repræsentantskabsmøde i Kbh.
28-29/11	Klublederkursus i Kbh.

Modelflyvning

4/10	DM i skrantflyvning (Thisted)
4/10	Moseslaget (Windy)
18/10	Repræsentantskabsmøde (Kalundborg).
24-25/10	UHU-stævnet (Hillerød).
15/11	Høstkonkurrence for fritflyvende.
31/12	Årsrekordåret slutter.

Høstfest på Samsø

Selv om det blæste så stærkt, at ikke alle nåede frem til høstfesten hos Samsø Flyveklub i weekenden 29.-30. august, blev det dog til ikke mindre end 30 fly, deriblandt en fra Hannover. I stedet for en planlagt sejltur blev der rundtur på øen, kammeratligt samvær lørdag aften og frokost i hangaren om søndagen. Ialt var der over 100 deltagere.

Sterling Flyveklub

Hos firmaet Sterling Airways er der oprettet en flyveklub med navnet Sterling Flyveklub, der beudes tilmeldt KDA til nytår. Formand er Niels Aæel, næstformand Fritz Krag.

Klubben har allerede over et halvt hundrede medlemmer og påtænker at anskaffe et moderne — antagelig firesædet — fly.

Foreløbig har et af klubbens medlemmer, Suomalainen, skaffet os en lækkerbidsten af et veteranfly til landet, nemlig den berømte finske kaptajn Bremers tosedede Junkers Junior, en type der går tilbage til 1928.

Flyvedagskonkurrencerne slut

I år slutter flyvedagskonkurrencerne som bekendt 30. september, så pokalerne kan uddeles til repræsentantskabsmødet efter kontrollanternes gennemgang af resultaterne.

Der var stadig gang i konkurrencen, da vi gjorde stillingen op midt i september.

I varighed var København sprunget op på trediepladsen med 28:56.

I klubdistance havde Værløse på førerpladsen forbedret til 1280 km og 1696 points, og Havdrup havde fortrængt Birkerød fra trediepladsen med 1101 km og 1497 points.

I individuel distance førte Bræns stadig, men Midtbyll havde på andenpladsen forbedret sit resultat til 622 km og 830 points, og Poul Nielsen, Havdrup, var sprunget op på trediepladsen med 443 km og 716 points efter en guld- og måldiamantflyvning til Kalmar den 22/8 på 339 km. Det er endnu en målflyvning, der overgår Dylhrs ældgamle rekord fra 1953 på 332 km, men ikke med de krævede 10 km. Poul Nielsen fløj i den gamle Weihe, der stadig er til salg, men hvis pris efter denne præstation er steget til 7.000 kr.!

Hastighed er uændret, og der er heller ikke store ændringer i klubplaceringen. Nu får vi se, om der er sket noget i sidste halvdel af september.

Husk repræsentantskabsmøderne

For motorflyvere: Paladshotellet i Esbjerg søndag d. 4. oktober kl. 10.00. Lørdag kl. 20.00 er der filmsaften med Cessna- og Piperfilm og orientering om disse firmaers produkter på Paladshotellet.

For modelflyvere: Søndag den 18. oktober i Kalundborg (program udsendes til klubberne).

For svæveflyvere: Søndag den 1. november i København (program udsendes til klubberne).

flyv

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Ingeniør 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: 18 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.

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

Tryk: Christensen & Eilersen, København.

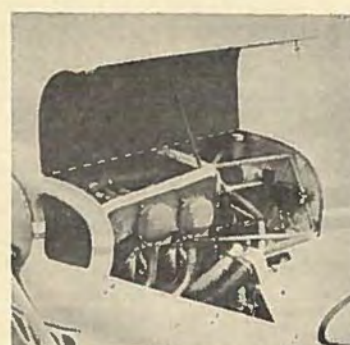


GARDAN
Horizon

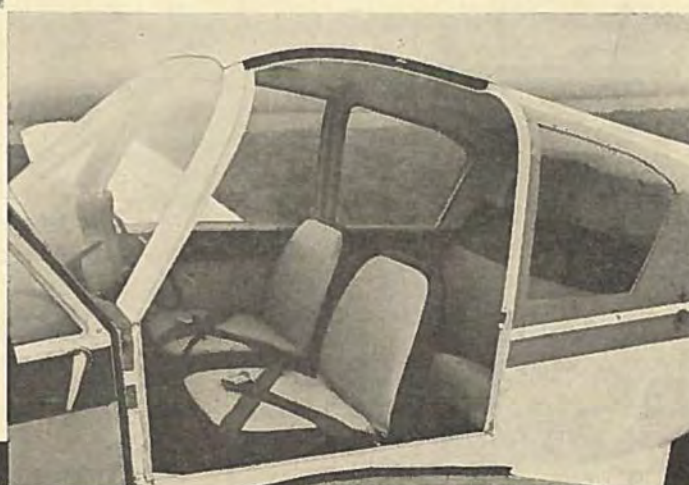
Haleplanet udført i ét, og den pilformede halefinne sikrer en enestående stabilitet.



Let tilgængelig
Ratstyring
Fortrinligt udsyn



LYCOMING motoren
garanterer Dem 1000 timers
flyvning eller
240.000 km uden eftersyn.



SUD AVIATION

37, BOULEVARD DE MONTMORENCY - PARIS (16^e) - BAG. 84-00

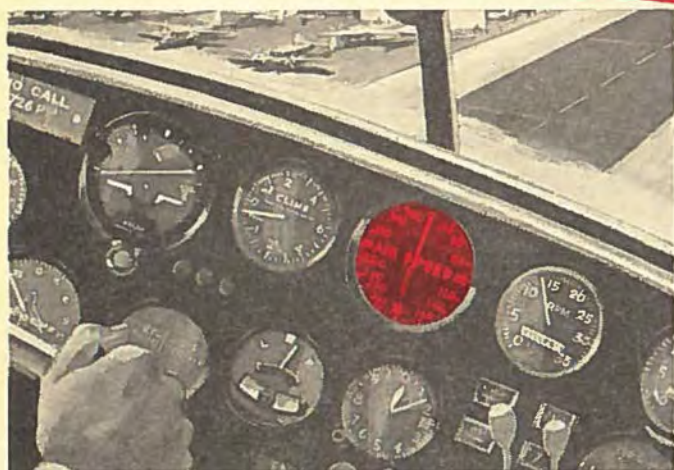
Vi har herved fornøjelsen at meddele, at vi har overdraget firma LITEX AVIATION eneforhandlingen for Danmark.

LITEX AVIATION

BYGNING 140 . KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR . TELF. 531900 eller 731122



Wing Tips II



Svigtende instrumenter er skæbnesvangre! Har De nogensinde været nødt til at lande med hastighedsmåleren stående på nul? Sådanne fejl skyldes almindeligvis, at der er kommet insekter eller fugtighed ind i pitotrøret. Den enkleste måde at undgå dette på er at tildække pitotrøret, når flyet parkeres, men husk at markere tildækningen, så De også husker at fjerne den, før De atter starter.



Vær på vagt over for voksansamlinger! Når De polerer Deres fly, kan De skabe vanskeligheder for Dem selv, hvis De ikke er på vagt over for voksansamlinger i det statiske luftindtag til instrumenterne. Højdemåler og hastighedsmåler er begge afhængige af dette lille hul, der er på størrelse med en blyantspids. Afmærk det og hold det åbent.



Gratis fra Esso's Aviation afdeling – den populære GO/NO GO håndbog. Denne nye hjælpekilde, som omtales rosende både af professionelle og amatører, er endnu en aktuel nyhed – udgivet af de mænd, der først og fremmest tænker på Deres sikkerhed i luften. Håndbogen

indeholder en fuldstændig fortegnelse på engelsk over de forhold, som har indflydelse på Deres flyvnings sikkerhed. Med GO/NO GO checkliste og et Esso Aviation Carnet er vejen banet for en sikker og behagelig flyvning.

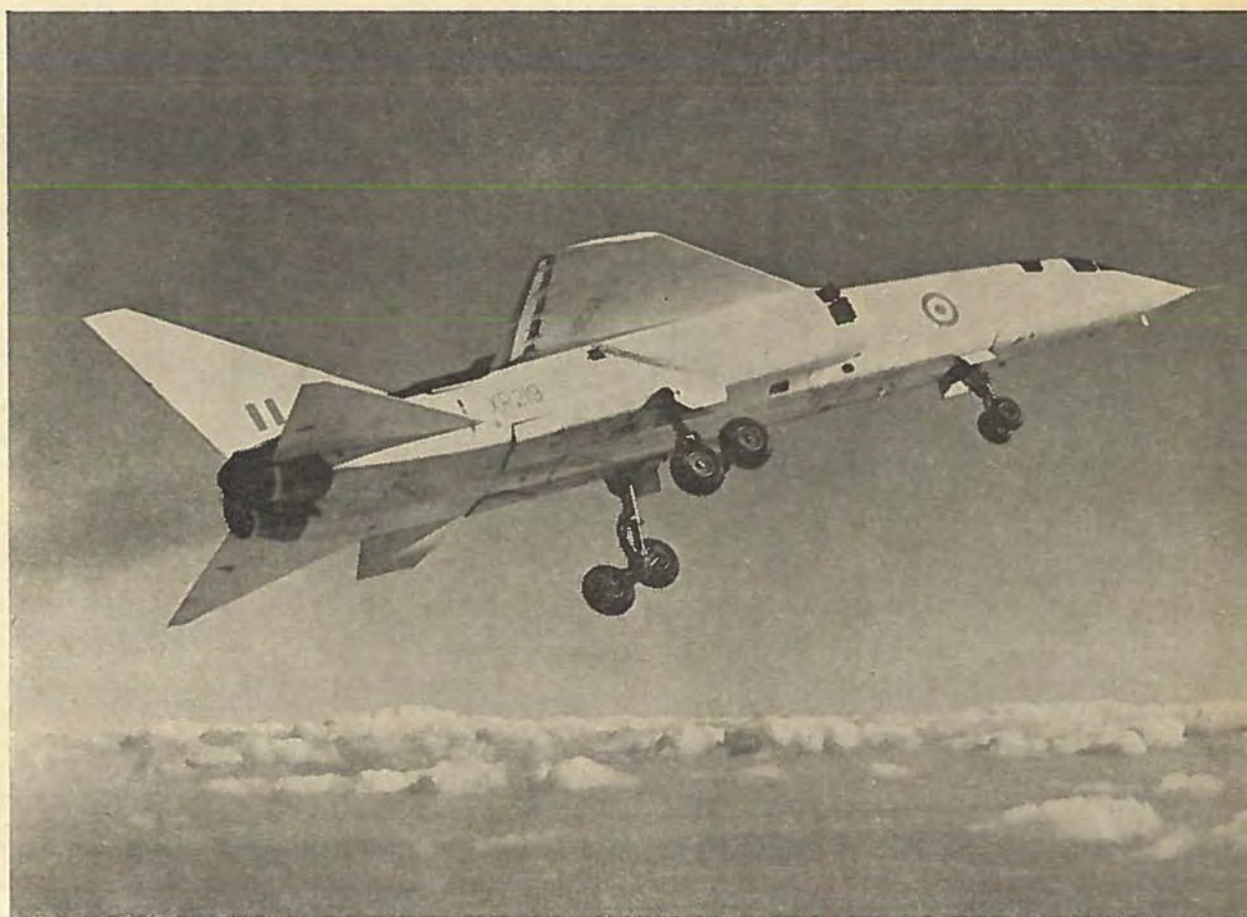


flyv

FLYVEVÅBENETS
BILLAG
Pris 1,50 Kr.

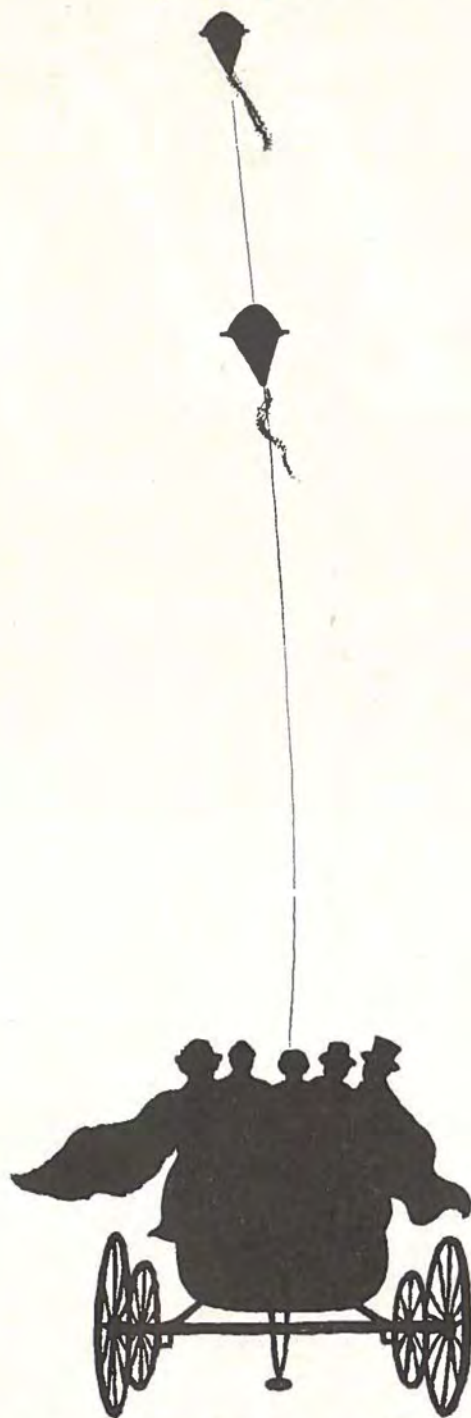
INDHOLD

Billund åbnes.....	215
Faldskærmsport ...	216
Vamdrup åbnet.....	217
Kunstflyvning.....	218
FN 333 Riviera	219
En blandingskon- trol-indikator	221
Typesammenligning.	222
Værløse vandt	223
Motorflyvernes repræ- sentantskabsmøde...	223
Motorflyvehånd- bogen II.....	225
Webra Glo-Star.....	226
Modelkonkurrencer .	226
Kastrupgæster	228



RAF's nye taktiske bombe- og rekognosceringsfly, British Aircraft Corp.'s TSR-2, fløj første gang den 27. september. Det er udstyret med Bristol Siddeley Olympus 320 motorer og flyver med mere end Mach 2.

11 1964
PRIS KR. 1,50



Kunne dragens kraft mon ikke gøre nytte? George Pocock, en skolelærer fra Bristol, mente det, og en dag i 1827 spændte han hestene fra, og lod to 12-fods drager trække sin vogn! Han drømte også om større ting - om engang at kunne få selve vognen til at svæve med i luften - men det blev ved drømmen. - Med de moderne, komfortable jetgiganter er drømmen blevet til virkelighed i dag . . . Det er udnyttelsen af de samme grundprincipper, der bevirker, at dragen og flyet holder sig i luften - men hvor dragen standser, går flyet videre med ubændig energi - fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over.

AIR

BP



Indenrigsruterne

DER var engang – for godt en halv snes år siden – hvor SAS var ved at opgive de indenrigske ruter. De gav underskud, og man forlangte støtte og garantier for at fortsætte. Det lykkedes imidlertid at overvinde kriserne i disse år, og i de senere år er ruterne på Ronne, Ålborg og især Tirstrup blomstret op; de har fået hyppigere beflyvning med større fly, og befolkningen har vænnet sig til dem.

En naturlig følge heraf er ønsket om flere sådanne ruter, for man har kun virkelig glæde af dem, når ens rejsemål ligger temmelig tæt ved de pågældende lufthavne.

Endnu for et par år siden udtalte man fra officiel SAS-side, at SAS ikke troede på flere indenrigsruter, og det er vel som led i denne politik, at SAS trods sin koncession har overladt andre at beflyve Odense, Ånholt og Færøerne.

Den opblussende flyveinteresse og flyvepladsinteresse parret med lokale interesser og et energisk privat initiativ bevirker nu, at SAS starter Billund-ruten. Tiden vil vise, om også den slår an og kan bære sig trods lufthavnens noget excentriske beliggenhed i forhold til trekantbyerne, der skulle give den det væsentligste grundlag.

Undersøgelser, som Trafikøkonomisk Udvalg i samarbejde med SAS har foretaget, viser, at benyttelsen af flyvepladserne falder stærkt med afstanden fra lufthavnen – en kendsgerning, der iøvrigt stærkt støtter KDA's plan om et net af små flyvepladser til brug for individuel trafik – og kontorchef Kai Lemberg har i et interview for nylig udtalt, at han mener, at indenrigsruterne om en snes år vil få trange kår i Danmark, dersom befolkningen ikke bliver helt anderledes flyveminded.

Forudsætningerne herfor er dog dels Storebæltsbroen, dels et net af gode motorveje og endelig forbedrede togforbindelser, så foreløbig kan man vist roligt lade indenrigsruterne udvikle sig. I den forbindelse vil man med interesse se, hvordan Billund-ruten går, når den første opreklamerede begyndelsestid er forbi.

BILLUND LUFTHAVN OG BILLUND-RUTEN ÅBNES

SØNDAG den 1. november fejres Billunds genåbning og samtidig den meget omtalte nye SAS-rute mellem Billund og Kastrup, der iøvrigt vil blive beflyvet på normal vis fra og med mandag den 2. november og derpå hver hverdag med afgang fra København kl. 0700 og 1730 og fra Billund kl. 0815 og 1845. Flyvetiden med Convair 440 Metropolitan er efter fartplanen beregnet til 55 min mod vest og 50 min mod øst.

Prisen er sat til 80 kr. for enkelt- og 144 kr. for returbilletter inkl. lufthavnsafgifter. På ruten gælder samme rabatter som på andre SAS-ruter, og der bliver nu også mulighed for kombinerede fly- og togrejser.

I forbindelse med Billund-ruten bliver der taxa-forbindelse til specialpriser fra og til en række byer i området. Fra Vejle skal man af sted kl. 0720 og betale 8 kr., fra Kolding 0710 (10 kr.), fra Esbjerg 0700 (15 kr.), fra Herning 0645 (15 kr.) og fra Brande 0715 (9 kr.) for at nå morgenflyet fra Billund kl. 0815.

Kontrakten om ruten blev underskrevet den 24. september af amtmand A. M. Wamberg, Vejle, borgmester Willy Sørensen, Vejle, og borgmester Peter Ravn, Kolding, som repræsentanter for amt og kommuner, der yder garantien, samt af direktør Johs. Nielsen, SAS.

Om baggrunden for den nye SAS-rute har direktør Johs. Nielsen udtalt, at SAS ikke med sin gode vilje vil gå med til, at der åbnes konkurrerende internationale ruter på Billund, og SAS vil selv opretholde ideen med København som knudepunkt for disse ruter. Man vil søge at få IATA-godkendelse til, at billetpriserne fra Billund til den vestlige verden bliver de samme som fra København, Ålborg og Tirstrup.

Dir. Johs. Nielsen har videre udtalt, at selv om der måske findes nogen, som synes, Esbjerg er ladt i stikken ved Billund-initiativet, vil han gerne understrege, at SAS ikke har haft og ikke vil have nogen indflydelse

på, hvorvidt et givet lufthavnsbyggeri skal nyde fremme for et andet. SAS har meddelt Esbjerg kommune, at man er parat til belyvning af Esbjerg, så snart man her har en lufthavn, der kan belyves af SAS-fly, samt når der tilvejebringes samme økonomiske garanti som for Billund-ruten.

Den nye lufthavn

Billund lufthavn, som man nu kalder den, har haft en hurtig karriere. Den blev anlagt meget hurtigt i 1962 og åbnet den 10. september som landets fineste private flyveplads med en 15 x 990 m græsbane og en 15 x 30 m hangar, hovedsagelig til brug for Legofabrikens egne forretningsfly.

Flyvepladsen blev i 1963 udvidet og forbedret, fik locator og landingslys og blev ophøjet til offentlig landingsplads.

Direktør Kirk Christiansen udtalte ved indvielsen i 1962, at når man havde inviteret repræsentanter for Grindsted, Vejle og Kolding hertil, var det, fordi man gerne ville tilbyde disse byers virksomheder at benytte pladsen. »Det må dog ikke afholde dem fra at bygge deres egen flyveplads, da vi mener, at enhver industriby bør have en sådan så centralt beliggende som muligt.«

Det har Kolding nu i en vis grad gjort ved sin deltagelse i Vamdrup flyveplads.

Men ønsket om regelmæssig luft rute til hovedstaden bevirkede, at en udvidelse af pladsen kom på tale og i foråret tog fast form. I sommerens løb er pladsen blevet udvidet, så den nu har en 1650 m lang asfalteret bane.

Oprindelig var trekantbyerne Fredericia-Vejle og Kolding dem, der stod bag planerne, men Fredericia sprang fra. Til gengæld er Vejle amt og Grene og Grindsted kommuner trådt ind, og nu er også andre nærliggende kommuner som Give, Ringgive og Lindeballe indtrådt. De indtræder som partnere med hhv. 125.000, 50.000 og 25.000 kr.

HUSK

KDA's nye adresse:

Rømersgade 19, København K

Telefon (01) 14 46 55 og 14 68 55

!!

... lidt mere om faldskærmssport

„Dansk Faldskærmsklub“s kasserer, kaptajn H. D. Nielsen, beretter her lidt om uddannelsen i Sverige, som han bl. a. mener, det må være af interesse for vore svæveflyvere at gennemgå.

VED stor velvilje fra Svenska Fallskärmsklubben har et antal medlemmer fra Dansk Faldskærmsklub atter i år været på begynderkursus i Gröttjon ved Tierp, ca. 110 km nord for Stockholm. Kursus blev ledet af chefinstruktøren i Svenska Fallskärmsklubben, ingeniør Stig Einerth, og var særdeles godt og sikkert tilrettelagt, og da der samtidig kørte et instruktørkursus, samt blev trænet af det svenske VM-hold, der i år for første gang skulle deltage i VM (i Vesttyskland i august), fik vi godt 30 begynder set en del mere end vore egne spring.

På begynderkursus var der en del svenske svæveflyvere, sikkert en særdeles god idé, i betragtning af den megen svæveflyvning, der i dag foregår med faldskærm på ryggen. Var det ikke noget for flere af vore egne svæveflyvere (og motorflyvere for den sag med) at gennemgå et sådant kursus? Jeg tror det bestemt, teorien var interessant og lærerig, den fysiske træning har man ingen skade af, og det er for en svæve- og motorflyver virkelig morsomt og interessant at prøve selve springet.

I det følgende skal jeg berette lidt om kursus omfang og fremgangsmåde; så kan den enkelte jo afgøre med sig selv, om det ikke var en god idé at tage et sådant kursus, f. eks. til næste år.

Teorien

Som teoribog blev benyttet en af chefinstruktøren udarbejdet »Fallskärmsinstruktion«, som hver deltager købte ganske billigt. Det er en udmærket lærebog i faldskærmsmateriel, udspringsteknik, falddrill, landingsteknik m. v., og den behandler også ting, vi ikke skulle kunne, f. eks. frie fald, styrbare faldskærme og diverse beregninger og tabeller til brug for udregning af udspringstid m. v.

Begynderkursus lærte om følgende:

- faldskærmsterminologi,
- konstruktionsprincipper for faldskærme, herunder om krav til uddannelsesfaldskærme og til konkurrencefaldskærme samt disses egenskaber,
- faldskærms principielle opbygning,
- hvad der sker under glidningen og hvorfor,
- hvilke fejlfunktioner der kan opstå,
- behandling, kontrol og tilpasning af faldskærmsmateriel,
- hvilke flytyper der er velegnede til faldskærmsudspring og den nødvendige indretning af flyene dertil,
- ilastning af udspringere,
- udspringsteknik,
- falddrill,
- landingsteknik, herunder forholdsregler ved landing på vand og i skov, samt
- bjærgning af faldskærme efter landing,

så det må siges, at kursus giver en glimrende teoretisk baggrund for elementære ud-spring.

Derimod omfattede kursus ikke faldskærmspakning, da tiden ikke tillod dette,

så vi havde det nemt med skærmene – man hentede blot en ny.

Med hensyn til faldskærms konstruktion og egenskaber lærte vi naturligvis især om den skærm, vi selv skulle springe med, den automatisk udløste ryg-faldskærm, Irvin 72B. Vi lærte bl. a., at den ville være udløst efter 4 sek. fald, at den med 100 kg last ville have en synkehastighed på 5,1 m/sek., og at dette i vindstille, og såfremt man ikke er i pendulsvingninger, ville svare til at hoppe ned fra en højde af 1,27 m – ja, det er rigtig nok, 1 m og 27 cm!

Jordtræningen

Under jordtræningen indøvede vi mange af de ting, vi lærte i teorien. Jordtræningen kan deles i den rent fysiske træning (løb og let gymnastik) og i den specielle træning i udspringsteknik, falddrill og landingsteknik.

Den fysiske træning havde til formål at give eleverne en vis portion kondition, styrke og smidighed, men kravene her var ikke større, end at enhver normalt udrustet kunne gennemføre dette program. Iøvrigt var man meget opmærksom på, at enhver lektion i landingsteknik altid startede med en kort »opvarmning«, således at musklerne ikke var kolde og dermed lettere udsatte for småskader som fibersprængninger o. l.

Udspringsteknik

Udspringsteknik blev øvet på jorden fra det fly (Cessna 172), vi senere skulle springe fra. Flyets dør var fjernet, og alle skarpe kanter i døråbningen var trukket over med tape-strimler, ikke så meget af hensyn til ud-springeren som af hensyn til faldskærms-pakken og udtræksremmen. Det forreste højre sæde var fjernet, ligesom den højre hjulskærm. Når der skulle springes med begynder, bestod besætningen af:

- pilot,
- hopmester på bageste højre sæde,
- ud-springer nr. 2 på bageste venstre sæde og
- ud-springer nr. 1 på gulvet foran.

Før starten blev de to ud-springeres udtræksremme fastgjort i flyet, og kort før man var fremme ved ud-springsmærket i den rette højde (750 m ved første spring), beordrede hopmesteren ud-springer nr. 1 til at »stige ud«, hvilket bestod i at svinge benene ud, således at venstre fod blev placeret på flyets normale trin og højre fod på selve hjulet (der naturligvis var bremsset); med venstre hånd fattedes nedst om planstøtten og med højre hånd lidt højere oppe på denne.

Hopmesteren lænede sig derefter frem og råbte »Færdig – GO«, samtidig med at han gav ud-springeren et let slag på skulderen. Ud-springeren havde derefter kun at slippe med hænderne, samtidig med at han i et let hop bagud samlede fødderne og indtog ud-springstillingen.

Når ud-springer nr. 1 var ude, foretog flyet en runde, hvorunder ud-springer nr. 2

flyttede sig over til gulvpladsen, og hopmesteren trak den i flyet fastgjorte – og nu frigjorte – udtræksrem for ud-springer nr. 1 ind i flyet.

Falddrill

Samtidig med ud-springet begyndte falddrillen, og den blev øvet grundigt på jorden i en simpel gyngende forsynet med fire fjedrende seler, svarende til faldskærms seler.

Falddrillens første punkt var at indtage den rette, kompakte stilling i luften, d.v.s. samlede, let strakte ben, hovedet bøjet fremad og armene tæt ind til kroppen med hænderne foran på reserveskærmen. Samtidig begyndte man at tælle: »Et tusinde, to tusinde, tre tusinde, fire tusinde«, og når man var nået så vidt, skulle man se op for kontrol af skærmen.

Næste punkt var observation af landingsmærket med påfølgende styring mod dette. Styringen skete ved nedtrækning i een sele i den side, hvortil man ønskede at glide.

I 100 m højde skulle styringen ophøre og landingen forberedes, dette skete ved først at frigøre sig for sæderemmen, observere i hvilken retning kroppen drev og derefter fatte de to forreste seler såfremt man drev bagud, eller de to bageste seler såfremt man drev fremefter.

I 50 m højde skulle man indtage faldskærmsstillingen og bremse skærmen ved at trække ned i de to seler.

Landingsteknik

En god landing er i høj grad betinget af en rigtig landingsstilling, den såkaldte »faldskærmsstilling«. – Faldskærmsstillingen ser ud som følger: Fødder, ben og knæ presset tæt sammen og fødderne i ens højde, så megen bøjning i knæene, at man netop kan se tærne, ryggen let bøjet, hagen presset mod brystet, albuerne presset ind foran kroppen og hænderne trukket ned foran hovedet.

I de tilfælde, hvor kroppen ikke driver lige til venstre eller lige til højre, foretages endvidere en vridning af fødder og underkrop til venstre eller til højre afhængig af drivningsretningen.

Idet man rammer jorden, foretager man en rulning over bensiden, lårene, nederste del af kroppen, diagonalt over ryggen til modsatte skulder og svinger benene frem i landingsretningen. Derved er landingen optaget af så stor en del af legemet som muligt, og benene befinder sig i en sådan retning, at man vil blive rejst op, dersom skærmen driver med en.

Denne landingsteknik blev øvet meget, meget grundigt, først ved fald fra stående stilling, derefter fra »den lave bænke« – højde 30 cm! – derefter fra »den høje bænke« – ca. 1 m – og fra nogle ringe, hvor man hængende i armene gængede frem og tilbage, og sprang ned og rullede på instruktørens ordre. Til sidst trænede man i »landingsgyngen«, et apparat hvori man – iført sin springudrustning og gammel faldskærmsseletøj – blev ophængt og sat i svingninger. Instruktøren var derefter i stand til at slippe eleven i det rette øjeblik, og derved komme selve faldskærms-landingens meget nær i virkning.

Iøvrigt skulle hver elev foretage en godkendt landing i denne gyngende, for han fik lov at springe første gang, idet instruktøren ved denne prøve lod eleven falde uden forudgående varsel.

Fortsættes næste side.

Flere og bedre flyvepladser

Viborg flyveplads, der skal være en af landets smukkeste beliggende, blev sidst i september inspiceret af luftfartsdirektoratet og skulle — efter at de sidste småting er ordnet — formentlig nu være godkendt som offentlig landingsplads, hvorefter vi med Vamdrup skulle have 22 offentlige pladser.

Holstebro vil nu blive udbygget, så den opfylder luftfartsdirektoratets nye krav. Holstebro by har købt en tilgrænsende ejendom for 80.000 kr., og til foråret ventes pladsens hovedbane bragt op på de 650 m. Købet af naboejendommen gør det muligt også at indrette tværbane.

Nakskov, der i nogle år efter den anden verdenskrig havde en flyveplads lige opad byen, men atter nedlagde den, påtænker nu at genoprette pladsen — og naturligvis så den svarer til de nye krav. Byrådet har til formålet bevilget 150.000 kr., og til foråret tager man fat på arbejdet.

Før Deres Shell-kort à jour (7)

Hovedkontoret:

Indtegn ikke belyst skorsten i 5501N 0026E (Åbenrå) højde 133 (131).

Private flyvepladser:

Slet Tåsinge.

Vi gør opmærksom på, at dir. J. P. Jensens plads ved Grenå endnu kun har ca. 400 m brugbar bane. Nærmere oplysninger om pladsen bringes efter en bedring af forholdene.

Indtil Viborgs godkendelse bringer vi følgende oplysninger om den nu brugbare plads: 4,5 km 180° fra Viborg.

Græsbaner: 18—36 : 650 × 30 m
12—30 : 617 × 30 m

Tlf.: Viborg 4108.

Vi henleder opmærksomheden på, at Shell-kortet med 1963-bilaget nu fås i et mere praktisk format og kan rekvireres hos Shell på tlf. MI 5340 eller skriftligt hos Dansk Shell, Kampmannsgade 2, Københ. V.

Fortsat fra foregående side.

Efter en landing skal skærmen naturligvis bjerges, og de dertil hørende metoder blev trænet i lidt blæst med gamle skærme.

Så nemt er det!

