FLYV

OFFICIELT ORGAN

FOR

KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:

ingeniør PER WEISHAUPT

---

38. ÅRGANG 1965

FLYV'S FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

A 15 ... 140, 191
Abelin, R. ... 17
Aer Lingus ... 99, 143
Aeroklubben ... 6, 18, 38, 39, 48, 62, 69, 74, 86, 94, 110, 117, 134, 147, 154, 167, 182, 206, 215, 236, 254, 259, 274
Aeroklubbens årsberetning ... 74
Aero Commander 100 ... 217
Aero Commander 200 ... 217
Aero Turbo Commander ... 6
Aero-Nord ... 32, 99, 121, 149, 243
Agusta A 101G ... 48
Agusta A 105 ... 48
AIP–Danmark ... 51
Andersen, Tage ... 195
Andreasson, Björn ... 17, 263
Anholt ... 16
Antonov An–12 ... 163, 165
Antonov An–22 ... 157, 165
Antonov An–24 ... 163, 165
Arnborg ... 9, 29, 45, 75, 78, 123, 129, 154, 173, 192, 195, 200, 265
Aviamilano F 250 ... 147, 239
Aviation Training ... 169

B & O Flyveklub ... 206, 254
BA–4B ... 263
BAC One–Eleven ... 71, 143
BAC Super VC 10 ... 121
Bailley–Reynolds, S. ... 26, 72, 147
Becker AR 10 S ... 102
Bede BD–1 ... 97
Beeck Debonair ... 27, 237
Beech King Air ... 149, 215
Bell Jet Ranger ... 262
Bensen Kopter-Kart ... 193, 209
Billund ... 3, 269
BJ 2 ... 140
BL ... 50
BMS Flugtechnik ... 51
Boeing 707 ... 1
Boeing 737 ... 71
Bocian ... 264
Brandt, N. P. ... 38
Breguet Jaguar ... 149
Britten–Norman BN–2 Islander .. 164, 165, 269
Brüel & Kjær ... 169
Bull's Eye, Exercise ... 142
Bøger ... 16, 26, 57, 69, 75, 83, 153, 179, 225, 252, 269
Bölkow ... 51, 165

Canadair CL–44 ... 83, 104
Canadair CL–84 Dynavert ... 51, 228
Carnet ... 19
Certifikater ... 96

Side

Cessna Agwagon ... 73, 238
Cessna Skywagon ... 238
Cessna Super Skylane ... 27
Cessna Super Skymaster ... 27, 73
Cessna 150 ... 193
Cessna 210 Centurion ... 27
Cessna 411 ... 119
Cessna, Nyt fra ... 73, 238, 263
Champion Citabria ... 48
Christensen, Ejvind ... 18
Cimber Air ... 83
Combat ... 13
Conair ... 32, 99, 121, 249
Conrad, Max ... 21, 23
Convairliner ... 143
CSA ... 124

D–36 ... 140, 191
Danfly ... 193
Dansk Idræts Forbund ... 95, 129
Danske Flyvere ... 86
Danske Luftfartsskole, Den .. 39, 48, 166, 222
Dassault Mystere XX ... 163, 164
De Havilland Buffalo ... 33
De Havilland, Geoffrey ... 143
De Havilland Twin Otter ... 228
De Havilland Turbo Beaver ... 32
Delfin ... 190
Diamant ... 225
Diplomer, Kombinerede ... 59, 203
Distanceflyvninger 1964 ... 15
Distanceflyvninger 1965 ... 247
DM, holdkapflyvning ... 130
DM, motorflyvning ... 166, 201
DM, skræntflyvning ... 250
DM, svæveflyvning ... 173
Dornier-Pokalen ... 199
Douglas DC–7B ... 121
Douglas DC–8 ... 121
Douglas DC–9 ... 70, 261
Douglas TA–4E Skyhawk ... 195, 221

Edelweiss ... 140, 249
Egebjerg, Niels ... 249
Egense ... 195
Ehlers, Dirch ... 58
Ellehammer-film ... 162, 199
Endelave ... 120
Engelsk–fransk samarbejde ... 149
Erfaringer, Lærerige ... 146, 240
Esbjerg ... 195, 221, 241
Esbjerg Aero Service ... 48
Esbjerg Fly-Invest ... 83
ESCO Boomerang ... 190
Europa-Cup ... 270
Europa-flyvning ... 169

Side

F 250 ... 147, 239
FAI ... 19, 34, 230, 241
Fairchild Hiller FH 1100 ... 164, 205
Falck ... 83, 249, 269
Faldskærmsklub, Dansk . 38, 79, 134, 149
Faroe Airways ... 32, 121, 149, 189
FIAT 91 ... 137
Film ... 162, 199, 228, 249
Filmfestival ... 199
Filskov ... 14, 241
Finland, Svævefly i ... 79
Flemming af Rosenborg, Grev ... 95
Fly i USA ... 249
Flying Enterprise ... 32, 83, 99
Flyslæb ... 79
Flyvedagskonkurrencer (model) ... 59
Flyvedagskonkurrencer (svæve) .. 127, 154, 177, 199, 225, 247
Flyvehistorisk sektion ... 19, 38, 62, 74, 86, 110, 254, 274
Flyveledelse ... 187
Flyvelotteriet .. 86, 93, 96, 134, 154,182
Flyvemuseum ... 95, 117, 129
Flyvende præst ... 262
Flyvepladser ... 75, 93, 94, 237
Flyvepladsnyt ... 39, 83, 97, 241, 262
Flyvesikkerhed ... 7, 146, 240
Flyveruddannelse ... 117
Flyvevåbnet ... 17, 55, 83, 108, 118, 132, 142, 152, 177, 195, 229, 249, 259, 269
Flyvningens udvikling ... 199
Flyv's Forlag ... 18
Foka 4 ... 190
Fokker Friendship ... 65, 261
Forum, Udstilling i ... 13
Fotografering tilladt ... 152
Fourways ... 269
Fraenckel, Gösta ... 169
Frederikssund–Frederiksværk Flyveklub 9
Fritflyvningstaktik ... 226
Frivilligt Flyverkorps ... 6
Færøerne ... 14

General Dynamics Charger ... 56
General Dynamics 600 ... 143
General Dynamics F–111 ... 108
General Electric GE 4/J 5 ... 219
Goodyear ... 47
Grumman Ag–Cat ... 73
Grumman Hawkeye ... 164, 166
Grumman Intruder ... 163, 166
Grænselufthavne ... 259
Græs, Pas på højt ... 129
Grønlandsfly ... 16, 99, 149, 228
Guarani II ... 165

Side

Handley Page Herald 49
Hangar, Brüel & Kjærs 169
Hannover-Messen 193
Havarier 7, 83, 96, 228, 262
Havaristatistik 1963 215
Havukka Standard 44
Hawker Siddeley Argosy 233
Hawker Siddeley H. S. 681 55
Hawker Siddeley H. S. 1154 55
Heide Andersen, P. 95, 193, 213
Heinkel 51
Helikopter, Dansk 262
Helikopterrekorder 36
Heliports 237
Herning 221
Hobbyudstilling 13
Hughes 300 145
Hughes OH-6A 163, 164
Hütter, Libelle 44, 191
Høeg, Gregers 18
Højbygård, se Maribo
Højmark 120

ICAO 47, 238
Iljushin I1-62 166
Instrumentkursus 48
Inter-Toy 13

Jodel D. R. 200 og 250 27

K 8 29
Ka-6 29
KAI 14 191
Kalundborg flyveklub 274
Kalundborg flyveplads 14
Kalundborg-rally 149
Karup 269
Kastrup 37, 83, 99, 121, 169, 189, 241, 243
Kastrupgæster 17, 37, 61, 85, 109, 132, 152, 180, 204, 229, 253, 272
Kirstinesminde 221
KK-1b Utu 29
Klar til den nye flyvesæson 45
Klem, Aage 153
Klemperer, Wolfgang 103
KLM 121, 199, 227, 228
KLM-pokalen 179, 227
Klublederkursus 45
Kløvermarken 95, 117, 129
Kombinerede diplomer 59, 203
Konkurrenceprogram 151
Kunstflyvemesterskaber, Tyske 221
Kunststofmodeller 271
Kvalifikationskonkurrencer i motorflyvning 119, 149, 167
KZ III 26, 72, 145
Køster, Thomas 161

L 21 Spartak 190
L-29 Delfin 165
Landingsafgifter 167, 187
Landsmødet 69, 94

Side

Lauridsen, Poul 12
Le Bourget 118, 137, 161, 163
Lear Liner 269
Lego, se Billund
Lemberg, K. 94
Libis 18 190
Linestyring på losseplads 104
Linestyringstyper 80
Ling-Temco-Vought XC-142A 257
Linjeflyg 166
Linktræning 147, 167, 215
Lockheed F-104 Starfighter 17, 37, 118, 152, 177, 259
Lockheed XH-51 164
Lockheed YF-12A 118
LOF Værløse 48
Loftleidir 83, 105
Lovens strenge arm 50
L-Spatz III 44
Luftdygtighedsbeviser, Midlertidige .. 263
Luftfartsdirektoratet 51
Luftfartspokalen 249
Luftfartøjsregisteret .. 17, 36, 51, 61, 84, 109, 133, 152, 181, 205, 229, 251, 253, 272
Lufthansa 99
Lufthavnsafgifter 167, 187
Lufthavnsudvalg 47
Lufttrafikken 1964 47
Lundgren, Nils 119
Lærerige erfaringer 146, 240
Læsø 14

Malmö Flygindustri Junior/Trainer 17, 165
Malmö Flygindustri Vipan 17
Maribo 221, 241, 262
Maule M-4 24
Meddelelser fra Luftfartsdirektoratet . 51
Messerschmitt 51
Meyer 200 217
Middelgrundsfortet 132
Mignet, Henri 249
Mil Mi-6 166
Mil Mi-8 166
Mil Mi-10 ..... 163, 166
Ministerielle bekendtgørelser 51
Modelflyvekonkurrencer, diverse .. 13, 34, 58, 81, 104, 137, 151, 154, 250, 251, 270, 271
Modelflyverekorder, Danske 35, 151
Modelflyverådet, Nyt fra 13
Modelflyvesommerlejr 179
Mono-Line 80
Motorflyvehåndbogen . 26, 57, 69, 72, 134
Motorflyvekonkurrencer 119, 149, 167, 240
Morane Saulnier Rallye 27, 216
Morelli M 100 S 44, 45
Moynet Jupiter 36, 163
München, Trafikudstilling i 118

Nakskov 241
Narco 6, 193
Navnlig navne 162

Side

Nielsen, Johs. 249
Nielsen, Kurt 26
Nielsen, Peter 199
Nille VI 33
NM fritfl. modeller 131, 203
NM linestyring 250
NM motorflyvning 166, 213
NM radiostyring 162
Nordair 83
Nordals 26, 48, 97
Nordjysk Cub 222
Nordvestjysk Motorflyveklub 254
Norge C 222
North American F-100 Super Sabre .. 142
North American XB-70 Valkyrie 41
Northrop F-5 164
Northrop M2-F2 219
Notam-Danmark 51
Nyt fra Modelflyverådet 13
Nødlandinger 7
Nørredam, Jørgen 72

Odsherred 14
Olympia 465 191
OSTIV 9, 79, 192, 245

Pariser-Salonen 118, 137, 161, 163
Parker, Alvin 8
Partenavia P. 64 165
Petersen, Victor 17
Phoebus 191
Piaggio PD-808 165
Piggott, Derek 223
PIK-15 7
Pilotmangel 117
Piper Aztec C 96
Piper Cherokee 146, 193
Piper Comanche 239
Piper PA-31 Navajo 27, 239
Piper Twin Comanche 21, 23, 239
Polyt IIIB 127
Polyt IV 244
Polyt V 263
Pratt & Whitney TF-30 219
Provinslufthavnsudvalget 149
Prue Super Standard 113
Prytz, Leif 153
Pye Bantam 102
Påskerally 55, 79

Radio i svævefly 102
Radio obligatorisk? 23
Radiostyringssportsklassen 150
Rallynyt 97
Randers Flyveklub 206
Rasmussen, J. Th. Just 195
Rasmussen, Poul 81
Registreringsbogstaver, Nye regler for . 152
Rekorder 36, 118, 147
Remfeldt, Ole 94, 169, 230, 241
Repræsentantskabsmøde, model . 230, 275
Repræsentantskabsmøde, motor . 230, 262
Repræsentantskabsmøde, svæve . 230, 265

Side

Republic 249
Riiser-Larsen, Hjalmar 149
Ringkøbing, se Stauning
Ringsted 97
Robbe, Thor 12
Rødby, se Maribo
Rødekro 221
Rønne 269

Sagitta 191
Salon de l'aeronautique 118, 137, 161, 163
Samsø 221
SARCO 189
SAS 3, 16, 32, 83, 99, 121, 149, 189, 228, 249, 269
SAS Flyveklub, Stockholm 72
Scanair 32, 149
Scan-Fly 16, 32, 83, 149, 262
Scheibe Bergfalke III 45
Scheibe SF-27 45
Schnurle skylning 59
Schreder HP-12 140
651 12
Seremet, Vincent 262
Shell-kortet 14, 26, 120, 147
SIAI-Marchetti SH-4 241
SIAI-Marchetti S 205 239
SIAI-Marchetti SF 250 ..... 147, 239
Siebel 51
Sikorsky Rotoprop 219
Sikorsky S-61 ..... 36, 108, 142, 219
Sikorsky S-65 71
Sisu 4A 8, 9
Skive 249
Skyflyvning 123
Slagelse 195
Slingsby Dart 28, 192
Slingsby Capstan 223
Sondrestrom Aero Club 230
Spartak 190
Sportsflyveklubben 48, 72, 169, 241
Sportsklassen 150, 151
Standard Austria 45
Standard Elfe 140
Standard M 25 190

Side

Statens Luftfartsvæsen 51
Stauning 39, 83, 120, 195, 220, 262
Sterling Airways 32, 83, 89, 98, 149, 189, 249, 269
Sterling Flyveklub 48
Sud SA 330 ..... 163, 165
Sud Super Frelon 163
Sud Super Caravelle 89, 98, 99
Svendborg 83
Sverige, Motorfly i 85
Sverige, Svævefly i 79
Svævefly med motor 223
Svævefly som rejsemiddel 15
Svæveflyene ved VM 190
Svæveflyvediplomer 192, 245, 247
Svæveflyvehåndbogen 192
Svæveflyveklubberne, Nyt fra .. 9, 33, 45, 79, 110, 129, 154, 206, 245, 265
Svæveflyveopgaver 1965 15
Svæveflyverådet 9
Svæveflyvningens udvikling 103
SZD-9bis Bocian 264
Sæson 65 ..... 12, 33, 34, 58, 81
Söderberg, Nils 6
Sølv-diplomer 192, 245
Sørensen, Leo 98

Thisted 39
Tinghede 26
Tokai TC 130G 129
Tomgang, Justering til god 227
Trafikflyvenyt .. 16, 32, 83, 98, 121, 149, 166, 189, 228, 249, 269
Trafikregulering i luften 187
Trafikudstilling i München 118
Trekanter, Bristede 249
Trimning 151
Tuborgfondet 177, 200
Tupolev Tu-124 48
Tupolev Tu-134 ..... 163, 166
Tupolev Tu-144 166
1000 km flyvning 8
Two-Line 80
Typenyt .. 17, 37, 60, 84, 108, 131, 133, 169, 205, 252, 261, 273

Side

Tyske kunstflyvemesterskaber 221
Tønder 147

Udtagelseskvaler 43
Udvekslingen 19, 46, 82, 134, 154, 201, 206
Ulykker 47, 96, 105, 177, 195, 262
Undersøgelseskommission for flyve-ulykker 36
Uni-Line 80

Vamdrup 97, 147
Varde 97, 206
Varde Sportsflyveklub 206
Vestjyllands flyveplads, se Stauning
Vestjysk Flyveklub 254
VFW 51
Vib-Air 83
Viborg 97, 120, 262
Vikingefest 221
VM, fritfl. motormodeller ... 58, 81, 161, 226
VM, radiost. motormodeller 58, 104, 162, 185, 202, 227, 251
VM, svæveflyvn. 29, 79, 103, 139
Volair 217
Våbenskjolde 269
Vågø 14

Webra-Picco 103
Weibøll, Carl 99
Weihe 129
Westland 153
Wing Derringer 27
Wooley, Steve 34
Wren 460 163

Z-37 165
Zugvogel III B 43

Østtyske linestyringsmesterskaber 179

Ålborg 241, 259
Århus Flyveklub 97
Årsrekorder (model) 59

CHRISTENSEN & EILERSEN, KØBENHAVN

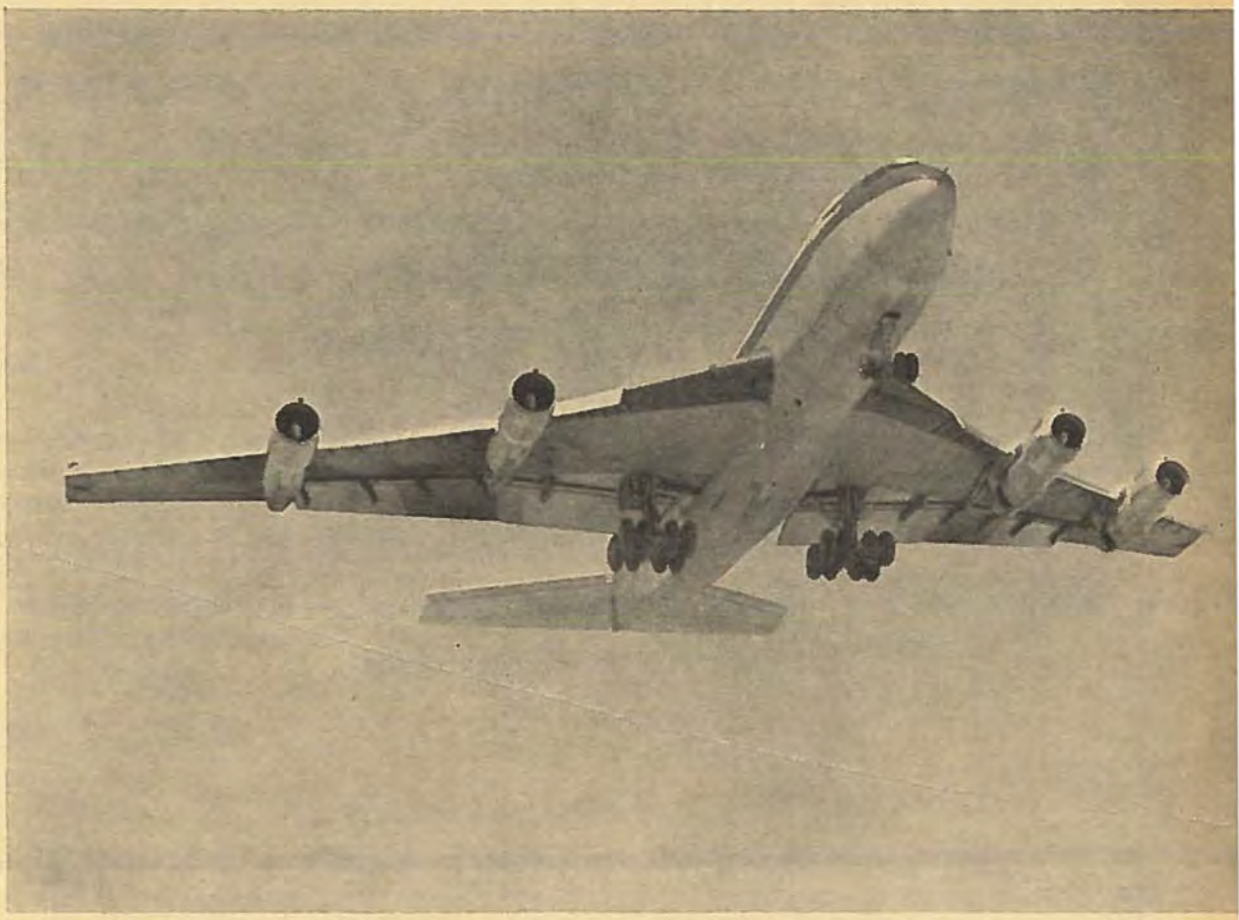
3.

flyv

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

Med SAS til Billund .. 3
Hjælp os, hjælp Dem selv 5
Det frivillige flyverkorps 6
Tre nødlandinger 7
1000 km i svævefly ... 8
Modelflyvning 12-13
Flyvepladsnyt 14
Distance-svæveflyvninger 15
Trafikflyvenyt 16
Bøger 16
Kastrupgæster 17



Forsynet med ialt 20 lavtrykshjul har den gamle Boeing 707-prototype foretaget forsøg med starter og landinger på en tørlagt sø i Sydcalifornien for at indsamle erfaringer til CX-HLS-projektet om et kæmpemæssigt militært transportfly.

1 1965
PRIS KR. 1,50

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

Har De bestilt?

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. 125 sider, er udkommet. Pris 19,75 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 radionavigationsudstyr til lette fly. Samme format og typografi som »Motorflyvehåndbogen«. Er udkommet. Kr. 25,00.

FLYV's Forlag

NYHED

MOTORFLYVE-HÅNDBOGEN I - V

Tre hæfter er udkommet af denne stærkt savnede nye lærebog for motorflyvere, redigeret af Per Weishaupt og udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub. Værket udkommer i fem hæfter og er helt uundværlig for piloter og for dem, som agter at tage certifikat. Gennemillustreret med plancher, stregtegninger og fotos. Pris, bindende for hele værket, kr. 58,00. SE STRAKS HFT. I - III hos Deres boghandler.

FLYV's Forlag

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60

KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 1 januar 1965 38. årgang

flyv

Kan fremgangen fortsætte?

Ved udgangen af 1964 må vi konstatere, at det var et år med fin fremgang for den civile flyvning i dens forskellige skikkelser. SAS havde et rekordår med stort overskud, charterflyvningen blomstrede fortsat og både de erhvervsmæssige og private former for den almene flyvning udviklede sig gunstigt videre.

Men nu gælder det fremtiden. Stilstand er tilbagegang! Samfundsøkonomien kører på fulde omdrejninger, og også inden for flyvningen må vi stræbe efter fortsat fremgang. Men kan vi blive ved?

For trafikflyvningens vedkommende synes der ingen tvivl herom. Den stiger – med de udsving, økonomiske og politiske forhold betinger – støt og sikkert, og SAS har da også gennem store nye materielbestillinger forberedt sig herpå.

Også charterflyvningen synes at have en lys fremtid, omend ikke uden vanskeligheder, og i år begynder det første af vore private selskaber at flyve jet.

Den indenlandske flyvning, såvel trafik- og erhvervsflyvning som forretningsmæssig og privat flyvning, er i sin udvikling i høj grad afhængig af udbygningen af vort net af flyvepladser, og KDA må med tilfredshed konstatere, at vore tanker herom i det forløbne år har båret god frugt. Flere pladser vil blive planlagt og flere vil blive færdige i 1965.

Når et tilstrækkeligt antal pladser forefindes, kan man i stærkere grad sætte ind med propaganda i erhvervslivet for anskaffelse af egne fly.

Thi den næste forudsætning for fremgang er stadig modernisering og udvidelse af materielparken – det gælder også både motor- og svæveflyveklubberne, der må disponere adskillige år frem i tiden i den henseende.

Og endelig er der uddannelsesmaskineriet, der gennem moderniserede bestemmelser og nyt undervisningsmateriel også står bedre rustet i det nye år end i det gamle.

Godt nytår!

Med SAS til LEGO LUFTHAVN, BILLUND

Den nye indlandsrute er kommet godt igang. — Havnen skal udbygges yderligere.

Enten:

Midt i den mørke vinternat rives man ud af sin slummer af vækkeurets infernalske kimen. Klokken er 0530 – er det virkelig meningen? Jo, man tumler ud af sengen, klæder sig søvndrukken på og kører gennem den mørke by. Man skal sandelig være tidligt på den, hvis man vil med SAS til Billund med morgenruten. Og så kan man ikke være hjemme igen før aftenkaffetid.

Eller:

Det er rigtig en rute for morgenfriske mennesker, den nye SAS-rute til Billund. – Turen går let gennem den trafiktomme by, og man kan komme fra Kastrup kl 0700, får morgenmad ombord og er i Jylland før kl 8, således at man har en dejlig lang arbejdsdag til sin disposition, inden man atter flyver fra Billund kl 1845, er i Kastrup godt halv otte, således at man nemt kan komme gennem den lette aftentrafik og være hjemme til aftenkaffen.

(Den ikke ønskede indledning bedes overstreget)

Da vi af andet arbejde var forhindret i at være med på nogen af indvielsesflyvningerne først i november, benyttede vi sidst i måneden lejligheden til at prøve vor nye indenrigsrute på en ganske almindelig dag, efter at den er kommet i mere normal gænge.

Der var kun 18 af de morgenfriske passagerer ombord og omtrent samme tal hjem, mens aftenflyet til Billund var næsten fuldt. Motorerne blev startet kl 0659, vi lettede 0715 fra bane 22 og fløj i 750 m højde via Tissø, nordspidsen af Æbelø og nord om Vejle til Billund. Det må for folk, der ikke ved bedre, være en lidt mærkelig fornemmelse, at se, at man med flaps og understel ude glider ned og lige *forbi* de lange betonbaner i Vandel, indtil de opdager, at flyet sættes på den ny asfaltbane i Lego lufthavn, Billund. Her satte vi os kl 0758 og standsede et øjeblik efter foran det nye tårn, hvorfra man med bussen »Mageløs« køres de få hundrede meter videre til hangaren, hvis ene halvdel midlertidigt er omdannet til et nydeligt ekspeditionslokale med cafeteria, der drives af SAS Catering.

Herfra kan passagererne køre videre med egen befordring eller med de taxaer, der har bragt passagerer fra Kolding, Vejle, Esbjerg, Herning og Grindsted til returflyvningen. Taksterne pro persona er faste, uanset om man er alene, eller vognen er fuld. I nogle tilfælde må vognmændene køre tomme den ene vej, men som helhed synes de tilfreds med resultatet af den første måned.

Og trods den store afstand kommer der adskillige hver dag også fra Herning og Es-

Interiør fra den nydelige, midlertidige ekspeditionshal i Lego's hangar.

bjerg, ja private bilers nummerplader fortæller, hvor stort område der benytter den nye rute. Selv fynske biler ses.

Den nye lufthavn

Fra tårnets øverste etage, hvor flyvelederen residerer, har man et fint overblik over den 1660 × 45 m lange bane, som er lagt lige nord for den gamle græsbane, og herfra ser vi Metropolitan'en starte mod København, og et øjeblik efter kommer en Heron fra Falck med aviser, inden den går til Odense og tager passagerer med til København dertra.

På begge sider af banen er der sået rug, som dog vil blive holdt nede ved grønthøstning. Pladsen bliver derved ca 300 m bred.

Fra kontrolpulten i tårnet kan flyvelederen med trykknapper dirigere det omfattende lysanlæg, der ikke blot består af bane- og rullebanelys, men også regulerbare indflyvningslys i forlængelse af banen i begge ender, stoplys, hindringslys og roterende lysfyr.

Han har naturligvis også instrumenter til angivelse af vindstyrke og -retning foran sig, ligesom der i tårnet findes en skyhøjdeviser. Lego Radio har frekvens 122.7 Mc/s. Desuden har man 121.5, som dog bliver ombyttet med 122.5.