Efter gennemgang af forannævnte træningsprogram er man klar til første spring, så nemt er det altså at få del i den oplevelse at springe med faldskærm. Nuvel — der er måske et par småting, man skal anstrenge sig lidt ved, den fysiske træning f. eks. Selvom den svenske skole ikke forud kræver visse præstationer i den retning, så er det nu godt at have fulgt en vinters gymnastiktræning, og det med at faldet svarer til at springe ned fra 1,27 m, ja, det kan måske beløbe sig til lidt mere, når det blæser 2-3 m/sek. Endelig skal man naturligvis være indstillet på at ville prøve dette nye og spændende, og på at tage lidt uundgåelige småknubs, men så venter der også en særdeles lærerig og interessant oplevelse, der samtidig kan være til nytte for de, der dyrker anden form for luftsport.

VM i faldskærmssport

Det 7. VM i faldskærmssport fandt sted i Leutkirch i Tyskland fra 2. til 16. august med 131 mandlige og 39 kvindelige deltagere fra et stort antal lande. Mandlig mester blev Dick Fortenberry, USA, der har erfaring fra 1400 spring. Også det kvindelige mesterskab gik til USA, nemlig til Tee Taylor. I gruppespring vandt Tjekkoslovakiet den mandlige, Østtyskland den kvindelige afdeling.

Danmarks billigste flyveplads

Da Vamdrup blev åbnet



Kolding har nu gennem Billund forbindelse med det internationale rutenet og gennem Vamdrup, der ses her, med ca. 10.000 flyvepladser for lette fly verden over.

LØRDAG den 26. september blev Vamdrup Flyveplads officielt indviet under deltagelse af repræsentanter for Vamdrup sogneråd, Kolding kommune samt 28 fly, der i det strålende efterårsvejr var stævnet hid fra alle dele af landet.

Den 650 m lange startbane med sikringszoner ligger på Horskjærgårds jorder kun få km fra Vamdrup og 19 km fra Koldings bycentrum. Ligeledes er der kun 4 km i luftlinie til Vejen, og pladsen er let at finde lige syd for jernbanen mellem Kolding og Esbjerg.

Pladsen er lejet af Vamdrup kommune for et foreløbigt åremål af 5 år, men der er ingen tvivl om, som sognerådsformand Carl Nielsen udtalte under åbningen af pladsen, at dette lejemål vil blive forlænget, for forhåndsinteressen har allerede været stor, og for Vamdrup kommune, der er en driftig udviklingskommune, har pladsen på nuværende tidspunkt betydet, at udenbys boende industriforetagender har købt grunde i kommunen, og indenfor kort tid vil nye industrier vokse op omkring pladsen.

Selve pladsen og driften af denne er overdraget Kolding Flyveklub, der her ser en 25-årig drøm gå i opfyldelse. Klubbens medlemmer, der består af 3 sektioner, motorflyvere, svæveflyvere og modellflyvere, har her ydet en strålende indsats med oprettelse af pladsen samt bygning af en 12 × 36 m stor hangar. Alt, hvad man overhovedet kunne lave med frivillig arbejdskraft, er blevet gjort, og det gælder fra det første skitseforslag til plads og hangar til de færdige tegninger, og fra det første spadestik blev foretaget på en 650 m lang grøft, til man fik lagt et lige så langt el-kabel, støbning af fundament til hangar, rejsning af denne, beklædning af tag og sider, fremstilling af 6 skydeporte samt endelig afmærkning af pladsen med markeringskegler o. lign.

Kolding Flyveklub har aldrig været noget velhavende foretagende, og når man samtidig har måttet bygge klubbens flyvemateriel op fra Baby-stadiet til Ka-6 på 4 år, for at nævne svæveflyvernes status, så er pengene selvfølgelig små, og medlemmerne har ekstra

måttet lægge sig i selen for at spare på pengene. Hele arbejdet, inclusive planering af pladsen til den færdige hangar med alle tiders hangargulv lagt af SF-sten, har kun kostet 40.000.- kr., så det er vist landets billigste flyveplads.

Kolding Flyveklub kan være stolt over denne udvikling og samtidig taknemmelig for den hjælp, der er blevet ydet både fra offentlig og privat side, for man har mødt en enestående forståelse fra alle, der har haft med dette projekt at gøre, og det viser samtidigt, at flyvningen er ved at vinde fodfæste indenfor offentligheden.

Som allerede nævnt åbnede sognerådsformand Carl Nielsen pladsen, og der blev takket af klubbens formand, Ole Borch, samt formanden for motorflyvesektionen, John Ross. Som repræsentant for KDA talte P. Wistisen, Frederikshavn, der overbragte aeroklubbens lykønskning med initiativet. Generalsekretæren nåede desværre ikke frem på grund af dårligt vejr over Sjælland.

For at markere den nye æra indenfor klubben benyttede man lejligheden til at døbe en ny Ka-6 og motorflyvernes første maskine, en Piper Tripac. Førstnævnte holdt formanden for Kolding kommunes sportsudvalg, fabrikant Poul Sørensen, over dåben, og den fik navnet »Jesper«. Man har allerede en Ka-8 ved navn »Kasper«, og det er tanken at følge linien op med en »Jonathan«. Motorflyvesektionens maskine blev døbt af sognerådsformand Carl Nielsen og fik navnet »Ridder Rap«.

For at markere den officielle åbning startede A. Christensen (Dres) i den nye Ka-6 og sprængte den udspændte silkesnor, og næppe var »Jesper« landet efter sin jomfrurejse, før luften genlød af de mange motorflys brummen.

Alle ønsker er selvfølgelig endnu ikke opfyldt, og der er mangler hist og her, som skal udbedres. Noget af det første, der trænger sig på, bliver en lille administrationsbygning, som kan anvendes som klublokale, og det regner man med at klare til næste år. På selve banen er der enkelte ujævnheder, som vil blive rettet i efteråret. A. C.

Det tyske kunstflyvemesterskab

Den herhjemme næsten uddøde kunstflyvning dyrkes i mange lande på konkurrencebasis.

AF GROSSERER KURT HOLDT

MAN ved ikke, når kunstflyvning rigtig tog sin begyndelse. Formentlig var flyvningen i sin barndom så krævende, at man ikke behøvede at gøre det sværere. Det første loop blev formentlig udført af franskmændene *Pegoud* i 1913, og siden har kunstflyvningen vundet stadig større udbredelse og aftvinger både beundring og begejstring, når maskinerne afspejler sig i de mest fantastiske manøvrer på himmelhvelvet.

Et af de lande, hvor flyver kredse gør meget ud af kunstflyvningen, er Tyskland. Det første tyske kunstflyvemesterskab blev afholdt i 1928 i Düsseldorf, og dets sejrherre blev *Gerhard Fieseler* foran *Ernst Udet* og *Willi Stör*.

I dagene 13. til og med 16. august afholdtes på flyvepladsen Schachtholm ved Rendsburg det 16. tyske kunstflyvemesterskab.

Flyvepladsen, der er beliggende 5,4 NM SSW for Rendsburg, er en lang græsbane 830×50 meter, har dejlig fri indflyvning og ligger lige ned til kanalen. Pladsen er nem at finde. Der er stor hangar, mekaniker og benzin på pladsen. I en ny, dejlig bygning er klublokale med bar, ekspeditionslokale samt værelser for udlejning. Bygningen kranes af et stort kontrollårn med terrasse. En vidunderlig flyveplads for en by med kun 37.000 indbyggere. Pladsen tilhører byen Rendsburg og kunne for den sags skyld stå som mønster på en flyveplads for en mindre by. For god ordens skyld: en meget rimelig landingsafgift på DM 1,- = kr. 1,75.

Programmet var ret omfattende: de tre første dage var der konkurrencer for at udtage de 3 bedste kunstflyvere, som så søndag aflagde den endelige prøve. Herudover var der forskellige forevisninger af nye flymodeller, demonstrationer af kunstflyvning samt crazy-flyvning, hvor man havde kopieret *Ernst Udet's* berømte professorflynummer. Verdensmesteren i kunstflyvning 1963, herr *Bezák* fra Tjcechoslovakiet, gav i et specialbygget fly en fantastisk opvisning, så man troede, at tyngdeloven var ophævet for hans vedkommende. Jeg tror, at selv kendere var imponeret af *Bezák's* præstationer, og jeg havde ikke troet det muligt så præcist og så længe at flyve med hovedet lodret mod jorden. Den unge verdensmester kunne det samme, som en dygtig kunstflyver kan med hovedet opad. Der var også kunstflyvning med svævefly, ballonjagt og faldskærmspring. Der var demonstrationer af forskellige helikoptertyper samt deres brug i redningstjenesten.

Vi er jo ikke i dette land forvænt med kunstflyvning, men i Rendsburg havde man mulighed for at se alle arter.

55 forskellige discipliner

Det vil blive for omfattende at beskrive konkurrence-kunstflyvningen, men i princip

pet bestod den af 55 discipliner, der kunne kombineres. Der var naturligvis mange loopkombinationer, *Immelmann-turn*, *Fieseler-turn*, rolls, overslag, rygflyvning, sløjfer, — alt sammen i mange forbausende udførelser. De til kunstflyvekurrencen anmeldte maskiner var af højst forskellig art og udseende. Den mest benyttede var den tjekeiske *Trener* med 160 hk *Walther*, et lavvinget monoplan, der minder lidt om vor gode, gamle *KZ II*. Dernæst var dobbeltdækkeren *Bücker 133 Jungmeister* også anvendt af flere. Dette fly, der flygtigt minder om en *Tiger-Moth*, havde en stjernemotor. Medens *Trener'en* stadig bygges, er *Jungmeister*-typen alle mellem 25-30 eller endnu flere år gamle. Det var interessant at se, hvorledes nogle havde bygget specielle transportvogne til at transportere flyene med.

Det tyske mesterskab for 1964 blev vundet af *Gerhard Pawolka*, der iøvrigt også var tysk mester i 1961. *Pawolka*, der er 41 år gammel, må siges at være professionel pilot, da han fløj som svæveflyver før krigen, som flyverofficer under 2. verdenskrig, og idag har en flyveskole hvori han virker som instruktør. *Pawolka*, der tidligere fløj *KZ VIII*, fløj nu en *Trener* og udførte fremragende flyvning. Nummer 2 blev *Herbert Greb*, der begyndte som svæveflyver i 15-års alderen. Under krigen fløj *Greb* ikke, men begyndte igen i 1955. *Greb* blev nummer 1 i 1963, i år blev han igen placeret, dog som nummer 2.

Den charmerende 40-årige *Walter Wolfrum* blev i 1964 nummer 3 efter en smuk præstation i sin gamle *Bücker Jungmeister*, der — formentlig mere end 30 år til trods — så strålende ud i sine dejlige farver, velholdt, veltrimmet og still going strong. *Wolfrum* var flyver i krigens sidste år. Først i 1954 begyndte han igen at flyve og har

fløjet lige siden, for så vidt hans forretning og arbejde tillader det.

Det er interessant at se, at disse tre berømte flyvere i de sidste tre år har skiftedes til at besætte de tre første pladser. Der findes i øjeblikket kun ca. 50 flyvere i Vesttyskland, som driver kunstflyvning, og heraf er der, såvidt det kunne opklares, kun ca. 25, der kan leve op til de nationale mesterskaber.

Der var på selve flyvepladsen, søndag den 16. august, et sted mellem 10.000-15.000 tilskuere. At interessen er stor for flyvning i Tyskland, var evident ... og der bliver fra alle sider gjort meget for at fremme flyvning og interessen herfor.

Der var også faldskærmsudspring, hvad der bør høre med til enhver god flyveopvisning. Det var den i Tyskland kendte springer *Conni Schiring* fra Kiel og hans elev *Wolfram Bohnenkamp*, der sprang. *Schiring*, som jeg tidligere havde set springe, er ca. 40 år. Han fortalte mig, at han havde gjort over 1000 spring. Han ville lave nogle spring fra ca. 2000 meters højde og naturligvis med frit fald til ca. 500 meter over jorden. Vi fulgte de to springere, der begge sprang samtidigt fra en *Cessna 172*. Springerne havde rogfakler med, så vi kunne se dem, straks fra de havde forladt flyet. De ramte begge præcist foran kontrollårnet og publikum og gav kun lidt efter i knæene, hvorefter publikum hyldede springerne med klapsalver.

Der var også mødt talrige officielle personer for at kaste glans over stævnet. Jeg ved ikke, hvormange ministerpræsidenter man har i Bundesrepublikken, men der ankom to i en militær helikopter, nemlig ministerpræsident *Uwe von Hassel* og Dr. *Helmut Lemke*, som var stavnets protektor. Dernæst var der mange andre af de såkaldte notabiliteter, hvoraf borgmesteren i Rendsburg, herr *Beisenkötter*, bør nævnes. Herr *Beisenkötter*, med hvem jeg havde en længere samtale (på flydende dansk), havde taget initiativet til at oprette Schachtholm flyveplads og så gerne, at pladsen blev benyttet af danske flyvere.

Lørdag aften var der stort flyverbal i Rendsburg, hvor der vel var ca. 200 gæster. De få udlændinge, der var til stede, var »æregæster« og sad til højbords, hvor jeg

Fortsættes næste side.



Walter Wolfrum med sin *Bücker Jungmeister*, der har en 160 hk *Bramo* stjernemotor.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

MED flyv i FN 333 RIVIERA

TIL trods for, at vi lever i et land med masser af vand, er sø- og amfibiefly – bortset fra flyvevåbnets Catalinaer, der nu afløses af helikoptere – næsten totalt ukendte i Danmark, hvorimod der findes adskillige i de øvrige skandinaviske lande. Med den fortsatte udbygning af vort flyvepladsnet vil der næppe ske større ændringer i dette

Fortsat fra foregående side.

blev præsenteret for de forskellige interessante mennesker, der mødes sådanne steder. Pawolka, Greb og Wolfrum, der alle var til stede og gode flyvekammerater, præsenterede mig for Dr. Gerhard Fieseler, som har et stort navn i Tyskland, bl. a. fordi han er konstruktør af det kendte Fieseler-Storch-fly, men også fordi han tidligere var den første kunstflyvemester i Tyskland og har opfundet den kunstflyvedisciplin, som hedder Fieseler-turn'en.

Det var for mig lærerigt og interessant at aflægge dette weekend-besøg. Der er i flyvning såvel som faldskærmsport altid meget at lære under sådanne stævner. Få minutter før min afrejse blev jeg kaldt op i tårnet, hvor stævnets leder, politimesteren i Rendsburg, herr Heinz Möller (iøvrigt gift med flyvepladsens charmerende flyveleder, fru Waltraud Möller) holdt en kort tale og overrakte mig en smuk bronzeplakette i læderetui for godt flyverkammeratskab under flyvestævnet. Udover plaketten, der var kopi af guldmedaillen til vinderen af mesterskabet, blev mit hotelophold og alt betalt. Jeg var naturligvis glad og overrasket over disse anerkendelser. Udover at have medtaget det gode humør havde jeg ikke bidraget til underholdningen, men blot befundet mig godt blandt gode flyverkammerater. Jeg vil dog tage denne handling som et tegn på, at tyske flyvere og flyveinteresserede gerne ser forbindelsen mellem tilsvarende kredse i Danmark udvidet, og jeg kan kun anbefale alle, når lejlighed gives, at besøge de små pladser i Tyskland, hvor alle vil få – om ikke medalje og frit ophold – så en god modtagelse fra alle tyske flyvere.

Kurt Holdt.

PS: Hvordan er interessen for kunstflyvning i Danmark? Det er et felt, som hidtil kun få civile piloter har beskæftiget sig med, bl. a. fordi vi kun har få egnede fly. KDA formidler gerne kontakt mellem medlemmer, der kunne tænke sig at gøre noget mere ved sagen.

★

VM i kunstflyvning

Det tredje VM i kunstflyvning fandt sted fra 1.-13. september i Bilbao i Spanien. De to foregående var i 1960 i Tjekkosllovakiet, hvor Bezak vandt, og i 1962 i Budapest, hvor Toth vandt. Som for at opretholde traditionerne gik mesterskabet også denne gang til det arrangerende land, idet spanieren T. Castano vandt foran Bezak, hans landsmand Trebaticky og fire russere. Der var ialt 45 deltagere fra 10 lande. De tjekkiske Trener-fly var i overvægt og blev bl. a. brugt af Castano (Trener Master), mens tjekkerne fløj en ensædet specialudgave. Russerne fløj Yak-18P med 260 hk stjernemotor. De fire fly blev transporteret til Spanien ombord i to 4-motors AN-12-fly.

forhold, men i mange lande kan man have glæde af også at kunne starte og lande på vand.

Der skal dog et udpræget behov til, før det er berettiget at ofre det ekstra, som sødygtighed koster i penge, vægt og præstationer, men har man dette behov rettet mod et lille 4-sædet fly, bør man ofre den italienske FN 333 Riviera nogen opmærksomhed.

Det er ikke nogen ny type, for brødrene Nardi's første FN-333 fløj allerede i 1952. Den var da tresædet med 145 hk, men blev hurtigt videreudviklet til firesædet og med stærkere motor. Denne fløj i 1954, en produktionsmodel i 1956, og den fik amerikansk luftdygtighedsbevis i 1958, idet typen også samles og sælges i USA.

Produktion og salg blev nu overtaget af SIAI-Marchetti på den berømte flyvebådsfabrik i Sesto Calende ved Varese. Hidtil er der bygget 40. Salget i Europa og en del af Afrika er overdraget et kontor i Belgien med A. L. Delhamende som salgschef og den kendte testpilot B. A. Neefs som flyvechef. Med en dags forsinkelse demonstrerede de den i København i august på sidste led af en demonstrationstur, der havde strakt sig fra Sardinien til Kiruna.

En moderne Seabee

Riviera er i samme klasse som den Seabee, Republic umiddelbart efter den anden verdenskrigs slutning satte i storproduktion og solgte for kun 4000 dollars. Eventyret varede kun kort, fabrikerne havde overvurderet markedets muligheder, og desuden var Seabee's egenskaber for krævende for almindelige piloter. Der findes imidlertid mange af dem rundt om i verden endnu, bl. a. i Sverige, og man kan ikke undgå at dage sammenligninger.

I udseende og konstruktion minder de to typer en del om hinanden – højvingede helmetalfly med højt anbragt motor med skubbende propel. Riviera har imidlertid halepartiet på to bomme, og den har helt indtrækkeligt næsehjul-understel, ligesom vingen er uden afstivning. Støttepontonerne er til at trække op i vingetipperne.



På land – demonstrationseksemplaret i Københavns lufthavn.

Den er også forsynet med en lidt stærkere motor: 250 hk Continental IO-470-P med direkte indsprøjtning, som i forbindelse med udformningen giver den en hel del bedre præstationer. Den satte forøvrigt i 1960 en række internationale rekorder med højder op til ca. 7000 m og hastigheder til 270 km/t.

Indstigning foregår nemt gennem en stor dør i hver side, og kabinen er komfortabel uden dog at være voldsomt rummelig, især ikke bagtil. Der er ikke særskilt bagagerum, men ret god plads under sæderne og bag bagsædet.

Der er dobbeltstyring og et ret stort instrumentbræt, som havde en del ekstra-udstyr, der muliggjorde IFR-flyvning under turen i Nordskandinavien. Der var således Narco VTR-2A Omnigator Mk. II og Lear ADF-14.

Under midterkonsolen med motorbetjeningshåndtag var der tre håndtag for hydraulisk betjening af hjul, støttepontoner og flaps, og i nødsfald – eller med stoppet motor på jorden – var der et pumpehåndtag i gulvet til venstre. På frontrudens midtersprosse var håndtaget til at vende propellen anbragt.

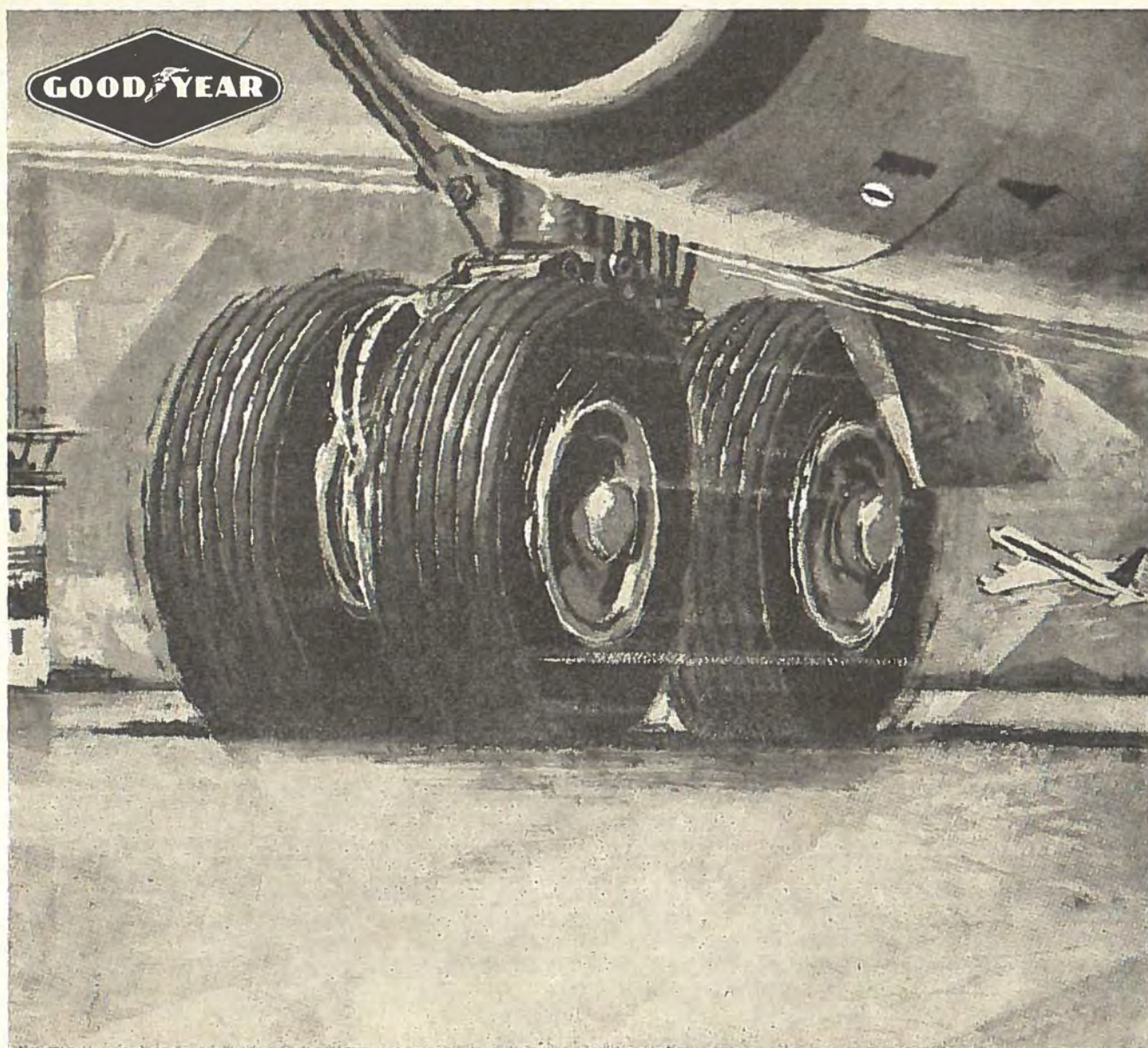
Neefs og jeg fløj den alene med to trediedele brændstoftank og nogen bagage, d.v.s. formodentlig godt 100 kg under fuldvægten på 1485 kg.

Kørslen er med styrbart næsehjul og fint udsyn fremad problemfrit. Flyet lettede fra Kastrups bane 27 ved ca. 80 mph og steg en kort tid næsten 1000 fpm, men vi måtte flade ud og fortsætte i lav højde over Amager til Kalveboderne, hvis lave vand ud for Avedøre vi rekognoscerede for landings-

fortsættes side 221



På vand. Riviera i hjemlige omgivelser på en af de italienske søer.



**PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER**

GOODYEAR

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

fortsat fra side 219

muligheder uden alt for mange bundgarns-pæle eller hindringer.

Det blæste 16-18 knob med stød til 20, så det gjaldt om at finde et område uden for stor søgang. Det fandt vi, kiggede det grundigt efter i lavflyvning, satte pontonerne, vandroret og 30° flaps ned og gled ned mod vandet.

Vand er hårdt

Hvis nogen tror, at vand er blødt, bliver de ved landing på bølger hurtigt overbevist om det modsatte. Bølgerne føles som hårde slag mod bunden, der står et skumspøjt bagud og til siderne, og først når farten er gået helt af, synker man rigtigt ned og flyder.

I starten trykkes rattet noget frem, indtil man får fart nok til at komme »op på trinet«. Herefter slap Neefs rattet og lod den - bortset fra lidt korrigerende - starte selv. En svensk Seabee-pilot havde lavet nogle mærkelige manøvrer frem og tilbage og forklarede, at med Seabee måtte man smække den mod bølgerne for at få den til at springe i luften, så han var meget imponeret over den lette start i Riviera. I det hele taget havde Neefs foretaget starter og manøvrer, som Seabee-piloterne først troede på, da de selv så dem.

I vort andet landingsforsøg havde vi en kende for meget fart på, så da vi slog hårdt mod en bølge, gav Neefs gas og gik rundt igen, selv om han godt mente, vi kunne være landet.

Tredie forsøg var helt i orden, og vi sejlede nu lidt rundt på vandet, hvor man i øvrigt kan bremse op med propellen, hvilket især er af betydning, når man skal for-
tøje.

Da vi havde den ene ponton helt under vand, spurgte jeg, hvordan det var at sejle i side- og medvind, og han demonstrerede derpå, hvordan man med særlig teknik kan manøvrere.

Neefs indflyver til daglig de europæisk byggede Lockheed Starfighters, foruden at han stadig flyver Topsy Nipper, som han for nogle år siden introducerede i Danmark, men søfly har han kun fløjet i få måneder, og han indrømmede at have lært meget nyt. Derfor var man også omhyggelig med at få erfaringer forhandlere rundt om i landene, fordi man ikke vil spolere flyets gode renommé ved ukundig behandling. Søflyvning kræver en del specialkundskab og ekstra træning.

Endogså kunstflyvning

I luften var Riviera meget behagelig at håndtere med hurtigt og effektivt virkende krængere (hvis effektivitet også skal være en stor behagelighed på vandet). Det er vist det eneste amfibium i verden, der kan flyve kunstflyvning. Neefs demonstrerede det ved en perfekt udført tønderulning i kun et par hundrede meters højde, men afholdt sig dog fra at løpe her.

Den praktiske rejsehastighed på turen havde været 235 km/t. Rækkevidden med 4 personer og bagage er op imod de 1000 km, og med fulde tanke og reduceret last noget mere.

Stallegenskaberne er ikke helt perfekte. Den har tendens til at tabe venstre vinge. Neefs demonstrerede det i et par hundrede meters højde med motor på, og højdetabet var ringe. Jeg gik lidt højere til vejrs og prøvede det med understel og flaps nede.

En blandingskontrol-indikator

Det er vigtigt at udmagre blandingen i moderne motorer rigtigt.



Alcor's instrument til enmotors fly.

Kendskabet til brugen af blandingsregulatorer, tidligere kaldet højdegashåndtaget, har hidtil ikke været særligt udbredt blandt danske privatflyvere, og det er de færreste teorisoler, som har givet en effektiv undervisning heri.

Tendensen er udpræget, men blot man er forberedt på det, er det ikke galt.

Med sin ret høje vingebelastning på ca. 100 kg/m² ved fuldlast staller den også ved ret høj hastighed - 68 mph eller 109 km/t med understel og 45° flap.

I Kastrup fløj jeg den ind på 90 mph, fladede ud, hvorpå den satte sig fast og beslutsomt først på hovedhjulene og et øjeblik efter på næsehjulet.

Efter brochuren løber den i starten 290 m på jord og 475 m på vand, mens afløbet på jord er 200 m og på vand 190 m. Der er ingen opgivelser for start og landing over 15 m. Med let vind klarer den sig dog udmærket på en 650 m flyveplads, men med fuldlast i helt stille luft er det rart at have 900 m til rådighed, oplyste Neefs.

P. W.

Det betød heller ikke så meget på vore gamle fly men med de motorer, som anvendes i moderne lette fly, er det af stor betydning såvel for økonomi som sikkerhed at kunne udmagre („lean“) brændstof/luftblandingen (fuel/air mixture) på den rigtige måde.

De rækkevidder, der opgives i instruktionsbøgerne for moderne fly, er baseret på korrekt udmagring af blandingen, og bærer man sig ikke rigtigt ad, spilder man brændstof og kan ikke flyve nær så langt, som tallene angiver.

Udmagringen - der ikke blot finder sted i stor højde, men for mange motorer også under rejseflyvning i lavere højder (men aldrig under stigning) - foretages som regel ved, at man trækker blandingsregulatoren ud, indtil motoren begynder at gå ujævnt, hvorpå man forsigtigt fører den en smule frem, indtil den atter går jævnt. Der skal ny indstilling til, når man har skiftet højde.

Med lidt øvelse kan man „lean“ ganske godt ved hjælp af hørelsen, men man har også haft instrumenter hertil.

Nu er der kommet en amerikansk blandingskontrolindikator i handelen, der fremstilles af Alcor Aviation Inc. i Texas og herhjemme repræsenteres af A/S Commertas.

Det er i virkeligheden et følsomt termometer, der måler temperaturen af udstøds-gassen, for denne er stærkt afhængig af blandingen af benzin og luft i ind sugningen.

Temperaturen er højest ved den ideale blanding, bestående af 1 vægtdel benzin til 15 vægtdele luft. Her har man største brændstoføkonomi og mindst tab af ydelse. d.v.s. den gunstigste blanding for rejseflyvning. Det kaldes også en „normal mager“ blanding. Størst ydelse nås ved en væsentlig mere fed blanding.

Med Alcor-instrumentet kan man altid følge virkningen af brugen af blandingsregulatoren og på få sekunder indstille den ønskede blanding.

Når man trækker ud i håndtaget, stiger temperaturen til sit maximum for derpå på ny at aftage. Ved maximum (stjernen) har man størst rækkevidde (100%). På øverste skala kan man se, hvor meget mindre rækkevidde der ellers er stillet ind til. Den nederste skala angiver afvigelser fra maximums-temperaturen i 100° Fahrenheit. Sænker man temperaturen 100 grader (-1), har man indstillingen, der giver den største ydelse.

Som en bivirkning af instrumentet får man indikationer på forskellige fejl såsom svigten af den ene magnet o. lign.

Instrumentet er brugt ved flere lange flyvninger i den sidste tid, således Mrs. *Jerrie Mock's* jordomflyvning. Hun hævder, at hun kunne få ca. 25 timers største flyvetid i stedet for 20 ved brug af sit Alcor.

Foruden det afbildede instrument til enmotors fly findes et lidt større dobbeltinstrument til tomotors fly. Det første kan dog også benyttes til sådanne ved anvendelse af en omskifterkontakt.

Prisen i Danmark er for enkeltinstrumentet ca. 1295 kr. (installeret), 2690 kr. for dobbeltinstrumentet. Det hævdes, at de tjener sig selv ind igen i sparet benzinforsbrug på ca. 400 timer.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

Data

SIAT-Marchetti FN-333 Riviera

250 hk Continental IO-470-P

Spændvidde	10.4 m
Længde	7.4 m
Højde	3.2 m
Vingereareal	15.0 m ²
Tomvægt	1030 kg
Disponibel last	455 kg
Fuldvægt	1485 kg
Rejsefart v. 70 %, 8000 ft. . .	264 km/t
do. ved 60 % i 8000 ft. . .	244 km/t
Stigeevne ved jorden	6.5 m/sek
Tjenestetophøjde	5600 m
Rækkevidde i 8000 ft.	1000 km
Største rækkevidde	1245 km
Stallingsfart m. flaps	109 km/t
Pris ab fabrik (standard)	241.000 kr.