Der er direkte telefon til Vandel (som ekstra har fået frekvensen 122.2 til anflyvningstjenesten) og uden for Vandels tjenestetider til Karup. Inden for Vandel kontrolzone indtil 1000 ft ligger Lego trafikzone, som overtager kontakten ved start og landing.

Der er endnu ikke noget komplet ILS-system, men man klarer sig med en locator øst for pladsen, der snarest bliver suppleret af en vest herfor, samt med en localizer, der står lige vest for banen, og som har backbeam, så den kan bruges i begge retninger. Endvidere er der et markeringsfyr til bane 27. Glidebaneanlæg installeres næste efterår. Med de nuværende hjælpemidler har SAS følgende minima: landing 300 ft lodret og 800 m vandret, start hhv. 200 ft og 400 meter.

Pladsen kan om fornødent udbygges med en rullebane parallelt med og syd for hovedbanen.

Der er benzinanlæg (hydrantsystem) på platformen foruden anlæg til lette fly ved hangaren.

Lette fly meget velkomne

Omkring platformen og området mellem denne og hangaren vil der komme beplantning, som giver læ og dæmper motorstøj. På græsområdet kan mindre fly parkere og fortøje, og der vil blive indrettet campingplads for såvel bilende som flyvende medlemmer af flyveklubberne. Svæveflyvning vil også i et vist omfang blive muligt – der arbejdes stadig på start af en Lego svæveflyveklub, som har købt en Gö-4 og er ved at bygge spil.

Man betoner, at man meget gerne fortsat ser lette fly på lufthavnen og gerne vil medvirke til at gøre propaganda for den lette flyvning. Man er klar over, at kravet om radioforbindelse kan virke hindrende og vil få nogle, som ikke vil have besvær med at ringe før starten, til at gå til Filskov eller Vamdrup i stedet.

Man kan imidlertid også lokke med flyværksted og vil desuden få radioværksted, hvad der nok kan være behov for i Jylland.

Store fremtidsplaner

Lego's flyvechef *H. E. Christensen,* som også er blevet havneleder og har været den drivende kraft ved den hurtige udbygning af havnen, oplyser, at den i øjeblikket lidt snævre værkstedsplads bliver udvidet til næste efterår, når hangaren igen bliver helt og holdent hangar og værksted.

Til den tid ventes den nye havnebygning til 1.2 mill. kr. at stå færdig. Foreløbig findes den i forskellige stadier og udgaver bygget i Modulex, Lego's byggeklodssystem for arkitekter, der naturligvis bruges i udstrakt grad ved projekteringen og arbejdskontrollen af alt muligt i Billund. Det bliver en nydelig lav bygning i tilslutning til det allerede byggede tårn.

I nærheden bygger man desuden i det nye år et hotel, udformet som kombineret flytel og motel.

Når man på så kort tid har tryllet en lufthavn frem, skyldes det i udpræget grad et frisk privat initiativ. Lego-fabrikken tilbød vederlagsfrit at overdrage sin flyveplads, hvori der var investeret 1,5 mill. kr., til et interessentskab af de omliggende kommuner, hvis de ville udbygge pladsen, og det er nu sket for foreløbig ca 3,5 mill. kr. Pladsen drives i 5 år af Lego for dette interessentskab, som overfor SAS har garanteret for den ny rute.

Man tror så meget på den ny rute, at man i det nye år venter den befløjet også om søndagen samt suppleret af en middagsrute. I modsætning til Ålborg, Århus- og Rønneruterne har man i Billund ikke konkurrence af en udmærket natlig sejlforbindelse, men kun af jernbaner og biler. Og især det vestlige opland har meget dårlige forbindelser til hovedstaden.

Og lufthavnen vil blive brugt til andet end regelmæssig trafik. Der har allerede i den første måned været en DC-6 fra Transair Sweden og var anmeldt charterflyvning fra Pan American, ligesom man venter, at Sterling vil benytte pladsen flittigt i det nye år. Også KLM har undersøgt pladsens faciliteter. Fra engelsk side er der stadig interesse for en bilfærgerute, men anstødssstenen hos luftfartselskaberne er, at man gerne vil kunne tage andre end bilernes passagerer med, og så støder man på modstand.

Forretningsflyvningen vil naturligvis også bruge pladsen i udstrakt grad, især da den giver en længe savnet natlandingsmulighed i området. Lego regner iøvrigt ikke med, at firmaets egen flyvevirksomhed vil gå ret meget tilbage trods SAS-forbindelsen. Er man bare mindst to, er det billigere at flyve selv. Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, at Lego har så stor glæde af eget fly, da man næsten udelukkende beflyver lufthavne med ruteforbindelser.

★

Flyveledelsen varetages i øjeblikket af to af statens flyveledere, som man har engageret midlertidigt, indtil det bliver afklaret, hvem der skal tage sig af denne side af sagen. Det vil vel ikke være unaturligt, om staten sørgede for flyveledelsen på alle lufthavne og pladser til IFR-flyvning.

★

SAS har åbnet permanent kontor i lufthavnen med stationsleder *E. Hejlskov* som chef for et 4-mandspersonale.

★

Også luftfragt skulle have gode muligheder i den nye lufthavn. Air Carriers Agency har åbnet en afdeling i en gammel gård ved pladsen.

★

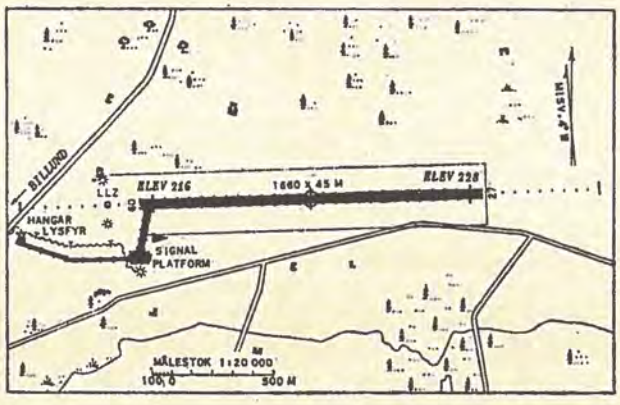
Den tidligere morgenforbindelse bevirker, at man fra Jylland har god forbindelse samme dag til fly overalt i Europa.

★

Den nye Billund-rute befordrede på sin første måned 2293 betalende passagerer, hvilket svarer til en belægning på 49 %. Det må betragtes som et pænt resultat for den første måned, især i betragtning af det tågede vejr, der generede noget i begyndelsen.

Morgenruten til Billund lå på 34.1 % og til København på 62.6 %, aftenruten til Billund på 60.4 % og til København på 39.1 %. Disse tal viser, at jyderne har opdaget, hvilke muligheder ruten giver for en dag i København, mens københavnerne endnu ikke i tilstrækkelig grad har fået øjnene op for mulighederne for en dag i Jylland. Men som alle andre ruter skal også denne først oparbejdes og gå ind i kundernes bevidsthed.

P.W.



Tegning af Lego lufthavn, Billund. Man ser, at bygningerne er placeret i pladsens vestlige ende, syd for banen. Her skal der i år bygges lufthavnsbygning og hotel.

Razorback Covering
DELTA TRADING CO.

Flyve-sikkerhed

HJÆLP OS - HJÆLP DEM SELV!

Anden del af major H. C. Petersens og kaptajn E. Klitholms artikel. Vi bragte første del i december. I denne fortælles om redningstjenestens arbejde.

De kender måske ikke ret meget til flyveredningstjenestens organisation og virkemåde, men De ved vel, at den er der, og De forventer vel også dens hjælp, når en nødsituation indtræffer.

Har De ikke været det før, så er De i hvert fald nu klar over, at man holder øje med Deres flyvning, ganske som man gør det for de professionelle piloters vedkommende. Når vi således tager Dem alvorligt, synes De så ikke, De selv bør tage Deres flyvning alvorligt? De har nemlig en ikke ringe indflydelse på værdien af den hjælp, De i givet fald kan få.

Hjælp Dem selv ved altid at planlægge Deres flyvninger ordentligt og forskriftsmæssigt. Tænk på, at ulykken også kan ramme Dem. – Hørte jeg nogen mumle, at ulykker er noget, der sker for de andre? Jeg er sikker på, at flere af vore ikke helt få venner oppe i »piloternes himmel« vil kunne nikke genkendende til denne påstand.

Vær De kun helt sikker på, at alle kan komme ud for ulykker. Kun har den, som har indset det og har taget sine forholdsregler, en større mulighed for at slippe fra det med livet i behold.

Hvad tror De i grunden, der sker, såfremt De ikke ankommer til bestemmelsesstedet til beregnet tid, og man ikke på anden vis har hørt fra Dem? – Helt rigtigt. – Redningstjenesten sætter sig i forbindelse med startflyvepladsen og får Deres flyveplan, enten denne nu virkelig er en flyveplan eller bare en besked til startflyvepladsen om, hvad De har tænkt Dem at lave.

Denne flyveplan vil sammenholdt med evt. andre oplysninger om en senere position komme til at danne grundlaget for eftersøgningen af Dem. Redningstjenesten vil tage en mængde usikkerhedsfaktorer med i beregningen af eftersøgningen, men at flyveplanen danner grundlag, står helt fast. Kan De se skriften på væggen? Har De ikke fulgt Deres flyveplan? Laver De noget helt andet et helt andet sted? Ja, så bliver De altså eftersøgt et sted, som De faktisk aldrig har været. Kaster vi atter et blik op til vore venner i »piloternes mimmel«, vil vi kunne se dem nikke genkendende. De ved alt om, hvor bitter og fatal en historie det kan blive, at blive eftersøgt dér, hvor man skulle have været, men ikke er.

Derfor – planlæg Deres flyvning ordentligt – også den lille sviptur rundt i omegnen. Giv startflyvepladsen besked om, hvad De laver og hvor. Lav kun om på Deres planer, hvis De bliver tvunget til det.

Jeg ved udmærket godt, at De let af vejret kan blive tvunget til f. eks. at returnere til startstedet. Udmærket, så gør det ad den planlagte rute. Så er der i hvert fald mulighed for, at vi eftersøger Dem det rigtige sted, om det skulle blive nødvendigt.

De kan også blive tvunget til at gå til en anden flyveplads, siger De? – Ja, naturligvis, men da De planlagde Deres flyvning, havde De selvfølgelig forudset dette, og De havde da også planlagt, hvilke pladser der kunne blive tale om, afhængig af hvor på ruten De blev nødt til at ændre planer. Der er vel heller ingen tvivl om, at De delagtiggjorde startflyvepladsen i disse planer.

Redningstjenesten bliver i det nye år endnu bedre udrustet end tidligere, når de nye Sikorsky S-61-helikoptere bliver leveret og sat i drift.

Der kan De se, så er der jo intet problem. Bliver det nødvendigt, er det jo let for redningstjenesten at ringe til startstedet og få oplyst, hvad De havde til hensigt at gøre, og man ved straks, hvor man skal søge Dem. Især da De jo indtil ændringen i planerne nøje har fulgt Deres flyveplan.

Redningstjenesten er på tærne hele tiden. Vi holder øje med Dem, og er der den mindste usikkerhed med hensyn til Deres sikkerhed, trykker vi omgående på alarmklokken og sætter et både stort, dyrt og kompliceret eftersøgningsapparat i gang. Enhver ansvarsbevidst pilot vil føle sig flov over at have sat dette apparat i gang uden grund ved ubetænksomhed. De bør trække en skarp streg mellem den slags amatørpiloter og Dem selv. De kan lettest gøre det ved som før nævnt at planlægge Deres flyvning professionelt – ved at flyve professionelt og sidst, men ikke mindst ved at afslutte Deres flyvning professionelt.

Til dette sidste hører naturligvis, at De ved landing enten på det oprindelige bestemmelsessted, eller hvor De på grund af omstændighederne har været nødt til at lande, altid husker at give underretning om Deres landing.

Redningstjenesten kan nikke beklageligt genkendende til det tilfælde, som *H. C. Petersen* nævnte i begyndelsen, hvor en pilot lander et helt andet sted end opgivet, og hvor han så uden at sige et ord til nogen tager ind til byen.

En sådan opførsel er næsten forbryderisk. Denne pilot stjal i en længere periode helt uden grund redningstjenestens opmærksomhed fra alle andre, som måske virkelig kunne få behov for redningstjenestens fulde opmærksomhed. Nå, lad os ikke fortvivle, den slags sker ikke mere. – Eller gør det?

Synes De, at alle disse ekstra formaliteter ved flyvningens planlægning og udførelse betager Dem Deres glæde ved at flyve? – Hvis de gør det, bør De omgående deponere Deres certifikat og vælge f. eks. strikning som hobby, i hvert fald hvis De har Deres liv kært. Følger De ikke reglerne, er der overvejende sandsynlighed for, at De giver Deres familie lejlighed til at forberede en tilværelse uden Dem. – Nej, hjælp De ganske roligt Dem selv ved at flyve professionelt. Husk, at det eneste liv, som De faktisk har en mulighed for at gøre noget for at redde, er Deres eget.

KZ III på langtur

I efteråret har en malaysisk statsborger, Mr. *S. Baillie Reynolds* foretaget en langflyvning fra Malaysia til Europa i en god gammel KZ III, registreret 9M-AMF. Ved denne lejlighed har han opstillet flere rekorder for lette fly mellem Kuala Lumpur og forskellige andre byer, og det var også meningen, at han skulle have været til København, hvor flyveledelsen i Kastrup og KDA igennem flere uger var i alarmberedskab for at notere hans ankomsttid med det foreskrevne ene sekunds nøjagtighed!

Han blev imidlertid narret af det europæiske efterårsvejr og blev forsinket af tåge i Frankrig, gik direkte til London i stedet for via København, og måtte opgive et senere forsøg på at vise den gamle tre'er dens fødeby.

Han mener imidlertid, at det er den længste distanceflyvning foretaget i en KZ III, og vi kan heller ikke på stående fod erindre nogen længere, men hvis andre kan hjælpe os hermed, hører vi det gerne.

Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.

Det frivillige flyverkorps – og dets betydning for svensk privatflyvning

Det tager lang tid at få myndighederne til at indse, hvordan man kan benytte sig af privatflyverne, sagde general *Nils Söderberg* i sit foredrag i KDA. Det gjorde det også i Sverige, hvor man både før og efter den 2. verdenskrig havde gjort forgæves forsøg på at starte en organisation. I 1952 bad forsvarsmyndighederne om et forslag, der imidlertid viste, at man i Sverige kun havde 76 fly af egnet og ikke for gammel type, og med flådens sammensætning og de få nyanskaffelser på den tid ville også disse dø ud, hvis der ikke blev givet statsbidrag til indkøb af fly.

Noget sådant anså Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) for en falliterklæring. I disse år faldt også antallet af A-certifikatindehavere, antagelig på grund af den forældede flåde, mangel på flyvepladser og mangel på målsætning.

Man så sig derfor om efter fornuftige opgaver for privatflyverne og tog fat på at overbevise de pågældende myndigheder om, at privatflyverne billigere og mere effektivt kunne føre tilsyn med skovene i den tørre tid, end man indtil da gjorde for godt en kvart million kroner årligt fra tårne i skovene.

Det slog efterhånden igennem med denne *hjælpeflyvevirksomhed,* der udøves gennem flyvegrupper i hvert len. Det var klart, at flyverne også ville kunne bruges til andre formål.

Civilforsvaret interesseres

Således havde civilforsvaret brug for fly til at overvåge sit ansvarsområde, til rekognoscering af skader, trafikregulering o.m.a. En redegørelse i 1958 viste behovet.

KSAK kunne nu påvise, at de mellemliggende års udvikling af privatflyvningen havde gjort denne mere egnet til at løse disse opgaver. Skovbrandsbevogtningen havde bevist, at man – både med og uden radio – kunne give nøjagtige rapporter og dirigere køretøjer frem fra luften.

Det svenske civilforsvar tog dette til efterretning, og man blev støttet af flyvevåbnet, forsvarsstaben og luftfartsstyrelsen. KSAK fremsatte derfor forslag om statsstøtte til en chefstilling for et frivilligt flyverkorps; civilforsvaret gik ind for sagen – som imidlertid ikke med et ord omtaltes i finanslovforslaget!

Det vakte nogen harme i KSAK, som gik til rigsdagsudvalget og forklarede, hvad det var, man tilbød staten: En organisation i hvert len med ialt 200 fly og 600 mand; fly til 10–15 mill. kroner; uddannede piloter for 5–6 mill. kr. – alt uden udgift for staten. Et højt beredskab af lokalkendte folk!

Det gjorde så meget indtryk, at de første 10.000 kr blev bevilget. Så havde man foden inden for og kunne tage fat.

Söderberg og korpschefen *Nils Lundgren* rejste rundt fra len til len for at sætte de nye opgaver i system, for at opnå lokal støtte til det videre arbejde; og selv om man mange steder i begyndelsen stod noget fremmed over for disse tanker, vendte stemningen sig hurtigt. Der kunne nu udarbejdes et mere detaljeret forslag, og i 1961 gav staten KSAK ledelsen af *Frivilliga Flygkåren* i fredstid (i krigstid lægges det under civilforsvaret, i Sverige har man intet flyverhjemmeværn).

Fælles øvelser med FFK og flyvevåbnet viste, at militær frygt for kludder på radarskærmene var ubegrundet, når de lette fly – med speciel tilladelse – fløj lavflyvning. Det svenske flyvevåben er iøvrigt positivt indstillet over for en stærk privatflyvning, der jo er en vigtig rekrutteringskilde for al flyvning. Og man er interesseret i FFK, hvis tjeneste i givet fald kan rekvireres til særlige opgaver.

Den civile luftfartsstyrelse havde allerede tidligere været særdeles positiv, fordi man havde set, hvordan sådan virksomhed hæver standarden og flyvesikkerheden, ikke mindst gennem den motorflyvechef-institution, man har i de svenske flyveklubber.

Også for nye piloter

Man har nu i Sverige oprettet 28 grupper under FFK. Hver består af 6 fly plus 2 i reserve. Flyene udtages efter luftfartøjsregistret blandt de civile fly, der ikke i forvejen er afsat til artilleriflyvevirksomhed. Lensflyvechefen udtager efter sit lokalkendskab de fly, der skal bruges, og træffer de fornødne aftaler herom. Man anvender både 2- og 4-sædede samt større fly.

I Sverige har man stadig mange gamle fly, f.eks. Piper Cub fra krigens tid, som imidlertid på grund af ringe hastighed og rækkevidde ikke har været godkendt til skovbrandsbevogtning. I de sidste år er der imidlertid blevet anskaffet mange nye fly med henblik på de nye muligheder, især i året 1961. Der er en hel anden livskraft og ingen brug for statsstøtte, når man har et formål med sin flyvning.

Til hvert fly i FFK hører en førstepilot og en andenpilot, der samtidig er mekaniker. Også det øvrige personel – ialt 22 mand pr gruppe – er piloter. For at blive førstepilot skal man have mindst 150 timer, radiotelefonibevis samt gennemgå et kursus. Øvrigt personel begynder allerede fra 50 flyvetimer. Men udvalget er stort, og mange flere kvalificerede står i reserve.

Gruppen ledes af lensflyvechefen og hans stedfortræder. En lensflyvechef skal være en mand med god flyveerfaring, en god stilling i samfundet, og han skal have god tid! Det er svært at finde emner, der opfylder alle tre krav, men hvis man fordeler dem på ham og stedfortræderen, går det. Lensflyvechefen sørger også for fornøden koordination mellem flyveklubberne i lenet med henblik på virksomheden i gruppen.

Der har været så stor interesse for sagen, at man allerede i 1964 var nået op på den fulde planlagte styrke, som man først havde regnet med at nå i 1965.

Organisationen ledes i KSAK, der nu i år har fået bevilget 78.000 kr til en korpschef med stedfortræder, til kontor, rejser o.s.v.

Endvidere holdes der i hver gruppe en årlig øvelse under medvirken af civilforsvar, brandvæsen o.s.v., hvilket også fremmer korpsånden. Til disse øvelser stilles 5000 kr til rådighed pr gruppe. Flyvning betales til klubberne efter fastsatte takster, der kun lige dækker udgifterne til flyet.

Stor betydning for privatflyvningen

Hjælpeflyvevirksomheden og det frivillige flyverkorps har haft stor betydning for svensk privatflyvning. Det har skabt goodwill hos staten, i lenene og hos de kommunale myndigheder. For KSAK medfører ansvaret og ledelsen, at man har fået midler til at financiere en motorflyveafdeling. Man har højnet standarden og flyvesikkerheden og fået knyttet klubberne tættere til KSAK. Klubberne har fået bedre økonomiske vilkår og større lokal goodwill. Kort sagt, det har været en succes på mange områder.

Aero Commander leverer nu forretningsfly med både stempelmotorer, turbinemotorer og rene jetmotorer. Sådan kommer Turbo Commander'en med to AiResearch TPE 331 motorer til at se ud, når den går i luften først i 1965.

Ordretal

I begyndelsen af november var der bestilt 73 Lear Jet, 49 HS 125, 70 Lockheed Jet Star (incl. 16 militære), 62 Jet Commander, 226 Sabreliner (hvoraf 38 civile), 152 Grumman Gulfstream, 150 Beech King Air.

Nyt radiokompas fra Narco

Narco ADF-31 afviger i det ydre fra sidste års model 30A ved, at frekvensskalaerne ikke længere er cirkulære, men findes på tre cylindriske skalaer over hinanden, hvilket især på de højere frekvenser skulle gøre den lettere at indstille.

Der er stadig en markeringsfyr-modtager på 75 Mc/s, og prisen er uændret 795 dollars.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.

Finland spyr den ene ny flytype ud efter den anden. PIK-15 er et af de første specialfly, der er udviklet til at slæbe svævefly op med.

Et slæbefly: PIK-15

Der anvendes mange typer fly til at slæbe svævefly — nogle bedre end andre, men alle med det fælles træk, at de ikke primært er konstrueret til dette formål. Efterhånden som behovet stiger, har man da i forskellige lande drøftet kravene til et specielt slæbefly, og finnerne har ikke bare snakket, men ført tanken ud i livet i form af PIK-15.

Den er videreudviklet af den finske polytekniske flyvegruppes ensædede PIK-11, som vi kender fra den nordiske motorflyvekonkurrence. Den er lavvinget, tosædet med sæderne ved siden af hinanden, bygget i træ og forsynet med 150 hk Lycoming 0-320 motor med fast metalpropel.

For et slæbefly er det ikke alene vigtigt med gode stigeegenskaber. Det skal også hurtigt kunne komme ned igen. Derfor er PIK-15's splitflaps beregnet til at bruges som luftbremser. Med 60° udslag synker flyet 15—20 m/sek ved 180—190 km/t.

Flyet, der er konstrueret af *Kai Mellen, Jussi Rinta* og *Ilkka Lounamaa*, var i luften første gang den 29. august. Den stiger med 1-sædede svævefly 3.5 til 4.0 m/sek og bruger 2½ minut til at bringe en Kajava til 500 m. Udstyret med en rejsepropel rejser den 210 km/t på 75 % ydelse, staller med flaps ved 80, bruger under 100 m på jorden til start og landing.

Spændvidden er 10 m, længde 6.1, højde 2.6 m, vingeareal 14 m², tomvægt 492, fuldvægt 760 kg, tankindhold 100 liter.

Prototypen er bygget dels af klubmedlemmer i Helsinki, dels på fabrikken i Jämijärvi. Man planlægger en serieproduktion.

Flyet har en PIK-RC-1 svævefly-radio med 6 kanaler, vægt 1.2 kg. En ny 12-kanalradio er ved at blive bygget.

Tre virkelige nødlandinger

Luftfartsdirektoratet har for nylig udsendt rapport om tre af årets havarier med lette fly. Den første drejer sig om Piper Apache OY-AIK's havari ved Skelskør den 30. marts kl 2045. Flyet var på vej fra Sønderborg til Kastrup med pilot og 4 passagerer, der alle slap uskadt. Under flyvning i FL 50 begyndte venstre motor at gå ujævnt og måtte standses. Det var ikke piloten muligt at holde højden på højre motor alene, hvorfor han langsomt gik nedad. Forsøg på at flyve lidt langsommere resulterede i let stall.

Over radioen fik han alarmeret Falck for at få belyst Ringsted flyveplads.

Afisningsanlægget blev benyttet hele tiden og fungerede.

I 400 fod fik piloten jordsigt og kunne gennem regn og slud se lysene fra Stigsnæsværket, i nærheden af hvilket han måtte nødlande på en mark. Han forsøgte at komme under nogle opdukkende højspændingsledninger, men kolliderede med dem, hvorpå flyet (med fuld motorkraft på den raske motor) tog jorden og hurtigt standsede, da terrænet var stigende på den kun ca 100 m brede mark, hvor flyet endte kun 25 m fra et hus. Flyet blev stærkt beskadiget.

Undersøgelserne viste, at et brud på slangen, der forbinder motor og oliekøler, var årsag til, at motoren måtte standses. Bruddet menes fremkommet ved en forkert montering af slangen, men man har ikke kunnet konstatere, hvornår den forkerte montering har fundet sted.

Ifølge instruktionsbogen skulle flyet ved fuldvægt kunne stige 180 ft/min og have en tjenestetophøjde på 2400 ft. Afisningsanlægget nedsætter imidlertid præstationerne en del, f.eks. nedsættes rejsefarten med 8 km/t. Fuld brug af karburatorforvarme nedsætter samtidig motorydelsen med 20 %.

En prøveflyvning med en Apache uden afisningsanlæg og en flyvevægt 55 kg under fuldvægt samt delvis brug af forvarme viste, at man fra 5000 ft sank til 2500 ft, men selv ganske små ændringer af flyvehastigheden (105 mph) i begge retninger medførte yderligere højdetab.

Man har iøvrigt udregnet, at piloten med det aktuelle højdetab udmærket kunne være returneret til Sønderborg, men da han var mindre fortrolig med instrumentlandinger her end i Kastrup med denne lufthavns bedre faciliteter, er det forståeligt, at han foretrak at forsøge at nå frem dertil.

Rapporten konkluderer bl.a. i, at piloter ved kontrolflyvninger med flermotorede fly bør flyve en tid med virkelig stoppet motor og kantstillet propel og ikke blot med en sådan motorindstilling, at det svarer hertil.

Turbulent-ulykken på Samsø

Den 24. maj kl 1400 havarerede en Stark Turbulent D OY-EAB på Samsø. Flyet blev knust og piloten, der kom alvorligt til skade, kan intet huske om begivenheden. Alligevel er man gennem undersøgelserne nået frem til en sandsynlig teori, der går ud på, at piloten under forberedelse til nødlanding har lukket for benzinen og har tabt så megen fart under drej i lav højde, at en pludselig standsning af motoren fremkaldte et øjeblikkeligt stall.

Årsagen til nødlandingen menes at være, at pilotsædet ikke har ligget rigtigt på plads, hvorved det under manøvreringen er gledet fremad og faldet ned med en sådan virkning, at styrepindens bevægelser er blevet begrænset. Ved at spænde sig løs har piloten atter fået sædet flyttet så meget, at han fik kontrol over flyet, hvorefter han søgte at nødlande for ikke påny at få vanskeligheder.

Betjeningsvejledningen for flyet indeholder under kontrolforanstaltninger før start et punkt vedrørende kontrol af sædets faste placering. Dette punkt har piloten ikke hæftet sig ved, og kontrollen er ikke blevet udført.

Piloten var iøvrigt ikke behørigt omskolet på typen, som han havde købt dagen før.

Rapporten foreslår, at sædekonstruktionen på typen bør ændres som et vilkår for fortsat dansk luftdygtighedsbevis, ligesom luftfartsmyndighederne i Vesttyskland, Sverige og Norge bør underrettes.

Tysk nødlanding ved Tønder

Den tredie rapport omhandler en nødlanding den 31. juli om eftermiddagen på en mark 2½ km syd for Tønder med en Bücker Zlin 381. Af de to ombordværende fik føreren brud på et fodrodsben. Flyet var på vej fra Egelsbach ved Frankfurt til Esbjerg og havde fløjet knap 3 timer, da motoren gik i stå i 200 m højde. Forsøg på brug af primerpumpen hjalp ikke, og piloten måtte nødlande på en lille plads med mange hindringer, hvorved flyet blev stærkt beskadiget.

Undersøgelser af brændstofsystemet viste ingen tegn på fejl i dette, og der var ca 30 liter benzin i tanken.

Piloten har oplyst, at han plejede at flyve med tankvælgerhåndtag på »reservetank«, og mener han også gjorde det på denne flyvning. I denne stilling skulle hele tankens indhold kunne anvendes.

Luftfartsdirektoratet mener imidlertid på grundlag af slidmærker at kunne konstatere, at hovedtank-indstillingen hyppigst har været anvendt, og at denne også blev brugt under flyvningen, hvorved motoren er stoppet, da hovedtankindholdet var opbrugt. Dette bestyrkes af den tilbageværende brændstofmængde samt af, at forsøg på at bruge den håndbetjente brændstofpumpe havde været resultatløs – den kan nemlig kun virke i indstillingen til reservetank.

Man konkluderer, at årsagen til motorens svigten er, at der ikke blev skiftet fra hoved- til reservetank, da hovedtankens indhold var opbrugt.

— — —

De pågældende rapporter kan rekvireres fra luftfartsdirektoratet. Der er meget at lære af dem, og de er glimrende egnet til gennemgang af havariårsager på teorikursus eller ved klubaftener.

Sisu 1 A gennembryder 1000 km-muren

— Af *Alvin Parker* —

Da jeg fredag den 31. juli kl 6 morgen så ud af mit sovekammervindue i Odessa, Texas, så det ud til en tidlig start. Det så ud til chancer for at flyve *Len Niemi's* Sisu de 1000 km og dermed opfylde min brændende ambition om at slå verdensrekorden i distance. Min kone lavede morgenmad, mens jeg klædte mig på. Derpå sendte hun mig til frisøren for endelig at blive klippet. Men alligevel var jeg kl 0815 på vej til lufthavnen.

Ian Burgin, en australier, der netop er blevet færdig med sit teologi-studium, er min hjælper for fjerde og sidste sommer, før han tager hjem. Han prædiker hver søndag, hvorfor jeg prøver at holde søndagene fri til ham. Jeg følte ligesom nogle andre piloter og vejrmanden, at det ville blive en bedre dag i morgen. Men af en eller anden grund må jeg være psykologisk forberedt på en flyvning. I dag var alt i orden, og min kone sagde, at jeg sprang rundt som en græshoppe! Desuden er mange gode dage efter min erfaring gået tabt, mens man ventede på en endnu bedre dag, som aldrig kom. Derfor vedtog jeg – med tilslutning fra både Ian og min kone – at vejret var af mindre betydning!

Efter at have hentet en liter vand og noget slik kørte jeg Sisu'en ud til startstedet omkring kl 0940. Ian fløj mit slæbefly, en L-19, og jeg udløste i omkring 2400 fod (5200 fod over havet) over vejkrydset i den nordvestlige del af Odessa. Jeg prøvede at udnytte lidt stig, som jeg netop var blevet slæbt igennem, men kunne ikke. Endelig fandt jeg en brugbar boble i nordvest-hjørnet af Ector County Airport, og efter at have været nede i 500 fod nåede jeg op i 1800 og fortsatte nordpå til en lille, tjavset cu, der netop blev dannet og bar op til 2300 fod. Herefter kunne jeg ikke nå tilbage til flyvepladsen.

Jeg arbejdede mig gradvis nordpå langs Andrews Highway, derfra vest om Andrews og op til 2800 fod NV for Andrews. Herfra kunne jeg kigge ned på familiens ranchland, hvor jeg tilbragte så mange timer i min ungdom som cowboy. Hvis nogen dengang havde fortalt mig, at jeg en dag skulle flyve i svævefly hen over det område, ville jeg ikke have anset ham for rigtig klog.

Jeg arbejdede mig videre mod nordvest til i nærheden af Hobbs, New Mexico, og lidt lavt i kun 1100 fod. Men så gik det op til 3300 lige vest om Tatum. Her erfarede jeg gennem radioen, at *J. C. Wright* og *Wally Scott* netop var blevet enige om, at forholdene ikke retfærdiggjorde en strækflyvning den dag, så med de bedre udsigter for næste dag vendte de tilbage til Odessa. Min gennemsnitsfart var ganske rigtig kun 80 km/t, men jeg havde stadig en følelse af, at »det« (1000 km flyvningen) kunne lykkes. *Alex Aldott* var oppe i »*Doc*« *Mullen's* Prue Super Standard, men det var først, da jeg samme aften ringede fra Kimball i Nebraska, at jeg fik at vide, at han var fløjet til Leoti i Kansas, en distance på cirka 750 km.

Parker's 1000 km flyvning, Aldotts 750 km flyvning samme dag og Scotts målrekord på 837 km få dage tidligere. De udgik ligesom Dick Johnsons 861 km rekord i 1951 fra Odessa, Texas. (Sailplane & Gliding).

Igen i lav højde

Mens jeg kæmpede mig videre øst for Fort Summer, fik jeg øje på *Dan Crenshaws* landejendom og var klar over, at disse gamle venner ville invitere på frokost, hvis jeg skulle lande i nærheden. Men det lykkedes mig at komme videre øst om et meget grønt 8720 fod bjerg ved Des Moines og ned i nogle bjergkløfter ved Cimarron floden – her var jeg nede i 700 fod over terrænet!

Men ligesom i NV-hjørnet af den hjemlige lufthavn lykkedes det mig ved den helt desperate termik-teknik fra McCook-konkurrencen at komme op igen. Det har – sommetider – sin fordel at blive nr 38 i en konkurrence! Jeg fløj over Purgatiore-floden i Colorado og steg til 8000 fod over terrænet i østsiden af en sky, fra hvis vestside der faldt regn.

Videre over Arkansas-floden lige øst for La Junta. Så i en vestlig kurve op over Hugo og på jagt efter nogle »støvdjævle« SØ for Last Chance, Colo. Men her fandt jeg ikke meget løft og fortsatte i endnu en desperat glidning til sydenden af en støvrulle i 2000 ft over jorden lige foran en tordensky ca 40 km syd for Fort Morgan.

Regn, torden – og godt med stig

Igen tæt regn lige vest for mig og mudret regn på mig – og så kom dagens bedste løft, 1000 fod/min (5 m/sek) op til skybasen. Hvis det bliver sådan ved, så – Canada, pas på, her kommer jeg! Jeg var bange for at gå ind i skyen, da et jævnt sving betød, at man blev blæst ind i grænsezonen, der var meget urolig. Det så ud til, at en snæver termikkurve med 5 sekunders afbrydelse mod øst var det rigtige. Jeg vidste, at jeg ikke kunne gøre dette præcist nok på instrumenter, så væk fra skyen og videre mod Julesburg, Colorado – mit angivne mål.

Endnu et tordenvejr udviklede sig foran mig på kursen og ville have tvunget mig til at gøre en omvej mod syd, som jeg gættede ville koste mig både målet og 1000 km flyvningen.

Da jeg kl 0755 var over Prewitt Reservoiret, opgav jeg målet og drejede mod NNE for at passere 1000 km cirkelbuen. Da jeg her pludselig løb ind i 400 fod/min stig med regn østpå, en tordensky mod sydvest, en tordensky mod nord og en større tordensky mod NNW, og solen var ved at gå ned, så steg jeg til 8300 fod. Disse frontforhold var netop, som vejrmanden havde forudsagt.

Idet jeg følte, at det var al den højde, jeg kunne nå at bruge, før det blev bælgmørkt, sigtede jeg mod det roterende lysfyr på en lufthavn, som jeg troede var Kimball, Wyoming. Med 135 km/t på fartmåleren bar Len Niemi's Sisu mig efter ca 25 kms glidning over 1000 km buen! »Yip-Yip-Yip-Peeeee!!!«. Jeg gled ind til fyret med 800 m for megen højde. Klokken var 0819, og der var ikke en sjæl at se.

På jorden igen

Efter 10½ times flyvning kæmpede jeg mig ud af Sisuen og så mig om efter vidner til landingen. Der var stadig ingen at se, bare det roterende fyr, banelysene – og mig! Jeg gik rundt om hangarerne til en oplyst campingvogn og råbte »Er der nogen hjemme?« To unge mænd kom frem i døren. Jeg bad dem bevidne landingen og hjælpe med at få flyet i hangar.

Den yngste af dem sagde: »Jeg har ikke hørt noget fly lande.« Jeg fortalte, at det ikke var et motorfly, men et svævefly. Så sagde han: »Jeg har heller ikke hørt sådan et lande.« Den anden svarede, at svævefly ikke kan høres, og han foreslog, at de gik

ud og kiggede på det. På vej derud bemærkede jeg: »Det her er Kimball, Wyoming, ikke sandt?«

Så fik jeg at vide, at jeg var i Kimball, Nebraska. Han spurgte, hvor jeg kom fra. Da jeg svarede: »Odessa, Texas,« så han meget skeptisk ud. Jeg er ikke sikker på, at drengene ikke troede, jeg var fuld eller tosset. Men efter at de havde set flyet, blev de mere venlige, selv om de tvivlede på min beretning. Men de skrev da under på min landingsattest, hjalp mig flyet i hangar og kørte mig ind i byen til et motel og videre til en café, så de kom for sent til deres stævnemøder den aften.

Mens jeg ventede på maden i kaféen, ringede jeg hjem for anden gang for at høre, om Ian havde ringet. Servitricen i kafeen hørte noget af samtalen, lagde mærke til mit Sagebrush Soaring Society mærke, og efter at hun havde spurgt, hvor jeg kom fra og hvilken flyvning jeg havde udført, syntes hun at være den eneste person i byen, som virkelig troede på, at jeg havde fløjet 1041 km i et svævefly.

Al Parker i sin Sisu 1 A dagen før rekordflyvningen, fotograferet af Alex Aldott, der er en sand mester i at fotografere svævefly i luften.

Ny formand for svæveflyverådet

På svæveflyverådets konstituerende møde i Ålborg den 28. november trak *Kaj V. Pedersen* sig tilbage som formand, men bibeholder posten som rådets flyvetekniske medlem og repræsenterer fortsat svæveflyverne i KDA's hovedbestyrelse sammen med den nye formand *Mogens Buch Petersen*. *Ib Braes* blev næstformand. I rådet sidder desuden *Niels Sejstrup* og *Harry Thorsted*.

Dansk Svæveflyvefond konstituerede sig med *Age Dyhr Thomsen* som formand, *Ib Randers* som næstformand og *Poul V. Fransen* som sekretær. I fondets forretningsudvalg sidder foruden disse *H. R. Hansen*, *Ejvind Nielsen* og *P. G. Jørgensen*.

Alle 11 nævnte udgår som bekendt af fondsbestyrelsen, men for at gøre arbejdet mere effektivt vil svæveflyverådet fremtidig holde møder for sig og fondets forretningsudvalg for sig med passende opdeling af opgaverne. To årlige møder bliver dog fælles, og som forbindelsesled vil en af suppleanterne (Dyhr Thomsen og Franzen) deltage i rådsmøderne.

Kaj V. Pedersen har været formand for svæveflyverådet siden 1959 og flyveteknisk medlem, siden han blev indvalgt i rådet i 1958. Normalt bestrides disse krævende poster af to personer, og Kaj Pedersen har nu ønsket at blive aflastet for formandsposten.

Som i sin tid i Aviator efterfølges han som formand af Mogens Buch Petersen, der har været næstformand siden 1958 og medlem af svæveflyverådet siden 1957.

★

OSTIV-nyt

Mens det planlagte bølgeflyvningskursus i Aosta måtte aflyses, gennemførte OSTIV i september i det nye klubhus i Varesecentret et prøveflyvningskursus, hvor man i år lærte at afprøve ensædede fly. Deltagere fra 7 lande fløj typerne Ka-6CR, Standard Austria SH, Vasama, Mucha 100, Mucha Standard, M-100S, Uribel B og C, en italiensk L-Spatz-version, Eolo, Kria, og de tosædede Bocian og EC-40 Eventuale.

Der blev også foretaget sammenligningsflyvninger med en kalibreret Ka-6CR. De målte synkehastigheder var som regel højere end de beregnede.

I oktober 1965 vil der i Varese blive afholdt et meteorologkursus, der vil beskæftige sig med vejrforudsigelser for svæveflyvning.

Den 10. OSTIV-kongres vil blive afholdt fra 2.—12. juni under VM i South Cerney i England. Har nogen foredrag at holde, skal de være anmeldt senest 1. februar (nærmere oplysninger i KDA). Den 4. konkurrence om OSTIV-prisen for standardklassefly afholdes før og under VM. Tilmelding også helst inden 1. februar.

Arnborg, fotograferet i efteråret. Man ser, at banen er ved at blive udvidet med to store trekanter, hvor jorden er behandlet for at blive sået til foråret, således at der bliver plads til DM i juli måned.

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Frederikssund—Frederiksværk Flyveklub er en ny klub, der blev stiftet den 9. december og næste dag indmeldt i KDA med virkning fra nytår. Klubben starter med 16 medlemmer på basis af et teorihold, der har været i gang siden efteråret. Formand er *G-V. Binderkrantz*, tidl. Odense, og næstformand *H. Nielsen*, der er bror til biografmanden i Kalundborg, så man begynder ikke på helt bar bund. Det håbes, at starten af klubben kan give stødet til anlæg af en flyveplads ved Frederikssund, men iøvrigt vil man i den første sæson basere sig på flyvning på Arnborg-skolen og måske hos naboklubberne.

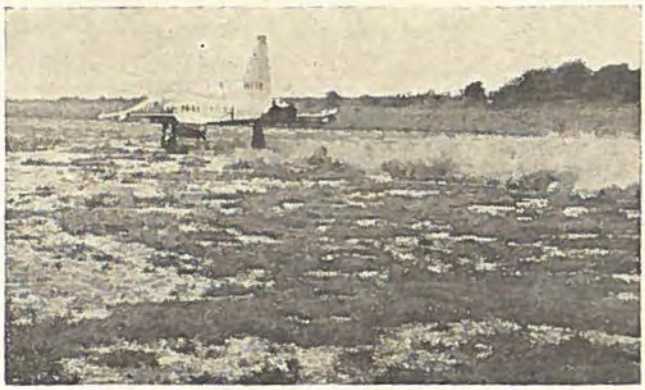
Vejle har købt en Ka-8 i Finland og har den måske allerede hjemme nu. Man påtænker at købe endnu et fly, har fået hjul på Spatz'en og skal have nyt lærred på Bergfalken. For 500 kr har klubben erhvervet en traktor til reservewirehenter. Der er også startet et klubblad „Babyen", så der sker noget.

Vestjysk nåede ca 1500 flyvninger i 1964 og har foruden Vasama'en to andre fly i ordre. Startafgiften blev forhøjet til 5 kr, for Vasama'en til 10 kr, kontingentet til 20 kr mdl. og indskuddet til 75 kr. Man har haft gavn af radioforbindelse mellem startsted og spil i år og vil næste år også have en modtager i flyet ved omskoling til ensædet. Bent Skovgård Sørensen vandt Hugo Holm-pokalen med Chr. Thomsen som nr 2, ligesom sidstnævnte også vandt Østergård Vejvads jubilæumspokal for en 156 km ud-og-hjem. Landingspokalen gik til J. Jacob Christensen.

Et fly som er fremstillet til at beskytte og understøtte landstridskræfterne kaldes en taktisk jager

En taktisk jager må forhindre fjendtlige fly i at angribe strategisk vigtige mål. Den skal kunne spore, udmanøvrere og nedskyde ethvert indtrængende fjendtligt fly, som ved sin flyvehøjde frembyder en trussel, (alle højder fra en trætop op til 30000 fod). Betingelserne for dette er, at den har overlydsfart, hurtig akceleration, en 1. klasses stigeevne og en fremragende manøvredygtighed. Den må have større aktionsradius end modstanderen. Den må være armeret og må kunne affyre missiler.

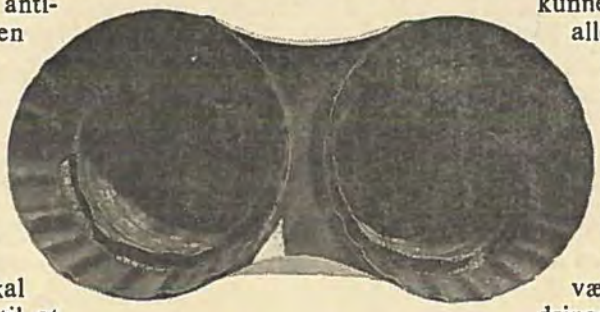
En taktisk jager må, uden risiko for sig selv, kunne angribe og ødelægge militære mål på jorden. Den må være forsynet med forskelligartede våben — såsom missiler, bomber, raketter, napalm, udkastere — og må sikres stabile affyringsmuligheder. Selv tungt lastet må den kunne manøvrere let og sikkert i lave højder, og må, såfremt den angribes, være i stand til at sætte modangreb ind.



En taktisk jager må kunne operere fra interimistisk anlagte flyvepladser nær fronten — hvad enten det drejer sig om ujævne græsbaner, tromlede jordbaner eller baner belagt med metalnet. Den må efter et togt nemt og hurtigt kunne gøres operationsdygtig påny.

En taktisk jager må altid være i kampklar stand — altså være robust, pålidelig og nem at vedligeholde. Alle systemer og komponenter må være let tilgængelig fra jorden. Udskiftning af motorer og anden vedligeholdelse må ikke kræve tungt udstyr. Arbejdstimerne ved vedligeholdelsen skal være få.

En taktisk jager må være manøvredygtig uanset påførte skader under kamp eller under andre nødsituationer. Den må frembyde et lille mål for radar og antiluftskyts. Den skal have reserver, hvor det tæller — to motorer, to hydrauliske-, to elektriske- og to brændstofsystemer. Den skal være i stand til at fuldføre et togt og returnere til sin base, også efter at have mistet den ene motor, at starte påny på den tilbageblevne motor og flyve til en tilbagetrukken base for påsætning af ny motor.



En taktisk jager skal uden videre kunne anvendes til alle slags støtteoperationer, bl.a. rekognoscering. Dens alsidighed skal fra begyndelsen af være således forudset, at væsentlige ændringer ikke vil være nødvendige for at udstyre den med nye våben eller bibringe den nye flyveegenskaber.

Northrop F-5 en en taktisk jager. Den blev fremstillet for at dække det totale taktiske behov og for altid at være til rådighed i stort antal. F-5 er nu i fuld produktion for levering til alle nationer indenfor den frie verden.

NORTHROP

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

NYT FRA FLYVEPLADSERNE

Før Deres Shell-kort à jour (9)

I tiden fra 17.12.64 til 12.1.65 ændres kendingssignaler på radionavigationshjælpemidler i København FIR som følger:

Navn	Nuværende kendingssignal			Nyt kendingssignal
	VOR	DME	NDB	
Aalborg	YT		YT	AAL
Anholt			AT	ANT
Beldringe ..			OD	BLD
Nora	NR			NOA
Rønne	RN			ROE
Arnager			ARN	ROE
Bella			BL	BEL
Kastrup ..	CH	CH	KS	KAS
Mona	MO		MO	MON
Ramme			OWM	RAM
Alsie			AL	ALS
Billum	BI		OZR	BUM
Brofeld			OF	BRO
Dalmos			DM	DAM
Presto			PR	PRE
Robby	RY		RY	ROB

Radiokortet rettes i overensstemmelse hermed.

Lufthavne og offentlige landingspladser

Hver plads er positionsangivet ved hjælp af et radiofyr. Ret kendingssignalet herpå.

Private pladser

Filskov Flyveplads vil nu blive benyttet til rundflyvning. Da kun den nye øst-vestbane er godkendt hertil, kan nord-syd banen være lukket, selv om vinden er herpå. Banen vil så være afmærket med hvide kryds, og af hensyn til publikum er den blokeret af tovspærring.

Hovedkortet:

Flyt den nordlige grænse for Vandel MTMA nordpå, således at den berører kontrolzonen ved Give. Terminalområdets nordøstlige grænsepunkt nordøst for Horsens er uforandret.

LEGO's del af Vandel kontrolzone hedder nu LEGO trafikzone. Man skal nu for at opnå tilladelse til anflyvning uden radio henvende sig direkte til LEGO AFIS.

Landet rundt

Kalundborg flyveplads vil nu blive afmærket efter den nye standard. Byrådet har bevilget 5000 kr til formålet. En del af arbejdet udføres på frivillig basis af Kalundborg Flyveklub.

Odsherred får antagelig flyveplads i det nye år, takket være Odsherred Flyveklub. En kreds af medlemmer har købt et 15 tdr. land stort areal ved Trundholm mose, en lille halv snes km SW for Nykøbing S. og vil leje eller sælge det til klubben, hvis medlemmer selv vil bygge en 10×12 m hangar til to fly. Der er udvidelsesmuligheder, så pladsen kan gøres offentlig.

Læsø flyveplads vil blive udvidet. Sognerådet har for knap 20.000 kr købt 11.6 hektar jord syd for flyvepladsen, således at det vil blive muligt at anlægge ikke mindre end tre baner på pladsen. Arbejdet er beregnet til en lille kvart million kr og søges gennemført fordelt over tre finansår. Jordarbejdet skal afsluttes til august, og pladsen skulle være færdig 1. juli 1966.

★

Flyvepladsen på Færøerne udvides

Finansudvalget har bevilget 1,6 mill. kr. til udbygning af den færøiske flyveplads Vagar på Vågø. Banen skal forlænges med 60 m i hver ende, så den bliver ialt 1100 m. Endvidere skal flyvepladsen, der ligger på en hylde på fjeldsiden, gøres bredere ved at sprænge noget væk på den ene side og bruge det bortsprængte til at fylde ud med på den anden side. Endelig skal der opstilles et radiofyr i nærheden af pladsen til brug ved indflyvningen.

Udbygningen foretages af hensyn til beflyvningen af pladsen i vintersæsonen. Scan-Fly's rute går udmærket, omend man har været en del generet af de meteorologiske forhold, og man agter i nær fremtid at gå over til at flyve to gange om ugen.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

(KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE)

Godkendt af Luftfartsdirektoratet

TEORIKURSER

Dag- og aftenhold

Korrespondancekurser

★ ALLE ERHVERVSCERTIFIKATER:

B-CERTIFIKAT — C/D-CERTIFIKAT — INSTRUMENTBEVIS

K+N-CERTIFIKAT — RADIOTELEFONISTBEVIS

★ PRIVATFLYVERCERTIFIKAT

★ LINKTRÆNING

Nye hold starter:

A-certifikat ..... 5. januar 1965

Instrumentbevis..... 6. januar 1965

C/D+Klarerercertifikat. 7. januar 1965

Ring eller skriv efter nærmere oplysninger.

Undervisningen foregår i egne lokaler i Københavns Centrum.

KJELD SASBYE

GRØNNEVEJ 261 . VIRUM . TELF. 852664

KARL RASMUSSEN

HYTTELUNDEN 7 . BRØNDBY STRAND . TLF. 730610

Hvad skal vi finde på i 1965?

Mange store svæveflyveopgaver venter endnu på at blive løst.

Selv om der endnu er en hel del „geografiske" førsteflyvninger at udføre for svæveflyvere, der gerne vil udføre noget, ingen anden før har præsteret (f. eks. Jylland—Bornholm, Bornholm—øvrige Danmark, Danmark—Tyskland via Femern, Sjælland—Jylland via Fyn o.s.v.), så stiler vor elite nu efter endnu højere mål.

Ved flyvning i lige linie er det en 700 km flyvning, det gælder.

Her i vintersæsonen, hvor man flyver „hangarflyvning" eller sidder derhjemme og drømmer over kortet, vil mangen en svæveflyver prøve at planlægge disse nye præstationer.

700 km er langt

Med en lokal danmarksrekord i fri distance på 504.5 km (1962) og en national på 692 sat i USA samme år giver de 700 plus lidt margin en smuk mulighed for at erobre begge rekorder!

Man kan tegne 700 km cirkler fra Arnborg og se, at man skal til så fjerne steder som Gävle, Prag, Würzburg, Darmstadt, Luxembourg, Calais eller Harwich — — eller fra Kaltred til Sognefjordens munding, Ålandsøerne, Warszawa, Mannheim, Brüssel eller Yarmouth — — eller fra Sandholm til Åbo, Nürnberg, Koblenz eller Antwerpen.

Skal man være realistisk, så skal man imidlertid som ved tidligere flyvninger på 7—800 km i Europa bruge vind mellem nord og øst. Nu har forårets nordenvind svigtet os i to år — så den må snart være der igen. Så er det bare om at flyve alt, hvad remmer og tøj kan holde, og håbe på, at man kan komme gennem de vanskelige områder i Sønderjylland og i det område i Tyskland, hvor der hidtil er stoppet. Fra Sjælland må turen gå via Femern, hvor problemet ikke er at komme over, men at få termik på den anden side.

Der er udført 700 km flyvninger fra Nordtyskland, så det er også inden for mulighedernes grænser fra Danmark.

Hvordan kan man lægge 500 km på lukket bane

I betragtning af, at ud-og-hjem-rekorden nu i 7 år har stået på 307 km (Karup—Tønder—Karup), trænger den til en tand opad. Hvorfor ikke 500 km?

Forsøget er gjort, og *Braes* er kommet længst på en flyvning den 2. juni 1962 Alborg—Flensborg, hvor han på tilbagevejen dog kun nåede 4 km, d.v.s. ialt 260 km, mens han er nået godt 100 km nordpå på en flyvning til Vandel-retur.

Vi spår, at der vil blive gjort flere forsøg på den rute eller på tilsvarende som Esbjerg—Strandby v. Frederikshavn—Esbjerg (505 km), Skrydstrup — Hjørring — Skrydstrup (500) eller Arnborg—Lübeck retur (517 km).

Fra Sjælland skal man enten langt op i Sverige og tilbage eller ad fugleflugtslinien til Tyskland (Ringsted—Lüneburg—retur 528 km) eller via øerne (Sandholm—Neumünster—retur 506 km, Sandholm—Esbjerg—retur), hvilket i betragtning af, at bare den ene vej endnu ikke er udført, jo er væsentligt sværere, om end ikke umuligt.