PFG til typesammenligning hos IDAFLIEG

SOM omtalt i juni-nummeret af FLYV var Flyvegruppen indbudt til at deltage i dette 3-ugers kursus for Idaflieg fra 10.-28. august i Braunschweig, og takket være velvillig støtte fra Danmarks tekniske Højskole var det muligt at sende en delegation bestående af 3 studerende.

Når man tager i betragtning, at der ved sammenligningsflyvningen i år er blevet fløjet 750 starter og 640 timer, kan man nok forstå, at et sådant arrangement ikke er helt billigt. I de mellemliggende år siden sidste typesammenligningsflyvning i 1960 har det således ikke været muligt at arrangere et sådant stævne, og det så ej heller i år ud til at skulle lykkes; men i sidste øjeblik gik der besked ud til de deltagende grupper, om at den længe ventede bevilling var ankommet via DGF, Deutsche Gesellschaft für Flugwissenschaften.

Som videnskabelig leder virkede atter i år Dipl. Ing. Hans Zacher assisteret af sine to medarbejdere fra DVL-München, Dipl. Ing. M. Rade og Dipl. Phys. H. Merklein.

Dette års kursus havde som hovedtema undersøgelsen af svævefly med ringe spændvidde, 12-13 m, den af OSTIV såkaldte ministandardklasse.

Af deltagende svævefly var der følgende: AV-36, L-Spatz 55, SB-6, D-34d, Ka-6, Ka-8, Kranich III, Delphin, B-Spatz, Kria, Zugvogel I, Polyt IIIb og Slingsby T 51 Dart.

Som slæbefly fungerede 2 Do 27, 2 PA 18 og en SF 23 Sperling.

Der var ialt ca. 55 deltagere, hvoraf Prüfstelle i Essen var repræsenteret ved Herr Reincke, DVL-München af ovennævnte 3 ingeniører og de udenlandske grupper ved Akaflieg Wien, Imperial College Gliding Club, London, og Polyteknisk Flyvegruppe, København.

Som chefslæbepilot og leder af flyvesikkerheden Dipl. Ing. Rolf Kunz fra DFL Braunschweig.

Prøveprogrammet

Desværre eksisterer der forskellige programmer til gennemprøvning af flyveegenskaberne for svævefly. Englænderne og amerikanerne har deres og FFM (Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt München, nuværende DVL-München) et andet, men af hensyn til det ved tidligere Idaflieg-sammenligningsflyvninger indsamlede materiale beholdt man prøveprogrammet i henhold til FFM-Bericht nr. 40 - H. Zacher "Flugeigenschaftsuntersuchungen an 14 Segelflugzeugen."

1. Delphin - ikke identisk med den gamle polske.
2. D-34D fra Akaflieg Darmstadt.
3. Kria fra Akaflieg Stuttgart.
4. D-36 fra Darmstadt vandt de tyske mesterskaber i den åbne klasse i år.
5. SB-7 fra Akaflieg Braunschweig.
6. Slingsby Dart prototypen.

0. Cockpit-indtryk
 1. Start og flyslæb
 2. Langsomflyvning
 3. Ligevegtshastighed (løs pind) og trimning
 4. Rorkræfter og rorvirkning
 5. Kurvevekseltider
 6. Rorafstemning
 7. Dynamisk længde- og kursstabilitet
 8. »Schieberollmoment«
 9. Bremsklap-virkning
 10. Landingsegenskaber.
- Desuden blev der undersøgt følgende: Præstationsmuligheder
Grænselagsundersøgelse med mikrofoner
Støjmålinger i cockpittet.

Præstationsmålingerne blev med undtagelse af Polyten udført som relative målinger. Det fly, der skulle måles, fløj ved siden af et allerede målt fly, f. eks. Ka-6, og ved de forskellige hastigheder blev højdedifferensændringen med mellemrum på ca. 2 minutter fotograferet fra et bagved flyvende motorfly.

På Polyten blev ved hjælp af en nøjagtig kalibreret højdemåler, en kalibreret fartmåler, et termometer og stopur målt 3 punkter af polaren; instrumentaflæsningerne blev foretaget fotografisk med et Robot-kamera.

Ved grænselagsundersøgelsen (på D-36 og Ka-6) afhørtes med små mikrofoner via en forstærker, om strømmingen var laminar (fløjtetone) eller turbulent (susen). Ved en af måleflyvningerne blev det pludselig regnvejr, og grænselaget var da tydeligt turbulent over det hele! Målingerne blev transmitteret videre til jorden, så vi alle kunne følge med.

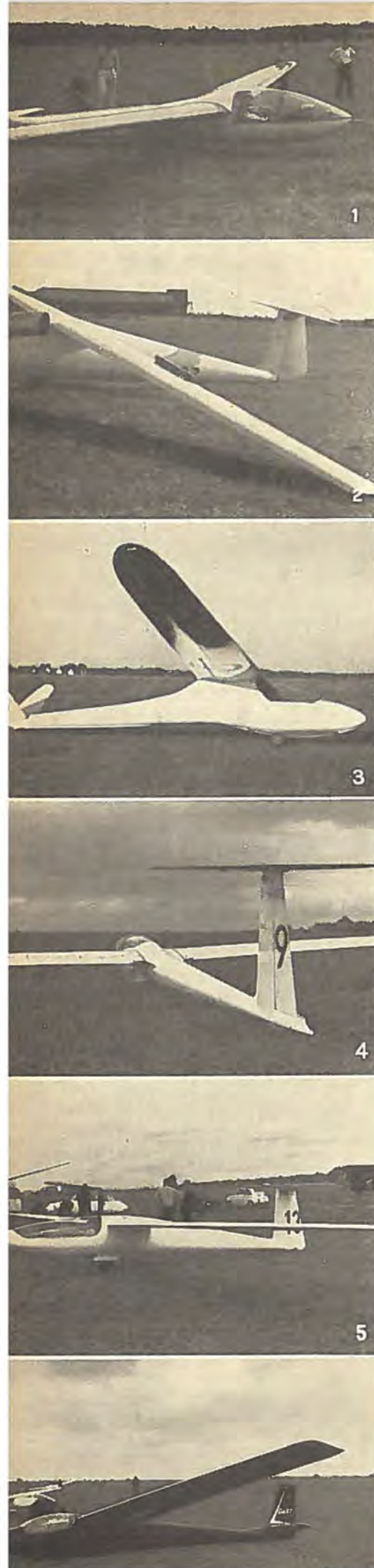
Polytens fartmåler blev kalibreret ved hjælp af en slæbesonde, der optog statisk tryk i den uforstyrrede luft 20 m under flyet, det viste sig at 90 km/t på fartmåleren i virkeligheden er 110 km/t! Den af luftfartsdirektoratet tilladte hastighed i flyslæb skal man således ikke stræbe efter at nå.

Hjælpe midler

De, der har set filmen fra Idafliegflyvningerne i 1960, som vi viste i vinter, kan sikkert huske, at hjælpemidlerne ved de normale målinger var simple. Stopur, vinkelmåler af celluloid ophængt på førerskærmen foran hovedet, målebånd til måling af styrkraft-vejen, dynamometer til måling af styrkræfter og knæbrædt med blyant og papir til måleresultaterne.

Det er ikke let

Men tro mig eller ej, det er slet ikke så nemt at flyve, måle og skrive ned næsten på engang. Man skal f. eks. måle giervinkel, rulletid 0-30° med fast neutralt sideror og fuldt krængerorsudslag. Man giver fuldt krængeror til venstre, næsen (på flyet) bevæger sig først til højre. Hov, hvor mange grader var det nu? Så til venstre, og ved de første forsøg har man allerede ødelagt det hele, idet man af gammel vane vil flyve rent i svinget og tager sideroret i brug. Fy, det må man ikke. På den igen, alt går fint lige, indtil man skal tage tid på udretning fra 30° til 0° krængning, man får en alt for lille tid,



Obs!

flyv

nemlig 0 sek., fordi man i kampens hede har glemt at trykke stopuret tilbage efter målingen 0°-30°.

I den første uge var vi meget plaget af regnvej, men det betød blot, at vi kom den grundlæggende teori igennem, inden vejret tillod, at vi for løs på test-flyvningerne.

I tilfælde af godt vejr forløb dagen med flyvning fra 9-18. Kl. 20.00 mødtes vi da i Akaflieg Braunschweigs festsal til forelæsninger, foredrag og diskussion af dagens resultater.

SB-6 styrtede ned

Helt uden dramatik forløb typesammenligningsflyvningen nu ikke, idet Akaflieg Braunschweigs SB-6 styrtede ned allerede i den første uge. Der skete dog heldigvis kun materiel skade, idet piloten reddede sig i faldskærm. Årsagen til ulykken var, at han i 1000 m højde ikke kunne koble fri af slæbetovet, og ved omstændigheder, der ikke er helt klarlagte, lå slæbetovet pludselig i retning direkte mod jorden, motorpiloten koblede, og umiddelbart efter gik SB-6'en fra hinanden på grund af for stor fart.

Senere havde vi et tilfælde, hvor en D-34d drejede fra uden at have koblet; der skete dog intet, idet slæbepiloten omgående koblede.

Koblingen i SB-6 og D34d er en bundkobling af Tosttype. Man bør være opmærksom ved den fare, der kan opstå ved sideværts træk. Koblingen er konstrueret for spilstart og ikke for flyslæb! Kommer side-trækket over 30°, kan hagen, der bagtil har 2 skarpe kanter, trækkes til anslag mod huset, eller ringen kan komme i klemme, og man kan ikke overvinde gnidningskraften med håndkraft.

Det blev endvidere overfor slæbepiloterne stærkt indskærpet, at man ikke ligesom i Frankrig og måske også andre steder brækker af uden at have sikret sig, at svæveflyet har koblet.

Præsidenten for OSTIV, L. A. de Lange fra Amsterdam, besøgte Idaflieg-mødet et par dage, men alligevel var flertallet ikke tilhængere af den i OSTIV drøftede mini-standardklasse.

Resultaterne af dette års typesammenligningsflyvning kommer i en rapport fra DVL-München.

Til slut skal måske lige nævnes, at en weekend blev målingerne aflyst på grund af for godt vejr, en mængde fly var ude på 300 km trekant, men Polyten blev dog hjemme og daskede rundt i skybasis i 2200 m!

Henrik Heikel Vinther.

★

Fuldt hold til VM næste år

Der meldte sig oprindelig fire interesserede til VM 1965, men en overgang så det ud til, at kun de to hold (*Sejstrup og Braes*), som KDA måtte koncentrere sin begrænsede støtte om, kunne tilmeldes. Imidlertid bekræftede *Cowboy* sin tilmelding. Den fjerde plads var der hele 4 hold til, selv om man selv måtte finansiere deltagelsen! *Ejvind Nielsen* blev den heldige.

De to første flyver i standardklasse, de to sidste i åben klasse, men i standardfly (Ka-6 og Vasama).

Man savner en kvalificeret holdleder.

VM finder sted på South Cerney flyvepladsen i nærheden af Bristol fra 29. til 13. juni med træningsuge fra 22. til 28. maj.

Der er tilmeldt 23 lande.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

Værlose vandt flyvedagskonkurrencerne

Der skete alligevel noget i den sidste ende af flyvedagskonkurrencerne. Værlose forbedrede sin førerstilling yderligere ved foruden distanceklassen også at vinde i hastighed.

Det skete, da *Hans Borreby* den 20. september i en blæsende bagside fløj en 122 km distanceflyvning fra Værlose til Borrbjergård (!) i Sverige med 118.5 km/t.

På valgdagen den 22. prøvede *Midtball* — der sidst i august havde været en 245 km oppe i Sverige — at sætte alt på ét bræt med en 200 km trekant. Var den lykkedes, havde han vundet *Braes* af pinden individuelt, men han måtte ned til køerne i Syd-sjælland.

Endelig den allersidste dag, den 30. september blev der gjort et sidste forsøg på at vinde varighedsklassen. Da det ikke var muligt at opnå starttilladelse fra flyveledelsen på Værlose, kørte man helt til Kalundborg — blot for at erfare, at der ikke var slæbepilot. Imidlertid lykkedes det omsider ved Birkerøds spil at få en pilot i luften, men værdifuld tid var gået tabt, og han måtte lande — kun manglende 14 minutter i at tage pokalen fra PFG på deres egen flyveplads.

Men Augustinus-pokalen for bedste klub er i hvert fald alligevel velfortjent.

— Ialt indkom der i år 360 resultater

mod 370 i fjor og 329 i 1962. I varighed var der 177 mod 171, i distance 141 mod 153 og i hastighed 42 mod 46. Der var hele 26 kasserede — hovedsagelig fra NM/EM, hvor man trods den lette adgang ikke overkom at aflevere i tide på stedet.

Grundet pladsmangel må vi nøjes med vinderresultaterne denne gang, men skal i næste nummer bringe den samlede resultatliste.

Hold-distance (Politikens pokal)

	km	p	g	i	k	d*
1. Værlose	1280	1696	5	19	1	6

Hastighed (Codans pokal)

	p	g	i	k	d
1. Værlose	516	5	8	0	5

Individuel distance (Berl. Tid.s pokal)

	km	p	res
1. Ib Braes	707	1038	3

Varighed (Ekstrablads pokal)

	g	i	k	d
1. PFG	40	56	10	11

Bedste klub (Augustinus-pokalen)

1. Værlose	4
------------	---

* g = gyldige, i = indsendt, k = kasseret, d = deltagere.

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde i Esbjerg

De, der i fjor ønskede repræsentantskabs-mødet for KDA's motorflyvere henlagt til et tidligere tidspunkt af efteråret, fordi det var bedre vejr, var meget heldige: Både lørdag den 3. og søndag den 4. oktober var det skønt, klart solskinsvejr, og ingen blev af vejrforhold hindret i at nå frem hverken til filmaftenen lørdag på Paladshotellet eller til mødet søndag formiddag.

Lørdag aften viste vi Cessna-filmen „World on Wings“, der bringer interessante glimt fra fabrikationen af Cessna-flyene, samt Piper-filmen „Wings to Baja“, en turistrejse pr. Cherokee til den mexikanske halvø, der strækker sig syd for Californien. Imellem de to film orienterede salgspilot *Niels Lindgård* fra A/S Commertas om de nye Cessna-modeller.

Repræsentantskabsmødet søndag var et af de korteste i lange tider og varede — under ledelse af autoforhandler *J. Østergård Vejrad* — kun godt 1½ time.

Motorflyverådets formand, dr. P. V. Brühl, redegjorde i årsberetningen især for det kraftige fremstød, KDA i år med godt resultat har gjort for at få flere flyvepladser i Danmark, og som vi nøje har fulgt op i FLYV.

Endvidere omtalte han en række andre forhandlinger med myndighederne, FAT's arbejde for general aviation i ICAO, årets konkurrenceprogram og videreførelsen af KDA's medlemsservice. Ved mødets slutning kunne han forevise de første eksemplarer af den nye udgave af „Radiotelefon for Flyvere“, bragt frisk fra bogbinderen pr. Cub af direktør *Ib Randers* fra Holstebro.

Nu over 500 aktive piloter i KDA

Formanden oplyste, at samtidig udgivelse af såvel denne bog som det store værk *Motorflyvehåndbogen* samtidig med store udgifter ved flytningen af KDA's kontor bevirker en stram likviditet for KDA i den kommende tid, hvorfor han henstillede til klubberne at overholde de nye terminer for kontingentindbetaling, der er fastsat i de i fjor vedtagne overenskomster.

Medlemstallet var steget godt i år, både ved tilslutning af nye klubber og ved fremgang i de andre. Fra 1131 medlemmer ved sidste års udgang var vi ved mødet nået op på 1332 medlemmer, hvoraf 510 er certifikatindehavere.

I debatten efter beretningen drøftede man

bl. a. anvendelse af reglerne for NM ved de hjemlige konkurrencer, og der viste sig stemning for i størst muligt omfang at følge dem.

Da der i år hverken var forslag fra rådet eller klubberne, gik man straks over til valg. Til rådet genvalgte *A. Langkilde Larsen*, Sportsflyveklubben, og nyvalgte *Walther Nielsen*, Midtsjællands Motorflyveklub. *A. Pallesen* og *Niels Aæl* genvalgte til suppleanter.

Under behandlingen af programmet for det kommende år, hvor vi skal være vært for NM, var der stemning for at øge antallet af danske konkurrencer. Flere klubber tilbød at arrangere nogle af disse.

Takket være det stigende medlemstal har vi endnu kunnet holde balance på rådets budget med de kontingenter, der blev vedtaget i 1961. Det forelagte budget viste, at det kan man ikke i 1965, og rådets forslag om et kontingent på 35 kr. for certifikatindehavere og 25 for øvrige medlemmer blev derefter vedtaget med 51 stemmer, efter at et ændringsforslag med 40 kr. for certifikatindehavere var forkastet. Fra flere sider blev der advaret mod fremtidig at sætte kontingent for de øvrige — passive — medlemmer i klubberne for meget op.

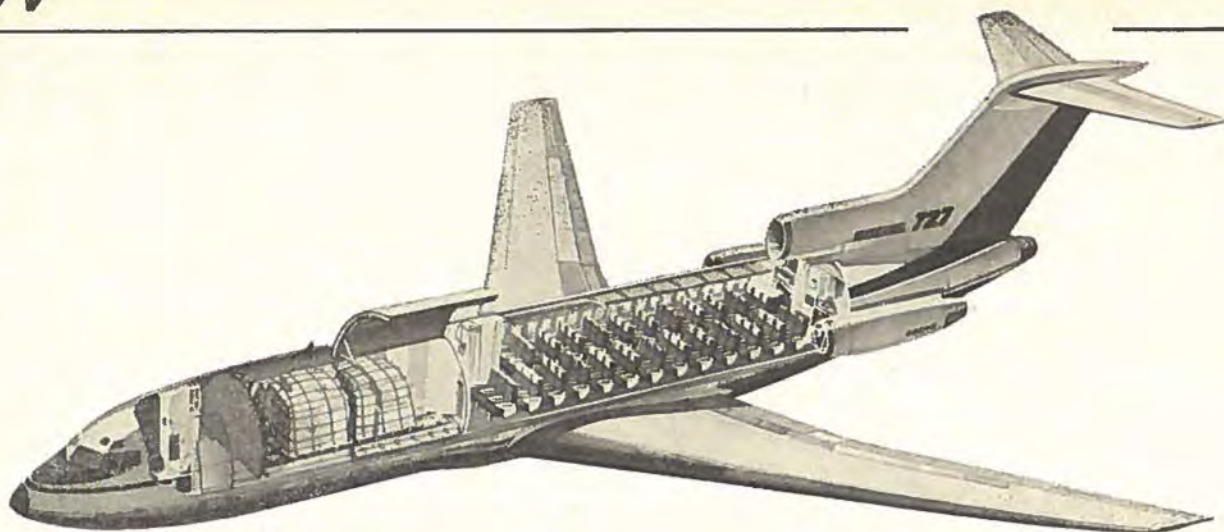
Til næste år mødested blev Ålborg valgt — og så kunne vi tage ud i det dejlige efterårsvej og flyve igen.

★

Rønne lufthavn fylder 25 år

Den 28. november er det 25 år, siden lufthavnen ved Rønne på Bornholm blev taget i brug. Den var egentlig ikke færdig på daværende tidspunkt, men på grund af krigen og minefaren i de danske farvande oprettede DDL en rute København—Rønne som en nødforsanstaltning. Ruten måtte allerede indstilles den 4. december, da den nytilsædte plads hurtigt blev opblødt af unormale regnskyl.

Først et par år senere, den 16. november 1940, kunne regelmæssig drift påbegyndes. Pladsen manglede da ca. 550 × 650 m, men efter krigen er den blevet udvidet. I 1948—49 udvides landingsarealet til ca. 550 × 1100 m, og en 1600 m asfaltbane blev taget i brug den 25. oktober 1956. Den oprindelige stationsbygning fra 1940 blev i 1960 suppleret med en ny bygning, der rummer ekspeditionslokaler, ventesal og restaurant, mens den oprindelige bygning rummer flyveledelse m. v.



Endnu en epokegørende ny kombineret last- og passagerjet

Den hurtigste, længst flyvende cargo-jet i verden – Boeing 707-320 C – har nu fået en arbejdsfælle. Det er den omstilbare last/passager version af den fænomenalt succesombruste Boeing 727.

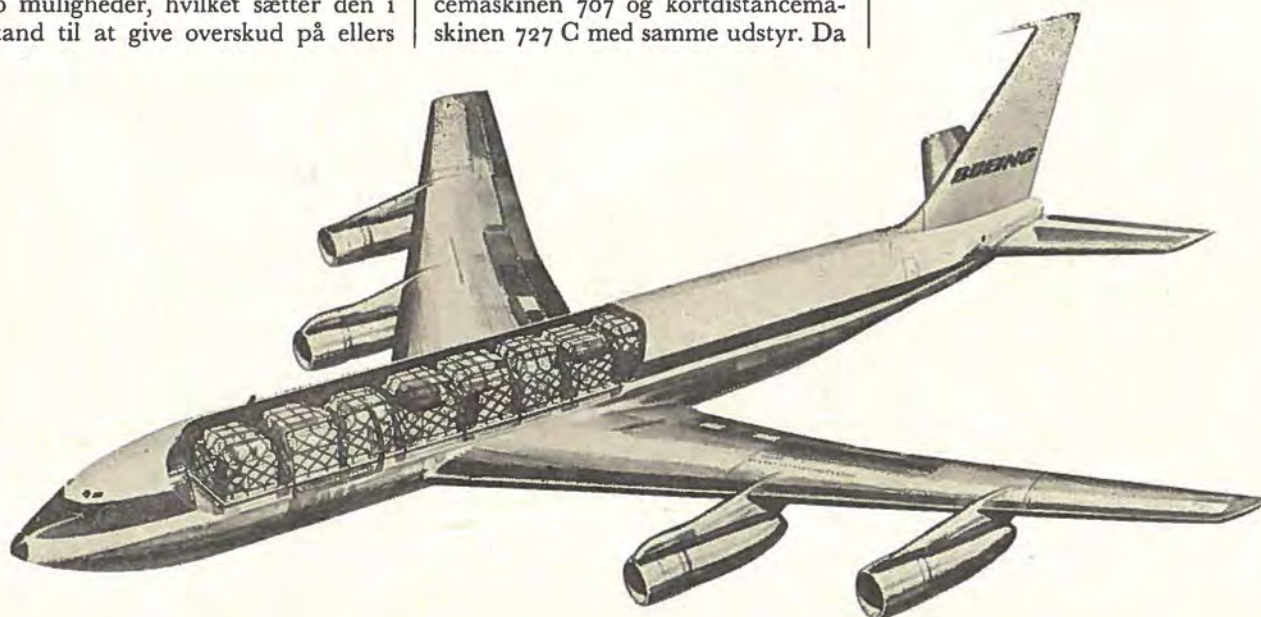
Den nye 727 C er en enestående kombination af jetmaskinens fart og lastmaskinens evne til at klare sig på korte baner. Den kan operere fra startbaner på 1525 meter og alligevel flyve 3000 km i jetfart med 14000 kg last. Den kan hurtigt omdannes fra passager- til lastbrug eller en hvilken som helst kombination af disse to muligheder, hvilket sætter den i stand til at give overskud på ellers

uøkonomiske ruter. 727 C kan faktisk tjene penge på ruter så korte som 500 km med både passager- og lastfaktorer så lave som 40 pct. 727 C er nu sat i produktion.

Den større 707-320 C, der allerede er sat i drift, tilbyder luftfartsselskaberne verdens laveste ton/km omkostninger. Den transporterer 45 tons over en distance på 8000 km. Begge Boeings convertible jets anvender samme store lasteport (231x340 cm) og de samme lastebakker og systemer for stuvning. På den måde kan lastebakker overføres mellem langdistancemaskinen 707 og kortdistancemaskinen 727 C med samme udstyr. Da

begge leveres med de vigtigste systemer og komponenter fælles, opnår selskaberne væsentlige besparelser gennem standardiserede reservedele, udstyr til jordbetjening og optræning af besætninger.

Boeing cargojets flyver nu for American, Continental, Irish, Northwest Orient, Pan American, TWA og World Airlines. Senere bliver de leveret til Air France, Lufthansa, Qantas og Sabena.



BOEING

I denne måned udkommer anden del af KDA's Motorflyvehåndbog på FLYV's Forlag, og alle, der subscriberer på værket, får den tilsendt så hurtigt som muligt.

Denne del hedder "Hvordan flyver man" og er skrevet af instruktør Johannes Thinesen.

Den er opdelt i følgende kapitler: 5. Aerodynamik, 6. Flyveinstrumenter, 7. Flyets manøvrering, 8. Præstationer samt 9. Instrumentflyvning.

I sammenligning med de få sider aerodynamik, motorflyverne hidtil har lært, er der her en indgående behandling af grundlaget for flyvningen, der ligesom den øvrige del af bogen er detaljeret illustreret af tegneren Otto Sørensen ("Tyr"), hvis indsats i værket nok kulminerer i denne del.

Instrumentkapitlet er forholdsvis kort, da det kun omfatter flyveinstrumenter, mens motorinstrumenter var i første del og navigationsinstrumenter kommer i tredje.

"Flyets manøvrering" er en regulær flyve-

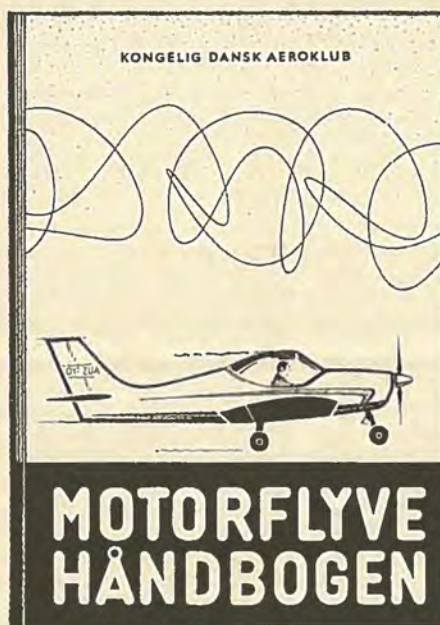
NU KOMMER:

lære. Det kræves ikke i teoripensummet, men et grundigt studium heraf før og under undervisningen skulle i høj grad støtte den praktiske undervisning, hvor instruktøren ikke altid har tid til at forklare manøvrerne og deres baggrund i alle detaljer.

Vi tør vædde med, at der også er masser af ting i denne del, som mange nuværende piloter ikke kan forklare. Og mon ikke en og anden instruktør kan lære noget?

Nyt for de fleste er også kapitlet om præstationer, der fortæller om, hvordan man får mest ud af sit fly, og hvilke begrænsninger det har. Mange havarier viser nødvendigheden af en indgående undervisning heri både for nye og nuværende piloter.

Til slut gennemgås den begrænsede instru-



ANDEN DEL

mentflyvning, der nu kræves af nye piloter, og som de gamle for deres egen sikkerheds skyld også bør tage undervisning i (det er ikke nok at læse herom, men det er en støtte).

Motorflyvehåndbogens anden del er på ca. 130 sider og er forsynet med ikke mindre end ca. 130 tegninger.

De, der endnu ikke har bestilt håndbogen, bør blade denne del igennem hos deres boghandler, så får de nok lyst til at indhente det forsømte.

Kaptajn Foltmanns sidste bog

John Foltmann: *Morsomme og spændende episoder fra flyvningens barndom*. FLYV's Forlag. 128 sider, 12 illustrationer. Pris kr. 19.75.

Afdøde kaptajn John Foltmann havde desværre ikke i sine sidste år kræfter til at kunne skrive de memoarer, vi havde håbet på. Men han har efterladt sig et manuskript, udarbejdet under besættelsen, som FLYV's forlag nu har udsendt.

Det er en række historier fra Ellehammer til børneflyvningerne i Esbjerg i 1938. Adskillige af dem er set før, bl. a. i FLYV, og andre kendes fra kaptajn Foltmann's utallige foredrag.

Men her er de altså samlet i en lille hyggelig bog, skrevet i kaptajn Foltmann's joviale fortællestil, som hørte man igen hans stemme.

Det er historier fra både militærflyvnings begyndelse her i landet, fra general aviations spæde begyndelse og fra trafikflyvnings første årtier.

Det er en bog, som hører hjemme i ethvert privat dansk flyvebibliotek.

God flyvefilm

Mosquito var under krigen med i så mange forskelligartede operationer, at det forekommer underligt, at man i filmen "Flyvereskadrille 633" har valgt at skildre et helt opdigtet angreb på en hemmelig tysk fabrik i Norge for fremstilling af raketbrændstof. Teknikken i angrebet er tydeligt inspireret af "The Dam Busters", idet man ved at kaste en særlig type bomber et bestemt sted forårsager, at et fjeld vælter ned og knuser fabrikken! Bortset fra dette urealistiske indslag er det udmærket film med masser af dejlige luftoptagelser af Mosquitos under lavflyvning mellem fjelde — den slags ser jo altid godt ud — og jordscenerne er udholdelige, i hvert fald dem, der foregår på flyvebasen. Af andre flytype ses Messenger, Mitchell og Messerschmitt Taifun (i rollen som Me 109).

DET BEDSTE ER IKKE FOR GODT



HELLER IKKE NÅR DET GÆLDER SKOLEFLYVNING

Cessna fly, forsynet med ROLLS ROYCE-Continental motorer. En del af TRANSair's fly er her samlet udenfor hangaren i Kastrup. Hangaren rummer desuden SERVICEVÆRKSTEDER, TILBEHØRSELE og RESERVEDESLAGER. SKOLEFLYVNING - OPFRISKINGSKURSER - OMSKOLING - IFR-træning - UDLEJNING. Eneste flyveskole med 2-motors CLT (Center Line Trust), hvormed 1-motors IFR piloter kan flyve 2-motors IFR uden IFR omskoling. TAXI- og FRAGTFLYVNING - REKLAMESLÆB.

TRANSair
DANISH AIR-TAXI

HANGAR 142
KØBENHAVNS
LUFTHAVN
SYD - DRAGØR
53 20 80

Webra Glo-Star R/C



Fabrikat: Webra, Vest-Tyskland.

Type: Glo-Star R/C.

Slagvolumen: 3,40 cm³.

Boring: 16,5 mm.

Slaglængde: 16,0 mm.

Vægt: 165 g.

Opbygning: Der er ved Webra Glo-Star først og fremmest lagt vægt på en rolig og stabil gang, og Webra har derfor ikke fundet anledning til at vove sig ud i noget nyt og uprøvet, men har i stedet benyttet kendte detaljer i gennemprøvede kombinationer.

Motoren er vendeskyttet med udstødning i højre side og med kam på stemplet. Stemplet, som er af mehanite, er slebet sammen med cylinderen, og en meget fin pasning er opnået. Cylinder og køleribber er drejet i uhardt stål. Topstykket er af trykstøbt aluminium.

Krumtappen er hele 10 mm tyk med 7,5 mm gennemboring for indsugningen. Akslen er lejret i 2 kuglelejer (19 × 10 × 5 mm). Plejstangen er af aluminium og har på stammen cylindrisk tværsnit, øverst med gennemboring for krydspinden (4 mm Ø) og nederst for krumtapsølen (5 mm Ø).

Huset er trykstøbt aluminium, og til dette er cylindersættet monteret med 6 skruer gennem topstykket, hvoraf dog kun de to går gennem køleribberne ned i huset.

Karburatorarrangementet er monteret foran på huset og udformet på sædvanlig måde. Motorens hastighed reguleres såvel gennem ændring af indsugnings- som udblæsningslysnings. Der findes særskilt justering for tomgangsblandingen, idet det dog her er luften, der reguleres ved hjælp af en lille skrue.

Hele arrangementet arbejder meget fint og tåler sammenligning med det bedste på markedet.