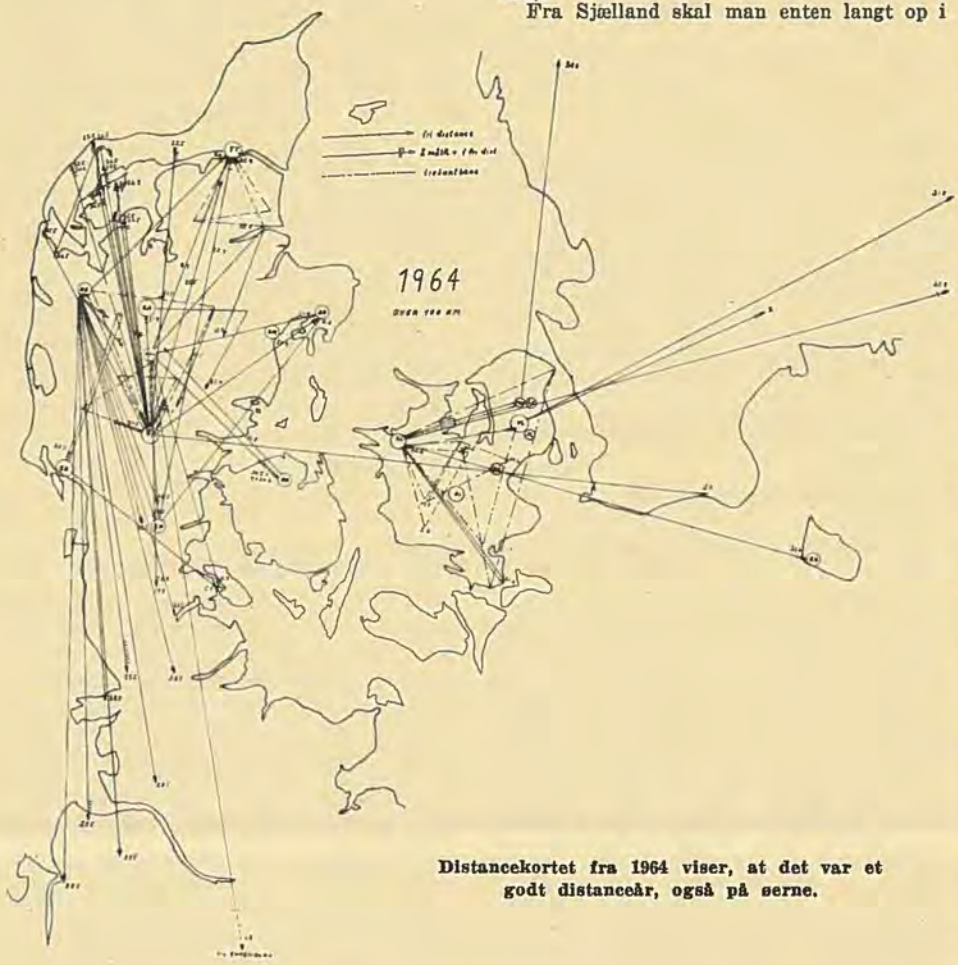
Så er der 500 km trekanten, som også internationalt set for nogle år siden betragtedes som en utopi, men som så blev rekordklasse og ikke blot er udført i Sydafrika, men også adskillige gange i Tyskland for slet ikke at tale om det store antal, der blev gennemført ved de polske konkurrencer i år.

Men hvordan i Danmark? Her har vi kun udført få 300 km trekanter, alle fra Alborg. Forsøg fra Vandel og Esbjerg er alle glippet, og fra Arnborg er det ingenlunde let. Vendepunkterne kommer for tæt ved kysten. Det samme gælder for Sjælland, hvor vi dog nu tror, det kan gøres.

Og så 500!

Skal den udgå fra Arnborg, kan man som vendepunkter vælge f. eks. Kaltred og Rendsburg (524 km). Hvert enkelt af disse tre ben kan lade sig gøre, om end vi endnu ikke har set noget i retning af Kaltred—Arnborg eller Kaltred—Rendsburg. Men man må indrømme, at der skal meget held og dygtighed til at nå alle tre på én gang. Det bliver både Storebælt og Kattegat på samme flyvning!

Det gør det også på trekanter som Alborg—Ølgod—Kaltred (502 km) eller med Varde i stedet for Ølgod (533 km). Og hvad med et lille trip Sandholm—Hobro—Assens—Sandholm?



Distancekortet fra 1964 viser, at det var et godt distanceår, også på øerne.

Årets sølvdiplomer

1964 bragte kun 25 nye sølv-diplomer mod 38 i 1963. Af de sidste har vi ikke tidligere nævnt: 220 *Jørgen Andersen*, Midtjydsk, 221 *Sylvester Mejer*, Midtjydsk, *Knud H. Vinther*, PFG samt *Knud Age Mikkelsen*, Værløse.

Og her er 1964-høsten:

224 Knud Stæhr, Alborg, 225 Finn Kai Nielsen, Skrydstrup, 226 Egon Rasmussen, Ringsted, 227 Sofus Grum-Schwensen, Kbh., 228 Povl Pedersen, PFG, 229 Herbert Andersen, Birkerød, 230 Per T. Nilsson, PFG, 231 Chr. Toft Thomsen, Vestjysk, 232 Tom B. Nielsen, Kalundborg, 233 Helmuth Sørensen, Havdrup, 234 Peter V. Nielsen, PFG, 235, Ove F. Sørensen, Midtjydsk, 236 Hans Bo Poulsen, Vejle, 237 J. Søgård Andersen, Århus, 238 Henning S. Nielsen, Midtjydsk, 239 Bendt B. Christensen, Aviator, 240 Ib Randers, Nordvestjysk, 241, H. Hesselbjerg, Værløse, 242 Karl-Erik Lund, Horsens, 243 Jørgen Mølbak Jensen, Aviator, 244 Tage Hausager, Alborg, 245 Helge Madsen, Tyskland, 246 Einar Grum-Schwensen, 247 Hans Marqvardsen, PFG, 248 Preben Nielsen, Alborg.

Derimod var der ikke et eneste færdigt guld-diplom i 1964 — for slet ikke at tale om de tre diamanter, som Danmark er et af de få svæveflyvelande, der ikke har et eneste af. Lad os råde bod herpå i 1965!

Svævefly som rejsemiddel

„ — — men de kan jo ikke bruges til noget praktisk, sagde en motorflyvekone en dag, da vi viste hende en fin samling svævefly. Det er jo heller ikke formålet med svævefly, men alligevel!

For et par år siden tog *Mogens Buch Petersen* Libellen fra Alborg, da han skulle til et møde i Herning. I sommer tog *Braes* Ka-6'en og fløj til møde på Arnborg. *Carsten Thomasen* ankom pr. Ka-6 til Tirstrup for at kontrollere certifikatprøver.

Det må dog indrømmes, at de ikke fløj hjem. Det gjorde derimod *Svend Michaelsen*, da han en dag skulle kontrollere certifikatprøver i Esbjerg. Han fløj derned på 1½ t i FUX'en, spiste frokost og kontrollerede i Esbjerg, hvor han pany blev startet og efter to timer landede i Arnborg.

TRAFIKFLYVENYT

SAS' polarrute fejrede 10-årsjubilæum d. 15. november. I de ti år er der transporteret 235.000 passagerer mellem København og den amerikanske vestkyst og 70.000 på Tokio-ruten, der startede den 24. februar 1957. Endvidere er der transporteret ca. 4500 t fragt på de 5500 flyvninger. Flyvningerne udførtes oprindelig med DC-6B. I 1957 indsatte man DC-7C, der i 1960 blev afløst af DC-8. Rejsetiden, der oprindelig var 24 timer, er nu 12 timer på ruten til Los Angeles.

SAS har indført familierabat på samtlige ugens dage på samtlige indenrigsruter. Nyordningen gælder foreløbig til 31. marts og omfatter ægtepar samt børn og børnebørn mellem 2 og 19 år. Princippet er, at der kun betales fuld pris for en voksen, mens de øvrige får 50 % rabat.

Grønlandsfly har fordoblet aktiekapitalen til 2 mill. kr. Som ny flyvechef efter major *C. J. Djørup*, der døde i september, er ansat luftkaptajn *E. A. Bolvinkel*. Han er uddannet som helikopterpilot i flyvevåbnet og har siden været ansat i Nordair, indtil han i november 1963 blev ansat i Grønlandsfly som kaptajn på selskabets DC-4, der anvendes til flyvninger mellem Sdr. Strømfjord og Kulusuk.

De nye heliports i Julianehåb, Frederikshåb, Godthåb, Sukkertoppen, Holsteinsborg og Egedesminde er nu færdige, og hangarerne i Godthåb forventes færdige om et par måneder. Desuden skal der bygges otte enfamiliehuse til flyvepersonel i Godthåb.

Scan-Fly har indstillet sin rute København—Anholt, da luftfartsdirektoratet har forbudt anvendelse af flyvepladsen på Anholt. Pladsen vil nu blive nødtørftigt istandsat, så den kan anvendes til ambulance- og undsætningsflyvninger, men man håber på at få ruteflyvningen genoptaget til sommer. En fuldstændig istandsættelse af pladsen vil koste ca. 40.000 kr. Scan-flys nye Heron, der tidligere har tilhørt den saudi-arabiske konge, er nu blevet indrettet til ambulancebrug. Den har fået navnet „Remo", fordi den flyver for forsikringsselskabet Europæiskes afdeling for bilturister, kaldet REMO.

SAS går ind for Saltholm. I et foredrag for nylig er vicedirektør, kaptajn *Emil Damm* på SAS's vegne gået aktivt ind for Saltholmprojektet som ny lufthavn for København og Malmø, og siden har SAS henvendt sig til Nordisk Råd om planerne. En forudsætning er en tunnel mellem Amager og Saltholm og bro — eller helst tunnel — mellem Saltholm og Malmø. Indtil en ny lufthavn tages i brug ca i 1980, må Kastrup fortsat udvides og moderniseres lige til flytningen.

SAS-overskud. SAS har i 1963—64 haft et endnu finere regnskabsår end det foregående med en lastfaktor på 57.6 % mod 53.2 og en kabinefaktor på 52.9 mod 49.0. Trafikken steg ca 15 %, og årets overskud bliver af betydelig størrelse.

SAS valgte DC-8

Trods fristende tilbud fra Boeing valgte SAS alligevel at holde sig til Douglas og bestilte fire DC-8-62 til levering i 1967. Samtidig sikrede man sig forkøbsret på endnu fire. De fire fly koster ialt 210 mill. kr. — DC-8-62 er en udvikling af den almindelige DC-8 med større spændvidde og længere krop. Den kan medføre 189 passagerer og kan flyve København—Los Angeles non stop med en marchfart på 875 km/t. Det betyder, at Sdr. Strømfjord glider ud som fast mellemlandingsstation, og det vil derfor blive nødvendigt at oprette en særlig rute til Grønland. Allerede til sommer vil der blive en ugentlig flyvning København—Sdr. Strømfjord med DC-7C, i tiden 3. juni til 15. sept., og i selve sommersæsonen vil der desuden blive fløjet ekstrature med DC-8.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

BØGER

Bristol fly

C. H. Barnes: *Bristol Aircraft since 1910.* Putnam 1964. 14 × 22 cm, 415 s., rigt ill. Pris indb. 63 s.

I samme serie som bøgerne om Hawker og de Havilland foreligger omsider bogen om Bristol. Denne fabrik blev oprettet 1910 og modsat datidens fabrikker, der blev startet af flyvebegejstrede teknikere med ringe forretningsmæssig indsigt, havde den stor kapital bag sig og dygtige forretningsfolk i ledelsen. Den voksede hurtigt frem til at blive en af Englands førende fabrikker og indgik i 1960 i British Aircraft Corporation. Samtlige typer beskrives detaljeret med masser af billeder (over 300 fotografier og 50 treplanstegninger), og for de særligt interesserede er der en oversigt over registrationerne på samtlige 15.750 fly, der er udgået fra fabrikken samt på de 8.320, der blev bygget af fabrikkens licenstagere!

Trafikflyvningens historie

R. E. G. Davies: *History of the World's Airlines.* Oxford University Press 1964. 591 s., 15 × 25 cm. 84 s. indbundet.

Dette monumentale værk giver for første gang en samlet skildring af trafikflyvningens historie (charterselskaber dog undtaget) fra de tyske luftskibsruter i 1909 til jetalderen. Selv det mindste selskab er medtaget, f. eks. det danske Provins Luftfartsselskabet fra 30ernes slutning. Bogen er ikke et leksikon med selskaberne i alfabetisk orden, men en sammenhængende kronologisk skildring, opdelt i områder (Europa, USA o.s.v.). Den er proppet med facts og har naturligvis sin største værdi som håndbog, men den er ikke mere tør, end at man sagtens kan holde ud at læse den. Illustrationerne omfatter billeder af praktisk taget alle typer trafikfly, rutekort, organisationsskemaer m. v. Den er nok dyr, men man får sandelig noget for pengene.

Canadiske flyvepionerer

J. H. Parkin: *Bell and Baldwin.* University of Toronto Press 1964. 555 s., 16 × 24 cm, rigt ill. 15,00 Dollars indb.

Alexander Graham Bell er bedst kendt som opfinder af telefonen, men hele livet igennem nærede han en voldsom interesse for flyvning. Han eksperimenterede med drager og var formand for Aerial Experiment Association, der byggede det første fly i Canada i 1908. *Casey Baldwin* var chefingeniør i gruppen, der blandt sine medlemmer også talte *Glenn Curtiss.* Parkin giver i sin bog en yderst detaljeret skildring af Bell og Baldwins arbejde med fly og senere hydrofoilbåde (deres HD-4 fra 1919 havde en hastighed på 113 km/t). Endvidere skildres samtidige pionerer som brdr. *Wright, Bleriot* m. fr., herunder *Ellehammer*, der får ialt 10 sider. Skildringen af Ellehammer er hovedsagelig baseret på „Danish Aviation from Ellehammer to SAS", udsendt af Udenrigsministeriet på Aeroklubbens initiativ i 1956.

Meteorologi

„Meteorology for Airmen" af Charles A. Zweng. Pan American Navigation Service. 296 s., ill. Pris 6.50 dollars.

Når man har små 300 sider til sin rådighed, kan man få betydeligt flere detaljer med end i vor danske lærebog, så vil man supplere sin viden, er her en udmærket bog. Denne 3. udgave af den, der kommer 14 år efter den 2., har foruden det klassiske stof fået mange nye ting som jetstrømme og stående bølger med. Også nogle af de orkaner, der fra tid til anden rammer USA, er beskrevet. Som i andre amerikanske bøger er der lagt stor vægt på flyverens praktiske fortolkning af meteorologernes materiale.

Motorflyvehåndbogen 2

Motorflyvehåndbogen 2 „Hvordan flyver man?" af Johs. Thinesen. Tegninger af Otto Sørensen. Udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub, i kommission hos FLYV's Forlag. 128 sider, 138 illustrationer. Samlet pris i subskription for 5 hefter: kr. 58.00. — Fås i enhver boghandel.

Her når vi til, hvordan flyet overhovedet bliver hængende i luften, hvordan det styres i klart vejr, noget om instrumentflyvning, samt præstationer.

Forfatteren og tegneren er gennemgående sluppet godt fra at anskueliggøre et stof, man ikke på forhånd kan vente, går lige ind i folk. Jeg er dog ikke helt overbevist om, at de der ikke tidligere har beskæftiget sig med „kraft × arm", kan kapere tyngdepunktsberegningen, idet spørgsmålet hvordan tyngdepunktet flytter sig, når man læsser flyet, ikke fremgår særlig tydeligt, hvis man ikke er i besiddelse af „loading graph" m.v. Andre forklaringer iøvrigt kunne være mere udførlige, og enkelte kurver er absolut ikke for lægfolk. Personlig bliver jeg altid sur, når den ledsagende tekst ikke passer til illustrationerne som datatabellen i „Præstationer". Som flyvelærer er der ting i „Flyets manøvrering", jeg kunne ønske anderledes, selv om der selvfølgelig ikke kan rokkes ved principperne. I vor gamle „Så flyver vi" drejede man med et fly; nu svinger man, selv om svinget stadig vises på drejningsviseren, og bevægelserne omkring højaksen kaldes drejning.

Kørsel på jorden er jo, efterhånden som næsehjul trænger frem, blevet betydelig nemmere, men der kunne godt være ofret nogle linier på dette område — der er dog stadig nogle, der vender bunden i vejret på jorden.

Men bortset fra disse måske „sure" bemærkninger er det så absolut en positiv og mere detaljeret bog end 1. del. Her får vi på dansk, som de fleste af os vel er bedst hjemme i, serveret stof på let tilgængelig måde. Så afsted til boghandleren, hvis bogen ikke var under juletræet eller på anden vis er ankommet!

Mic.

★

Fejl i Motorflyvehåndbogen?

Der er fejl i alle lærebøger (vi er stødt på mange hos vore kolleger under udarbejdelse af MOTORFLYVEHÅNDBOGEN), og trods al kontrollæsning og korrekturarbejde har der også indsneget sig nogle i vor egen bog. Det er tanken at bringe et rettelsesblad med de vigtigste i bogens 5. del, der er ved at gå i trykken, og vi beder derfor alle håndbogens læsere, som har bemærket sådanne fejl, om at skrive eller ringe til KDA omgående, så vi kan få så mange som muligt rettet.

Bogens tredie del — Fra sted til sted — udkom kort før jul. Den fjerde del — Vejr og flyvning — ventedes sidst i januar.

VIPAN

skal bygges i Tyskland

☆

MFI-10 Vipan i civil bemaling.

Malmö Flygindustri og Vereignigte Flugtechnische Werke er ved at afslutte en overenskomst om produktion af MFI-10 Vipan hos VFW i Bremen, da MFI ikke selv har den fornødne produktionskapacitet. Prisen for produktionsversionen, der formentlig får en 200 hk Lycoming med direkte brændstofindsprøjtning, bliver ca. 60.000 DM. Den stærkere motor skyldes ønsket om bedre stigeegenskaber, ikke højere hastighed. Det er meningen, at den tyske produktion også skal dække det skandinaviske marked, hvor specielt den svenske hær er meget interesseret i typen. Også Danmark siges at være interesseret i at købe 12 stk.

Vedr. Junior og dens afløser Trainer kan oplyses, at den sidste nu har aflost Junior på produktionslinien. Trainer har nu fået typegodkendelse, og de første eksemplarer er allerede leveret til svenske flyveklubber. Den kan nu leveres med pontoner, og takket være den forhøjede flyvevægt kan den stadig flyve med to personer, fulde tanke og bagage.

Tomvægten er 400 kg mod 340 for landversionen, fuldvægt 615 kg (575), rejsehastigheden 185 (210) km/t, stigeevnen 3.6 (4.5) m/sek og rækkevidden ved 65 % ydelse 680 km (760).

To af Malmö Flygindustris ledere er iøvrigt blevet hædret med Flygtekniska Föreningens fornemme Thulin medalje i sølv. Direktør *Rudolf Abelin* fik den som „idégivare och drivande kraft bakom tillkomsten av flygplan MFI-10 Vipan samt för förtjänstfull tillämpning av laminarteknik för flygtekniska konstruktioner", og ingeniør Björn Andreasson fik den for „berömvärd konstruktion av ett lätt motorflygplan, MFI-9 Junior, utmärkande sig för föredömlig enkelhet".

TYPENYT

Chance Vought Crusader nr. 1219 til U.S. Navy blev leveret den 3. sept. Endnu ca. 40 er under bygning til Frankrig.

En *Martin SP-5B Marlin* er blevet forsynet med P & W J60 jetmotor i bagkroppen i stedet for maskingeværtårnet. Herved reduceres startstrækningen fra 1500 m til 800 m.

BAC arbejder efter sigende med en „SuperSuper VC10" til 200—250 passagerer.

Hawker Siddeley Trident 1E (langdistanceversionen til Kuwait) fløj første gang 2. november.

BAC-145 er blevet bestilt af Royal Air Force under betegnelsen Jet Provost Mk. T. Mk. 5. Denne version får trykkabine og større interne tanke, så tiptanke ikke længere bliver nødvendige.

★

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Slettet: OY-HAA, Bell 47, Thanner Fly (solgt til Sverige).

Ejerskifte: OY-AET, Cessna 210, tidl. Bohnstedt-Petersen A/S, nu Scandinavian Air Trading Co. A/S, Kastrup. — OY-DAE, KZ III, tidl. Magne Nøhr, nu Charles Nielsen, Ikast.

FLYVEVÅBNET

Major *Helge Høy-Hansen* er fra 1/1-65 udnævnt til oberstløjtnant og ansættes som chef for Flyverdetachement 600.

Oberstløjtnant Victor Petersen død

En af grønlandsflyvningens pionerer, oberstløjtnant *Victor Petersen*, døde den 3. december, 66 år gammel. Som ung sømineassistent fik han flyvercertifikat i Marinen i 1923. I sommeren 1931 deltog han i tyskeren von Gronaus flyvninger i Grønland, og i de følgende år deltog han i Marinens flyvninger deroppe. Under besættelsen var han en uforfærdet skipper på de illegale Sverigesruter, men blev taget af tyskerne og sat i koncentrationslejr. Det lykkedes ham dog at flygte og slippe til England. Han fulgte med over i Flyvevåbnet ved dettes oprettelse i 1950 og gjorde hovedsagelig tjeneste i Træningskommandoen.

Starfighterne ankommet

De ti første Starfighters til det danske flyvevåben kom til Ålborg den 23. november med det amerikanske transportskib „Marine Fiddler". De er nu ved at blive klargjort på FSN Ålborg og vil næppe gå i tjeneste før omkring nytår. De resterende nitten fly forventedes at blive leveret i løbet af december.

KASTRUPGÆSTER

Chartertrafikken i november var meget lille, i hvert fald hvad angår udenlandske fly. Grønlandsfly landede 20/11 med deres DC-4 OY-FAJ og International Aviation Development Corp. med DC-6 N90703. Martin's Air Charter ankom 22/11 med en ny DC-3 PH-DAA (ex-KLM), og et nyt svensk selskab ved navn Torair var her også med DC-3 SE-CFT (ex-Loadair) 24/11.

Det spanske luftfartselskab Iberia åbnede 2/11 en tre gange ugentlig rute til København med Caravelle EC-AVZ, og er hermed luftfartselskab nr. 24, der beflyver Kastrup. I løbet af måneden blev også 'AVY, 'ATV, 'ATZ. 'ARK og 'ARL anvendt. Iberia råder over 9 Caravelle VI-R og har to i ordre.

Forretningsfly

Det første besøg af en Beech King Air skete 3/11, hvor N790K ankom for at blive demonstreret, og 4/11 landede Helmut Horten fra Düsseldorf med sin Fokker F-27 D-BATU. Harry Thanner kom på visit 5/11 med sin Bell 47 OY-HAA og Asmussen (fra Cimber Air) mellemlandede med en Dornier 28 CF-WAL på en leveringsflyvning til Wheeler Airlines i Canada. 7/11 ankom Aero Commander D-IBIP fra Aero-Flug GmbH. i Düsseldorf og 8/11 atter en Dornier 28 CF-SCL fra Hamilton Aviation i Edmonton. Cessna Aircraft Co. var her 9/11 med deres demonstrations-Skymaster N1707Z og Travelair fra Bremen med deres Aztec D-IBAC 12/11 samt Twin Bonanza D-IBAS, som nu ejes af Druckerei P. Engelen i Krefeld. 13/11 landede AB. Nyge Aero med en Pawnee SE-EIL, og 16/11 blev en Musketeer D-EHWE luftfragtet til Kastrup og samlet hos Scanaviation på levering til Travelair. Twin Bonanza D-INAS, som ankom 17/11, tilhørte Süd-west Flug i Baden-Baden, og Finnish Air Service kom på besøg 19/11 med deres Aero Commander 500 OH-ACA. Ejendomsaktieselskabet „Villabo" i Hammerum kom på et smut 20/11 med Tri-Pacer OY-DCB og Bührle & Co. fra Zürich med Aero Commander 500 HB-GAL 22/11. Aztec SE-EIY 24/11 var ejet af Elektriska Svetsning AB. i Göteborg, og 28/11 blev en ny Cessna F.172F OY-TRN leveret til A/S Commertas.

Militært

USAF ankom 15/11 med en C-118A, O-33300 (53-33003), og MATS 5/11 med C-135B, 24132 (62-4132) og 18/11 med 24129 og 24135, alle tre fra 1611. Air Transport Wing. Fra 63rd Troop Carrier Wing ankom 9/11 C-124C, O-20982 (52-982) og 10/11 O-20958. Tactical Air Command landede 10/11 med C-130E, 37830 (63-7830) og 12/11 med 37896. I anledning af den amerikanske efterårsmanøvre „Horn Star" på Sjælland, som bestod af en bataljon fra den 3. amerikanske infanteridivision i Vesttyskland, ankom U.S.Army 5/11 med en Sikorsky H-34A, 71728 (57-1728) og en Bell UH-1B, 38500 (63-8500); den sidstnævnte var stationeret i Kastrup og stod klar til udrykning, hvis en soldat skulle blive alvorlig syg. 8/11 landede også en Beaver 37931 (53-7931), og chefen for NATO's styrker i Centraleuropa, den franske general Jean Crépin, ankom 2/11 med en fransk Noratlas No. 171, som ellers skulle have været landet i Værløse, men på grund af tåge gik den til Kastrup. Luftwaffe var her 10/11 med Convair 340, CA-033, og 20/11 kaldte „Cat Bird 1020", og det viste sig at være en U.S. Navy C-131F, 141020, og 21/11 landede U.S.Coast Guard med en HC-130B, 1345 fra Elizabeth City.

E.H.

DELTA TRADING CO.
Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

KONGELIG DANSK AEROKLUB

Rømersgade 19, København K.
Telefoner: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.
Formand: Dir., civiling. Hans Harboe.

MOTORFLYVERÅDET
Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Økonomichef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstlojtnant O Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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.

Filmsaften mandag d. 11. ds.

KDA's første mødeaften i det nye år bliver en filmsaften i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, mandag den 11. januar kl 1945. Blandt de film, der vises, kan nævnes:

ATTENTION HELICOPTER, en fremragende fransk film om helikopterens taktiske anvendelse i den moderne hær – med kommentarer af flyverløjtnant JØRGEN MØLLER.

AIRBORNE TODAY AND TOMORROW er farvefilmen fra Farnborough 1964.

WESTLAND HELICOPTER og WESSEX OPERATIONAL er to farvefilm dels om Westland-produkterne, dels om forsøg med en Wessex HAS 1 på hangarskibet »Ark Royal«.

Muligvis bliver der endnu en film, men alene disse er det værd at komme og se. Der er adgang for aeroklubbens medlemmer af alle kategorier med ledsagere.

Andespillet

For første gang i mange år var der ingen pokaluddeling eller andre attraktioner til at sætte krydderi på KDA's årlige andespil, og vi var derfor lidt spændt på, hvor mange medlemmer der ville møde op, for vi skulle nødig have et stort underskud på juleunderholdningen.

Men der var som sædvanlig fuldt hus, i stor udstrækning af de samme medlemmer, som plejer at komme der, for som et kvindeligt medlem sagde: „Det er ikke rigtig jul, før jeg har været til andespil i KDA".

Ænderne og gåsen og de mange andre rare ting blev i lighed med tidligere år fordelt ved overlærer *William Nielsens* opråb af numrene.

Nye direkte medlemmer

Maskinhandler *Holger Olsen*, Vansbro, Sverige.
Direktør *Jonnie Schoop*, København.