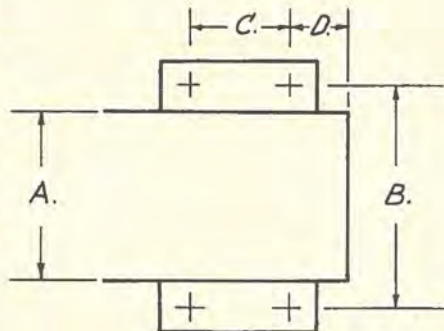
Omdrejningstal:

Propel	omdr./min.	Neddroslat
Semo 7 × 4	14.300	
Semo 8 × 5	12.450	
Semo 8 × 6	11.700	
Semo 8 × 8	10.000	
Semo 9 × 4	10.200	
Semo 9 × 6	9.500	
Semo 10 × 4	9.880	2.400

Prøven blev foretaget på følgende brændstofblanding:

Methylalkohol	75 %
Amerikansk olie	25 %

Motorstand ved afprøvnings: Motoren var helt ny ved modtagelsen, og det viste sig nødvendigt at tilkøre den i tre timer, for det fint passende cylindersæt gav mulighed for at foretage målinger.



Monteringsmål: A = 27,0 mm, B = 37,0 mm, C = 15,0 mm, Ø = 3,0 mm.

Bedømmelse: Motoren gik dejligt stabilt ved alle hastigheder og især gjorde den sig bemærket ved sin evne til at køre med ganske langsomme omdrejninger. Vi målte hastigheder helt ned til 1.700 omdr./min., og selvom det formodentlig ikke kan svare sig at udnytte dette, giver det dog et godt billede af motoren. Det viste sig iøvrigt, at det var nødvendigt at slibe lidt på motorens bagdæksel, da stemplets skørt kunne få kontakt med dette i bundstillingen, men da vi tog en del tilfældigt valgte eksemplarer af samme motor ud af importørens lager, fandt vi disse motorer uden denne fejl, som derfor utvivlsomt må tilskrives et hændeligt uheld.

S. P. N.

Mange konkurrencer her i efteråret

Første danske skræntflyvnings-DM

25 deltagere og mange tilskuere var med ved den første skræntkonkurrence med status som danmarksmesterskab i skræntterrænet ved Rør i Thy. Konkurrencen var arrangeret af Zephyr med Egon Briks Madsen som konkurrenceleder. Vejret var herligt med sol og en passende svag vind.

Den nye KDA-pokal blev vundet i klassen for kompasstyrede modeller (A 3) af Henning Sloth (430) med 506 sek. foran P. Chr. Andersen med 499.

Den store klasse for ikke-styrede modeller blev vundet af Niels Frederiksen (430) med 433 sek. — han havde på en enkelt flyvning hele 8 minutter. Foruden skræntvind var der nemlig af og til termikudløsninger. Brødrene Ole og Hans Gerstrøm havde hhv. 256 og 241 sek.

Også balsaglidernes klasse gik til den arrangerende klub. Hans Rasmussen vandt med hele 667 sek. på de 5 gyldige flyvninger, mens den 8-årige Per Briks Madsen fløj 360 (og fik a-diplom!) og Per Berthelsen 240.

Der var hele 7 deltagere med radiostyrede svævemodeller, og de gennemførte en række interessante konkurrencer. I første runde skulle der flyves på frem-ogtilbage-bane, hvor Jens Jørgensen (535) vandt.

Anden runde gik på trekantbane med yderpunkt uden for skræntvinden. Her var Niels Linnets „Weihe“ helt suveræn og fik god højde på, så den kunne gennemflyve banen tre gange. Men for de fleste knob det, så i tredje runde blev punktet trykket så tæt ind mod skrænten, at alle gennemførte, Ole Christiansen hele 6 gange inden for de tilladte 10 min. Samlet vandt Linnets med 2808 p. foran Jens Jørgensen med 2186 og Frits Nielsen, Thyregod, med 2006.

Danalim-konkurrencen

Det var tørt og solrigt, men blæsende vejr i Odense lufthavn den 20. september — der var helt op til 30 knob, så selv om havneledelsen gav tilladelse til at bruge det gunstigste mulige startområde, kunne havarier og bortflyvninger ikke undgås. Eftersøgningerne stillede store krav til deltagernes kondition.

Konkurrencen, der blev ledet af Jørgen Surlykke Petersen, blev som sædvanligt fløjet i klasse D 2, men også i D 1, hvor en meget spændende konkurrence først blev afgjort i sidste start.

Poul Schiødt, Randers, vandt Danalimpokalen og en gavecheck på 50 kr. fra Dansk Limfabrik, Køge, samt en motor fra Dansk Modelflyve Industri, med 466 sek.

Nr. 2 blev Steen Agner, Kbh., 396 sek., nr. 3 Bernt Jensen, Askov, 196 sek.

I D 1 vandt Flemming D. Kristensen, Gentofte, med 223, Steen Agner havde 177 og Mogens Birchløv, Odense, 156.

Der var fine præmier udsat af Skandinavisk Bogforlag, Odense Hobbyforretning og DMI.

Moseslaget

Modelflyveklubben Windy's „Moseslag“ på Amager Fælled den 4. oktober havde samlet 26 deltagere fra 9 danske og svenske klubber i dejligt vejr. Konkurrencen blev afviklet på den eneste til rådighed stående bane, og da der desuden var mange omflyvninger i F 1 og H, blev det en langtrukken affære.

Albert Svensson (001) vandt G-eksp. med 6484 p. foran S. B. Neumann (001), mens Carsten B. Hansen (130) vandt juniorklassen med 3167 p.

Svenskeren Rolf Hagel vandt F 1 med 202 km/t foran J. Geschwendtner (138) med 201 og brødrene Hasling (141) holdkapflyvning med 5 min. 12 sek. foran Erling Rasmussen/Jørgen Olsen (138) med 5.58.

Nye danmarkrekorder

Modelflyverådet har godkendt Dirch Ehlers' rekorder i gruppe F og klasse F 1 på 197 km/t den 3/7 og 206 km/t den 27/9 (der også er absolutte rekorder), samt hans rekord i holdkapflyvning på 5 min. 22,5 sek. Rekordansøgninger i F 2 og F 3 blev afslået, fordi det var to brødre, der i fællesskab havde bygget modellerne, der imidlertid iflg. reglerne kun må have én ejer, der egenhændigt skal have bygget den.

Han kan næsten ikke undgå at blive straffet med Prinsessepokalen.

Svømmeveste - Nødstyr
DELTA TRADING CO.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle model-flyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

Radiostyret hestkonkurrence

Øst for Storebælt var Københavns Fjernstyringsklub vært for et udmærket og vel tilrettelagt arrangement, som yderligere fik ekstra kolorit ved stor udenlandsk deltagelse.

Stævnet var lagt over to dage, således at man afviklede to perioder lørdag og en om søndagen. For også at dyrke selskabslivet var der lørdag aften arrangeret middag v. v. på Sengeløse Kro, hvortil også deltagernes damer var inviteret.

Til trods for det meget hårde vejr søndag blev alle starter gennemført planmæssigt, og der blev vist udmærket flyvning.

I flerkanalklassen

er det vel overflødigt at bemærke, at *Nordahl Rasmussen* vandt, men det gjorde han altså endnu en gang. Det var dog ved at gå galt, for da *Nordahl* om lørdagen skulle demonstrere rygflyvning i 0 meters højde, tog halefinnen fat i et muldvarpeskud, og så var Viscounten på et sekund forvandlet til et ubrugeligt flyvetræ.

Men der er heldigvis noget, der hedder reservemodeller, og derfor reddede *Nordahl* situationen samt den flotte vandrepokal.

Jan Hachke er ved at finde melodien igen efter en sæson med mange uheld, og han blev nr. 2 efterfulgt af svenskeren *Rolf Dilot* og *Jørgen Yvan*.

Blandt de øvrige deltagere i denne klasse hæfter man sig især ved amerikaneren *Nat Rambo*, som er en af de få udvalgte, som prøvelflyver prototypen af Bonner Digimite proportionalanlægget. Desværre var *Rambo* uheldig og havarerede sin model i første flyvning. Det ville ellers have været interessant at se, hvad han kunne præstere med sin Candy. Vi fik iøvrigt bekræftet, hvad vi havde anet, at selv om man kan lave blødere manøvrer med proportionalstyring, så falder man ikke blødere ned.

Sekskanalklassen

eller K 5, som den nu officielt hedder, havde udmærket deltagelse og blev vundet af *Helge Hansen*, KFK, med svenskeren *Lennart Olsson* som nr. 2 og *Ib Weiste* som nr. 3.

Der var ingen deltagelse i enkanalklassen, hvilket vel må siges at være ret enestående, eftersom denne klasse for bare et år siden var langt den største.

Vest for Storebælt skulle man have fløjet i Silkeborg, men konkurrencen blev aflyst på grund af blæsten. FM/



Tilskuerne ved Sengeløse-flyvepladsen advares af fikse skilte som dette.



Sydvest for Sengeløse har Københavns Fjernstyringsklub anlagt egen flyveplads med fin græsplæneoverflade og klubhus. Den ligger i læ af en grusgrav, der på konkurrencedagen gav anledning til en del hvirvler.

Sjællandsk fritflyvende

Hen på sommeren fandt man i de vest-sjællandske modelflyveklubber ud af, at det vist var længe siden, at man havde deltaget i et fritflyvningsstævne. Derfor blev klubberne i Dianalund, Kalundborg og Slagelse enige om at indbyde til konkurrence den 27. september. Foruden 1. distrikt blev også de sydsvenske klubber indbudt. Svenskerne måtte desværre sende afbud, da SM skulle afholdes denne dag i Sydsverige efter udsættelse i en måned.

Konkurrencen fandt sted i Vedby Nørre ved Slagelse, og der mødte 26 deltagere. Vejret var for en gangs skyld fint med svag sydvestlig vind og overskyet. Dog faldt der en enkelt byge.

A 2 ekspert blev vundet af *Børge Hansen*, 105, med 801 sek. foran den fremstormende *Per Grunnet*, 131, som opnåede 814 sek. Nr. 3 blev *Hans Hansen*, 105, med 732 sek. I denne klasse så man desuden den tidligere VM-deltager *Uffe Waldiche*, der er kommet med igen efter en pause.

A 2 begynder blev næsten et kalundborgsk opgør, idet *Harald Andersen*, 229, vandt med 604 sek. foran *Otto Jørgensen*, 229, der opnåede 667 sek. Nr. 3 blev *Erik Jacobsen*, 134, der var lige efter med 661 sek.

G 2 blev næsten selvfølgelig vundet af *Nienstædt*, 116, med 900 sek. *Koster*, 134, fulgte dog godt med og blev nr. 2 med 846 sek. tæt fulgt af *Widell*, 105, der opnåede 843 sek. Der var 5 deltagere i denne klasse, og femtemanden opnåede 801 sek.

D 1 blev vundet af *Flemming D. Kristensen*, 116, med 652 sek. foran *Steen Agner*, 105, der fik 647 sek.

D 2 vandt *Steen Agner*, 105, med 777 sek. foran *Niels Chr. Christensen*, 116, med 528 sek. og nr. 3 *Mogens Jensen*, 215, der opnåede 525 sek.

A 1 klassen fører stadig en kummerlig tilværelse, men er dog kommet lidt med i den senere tid. Klassen havde tre deltagere og blev vundet af *Per Grunnet*, 131, med 374 sek. foran *K. Andersen*, 229, der fik 228 sek.

I Kalundborg har man i efteråret fløjet en klubkonkurrence i fritflyvning over fem søndage med 14 dage imellem. Hver flyvedag flyves der 5 flyvninger, så det giver en god træning. Da man ikke er så mange, flyver klasserne sammen, og man kæmper om en pokal, der er udsat af en af deltagerne.

Poul Rasmussen.

Høstkonkurrencer for linestyrede

Øst for Storebælt konkurrerede man den 27. september i Maribo med 26 deltagere i vindstille vejr.

Dirch Ehlers pressede hastighedsrekorden op over de 200 til 206.9 km/t, og sammen med *Kjeld Frimand* gav han også holdkapflyvningsrekorden en tak til 5 min. 22.5 sek. Hastighedsrekorden blev udført med specialbrændstof, men *Ehlers* vandt med standardbrændstof F 1 med 202 km/t, fulgt af *Frimand* med 197 og *Jens Geschwendtner* med 180.

I H vandt rekordfolkene, fulgt af brødrene *Hasling* med 5.37 og *Erling Jensen/Albert Svensson* med 6.03.

I kampflyvning sejrede *Hans Geschwendtner* over *Claus Oksholm* og *Jørgen Olsen*.

I kunstflyvning vandt *Albert Svensson* med 1883 points over *Svend Neumann* med 1709, og i begynderklassen vandt *Jørgen Dobel Madsen* med 1022 over *Carsten Hansen* med 885 og *Søren Hillerup* med 863.

— I Jylland foregik konkurrencen i Esbjerg lufthavn med 13 deltagere fra Jylland og Fyn. Også her var det solskin og let vind.

Leif Eskildsen (630) vandt G med 5802 p. foran *Egon Briks Madsen* (430) med 5360 og *Jørn Larsen* (316) med 5175. Begynderklassen blev vundet af *Øvind Christensen* (539) over klubkammeraten *Erik Toft* med hhv. 2865 og 2851 p., mens *Alf Jensen* (403) havde 2579. Sidstnævnte vandt F 1 med 153 km/t foran *Leif O. Mortensen* (403) med 116. *Ole Bisgård Christensen* vandt kampflyvning foran *Leif O. Mortensen*.

Der var ingen deltagelse i holdkapflyvning.

Modelflybestemmelserne

Der er udarbejdet to nye sider til hæftet med modelflybestemmelser i anledning af, at sekskanalklassen — eller K 5, som den nu hedder — er blevet optaget i reglerne.

Ved at indsende de gamle sider 26 og 29 til KDA tillige med en seddel med navn og adresse, vil man modtage de nye sider.

R/C-dommervejledning

FAI's dommervejledning i radiostyring foreligger nu på dansk i duplikeret udgave. Hæftet, der er på otte tekstsider plus to sider illustrationer, er udsendt med et eksemplar pr. klub. Yderligere eksemplarer kan, så længe det sparsomme oplag rækker til, købes hos KDA for kr. 3,— pr. sk.

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75

Flyvnetens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17-19

København Ø

(01) 293600

KASTRUPGÆSTER

Af størst interesse indenfor charter- og fragtflyvningen i september var DC-6A OO-ABE fra Belgian International Air Service (ex-American Airlines N90780), som ankom 3/9, og samme dag startede DC-3'eren JY-ACN, som nu havde fået amerikansk ferryregistrering N9895F. Denne DC-3 ankom til SARCO for to år siden (se FLYV nr. 12-1962) og har været grounded lige siden; først nu er den blevet solgt. Schreiner Airways kom på besøg 4/9 med DC-3 De Luxe (pano-

rama-kabinevinduer og vejrradar) PH-ERZ (ex-Columbia Broadcasting System N60493) og Channel Airways med Viscount 701 G-AMJO (ex-BEA). Hestene til det engelske Tattoo blev fløjet til København ad flere gange i en DC-6A G-APNO fra British United, første gang 16/9. Fra ruteflyvningens side indsatte Finnair 2/9 den anden Caravelle Super B OH-LSB, og 6/9 den tredje OH-LSC.

General Aviation

Battenfeld Maschinenfabrik ankom 2/9 med deres Twin Bonanza D-INES og AB. Volvo med Aztec SE-EMG. 3/9 Baron DIKUN fra Kunststoffwerk A. Huber i Offenburger og Dove G-APVX fra Leyland Motors Ltd. Öfag GmbH i Salzburg kom på visit 4/9 med Cessna 172E OE-DCV, og

UDLEJNING

Cessna 150 (1963) udlejes fra Allerød.

I/S NB-fly . 84 60 31

FORRETNINGS- og SPORTSFLY sælges



Fint 2 pers. fly, gangtid på motor fra ny 98 timer, marchfart ca. 200 km/h. Aktionsradius ca. 2000 km.

Alle oplysninger fås ved henv. til

K. A. RASMUSSEN,

»Lille Sølyst« Skrifling pr. Middelfart

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

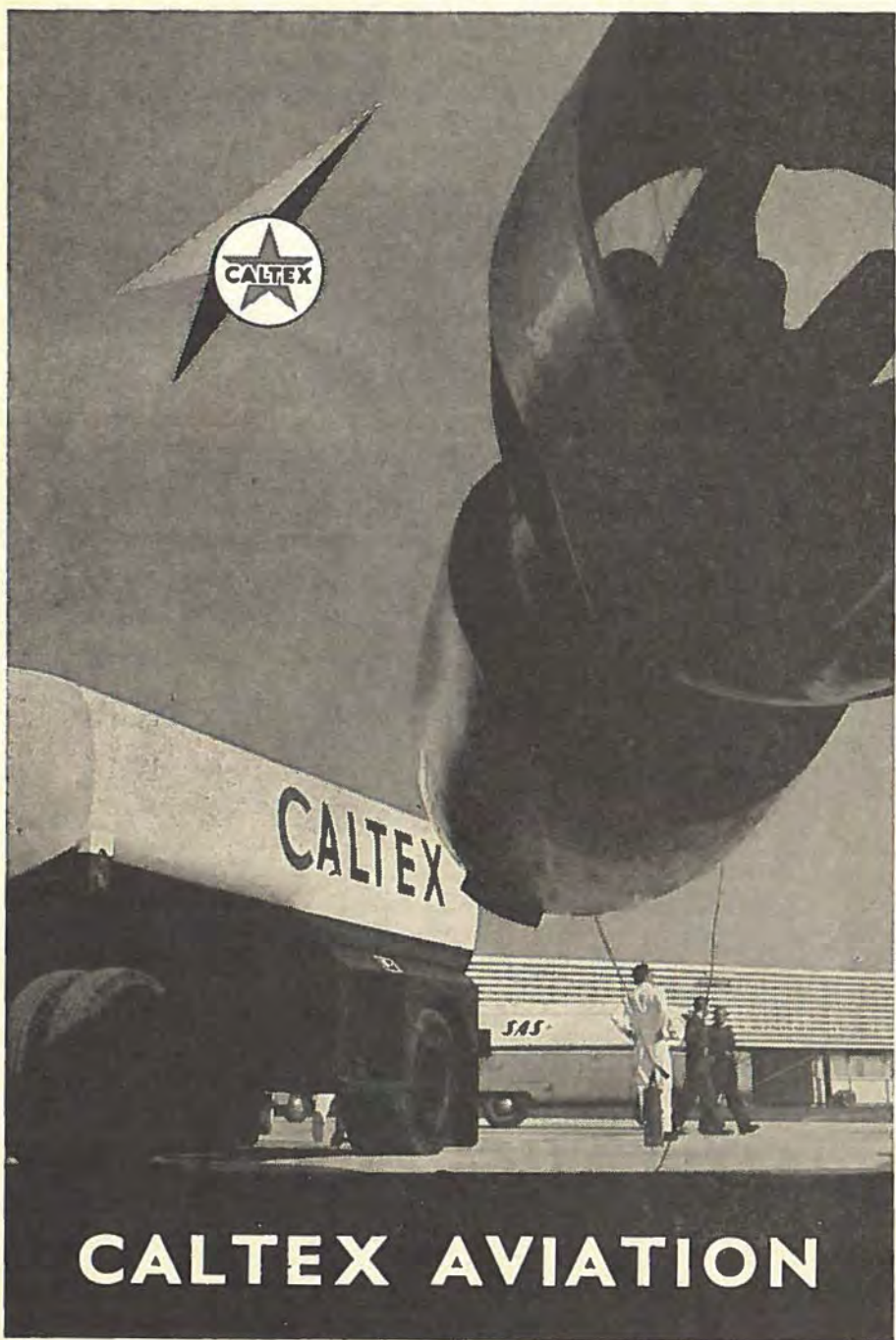
Hilda 643



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

Dope - Farver - Lak

DELTA TRADING CO.



CALTEX AVIATION

Musketeer G-ASFB var fra Vertex Ltd. samt en finsk Junkers A50 Junior OH-ABB, som er købt af Sterling Flyveklub. 5/9 landede Cessna 182 PH-KUK og 8/9 Horizon OH-JON. 10/9 Dove G-AROI tilhørende Derby Wright og 11/9 Gulfstream N2998 fra General Foods Corp. i New York. 12/9 ankom en af månedens største sensationer, nemlig et amerikansk Lake LA-4 amfibiefly N1133L tilhørende Headfort Aviation i Irland, som repræsenterer denne type i Europa; maskinen blev senere på måneden demonstreret. Cessna 170 N3686V ankom også 12/9, og 17/9 kom en Aero Commander N3805C fra North American Aviation. 19/9 blev det til en Cessna 172E D-EMHY tilhørende K. Hillgruber i Hamburg og Cessna 206 N5194U, som kørte til Transair og blev leveret til Pakistan 6/10. Malmö Flygindustri var her 21/9 med Junior SE-EFH og I.B.M. med Queen Air N1401M.

I anledning af den britiske uge ankom 22/9 en fabriksejet Beagle 206 G-ASMK, for øvrigt det første produktionseksemplar, og som også var med på Farnborough i år. Samme dag landede 1965-udgaven af Skyknight, en Cessna 320C N3003T ejet af fabrikken, for at blive demonstreret af Transair. Inka Air GmbH. fra Bielefeld var ejer af Aztec D-IBIS 23/9 og Porexa AG. fra Chur af Queen Air HB-GAT. 24/9 Super Rallye D-EDKY tilhørende W. Freers i Himmelerwald og Dove G-ARMT fra Clarke, Chapman & Co. i Newcastle. 25/9 Bonanza D-EMEF fra Firma Grossklos KG.

i Saarbrücken og Airedale G-ASAI ejet af C. Ramsey i Berwickshire. 26/9 Cessna 310H D-IBEN tilhørende W. Günther i Augsburg og Bölkow 207 D-EJBE fra Luftsportverein Kiel samt Aztec G-ARMH fra Loganair.

Militære fly

For at aflaste Kastrup går som bekendt alle amerikanske militære weekend-orlovsfly og andre rutinemæssige flyvninger ned i Værløse, mens Kastrup tager sig af VIP-transporter o. l., men i september gik det lidt omvendt. F. eks. ankom Prinsesse Margaret og Lord Snowdon til Værløse 24/9 med en HS.748 Andover (XS789), og i Kastrup landede 6/9 en USAF T-33A, 80457 (58-457). Tactical Air Command var her 4/9 med C-130E, 21833 (62-1833) og MATS med C-124C, O-17273 (51-7273) 9/9 og C-135B, 24131 (62-4131) fra 1611. Air Transport Wing 23/9, som er det første besøg af en C-135. Fra US Navy sås 8/9 C-118B, 131597 og US Coast Guard 18/9 med HC-130B, 1348 fra Elizabeth City. RAF landede 23/9 med en flot blankpoleret og dagglo Devon VP976, og månedens højdepunkt skete 7/9, hvor Kong Konstantin ankom med en Gulfstream, P 9 fra det græske luftvåben, som specielt står til rådighed for kongen.

E. H.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-EAL, Gardan GY 80-180 Horizon, Litex Industri v/ E. Bjerre Petersen, Vallensbæk.

Slettet: OY-AIK, Piper Apache, Cimber Air Service (solgt til Norge efter havari). — OY-XAL, Lehrmeister, Nordjysk Svæveflyveklub, Sæby (totalhavareret).

Ejerskifte: OY-ABG, KZ VII, tidl. Alborg Flyveklub, nu Flyveselskabet Nykøbing Sjælland v/Blume Jensen, Nykøbing S. — OY-FAW, Piper Cherokee 160, tidl. H. Bohnstedt-Petersen, nu Danfoss Aviation Division. — OY-DCJ, Piper Cherokee 140, tidl. Danfoss Aviation Division, nu Th. Fleuron Dahl, Valnæs, Falster. — OY-FAE, KZ IIT, tidl. Leif Asmussen, nu Ejvind Koldby Simonsen, Viborg. — OY-AEX, Rhönsegler, tidl. Nordjysk Svæveflyveklub, nu Aviator, Alborg. — OY-XAV, K 8B, tidl. Aviator, nu Nordjysk Svæveflyveklub, Sæby.

PIPER CUB

eller lignende ønskes til købs. Pris med udførlige oplysninger bedes sendt til

KJELD MOHR,
Primulavej 14, Sønderborg

CESSNA 150

1959 m., gangtid totalt 1.100 t.,
etter heloverhaling 125 t.,
nysertificeret og i 1. kl. stand, til-
salgs.

Likeledes selges Continental
C-90-8F motor, 1959 m., gang-
tid totalt 1.100 t., etter hel-
overhaling 0 t. Motoren er
komplett, men uden ekshaust-
anlegg.

Nærmere oplysninger ved:

verksmester Alf Nilsen,

Mæla - Skien - Norge

Telefon: Verksted: 21087

Privat: 20670

PILOT ANTAGES

til vor flyveafdeling på Odense Lufthavn. Skal være i besiddelse
af B-certifikat og instruktørbevis. Ansættelse 1. januar 1965 eller
eventuelt senere.

THANNER FLY A/S

Sandbækvej 5 . København . Brønshøj

ALCOR

MIXTURE CONTROL INDICATOR

giver brændstofbesparelse på 14% og
mere regelmæssig motorgang. Man und-
går sodete tændrør og brændte ventiler.
Indikatoren virker også som engine any-
lizer. Leveres både til 1- og 2 motors fly.
Instrumentet er indtjent på ca. 370 timer
for 2 motors fly og ca. 400 timer for 1
motors fly. Derefter er de 14% ren for-
tjeneste på hver flyvning. De foretager.
Ring eller skriv efter brochurer og tilbud
med angivelse af flytype. Forlang De-
monstration.

A/s COMMERTAS

Frederiksberg allé 6 . København V
Telefon HI 1616



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 - 35 23 43



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Romersgade 19, København K.
Telefoner: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.
Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFlyVERADET

Formand: Konstruktor Finn Mortensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektør Emil Damm.
Generalsekretær: Direktør August Jensen,
Skovvej 2, Taarbæk pr. Klampenborg.
Sekretariat og regnskabsfører: Kontorchef
M. Tronbjerg, Skelbækgade 2, 4. sal, Kbh. V.
Telefon: Hilda 643.

INTERESSANT KDA-AFTEN

Fredag den 13. november

★

Ved KDA's anden medlemsaften, fredag den 13. november kl. 1945 i Borger-nes Hus, hylder vi vort nyudnævnte æresmedlem, KSAK's afgående general- sekretær Niels Söderberg, der vil holde et aktuelt foredrag om:

»Det Frivillige Flyverkorps og dets betydning for svensk privatflyvning«.



Generalmajor Nils Söderberg, der vil huskes fra tidligere foredrag om svæveflyvning og om amatørbygning.

De svenske myndigheder har længe draget nytte af svenske privatflyvere til skovbrandsbevogtning, flyvning for civilforsvar og lignende, og generalen vil berette herom samt om den betydning, som denne virksomhed har haft for den stærkt voksende svenske privatflyvning.

Med den interesse, der er for vor hjemlige flyvning for flyverhjemmeværnet, må det være et foredrag af stor interesse ikke mindst for vore motorflyvere.

Der er adgang for medlemmer af alle kategorier, gerne med en ledsager.

Mødeaftenen i oktober

Det viste sig at være en god idé at få luftkaptajn *Age Hedall Hansen* til at fortælle erindringer ved medlemsaftenen den 12. oktober. Hedall var vældig oplagt, og lattern bragede allerede fra den første historie og blev ved det meste af aftenen. Gennem Hedalls beretninger fra hans første år i tyverne i USA, fra hans tid som militærflyver i trediveerne og fra hans påfølgende mangeårige virksomhed som trafikflyver indtil 1964 fik man et fascinerende overblik over flyvningens udvikling gennem næsten 40 år — og der var noget både for aktive piloter og almene flyveinteresserede.

Forinden havde stud. polyt. *Dan Bennike* givet en instruktiv beskrivelse af forberedelserne og gennemførelsen af hans svæveflyvning i Bornholm. Redaktør *Jørgen Sandvad* overrakte ham derpå med velvalgte ord som svæveflyvesporten Politikens 1.000 kroner.

Nye direkte medlemmer

Svend Cederskjold, Phnom Penh, Cambodia.

Erik Madsen, Århus C.

Tage Nielsen, Søborg.

Per Hansen, Kastrup.

Henrik Gimbel, Kolding.

Willy Jepsen, Århus C.

Claus Larsen, Dannemare.

Runde fødselsdage

Direktør *Knud Laursen*, Ford Motor Co., Grindsted, 50 år den 29. november.

Advokat *Bruno Elmdahl*, Hjertingvej 1 A, Varde, 60 år den 2. december.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

S. O. Madsen: *Radiotelefoni for Flyvere*.
Frank Zaic: *Circular Airflow and Model Aircraft*.

Flyvehistorisk sektion

afholder klubaften i Vesterbro ungdomsgård, Absalonsgade 8, onsdag den 4. november kl. 1930 (NB. ny mødetid). På programmet står en film om ældre Boeing typer, lysbilleder, flykendingskonkurrence vedr. ældre fly m. v.

Mødeaftener i Flyvetechnisk sektion

Foruden mødeaftenen den 19. oktober, som vi desværre ikke kunne varsle i FLYV, holder Flyvetechnisk Sektion under Dansk Ingeniørforening møder 30/11, 18/2 og 8/3. KDA's medlemmer har adgang til disse møder, der holdes i Ingeniørhuset, Vester Farimagsgade.

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

KALENDER

4/11 Møde i Flyvehistorisk Sektion.
13/11 Mødeaften i KDA.
14/11 Årsfest i Danske Flyvere.
30/11 Mødeaften i Flyvetechnisk Sektion
4/12 Andespil i KDA.
8/12 Andespil i Danske Flyvere.

Motorflyvning

4/11 VFR-aften i Sportsflyveklubben.
18/11 Filmsaften i Sportsflyveklubben.
5/12 Julefest i Sportsflyveklubben.

Svæveflyvning

31/10-1/11 Repræsentantskabsmøde i Kbh.

Modelflyvning

7-8/11 Københavnmesterskab i linestyr.
15/11 Høstkonkurrence for fritflyvende.
31/12 Årsrekordåret slutter.

Skattefri gaver til KDA

Finansministeriet har påny godkendt KDA som berettiget til at modtage gaver efter nærmere bestemmelser med den virkning, at de er fradragsberettigede for giveren. Tænk på det i tide; når selvangivelsen skal skrives, er det for sent. KDA's boligfond er åbent for indbetalinger og er betydeligt mere slunken efter flytningen end før. Arnborg kan bruge masser af penge endnu, før det er helt udbygget. Og også til andre formål kan man skænke gaver. Alt udover de første 100 kr. må fradrages op til 1000 fradragsberettigede kroner.

NYT fra svæveflyveklubberne

Bornholm har endelig fået et sted bedre egnet til termikflyvning, nemlig på dyrlægens gård Maegård ved Rø, på hvis bane man begyndte at flyve i september.

Horsens har solgt sin Rhönlerche til Arnborg-centret, hvor klubben stadig har lejlighed til at benytte den.

København har flyttet sin højere svæveflyvning fra Møllemosegård til Tune, kun få km fra skoleflyvepladsen i Roskilde. Klubben har købt en svensk Tiger Moth til flyslæb.

Nordjysk er nået frem til sine første C-prøver, hvis piloter fik deres portræt i den lokale avis.

Næstved ligger fint med startantal i år efter anskaffelsen af Rhönlerchen.

PFG har fløjet skråntflyvning både på Vejrhøj og Bjergsted, der ligger tæt ved Kalundborg-pladsen.

Silkeborg har fået byggetilladelse til sin kombinerede hangar og klubhus på den ny plads ved Christianshede.

Vejle søger med lys og lygte (og annoncer) i mange lande efter en Ka-6.

Vestjysk har bestilt en Vasama til levering her i efteråret.

Atter skoleflyvning på Fyn

Det bliver nu til alvor med igen at få skoleflyvningsmuligheder i Odense lufthavn. For en måneds tid siden tog Fyns Flyveklub fat på et teorikursus med 23 elever under ledelse af erhvervsflyver *Erik Malmose* og med tre af havnens lokale kræfter som de andre lærere. Den praktiske flyvning skal foregå hos Thanner Fly, der er ved at indkøbe et par fly hertil.

Konkurrence i Ringsted

Midtsjællands Motorflyveklub var ikke så heldig med vejret til sin konkurrence den 27. september, der måtte begrænses til landingerne. Der var 12 deltagere, alle fra Sjælland, idet andre ikke kunne nå frem.

William Köhler vandt med 50 points foran *Niels Kristensen* med 51. Derpå fulgte *Poul Engholm*, *Per Nielsen* og *Oswald Hermann*.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Romersgade 19, København. Tlf.: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Ansvarsh. redaktør: Ingeniør 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. C. Central 13.404. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 18 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Tryk: Christensen & Eilersen, København.

**Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE**





Wing Tips III



Fordel vægten rigtigt! En god balance kan ofte udgøre forskellen mellem et nemt styrbart fly og en – rent ud sagt – flyvende hovedpine. Derfor er det klogt at kontrollere planets vægt og balance-data før hver flyvning. Overskrid aldrig de fastsatte grænser hverken for pas-

sagerer eller bagagevægt. GO/NO GO checklisten er en god vejledning. Den er gratis – og De kan få den ved at skrive til Dansk Esso A/S, Aviationafdelingen, Anker Heegaardsgade 8, København V.



Startbaner kan krympe! Har De mon lagt mærke til, at planet ligesom har svært ved at komme i luften på varme dage? I varme og ved stor skyhøjde reduceres lufttrykket. Dette kan mere end fordoble Deres startbanebehov. Kontroller derfor barometerstand og skyhøjdetabellen i Deres GO/NO GO checkliste, før De letter.



Alle tiders tips! Erfarne piloter forbinder Esso flyvebenzin med en kvalitet, der ligger langt over militærets krav. Dens lave blyindhold nedsætter risikoen for skadelige aflejringer og tilsodning af tændrør til et minimum – Esso flyvebenzin holder ydelsen »på toppen«.

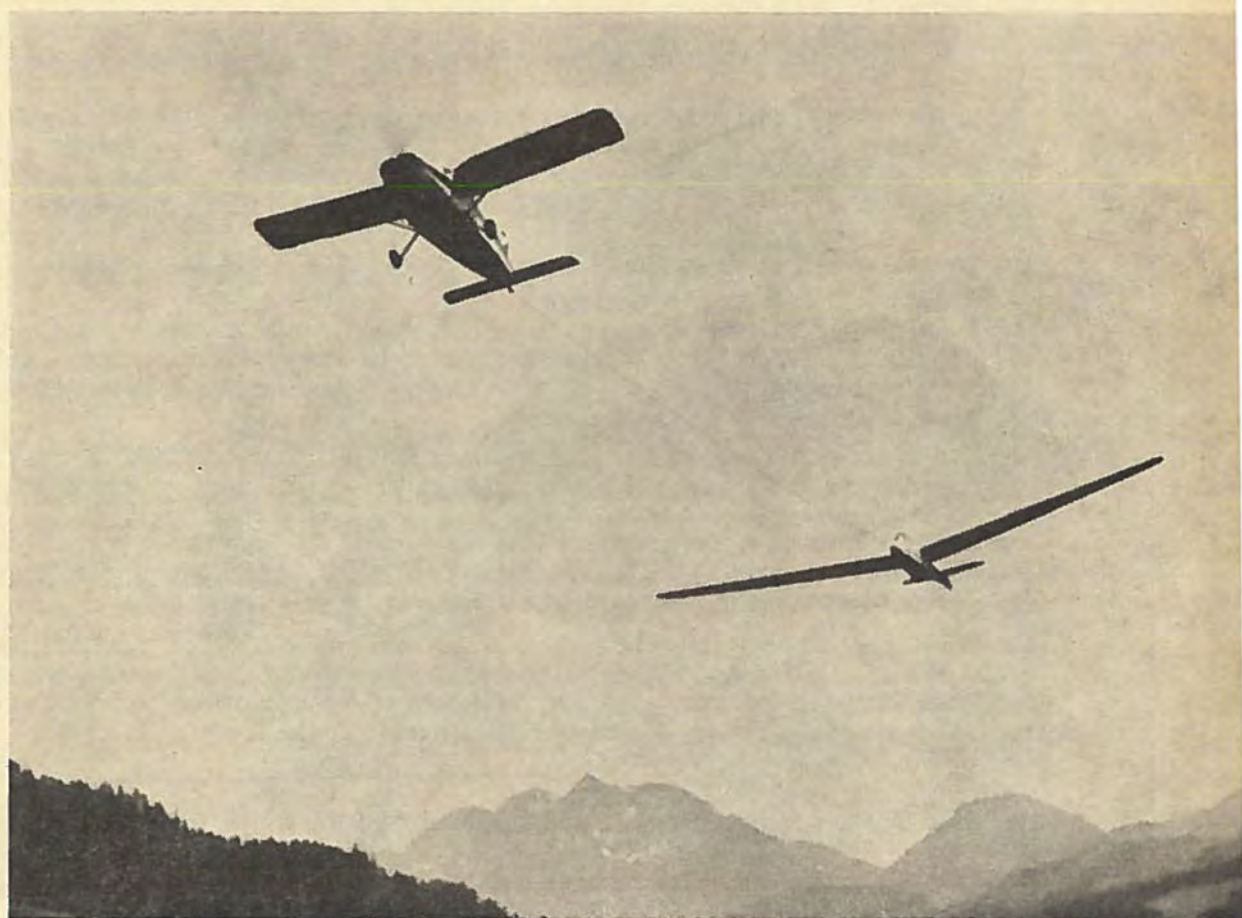


flyv



INDHOLD

General Söderberg i	
KDA	235
Hjælp os — hjælp	
Dem selv	236
Faglært flyvemekaniker	237
Med FLYV i	
SZD-25A Lis	238
Motorflyvning	239
Proportionalanlæg ..	240
Trafikflyvenyt	241
Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde ..	244
Flyvepladsnyt	245
Modelflyvning	247
Kastrupgæster	248
Typenyt	249



En Bolkow-bygget Junior slæber med lethed en Bergfalke med dobbelt spændvidde til vejrs.

ÅRETS JULEGAVE



Kaptajn Foltmann fortæller

Kaptajn John Foltmann, en af dansk flyvnings største personligheder, fortæller i denne bog morsomme og spændende beretninger fra flyvningens barndom herhjemme.

Berlingske Tidende den 1. 11. 64

»Sikke nogle forfærdelige tider vi lever i — kødet stiger og flæsken stiger — det eneste der ikke stiger er Ellehammer ... og så blev Ellehammer alligevel den første her i Europa, der steg eller for at sige det på en anden måde, han blev den første, der fløj.... Sådan er optakten til den 72-årige flyvepioner kaptajn John Foltmanns efterladte samling af ufuldførte memoirer. De foreligger som en nydelig lille bog fra »Flyv«s forlag under titlen »Kaptajn Foltmann fortæller«. Det er en god ting, at Hans Kofoed har påtaget sig udgivelsen af denne samling af den gamle flyvers herlige minder.

Det er derfor ligeså rigtigt, at kaptajn John Foltmanns næreste medarbejder i Aeroklubben fra 1949 til 1962, ingeniør Per Weishaupt, der iøvrigt har afløst Foltmann både som generalsekretær og som redaktør af »Flyv«, afslutter denne lille bog med en levnedsskildring af den afholdte flyver og luftfartsorganisationsmand.

Men her i sine erindringer er Foltmann helt sig selv. Man ser ham for sig, mens man læser denne bog, hører hans stemme, ler med ham, glæder sig med ham og sørger med ham. Den er nemlig skrevet med noget så usædvanligt som med hjertet, enkel og ligetil, her og der ligefrem lidt naiv troskyldig, som Foltmann også kunne være det. Han troede så godt om sine medmennesker indtil de sidste år. Tilsammen giver denne lille bog et billede af et menneske med de virkelige pioneregenskaber, den uselviske, hjælpsomme og forekommende.

Man kan blive ved med at hente perler i denne usædvanlige flyvebog, som ikke ligner nogen anden. Det er som om den milde venlige mand med de store overtalessevner er i stuen, mens man læser hans herlige flyveminder ... de føles som et monument i ord over denne enestående kraft, som var så bedskeden, at han end ikke efter sin død ønskede, at han skulle volde nogen ulejlighed ... han valgte de ukendtes grav.

Povl Westphall.

Redigeret af Hans Kofoed, på 128 sider, illustreret med fotografier fra dengang. Pris kr. 19,75.

KØB DEN HOS DERES BOGHANDLER *flyv's forlag*

Strengere kurs nødvendig?

SOM et led i den flyvesikkerhedsdiskussion, der stadig bør være lobende for på enhver måde at fremme flyvesikkerheden, bringer vi i dette nummer første del af en artikel, som to officerer i flyvevåbnet har skrevet med henblik på at mindske risikoen for sammenstød mellem militære og civile fly, samt for at skaffe forståelse for redningstjenestens problemer.

Mens vi er enige med forfatterne om målet, er vi det dog ikke om midlerne, specielt ikke med den konklusion, at myndighederne bør gå mere politimæssigt til værks og idømme strenge straffe for overtrædelser af reglerne.

Vi anser dette for en negativ vej, som kun bør benyttes i sjældne tilfælde, når det er absolut påkrævet.

I stedet bør man gå konstruktivt til værks.

Man må søge at indrette luftrummet med et maximum af frit luftrum og udforme det kontrollerede og restriktionsbehæftede rum på så hensigtsmæssig måde som muligt.

Og man må skaffe flyverne de fornødne hjælpemidler til at forstå, hvad de må og ikke må. Der sker nemlig i øjeblikket ikke blot af og til overtrædelser, men ofte også »undertrædelser«, idet mange ikke tør flyve ind i luftrum, hvor de faktisk godt må komme.

Først og fremmest må der hele tiden være ajourførte ICAO-flyvekort i målestok 1 : 500.000 til disposition over området. Det er urealistisk at tro, at man kan få systemet respekteret uden. Efter at svenskerne nu har besluttet at sørge for tilsvarende kort over Sverige, kan Danmark ikke fortsat være et hul i dette internationale kortsystem.

Desuden bør man også på andre måder søge at forklare systemet og reglerne for flyvning heri – noget sådant er iøvrigt allerede i arbejde.

Kort sagt: man bør vejlede, forklare og opdrage i luftens trafik som i landjorden.

General Söderberg i KDA

Interessant foredrag om privatflyvernes anvendelse til samfundsgavnligt formål i Sverige.

VED medlemsaftenen i Borgernes Hus fredag den 13. november hyldede aeroklubben sit nyeste æresmedlem, generalmajor Nils Söderberg, der gennem sine ti år som generalsekretær i Kungliga Svenska Aeroklubben gjorde et stort arbejde for den private flyvnings udvikling, ikke blot i Sverige, men også i Norden og gennem FAI i hele verden.

Inden foredraget erindrede KDA's formand, direktør, civilingeniør Hans Harboe om, at generalen to gange tidligere har holdt interessante foredrag i KDA, i 1955 om svæveflyvningen som rekrutteringskilde og i 1957 om amatørbygning af motorfly. Han omtalte den støtte, KDA altid beredvilligt har fået fra KSAK i mange forskellige spørgsmål, og generalens arbejde for at styrke FAI, ikke mindst i ICAO-arbejdet. General Söderberg har i mange tilfælde repræsenteret ikke alene KSAK, men også KDA i FAI.

Som en synlig påskønnelse overrakte formanden KDA's gyldne plakette til general Söderberg.

Ved samme lejlighed overrakte formanden FAI's Tissandier-diplom (hjembragt fra generalkonferencen i Tel-Aviv af KSAK's nye generalsekretær, oberst Björn Lindskog) til formanden for Holbæk Flyveklub, Verner Jaksland. FAI har på indstilling af KDA tildelt Jaksland denne udmærkelse på grundlag af hans arbejde ikke blot som stifter, formand og instruktør i Holbæk Flyveklub,



General Nils Söderberg (th) sammen med direktør Harboe under pressemødet i KDA's nye lokaler.



Verner Jaksland, der fik overrakt FAI's Tissandier-diplom.

men især fordi han samtidig har taget sig tid til også at virke for flyvesagen som helhed gennem sin indsats som topsælger i flyvelotteriet gennem mange år.

Herefter holdt general Söderberg sit inter-

essante foredrag om det frivillige flyverkorps i Sverige og dets indvirkning på svensk privatflyvning. Det blev en gennemgang af, hvordan man efter mange års ihærdigt arbejde har fået myndighederne til at drage nytte af privatflyverne til forskellige formål. I den efterfølgende diskussion deltog bl.a. korpsingeniør Brask Thomsen fra civilforsvarsstyrelsen og oberst K. van Wylich-Muxoll fra flyverhjemmeværnet, der iøvrigt ved samværet med generalen havde lejlighed til at drøfte problemerne med ham, ligesom man ved et pressemøde forelagde dem for pressen.

Vi skal senere bringe et referat af general Söderbergs foredrag.

Inden sin afrejse den følgende dag nedlagde generalen en krans ved Flyvermonumentet til minde om kaptajn John Foltmann.

HJÆLP OS - HJÆLP DEM SELV!

Denne artikel, hvoraf vi i dette nummer bringer første halvdel, er skrevet af major H. C. Petersen og kaptajn E. Klitholm, repræsenterende hhv. den flyvekontrollmæssige og den redningsmæssige side. Den er ikke udtryk for en officiel militær stillingtagen, men må betragtes som forfatternes personlige tilkendegivelser på tærsklen til en ny dårligsvejrperiode med et stigende antal fly i de lavere højde.

FLYVNINGEN i Danmark har haft en eventyrlig udvikling efter krigen, det gælder både privatflyvningen, civilflyvningen iøvrigt og militærflyvningen.

Hvor den erhvervsmæssige civilflyvning i luftfartsselskaberne ligesom militærflyvningen har haft barnepiger i form af strenge love og bestemmelser, som er blevet håndhævet, har den øvrige flyvning på det sikkerhedsmæssige område været forsømt, fordi bestemmelserne ikke er blevet håndhævet strengt nok til at skabe respekt – og hvad værre er, de håndhæves stadig ikke strengt nok.

Uddannelsen af privatflyvere har fra første færd hvilet på et fagligt godt og sundt grundlag, så de piloter, som så dagens lys havde alle forudsætninger for et langt og lykkeligt liv, hvis – – – hvis, hvad?

Ja, hvad mener De om at starte fra en plads i Jylland på en opgivet *lokalflyvning*, lande i Skovlunde og tage til byen uden at sige et kuk til nogen. – En militær helikopter fandt maskinen parkeret, netop som en større eftersøgning skulle til at løbe af stabelen!

Eller »gå på toppen« og så senere descendere – uden kontrol – for at finde ud af, hvor man er. Circle i 10 minutter over en købstad i 300 fod og opdage, at man nær havde foretaget sin skyggenemgang midt i et af de militære nøglehuller 1 miles fra approach-enden af bane i brug.

Eller uden nogen form for tilladelse at indflyve i en militær kontrolzone, krydse bane i brug i 600 fod og initiere, at to militære fly var ved at komme i utilbørlig nærhed af hinanden, da det ene for at undgå en kollision med et ikke identificeret privatfly pludselig må »brække afe«.

Der kunne nævnes en række andre eksempler, som militære piloter ville være blevet straffet strengt for at være far til, men som privatflyvere normalt får en næse for – i enkelte særligt grelle tilfælde måske dog en bøde og først ved helt uhyrlige tildragelser bliver grounded for – med tab af ret til at føre fly til følge.

Jeg ønsker ingen privatflyvere slagtet – jeg hører selv til standen og beundrer det initiativ, der får en mand eller kvinde til at ofre tid og penge på noget, som ligger under for en efter min mening uforståelig snæversynet politik, og slet ikke har myndighedernes rette bevågenhed.

Jeg ønsker derimod at advare Dem og hjælpe Dem! Jeg går ud fra, at De ikke har taget Deres certifikat for at begå selvmord! All right! Lad os så sætte hovedet på plads og ikke flyve rundt med det under armen, som om man søgte et passende sted for de efterladte at mindes.

Som flyveleder har jeg set døden på nært hold adskillige gange – altid som iagttagere – og i flere tilfælde har man måttet tage sig til hovedet over den måde, der blev fløjet

på – over den serie tildragelser, som fik klokken til at falde i slag.

Har det ikke adresse til Dem, siger De? Prøv alligevel at ransage Deres samvittighed, det kunne trods alt tænkes, at den gemmer en overraskelse til Dem! Hvad enten resultatet nu bliver det ene eller det andet, så synes jeg, De skulle love Dem selv, at De vil gøre, hvad De kan, for at hjælpe med til at gøre flyvning med mindre fly mere sikker, og lad os lidt ældre trække vore råd op i en række punkter:

1. De skal være omhyggelig med planlægningen forud for en flyvning.
2. De gør klogt i at sørge for, at startpladsen altid kender Deres operationsområde og eta ved en lokalflyvning.
3. De skal altid følge gældende bestemmelser – afvig kun i nødstilfælde.
4. Husk god praksis ved flyvning over vand, lad Dem aldrig forlede til at »skære et hjørne af«.
5. Pas på aktive skydeområder og undgå sådanne restriktionsbehæftede områder, som De ikke har tilladelse til at komme i. Det samme gælder militære kontrolzoner, med mindre De over radioen har fået tilladelse til at gennemflyve en sådan. Vær overordentlig opmærksom, når De efter opnået tilladelse krydser området – trafikken er intens, og jetterne flyver stærkt. Det samme gælder i de militære »nøglehuller«, hvor De jo som bekendt må krydse VFR.
6. Sørg under alle forhold for en effektiv måloplæring, sid aldrig med næsen i et kort eller lignende, uden at en anden holder skarpt udkik – møder De militære jetfly, hvis hastigheder bliver stedse højere, har De maksimum 5–10 sekunder til at reagere i fra det øjeblik, hvor De teoretisk skulle kunne se det kommende fly.
7. I marginalt vejr bør De udføre rutineflyvning i nærheden af flyvepladsen.
8. Skulle De blive »lost« over vort lille land, kan De altid regne med, at vi er villige til at hjælpe Dem, og De kan kalde os på nødfrekvensen (121.5) – kald blot blindt, hvis De ikke ved, hvilken station De er nærmest.
9. Lander De – under en flyvning på flyveplan – på en ikke forudbestemt plads, hvadenten det er en anerkendt plads eller en tilfældig mark, skal De allersnarest sætte Dem i forbindelse med start- eller landingspladsen eller et andet kontrolorgan, som kan videregive Deres melding til rette vedkommende. Meddel på samme måde forventet start (etd), rute og destination, når De atter er klar til at starte.

Vi kan herefter kort konkludere,

at piloterne stedse må være klar over ansvar og risiko, at diverse kontrollerende myndigheder må have et stadigt mere vågent øje med alle VFR-flyvninger, at overtrædelse af gældende bestemmelser bør straffes hårdt – i bedste fald med strenge bøder – i værste fald *fortabelse* af certifikat for et kortere eller længere åremål.

Alt dette for at fortælle Dem, at man må gøre sit yderste for at leve op til det, der forventes af en, så man altid færdes regulativmæssigt og derigennem flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt i luftrummet over såvel Danmark som det store udland. Vi har hidtil været forskånet for kollisioner mellem lette fly og militære fly, og det skulle gerne fortsætte på den måde, men følges bestemmelserne ikke 100%, går det snart galt.

Hvis, på trods af alle sikkerhedsforanstaltninger, uheldet alligevel er ude, og lykken hun er døv, og De derfor på en eller anden måde kommer galt af sted, skal De vide, at der står et meget effektivt redningssystem klar til at gå 100% ind for Deres redning på minimum tid. Samarbejder De ikke, gør De imidlertid også disse sidste bestræbelser fra vor side for at hjælpe Dem til skamme – og De mister livet – livet – livet – livet –.

Nå, det er ikke mit domæne, jeg overlader ordet til redningstjenesten. Tak – og held og lykke fremover.

Forfættles.

Kaptajn Botved død

Efter længere tids sygdom døde „Tokio-flyveren“, kaptajn A. P. Botved, den 12. november, 69 år gammel. Han var oprindelig infanteriofficer, blev militærflyver 1919 og var en af de seks linieofficerer, der blev overført til Flyverkorpsen ved dets oprettelse i 1922.

Han blev verdensberømt for sin flyvning København–Tokio i foråret 1926. Med overofficiant C. Olsen som mekaniker startede han i en Fokker C V fra Kløvermarken den 16. marts, og efter en eventyrlig tur via Indien og Thailand nåedes Tokio den 1. juni. De tog den med ro, idet det først og fremmest gjaldt om at vise flaget. Flyvetiden for de 17.260 km var 120 t 45 m. Hjemturen påbegyndtes den 12. juni. Den gik over Sibirien, og allerede den 23. juni var Botved og Olsen tilbage i København. Distance 10.545 km, flyvetid 72 t 25 m. Flyvningen kostede ca. 70.000 kr. og finansieredes hovedsagelig af Ø.K.

I 1931 tog Botved sin afsked og etablerede sig som grosserer i København. Han var også med ved bygningen af Hotel Codan og Hotel Europa, ligesom han sammen med sin søn oprettede en fabrik for speedbåde.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

Howdan man bliver

FAGLÆRT FLYVEMEKANIKER

i flyvevåbnet og hos SAS

FOR at blive flyvemekaniker har det hidtil været krævet, at man før den specielle uddannelse havde svendebrev indenfor metalarbejderfaget. Men i 1962 blev flyvemekanikerprofessionen godkendt som et særligt fag af Læringerådet og de forskellige faglige organisationer, således at unge mennesker nu kan komme i lære som flyvemekanikere og få svendebrev. Der er nu flyvemekanikerlærlinge under uddannelse i flyvevåbnet og hos SAS, men ordningen er så ny, at der endnu ikke er blevet aflagt svendepøver.

Flyvevåbnets lærlinge hører under konstabelordningen og skal være fyldt 16 år ved uddannelsens begyndelse. Der kræves ikke realeksamen, men eleverne skal have afsluttet 9. skoleår og have gode kundskaber i specielt dansk og regning. Uddannelsen indledes med en rekruttskole på tre måneder, hvorefter kommer seks måneder på fileskole. Her lærer eleverne først og fremmest at bruge værktøj, men desuden tegningslæsning, værkstedsøkonomi, materiallære, regning, fysik m.v. Den praktiske værkstedsuddannelse omfatter oplæring i måling, opmærkning, filing, mejsling og boring m.m. Den foregår i en hangar, men har ellers intet med flyvning at gøre og svarer ganske til den grunduddannelse, som andre lærlinge i metalarbejderbranchen må gennemgå.

Den flytekniske uddannelse omfatter undervisning og oplæring i aeroplan (flystel), motor og våben og varer et år. Som de tidligere dele af undervisningen foregår den ved Flyvevåbnets konstabelskole i Flyvestation Værløse. Halvdelen af tiden er helliget aeroplanklassen, hvor der undervises i opbygning, inspektion og vedligeholdelse af hydrauliske og pneumatiske systemer samt oxygen- og brændstofs-systemer. Den øvrige tid er helliget

motorer og flyvåben (jordforsvars-våben er en branche for sig). I motor læres adskillelse og samling af såvel stempel- som jetmotorer, disses installation i fly, opstart, afprøvning, fejlfinding, justering og klarmelding samt oliebrændstof og tændingssystemernes opbygning og virkemåde. I våbenklassen læres på tilsvarende måde opbygning, eftersyn, vedligeholdelse, fejlfinding og klarmelding af flyenes våben og katapultsæder. Til undervisningsbrug råder man over adskillige fly, fortrinsvis F-84G Thunderjet og Harvard med tilhørende motorer, men man har desuden komponenter og motorer fra adskillige andre ældre og nyere flytyper. Man har f. eks. en gennemskåret Roll-Royce Merlin, der anvendes i Spitfire. Størstedelen af undervisningsmateriellet er fremstillet af konstabelskolens instruktører, der har lavet gennemskårne motorer og aggregater, anbragt systemer på store vægtavler, så man bedre kan se, hvordan de virker, og så fremdeles. Man har derved sparet staten for mange hundrede tusind kroner til indkøb af specielt undervisningsmateriel. Nogle vil måske finde det mærkeligt, at man underviser i udgåede typer som F-84G og Harvard, men det gør ikke spor, da man på skolen ikke giver sig af med typekursus, kun med undervisning i de generelle principper. Iøvrigt ville det være meget dyrt, hvis man skulle bruge gængse typer til undervisningsbrug. Man råder dog over adskillige dele fra typer, der stadig er i tjeneste, men de stammer hovedsagelig fra havarerede fly.

Fortsat uddannelse på en flyvestation

Når »fagklasserne« er overstået, forsættes eleven til en flyvestation, hvor uddannelsen videreføres med oplæring i klargøring og af-

prøvning ved udførelsen af eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder på forskellige typer operationelle fly, motorer og våben. Ved gennemgang af typekursus kan man erhverve certifikat til vedligeholdelse, reparation og klarmelding af specielle typer.

For at gennemgå denne uddannelse skal man skrive kontrakt for ialt 6 års tjeneste ved Flyvevåbnet. Man begynder som konstabelev (aflønnet som menig), men ud-nævnes efter et års tjeneste til konstabel og efter to år som sådan til overkonstabel. Her varierer lønnen efter anciennitet og alder fra for tiden 896 kr. til 1436 kr. pr. måned, hvortil kommer fri uniform og kost samt bonus. Konstabler rangerer som menige, men har dog betydeligt bedre indkvarteringsforhold end det værnepligtige mandskab, ligesom de normalt kun behøver at være på flyvestationen i den normale arbejdstid. Det er altså næsten som på en civil arbejdsplads, men det må dog ikke glemmes, at de er soldater og derfor skal deltage i vagter og beredskabstjeneste, ligesom den militære uddannelse (f. eks. skydning) også skal holdes vedlige.

Ønsker man at gøre karriere i Flyvevåbnet, går vejen via sergent- og/eller reserveofficers-, specialofficers- eller officersskole, hvorimod det ikke kræves, at man aflægger svendepøven. Den er først og fremmest beregnet for dem, der efter kontrakttidens udløb vil søge over i civil virksomhed. Ønsker man at gå op til svendepøven, skal man først gennemgå specialkurser (dreje-, plade- og svejskursus) samt et særligt svendepøvekursus. Selve svendepøven vil foregå på samme måde som i civile virksomheder med to fremmede skuemestre.

Den nye ordning med egentlige mekanikerlærlinge betyder dog ikke, at man har forladt den tidligere form for uddannelse af flyvemekanikere. Bortset fra fileskolen svarer uddannelsen til den ovenfor omtalte, og den tidligere opdeling i aeroplan-, motor- og våbenmekanikere er bortfaldet til fordel for en all-round uddannelse i alle tre fagområder.

Uddannelsen hos SAS

SAS' første seks mekanikerlærlinge begyndte uddannelsen den 2. januar 1963, og siden da har man antaget endnu to hold à seks mand. Uddannelsen varer 4½ år, og der krævedes oprindelig realeksamen, nu gennemgang af 9. skoleår i den tekniske linie. De første tre måneder foregår på fileskole i Valby; derefter forretter lærlingene tjeneste i de forskellige »bagværksteder« i Kastrup i ca. 2 år. Her lærer de om motorer med tilbehør (power plants), hydrauliske systemer, understel, pladearbejde og meget andet. Resten af tiden foregår i selve hangarene. Den teoretiske undervisning består dels af den almindelige uddannelse af metalarbejderlærlinge på seks ugers dagskole om året, dels af andre seks uger årligt på flytekniske emner. Lønnen er den almindelige lærlinge-løn.

Uddannelsen af egentlige flyvemekanikerlærlinge er endnu så ny, at det er for tidligt at udtale sig om denne uddannelses fortrin frem for den hidtil anvendte. Vi har talt med en lærling fra hvert af de to læresteder, og de var begge særdeles glade for uddannelsen. Og når automekaniker er et selvstændigt fag, hvorfor skulle flyvemekaniker så ikke også være det? H. K.



Der arbejdes på motoren i et af flyvevåbnets Douglas C-54 transportfly.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.



MED *flyv* i SZD-25A LIS

Et udmærket og billigt øvelsessvøvefly fra Polen.

VI har tidligere givet såvel en kort beskrivelse som *Bent Skovgård Sørensen*'s første flyveindtryk af den første danske Lis, der kom hertil sidst i 1962, og som pludselig blev efterfulgt af en hel stribet i 1963, indtil købere i 1964 pludselig fik den kedelige overraskelse, at den nu ikke kunne leveres.

Det må håbes, at dette leveringsstop kun er midlertidigt, for ikke alene var dette polske øvelsessvøvefly det billigste på markedet og kunne fås med kort varsel, men det har også vist sig at være et udmærket all-round øvelsessvøvefly, der godt kan bruges i dansk termik.

Til Lis har de polske konstruktører anvendt Mucha Standard's vinge (kun med lidt mere vridning udad) samt en krop, der er videreudviklet af SZD-16 Gil – en stålørskonstruktions fortil med en halebom af dural. Det er altså en virkelig blandet konstruktion – der er også anvendt en del glasfiber.

Bortset fra en meget kort tur i dårligt vejr i 1963 har vi ikke haft lejlighed til selv at stifte nærmere bekendtskab med typen, før vi fik en 1½ times termiktur i OY-FOX sidst på 1964-sæsonen. De fire Birkerød-medlemmer, der ejer den, har på knap to sæsoner fløjet ca. 115 timer på 130 flyvninger med den og både nået at deltage i DM i 1963 og været på ekspedition til Zell am See med den i 1964.

Kabineindtryk

Over den lave kabinekant kommer man nemt ind i førersædet, som i første omgang virker en smule smalt p. gr. a. rør og håndtag i begge sider, men som viser sig ganske komfortabelt under flyvning. Det er aldrig lykkedes mig at sidde bekvemt i Mucha Standard'ens ellers godt udseende førersæde, men i Lis'en sad jeg bedre, og med sædepedaler helt rigtigt tilpasset tror jeg gerne, at man sidder ualmindelig bekvemt.

Når den i højre side hængslede førerskærm er lukket, har man også et jævnt godt udsyn, der dog skæmmes en del af acrylglassets dårlige optiske kvalitet – især lige fremad. En hyppig fejl ved østlandenes fly, det kniber med at fremskaffe førsteklasse materialer på dette område.

Instrumentbrættet sidder i passende afstand, der er T-formet udløser nederst i dete, trimhåndtag øverst til venstre i kabinen og derunder bremsehåndtag – begge parallelforskydes frem og tilbage, og det gør også

understelhåndtaget i højre side. Pedalindstilling og «toilet» findes i bunden. Styregrejerne er normale.

Start- og termikegenskaber

Jeg startede i flyslæb og lettede ved 60 km/t med en lille højderørsbevægelse. Lis'en virkede meget let og nem i slæbet, mindede mig en del om Mucha 100 i den henseende. Jeg prøvede både at ligge højt og lavt og at slingre fra side til side, og den lystrer fingerlette bevægelser.

Mens der til min vægt er tilstrækkeligt med trim i flyslæb og under fri flyvning ligeud (fra 65 km/t og op til høj fart), var der ikke nok under kurveflyvning, hvor jeg gerne ville have haft håndtaget lidt længere bagud. Men iøvrigt er den behagelig under termikflyvning, selv om den «skælver» en lille bitte smule.