Runde fødselsdage

Civilingeniør *Mogens Harttung*, Strandgade nr. 6, K., fylder 50 år den 7. januar.
Erhvervsflyver *Morian Hansen*, Gåseholmsvej 76, Herlev, 60 år den 10. januar.
Ambassadør *Ebbe Munck*, Bangkok, fylder 60 år den 14. januar.
Direktør *Viggo J. Rasmussen*, Tuborgs Bryggerier, Strandvejen 54, Hellerup, fylder 50 år den 20. januar.
Kaptajn *Frede Kjær*, Tomsgårdsvej 85, NV, fylder 60 år den 22. januar.
Møbelhandler *Bendt Bendtsen*, Roskildevej 301 B, Valby, fylder 50 år den 22. januar.
Direktør *Henry Bohnstedt-Petersen*, Vasehøjvej 11, Charlottenlund, fylder 50 år den 30. januar.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Kaptajn Foltmann fortæller.
Cajus Bekker: *Angriffshöhe 4000.*
Charles A. Zweng: *Airline Transport Pilot Rating.*
William Green: *Fighters*, Volume One.
" " : *Fighters*, Volume Two.
" " : *Fighters*, Volume Three.
" " : *Flying Boats*, Volume Five.
" " : *Floatplanes*, Volume Six.
" " : *Famous Fighters of the Second World War.*
" " : *Famous Bombers of the Second World War.*

KALENDER

8/1	Møde i Flyvehistorisk sektion.
11/1	Filmsaften i KDA.
19/1	Mødeaften i Danske Flyvere.
8/2	Mødeaften i KDA.
18/2	Mødeaften i Flyvetekn. Sektion.
23/2	Generalforsamling i Danske Flyvere.
8/3	Mødeaften i Flyvetekn. Sektion.
22/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
3/4	KDA's landsmøde (Næstved).
11-20/6	Luftfartsudstilling i Le Bourget.

Motorflyvning

13/1	Møde i Sportsflyveklubben.
15-16/5	Kolding Flyveklub's flyvestævne (Vamdrup).

Svæveflyvning

6-7/2	Klublederkursus (Kbh.)
15/4-7/6	Materielkursus (Arnborg).
1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
22-28/5	Træning til VM (England).
29/5-13/6	VM (South Cerney, England).
5-7/6	Pinserally (Arnborg).
12-13/6	Weekendrally (Arnborg).
19-20/6	Weekendrally (Arnborg).
26-27/6	Weekendrally (Arnborg).
4-18/7	DM (Arnborg).
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).

Modelflyvning

1/1	Årsrekordåret begynder.
7/2	Flyvedagskonkurrencer.
4/4	Vårkonkurrence, fritflyvende.
11/4	Vårkonkurrence, linestyrede.
25/4	Vårkonkurrence, radiostyrede.
25/4	Linestyringskonk. (Odense).
2/5	Windypokalen (Kbh.).
2/5	Skræntkonk. (Thisted).
14-16/5	Kombineret DM.
10-18/7	Sommerlejr.
19-20/7	Nordisk landskamp, Radiostyring (Norge).
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
3/10	DM i skræntflyvning (Thisted).
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Kontingenterne 1965

I henhold til KDA's love har hovedbestyrelsen på sit møde den 19.11 fastsat kontingenterne til KDA for 1965 til:

Direkte ydende juniormedlemmer ..	20 kr.
Direkte ydende seniormedlemmer ..	40 kr.
Direkte ydende firmamedlemmer min.	100 kr.
Direkte nydende firmamedlemmer..	250 kr.
Direkte nydende seniormedlemmer	100 kr.
Organisationsmedlemmer:	
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: Certifikatindehavere	35 kr.
Øvrige medlemmer..	25 kr.
Medlemmer af Dansk Faldskærmsklub	25 kr.

Forlagsboghandler Ejvind Christensen trækker sig tilbage

Forlagsboghandler *Ejvind Christensen* har meddelt aeroklubben, at han efter at have udgivet FLYV i 37 år nu har fundet det rimeligt at overlade arbejdet til yngre kræfter. Fra 1. januar 1965 har han overdraget FLYV's Forlag til boghandler *Gregers Høeg.*

KDA's bestyrelse har udtalt sin tak til hr. Ejvind Christensen for de 37½ års samarbejde, siden FLYV så dagens lys i juni 1928. I disse år er FLYV trods krig, besættelse og strejker udkommet hver eneste måned og har opretholdt livet, mens talrige inden- og udenlandske tidsskrifter er dukket op og gået under. Herved har KDA haft et medlemsblad med større stabilitet end de fleste. Dette er en præstation, som forlagsboghandler *Ejvind Christensen* ved en forretningsmæssig nøgtern politik i høj grad har andel i.

I året 1953 indstiftede Ejvind Christensen FLYV's Hæderspris på 500 kr i anledning af bladets 25-års jubilæum. Den er uddelt i 1953 til *Harald Wermuth Jensen*, i 1954 til *Andreas Asmussen*, i 1955 til *Egon Briks Madsen*, i 1956 til *J. G. Bergh*, i 1957 til *Arne Hollænder*, i 1958 til *G-V. Binderkrantz* og i 1961 til *Age Høst-Aris.*

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. 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.

Flyvehistorisk sektion

Den gamle flyver *Chr. Johannsen* („Sønderjyden") har oplevet meget, har en god hukommelse og forstår at fortælle, så mødet den 7. dec. kunne ikke undgå at blive sukces. Næste møde afholdes *fredag den 8. januar kl. 1945* i Hjemstavnslokalerne, Vartov (indgang Løngangsstræde 28). Oberst *C. C. Larsen* fortæller om sin tid som flyveattache i Moskva og andre minder fra sit lange flyverliv.

Udvekslingen i 1965

Også i 1965 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 medlemsskab 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 ca. 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 flyvekadetter, vi til gengæld skal have på besøg i Danmark.

Endvidere hører man gerne fra klubber, der kunne tænke sig at være vært for dem et par dage.

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 checks 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
KDA-banner	kr.	28.00
Flagstang hertil	kr.	15.00

For motorflyvere:

Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill.) pr. stk.	kr.	15.00
Air Touring Guide Europe	kr.	22.00
Luftfartøjs- og rejsejournal	kr.	18.75
Motorjournal	kr.	10.75
Propeljournal	kr.	10.75
Målepasser	kr.	26.00
Diverse computere	fra kr.	74.50
Dalton E—6B computer	kr.	80.00
Airtour-protractor	kr.	12.00
Dalton-knæbræt m. regneskive	kr.	38.00
KDA's driftsflyveplan, pr. blok	kr.	6.00
„Radiotelefoni for flyvere"	kr.	25.00

For svæveflyvere

Svæveflyvehåndbogen, indb.	kr.	32.00
Svæveflyvehåndbogen, hft.	kr.	27.00
Flyvebog	kr.	4.75
Svæveflyvejournal	kr.	22.00
Startlisteblokke	kr.	9.00
Ekstra B- og C-emblemer	kr.	8.00
Ekstra sølv-emblemer	kr.	10.00
Startattestblokke	kr.	4.00
Landingsattestblokke	kr.	3.00

For modelflyvere

Modelflyve-Bestemmelser	kr.	8.00
Dommervejledning i radiostyring	kr.	3.00

Tegninger (ikke-medl. 2 kr. ekstra):

Sv. Nielsens hastighedsmodel	kr.	4.00
Knj Hansens DM-vinder (G)	kr.	8.00
Kongsbergs wakefield-træner	kr.	9.00
Conovery (½ D)	kr.	10.00
X-3 kunstflyvningstræner	kr.	8.00
Poul Lauridsens 641 (A 2)	kr.	5.00
Nienstædts Nille (C3)	kr.	12.00

Prisen på toldcarnet

Efter at prisen på toldcarnet'et har været uforandret en lang årrække, er den i 1965 fastsat 10 kr højere, nemlig til 50 kr for udstedelse med 8 dages varsel, 10 kr ekstra for expresudstedelse, og uforandret 60 kr i depositum. — Det er stadig langt billigere end i vore nabolande.

Ny FAI-præsident

På den 57. FAI-generalkonference, der blev holdt i oktober i Israel, blev *M. Obregon* fra Columbia valgt til præsident efter schweizeren dr. *Muri*, der blev æresspræsident. Til første vicepræsident valgtes russeren *V. Kokkinaki*, som dermed er udpeget til FAI's næste præsident.

Den nye præsident er en udpræget general aviation mand, der selv flyver meget i sin Cessna 310. Han har i de sidste år beskæftiget sig en del med FAI's forøgede virksomhed.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

fly til salg

CESSNA 172 SKYHAWK. 1963
Totaltid på stel og motor 450 timer. Flyet står som nyt overalt. Fuldt IFR udstyret. Sælges med udstyr efter ønske.

STARK TURBULENT D. 1961
Vor sidste demonstrationsmodel. Fabriksbygget. Totaltid på stel og motor 70 timer. Sælges billigt med specialbygget hangar.

EMERAUDE CP 301
Fabriksbygget indtil montering og beklædning. Alt udstyr, instrumenter samt kompl. sæt arbejdstegninger medfølger.
ET FINT TILBUD FOR EN SELVBYGGER.

ESBJERG AERO SERVICE
LUFTHAVNEN ESBJERG, TELEFON 25552

Winter 1965 instrumenter

Vær rede til at møde det nye år med instrumenterne i fin orden. Lad de gamle rep. og justere her i vintertiden og bestil de nye i god tid til sæsonen.

WINTER-instrumenterne er kendt for den høje kvalitet og den fine service.

GENERALAGENT
VERNER Pedersen
URE-OPTIK
Vestergade 9 Nørresundby Tlf. 33265

Flyveskole
Flyservice
Flyudlejning
TRANSair
DANISH AIR-TAXI
Københavns Lufthavn Syd—Dragør
53 20 80

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.

„...vort mest fuldendt tilfredsstillende og mest profitable fly"

„...det mest profitable fly, vi nogensinde har fløjet med"

„...har hjulpet vort selskab til at sætte nye rekorder i fortjeneste"

De ovenfor citerede udtalelser stammer fra ledere af tre forskellige luftfartsselskaber, der flyver tre forskellige Boeing-jets på forskellige slags ruter.

I hvert enkelt tilfælde er rapporten den samme: Boeing-jets tjener penge. På korte ruter. På middellange ruter. På transoceane ruter. Der er mange grunde til det. Boeing-jets er *planlagt* og *bygget* med det formål at give fortjeneste. De er utrolig hårdføre og pålidelige. De er blevet enestående populære blandt passagererne.

Boeing-jets har sat flere fart- og distancerekorder end alle andre jet-rutemaskiner tilsammen. Og det er bemærkelsesværdigt, at disse rekorder blev sat på almindelige, daglige rutineflyvninger med passagerer og gods.

Boeing-jets har transporteret over 73 millioner passagerer. De har fløjet mere end 2¾ milliard kilometer og har været fire millioner timer (456 år) i luften.

Boeing-jets har vist sig så profitable, at luftfartsselskaberne alene i 1964 har bestilt flere Boeing jetlinere end der nogensinde før er bestilt på et enkelt år hos en enkelt fabrik.

Et andet mål for maskinernes gode økonomi: To tredjedele af alle Boeing-ordrer har været *genbestillinger* fra luftfartsselskaber, der allerede flyver med Boeing.

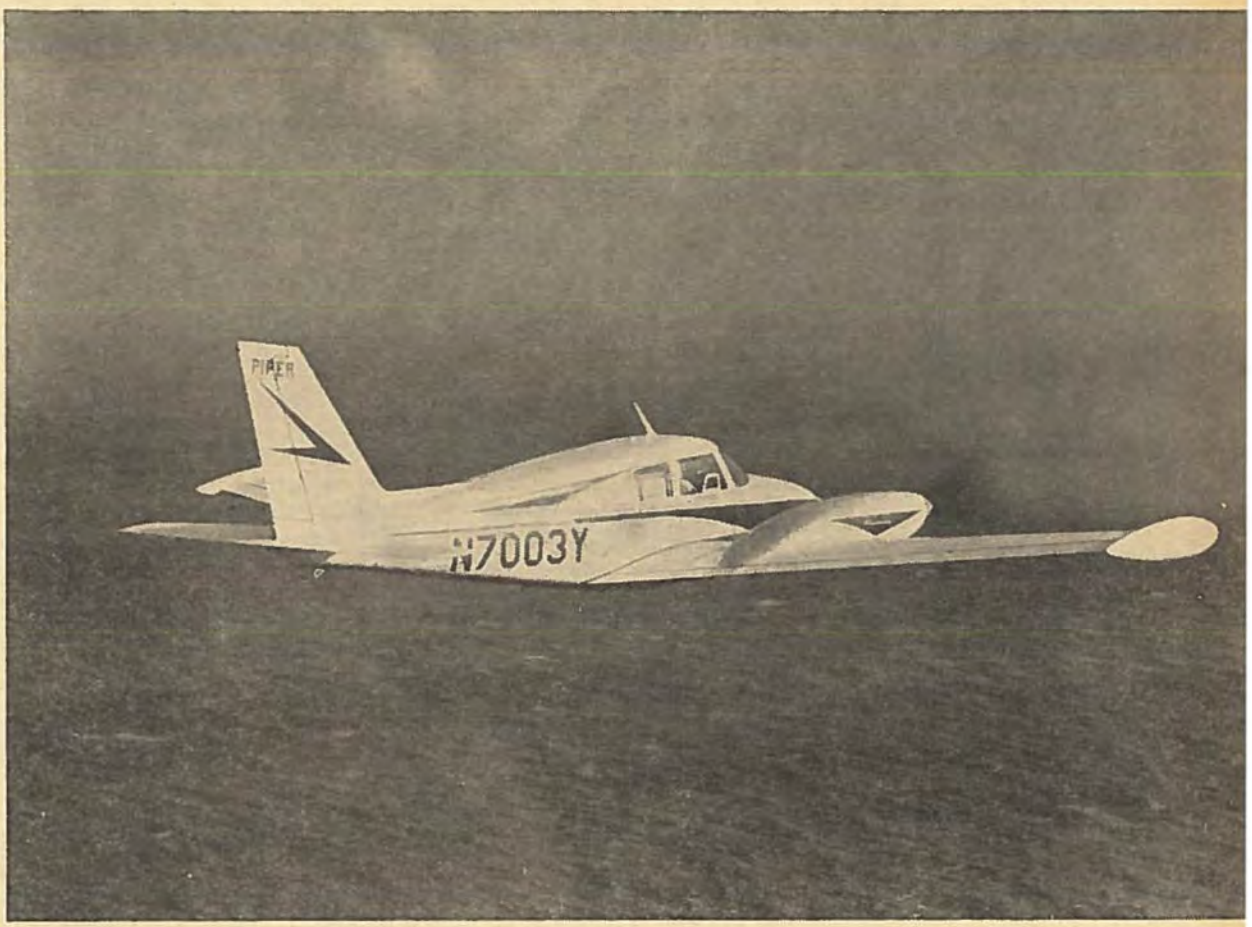
BOEING Jetliners

Langdistance 707 • Mellemdistance 720 • Kortdistance 727

6

FLYVEMATERIELKOMMANDOEN
FORSYNINGSAFDELINGEN
PROGRAMMEDIKTIONEN
FLYVESTATION VÆRLØSE

flyv



12662 km fløj den 62-årige Max Conrad i julen ganske alene fra Kapstaden til Florida i denne Piper Twin Comanche. Se artiklen inde i bladet.

NDHOLD

...nrads rekord 23
Maule M-4 24
...torflyvehåndbogen 26
... modeller 27
...ngsby Dart 28
VM i svæveflyvning .. 29
...rafikflyvenyt 32
...odelflyvning 33-34
Modelflyverekorderne 35
Luftfartøjsregistret .. 36
Kastrupgæster 37

2 1965
PRIS KR. 1,50

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

(KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE)

Godkendt af Luftfartsdirektoratet

TEORIKURSER

Dag- og aftenhold
Korrespondancekurser

KJELD SASBYE
PRIVAT: TELF. 852664

KARL RASMUSSEN
PRIVAT: TELF. 730610

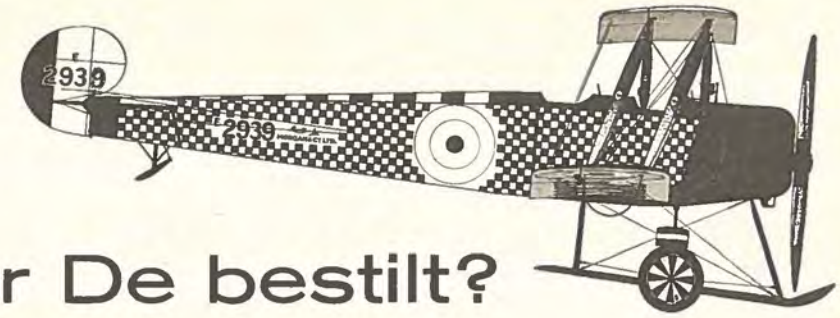
★ **ALLE ERHVERVSCERTIFIKATER:**
B-CERTIFIKAT — C/D-CERTIFIKAT — INSTRUMENTBEVIS
K+N-CERTIFIKAT — RADIOTELEFONISTBEVIS

★ **PRIVATFLYVERCERTIFIKAT**

★ **LINKTRÆNING**

★ **MATEMATIKUNDERVISNING**

Ring eller skriv efter nærmere oplysninger.
Undervisningen foregår i skolens nye moderne lokaler
ELLEBJERGVEJ 138 KØBENHAVN SV TLF. 30 10 14



Har De bestilt?

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. 125 sider, er udkommet. Pris 19,75 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 radionavigationsudstyr til lette fly. Samme format og typografi som »Motorflyvehåndbogen«. Er udkommet. Kr. 25,00.

☆

FLYV's Forlag

NYHED

MOTORFLYVE-HÅNDBOGEN I - V

☆

Fire hæfter er udkommet af denne stærkt savnede nye lærebog for motorflyvere, redigeret af Per Weishaupt og udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub. Værket udkommer i fem hæfter og er helt uundværlig for piloter og for dem, som agter at tage certifikat. Gennemillustreret med plancher, stregtegninger og fotos. Pris, bindende for hele værket, kr. 58,00. SE STRAKS HFT. I - IV hos Deres boghandler.

FLYV's Forlag

KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60
KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 2 februar 1965 38. årgang

flyv

Radio obligatorisk?

FRA tid til anden møder vi piloter, der mener, at radio bør være obligatorisk på ethvert fly. Det er fortrinsvis erhvervsflyvere, der får penge for at flyve, mens privatflyvere, der selv betaler, ikke altid er så sikre på sagen.

Fordelene ved radioudstyr er imidlertid så store, at et påbud sikkert vil være overflødigt. Efterhånden som der kommer egnet udstyr til overkommelige priser, anskaffer flere og flere dette udstyr.

Denne udvikling har i en årrække været godt igang og skrider ganske automatisk videre. De fleste har indset, at de ikke kan bruge deres fly effektivt til at rejse med uden radio, og så køber de radio og tager deres radiotelefonibevis.

Der foregår imidlertid en ret betydelig mængde flyvning af mere lokal art, flyvning for fornøjelsens skyld, der som bekendt har lige så stor berettigelse som anden flyvning i vort samfund, og ved megen af denne flyvning er radio ikke nødvendig og bør derfor ikke kræves, da det vil være en ikke rimelig fordyrelse af denne flyvning.

Den kategori fly, der hidtil mindst har udnyttet radioen, er vore svævefly, men også her sker der en udvikling, fordi man rent internt til sportens dyrkelse kan have stor gavn af radio, både fra fly til fly, og mellem fly og transportmandskab.

Der foregår megen eksperimenteren, og mens man for nogle år tilbage internationalt forbød anvendelse af radio i standardklassen, er man nogle steder ved at forlange radio i konkurrencer.

Udviklingen går af sig selv, og påbud er stort set unødvendige. Krav om radio ville iøvrigt stille stærkt øgede krav til frekvenser og jordpersonel, hvilket man også bør tage i betragtning, inden man udtaler sig alt for kategorisk herom.

Også en måde at fejre jul på!

Max Conrad sætter rekord på 12662 km.

Den 62-årige færgepilot *Max Conrad* startede julenat umiddelbart efter midnat fra Kapstaden i Sydafrika og landede næsten 57 timer senere i Florida, mens hans talrige familie på 10 børn og 15 børnebørn (foruden de tre, der er på vej) måtte holde jul uden ham.

Den »flyvende bedstefar« har imidlertid tilbragt en væsentlig del af sit liv i luften – ikke mindre end ca 44.000 timer hidtil, hvilket er det største tal, vi erindrer at have hørt for en pilot.

Flyvningen blev udført i en Piper Twin Comanche og slog Conrad's egen distancerekord fra 1959 i en Comanche med tilstrækkelig margin til en ny rekord, men dog ikke med så meget, som Conrad havde regnet med.

Det var nemlig ikke nogen rolig juletur, de 10.000 km over Sydatlanten. Et tæt område af tordenskyer tvang ham til en 1600 km omvej vest for den lige linie, hvorpå han måtte flyve udenom den brasilianske kyst. Derfor nåede han ikke New Orleans (13.400 km), men landede i St. Petersburg i Florida.

Max Conrad i sit fly, der var fyldt med benzintanke – han sidder også på en!

3 × 6600

Rekorden blev sat i klassen for fly med en vægt mellem 1750 og 3000 kg. Twin Comanchen var overlæsset til 6600 pounds (nogle få kg under de 3000) og brugte 6600 ft startbane (ca 2000 m), inden den med 175 km/t kom i luften i stille vejr fra Kapstaden for at slå ind på kurs 330°, der ville føre ham over 6600 miles (10.600 km) åbent vand.

Uvejrene gjorde, at han en overgang påtænkte at give op og tage imod en indbydelse til at deltage i en julemiddag på en ø, som han passerede, men han fortsatte over rekorddistancen til St. Petersburg. Her mente han alligevel at have brændstof nok til at nå New Orleans, men da han havde fløjet en time over den mexicanske havbugt og ved daggry så kysten hyllet i tåge, gik han tilbage og landede i St. Petersburg. Her viste der sig alligevel at være brændstof til ca 500 km tilbage i en af de mange tanke, hvilket han ikke havde vidst.

Conrad er meget nøjsom på sine distanceflyvninger. Han medførte kun fire termoflasker varmt vand, men intet til at spise under turen. Lidt træt i benene, men ellers i fin form steg han ud af flyet, snakkede med journalisterne, sov et par timer på en sofa, hvorpå han stod op ved middagstid og arbejdede med flyet.

N7003Y er ikke en ny Twin Comanche, men det tredie produktionseksemplar, næsten 2 år gammel og med en kvart million kilometer bag sig før rekordflyvningen. Normalt er der 90 gallons i en Twin Comanche, men Conrad havde ikke mindre end 720 – eller 2940 liter, dvs. 1960 kg. Brændstoffet var anbragt i 13 tanke: de fire normale i vingen, to tiptanke og 7 kroptanke: en i næsen, en i bagagerummet, to midt i kabinen, to på venstre forsædes plads – og endelig en, der var udformet som det sæde, hvorpå han sad på en tynd skumgummipolstring!

De 1960 kg er nøjagtigt det dobbelte af flyets tomvægt. Den normale fuldvægt er 1633 kg, men her var den ved starten 2940 kg! Conrad er en mester i brændstoføkonomi og brugte kun 45½ liter i timen til de to 160 hk Lycoming motorer. Rejsehastigheden over den gennemfløjne rute var 254 km/t (fra punkt til punkt 223), mens Twin Comanchen ellers kan gøre op til 310 km/t i rejsefart.

Fortsættes næste side.

Lange træningsture

For at træne og lære flyets forbrug nøje at kende havde Conrad først i december taget turen til Sydafrika med en mellemlanding. Så foretog han et lille 5150 km hop til Dakar og en 7200 km tur til Pretoria. Den 15. december startede han med fuld benzinlast, men vendte om og kom hjem efter 8 timers flyvning, heraf de sidste 3 på én motor på grund af en olielæk.

Flyet havde Narco Mark 12 radio med 360 kanaler samt VOR/ILS-viser, et ARC radiokompas, en tikanals Pantronics HK radio med 10 kanaler og en Piper Altimatic autopilot. Han kunne komme ekstra olie på motorerne under flyvning og udtømme brændstof i nødsituationer.

★

Max Conrad lærte at flyve i 1928, har haft eget selskab, fløjet som trafikflyver i Nordcanada, været firmapilot og haft 6 flyveskoler under krigen, indtil en brand satte ham ud af drift ved at ødelægge 28 fly for ham!

Med en 125 hk Piper Pacer satte han fra 1950 en række rekorder. I 1954 fløj han en Apache non-stop New York–Paris, den første i et let fly over denne rute siden Lindbergh i 1927. Så kom rekorderne i Piper Comanche Casablanca–Los Angeles, Casablanca–El Paso m.m. Jorden rundt på 8 dage i en Aztec. Og masser af færgeflyvninger, over hundrede gange over Atlanten.

For ikke så længe siden var det ved at gå galt. Med et italiensk fly fik han motorvrøvl og måtte nødlande på en isflage ved Grønland, hvor han dog blev reddet takket være bl.a. den danske redningstjeneste.

Max Conrad gør sine forberedelser med yderste omhu. Han holder sig i bedst mulig fysisk form til stadighed. Han går dage og nætter uden søvn for at forberede sine lange flyvninger, og ligeledes går han længe uden at tage føde til sig.

Enhver overflødig ting er fjernet fra hans fly, så der bliver plads til så meget mere brændstof.

Under flyvningerne slapper han i en vis grad af og giver sig blandt andet til at komponere, både religiøse og verdslige sange. Da han i 1952 var med sin Pacer i Skovlunde, spillede han et par medbragte plader af egne kompositioner ved Sportsflyveklubbens St. Hans-fest. Dengang havde han »kun« 28.000 timer. Han flyver stadig i gennemsnit 120 timer om måneden.

MED *flyv* I MAULE M-4

— nyt amerikansk all-round fly til fire personer!

Vi omtalte i vort september-nummer den amerikanske type Maule M-4, der i foråret dukkede op i Europa, og som forhandles i Danmark af Tri-O Aero på Herning Flyveplads. Vi har nu haft lejlighed til selv at stifte bekendtskab med typen, der i sin udformning går imod den almindelige udviklingstendens hos de store amerikanske fabrikker og søger at udfylde det tomrum, som er opstået, da Piper ophørte med at bygge fly som Colt og Tri-Pacer.

Maule M-4 er konkurrencedygtigt med en lavere pris og gode præstationer, men virker desuden som et all-round-fly eller arbejdsfly. Et sådant fly er der behov for mange steder, både i underudviklede områder med primitive flyvepladser, og i Europa, hvad f.eks. mange svenske køb af Auster-prægede Beagle-typer i den senere tid vidner om.

Sådanne fly kan anvendes af klubber eller erhvervsforetagender til skoling, slæb af svævefly, fotoflyvning osv., og takket være en fin rejsehastighed og stor rækkevidde kan de samtidig udmærket anvendes som rejsefly. På mange måder kan Maule M-4 betegnes som en KZ-VII-afløser. Med de 20 hk mere end den originale KZ VII og som fuldt firesædet med større fart og rækkevidde har den meget at byde på.

Motoren er den 145 hk Continental 0-300 med fast McCauley-propel. Stålrørskroppen og haleflader er beklædt med Razorback (et holdbart glasfiber-stof). Halepartiet er bardunafstivet, vingen med to v-stræbere. Selve vingen er helt af metal. Halehjul-udførelsen hævdes at skyldes, at Maule Aircraft Corporation er en stor producent af denne vare, men medvirkende er vel dels, at halehjulsunderstel i visse terræn'er er en fordel, og dels sparer vægt og luftmodstand i sammenligning med et næsehjulunderstel.

Til gengæld kommer man ikke uden om, at det kræver mere af piloten end næsehjulunderstellet. Man er blevet så vant til, at kørsel overhovedet intet problem er, at man pludselig må til at anstrenge sig, når man begynder at køre med Maule'n. Bevares, man skal blot lige have følingen med hjulbremsevirkningen og siderorets og halehjulets virkning, før man kan køre nogenlunde langs midterstregen i sidevind, men det skal altså læres eller genopfriskes. Hvilket måske ikke er nogen dårlig egenskab for et skolefly.