Jeg fløj den både i op til et par meters stig under gode skyer og senere i svag tørtermik i lav højde. Selv om der ikke foreligger målinger under helt samme forhold for Ka-8 og Lis, findes der dog for begge så pålidelige målinger, at man kan tillade sig at sammenligne. Mindste synk er hhv. 69 og 76 cm/sek, og praksis viser vel også, at Lis'en her ikke helt kan måle sig med det tyske fly. Til gengæld er bedste glidetalt målt til hhv. 25 og 27, og med sin større planbelastning har Lis vel lidt bedre egenskaber ved større hastigheder. Men som helhed er forskellene små og Lis fuldt anvendelig i Danmark.

Dette gælder også dens egnethed til øvelsessvøvefly for uerfarne piloter.

Stall og landing

FOX advarede ved små rystelser mod stall under ligeudflyvning omkring 55 km/t på fartmåleren og stallede ved 54. Den stallede ikke helt lige, men kunne godt dreje lidt til den ene eller anden side. Under uren flyvning – hvor fartmålervisningen forsvandt – var den mærkeligt nok uden disse tendenser. I 30° sving stallede den ved ca. 62.

Med bremsen og understel ude var stallingen mere udpræget og ved noget lavere fartmålervisninger. Under stall fra let sideglidning gik den over i en solid stationær sideglidningstilstand.

Lis har en meget behagelig rorvirkning med ringe friktion i styregrejerne. Der er

kun ringe negativ krængerorsvirkning. Side-roret er lidt sløvt virkende. Kurveskift 45–45° sker på ca. 4 sek.

Det optrækkelige understel, der ekskluderer typen af standardklassen, lader man naturligvis ikke begyndere bruge under øvelsessvøveflyvning, men det mindsker modstanden noget, når man trækker det ind. Det sker ved at dreje en lås fra, skubbe håndtaget helt frem (så generer det heller ikke mere) og derpå skubbe låsen for igen. Så bliver det automatisk låst ude, når man atter trækker håndtaget tilbage. Man kan iøvrigt godt lande på den rest, der rager ud i indtrukket stilling, men bunden beskyttes naturligvis bedre, når det er ude. Det sidder på en solid støddæmper.

I FOX havde man ud for 100 m på højdemåleren anbragt et skilt »hjul ud«, så da jeg nåede det i 1100 m, trak jeg det lydigt ud og prøvede stallegenskaber m.m. med luftbremsene ude. Disse er af letmetal og har en jævnt kraftig virkning uden at virke overdrevne. De er i stand til at begrænse lodret dykhastighed til de tilladte 230 km/t. Der var en overgang restriktioner på maksimalhastigheden, men efter en lille modifikation ved planrødderne er den atter ophævet. Jeg havde den kun oppe på 160, hvor der var godt sus i den.

Typen er tilladt til skyflyvning og begrænset kunstflyvning, herunder spind.

Jeg fløj ind til landing med fulde bremsen, trimmet til 80. Kombinationen af understel og halebom gør den godt egnet til landinger med lav hale. Jeg glemte i øjeblikket støddæmperen og udførte en blid landing – faktisk burde man have været lidt mere voldsom for at prøve støddæmperens effektivitet. Landingsstød og fjedring virkede derfor kun som normalt. Rullestrækningen i jævn vind var kort, men hjulbremsevirkningen på FOX var ikke overvældende.

Jeg har ikke prøvet Lis i spilstart, men der ser ikke ud til at være problemer, og den opnår god højde. Den har tendens til at lave kavalérstart, så man starter med pinden helt fremme.

Lis balancerer godt på hjulet på jorden og er let at transportere. Montage er efter samme princip som Mucha Standard m. fl. polske typer. Forudsat at man husker effektivt at inspicere, om boltene virkelig er gået på plads, er det et udmærket system. På Lis er dækslet over vingesamlingen sat på med en række skruer, hvad der er lidt ubekvemt, når det skal gå hurtigt.

Hvis typen atter kan leveres og til samme pris, så vil den med konkurrentens øgede pris i betragtning være endnu mere tiltrækkende.

P. W.

Data

SZD-25A Lis

Spændvidde	14.98 m
Længde	7.0 m
Højde (ved kabine)	0.96 m
Vingebredde	12.75 m ²
Tomvægt	234 kg
Disponibel last	121 kg
Fuldvægt	355 kg
Største fart (rolig luft)	230 km/t
do. og flyslæb (urolig l.)	126 km/t
Spilstart (rolig luft)	110 km/t
Stallingsfart	57.6 km/t
Min. synk (v. 69.1 km/t)	76 cm/sek
Bedste glidetalt (ved 75.2 km/t)	27.0
Pris m. instrumenter ved grænsen	14.150 kr.



Cessna's nyeste er denne Cessna 411, der kan rumme indtil otte personer.

Nyt fra King

Den væsentligste nyhed med hensyn til 1965-modeller fra King Radio Corporation er en radiokompasinstallation, der fylder og vejer væsentligt mindre end tidligere modeller.

King KR-80 passer ind i et enkelt hul på 82.5×82.5 mm og går knap 20 cm ind bag brættet. Den vejer godt $1\frac{1}{2}$ kg mod $2\frac{1}{2}$ til 3 kg for tidligere typer.

Al betjening foregår ved selve viserinstrumentet, afstemningen med knappen til højre, der også er omskifter mellem frekvensbåndene (skala for oven), styrkekontrol m.m. til venstre.

Det nye radiokompas er 100 % transistoriseret, bruger 0.325 amp. og arbejder på 14 eller 28 volt. Rammeantennen er som modtageren med trykte kredsløb. Det hele koster 995 dollars eller små 7000 kr.

— King KX-160 er en ny kommunikations- og navigationsradio med 360 hhv. 100 kanaler. Et særligt pilotbetjent filter gør navigationsmodtagelsen særlig nem.

Til navigationsmodtageren kan anvendes enten King KI-201 VOR/LOC-viser eller KI-211, der er et tilsvarende krydsviserinstrument med glidebanemodtager indbygget.

KX-160 vejer med strømforsyningsudstyr 4 kg og koster 1045 dollars (ca. 7200 kr.), KI-201 vejer 1.1 kg og koster 445 dollars (godt 3000 kr.), mens KI-211 vejer 1.4 og koster 895 dollars (ca. 6200 kr.).

Forretningsflyvning

i tre generationer

Den 69-årige Renault-importør, direktør Ejnar Friis-Hansen, har for nylig ombyttet sin Cessna 172 med en Skylane og bruger den til forretningsflyvning sammen med juniorchefen John Friis-Hansen. Hans far, grosserer C. Friis-Hansen, chartrede allerede i 1923 et fly for at flyve til Paris. Firmaet har brugt egne forretningsfly siden sidst i fyrerne.

Mere om Cessna 411

Cessna har nu offentliggjort nærmere enkeltheder om sin nye, største tomotors type, Cessna Model Four Eleven. Den er forsynet med to Lycoming GTSIO-520 motorer på hver 340 hk med direkte indsprøjtning og turbokompressor. Den har en tomvægt på 1730 kg, en disponibel last på 1220 og en fuldvægt på 2950 kg.

Største rejsehastighed på 75 % ydelse er i 10.000 fod 360 km/t og i 20.000 fod 396 km/t.

Rækkevidden for det ottesædede fly ligger fra 1650 km ved 75 % i 10.000 fod med 650 liter (standard) til 2310 km i 25.000 fod med 745 liter tanke. Det fremgår ikke af de offentliggjorte data, hvor stor last der kan medføres under disse omstændigheder, men trækker man vægten af brændstoffet fra den disponible last, får man hhv. 760 og 690 kg tilovers. Der er 317 kg bagagekapacitet. Stigeevnen ved havoverfladen er 1600 fod pr. minut med to og 270 med én motor, tjenestetophøjde hhv. 28.000 og 13.200 fod.

Den starter fuldt lastet over 15 m på 575 m og lander på 553 m.

1965-modellerne

af Cessna 150 og 172

Der er ikke større ændringer i Cessna 150 i denne omgang. Udover de sædvanlige ændringer i bemaling o. lign. er der benyttet en anden type mere bekvemme sæder, og den midterste del af instrumentbrættet er ændret for at give en mere kompakt radioinstallation. Som ekstraudstyr kan der til denne og andre typer leveres et spejl foroven på instrumentbrættet til at se bagud med gennem bagruden, der især på 150 er meget stor nu.

172 og Skyhawk har fået elektrisk flapsbetjening — især til glæde for damer, der til tider har haft besvær med at trække håndtaget op i sidste hak. Det medfører et helt fladt gulv med bedre benplads, idet benzinhænder, trim m. m. er flyttet til en midterkonsol under instrumentbrættet. Bag på forsæderne er der (også i 150) anbragt store lommer til kort o. l.

65-modellerne benævnes henholdsvis Cessna 150 E og 172 F.

Fornøjelsesflyvning vokser hurtigst

Cessna oplyser, at flyvning for fornøjelsens skyld er den hurtigst voksende del i USA i general aviation. $31\frac{1}{2}$ % af ejerne af enmotors fly flyver udelukkende for deres fornøjelses skyld, 49.3 % delvis i forretningsøjemed og delvis for fornøjelsen. Næsten 400.000 har civilt certifikat i USA. 91.000 general aviation fly fløj i 1963 14.3 mill. timer eller tre gange så mange timer som trafikflyene.

Nye Piper-modeller

Piper kommer med en ny tomotors type, kaldet PA-31, der drives af to 310 hk Lycoming-motorer og har god plads til 6 personer, hvoraf piloterne sidder i et rum for sig. Den ventes på markedet i 1966 og får indianernavnet Inca.

I produktion er en ny udgave af Cherokee 235 med nyt motorfundament og bedre op-hængning af motorskærmene og dermed mindre støj, tåbremser i venstre side foruden bremsehåndtaget i midten, længere styrearm for næsehjulet og ændret instrumentbræt med mere plads til radioudstyr. Prisen er uændret 15.900 dollars.

Cherokee-serien vil i foråret 1965 blive udvidet med en seks-sædet version, der har længere og bredere krop og seks særskilte stole med midtergang i kabinen. Den får en 260 hk Lycoming og kaldes Cherokee 260-6.



Gengivelse i fuld størrelse af King's nye radiokompas, hvor kompasviser og betjeningspanel er bygget sammen til en kompakt enhed.

Svømmeveste - Nødstyr
DELTA TRADING CO.

BONNER DIGIMITE

proportionalanlæg

DA FLYV i foråret bragte en artikel om proportionalanlæggenes daværende status, fremgik det, at de herrer fabrikanter havde en del problemer at overvinde, før en egentlig produktion kunne sættes i gang.

Siden har et par fabrikanter indstillet forsøgsarbejdet. Et fabrikat var kommet på markedet, men da en detalje måtte ændres, var det nødvendigt at tilbagekalde de leverede anlæg til fabrikken. Men nogle firmaer har haft held til at udvikle anlæg, som man nu skulle kunne købe, selv om der må regnes med ganske betydelige leveringstider. Og det er: Bonner Digimite, F&M, Orbit, DB Quadruplex - RCS Tetraplex og Sampey 404.

Størst forventning har der utvivlsomt været stillet til Bonners proportionalanlæg, idet udviklingen har været mørkelagt, og de sparsomme oplysninger, der alligevel sivede ud, lovede noget stort.

Det kom derfor som en glædelig overraskelse, da importfirmaet Damico en dag indbød til en demonstration af et af de første produktionseksemplarer af Digimite.

Princippet

er det såkaldte Digital-system, hvor man anvender en elektronisk ringtæller. Systemet er kendt fra elektronregnemaskiner samt fra Telecont-radioanlægget, som tidligere er blevet indgående beskrevet i FLYV.

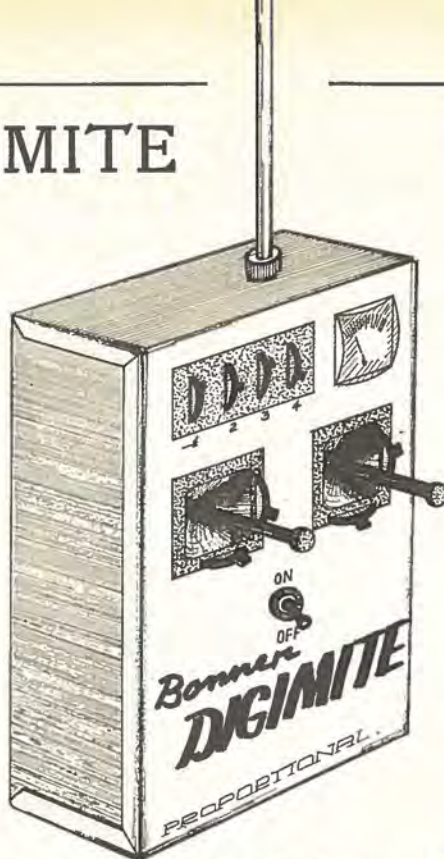
Mens det er almindeligt med fire kanaler i et proportionalanlæg, har Digimite hele otte, og hvis man regner efter, hvad det svarer til i et reed-anlæg, kommer man til hele 24 kanaler.

Senderen

er mindre og lettere end ventet, og for en gammel reed-pilot føles den noget anderledes. På forsiden finder man to styrepinde, som i bunden af en kegleformet forsænkning er lejret i et kugleleje. Pindene kan derved bevæges som en ske i en gryde, og deres længde er afpasset således, at tommelfingrene kan betjene dem samtidig med, at de øvrige fingre holder omkring sender-kassen. Dette arrangement er meget vigtigt, idet man på denne måde opnår en vist støtte for bevægelserne.

Rorbetjeningen er fordelt således, at højre tommel har højde- og krængeror med dertil hørende trimindstilling af begge ror. Venstre tommel har sideror og motorindstilling samt siderorstrim. Begge styrepinde neutraliseres af en tilpas kraftig fjeder, idet motorindstillingen indstilles trinløst uden neutralisering.

De hidtil beskrevne funktioner optager til sammen fire kanaler, og tilbage er der yderligere fire til specielle opgaver som f. eks. flaps, optrækkeligt understel, hjulbremser og blandingsindstilling på motoren. Kontakterne for disse funktioner findes øverst på panelet i form af vippekontakter, som kan indstilles trinløst. Funktionen af disse kanaler må ikke forveksles med reed-anlæggets trimkanaler, idet der her er tale om proportionalvirkning. D.v.s., at indstiller man f. eks. understel-kontakten midt i området, så vil understellet bevæge sig op (eller ned) og stoppe ved den valgte position.



Senderen med de to styrepinde, den venstre til sideror og motor, den højre til højde- og krængeror.

Indbygget i senderen er endvidere komplet ladeaggregat for såvel senderens som modtagerens akkumulatorer. Senderen forbindes med en stikkontakt og modtagerens akku med senderen, og derved oplades begge dele samtidig.

Modtageren

er cirka dobbelt så stor som en reed-modtager og er opbygget som en todæks-konstruktion. Det hele ser meget indviklet ud med en vældig masse komponenter, der dog er pænt ordne og fastlodet til printplader. Da der ikke forekommer mekaniske funktioner i modtageren, kan man vinde lidt plads i modellen ved en lidt mindre omfattende indpakning i skumgummi end ved reed-anlæg.

Samtlige kanaler er forbundet og kommer i bundter ud af modtagerens ene gavl. Sammenkobling med servoerne foregår gennem 8-polede kontakter, som i størrelse og kvalitet svarer til Orbit/Brunner kontakter. Afbryderkontakten er også monteret. Den udmærker sig ved at være af skyde-typen og afbryder samtidig for såvel modtager- som servostrom. Jeg har altid været modstander af denne type afbryder, men denne er meget kraftigt udført og må derfor siges at være forsvarlig.

Strømforsyningen klares af en General Electric Power-Pack, som i størrelse og udformning svarer ret nøje til den mere kendte Medco Power-Pack.

Servoerne

er af typen Bonner closed-loop, hvilket vil sige en normal Transmite i det ydre, som indvendigt er ændret en del og bl. a. forsynet med et potentiometer, der er tilkoblet den bevægelige sektor. Den største fordel ved denne servo er, at udslaget kraft er maksimalt uanset udslagets størrelse. Ulempen

ved typen er potentiometeret, som slides ret hurtigt, men denne svaghed er til gengæld fælles for de fleste fabrikater.

Bonner har iøvrigt konstrueret en ny type servo, som skulle være bedre på flere områder. Den er lidt mindre og indkapslet i en nylon-kassette. Det er meningen, at alle anlæg om kort tid skal leveres med den nye servo, og mon ikke den også bliver standard for de fleste øvrige fabrikater?

Hele anlægget

leveres færdigkøbt klar til montage i modellen. Alt fungerede ved afprøvningen efter hensigten, og det var helt anderledes at kunne stille rorene netop i den valgte stilling. Alle ror kan betjenes samtidig, hvilket giver mulighed for at udføre en manøvre som sideglidning, men det primære er den føling, piloten får med modellen.

Selv om det sikkert kræver megen træning at vænne sig til styringen, vil jeg tro, at det ret hurtigt vil være muligt at udnytte fordelene ved proportionalstyringen.

Anlægget er selvfølgelig superhet, og det kan leveres i de sædvanlige 6 frekvenser. Derved har man gjort, hvad der er muligt ad sædvanlig vej for at sikre anlægget mod forstyrrelser udefra.

Digimite er desuden forsynet med en lille finesse, som i tilfælde af svigtende kontakt neutraliserer samtlige ror samt stiller motoren på tomgang senest 1 sek. efter afbrydelsen. Denne sikring kan utvivlsomt være mange penge værd i en given situation.

Anlægget bærer præg af at være konstrueret med stor produktion for øje. Finish'en er ikke helt så god, som man kender den fra de bedste reed-anlæg, men den mekaniske side er meget fin, navnlig er arrangementet omkring styrepindenes ophængning udført meget fint i trykstøbt nylon.

Hvis den elektroniske side af sagen også viser sig at være i orden - og det tyder alt på, at den er - må anlægget siges at være en lækkerbidsken for enhver R/C-pilot, som kan afse de ca. 600 dollars eller ca. 5.000,- kr., som anlægget formentlig kommer til at koste her i landet.

FM/-

DM kun for eksperter

Til modellflyvernes repræsentantskabsmøde var fremsat flere forslag, der tog sigte på at ændre oprykningsreglerne fra begynder- til ekspertklassen, idet man hævdede, at for mange eksperter skjulte sig mellem begynderne.

Man blev imidlertid enige om, at det i og for sig ikke var selve reglen om oprykning, der er noget galt med. Det er derimod mentaliteten hos de modellflyvere, der er kvalificeret til oprykning, men bruger ethvert tænkeligt krumspring for at undgå at komme i ekspertklassen.

Og denne mentalitet kommer man ikke til livs ved at indføre andre oprykningsregler, for også disse vil man sikkert finde midler til at omgå.

Repræsentantskabet vedtog derfor ganske enkelt, at ved fremtidige danmarksmesterskaber afskaffes begynderklasserne. Da DM jo som bekendt er et stort trækplaster, vil denne vedtagelse bevirke, at de dygtigste begyndere meget hurtigt vil søge at rykke op i ekspertklassen for at kunne komme med til dette eftertragtede stævne.

For de egentlige begyndere betyder reglen, at de altså ikke kan flyve ved DM, men nok deltage på anden måde. Til gengæld opnår de, at de ved alle andre konkurrencer året igennem bliver fri for at skulle konkurrere mod forkældte eksperter.

oml.

TRAFIKFLYVENYT

Boeings til SAS?

Boeing har tilbudt at overtage alle SAS DC-8, mod at SAS til gengæld købte Boeing 707 og 727 og bandt sig til udelukkende at købe Boeing fly de næste 10 år.

SAS meddeler i den anledning, at bestyrelsen har overladt det til præsident Karl Nilsson ene at træffe afgørelse i denne sag.

Cimber Air har købt en Heron 2D til anvendelse på ruten Sønderborg—København. En rute Tønder—København vil blive åbnet omkring 1. april. Den vil blive beflyet med Aztec, men kun efter behov.

Sterling har bestilt endnu en Caravelle Super 10B.

SAS undersøger mulighederne for oprettelse af en afdeling for udlejning af lette forretningsfly.

Air Canada er det nye navn for TCA (Trans Canada Airlines).

British United har åbnet en rute til Sydamerika med VC-10 i stedet for BOAC, der har nedlagt sin af økonomiske grunde.

Loftheidir har fået to Canadair CL-44, indrettet til passagerbrug, til anvendelse på deres populære rute over Nordatlanten. Af luftfartspolitiske grunde udgår flyvningerne med CL-44 fra Luxembourg.

Lufthansa har bestilt 9 Boeing 707 og har solgt sine fire Boeing 720. Endvidere har man bestilt en Boeing 707 fragtmaskine, hvorefter flåden vil bestå af 18 Boeing 707. Endvidere har man bestilt 3 Boeing 727, således at man vil råde over ialt 16 af denne type. I løbet af to år regner man med at have skilt sig af med alle propelfly, men hvilken type man vil vælge til de korte ruter, er endnu ikke afgjort.

KLM, der har anvendt samtlige Douglas trafikfly siden DC-2, har fulgt traditionerne og bestilt seks DC-9.

BAA havde et nettooverskud på 59 mill. kr. for regnskabsåret 1963—64. Passagertrafikken voksede med 16 %, og der blev befordret 5,6 mill. passagerer, heraf 2,6 mill. på indenrigsruterne. Efter indsættelse af Trident på de internationale ruter ventes det, at denne type vil producere 53 % af kapaciteten på disse ruter. Man forhandler om køb af yderligere 10 af en langdistanceversion, der skal kunne flyve London—Athen non-stop med fuld last. Comet forventes at blive i tjeneste til 1967.

Antallet af trafikfly daler

Antallet af trafikfly hos IATA-selskaberne har været stadig dalende de senere år, fremgår det af generaldirektør Sir William P. Hildred's årsberetning. Det skyldes omstillingen fra stempelmotor- til jetfly, idet de

Nordair indstillede virksomheden pr. 1. november. Selskabets fire egne DC-6 er blevet solgt i USA, og lejemelet af de to andre er ophørt. De oprindelige stifters aktieposter er overtaget af SAS, og Nordair drives nu som ejendomsselskab. Det ejer Nordair-huset i Kastruplundgade, der er udlejet til Scanair.

Aero Nord er et nyt charterselskab, der skal være under dannelse af direktør Alex Laugesen, tidl. direktør i Nordair.

★

Lufthavnen i Billund indviet

Indvielsen af Billund lufthavn og af den nye danske indenrigsrute blev en begivenhed af format. I titusindvis strømmede folk til Billund-området søndag den 1. november, og det blev til kæmpekøer på landevejene. Der kom ikke slet så mange fly, vejret var ugunstigt, så mange private fly blev hjemme, mens flyvevåben måtte opgive opvisningen med jetfly og nøjes med en helikopter.

Men den officielle SAS-Metropolitan med en række indbudte gæster kom igennem og blev som kontrast modtaget af oksekærre og diligence m.m. Der var masser at se på, både officielle begivenheder og mere underholdende ting.

Trafikminister Kaj Lindberg foretog den officielle åbning af pladsen, og der blev holdt en lang række taler. Fra Kongelig Dansk Aeroklub bragte formanden, direktør Hans Harboe en hilsen og pegede på det sjældne, en lufthavnsåbning er i Danmark. Han så den som et led i en større sammenhæng.

Dagen efter blev ruteflyvningen åbnet officielt, og i de følgende dage var der endnu en række arrangementer.

Ruten har fået en god start, og efter den megen omtale og festivitas har der også været god belægning på ruten.

Prins Jacques af Bourbon-Parma

Ved en bilulykke den 5. november omkom den 42-årige prins Jacques af Bourbon-Parma. Han voksede op i Frankrig, kom senere til USA og indtrådte som 19-årig på den norske flyveskole "Little Norway" i Canada, hvorefter han gjorde tjeneste i det norske flyvevåben som jagerpilot. Efter krigen blev han trafikflyver i DDL og senere i Dansk Luft-taxa, men i 1949 forlod han flyvningen og blev forretningsmand. Ved sin død var han salgschef i Columbus Emballage.

Bortfalder lufthavnsskatten?

Trafikministeriets lufthavnsudvalg er gået ind for afskaffelse af den upopulære lufthavnsskat, der andrager 5 kr. ved indenrigs- og 15 kr. ved udenrigsflyvninger. Den indbringer for tiden 5—6 mill. kr. om året. Dette beløb vil man fremskaffe ved oprettelse af flere afgiftsfrie butikker i transithallen i Kastrup.

store og hurtigere jetfly hver kan erstatte flere af de gamle fly, så trods nedgangen er den totale kapacitet steget til næsten det dobbelte fra 1958 til 1963. Udviklingen fremgår af følgende tabel:

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Jetfly	3	14	140	382	572	705	789
Turbinmotorfly	175	286	437	480	604	627	614
Stempelmotorfly	2947	3069	2862	2477	2109	1801	1643
Helikoptere	29	33	40	37	34	29	29
Ialt	3154	3402	3479	3376	3319	3162	3075
Ændring i %	+13	+10	+2	-3	-2	-5	-3

Ialt har selskaberne bestilt ca. 1250 jetfly, hvoraf 975 vil være leveret til nytår.

Gennemsnits-blokhastigheden er nu 488 km/t, gennemsnits-sædeantallet 87,8.

Concorde i farezonen

For nogle måneder siden offentliggjorde Sud Aviation og British Aircraft Corporation nogle oplysninger om det projekterede super-soniske trafikfly Concorde, der nu skulle blive endnu bedre end oprindelig planlagt, men efter de seneste oplysninger fra London må man vist nære alvorlig tvivl om, at projektet nogensinde bliver realiseret, i hvert fald med England som deltager. Det er ikke af tekniske men af økonomiske grunde, at England overvejer at trække sig ud af dette kostbare prestigeprojekt, der allerede har kostet landet 600 mill. kr.

Lige siden projektet blev offentliggjort i november 1962, har det været mødt med megen skepsis i vide kredse. Luftfartsselskaberne, der endnu slikker de økonomiske sår efter jetalderens introduktion, var ikke særlig begejstrede for at kaste sig ud i et nyt kapløb om nyt materiel, og hertil kom de mange operative og sikkerhedsmæssige problemer, først og fremmest støjproblemet, et problem, som iøvrigt nærmest er blevet bagatelliseret af Concorde-projektets fædre. De eneste, der synes at have været virkelig interesserede i projektet, er de implicerede firmaer, den franske og den tidligere engelske regering.

Den nye Concorde har større nyttelast og rækkevidde end det oprindelige projekt, hvilket skyldes at motorerne (Bristol-Siddeley/SNECMA Olympus) er blevet stærkere og nu kan udvikle ca. 14.500 kg st. t. og ca. 16.000 kg i den endelige version. For at udnytte denne større kraft har man besluttet at forøge vingearbejdet 15½ %, hvorved Concorde får bedre start- og landingsegenskaber og også større brændstoftankkapacitet. Udtrykt i tabelform er de vigtigste forandringer:

		Før	Nu
Længde	m	51,81	56,13
Spændvidde	m	23,47	25,56
Max. startvægt	t	130	148
Max. vægt uden brændstof	t	68,5	74,8
Max. nyttelast	t	9,07	11,8

Passagerantallet bliver nu max. 118, og den nye større vinge gør det muligt at erstatte de fleste kromptanke i det oprindelige projekt med tanke i vingerne. Derved bliver der mere plads til fragt i kroppen. Ovenstående tal vedrører langdistanceversionen. Den oprindelig planlagte mellemdistanceversion med samme geometriske dimensioner som langdistanceversionen synes opgivet, men man har planer om at lave en ny mellemdistanceversion med længere krop.

Konstruktørerne hævder, at disse forandringer ikke vil medføre nogen forsinkelse af projektet, d.v.s. at den første flyvning vil kunne ske i 1967, og at Concorde vil gå i tjeneste i 1971. Det vil sige, hvis projektet bliver realiseret. Den nye engelske regering har ikke taget endelig stilling endnu, men har meddelt den franske regering, at "man ønsker at tage projektet op til alvorlig overvejelse". Luftfartsminister Roy Jenkins har udtalt, at det værste er, at hans forgænger har underskrevet en kontrakt, som det er umuligt at frigøre sig for på hæderlig vis. Frankrig har iøvrigt antydnet at man i givet fald vil indstævne den engelske regering for den internationale domstol i Haag. Den hårdt trængte vesttyske flyveindustri, der kæmper fortvivlet for sin eksistens på grund af manglende ordrer, har erklæret, at den gerne vil indtræde i Englands sted, hvis den tyske forbundsregering stiller de nødvendige midler til rådighed, hvilket dog må anses for yderst tvivlsomt. Projektet hænger altså i en meget tynd tråd, og dets skæbne er måske allerede beseglet, før dette nummer af FLYV er udkommet. Skulle det blive opgivet, vil vi for vort vedkommende græde tørre tårer ved det uønskede barns begravelse.

H. K.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

Her ser De nogle få eksempler på hvad Northrop beskæftiger sig med:



Fremstiller den amerikanske hærs eneste fjernstyrede målflyvningsfly, SD-1, som medfører fotografisk udstyr.



Fremstiller sporingsudstyr for »Ranger« måneraketter.



Anvender atomreaktorer til at bestemme virkningen af rumudstrålingen på mennesker og materiel.



Fremstiller arkitektonisk udformede komponenter i metal til brug ved opførelse af boliger, skoler, forretningsbygninger og offentlige bygninger.



Fremstiller udstyr, som kan bringe »Apollo« og andre bemandede rumfartøjer sikkert tilbage til jorden.



Trænings- og forsøgs-kabiner til uddannelse af rumpiloter.

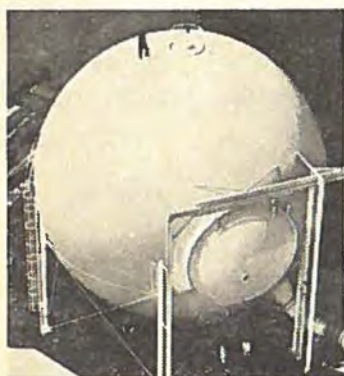


Bygger F-5 overlydsjageren til Amerikas allierede.



Fremstiller udstyr til beregning af en præcis affyring af polariserede raketter fra atomdrevne ubåde.

Bygger en 25-tons tunge rumkabiner med 2 sekunders vinkeljustering til indstilling af et NASA sporingsudstyr.



Foretager aerodynamiske forsøg med indtil 14 gange lydens hastighed i specielle vindtunneler.



Studerer problemer i forbindelse med menneskets leve- og arbejdsvilkår i det ydre rum.



Planlægger og etablerer verdensomspændende kommunikationssystemer.



Udsætter mineraler og luftarter for tryk på millioner af pund for at afvise solsystemets dets hemmeligheder.

Har udsat antenner for rumstråling.



onen- brik- inger. Har udviklet stereometriske sammenlignende betragtere til hurtig og nøjagtig tydning af luftfotografier.



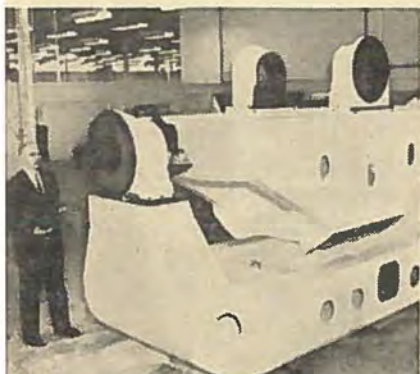
Bygger T-38 overlyds-træningsfly for U.S.A. F.



Udarbejder planer vedrørende fremstilling af køretøjer, der kan befærde månens overflade.



Udfører studier vedrørende acceleration af elektronstrømme med store energier.



enhed, som nøjagtighed kan ngsteleskop.

Udvikler omsætterudstyr af meget små dimensioner, men med en umådelig kapacitet, til brug i såvel konventionelle luftfartøjstyper som i rumfartøjer.



Foretager på videnskabelig basis materialeundersøgelser, som muligvis vil fordoble store luftfartøjers operationsradius.