Ind- og udstigning kræver, at man lige bliver fortrolig med bevægelserne, men i modsætning til mange fly er der separate døre til hvert forsæde og desuden en i højre side til bagsæderne, og bag denne en lem til bagagerummet med 45 kg kapacitet. Kabinen er rummelig og nydeligt indrettet. Forsæderne er en fælles bænk, der kan stilles frem og tilbage. Der er effektivt varmeanlæg og kraftigt virkende ventilationsåbninger i sidevinduerne.

Dobbeltstyring med rat er standard, og der er hydrauliske hjulbremser betjent fra tåspidspedaler i venstre side. Mellem sæderne er der flaphåndtag samt et noget primitivt trimhåndtag.

Det store instrumentbræt har flyveinstrumenter til venstre, motorinstrumenter langt ude til højre og god plads til radio i midten; herunder kontakter etc. til venstre, betjeningshåndtag i midten.

Standardudstyret omfatter ting som ammeter, olie- og cylindertermometer, men OY-BAD havde desuden gyroinstrumenter, ind-

Conrad's brændstoflast kan rummes i de 13 tønder til højre og svarer i vægt til de 25 personer til venstre i billedet.

sugningstrykmåler, navigationslys og en King KX-150.

Rattet har ca 90° udslag for fuld krængerorsudslag, men da rorene var ret virkningsfulde, generede dette ikke som på nogle typer.

Fuldt firesædet

De to vingetanke rummer ialt 159 liter, Hanen sidder på venstre væg foran døren, og der startes og landes på venstre tank. Vi havde næsten fulde tanke og var to ombord, altså en del under fuldvægt, for Maule M-4 er fuldt firesædet og har selv med forhåndenværende ekstraudstyr 16 kg tilovers til bagage ved fulde tanke og 4 normalpersoner.

Med *Ole Korsholm* (et af de tre O'er i Tri-O Aero, de andre er *P. W. Olsen* og *H. Ormstrup)* i højre sæde startede jeg den 6-cylindrede Continental-motor med det T-formede starthåndtag, og efter at have fået bremserne løsnet fra begge hjul kørte vi ud til startbanen. Gashåndtaget har finregulering med skrueindstilling.

I starten skal der gives en del højre sideror. Flyet går let i luften og stiger godt (700 fod/min), men vi gjorde ikke forsøg på at flyve på bedste stigning og brugte 7 min til at nå 3600 fod.

Udsynet er ganske godt af en højvinget type at være, men på jorden skal man i hvert fald strække hals for at se tilstrækkeligt lige frem over næsen. Og i luften skal man huske at se sig godt for før sving. Flyet har nogen lydisolation, men motoren høres dog ret kraftigt.

Rorvirkningen var gennemgående behagelig. Der er en forbindelse mellem krænge- og sideror i form af en klap på sideroret, der skulle give fuldt koordinerede sving uden fødder på pedalerne. Jeg blev først efter flyvningen klar over dens eksistens, så jeg ved ikke, om det var flyets eller min skyld, at krængningsviseren nogle gange viste sig at give udslag under svingene. Forbindelsen hindrer ikke sideglidning, som kan udføres ret udpræget.

Fine præstationer

Når man flyver rundt i omegnen og prøver alle mulige ting, får man ikke megen lejlighed til at kontrollere præstationer. Vi fløj et stykke ligeud i 3700 fod med 2350 omdr. med fartmåleren på 120 mph, hvilket højden taget i betragtning er lidt over 200 km/t. Brochuren siger, at den kan rejse med 240 km/t på 75 % ydelse i 8000 fod. Men selv om motoren må gå 2700 omdr. til rejsebrug, vil man dog foretrække at skåne den noget, men kan utvivlsomt i praksis regne med at rejse med lidt over 200 km/t, hvad der må betegnes som fint. Motoren siges yderligere at være meget økonomisk med brændstof, hvis man udmagrer den rigtigt – godt 30 liter/time, så man har til over 5 timer på fulde tanke og dermed en rækkevidde på betydeligt over 1000 km, hvilket også er fint.

Langsomflyvningsegenskaberne er fortræffelige. Med to ombord kunne den ikke trimmes ud til under 80 mph, men der skal ikke meget træk i rattet til at få den derunder. Uden flaps stallede den omkring 55 mph uden megen varslen (stallindikatoren var iøvrigt ude af funktion), med 15° flap omkring 50 og med de fulde 35° omkring 45, ved hvilken hastighed man iøvrigt med lidt motor på kunne ligge at flyve rundt med den uden besvær, selv om den føltes lidt død i det.

Maule M-4 i luften med engelsk registrering –

Der er lidt langt ned til flaphåndtaget, som iøvrigt til fuldt udslag kræver alt for megen håndkraft (ikke noget for spinkle kvindelige piloter). Glidende ind på 70 var den ikke svær at lande mod vinden på græs, og den hydrauliske affjedring dæmper helt godt. Den er tilladt til en sidevindskomponent på så meget som 17 knob, og det stødte lidt deropimod fra syd, da vi landede på Lego's bane 27. Så det føltes lidt krampagtigt i mit eneste forsøg og kræver en smule mere tilvænning, end når man har et næsehjul at kunne trykke mod asfalten.

OY-BAD's registrering lyder mærkelig på både dansk og engelsk og kan give anledning til mange vittigheder, men der er god grund til at være pæn mod typen og sige »not bad«.

En kortstartudgave med 210 hk og op til 265 km/t er bebudet og vil kunne leveres i Danmark for 97.740 kr.

P.W.

DATA

Maule M-4

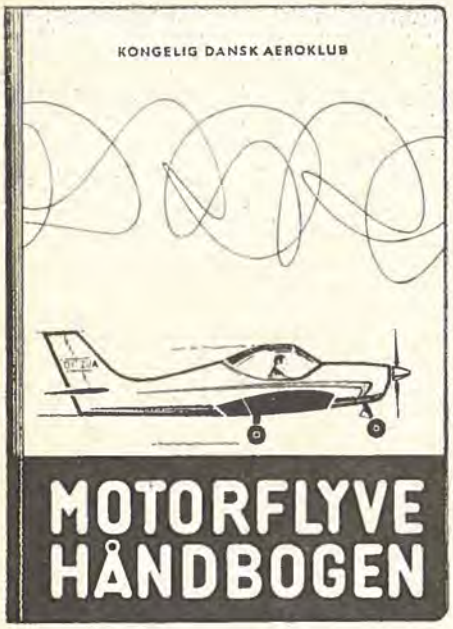
145 hk Continental 0–300

Spændvidde	9.0 m
Længde	6.7 m
Højde	1.9 m
Vingeareal	14.2 m²
Tomvægt	500 kg
Disponibel last	452 kg
Fuldvægt	952 kg
Rejsefart v. 75 % i 8000 ft.	240 km/t
do. v. 2400 o/min v. havet	210 km/t
Stigeevne ved jorden	3.5 m/sek
Tjenestetophøjde	3600 m
Største rækkevidde	1200 km
Stallingsfart	64 km/t
Pris i Danmark (standard)	75.650 kr.

– og på jorden i Herning med dansk.

Transatlantic Ferrying
DELTA TRADING CO.

Forsalg af den indbundne udgave af Motorflyvehåndbogen



Når også »Motorflyvehåndbogen«s 5. del (der hovedsagelig drejer sig om flyvesikkerhed og bringer forskelligt supplerende stof) i nær fremtid er færdig, vil man kunne købe det samlede værk på 416 sider som en smukt indbunden bog. Den vil i boghandelen komme til at koste 73.00 kr.

Men ligesom ved forsalget af den heftede udgave sidste år vil KDA kunne tilbyde sine medlemmer at erhverve bogen til en favørpris. Denne bliver på 55.00 kr, hvilket vil sige, at man sparer 18 kr, og det er dog værd at tage med.

Motorflyveklubberne har allerede modtaget bestillingslister og ordresedler, og andre KDA-tilsluttede klubber (model- og svæveflyveklubber m.m.) vil kunne rekvirere disse hos KDA.

Direkte medlemmer bedes henvende sig direkte til KDA.

Inden 15. februar kl. 1600!

Men tilbuddet er tidsbegrænset. Kun ordrer, der sammen med det tilsvarende beløb er KDA i hænde *senest mandag den 15. februar kl 1600*, effektueres til den billige pris. Husk i den forbindelse, at giroekspedition varer nogle dage, så betaler man ind på KDA's postkonto 2 56 80, skal dette ske senest torsdag den 11. februar.

Der er altså ikke megen tid at spilde. Pas på det ikke går i glemmebogen, så indbetal hellere allerede i dag beløbet til klubben eller for direkte medlemmers vedkommende til KDA allerede idag.

De, der har købt bogen i hefter, men nu foretrækker den indbunden, får med det sidste hefte et tilbud på indbinding.

Motorflyvehåndbogen 3.

Motorflyvehåndbogen 3 „Fra sted til sted" af Karl Rasmussen. Tegninger af Otto Sørensen. fotos af Tage Rugård. Udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub, i kommission hos FLYV's Forlag. 84 sider, 68 illustrationer. Samlet pris i subskription for 5 hefter: kr. 58.00. — Fås i enhver boghandel.

I tidligere afsnit har vi lært om flyet, motor, hvordan det bliver hængende og styres m.v., og nu er vi på vej „Fra sted til sted". Det er som bekendt skrevet af en navigatøruddannet mand, så det er jo nok rigtigt, hvad skrevet står, selv om omregning fra TH til CH (og omvendt), når der som her er tale om fra kortet op i flyet, efter min mening skulle have været TT til CH, idet TT dog er den linie, der tegnes i kortet, og TH kun fremkommer, når det blæser hen i vejret. De mere tørre afsnit er prisværdigt korte bortset fra regning med misvisning og deviation, som der er en del eksempler på, så musene er nok ikke mere så triste, når de skal regne.

Til gengæld bruges plads på planlægning af flyvning, som ikke i det daglige ligefrem dyrkes med ildhu, såvidt jeg kan skønne. Nyt og naturligvis også nødvendigt efter teorikravene idag er afsnittet om radionavigation, som ikke synes så svært, som mange forestiller sig, selv om der stadig skal regnes en del. Der er et stort afsnit om regning med computer, endda 2 forskellige. Flere af eksemplerne er efterregnet på min gamle krigercomputer, og da de var rigtige, er de andre det sikkert også, men prøv selv, for eventuelle rettelser er som nævnt velkomne.

Så har bogen endelig en rigtig papirflyvning fra Kastrup til Hannover og for dem, der har fået en VOR og/eller ADF i julegave, er der med dette afsnits tekst og ledsagende illustrationer virkelig mulighed for at få noget ud af det. De råd og den vejledning, man kan få her, er nok et studium værd, og selv for andre end „pindholdere" må der være noget at hente her. Helt til slut følger en samling forkortelser vedrørende navigation, og jeg slutter med min bedste anbefaling.

Mic.

Motorflyvehåndbogen 4.

Efter at „Fra sted til sted" — MOTORFLYVEHÅNDBOGEN's 3. del, der omhandler navigation — udkom midt i december, kommer vi nu til 4. del, meteorologien, der kaldes „Vejr og flyvning".

Den er skrevet af meteorologen *Povl Anker Skovmand* fra flyvevejrtjenesten — der som de øvrige forfattere har udstrakt undervisningserfaring, også til A-certifikat — og er opdelt i følgende kapitler: 17. Indledning, 18. Indsamling og bearbejdning af vejroplysninger, 19. Lufttryk, 20. Vind, 21. Sigtbarhed, 22. Tåge og dis, 23. Skyer, 24. Nedbør, 25. Isdannelser og fly, 26. Torden, 27. Luftmasser og fronter, 28. Højdebestemmelse fra fly, 29. Observationer, forudsigelser, meteorologisk flyveplanlægning.

Otto Sørensen har atter lavet en samling fine tegninger, der suppleres med nogle fotografier, hovedsagelig af skyer.

Denne del bliver på 84 sider med 47 illustrationer.

Det er ikke mindst en moderne meteorologi, der har været hårdt savnet ved teoriundervisninger de senere år. Nu kommer den altså — tag godt imod den!

★

Med to motorer

T. M. Smith: *Multiengine Airplane Rating.* Pan American Navigation Service. — 139 s., 28 ill. Pris 3.95 dollars.

Mens vor egen Motorflyvehåndbog af pladsmæssige grunde begrænser sig til moderne enmotors fly, er foreliggende lille bog beregnet for dem, der skal omskoles på de stadig mere almindelige tomotors lette fly, og den gennemgår på instruktiv måde de særlige forhold, der er forbundet hermed, idet den understreger, at disse fly slet ikke er vanskelige at flyve med, når man blot lærer sig disse enkelte ting.

Før Deres Shell-kort à jour (10)

Private flyvepladser:

Nordals
020°—2 km fra Nordborg.
10 m o. h.
30 m græsbane. — 06—24: 500 m.
Tlf. 044 5 13 14, P. H. Schmidt.
Tilladelse ikke nødvendig.
Benzin 80/87 og 100/130.
Hangarplads.

Tinghede
340°—4 km fra Lyhne.
1,5 km vest for Hovedvej 11.
20 m o. h.
30 m tromlet græs. — 07—25: 550 m og 10—28: 250 m.
Tlf. 052 4 92 11 (Lyhne) 77, Chr. Nielsen.
Tilladelse ikke nødvendig.
Elmaster syd for pladsen.

Ny form for landingskonkurrence

Jeg giver 500 kr + en lille ting til den pilot, der lander oftest på min flyveplads i 1965. Hver landing skal kvitteres af min kone Eva, forvalter B. Rødkjær eller undertegnede. Der kan kun fås kvittering for een landing daglig. Piloter hjemmehørende inden for en afstand af 50 km fra pladsen skal lande 100 % oftere, og inden for 100 km 50 % oftere end piloter fra det øvrige land.

De 500 kr og den lille ting bliver overrakt her søndag den 2. jan. 1966 kl 1100.

Venligst — Chr. Nielsen, Tingheden.

NB. Se Shell-kort rettelser i dette nr.

KZ III flyver næsten 16 km/t!

FAI har nu fået anmeldt resultaterne af Mr. *S. Baillie Reynolds* KZ-III-langtur med følgende præstationer fra Kuala Lumpur i Malajsia: Til Calcutta med 48.05 km/t, til Karachi med 41.17 km/t, til Cairo med 31.08 km/t og til London med hele 15.93 km/t. Hvilket vel kun tjener til at understrege vor gamle treers fremragende langsomflyvningsegenskaber!

KDA har iøvrigt fået brev fra Mr. Reynolds, der undskyldte, at han ikke havde fortsat til København, hvilket ikke blot skyldtes vejrguderne, men også at han under opholdet i England var flyveudygtig nogle dage efter at have slået hovedet mod en solid egebjælke. Det var i hvert fald ikke III'erens skyld, og han ville gerne have set København og hilst på flyets ophavsmænd.

Kurt Nielsen fejret

Sportsflyveklubbens populære chefinstruktør *Kurt Nielsen* blev ordentligt fejret på sin 50-års fødselsdag i december. Der kom et væld af gaver fra gratulanterne ved reception og frokost i klubhuset på Skovlunde og blev holdt mange taler, bl.a. af klubbens formand, advokat *Reindel* og aeroklubbens formand, civilingeniør *Harboe* samt af mange gamle elever. Kurt sagde i sin takketale, at nok havde han fløjet ca 8000 timer, hvoraf de 7000 som instruktør, men man bliver aldrig udlært og bør ikke bare glæde sig over naturen, men også have respekt for dens kræfter.

Anticollisionslys - Farver
DELTA TRADING CO.

NYE 65-MODELLER PÅ MARKEDET

Sidste år var et rekordår for produktionen af lette fly, og de store fabrikker er i fuld gang med at gøre 1965 endnu bedre. Cessna solgte således i 1964 for 122.9 mill. dollars, en stigning på 26.5 mill. dollars i forhold til 1963. Heraf tegnede de civile fly sig for 71.7 millioner, en fremgang på 25 %. De militære gik 41 % frem til 21.7 mill. dollars.

Der blev solgt over 9300 lette fly fra USA i 1964 mod 7568 i 1963. Cessna nåede for første gang over 4000 med 4.188 mod 3456 i 1963, og ligger for 9. år i spidsen i antal.

Piper eksporterede i 1964 631 fly mod 572 i 1963 og havde dermed ved finansårets slutning den 30. september i årenes løb eksporteret 8079 fly af de 62.335, firmaet ialt har bygget, og som er det største tal for noget firma i verden. Af disse er 54.494 civile fly.

Piper meddeler også stolt, at firmaet ikke alene lå i toppen dette år hvad angår lette tomotors fly, som man har gjort det i en årrække, men at man takket være Twin Comanche havde forøget forspringet godt. Der blev solgt 716 Twin Comanche, Apache og Aztec mod 380 Cessna Skymaster, 310 og Skyknight og 305 Beech Travel Air og Baron.

Vi har allerede i de foregående måneder givet en del oplysninger om 1965-modellerne. Følgende er siden kommet til:

Ny CLT-Cessna

Cessna kommer med en udvikling af Skymasteren med to 210 hk motorer i hver ende af kroppen. Den får optrækkeligt understel, dobbelte vinduer og tyk frontrude for bedre lyddæmpning, et helt nyt el-system og mange andre finesser. Super Skymaster, der kommer til at koste 39.950 dollars ab fabrik, bliver forevist midt i februar, hvor også Model 411 får sin officielle debut. Der er allerede bestilt for over 10 mill. dollars af denne 6–8-sædede tomotors type.

Blandt de enmotors Cessna-typer har Model 210 Centurion fået en ændret, såkaldt »jet- flow« næse og lettere læseligt instrumentbræt. Ialt er der nu bygget over 1000 af Cessna 210 sider siden 1960. Den ny model blev demonstreret af A/S Commertas i Kastrup den 15. januar.

Model 182 og Skylane får i år følgeskab af en Super Skylane. Den har plads til 6 voksne, mens de to andre er firesædede med eventuel plads til to ekstra børnesæder. Super Skylane har en 285 hk Continental I0-520-A motor med direkte brændstofindsprøjtning samt constant-speed propel. Fuldvægten er 1500 kg, rækkevidden med standard brændstof 1330 km og med ekstratanke 1670 km. Både den og de to andre »folkefly«, som de kaldes, har en række forbedrede enkeltheder. Super Skylane koster i USA 23.995 dollars.

Af andre Cessna-nyheder kan nævnes, at Reims Aviation har færdigbygget sin Cessna F-172 nr 100, der gik til Finland. Der bygges nu 11 fly om måneden.

Piper PA-31

Piper har nu offentliggjort det første billede af sin nye store tomotorede PA-31, der endnu ikke har fået officielt indianernavn (den er uofficielt kaldt Inca). Dens to 310 hk Lycoming-motorer med kompressorer holder fuld ydelse op til 16.000 fod og 75 % til 25.000. Den får en topfart i 16.000 fod på 418 km/t og kommer til at koste mindre end 100.000 dollars. Med sine 6–8 sæder og indbygget dør bliver det ikke nogen erstatning for Aztec, der koster 54.990 dollars, men et supplerende fly i en større klasse.

Forbedret Beech Debonair

Beechcraft C 33 Debonair, der kom frem i 1959, sælges i år med forskellige forbedringer, hvor de to ekstra vinduer bagtil er de mest iøjnefaldende. Herudover er det især kabinen, der er frisket op med individuelle sæder, hattehylde bagtil, forbedret varmesystem osv. Den kan leveres med trebladet propel som ekstraudstyr. Motoren er den 225 hk Continental med brændstofindsprøjtning til 80 oktan benzin. Rejsefarten når næsten 300 km/t i 7000 fod.

Derringer typeprøves

Vi har tidligere omtalt den tosædede tomotors Wing Derringer, hvis prototype havde to 115 hk motorer, men som i produktionsudgaven skulle have 150 hk IO-320 Lycoming-motorer. Første flyvning med disse foregik 19. november, og man regner med, at typen får afsluttet sine officielle flyveprøver for typecertifikatet i løbet af dette kvartal. Rejsehastigheden skulle være ca 360 km/t, rækkevidden over 1600 km med 45 minutters reserve.

Hvad med Europa?

Her i Europa er det stadig Frankrig, der fører. Sud Aviation fortsætter med at bygge Horizon, der er slået godt an.

Potez Seems går videre med Rallye, hvor af en ny udgave foretog sin første flyvning den 7. december. Det er MS 893, som er forsynet med den 180 hk Lycoming motor. Når den har afsluttet sine prøver, går også den i produktion.

Der er dog tilsyneladende *for* mange fabrikker for lette fly i Frankrig. Jodel-fabrikken i Normandiet (SAN) har således måttet lukke, og firmaet Manavia, der byggede Emeraude, Super Emeraude og Rubis for Scintex, har lukket sin fabrik i Riom, men Scintex fortsætter selv produktionen ved Beynesflyvepladsen ved Paris.

At SAN måtte lukke, betyder dog ikke, at der ikke fortsat bygges Jodel-fly i Frankrig. Wassmer bygger dog stadig både D.112 og D.120 foruden egne typer.

Centre Est Aéronautique i Dijon bygger Ambassadeur-efterfølgeren Jodel Sicile Record med 100 hk Continental eller 105 hk Potez motor med rejsehastighed godt over 200 km/t.

Den 7. november prøvefløj man for første gang DR 200, der er en fuldt firesædet videreudvikling heraf med Potezmotoren. Trods kun 105 hk kan den med 4 personer og 20 kg bagage præstere 240 km/t på 75 % ydelse i 2.250 meters højde, mens den økonomisk rejser 225 km/t.

I februar regner man med at få DR 250 i luften. Den er også til 4 personer i en lidt større krop, og med en 140 hk Lycoming regner man med, at den på 66 % ydelse i 3000 m kan rejse 250 km/t.

1. Cessna 210 Centurion.
2. Cessna Super Skylane.
3. Beechcraft C 33 Debonair.
4. Wing Derringer.
5. Piper PA-31.

MED PFG I SLINGSBY T.51 DART

-et standardklasse svævefly

Slingsby Dart, med hvilken type S. H. Georgeson på New Zealand netop har sat verdensrekorden ud-og-hjem op til 740 km (en polsk Foka havde den gamle med 678.9 km).

I april-nummeret ifjor blev dette sidste nye svævefly fra Slingsby præsenteret for FLYV's læsere; det havde på dette tidspunkt endnu ikke fået sin ilddåb ved et mesterskab, og mange, vel især mr. *Slingsby*, ventede spændt på sommerens resultater.

Som omtalt i FLYV var Dart'en blandt de nye fly ved dette års Idaflieg-stævne, og for os deltagere var det en stor overraskelse, idet Imperial College Gliding Club var anmeldt med en Skylark 4, men de havde i sidste øjeblik fået stillet Dart-prototypen med transportvogn til rådighed. I øvrigt var både Dart og de engelske piloter nær ikke kommet til start på Braunschweig Lufthavn, idet de ved forespørgsel fra flyveledelsen hverken kunne opgive indregistreringsbogstaver på flyet eller forevise deres egne certifikater. De kunne kun overfor den korrekte tysker svare, at det brugte man ikke hjemme i England; men alt endte i et smil, og Dart'en fløj som G-DART!

Konstruktion

Flyet er af en konventionel trækonstruktion med vingens torsionsnæse-krydsfinérbeklædning ført helt tilbage til det laminare omslagspunkt, hvor den afløses af lærredsbeklædning, dog kun på den del af vingen, der ligger indenfor krængeroret, den yderste del har finérbeklædning med tippen udført i glasfiber.

Forkroppen er ligeledes udført i glasfiber, mens bagkroppen er en normal skal i krydsfinér. Glasfiber anvendes i udstrakt grad som formgivende materiale f.eks. i haleplanets- og halefinnens forkant samt »pyjamas'en«.

Luftbremserne er udført i aluminium, der i vort fugtige klima har den store fordel, at det ikke slår sig.

Styringen foregår med undtagelse af siderorslinerne via stødstænger, og for at få så lille et tværsnitsareal som muligt er stødstængerne fra pinden ført langs cockpitsiderne, således at man nærmest sidder på bunden af flyet. Op- og nedspænding af flyet kan let og uden større risiko udføres af 3 mand, idet man efter monteringen af den ene vinge (hver vinge fixeres ved hjælp af 2 koncentriske bolte), kan lægge tippen i græsset, montere den anden og så til sidst hæve tipperne og placere hovedbolten.

Haleplanet, der er et »pendelror«, er todelt, også en stor lettelse ved monteringen. Hver halvdel skydes ind over et torsionsrør og sikres med en af de fra Polyt IIIb kendte »pip-pins«. Trimklapperne, hvoraf der er en i hver side, er selvlåsende. »Pip-pins« anvendes også ved monteringen af krængerors- og bremseklapforbindelserne. For de læsere, der er interesserede i en yderligere konstruktionsbeskrivelse, skal jeg henvise til Flight, 14 May 1964, der bl.a. indeholder en røntgentegning af flyet med detailler af styretøjet fremhævet.

Personlige indtryk

Jeg havde ialt 2 flyvninger, deraf en på 2 timer, med Dart i Braunschweig, begge starter i flyslæb.

Førerskærmen svinges op til venstre, og indstigningen sker, i modsætning til normalt, fra højre side (typisk britisk). Cockpittet har en lav kant, 55 cm (K6 har 70 cm), så indstigning med faldskærm er let. Det indstillelige ryglæn er af »liggestol-typen«, der er meget anvendt i franske konstruktioner. Siderorspedalerne er indstillelige og er, selvom de er hængslet foroven, ikke ubehagelige. Man sidder uhyre bekvemt tilbagelænet med alle betjeningshåndtag indenfor rækkevidde uden dog som på Kria at være nødsaget til at betjene greb i venstre side med højre hånd.

Detalje af førersædet i Dart'en.

Instrumentbrættet er trukket frem af mørket i forkroppen, således at det også er muligt hurtigt at kontrollere tilslutningerne til instrumenterne eller at foretage en evt. udskiftning uden at tage hele brættet ud.

Udløserhåndtaget er anbragt lige under instrumenterne, men under instrumentbrættet, således at man ikke som på AV 36 risikerer at få det hele med ud, hver gang man trækker. Trim- og bremsehåndtag er anbragt i venstre side.

Gennem den store førerskærm, der lukkes hurtigt med et solidt håndtag i højre side, har man et fremragende udsyn. Der er som krævet af de engelske myndigheder et stort vindue i hver side af førerskærmen, så ventilationen kan man ikke klage over.

Støjmålinger viste, at med lukkede vinduer var støjen ved normal hastighed mindre end i en K6, henholdsvis 79 og 80 phon, mens det ved hurtigflyvning var omvendt.

Cockpittet må betegnes som yderst bekvemt og færdigt gennemført, men det sætter jo også prisen i vejret! Blandt de få indvendinger kan man måske fremhæve, at der er for god plads, det burde have været smallere af hensyn til tværsnitsarealet.

I luften

Under instruktionen blev det fremhævet, at man skulle passe på i starten, idet krængerorene ikke er så virksomme ved lav hastighed som på K6, men nogen stor forskel var der ikke at spore. Starten i flyslæb var ellers uden problemer, de kom først, da man havde koblet og så, at højdemåleren var i fod og fartmåler og variometer i knots!

De store trimklapper gør det muligt at flyve på trim alene, og trimområdet er således større end på de fleste andre fly.

Stallegenskaberne er gode; ved ligeudflyvning og trimhåndtag i midten advarer den ved 40 knots (72 km/t) med rystelser og går ved 37 knots (67 km/t) væk over en vinge. (Når luften er urolig, er det vanskeligt at bedømme disse egenskaber helt nøjagtigt). Med bremseklapper ude går den ved stall væk over næsen. Ved stall under sving ligger de ovennævnte hastigheder en smule højere. Spind kræver speciel tilladelse fra kontroltårnet og Idaflieg-ledelsen og hørte ikke med til testprogrammet, men det siges, at Dart i spind har en temmelig stor rotationshastighed.

Flyet er kursstabilt og går ikke over i spiralstyrt. Ved prøve af den dynamiske længdestabilitet dør svingningerne ud efter nr. 4.

Rorvirkningen er god, men tiderne ligger her en smule højere end ved K6. Rulning fra 30 til 30°: 1,8 sek og kurveveksien 45 til 45°: 4,5 sek (K6 3 sek). Giervinklen er lille, ca. 1°, og tiden fra 0 til 30° kun med brug af sideror er 3 sek og kun med brug af krængeror 2 sek. Rorene går let, men krængerorskræfterne er noget større end ved K6.

Sideglidning uden bremser er vanskelig, idet flyet retter sig op, sideroret er for lille, men til brug ved landing er det nu heller ikke nødvendigt, idet luftbremserne er yderst effektive. De engelske myndigheder kræver, at de i lodret dyk skal kunne holde flyet under den tilladelige max. hastighed.

Indflyvningen foregår med halve bremser og ca. 50 knots (90 km/t), og man sætter den nærmest med hjul og hale samtidig. På det sidste stykke indtil fulde bremser er eller skulle hjulbremsen være i funktion. Den var

Fred Slingsby har netop trukket sig tilbage som direktør og er blevet næstformand i firmaets bestyrelse. Firmaet har været ejet af en trust, hvis overskud gik til fremme af engelsk svæveflyvning, men dette er af juridiske grunde standset, og firmaet har måttet rekonstrueres.

af den simple type, men leveres også som tromlebremse.

Dart er et ualmindelig smukt fly, og i Aero Revue, september 64, påstås det, at den i præstation ved langsomflyvning ligger over kontinentets konkurrenceprodukter.

Prøverne hos Idaflieg viste imidlertid, at K6 var bedst i langsomflyvning og Dart bedst ved større hastigheder, hvilket også stemmer overens med, at Dart har større planbelastning end K6 (henholdsvis 27 og 19 kp/m²).

Prototypen fløj første gang i november 1963 og ved de engelske mesterskaber i maj placerede Dart-flyene sig som nr. 17, 22, 34 og 38 (af 40 deltagere). Konkurrencen var plaget af dårligt vejr og havde kun 4 flyvedage, det er således svært at slutte noget ud fra disse resultater. I »8 Jours d'Angers« blev resultatet nr. 19 ud af 40.

Dart får svært ved at gøre sig gældende på Kontinentet på grund af den store prisforskel mellem den og K6.

Henrik Heikel Vinther.

PS! Til de radiointeresserede skal jeg lige nævne, at Dart'en var udstyret med et Pye radiosæt, der klarede sig udmærket i sammenligning med det tyske Becker-sæt og tilmed er billigere (£ 93 og output $^3/_4$ watt).

Data

Slingsby T. 51 Dart

Spændvidde	15,0 m
Længde	7,75 m
Højde af krop	0,96 m
Vingeareal	12,50 m²
Tomvægt	218 kg
Disponibel last	122 kg
Fuldvægt	340 kg
Største fart (rolig luft)	214 km/t
do. (urolig luft, flyslæb)	145 km/t
do. (spilstart)	127 km/t
Stallingsfart	63 km/t
Min. synk (ved 74 km/t)	0,7 m
Bedste glidetal (ved 80 km/t)	33 m
Kategori: »semi-aerobatic«, skyflyvning tilladt.	
Pris	ca. 1400 £

Pas på instrumentbrættet på Ka-6 og Ka-8

KDA har fået indberettet et tilfælde, hvor instrumentbrættet på en kun et år gammel Ka-6 pludselig forefandtes i bunden af kroppen mellem styrepind og siderorspedaler. Det skete heldigvis i hangaren, men kunne være sket i luften, og det kan forekomme på alle Ka-6 og Ka-8, idet der ikke er gennemgående bolte. Instrumentbrættet er ophængt på korte bolte, der er forbundet med gummimellemstykker, og disse kan gå fra i limningen eller revne og brække på grund af træthed.

Varme på Arnborg

Nu er der også installeret varmeanlæg med oliefyr i opholds- og soverummene på Arnborg. Det viste sig nødvendigt for at skåne bygningen i vintermånederne, at man af og til kan drive fugten ud, og det muliggør øget udnyttelse af centret. Adskillige klubber forbereder sig på den kolde nordenvinds (forhåbentlige) genkomst i det tidlige forår, hvor centret er indstillet på massestart.

Finsk plastic-fly

Samtidig som finnerne har givet meddelelse om Vasama-udviklingen Havukka og slæbeflyet PIK-15, dukker der endnu en ny flytype op, nemlig standardklasse-svæveflyet KK-1b Utu, der fløj første gang i august og hvis første serieeksemplar skulle være færdig i løbet af februar.

Rent aerodynamisk byder typen ikke på store nyheder, for hovedsagen har været at afprøve opbygningen af kunststoffer. Flere og flere svævefly, bl.a. vor egen Polyt IV, baseres på disse nye materialer.

Utu's vinge er en skalkonstruktion uden ribber, og cirka halvdelen af det indre er fyldt med støttende skumplastik. Hver vinge er bygget i to halvdele, en overdel og en underdel. Kroppen og den dermed sammenbyggede halefinne består af en dobbelt skal med skumplastik i midten og en gennemsnitstykkelse på 1½ cm.

Data: Spændvidde 15.0 m, længde 6.5 m, krophøjde 1.0 m, vingeareal 11.25 m². Tomvægt 170 kg, fuldvægt 300 kg.

Der er foreløbig ingen oplysninger om præstationer.

Utu er konventionel i linierne, men yderst moderne i opbygningen.

30 lande og 86 piloter til VM

Om mindre end fire måneder er verdensmesterskaberne i svæveflyvning i fuld gang på South Cerney flyvepladsen i Vestengland. Det bliver de hidtil største mesterskaber, idet der er tilmeldt ikke mindre end 30 lande og 86 piloter.

Efter træningsugen er der officiel åbning den 29. maj og konkurrencer fra denne dag over pinsen til og med 12. juni.

VM-chef bliver den engelske holdleder ved alle VM efter krigen undtagen det i England i 1954, hvor hun selv fløj med: *Ann Welch.* Hun får assistance af 300 personer, bl.a. 150 medlemmer af de engelske klubber, der bruger deres ferie på at organisere VM. Ialt regner man med, at der i perioden vil bo 1000 svæveflyvere på græsflyvepladsen, en RAF-plads. Af disse vil 400 være udlændinge.

De deltagende lande er: Argentina, Australien, Østrig, Belgien, Canada, Tjekkoslovakiet, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Italien, Østtyskland, Vesttyskland, England, Ungarn, Island, Indien, Irland, Israel, Japan, New Zealand, Norge, Polen, Rhodesia, Sydafrika, Sverige, Schweiz, USA, Sovjetrusland og Jugoslavien.

Af disse lande har kun ti, deriblandt Danmark, tilmeldt fulde holdt med to piloter i hver klasse.

Med den rekordstore deltagelse må man desværre forudse, at der til tider bliver forskellige opgaver for de to klasser, således som man er vant til i England ved så store konkurrencer. Pointssystemet bliver ændret, så dårlige dage med få til at gennemføre giver færre end de normale 1000 points til vinderne.

Verdensmestrene *Makula* og *Huth* er der igen for at forsvare deres titler. Huth, der nu er 57 og dermed ældste deltager, har vundet standardklassen de to sidste gange, i 1960 i Tyskland og i 1963 i Argentina. *Sejstrup, Braes, Cowboy* og *Ejvind Nielsen* får mange andre kendte at kæmpe med. Finland og Sverige møder med samme hold som ved NM i Vandel. Svenskerne flyver samme typer, men *Wiitanen* flyver nu Vasama og *Horma* den nye Havukka.

Østtyskerne *Blauert* og *Nolte* får deres VM-debut på Foka. *Makula* og *Wroblewski* flyver Zefir 3, men *Popiel* og *Kepka* på det polske hold flyver Foka 4. Der er også en Foka fra Belgien.

England selv væbner sig til både godt og dårligt vejr: *John Williamson* flyver Olympia 419, *Nick Goodhart* en 17 m Dart, *George Burton* standard Dart og *Deane-Drummond* Olympia 460.

Filippusson fra Island på Vasama får følgeskab af *Leifur Magnusson* på Ka-6CR, der også benyttes af *Harald Høimyr* fra Norge, mens *Tor Johannessen* flyver Vasama.

Fra Vesttyskland flyver *Spänig* og *Kuntz* hhv. D-36 og HKS-3, Huth K-6 og *Lindner* den nye Phoebus.

USA stiller med *Johnson* på Skylark 4 og *A. Smith* på K-6 i den åbne klasse, *Schreder* på HP-12 og *W. Scott* på K-6RC i standardklassen.

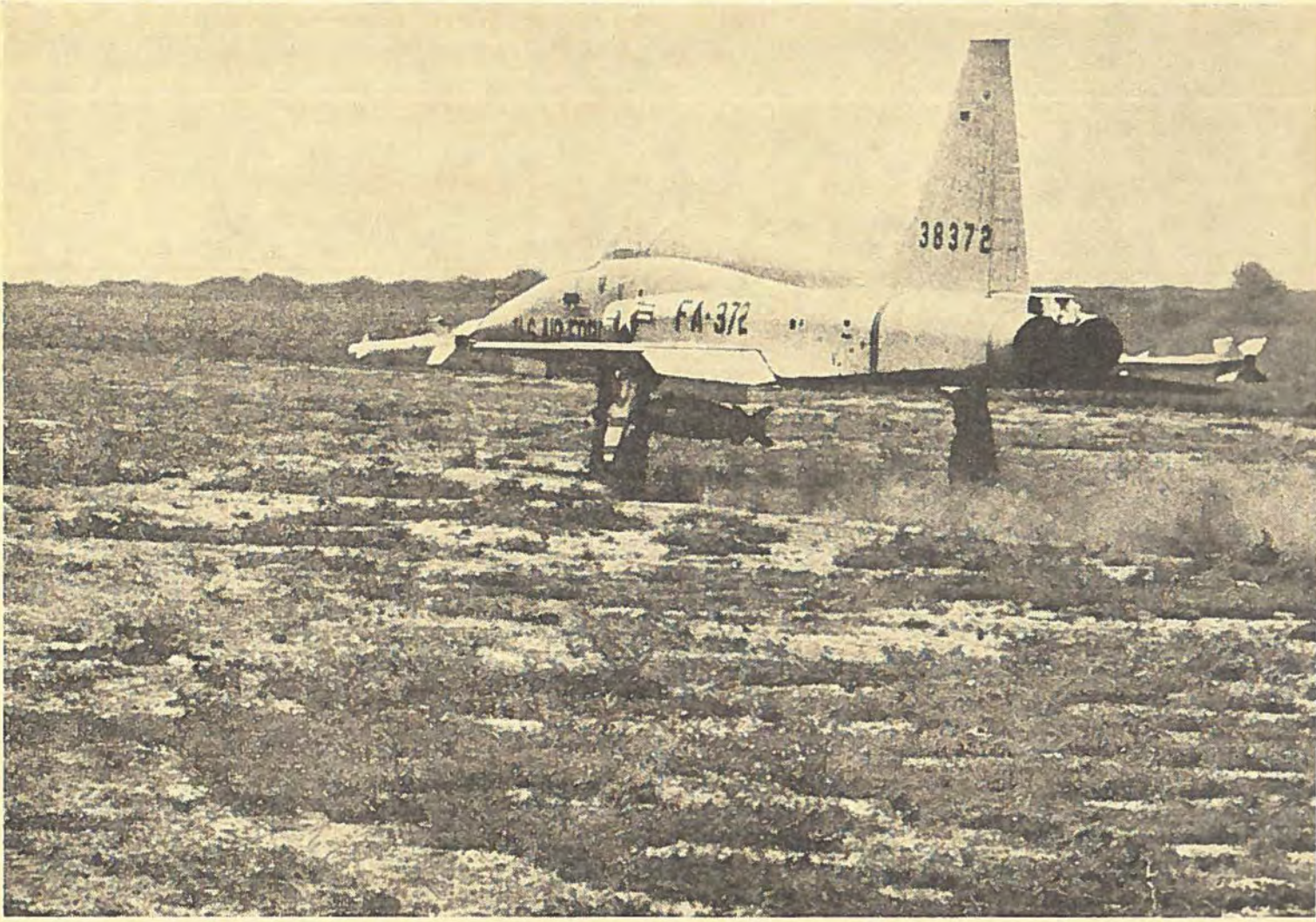
Og hvis russerne ikke som før trækker deres tilmelding tilbage, kommer de med A-15 og KAI-19 i den åbne, og to KAI-14 i standardklassen.

En del lande har endnu ikke meddelt, hvem og hvad de deltager med.

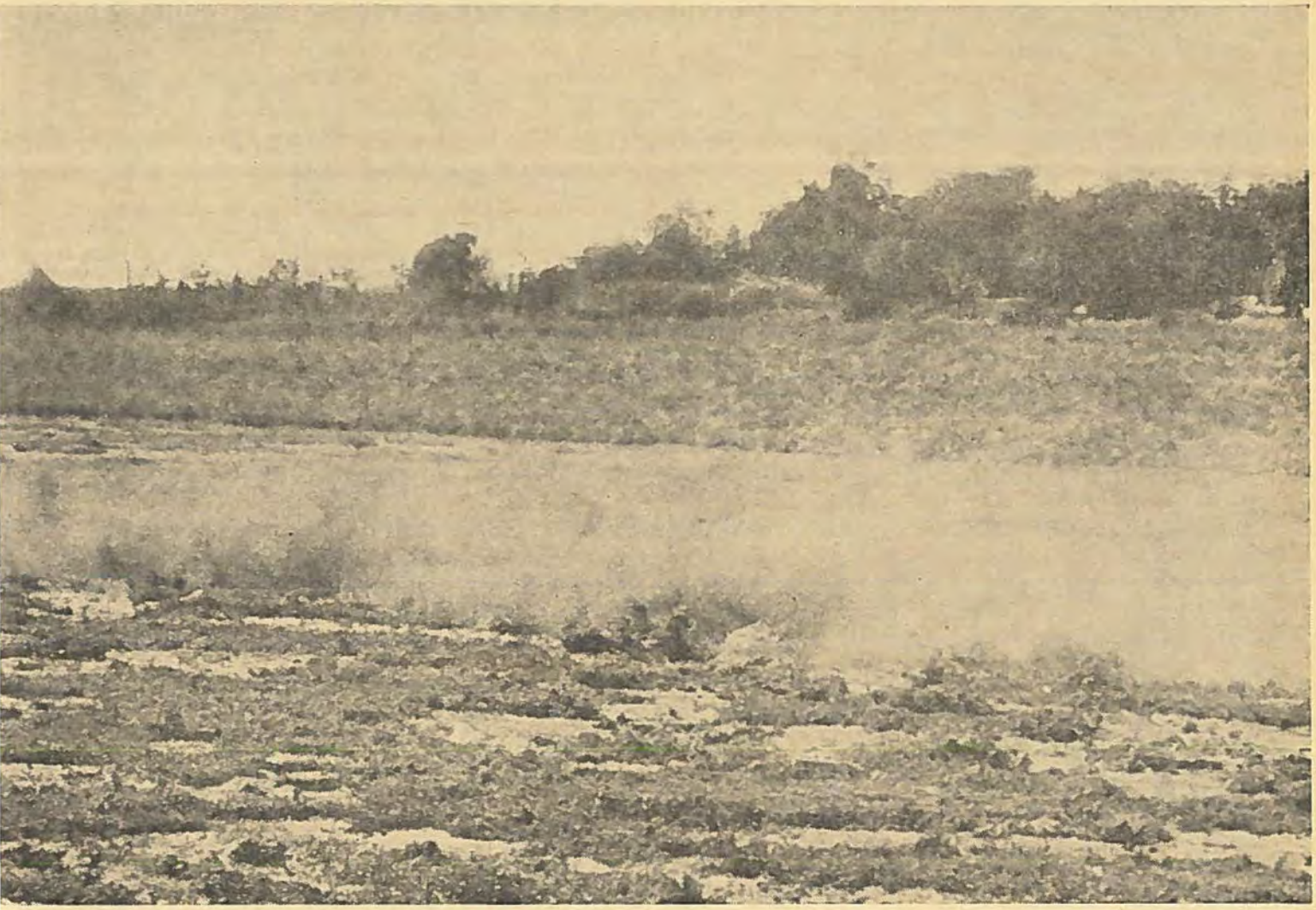
Vinterferie i Norge

Norsk Aero Klub henleder vor opmærksomhed på Valdres Flyklubb's bølgeflyvningslejr på Fagernes i Valdres fra 10/3-10/4, hvor man kan kombinere ski- og svæveflyveferie på medbragte eller norske fly. Se iøvrigt annoncen andetsteds i bladet.

Dope - Farver - Lak
DELTA TRADING CO.


38372
FA-372

Denne ujævne græsmark er netop blevet en taktisk luftbase



En F-5 taktisk jager kan lande på en ujævn græsmark fuldt lastet med brændstof og med mere end 2000 punds bevæbning.
Den kan starte med den samme last.
En angrebstruet nation kan føre bevæbnede F-5'ere frem til afsidesliggende startsteder, der er ukendt af angriberen. Fra sådanne spredte startsteder kan F-5'eren derpå gå i luften og foretage kamphandlinger — endog før ellers nødvendige hjælpetjenester ankommer.
Med en maksimal last af våben og ekstra brændstof på over 6.200 pund kan F-5'eren operere fra start- og landingsbaner udlagt som perforerede stålplader eller måtter. F-5'eren kan således være fremrykkende tropper en tro følgesvend. Lige så hurtigt som fjendtlige landingsbaner rømmes, kan F-5'eren operere fra dem. Da F-5'eren er nem at fylde op med brændstof og andre fornødenheder og er let at vedligeholde, er øvrige problemer ved opretholdelse af kampklar stand bragt ned til et minimum.
Og F-5'eren kan passe på sig selv i kampområdet. Dens overlydshastighed, store stigeevne, hurtige acceleration og evne til at foretage bratte drejninger sætter den i stand til at tage kampen op med, udmanøvrere og nedskyde ethvert indtrængende, fjendtligt fly i de taktiske flyvehøjder.
Det er derfor ikke nødvendigt med asfalt eller beton for at oprette en taktisk luftbase
— når blot man har F-5'ere.

NORTHROP
NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

TRAFIKFLYVENYT

SAS-overskuddet for 1963—64 blev på 93.5 mkr mod 28.1 mkr forrige regnskabsår. Forinden var der afskrevet 114.4 mkr.

Indenrigsruterne i Danmark, Norge og Sverige (dagruter) får billetpriserne sænket med 5 pct. Allerede inden prisnedsættelserne er der vældig god trafik på disse ruter i SAS' nye regnskabsår — således kunne de danske i november notere en stigning på 41 pct.

Nye piloter til SAS. 154 nye piloter skal i indeværende år ansættes i SAS, deraf 42 fra Danmark. Sidste efterår blev der ansat 79, hvoraf 26 danskere, endnu et kursus begyndte i januar, hvor SAS samtidig averterede efter resten. Udvidelsen skyldtes bl.a. de nye fly, der ventes i de kommende år.

Transair Sweden har købt ti Douglas DC-7B fra Boreas Corp. i USA, der til gengæld har overtaget seks DC-6B og tre DC-6 fra Transair. Tre af de første er solgt til Braathen i Norge. Der er således stadig stor handel i brugte trafikfly. DC-7B'erne stammer oprindelig fra Eastern Airlines.

KLM's reorganisering og bedre tider bevirkede bedre trafikresultater i 1964, hvor trafikken steg 16 pct, mens belægningsprocenten steg fra 47.5 til 51.7. Tre typer gik ud af tjeneste: DC-3, DC-7C og Convair 340. KLM har nu 40 fly: 16 DC-8, 11 Electra II, 9 Viscount og DC-7F, og disse 40 har 19 pct. større produktionskapacitet end 72 fly i 1961.

British United Airways har ansat Mrs. Yvonne Pope som trafikflyver. Hun bliver den første engelske kvinde, der flyver et rutefly. På den anden side har BUA ansat 24 stewarder. Hidtil har man kun haft ca. 250 stewardesser. Det skyldes nu ikke hensynet til mændenes ligeberettigelse, men at redningsflåderne i selskabets store fly er så tunge, at det såkaldt stærke køn vil være påkrævet, hvis såfremt ifald . . .

Sterling har opgivet planerne om at lade visse ture udgå fra Billund, og også planerne om en føderute fra Billund til Kastrup er blevet skrinlagt af tekniske årsager.

Faroe Airways, der hidtil nærmest har virket som salgskontor for ruten København —Færøerne, vil nu selv beflyve ruten og man har derfor overtaget Danfly's Heron OY-DPO. Flyvningerne har hidtil været udført af Scan-Fly, med hvem man fortsat samarbejder, især på det tekniske område. Direktør for Faroe Airways er Chr. Boserup, chefpilot luftkaptajn N. O. Studstrup, tidl. Falck.

Scan-Fly har købt Falcks Aero Commander, da en splinterny Baron OY-DPH, bestemt til selskabet, styrtede ned den 23. dec. ved Helsingfors. Herved omkom den berømte finske flyver, major W. Bremer.

Scanair har i sine tre første virksomhedsår haft en omsætning på 78 mill. kr., udført 3800 enkeltflyvninger og befordret 272.500 passagerer. For 1964—65 forventes, at tallene bliver 55 mill., 2900 og 250.000. Hovedparten af flyvningerne skal udføres med DC-7C i 92-passagerers udgaven, men man vil også benytte DC-8 og Coronado. Scanair har nu kontor i det tidligere Nordair-hus i Kastrup by, mens Nordair-køkkenet nu er en afdeling af SAS-Catering.

Aero-Nord

Det nye danske charterselskab Aero-Nord begynder sin virksomhed 1. april. Det må vel nærmest betegnes som en efterfølger til det af SAS opslugte Nordair, idet Aero-Nords ledere alle beklædte lignende stillinger i Nordair, og bestyrelsens formand er *Erik Østbirk,* der i sin tid stiftede Nordair.

Aero-Nord har en aktiekapital på 1¼ mill. kr., men derudover er tegnet en andels- eller interessentkapital af samme størrelse samt en garantikapital på 2 mill. kr. Direktionen udgøres af *Alex Lauesen* og *Hugo Pedersen,* kaptajn *E. A. Schmeltz* er flyvechef, civilingeniør *Hakon Togeby* teknisk chef og *Erland Hansen* salgschef. Også flyvebesætningerne stammer hovedsagelig fra Nordair.

Flåden består af tre Douglas DC-7B, som man har købt hos American Airlines for 8 mill. kr., incl. tilbehør og reservedele. De kan indrettes med plads til indtil 104 passagerer. DC-7B er en langdistanceversion af DC-7 og har som den Wright Turbo-Compound motorer, der giver den en marchhastighed på 550 km/t. Takket være sadeltanke i motornacellerne er tankindholdet sat op fra 20.900 til 24.225 l, så rækkevidden bliver ca. 6000 km.

Da der ikke findes ledig hangarplads i Kastrup, har selskabet været nødt til selv at bygge en hangar i Syd. Den kommer til at ligge lige indenfor indgangen (mellem Flying Enterprise og SARCO) og bliver færdig allerede omkring 1. maj, idet det er en engelsk stålhangar. Den koster ca. 2 mill. kr. og er lavet, så den forholdsvis nemt kan flyttes, f.eks. til Saltholm.

Aero-Nords flyveværft vil foreløbig kun beskæftige sig med almindelige eftersynsarbejder og reparationer. De store eftersyn vil blive lavet „i byen", formentlig hos American Airlines. Det bliver nu ikke aktuelt foreløbig, idet der er 5000 timers flyvetid tilbage på de indkøbte fly. Det første fly leveres i marts, de to andre snarest derefter. De færges hjem af Aero-Nords egne besætninger, der omskoles til DC-7B hos American Airlines i Fort Worth.

Selskabets administration får til huse i en bygning, der er under opførelse på en grund på hjørnet af Amager Landevej og Lufthavnsvejen, og endelig agter man til efteråret at oprette sit eget flyvekøkken i Kastrup.

Man fristes unægtelig til at spørge: Hvad fik SAS egentlig ud af de millioner, man gav for Nordair? *H.K.*

Flying Enterprise

I slutningen af 1964 blev der oprettet to to selskaber med tilknytning til charterselskabet Flying Enterprise, nemlig *Conair* og *Flying Enterprise Sales Ltd.* Det sidstnævnte er generalagent for Flying Enterprise og skal tage sig af salget i såvel Danmark som udlandet.

Conair (Consolidated Aircraft Corporation) har en aktiekapital på 1,1 mill. kr. og en yderligere disponibel kapital på 1,4 mill. kr. Dets formål er køb, salg og udlejning af fly og flyvemateriel. Det har købt tre DC-7, hvoraf den ene, OY-DMS, allerede i et års tid har været benyttet af Flying Enterprise. De to andre forventedes til Kastrup i løbet af januar. Alle tre fly vil blive anvendt af Flying Enterprise, og Flying Enterprises lejemål på de to DC-7, der tilhører Sveaflyg, er blevet ophævet. Direktør for Conair er *Knud-Ole Larsen,* der tillige er direktør for Flying Enterprise sammen med *Orla D. Andersen.*

De Havilland Turbo-Beaver

De Havilland Aircraft of Canada Ltd. har for tiden tre typer i produktion, nemlig Beaver, Otter og Caribou, af hvilke der i gennemsnit bygges hhv. fire, en og fire om måneden. Beaver er hidtil blevet leveret med 450 hk P & W Wasp Junior, men de første Turbo-Beaver med 578 hk P & W PT6A-6 er nu blevet leveret.

Den første Turbo-Beaver (Beaver nr. 1525) fløj første gang 30. dec. 1963. Takket være den lettere og stærkere motor har Turbo-Beaver betydeligt bedre ydelser end sin forgænger, men prisen er også noget højere. Kroppen er lidt længere og halefinnen noget højere, men ellers er de to versioner praktisk taget identiske i opbygningen. Turbo-Beaver har en fuldvægt på 2313 kg og en max. nyttelast på 1145 kg. Ialt kan der medføres ti personer, incl. besætning. Som landfly er den økonomiske rejsehastighed 235 km/t. Startstrækning til 15 m er 275 m (heraf rullestrækning 150 m), landingsstrækning fra 15 m 265 m (rullestrækning 110 m). Den kan også anvendes med pontoner og med ski, ligesom den også kan leveres med ekstra store hjul og dæk til brug i blødt terræn.

De Havilland kan også levere modifikationssæt, så almindelige Beavers kan ombygges til Turbo-Beaver. En Turbo-Beaver koster 77.500 dollars, et ombygningssæt 48.000 dollars.

Selv om størstedelen af Turbo Beaver består af samme dele som den hæderkronede Beaver, har den dog fået et andet karakteristisk udseende med turbinemotor-installationen.