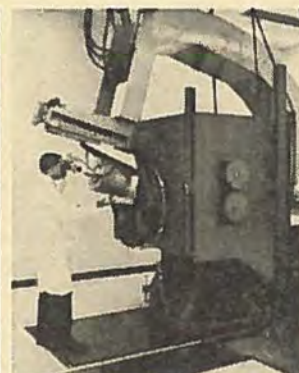


Bruger elektronstråler til at studere virkningen af atomudbrud i elektroniske systemer.



Udviklet lavt-profilerede ringe til erstatning for de gængse etyper ved kommunikation.

Fremstiller gyroskoper i meget små dimensioner, men med en enestående præcision til anvendelse i styrings- og kontrolaggregater.



Har udviklet en fluoroskopisk prøvestand til iagttagelse af de virkninger, som et luftfartøjs komponenter udsættes for under ekstreme flyveforhold.



Har udviklet NV-101 helikopter-drone til mange militære formål.

Northrops videnskabsmænd og ingeniører arbejder på mere end 80 projekter og ideer på et område, som strækker sig fra havdybderne til de ydre grænser af det interplanetariske rum.

NORTHROP

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA



Phoebeus er udviklet af Phoenix, men bragt til at opfylde reglerne for standardklassen. Det er hovedsagelig bygget af kunststof og er sat i produktion i Tyskland.

Resultaterne fra flyvedagskonkurrencerne

Hold-distance (Politikens pokal)

	km	p	g	i	k	d*
1. Værløse	1280	1696	5	19	1	6
2. Aviator	1121	1575	5	9	0	6
3. Havdrup	1011	1497	5	18	7	7
4. Birkerød	702	1153	5	10	4	4
5. Skrydstrup ..	875	1126	5	11	0	4
6. Karup	792	1045	5	11	0	5
7. København ..	889	1045	5	13	0	7
8. Vestjysk	415	830	3	5	1	3
9. PFG	557	819	5	9	0	8
10. Midtjysk	602	658	4	4	0	3
11. Vejle	567	620	4	4	0	3
12. Ringsted	357	549	4	4	0	3
13. Svæveflyve ..	267	318	3	5	0	2
14. FSN Alborg ..	201	266	2	2	0	2
15. Kolding	197	248	2	3	1	2
16. Als	100	240	2	2	0	2
17. Holbæk	114	228	1	1	0	1
18. Nordvestjysk	210	210	2	3	1	1
19. Næstved	172	172	2	5	3	3
20. Århus	70	105	1	1	0	1
21. Odense	97	97	1	1	0	1
22. Viborg	48	48	1	1	0	1

* g = gyldige, i = indsendt, k = kasseret, d = deltagere.

Hastighed (Codans pokal)

	p	g	i	k	d
1. Værløse	516	5	8	0	5
2. Aviator	495	5	9	0	6
3. København	386	5	5	0	4
4. Skrydstrup ..	250	4	4	0	3
5. Havdrup	247	3	5	2	4
6. FSN Alborg	166	2	2	0	2
7. Vestjysk	144	2	3	0	1
8. Karup	115	2	2	0	2
9. Birkerød	0	0	3	3	2
10. Vejle	0	0	1	1	1

Individuel distance (Berl. Tid.s pokal)

	km	p	res
1. Ib Braes	707	1038	3
2. L. Midtbøll	622	830	3
3. P. H. Nielsen	443	716	2
4. B. S. Sørensen	365	677	3
5. J. D. Friis	510	659	3
6. J. Lauritzen	598	649	3
7. B. Christensen	543	648	3
8. B. Hagel	482	633	3
9. H. Lindhardt	312	624	2
10. N. H. B. Rønne	426	530	3
11. H. Borreby	522	522	2
12. H. Thorsted	349	504	3
13. O. Didriksen	395	499	2

14. E. Bjerring	367	471	3
15. Finn Andersen	368	463	3
16. V. Kirk Larsen	451	451	2
17. Evar Jensen	450	450	2

Varighed (Ekstrablade's pokal)

	g	i	k	d
1. PFG	40 t 56 m	10	11	0 9
2. Værløse	40 t 43 m	10	18	1 8
3. København	28 t 56 m	10	13	0 10
4. Århus	26 t 24 m	10	22	0 13
5. Midtjysk	25 t 15 m	8	9	0 5
6. FSN Alborg ..	24 t 04 m	7	7	0 5
7. Als	23 t 31 m	10	13	0 8
8. Aviator	20 t 12 m	10	21	0 9
9. Ringsted	18 t 13 m	10	18	3 6
10. Vestjysk	15 t 04 m	6	10	1 5
11. Næstved	13 t 43 m	4	4	0 3
12. Havdrup	12 t 57 m	7	9	0 4
13. Karup	12 t 01 m	5	5	0 4
14. Skive	11 t 38 m	3	3	0 2
15. Vejle	10 t 00 m	2	2	0 1
16. Skrydstrup ..	9 t 41 m	3	4	0 2
17. Odense	5 t 20 m	1	1	0 1
18. Nordvestjysk ..	5 t 05 m	2	3	0 1
19. Kalundborg ..	5 t 02 m	2	2	0 2
20. Svæveflyve	4 t 47 m	1	1	0 1
21. Holbæk	3 t 05 m	1	1	0 1
22. Østjysk	1 t 48 m	2	2	0 2

Bedste klub (Augustinus-pokalen)

1. Værløse	4	points
2. Aviator	12	"
3. København	13	"
4. Havdrup	20	"
5. PFG	21	"
6. Vestjysk	25	"
7. Skrydstrup ..	25	"
8. Midtjysk	26	"
9. Karup	26	"
10. FSN Alborg ..	26	"
11. Ringsted	27	"
12. Als	34	"
13. Århus	35	"
14. Vejle	36	"
15. Birkerød	36	"
16. Næstved	41	"
17. Svæveflyve	44	"
18. Nordvestjysk ..	47	"
19. Skive	48	"
20. Holbæk	49	"
21. Odense	49	"
22. Kolding	49	"
23. Viborg	56	"
24. Østjysk	56	"

Phoebeus, nyt tysk standardsvævefly

Bölkow meddeler, at et nyt svævefly med navn Phoebeus er sat i produktion og forhandles af Entwicklungsgemeinschaft Sport- und Segelflug, 8012 Ottobrunn, Lindenstrasse 4 til en pris af 17.400 DM eller ca. 30.400 kr. ab fabrik.

Phoebeus er en videreudvikling af Phoenix, men modsat denne i standardklassen. Som bekendt var Phoenix et kunststof-fly og særlig egnet til svag termik.

Alle erfaringer fra Phoenix og mange andre typer er udnyttet i Phoebeus, så præstationerne ved større hastigheder er forbedret, styringen forenklet, manøvredegtigheden gjort størst mulig, kombineret haleplan/højderor er indført, og den ydre kunststofhud er gjort tykkere for at mindske modtageligheden for stød.

Phoebeus er konstrueret af H. Nägele, R. Lindner og R. Eppler. Der er allerede opnået gode resultater med prototypen.

Data: Spændvidde 15 m, længde 7.1 m, krophøjde 0.85 m, vingereale 13.16 m². Tomvægt 220 kg, fuldvægt 350 kg. Brudlastfaktor 12. Mindste synk 65 cm/sek ved 90 km/t, bedste glidetale ca. 37 ved 90 km/t.

★

Svæveflyve-repræsentantskabsmødet

Det blev et langt møde, svæveflyvernes repræsentanter holdt søndag den 1. november i lærerrådssalen på Danmarks tekniske Højskole i København; men der var også meget at diskutere, og det gjorde man (med en kort frokostpause) fra 1000 til 1830 under ledelse af Frank Larsen fra Kalundborg.

Svæveflyverrådets årsberetning blev aflagt af Kaj V. Pedersen, der pegede på det uheldige i, at medlemstallet ikke længere stiger, ligesom der tilsyneladende ikke udføres så megen skoleflyvning som for et par år siden. Han pegede på nødvendigheden af at sigte deltagerne på s-kursus bedre, inden de indstilles til teorigen.

Formanden gennemgik iøvrigt en række af årets problemer og forhandlinger og udtalte, at man efter klubbernes ønske havde koncentreret sig om Årnborg, men til gengæld ikke havde kunnet løse alle andre foreliggende opgaver samtidig.

Han uddelte flyvedagspokalerne til vindere og Götapokalen til Age Dyhr Thomsen, som havde fortjent den både for store sportslige præstationer gennem årene og sidst for sit arbejde som formand for Årnborg-udvalget. Dyhr takkede og fremhævede, at han også betragtede den som en anerkendelse til kone og til de øvrige udvalgsmedlemmer.

Under diskussionen om beretningens enedes man om, at en yderligere medlemsforøgelse nok må ske gennem oprettelse af nye klubber, f. eks. ved de nye flyvepladser.

Man drøftede beretningens spørgsmål, om flyvedagskonkurrencerne var fordelagtige, hvad der ikke var megen tilslutning til — kunne papirkrigen blot forenkles, ville man gerne fortsætte.

Endelig blev det efter en del snak overladt rådet at arbejde videre på tanken om et pointsystem for udtagelse til VM o. l.

Fondsberetningen

Formanden for Dansk Svæveflyvefond, Ib Braes, aflagde en udførlig beretning for det kæmpemæssige arbejde, der er udført, siden repræsentanterne et år tidligere vedtog at udbygge Årnborg. Han fortalte, hvordan hangarprojektet havde udviklet sig, og hvordan man med besvær havde opnået byggetilladelse samt lån til opførelsen, for hvilket de fleste fondsbestyrelsesmedlemmer personligt havde kautioneret. Der var opnået særdeles billige tilbud på selve arbejdet, og udvalget og dets hjælpere havde ikke alene stil-

let arbejdskraft til rådighed, men også på mange punkter ydet gaver og tilskud. Braes takkede alle, der havde givet et nap med.

Den eneste malurt i den ellers lyse beretning om centrets tilblivelse var udvalgets forhandlinger og henvendelser til offentlige myndigheder, der alle — bortset fra luftfartsdirektoratet — har været vanskelige eller helt negative. „Jeg skal ikke nægte“, udtalte fondsformanden, „at jeg havde ventet større forståelse hos disse institutioner overfor en sådan almenopgave, som skabelsen af dette center er. Måske er skylden hidtil vor egen, idet vi har gjort for lidt for at fortælle, hvem vi er.“ Han fandt dog, at der efter centrets præsentation føltes en gunstigere atmosfære, så han håbede på hjælp til den videre udbygning.

Braes gennemgik den korte, men succesrige første sæson og overrakte Arnborgpokalen fra De Bergske Blade til Aviator, hvis OY-BYX havde vundet Arnborg Weekend Rallies.

Han takkede også alle, der havde medvirket til at gøre den første sommer så resultatrig, og rettede en særlig tak til *Lykke Dyhr 1 hansen*, efter hvis indsats som leder af kostforplejningen centret nu har fået udvidet startbanerne og overtaget en Rhönlerche fra Horsens Flyveklub.

Braes udtalte, at vi ikke fremover kan forvente en så stor frivillig indsats som den, begejstringen førte med første sæson — der må ansættes noget personale til at hjælpe til. Der bliver også brug for penge til at makadamisere indkørselsvejen, til planering, til bygning af flere soverum og toiletter, måske til nedlægning af flere ledninger og til meget andet.

I sine kommentarer til driftsregnskabet udtalte *Mogens Buch Petersen*, at man ikke må betragte dette 8 måneders regnskab som et normalt regnskab, men som et særligt gunstigt takket være den ekstraordinære frivillige indsats bl. a. i Arnborg Støtteforbund.

Der var mange spørgsmål og svar og diskussion om både beretning og regnskab, der derefter begge blev godkendt.

Danske Svæveflyveklubbens Sammenslutning

De udsendte forslag til vedtægter for DSS, der har til hensigt at bane vej for svæveflyvernes optagelse i Dansk Idræts-Forbund, blev vedtaget sammen med forslaget til ordens- og amatørregler, idet rådet fik bemyndigelse til at gå videre med sagen.

Man vedtog et forslag fra Aviator om, at der ikke længere skal kræves landing på startstedet i varighedskonkurrencen, men det nødvendiggør tidskalibrerede barografer.

Nogle forslag fra Aviator om mere svæveflyvestof i FLYV ville blive taget under velvillig overvejelse af hovedbestyrelsens FLYV-udvalg, der er ved at gennemgå medlemsbladets forhold.

Rådet tog yderligere et forslag om bedre service mht. film og oplysning om udenlandske konkurrencer og centre til efterretning.

Kaj Pedersen og Mogens Buch Petersen blev genvalgt til rådet, mens Dyhr og Ib Randers blev valgt ind i fondsbestyrelsen i stedet for *Svendstrup* og *Rasmus Kristensen*. Braes havde forinden oplyst, at det fremtidige skal være fondsbestyrelsen og ikke udvalget, der skal drive Arnborg.

Programmet for 1965 ser således ud:

6-7/2	Klublederkursus
1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne
15-19/4	Materielkontrollantkursus
22/5-13/6	VM i England
ca. 1/7-15/8	Klubrejse og skole på Arnborg
4-17/7	DM på Arnborg
31/7-8/8	I-kursus på Arnborg

Der bliver muligvis endnu et I-kursus i foråret.

Atter 15 kr. fondskontingent

Mens det almindelige kontingent blev indstillet til at være ændret, var der en del

... og så kommer 3. del af MOTORFLYVEHÅNDBOGEN

Efter at Motorflyvehåndbogens 2. del „Hvordan flyver man?“ udkom i november, kan man som en julegave vente sig den 3. del „Fra sted til sted“ i løbet af december måned (forudsat at forsalgs-subskribenterne har indbetalt deres 2. rate til tiden).

Den er skrevet af trafikflyver *Karl Rasmussen* og er bogens navigationsdel. Kapitlerne er følgende:

10. Jordens form og flyvekort, 11. Kompas og magnetisme, 12. Flyveplanlægning, 13. Radionavigationshjælpe midler, 14. Brug af computer, 15. Praktisk anvendelse af navigationslæren, 16. Definitioner, tid m.m.

Der er også i denne del mange fine tegninger af *Otto Sørensen* og desuden fotografier af *Tage Rugård*.

Som man allerede kan se af den korte indholdsoversigt, er der mange ting i den nye navigationsdel, som gamle motorflyvere ikke lærte noget om, da de gik på teori-kursus, så de vil også have glæde af bogen.

Den driftsflyveplan, der benyttes i bogen, kan fremtidigt købes i blokke i KDA's serviceafdeling til kr. 6,00.

Denne del bliver på ca. 80 sider og har ca. 76 illustrationer.

★

Thorups fly fundet

Efter at den KZ VII, hvormed *Niels Thorup* forulykkede den 25. februar, blev fundet af en fisker i Sejro-bugten den 4. september, har luftfartsdirektoratet udsendt en supplerende rapport. Undersøgelsen af vraket viser, at flyet sandsynligvis er blevet landet helt normalt på havoverfladen med brændstof i begge tanke, ligesom piloten har spændt sig løs og sandsynligvis er kommet fri af flyet umiddelbart efter. Motoren må formodes at have været helt stoppet eller være gået ganske langsomt.

Hvor fly endnu er en sjældenhed

At hele Danmark endnu ikke er rigtigt air-minded, ses af en episode her i efteråret, hvor et af vore medlemmer havde et arinde i nærheden af Vordingborg, og som tidligere landede på en privat mark. Herfra tog han til sit bestemmelsessted og siden tilbage til flyet og hjem, altså en ganske normal foreteelse.

Men flyets landing havde spredt rygter om nødlanding, politiet rykkede ud og fandt flyet intakt, men „piloten sporløst forsvundet“. Mere politi blev underrettet, tog derud — og så var flyet væk.

Der blev skrevet rapport, man søgte frem til piloten og lod det lokale politi forhøre sig hos ham om hans flyvetur, ja, det kom endda i avisen under overskriften „Flyvende smuglere ved Vordingborg“.

Man mindes de heldigvis svundne tider, hvor enhver landing uden for flyvepladser skulle meldes til politiet. Men der er altså endnu egne i Danmark, der er flyvemæssigt underudviklede.

diskussion om forslaget til uændret fondskontingent på 15 kr. pr. medlem og i forbindelse dermed om budgettet.

Nogle sjællandske klubber med PFG i spidsen var i begyndelsen imod at forny fondskontingenten, idet de mente, at driften skulle betales af dem, der bruger centret. Efter mange overvejelser vedtog man imidlertid uden stemmer imod, at der atter i 1965 opkræves de 15 kr., forudsat at de bruges til udbygning, mens driften skal hvile i sig selv. Man skal søge at undgå fondskontingent i 1966.

Og så kunne man endelig slutte af med at vælge Ålborg til næste års mødested.

FLYVEPLADS NYT

Får Randers nu sin flyveplads?

I gennem flere år har erhvervsrådet i Randers arbejdet på at skaffe byen en flyveplads. For et par år siden arbejdede man med et projekt tæt ved en planlagt omkørselsvej ved byen, og da KDA's generalsekretær først i november var på et kort besøg i byen, kunne man fremvise to nye muligheder, den ene lige syd for byen og den anden lige nord for byen. Den sidste var den mest lovende, når man også skal se det på lidt længere sigt, og man håber inden længe at kunne realisere tanken.

Rejsegilde på Viborg flyveplads

Viborg Flyveplads er nu som bebudet godkendt som offentlig landingsplads, og sidst i oktober holdt man rejsegilde på pladsens første hangar, der får plads til 5 fly, hvoraf de 3 allerede er stationeret på pladsen, mens en fjerde ventes til foråret.

Flyveplads ved Års?

Som en direkte følge af KDA's flyvepladsplan, der forudsier en flyveplads nord for Års i Himmerland, har en række kommuner på egen taget spørgsmålet om til behandling. Tirsdag den 3. november holdt man et møde på St. Binderup kro for dels at se på et muligt areal der lige op til hovedvejen, dels at høre KDA's generalsekretær fortælle lidt om behovet for flyvepladser og hvordan det kan dækkes. Omkring 50 sognerådsmedlemmer og erhvervsorganisationsmedlemmer deltog i mødet, på hvilket der blev nedsat et udvalg til at arbejde videre med sagen.



Før Deres Shell-kort à jour (8)

Hovedkortet:

Slet Anholt. Indtegn Vamdrup og Viborg.

Lufthavne og offentlige landingspladser:

Vamdrup Flyveplads (EKVD)

310° — 4 km fra Vamdrup.

40 m o. h.

30 m græsbane. —10—28: 650 m.

Kolding Flyveklub.

Åben 0800—1600.

Tlf. (055) 9 41 11 Vamdrup 19.

Benzin og olie: 80/100.

Viborg Flyveplads (EKVB)

180° — 4 km fra Viborg.

28 m o. h.

30 m græsbaner. —12—30: 617 m,

18—36: 650 m.

Viborg Flyveklub.

Åben solopgang—nedgang, dog ikke før 0800 uden særlig aftale.

Tlf. (076) 1 41 68.

Benzin og olie: 80/100.

LEGO Lufthavn, Billund (EKLO)

045° — 1,5 km fra Billund.

268° — 7 km fra LO (Billund Locator 395 kc/s (EM A0/A2).

70 m o. h.

45 m asfaltbane. —09—27: 1660 m.

LEGO System A/S.

Åben 0700—1900 samt efter aftale.

Told, paspoliti. Tlf. 0581 Billund 10.

Radio: LEGO Radio 122,7 mc/s.

Benzin og olie: 80/100.

Bemærk: Start- og landingsrunde mod nord.

Private pladser:

Tilføj Anholt.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

NYT fra svæveflyveklubberne

Aviator. P. V. Franzen har været i Tyskland og hentet en Zugvogel III. Forandring fryder stadig. Det skal iøvrigt blive interessant at se denne type i Danmark.

Bornholm er efter de første 100 starter og landinger på den nye plads ved Rø gået i gang med at udvide banen til 900 meter og har fået hjælp af Bornholms værn til de fornødne sprængningsarbejder.

Midtjydsk har fået flåden forøget med Danmarks tredje Vasama, som Svend Michaelsen, der har købt den sammen med to klubkammerater, sidst i oktober slæbte hjem de 1250 km fra Jämsilä via Åbo, Norr-

köping og Ålborg bag efter Dyhr Thomsens Cessna — en tur på 8 timer med 160 km/t slæbefart.

Silkeborg har på sin plads plojet en 30 x 740 m bane, som skal færdigbehandles til foråret, hvorefter man kan tage imod flyvende gæster. Hangaren skulle nu være under tag. Den er 10 x 20 m med tilbygget klubhus med opholdsrum, køkken og soverum. Spillet er til tiltrængt overhaling i vinter.

Vejle havde glæde af sit medlemsfremstød i sommer, og de første af de nye medlemmer er gået solo på to måneder. Klubben har fået en del Ka-6-tilbud og ventes snart at bestemme sig, men har også kig på en Ka-8.

Vestjydsk har udsat leveringen af sin Vasama til foråret.

Radiotelefoni for Flyvere i 3. oplag

Udarbejdet af luftfartskontrollør S. O. Madsen. Udgivet af Kongelig Dansk Aero-klub, i kommission hos FLYV's Forlag. 151 s., pris 25 kr. lft.

Behovet for en håndbog i radiotelefoni for flyvere er som ventet steget i stadig voksende takt. KDA udgav i 1957 en sådan lærebog, udarbejdet af luftfartskontrollør S. O. Madsen, som i kraft af sine mange kurser i emnet landet over mere end nogen anden kender behovet på området. Hans første håndbog, der havde den noget omstændelige titel „Lærebog til brug ved uddannelse af radiotelefonister ved luftfartens bevægelige radiotjeneste“ udkom i et lille oplag. Den fulgtes af en 2. udgave i 1961 med den mere PR-betonede titel „Radiotelefoni for flyvere“ i et 50 % større oplag og i udvidet form. Takket være det voksende behov var 2. oplag udsolgt ved årsskiftet 1963—64.

KDA foranledigede, at S. O. Madsen ud-

arbejdede en 3. udgave af sin bog p. gr. af de indhøstede erfaringer. Typografien, udstyret og indholdet har fået en „ansigtsløftning“, så bogen nu fremtræder mere indbydende og mindre tør end 1. udgave. En del unødvendigt tør og svær forståelig teori og teknisk stof er udgået til fordel for stof, der er mere brug for i praksis som f. eks. en dansk radiofraseologi. Et led i den nye make-up er mange nye billeder af radio- og navigationsudstyr. Endvidere er stoffet omredigeret. 3. udgaven, der er udkommet i et oplag 3 gange større end originalen, fremtræder derfor i en absolut mere indbydende form, og der er ingen tvivl om, at denne fortræffelige håndbog vil blive modtaget med glæde af det flyveinteresserede publikum.

KDA har med udgivelsen af denne håndbog, der på en udmærket måde supplerer „Motorflyvehåndbogen“ og „Svæveflyvehåndbogen“, vist et påskønnelsesværdigt initiativ. J. Th.

OSTIV-forskrifter for konstruktion af svævefly

Den tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation OSTIV har i sommer udsendt sit sæt af luftdygtighedsforskrifter for konstruktion af svævefly af enhver type. Tidligere havde man et sæt forskrifter for standardklassen, men en lang række internationalt kendte eksperter i OSTIV's Airworthiness Panel under ledelse af den hollandske general Oyens har igennem nogle år arbejdet på dette nye sæt, som man venter og håber vil få international anerkendelse, hvorigennem svævefly konstrueret efter disse skulle kunne godkendes i alle lande.

Mens de danske luftfartsmyndigheder altid har indtaget en meget smidig holdning i dette spørgsmål, har visse andre lande været det modsatte med det resultat, at en hel del udmærkede typer ikke har kunnet godkendes i de pågældende lande.

KDA har anmodet luftfartsdirektoratet om at godkende de nye OSTIV-krav, og direktoratet forhandler nu med de øvrige nordiske lande om en fælles stillingtagen hertil.

En lille ting i den forbindelse er, at man hermed også søger at skabe en international standardisering af farver for betjeningshåndtag til afløsning af den forvirring, der nu hersker. De afviger fra de danske normer, der formentlig ved første lejlighed bringes i overensstemmelse med OSTIV.

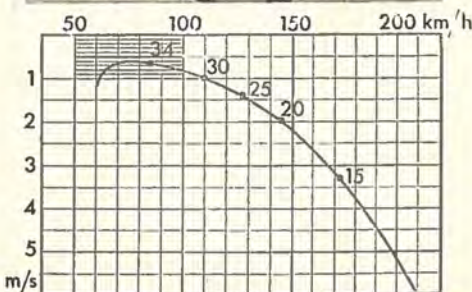
En anden ting af mere almen interesse er, at OSTIV indtrængende anbefaler brug af et standard-sprængestykke ved såvel spilstart som flyslæb på 500 kg. Det vil være et stort fremskridt at få dette indført i stedet for det nuværende kaos, som er håbløst at få overholdt i praksis.



VASAMA-vinderen af OSTIV-prisen 1963 - er konstrueret til krævende distance- og hastighedsflyvninger.

- Spændvidde 15 m, vingereale 11,7 m². Den brede bjælkekasse i skalkonstruktion giver lav byggevægt (62,5 kp/vinge), stor styrke og førsteklasses overflade. Vingerne samles ved hjælp af skinner i rustfrit stål - en sikker konstruktion, der eliminerer slør og medfører hurtig montering.
- Tilladte belastningsfaktorer + 7,0 og - 4,0.
- Største tilladte hastighed: 250 km/t i roligt vejr, og 170 km/t i turbulens.
- Maximalt glidetal 34, mindste synkehastighed 0,65 m/s.
- God manøvreedygtighed, fremragende udsyn. Pedalerne kan justeres under flyvningen, ryglæn og nakkestykke på jorden.
- Glasfibernæse, alt finér af klasse GL-I. Metalbeslagene af rustfrit stål og kadmieret krommolybdænstål.
- Anvendt lim: resorsinol- og epoxyhartslim.
- Hurtig montering, let at håndtere og transportere.

Takket være forbedrede produktionsmetoder kan vi nu tilbyde nogle svævefly af den igangværende produktionsserie med KUN EN MÅNEDS LEVERINGSTID PÅ SÆRLIG FORDELAGTIGE BETINGELSER.



Med eneforhandling for Danmark

B. SKOVGAARD SØRENSEN
OSMO SALOJAVI

Telf. (051) 20630 Mimers Alle 22, Esbjerg

Ole Meyer Larsen trukket sig tilbage

Af de fire, der var på valg til modellflyverrådet, blev *Axel Mortensen* genvalgt, *Elif Madsen* (Windy), *Ole Christiansen* (Aviator) og *Fritz Nielsen* (Skive) nyvalgt. Efter mødet konstituerede rådet sig med *Finn Mortensen* som formand, *Kjeld Frimand Jensen* næstformand, *Poul Erik Lyregård* grænchef for fritflyvende, *Elif Madsen* for linestyrede og *Axel Mortensen* for radiostyrede modeller. *Finn Mortensen* og *Lyregård* repræsenterer modellflyverne i hovedbestyrelsen. Som revisorer i Dansk Modellflyvefond valgtes *Erik Nienstædt* og *KDA's revisor Iver H. Iversen*.



Ole Meyer Larsen,
der har trukket sig
tilbage som
formand for
modellflyverne.

Fra mange sider blev der gjort forsøg på at få Ole Meyer Larsen til at fortsætte, men forgæves. Han havde truffet og meddelt sin beslutning i foråret efter et læserbrev i et klubblad. Det blev sagt, at han burde se bort fra et enkelt medlems ansvarsløse kritik, for man måtte altid være forberedt på medlemmer, der gjorde vrøvl, og hovedsagen var det store flertal, der støttede ham. Men der var ikke noget at gøre, og Lyregård, der var dirigent, kunne kun slutte mødet med en tak til Ole Meyer og et af de berømte Lyregård-dirigerede smældende leveråb for den afgående formand.

Både som generalsekretær og som den, der længst har været modellflyvemedlem i KDA samt som den første af de ialt 7 formænd, vi har haft i 27 år, må det være undertegnede tilladt også at takke Ole og pege på hans fremragende indsats. Kun rådet og jeg ved, hvor kæmpemæssigt et arbejde, han har gjort gennem 13 år i rådet og især i de sidste knap 6 år, hvor han var formand.

Hvor andre fremsætter planer, der ikke kan realiseres, eller udøver gold kritik, har Ole taget fat og fået modellflyvningen ud af det dødvande, vi faktisk var inde i ved hans tiltrædelse. Han fik medlemstallet til at stige og indpustede ny aktivitet på mange områder, samtidig med at han og det øvrige råd overtog en stor del af det arbejde, man ikke længere havde penge til at betale.

Det er let at kritisere, men sandelig ikke at få arbejdet blandt medlemmerne til at glide, men Ole har forstået dette og samtidig både repræsenteret modellflyvningen som sådan i hovedbestyrelsen og ydet en stor og positiv virksomhed til gavn for KDA i denne. Vi har ikke i mange år haft en modellflyverformand af hans format.

Per Weishaupt.

Den nye rådsformand

Konstruktor *Finn Mortensen*, Næstved, er velkendt i modellflyvekredse. Han har været medlem siden 1949, været distriktsleder samt siddet i modellflyverrådet siden 1962, sidst som grænchef for radiostyrede, ligesom han ifjor indtrådte som modellflyverrepræsentant i hovedbestyrelsen. Han har de senere år især fløjet med radiostyrede modeller og begyndte iøvrigt i sommer at svæveflyve i Ringsted Svæveflyveklub. *Finn Mortensen* har arbejdet snævert sammen med Ole Meyer Larsen i de forløbne år og er derigennem godt inde i problemerne.

Modellflyverrådets beretning

Flere medlemmer i Danmark, færre i andre lande.

På modellflyverrepræsentantskabsmødet i Ole Lunds Gård i Kalundborg den 18. oktober aflagde Ole Meyer Larsen en fyldig årsberetning, der iøvrigt blev udleveret og udsendt til klubberne. På nogle af punkterne var det samtidig en beretning for alle de 6 år, som han havde været formand i.

Trods en tredobling af kontingenterne i denne periode kunne man se tilbage på en stigning i medlemstallet på 20—25 %, samtidig med, at man i Sverige, Tyskland, Belgien, England og USA havde haft tildels katastrofal tilbagegang.

Over halvdelen af medlemmerne bor i distrikt øst.

Flere rekorder, færre diplomer

Årsberetningens flyvestatistik viste 10 anerkendte danmarkrekorder i 1963 mod 6 i 1962. I år er der foreløbig anerkendt 11 (og vi har en ansøgning fra brødrene *Hassling* på 5.12 i holdkapflyvning til behandling).

En forsinket årsrekordpokal — der havde været forsvundet — blev uddelt til *P. Birch-løv*, Odense, for 6.05 med gasmotormodel i 1963.

Diplomerne har vist en noget svingende tendens med tegn til nedgang i år: 170 i 1959, så hhv. 152, 225, 186, 179 ifjor og hidtil godt 100 i år. Er det eksportklassen, der trykker?

Konkurrencerne ligger mere jævnt, selv om enkelte glemmer at rapportere: 67 i 1959, derpå hhv. 39, 56, 54, 61 og hidtil 54 i år. Tendensen går dog imod større konkurrencer med mange deltagere, mens de mindre interne klubkonkurrencer bliver sjældnere. DM på Vandel med 150 deltagere i år var det hidtil mest udprægede eksempel, hvortil kommer sommerlejren.

Frigerelse af de små klasser udsat

Fra modellflyverrådet og anden side var der forslag om at gøre de små klasser A 1, C 1 og D 1 så frie som muligt for at fremme eksperimentelysten, men fra flere sider blev det fremhævet, at nu har vi fået ensartede nordiske regler, så vi bør ikke ensidigt lave om på noget, men vente til vi kan forhandle med de øvrige nordiske lande herom.

Regler for radiostyrede svævemodeller

Siden sidste repræsentantskabsmøde har der fundet nogle forhandlinger sted om regler for radiostyrede svævemodeller, men ikke kunnet opnå enighed. Man nedsatte derfor et udvalg, bestående af *Finn Mortensen*, *Fritz Nielsen* og *Niels Linnet*, der fik fuldmagt til at udarbejde sådanne regler. I første omgang vil man straks notere uofficielle årsrekorder, og der er siden indkommet en sådan fra *Ole Christiansen* på 31 min. 30 sek.

Lyddæmpere endnu ikke generelt krav

Windy havde foreslået, at det blev gjort obligatorisk med lyddæmpere på motorer over 3.2 ccm. Meningerne var delte, bl. a. fordi man ikke overalt kan købe effektive lyddæmpere, og ved afstemningen stod stemmerne lige — med formandens imod. Så indtil videre må de enkelte klubber fastsætte deres regler.

Ændret VM-udtagelse

Man vedtog, at fremtidig er kun nr. 1 ved DM selvskreven til VM o. lign. konkurrencer, mens de to andre (mod hidtil en) udtages af rådet på baggrund af de rapporterede konkurrencer. Et forslag om at lægge DM senere på året blev henlagt.

Et forslag om at man for at flyve konkurrencer skulle betale en licens på f. eks. 10 kr. pr. klasse, der så skulle opspares til udsen-

delse af landshold, blev henlagt, da der på budgettet for 1965 er afsat et beløb til konkurrencer.

At de almindelige konkurrencegebyrer skal forudbetales, og at der ellers kan kræves dobbelt gebyr, blev vedtaget.

Fynske forslag om, at Progress-medlemmer skulle optages i klubfortegnelsen samt om udsættelsesmulighed for konkurrencer, blev forkastet. Det henstilles at undgå flere konkurrencer i samme gren på samme dato, samt at klubberne køber ekstra eksemplarer af modellflyvebestemmelserne til udlån til nye medlemmer, da man ikke vil tilbage til princippet med at sende det gratis til hvert medlem.

Et forslag om at slå distrikt Fyn sammen med Sydjylland blev henlagt, bl. a. fordi Sydjylland ikke var repræsenteret.

Et forslag om præmier og diplomer ved vår- og høstkonkurrencer blev det overladt distriktslederne selv at klare.

FLYV og »Nyt fra modellflyverrådet«

Efter at modellflyverne for et par år siden vedtog at aflyde det direkte udsendte „Modellflyvenyt fra KDA“ til fordel for abonnement på FLYV, hvori man til gengæld fik modellflyvestoffet fordoblet, var der nu et forslag om at gøre FLYV til frit blad til nedsat pris, og i stedet at udvide „Nyt fra modellflyverrådet“ og sende det direkte til alle medlemmer.

Allerede i årsberetningen havde Ole Meyer påvist, at et 32-sidet duplikeret blad hver anden måned bortset fra arbejdskraft og annonceindtægter ville koste godt 8.000 kr. pr. år mod nu 5.000 for FLYV, der kommer hver måned. Man skulle ikke forvente at kunne abonnere på FLYV til reduceret pris, men måtte i givet fald betale de fulde 18 kr. pr. år.

Da FLYV's forhold iøvrigt i efteråret kommer til behandling i hovedbestyrelsen, blev det overladt rådet at arbejde videre med problemerne.

Amager Fælled kan fortsat bruges

Den midlertidige tilladelse til at anvende et udpeget 100 × 100 m areal på Amager Fælled til radio- og linestyrt flyvning udløb 1. november, men efter henvendelse fra KDA til Københavns magistrat er tilladelsen blevet forlænget, „indtil anden anvendelse af arealet i forbindelse med udbygning af Amager Fælled måtte blive aktuelt“.

Arealet må benyttes hverdage 17—21, lørdage 15—21, søn- og helligdage 8—21.

De københavnske modellflyveklubber foreskriver anvendelse af lyddæmpere, hvilket modellflyverrådet derpå har bestemt skal gælde for alle medlemmer, der flyver derude.

I regionalradioen den 26. oktober udtalte overborgmester *Urban Hansen* sig iøvrigt positivt over for modellflyverne og deres virksomhed. Han udtalte, at mens man ikke uden videre kunne sammenligne med go-cart-folkene og deres bane, som de selv havde skaffet pengene til, så kunne man godt prøve at snakke med ejendomsdirektoratet om lidt hjælp til linestyrt banerne, der jo ikke krævede så meget.

UHU-konkurrencen

Den 25. oktober afholdt modellflyveklubben Termik i Hillerød sin årlige UHU-konkurrence, der havde samlet 82 deltagere — heraf mange svenske — til den fritflyvende del og 36 i linestyrt. Termik fik termik trods den sene årstid men samtidig rigelig blæst.

Børge Hansen (105) vandt A2 med 710 sek, *Erik Jacobsen* (134) begynderklassen med 599, *Einar Håkansson* (Sv) C 2 med 743, *Steen Agner* (105) D 1 med 515, *M. Zetterdahl* (Sv) D 2 med 741.

I linestyrt vandt *Kjeld Frimand* (130) med 202 km/t, *Albert Svensson* (001) kunstflyvning med 5807 p., *Orla Larsen* (144) begynderklassen med 3492, mens brødrene *Hassling* vandt holdkapflyvning med 5 min. 02 sek.

KASTRUPGÆSTER

Ace Freighters er navnet på et nyt engelsk selskab, som ankom 4/10 med en DC-4 G-APEZ (ex-Starways); maskinen, som var forsynet med et stort „spar es“ på halen, fløj med fragt for BEA og var her også adskillige gange senere i stedet for en Argosy. Caledonian Airways transporterede FN-soldater for Sabena 5/10 og anvendte en DC-6B G-ASTS (ex-Sabena OO-CTK), og Sabena brugte selv Boeing 707 OO-SJF 13/10 og 'SJC 18/10. Channel Airways kom på charterflyvning 9/10 med Viscount 707 G-APZC (ex-Tradair) og Euravia med L-049D G-ARVP (ex-EL-AL 4X-AKB). Euravia har forevrigt netop købt seks ex-BOAC Britannia 102 og skiftet navn til Britannia Airways. Martin's Air Charter fløj med fragt for SAS 15/10 og benyttede en Convair 340 PH-CGD (ex-KLM), og Air Links landede 16/10 med en Argonaut G-ALHI og Cambrian Airways med Viscount 707 G-AMOP (ex-BEA) 21/10.

Et særlig interessant fly var en DC-7B NF774R (ex-Pan American N774PA), som ankom 6/10; maskinen var en flyvende udstilling fra det amerikanske industriområde Hartford i Connecticut, og på flyet stod der Greater Hartford Flying Showcase. I to dage var der lejlighed til at komme ombord og se udstillingen i "Yankee Peddler", som maskinen var døbt, og arrangementet er det første af sin art. N774R var ejet af Global Presentations Inc. i New York, og foruden København skulle den også besøge Paris, Rom, Milano, Zürich, München, Frankfurt, Berlin, Hamburg, Brussel og London.

Finnair brugte på ruten 3/10 den fjerde Caravelle Super B OH-LSD og 12/10 den femte 'LSE. EL-AL begyndte i oktober at flyve fast på København med Boeing 707 eller 720, men alle flyene har været Kastrup før og bliver derfor ikke nævnt. Lufthansa anvender altid de to samme Boeing 707'ere på nordpolsruten, men 5/10 blev det for engangs skyld en tredje, nemlig D-ABOF, og BEA ankom 10/10 med en helt ny Trident G-ARPM. På grund af dårligt vejr i Hamburg mellemlandede Air France 22/10 og

30/10 på deres nordpolsrute med Boeing 707 F-BHSV.

Vinteren er på vej, og det mærkes især på den lette flyvning. Mooney D-ELER ankom 3/10 og havde nu skiftet ejer til G. Hill fra Hamburg, og Aztec G-ASTD 5/10 tilhørte E. Cragtree fra Leeds. 6/10 landede en Bolkow 207 D-EFRY ejet af Dr. A. Günther fra Darmstadt, og Scan-Fly fik deres anden Heron OY-DPN (ex-Kongen af Saudi-Arabien SA-R5 og Balfour Engineering Ltd. G-APRK) 7/10. AB. Nyge-Aero kom på besøg 10/10 med Aztec SE-EMA og Schulte & Dickhoff med deres Cessna 310F D-IBAL 13/10. 15/10 ankom en Travel Air G-ASMF fra Everton Engineering Ltd. og en Cessna F.172E OY-TRM, som kørte til Transair og blev omregistreret til SE-EHK 27/10 for Aeroklubben i Malmö. Pripps Brygerierne i Stockholm kom på visit 16/10 med Aztec SE-EIU, og Sterling Flyveklub fik leveret en Cherokee 235 OY-STW (ex-SE-EIZ Nyge-Aero) og Scandinavian Air Trading en Baron OY-DPH. „Oscar Foxtrot November“ kaldte 20/10, og det viste sig at være atter et nyt dansk fly, nemlig en Heron OY-AFN til Cimber Air (ex-G-APEV og I-AOVE), og samme dag landede en go' gammel Anson G-AHYN tilhørende Tippers Air Transport Ltd. fra Cangle Green farm i Warwickshire. Kundenkreditbank Kommanditgesellschaft auf Aktien i Essen ankom 21/10 med en Aero Commander 680 D-IBEQ og Svenska AB. Oltronix i Vällingby 25/10 med Travel Air SE-EKA. 28/10 landede en Super Cub SE-CEY fra Carl Engströms AB. i Eslov og en Queen Air D-ILGU fra Pegulanwerke i Frankenthal.

USAF Tactical Air Command kom an til landing 6/10 med C-130E, 37895 (63-7895) og Strategic Air Command 8/10 med C-97G, O-30197 (53-197) fra 4082nd Strategic Wing. RAF var her 6/10 med Pembroke XL931 og 17/10 med Britannia XM517 og Army Air Corps med en Beaver XP811 5/10. 15/10 landede det danske flyvevåben med en F-86D, F-963 (ex-51-5963); efter landingen gav piloten den gas og taxiede over græsset og ud til vandet, hvor den dagen efter blev sejlet over til Saltholm for at lave motorstøjprøver. Luftwaffe kom på visit 18/10, 24/10 og 31/10 med henholdsvis to C-47, CA-011 og CA-012 samt Convair 440, CA-032.

Rettelse: Cessna N368GV i sidste måned var en 120 og ikke 170 og tilhørte USAF Bitburg Air Base Aero Club i Tyskland.

E. II.



Branden på Karup

Den 19. oktober udbød der brand i en hangar på FSN Karup. Tre T-33 blev ødelagt, men iøvrigt skete der kun materiel skade.

Medaljen for udmærket lufttjeneste

Kaptajn K. V. Willumsen, Esk. 722, har fået tildelt medaljen for udmærket lufttjeneste for en redningsaktion den 22. juli 1963, da han med en Catalina landede i hårdt vejr i Nordsøen for at tage en såret fisker om bord. For fremragende indsats under denne aktion har seniorsergenterne P. Damgaard Jensen og S. Vinther hver fået et sølvbæger af Forsvarsministeriet. De sejlede med gumibåd fra Catalinaen over til kutteren og tilbage med den sårede fisker, en meget anstrengende tur, der på grund af det hårde vejr varede godt en time.

Nyt bombesigte til F-100

Flyvevåbnet har bestilt for ca. 7 mill. kr. nye bombesigte til sine F-100D og F. Sigtet har betegnelsen BT-9J og fremstilles af SAAB's afdeling i Jönköping.

SAAB lavede sit første bombesigte i 1940. Serieversionen gik i tjeneste i 1942 og indeholdt en for sin tid meget avanceret mekanisk analogregnemaskine. Det anvendtes i B 17, og en forbedret version gik i tjeneste i 1945 i det tomotorede bombefly B 18.

I BT 9, der fremkom i sin første form i 1945, gik man over til en elektrisk drevet gyror i stedet for en luftdrevet. Det anvendtes først i A 21A, men blev også eksporteret til USA, der tillige fremstillede det på licens. En elektroniseret version kaldet BT-9C anvendes i A 32 Lanser og i den franske Eten-dord IVM, mens en lidt ændret udgave (BT-9H) er blevet bestilt af Schweiz til anvendelse i Hawker Hunter. BT-9C vejer 10,6 kg og har følgende anvendelsesområder:

kastehøjde	0—5600 m
kastehastighed	550—1130 km/t
dykvinkel	10°—55°
akceleration ved opretning	2—7,5 G

BT-9 sigtet anvendes til dykbombning og raketskydning. Under dykbombning retter flyet sigtet mod målet, og lige før piloten rette ud, trykker han på en kontakt, hvorefter sigtet automatisk beregner, hvornår bomberne skal kastes. Under raketskydning skal piloten blot holde den foreskrevne skydeafstand for vedkommende raketttype, idet sigtet af sig selv tager hensyn til hastighed og dykvinkel.

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Hilda 643



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

**Flyveskole
Flyservice
Flyudlejning**

TRANSair
DANISH AIR TAXI

Københavns Lufthavn Syd—Dragør
53 20 80

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

København Ø

(01) 2936 00

TYPENYT

HFB 320 Hansa nr. 2 fløj første gang 19. okt. Den har fuldt udstyret kabine og vil blive brugt bl. a. som demonstrationsfly. Det tyske forsvarsministerium har meddelt, at man agter at købe 5 Hansa.

Den første prototype har fået nye vinger, svarende til serieversionens. De giver større brændstoftkapacitet.

Lear Jet's første kunde, Chemical and Industrial Corporation, Cincinnati, Ohio, overtog det bestilte fly den 18. oktober. Ialt har Lear nu modtaget bestilling på 72 fly.

Sikorsky CH-53 (S-65), den vestlige verdens største og hurtigste helikopter, fløj første gang 14. oktober. Den kan flyve over 320 km/t og medføre indtil 9 t nyttelast. Som militært transportfly kan der medføres 38 fuldt udrustede soldater.

Sikorsky S-61 er blevet godkendt til IFR-flyvning.

Ling-Temco-Vought-Ryan-Hiller XC-142A fløj første gang 29. sept. Hele flyvningen foregik på næsten konventionel vis med vingen løftet 10° under start og landing, men ellers i vandret position.

Hawker Siddeley P. 1127 har fået navnet **Kestrel** (tårnfalk).

Den sidste luftdygtige **Avro York** fløj sidste gang 9. oktober, da den blev leveret til flyvemuseet Skyfame i Cheltenham.

Beagle Husky blev demonstreret for hæren i Vandel i begyndelsen af november.

Beagle Basset er RAF-betegnelsen på B. 206.

Potez Seems Rallye er nu bygget i 465 eksemplarer, og bruges i 40 lande. Man er igang med serier, der vil bringe tallet op mod 600.

VJ 101C X-1, første prototype af det tyske VTOL-forsøgsfly, totalhavarerede 14. sept. på Manching flyveplads ved München. Piloten George Bright reddede livet ved hjælp af ejektorsædet.

Northrop F-5 skal foruden til Norge også leveres til Syd-Korea, Grækenland, Tyrkiet, Philippinerne, Formosa-Kina og Iran.

Tupolev Tu-134 er en udvikling af Tu-124, men har motorerne anbragt på bagkroppen. Max.hastighed 1000 km/t, marchhastighed 850 km/t. 64—72 pass.

De Havilland DHC-5 Twin Otter er et canadisk utility-fly til 15 passagerer. To P & W PT6A-20 propelturbiner à 578 hk. Minder meget om en tomotoret Otter, men har næsehjulsunderstel. Prisc a. 250.000 Dollars. Første flyvning juni næste år.

Hindustan HJT-16 fløj første gang 4. september. Det er et træningsfly, meget lig Jet Provost, forsynet med en Bristol Siddeley Viper 11.

Convair 240 og 440 tilhørende Mohawk Airlines, Central Airlines og Trans Texas vil snart blive ombygget med Rolls-Royce Dart. Derved forøges marchhastigheden til 500 km/t i 10.000 fod og nyttelasten til 6.800 kg. Trans Texas Airways vil ombygge 25, Central Airlines 10. Ombygningen koster godt 3 mill. kr. pr. fly.

HOBBY-BLADET KR. 2,25

bringer hver måned aktuelle model-flyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.

REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

Hangarplads ledig

MØLLEMOSEGÅRD I ALLERØD
TLF. (03) 27 20 50

North American XB-70 Valkyrie fløj første gang 21. september.

North American NA-300 har vundet konkurrencen om et COIN-fly, d.v.s. Counter-Insurgent eller fly til bekæmpelse af partisaner o.l. Udviklingskontrakter er på 18 mill. dollars, for hvilke der skal bygges syv prototyper. I serieproduktion bliver prisen ca. 350.000 dollars pr. fly. NA-300 udstyres med to 850 hk Garrett T76 propelturbiner. Bevæbning: fire 7,63 mm MG, bomber, raketter m. v. Hastighedsområde 185—500 km/t. Besætning to mand. Flyet kan som transportfly medføre fem fuldt udstyrede infanterister.

YS-11, det japanske turbopropfly, fik amerikansk og japansk typegodkendelse den 25. august.

Breguet Atlantic: første seriefly fløj første gang 10. september.

Sud/Gardan GY-80 Horizon prøveflyves med en 180 hk Lycoming. Denne version har ny cowling, hjullemme og betydeligt forbedrede ydelser. Det er meningen, at den skal afløse 160 hk versionen, mens 150 hk versionen åbenbart skal leveres i skrabet udgave.

SAAB Safir: De første tre af ialt 24 Saab-91D til Østrig blev leveret 3. sept.

Fokker F. 28's vinge skal konstrueres og bygges af Short. De andre deltagere i konsortiet er Hamburger Flugzeugbau, Verieg-nigte Flugtechnische Werke og Fokker.

★

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-AIJ, Nord 1002 (franskbygget Messerschmitt Me 108), Ole Korsholm, Herning. — OY-DOY, Beech Queen Air, J. E. Ohlsens Enke, Tåstrup. — OY-STW, Piper Cherokee 235, Sterling Airways A/S, Kastrup. — OY-AFN, De Havilland Heron 2D, Cimber Air Service, Sønderborg. — OY-DKX, K 8B, Københavns Svæveflyveklub. — OY-DJX, Ka 6CR, Kolding Flyveklub. — OY-EDX, Ka 6CR, Aviator, Ålborg.

Slettet: OY-AOD, OY-AOE og OY-AOF, alle DC-6, Nordair (solgt i USA). OY-AOJ, DC-6, Nordair (lejemeålet ophørt).

Ejerskifte: OY-ABF, KZ VII, tidl. Morian Hansen, nu Sv. Fjeldsted Hansen, Århus. — OY-AAC, KZ III, tidl. Th. Fleuron Dahl, Valnæs, nu Clip Renseri A/S, Rødekro. — OY-DAW, Jodel D. 120, tidl. K. Brønnum Jensen og J. F. Holm Knudsen, nu også Kai L. Larsen, alle Kbh. — OY-AIV, Piper Apache tidl. Ingemann Hansen & Ingolf L. Nielsen, nu Rederiet Hansa Linien, A/S, Sønderborg. — OY-BGX, Rhönlerche II, tidl. Flyveklubben Horsens, nu Dansk Svæveflyvefond, Årnborg. — OY-DPX, M-100-S, tidl. P. V. Franzen, nu Aviator, Ålborg.

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75



Støjmålinger på Saltholm

Finansudvalget har bevilget ¼ mill. kr. til undersøgelse af Saltholms egnethed som lufthavn. I den anledning vil en udrangeret F-86D Sabre fra flyvevåbnet blive placeret på Saltholm, og man vil derefter foretage målinger af flyets støj forskellige steder i København. Endvidere skal der foretages jordbundsundersøgelser og støjmålinger i nærheden af Kongelunden på Amagers sydlige del, hvor man som bekendt også omgås med planer om at placere lufthavnen.

Hangar 1 udvides

Hangar 1 i Kastrup skal nu udvides, så den kan bruges til eftersyn af DC-8. Det haster så meget, at Ministeriet for offentlige arbejder ikke agter at udbyde arbejde i offentlig licitation. Udvidelsen, der vil koste ca. 2,6 mill. kr., skal være færdig senest 1. oktober næste år.

Registrering af

rettigheder over luftfartøjer

Justitsministeriet har ved bekendtgørelse af 28. august fastsat regler for førelse af registret over rettigheder over luftfartøjer. Dette register, der blev oprettet i henhold til lov af 31. marts 1960, er underlagt Københavns byrets tinglysningsafdeling, og dets bøger og akter er offentligt tilgængelige.

SOS - Mayday

Til Auster Autocrat søges højre vinge og venstre hjulaksel. Komplet maskine, event. uden motor, har også interesse.

JENS TOFT,

Højmark, Lem.

Telefon Højmark (0731) 31.

1 stk. Super Rally

lidt skadet, sælges til rimelig pris. Samme sted sælges 1 Piper Cub, 90 HK på pontoner og 1 Piper Colt. Begge i udmærket stand og til gunstig pris. ■ Billet mkr. 121 modtages, Flyv, Vesterbrogade 60, Kbh. V

sælges ell. byttes

Piper Cub J.2.

Nybesigtiget, kroppen nulstillet, ny-betrasket, nymalet. 65 hk. Continental motor. 670 timer tilbage. ■ Östen Tollberg, Österlångsgatan 52, Malmberget, Sverige. Telefon 2 28 55 Gällivare. Sverige.

4 pers. rejsefly

OY-AIJ
NORD 1002 (ME Taifun)

Total tid stel 1087 timer

Total tid motor 425 »

Total tid propel 45 »

Fuldt gyro panel.

Optrækkeligt understel.

Kr. 16.000.

Midtjydsk Luftfart

Herning flyveplads

Telefon: Sunds 173 og 183



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Romersgade 19, København K.
Telefon: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.
Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brühl.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Konstruktor Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSEKLUB

Formand: Oberstløjtnant O. Petersen,
Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

DANSKE FLYVERE

Formand: Vicedirektor Emil Damm.
Generalsekretær: Direktør August Jensen,
Skovvej 2, Taarbæk pr. Klampenborg.
Sekretariat og regnskabsfører: Kontorchef
M. Tronbjerg, Skelbækgade 2, 4. sal, Kbh. V.
Telefon: Hilda 643.

Stort andespil fredag d. 4. dec.

Fredag den 4. december kl. 19.45 afholder KDA sit store, årlige andespil i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København.

Der er adgang for aeroklubbens medlemmer af alle kategorier med ledsagere. I lighed med tidligere år venter vi, at medlemmer af flyveklubber fra hele Sjælland vil strømme til. Vi har lagt det på en fredag aften, så aftenen kan kombineres med en indkøbstur efter julegaver - men husk, at der skal være lidt til overs til andespillet, for at der kan blive chancer for at vinde en af ænderne eller de mange andre dejlige gevinster.

Andespillet er en hyggelig aften, der samler mange af vore medlemmer. Der bliver kaffepause midtvejs. Tag damerne med - vi byder dem efter traditionen på gratis kaffe!

Flyvehistorisk sektion

afholder møde mandag den 7. december kl. 19.45 i Hjemstavnslokalene, Vartov (indgang Løngangstræde 28). Den gamle flyver Chr. Johannsen, fortæller om sit begivenhedsrige flyverliv. Han deltog som sønderjyde i 1. verdenskrig på tysk side og blev uddannet som flyver. Efter krigen var han i flere år ansat hos daværende løjtnant Foltmann i Dansk Luftfæderi, Lundtofte. Senere kom han til DDL, ligesom han også forgæves forsøgte at flyve over Atlanterhavet. Det bliver uden tvivl en særdeles interessant aften. Bemærk det nye mødested!

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

Så er vi flyttet

Den sidste uge i november flyttede KDA som bebudet sit kontor til nye lokaler i Romersgade 19, 3. sal, og den første november kunne man genoptage den normale virksomhed. Der forestår dog endnu et betydeligt oprydnings- og indretningsarbejde, før vi er helt installeret, idet man benytter lejligheden til en stærkt tiltrængt gennemgang af arkiverne. En del er bragt i rigsarkivet, andre ting deponeret i tøjhusmuseet og filmmuseet. Hele biblioteket er blevet gennemgået og ordnet, takket være Hans Kofoed, og snedker B. Hultmann har været en uvurderlig hjælp til en masse praktiske ting.

Nye direkte medlemmer

Advokat Ael Bentsen, Silkeborg.

Runde fødselsdage

Fabrikant Keld Wiehe, Langenæsalle 46, Århus, 50 år den 10. december.

Instruktor Kurt Nielsen, Slotsherrens have 101, Vanløse, København, 50 år den 10. december.

Autoforhandler Ingemann Madsen, Haderslevvej 93, Kolding, 60 år den 25. december.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Der Bundesverband der Deutschen Luft und Raumfahrtindustrie 1964.

Trafikflyvning på korte afstande

Den danske civilingeniør B. J. Elle fra Saab-fabrikkerne talte den 19. oktober i Dansk Ingeniørforenings Flyvetekniske Sektion om fremtidsperspektiver for trafikflyvningen på korte afstande. Det svenske indenrigsnet udvikler sig kraftigt og ventes at vokse endnu mere, suppleret af ruter med helikoptere eller andre typer af kortstartfly.

Den svenske luftfartstyreelse har taget initiativet til at forberede de svenske kommuner på den kommende udvikling og har opfordret dem til at sikre sig plads nær ved byerne til flyvepladser. Pladser af nogenlunde samme størrelse som de nye offentlige landingspladser i Danmark er nok.

Ny flyveklub i Værløse

Den ny motorflyveklub i Værløse holdt generalforsamling den 23. oktober og kunne konstatere et medlemstal på 4 certifikatindehavere og 24 øvrige medlemmer. Klubben påtænker at købe et firsædet fly og er begyndt at spare sammen hertil ved salg af aktiebrev, ligesom man håber på at kunne få sig et klubhus. Der er allerede teorikursus og radiokursus igang og planlagt en række medlemsaftener.

Århus Flyveklub fejrer sit 25-års jubilæum

Den 31. oktober fejrede Århus Flyveklub sit 25-års jubilæum ved en sammenkomst i „Den røde økse“. Foruden en række af de nuværende medlemmer deltog en række indbudte fra klubbens start og første år.

KALENDER

- 4/12 Andespil i KDA.
- 7/12 Møde i Flyvehistorisk Sektion.
- 8/12 Andespil i Danske Flyvere.

Motorflyvning

- 12/12 Julefest i Sportsflyveklubben.

Modelflyvning

- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Succes på Filskov

Vestjysk Flyveklubs arrangement på Filskov kro den 24./25. oktober blev trods det dårlige vejr en stor succes, som samlede et halvt hundrede mennesker fra hele landet. Takket være velvillig bistand fra lokale forretningsfolk kunne festen laves til en rimelig pris og varede fra 1800-0400. Søndag formiddag arrangeredes besøg på Billund, hvorpå man efter fælles middag tog afsked med kroen. — Vestjysk Flyveklub har store planer om at rasure stedet igen til forår!

Sportsflyveklubben fejrer

Kurt Nielsen

Sportsflyveklubbens mangeårige og populære instruktør, Kurt Nielsen, fylder onsdag den 16. ds. 50 år, og i den anledning holder klubben fra kl. 1000-1200 reception for Kurt Nielsen, der har uddannet flere privatflyvere end de fleste andre flyvelærere i landet.

Flyveklub på Vordingborg-egnen?

Iflg. Vordingborg Dagblad er der nu kræfter i gang i Vordingborg for at få oprettet en flyveklub og få anlagt en flyveplads. Vi har jo i Hans Ael en af landets veteraner på privatflyvningens område, og også erhvervsrådet har i nogen tid interesseret sig for mulighederne, rekvireret materiale fra KDA og synes positivt indstillet. Forhåbentlig lykkes det at få samlet alle gode kræfter og få skaffet området den flyveplads, man så tydeligt mangler.

FAI rekorderne

George L. Hunt fra USA har med et Lake LA-4 amfibium den 2. september sat distance-rekorden for amfibier af denne klasse op til 1373,7 km mellem Reykjavik og Belfast. — Oprindelig var det meningen, at rekorden skulle være sat fra Narssarsuaq på Grønland, og KDA havde foranstaltet kontrol, men vejret tillod det ikke på dette led af færeflyvningen til Europa. Flyet har iøvrigt senere aflagt visit i Danmark.

Alvin H. Parkers distancerekord for svævefly den 31/7 er nu godkendt med 1041,52 km på Sisu 1A, Wallace A. Scott's målflyvningsrekord den 23/7 med 837,75 km (K-6CR), George B. Moffat's hastighedsrekord den 6/8 på 300 km trekant med 119,87 km/t med HP-8 og russeren V. Itchenko og G. Stephanov's i tosvædede over 100 km trekant med 104,22 km/t (Blanik) den 28/7 og V. Tchouvikov og J. Login den 1/8 på KAI-19 over 300 km med 92,562 km/t. På samme type fløj to russiske damer den 14/6 en fri distance på 575 km.



REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Romersgade 19, København. Tlf.: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Ansvarsh. redaktør: Ingeniør 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. C.entr. 13.404. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 18 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Tryk: Christensen & Eilersen, København.



Hvordan man øger omsætningen (og fortjenesten)

Tag en kort- til mellemdistancerute, læg Boeing 727 jet til. Resultat: flere passagerer, større fortjeneste.

Det er regnestykket hos de luftfartsselskaber, der nu flyver Boeing 727.

Siden 727 blev sat i drift, har den samlet mere ros fra passagerer (og piloter) end nogen anden ny rutemaskine i mange år. Den arbejder også med lastfaktorer godt over industriens gennemsnit. 727 sætter også pålidelighedsrekorder. For eksempel foretog en bestemt

ny 727'er 352 præcise starter uden en eneste mekanisk forsinkelse. 727's ydelser overstiger Boeings originale garantier med så meget som 12%. Dens lave operationsomkostninger og høje ydeevne gør den - efter udsagn fra luftfartens ledere - til »den mest profitable maskine, vi nogensinde har fløjet«.

Boeing 727'ere betjener 70 byer på ruter for 10 forskellige luftfartsselskaber. De har, siden de blev sat i drift i februar i år, fløjet 55 millioner kilometer

og har transporteret mere end 2¼ million passagerer. Allerede nu er 225 Boeing 727'ere blevet bestilt af disse berømte luftfartsselskaber: All Nippon, American, Ansett-ANA, BWIA, Eastern, JAL, Lufthansa, National, Northwest, PSA, South African, TAA, (Australien), TWA og United.

BOEING 727



GAVE- IDEER

Kaptajn Foltmann fortæller...

Kaptajn Foltmann fortæller om de første flyvepionerer, som f.eks. Ellehammer, Robert Svendsen, Nervø, Baron Cederström, om da han selv lærte at flyve i 1916, om den første flyvende radiostation, som man helst skulle have otte arme for at betjene, om Dansk Luft Rederi i Lundtofte, og om trafikflyvningens første år. Det er imidlertid ikke en tør historisk skildring, tværtimod. Det humor og gå-på-mod, der kendetegnede kaptajn Foltmanns virke, lyser ud af hver side i denne bog. 128 sider ill. kr. 19,75



Ett år i luften

Flygets årbok 1962-63 1964

Ingen anden bog giver en så fuldstændig og aktuel information i ord og billeder inden for flyvningen i dag. »Ett år i luften« er som sædvanlig rigt illustreret med både sort-hvide og farvebilleder 375 sider, (1964) kr. 39,75

Motorflyvehåndbogen hft. I-V

Redigeret af Per Weishaupt, hft. I-II er udkommet. Hefte III ventes i december. Resten vil foreligge i begyndelsen af 1965, subscriptionen bindende for alle fem hefter. Pris for hft. I-V ... kr. 58,00

The Observers Book of Aircraft - 1964 udg.

Denne uundværlige lille håndbog er i år som tidligere rigt illustreret med både fotografier og treplanstegninger, William Green, 288 sider kr. 6,50

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60
KØBENHAVN V — TELEFON *HI 2055 — GIRO 27529