DHC-5 Buffalo

I maj 1962 indbød den amerikanske hær 25 fabrikker til at give tilbud på et nyt taktisk transportfly med STOL-egenskaber. De Havilland Canada vandt konkurrencen med en DHC-5, der oprindelig kaldtes Caribou II, men nu har fået navneforandring til Buffalo, da det i virkeligheden er et helt nyt fly, omend det i det ydre ikke kan løbe fra slægtskabet med Caribou. Udviklingsomkostningerne, der anslås til 22 mill. dollars, deles ligeligt mellem U.S. Army, den canadiske regering og fabrikken, og der vil i første omgang blive bygget fire prototyper.

DHC-5 Buffalo er forsynet med to General Electric T64-GE-10, hver på 2850 hk, mens Caribou har stempelmotorer af typen P & W R-2000 (1450 hk). Lastrummet er noget større end på Caribou og giver plads til f.eks. en 105 mm haubitz, en ¾ t lastvogn, et Pershing missil, 41 fuldt udrustede soldater, 35 faldskærmsjægere eller 24 bårer plus seks sæder. Der er stor lastedør bagtil og desuden en dør i siden. Med en nyttelast på 4800 kg er flyvestrækningen 740 km, men med ekstratanke i stedet for last får man en færgeflyvestrækning på over 2800 km.

Den første prototype fløj første gang den 9. april i fjor, og i begyndelsen af indeværende år vil de fire bestilte fly blive overtaget af U.S. Army til udprøvning. Militær typebetegnelse er CV-7A. Om serieproduktion foreligger der endnu ikke noget officielt, men det skulle være mærkeligt, om Buffalo ikke bliver lige så stor en sukces som sin forgænger. Det var måske noget for flyvevåbnet til afløser af de efterhånden veltjente C-47?

Øvrige data og ydelser:

Spændvidde 29,26 m, længde 23,56 m, højde 8,75 m. Tomvægt 10.600 kg, max. startvægt 17.240 kg. Hastighed i 3.050 m ved 100 % officiel ydelse 431 km/t, 90 % 412 km/t, 80 % 393 km/t, 60 % 341 km/t, 53 % (lang rækkevidde) 318 km/t. Stigehastighed 9,9 m/s. Praktisk tophøjde 8840 m. Startstrækning til 50 m ved max. startvægt 375 m, landingsstrækning fra 50 m ved max. landingsvægt 320 m.

De Havilland DHC-5 Buffalo over Niagara. Siden hosstående tekst blev skrevet, er typen bestilt i 15 eksemplarer til Royal Canadian Air Force. Et sådant fly kan med fuld last benytte pladser som Skovlunde!

NYT *fra svæveflyveklubberne*

★

Birkerød, der efter salget af L-Spatz'en sidste forår i høj grad har manglet et fly, har nu både bestilt en Morelli M-100S samt overtaget den privatejede Lis, hvis ejere skal overtage en brugt M-100S.

København fik 4/1 endnu en Ka-6, OY-DMX, der er stationeret på Tune. Det bliver spændende at følge DMX ved DM!

Polyteknisk arbejder ikke alene stadig på den ny Polyt 4 i standardklassen, men er også ved at ombygge den tosædede Polyt III, der vil genopstå som en hel fugl Phønix.

Viborg, der i foråret havarerede kroppen på en Baby, er ved at lave en ny krop af to andre havarerede kroppe. Klubben arbejder stadig på at udvide sin plads ved Bording ved flytning af jord, sand og græstørv.

Værløse: Leif Midtbøll har købt Københavns Foka og solgt Scheibe Standard'en til Århus Svæveflyveklub.

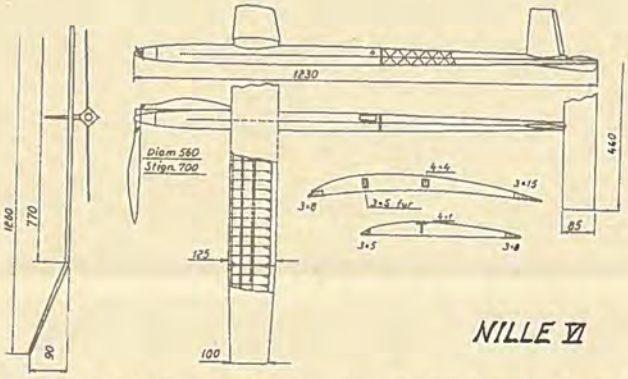
SÆSON 65

Der har egentlig ikke været meget at udsætte på NILLE V'en, som jeg har fløjet med hidtil. Den har vist sig at være meget sikker og flyvetiden ligger på omkring 3 min 40 sek. Men man vil jo altid gerne prøve noget nyt, og den nye model er tænkt som et forsøg på at lave et 4-minutters apparat, – om det lykkes vil vise sig.

Vingen har fået en (forhåbentlig) bedre udformning med længere centralplan og trapezører. Profilet er gjort en smule mere hvælvet for forbedring af glidningen. Bagkroppen er opbygget af 3 × 3 og 3 × 2 mm balsalister og haleplan og -finne er bygget så let som forsvarligt. Propellen har uændret stigning og diameter, men har fået lidt smallere tipper for nedsættelse af motortiden og forøgelse af tophøjden. Endelig har kroppen fået en bedre form (spinner), med henblik på mindskelse af modstanden, ligesom pylon'en har fået mindre tværsnit.

Jeg lægger megen vægt på nøjagtighed under bygningen, da selv små ujævnheder i vingen f.eks., nedsætter flyvetiden betydeligt. (Det har vist sig ved reparationer).

Endelig vil jeg gøre hvad jeg kan for at få fat i nogle virkelig gode gummimotorer med henblik på det kommende VM. Det betyder måske mere end alle de konstruktive forbedringer tilsammen.



Nille VI er tænkt som en 4-minutters udvikling af Nille V. En forudsætning herfor er stor nøjagtighed under bygningen.

FAI nyt

Den internationale modelflyvekomité holdt sit årlige møde den 20. og 21. november i Paris med 33 deltagere fra 15 lande. Af de regelændringer, der blev foretaget, er de væsentligste:

Fritflyvende: I tilfælde af uafgjort forhøjes maximumstiden ved hver ekstra flyvning med 1 min., til vinderen er kåret. Midlertidige regler for *magnetstyrede skrænt-modeller* foreskriver, at modellerne skal have et planareal mellem 32 og 34 dm². Endvidere får man også her ret til omflyvning, hvis den første flyvning ikke overstiger 20 sek. Ellers er disse regler mage til vore egne.

Indendørs: Ændrede regler for tidtagningen. Ret til omflyvning, såfremt man generes af en anden deltagers anvendelse af ballon. Man må gerne have en hjælper til at trække gummimotoren op.

Linestyrede: Linetykkelsen i *hastighed* skal for monoliner fremtidig være mindst 0,40 mm. I *kunstflyvning* må linelængden nu være op til 21,5 m og disses modellers trækprøve, der stadig er 15 gange modellens vægt, maximeres til 20 kg. I *holdkapflyvning* indføres en sikkerhedscirkel uden for flyvecirklen for at undgå de efterhånden hyppige påflyvninger af mekanikere. Såfremt man forbryder sig mod reglerne, giver konkurrencelederen nu advarsler ved hjælp af lyssignaler. Ved første overtrædelse får man et grønt lys, ved den næste et gult og endelig risikerer man at få et rødt lys som tegn på, at man er diskvalificeret. I tilfælde af en grov overtrædelse diskvalificeres man stadig øjeblikkeligt uden advarsel. Opvarmningsperioden forlænges til 1 minut, og finalen skal nu strække sig over 20 km eller 200 omgange.

Det er fastslået, at *kampflyvningsmodeller* må håndstartes, og de to modeller, som det er tilladt at bruge i hver kamp, kan nu udskiftes uden, at dommeren skal give tilladelse hertil. Kamptiden nedsættes til 4 minutter, og man vil få points (100) for hvert *stykke*, man klipper af modstanderens serpentin og ikke som før, for hver *klipning*. Man diskvalificeres, hvis man med forsæt forlader pilotcirklen.

Radiostyrede: Der indføres FAI-rekorder for hastighed med *radiostyrede svævemodeller* over en 50 meter lang bane og distance på en lukket bane af 100 meters længde. En *egenhændigt bygget* R/C-model er en model, som deltageren har samlet — gerne af præfabrikerede dele — og hvori han selv har monteret udstyret. Derimod er det ikke tilladt at bruge en komplet klar-til-at-flyve model, som er bygget af nogen anden end deltageren selv. I klassen for *motormodeller med én styring* ændres svinget efter ligeudflyvningen til et 90 graders venstresving efterfulgt af et højresving på 270 grader. I *multiklassen* skal programmet nu udføres på højst 12 minutter. Manøvrerne lodret ottetal og rygflyvning i lige linie udgår og erstattes af ligeudflyvning, 90 graders venstresving, 270 graders højresving og returflyvning ind over senderen, alt under rygflyvning.

Endelig blev der opstillet regler for fritflyvende, linestyrede og radiostyrede skalamodeller samt for modelraketter.

Modelflyverådet er gået igang med at indarbejde disse ændringer i vore egne regler.

Wiesniewski med en af sine modeller.

Læserbrev:

»Besøg af en ekspert«

Min bror og jeg havde fra 22. til 27. november besøg af *Steve Wooley*, der var holdleder for det amerikanske VM-hold i Ungarn i sommer. Forrige gang Wooley gæstede Ungarn var i 1960, hvor han blev nr. 4 i kunstflyvning, men nu flyver han mest hastighed. Han er også begyndt at flyve en smule FAI-holdkapflyvning med en Bernard-Startiger og en Rivers, men snart vil han have en Espadon med en Moki-TR-7 færdig. Han fortalte endvidere, at *Stockton/Jehlik* (4:13) nu var i gang med at forsøge at flyve 100 omgange non-stop med deres ETA 15-2.

I hastighed er det i øjeblikket *Bill Wiesniewski* (VM), der er dominerende. Med sin VM-model flyver han ca. 240 km/t med sin schnurleskyllede motor på fladt brændstof. Steve Wooley selv flyver omkring 273 km/t med sin McCoy 60 og omkring 250 med sin Super Tigre 29, men han vil nu gå over til KB serie 64, som er hurtigere. I 2,5 ccm klassen bruger Wooley en Super Tigre for tiden, men Wiesniewski har lovet ham en af de nye Torpedoer med schnurleskylning, og udover dette er det lykkedes Wooley at få fingre i en MOKI-S-3, da han var i Ungarn. Det var en sådan motor, *Kritzma* brugte, da han vandt i 1962 i Kiev.

Umiddelbart før Wooley rejste hjemmefra, satte *Lauderdale/McDonald* verdensrekorden i F2 op til ca. 260 km/t — en forbedring på 4 km/t, men ugen senere satte McDonald den alene op til ca 290 km/t med en KB29.

Jeg kan ikke andet end anbefale andre at prøve at komme i kontakt med eksperter på deres felt og måske besøge dem eller selv få dem på besøg. For jeg kan selv se efter Wooleys besøg, at jeg har lært mange ting, som det ellers uden tvivl ville have kostet mange modeller og kostbar tid at nå.

Hans Geschwendtner,
138 Comet.

Hård konkurrenceserie

Klub 131 Hurricane i Holte holdt fra 16. august til 13. december en holdkonkurrence med henblik på at give klubben den gamle flyvestandard tilbage, hvilket også lykkedes for vinderne: *Per Grunnet* med 4248 sek på 9 omgange, *Michael Væth* med 4208 på 9 og *Thomas Væth* med 3286 på 8. Der blev fløjet med A 1 og A 2 modeller, mest på Eremitagen og ofte i hårdt vejr — kun 27/9 havde ingen lyst at flyve, men 30/8 fløj man i 30—40 knob og til slut den 13/12 i det hårdeste vejr hidtil: storm på over 40 knob, konstant regn og kulde. Grunnet skulle flyve 50 sek mere end Michael for at vinde, og det gjorde han med 210 sek mod 121. Resten af ialt 11 deltagere havde klogeligt trukket sig ud af dysten.

HOBBY-BLADET KR. 2,25
bringer hver måned aktuelle modelflyve artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.
REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

SÆSON 65

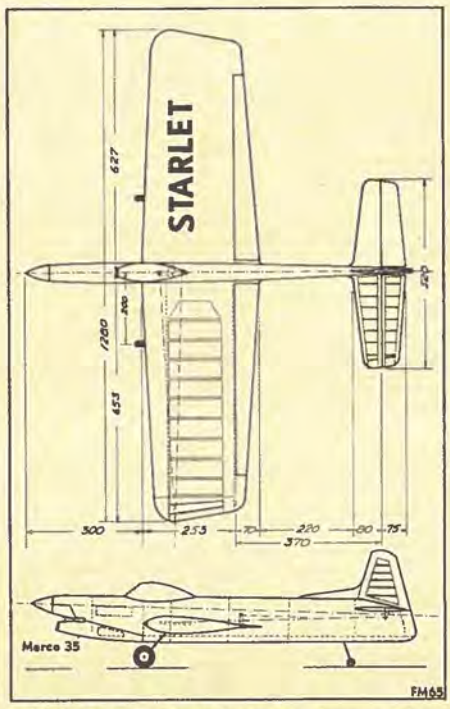
Som bebudet i sidste nummer har FLYV atter været i kontakt med nogle af vore ledende modelflyvere for at høre, hvilke planer man har for den kommende sæson.

Vi har således spurgt danmarksmesteren i hastighed, *René Olsen*, Vordingborg, der oplyser, at han ikke mere vil flyve med hastighedsmodeller, men i stedet vil tage fat på radiostyringen. For tiden flyver han med en Falcon, og han håber at have Skylark klar til foråret.

Kunstflyvningsmesteren *Kaj Hansen*, Haderslev, der vandt sit mesterskab med sin egen konstruktion, men senere på året gik over til at flyve med Thunderbird, vil også i 1965 holde sig til denne type.

Landsholdsdeltageren *Eilif Madsen* har derimod udviklet sin egen konstruktion fra sidste år til den på tegningen viste 65 model, hvortil han knytter følgende kommentarer:

»Det er stort set den samme model, som jeg har fløjet med i 1964, men der er selvfølgelig et par små ændringer. Modellen er nu forsynet med differentialflaps, noget som jeg har prøvet på tidligere modeller, og som giver bedre linetræk i de høje manøvrer, hvorfor jeg indfører det igen. Hovedbjælken er nu kun 2 mm, dog er der en 3 × 10 mm til forstærkning af planmidten ud til ribbe 4. Jeg bibeholder kropopbygningen af 3 mm balsafinér, da jeg mener, at det er stærkere end balsaklodser til over- og underside. Vægten er omtrent den samme, men finér'en er mere elastisk. Det var min mening at forsyne modellen med næsehjulsunderstel, men af transporthensyn er det udsat. Derimod har jeg gjort halehjulsbenet længere, så modellen starter og lander uden indfaldsvinkel. Hovedhjulene er stadig aftagelige. De sidder i en 10 × 12 mm bøgeliste, fastspændt med en 1/8" maskinskrue. Motoren er stadig MERCO 35 med lyddæmper.«



Eilif Madsens 1965-kunstflyvningsmodel i Finn Mortensens streg.

Danske rekorder i modelflyvning pr. 1. januar 1965

Rekord	Dato	Navn	Varighed	Distance	Hastighed	Højde
Absolut	18.8.46	Bent E. Larsen	1t27m05s			
	9.6.57	Ole Christiansen		116,5 km		
	27.9.64	Dirch Ehlers			206.9 km/t	
	6.8.51	Fl. L. Poulsen				600 m
Gruppe A	18.8.46	Bent E. Larsen	1t27m05s			
	9.6.57	Ole Christiansen		116,5 km		
	6.8.51	Fl. L. Poulsen				600 m
Klasse A 1	1.5.55	P. Dueholm Kristensen	51m35s			
	11.4.54	Hans Schiøtt		23.8 km		
A 2	18.8.46	Bent E. Larsen	1t27m05s			
	9.6.57	Ole Christiansen		116.5 km		
A 3	14.10.62	Henning Sloth	12m34s			
	6.1.41	Chr. Zøylner		2.64 km		ledig
Gruppe B	15.5.55	Bendt E. R. Jensen	8m22s			
Klasse B 1	2.2.64	P. E. Lyregård	4m01s			
B 2	15.5.55	Bendt E. R. Jensen	8m22s			
B 3	15.1.61	Will. Soya	1m40s			
Gruppe C	30.6.63	Ole Gerstrøm	41m47s			
	17.4.55	Per Heymann Andersen		31.5 km		
	21.7.39	Niels Hassing			55.4 km/t	
	1.1.50	Donald Thestrup				8,28 m
Klasse C 1	4.9.49	Arne Hansen	16m22s			
	23.4.50	J. Surlykke Petersen		10.1 km		
C 2	30.6.63	Ole Gerstrøm	41m47s			
	17.4.55	Per Heymann Andersen		31.5 km		
C 3	26.2.56	Karl-E. Widell	2m00s			
	20.11.55	Poul Højholdt		598 m		
C 4	25.4.52	Bjarne Jørgensen	0m58s			
Gruppe D	23.5.53	S. Tårnmark Nielsen	33m00s			
	2.5.58	Ole Christiansen		23.2 km		
	1.1.50	Kai Hansen			ledig	8.28 m
Klasse D 1			ledig			
				ledig		
D 2	23.5.53	S. Tårnmark Nielsen	33m00s			
	2.5.58	Ole Christiansen		23.2 km		
D 3	13.12.59	Peter Kåe	0m45s			
	14.11.59	Peter Kåe		182 m		
D 4	19.11.55	Jørgen Amorsen	0m11s			
Gruppe E	8.8.51	Torben Stripp	1m55s			
	5.4.57	Henning Jørgensen		109 m		
	25.2.56	Poul Mogensen			ledig	7.00 m
Gruppe F	27.9.64	Dirch Ehlers			206.9 km/t	
Klasse F 1	27.9.64	Dirch Ehlers			206.9 km/t	
F 2	1.1.56	Ole B. Christensen			175 km/t	
F 3	21.10.61	Ib Hansen			146 km/t	
F 4					ledig	
Gruppe H	4.10.64	Per & Ole Hasling	5m12s			
Gruppe K	7.4.63	H. L. D. Christensen	1t14m45,6s			
	14.4.63	Hans Peter Hansen		7.1 km	ledig	ledig
Klasse K 1	21.10.62	Hans Peter Hansen	1t03m31s			
	14.4.63	Hans Peter Hansen		7.1 km	ledig	ledig
K 2	7.4.63	H. L. D. Christensen	1t14m45 6s	ledig		ledig
K 3			ledig	ledig	ledig	ledig
K 4	12.7.62	Karl Mollerup	5m20s	ledig		ledig

Luftfartøjsregisteret i 1964

I 1964 blev der indregistreret 48 og slettet 24 motorfly, således at nettotilgangen blev på 23 eller 10,4% af bestanden ved årets begyndelse. Opdelt i de forskellige kategorier ser billedet således ud:

	1.1.1964	Tilg.	Afg.	31.12.64
Propelfly, 1-mot.	166	28	11	183
„ 2-mot.	34	5	3	36
„ 4-mot.	23	11	8	26
Jetfly	6	1	1	6
Helikoptere ..	1	3	1	3
Ialt	230	48	24	254

Når vi ser bort fra SAS-flåden og de 4-motorede charterfly, bliver det 223 fly til general aviation. Det er en stigning på 25 eller 11,6 %.

Der blev ikke indregistreret nogle nye amatørbyggede fly i 1964, men det betyder ikke, at der ikke bygges sådanne længere, selvom bevægelsen vel nok har kulmineret. Af de 47 nye fly var efter en forsigtig opgørelse de 22 fabriksnye. Opdelt efter typer var tilgangen 1 Tiger Moth, 1 Airedale, 2 Emeraude, 1 Horizon, 1 Messerschmitt Bf 108 (Nord 1002), 3 Cessna 150, 4 Cessna 172, 1 Cessna 182, 1 Cessna 185, 1 Cherokee 140, 3 Cherokee 235, 1 Comanche, 2 Tri-Pacer, 2 Colt, 2 Pawnee, 1 Mooney Mk. 20, 1 Maule M-4, 1 Baron, 1 Queen Air, 2 Aztec, 4 Heron, 2 DC-6, 3 DC-6B, 2 DC-7, 1 Caravelle og 3 Hughes 269.

Afgangen skyldtes i 3 tilfælde havari (1 Cessna 172, 1 KZ III og 1 Apache), mens de 21 andre fly blev slettet fordi de var blevet solgt til udlandet eller lejemålet var ophørt. Det drejer sig om 1 Nipper, 1 Meta-Sokol, 1 Turbulent, 1 Cessna 150, 1 Cessna 175, 4 Super Cup, 1 Travelair, 1 Apache, 1 Caravelle, 1 Argonaut, 7 DC-6 og 1 Bell 47.

Afgangen burde imidlertid have været betydeligt større, idet mange flyejere ikke har draget omsorg for at få deres fly afmeldt efter havarier. Det er forståeligt, at man ikke afmelder flyet omgående selv efter et større havari; det kunne jo være, at det blev genopbygget, men vi kan på stående fod nævne fire fly, der med garanti ikke bliver genopbygget, nemlig 1 DC-6B, 1 Messerschmitt Bf 108, 1 KZ II og 1 Ambassadeur.

Og hvad med Monosparen, der står og venter på plads i flyvemuseet?

Af nye typer fik vi Tiger Moth, Horizon, Cherokee 140, Cessna 185, Maule M-4, Comanche, Queen Air og Hughes 269, hvoraf Tiger Moth og Cessna 185 tidligere har været anvendt her i landet. Til gengæld måtte vi sige farvel til Meta Sokol, Travelair og Bell 47.

Mest talstærke type er fortsat KZ III, med 31 eksemplarer, mens Cessna 172 (16) har fortrængt KZ VII (15) til trediepladsen. På fjerdepladsen har vi KZ II, Colt, Tri-Pacer, Turbulent og Emeraude/Smaragd, alle i 9 eksemplarer. Derefter følger DC-6B (8), Autocrat, alm. Cub og Heron (7), Jodel D.112, Apache og Aztec (6), Cessna 150, Metropolitan og firesædet Cherokee (5), Mooney Mk. 20 og Caravelle (4).

Regnet efter oprindelsesland er der 124 amerikanske, 60 danske, 33 franske (heri medregnet amatørbyggede Jodel og Turbulents), 25 engelske, 6 tyske, 3 canadiske, 1 belgisk og 1 italiensk. Den største fabrik er stadigvæk KZ med 59, men den er hårdt trængt af Piper med 51, og Piper erobrer sikkert førstepladsen i løbet af det kommende år. Derefter følger Cessna med 30, Douglas med 18 og De Havilland med 10.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DPN, Heron 2E, Scan-Fly A/S, Kastrup. — OY-AFN, Heron 2D, Cimber Air, Sønderborg. — OY-BXC, Vasama, Sv. Michaelsen, Holstebro.

Slettet: OY-DHY, KZ III, Ole Korsholm, Herning (havareret, men under genopbygning). OY-AOP, Travelair, Danfly (solgt til England). OY-AOB, DC-6, Nordair (solgt til USA).

Ejerskifte: OY-DEU, Emeraude, Ib Randers, Holstebro (tidl. Henning Ormstrup, Herning). — OY-DPO, Heron, Faroe Airways A/S, Kastrup (tidl. Danfly). — OY-ACG, KZ III, Stjernqvist's bilskole, Kbh. (tidl. Arent Petersen, Birkerød). — OY-AIF, Emeraude, Preben C. Wistisen, Frederikshavn (tidl. Transair, tidl. Commertas). — OY-AMH, Jodel D. 112, Jack Andersen og Viggo Norman Skjold Nielsen, Tarup og Næsby (tidl. Larsen & Nielsen I/S, Glostrup). — OY-AON, Tri-Pacer, Mogens Anker, Åbybro (tidl. I/S Skive Flyveselskab).

Moynet Jupiter

På de tomotors flys område er fabrikkens forsøg med Moynet Jupiter afsluttet og den er gået til statens forsøgscenter. Sud Aviation bygger i samarbejde med Matra den anden prototype, der har en 290 hk motor i hver ende af kroppen. Typen vil kunne leveres med trykkabine. Den nye udgave ventes præsenteret på Paris-udstillingen.

Undersøgelseskommission for flyveulykker

Den i 1960 vedtagne lov om luftfart forudsætter nedsættelse af en særlig undersøgelseskommission, som skal foretage undersøgelser af flyveulykker, såfremt ministeren for offentlige arbejder finder det påkrævet. Dette kan enten være på grund af en ulykkes omfang eller i tilfælde, hvor det tyder på, at der har været alvorlig fare for en ulykke eller har foreligget en væsentlig fejl ved et fly eller jordanlæg.

Kommissionen består af 12 mand, nemlig foruden to dommere af et antal sagkyndige, der repræsenterer indgående kendskab til flyvemateriel og føring heraf samt til internationale sikkerhedsbestemmelser.

Ved de enkelte undersøgelser udpeger ministeren foruden formanden 4 af de sagkyndige.

Til at være medlem af kommissionen i den første 4-års-periode har minister *Kai Lindberg* beskikket:

Landsdommer *Erik Jensen* (formand), landsdommer *J. K. Juul-Olsen*, oberstløjtnant *F. Kofod-Jensen*, overingeniør *B. Helmø Larsen*, overingeniør *H. T. Mølgård*, kontorchef *A. Stenver*, luftfartsinspektør *Arvid Hansen*, overlæge, dr. med. *E. O. Errebo-Knudsen*, luftkaptajn *P. Stig-Nielsen*, direktør *D. Valbjørn*, flyvestyrmand *M. Lindebod* og generalsekretær *Per Weishaupt*.

Sikorsky-helikoptere i Nordsøen

Flyvevåbnets nye Sikorsky S-61N bliver ikke de eneste af typen, der kommer til at virke over Nordsøområdet. Shell vil anvende tre af typen til forbindelse med en række boretårne ud for den engelske kyst. To er bestilt af Okanagan Helicopters Ltd., verdens største civile helikopterselskab i Canada, og den tredie af BEA, der i forvejen har to, og alle tre skal af et nyt fælles foretagende anvendes til forbindelsestjenesten. Tårnene ligger helt op til 240 km fra kysten, så en tomotorers type, der også kan gå ned på vandet, var en nødvendighed.

11 helikopterrekorder

En Bell UH-1D Iroquois helikopter med Lycoming YT-53-L-13 turbinemotor har sat 11 internationale rekorder i slutningen af 1964 med hastigheder op til 290 km/t og højder til 35.150 ft. Forudsat FAI's godkendelse har USA derpå 35 af 61 helikopterrekorder, mens Rusland har 17. Af de 35 er 27 sat med Bell-helikoptere. På de fleste af flyvningerne var flyet forsynet med en ny rotortype, der bliver standard på produktionstyperne fra juni 1965.

INDBINDING AF flyv

14,75 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 rygtitel.

Bladene bedes indsendt senest den 1. marts 1965. Blade, der modtages efter denne dato, kan ikke indbindes i år. Prisen - kr. 14.75 - er med forbehold overfor arbejdsmarkedets lønningsoverenskomster.

FLYVs FORLAG
GREGERS HØEG
VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

Svømmeveste - Nødudstyr
DELTA TRADING CO.

BØLGEFLYVNING

Danske svæveflyvere inviteres til Norges populære fjeldcenter på Fagernes i Valdres i tiden 10. marts—10. april.

Indkvartering på ungdomsherberg af højeste klasse med fuld pension til kr. 19,00 pr. døgn, eventuelt hotel.

Bergfalke, Spatz, K-8 og Ka-6 rimeligt til leje.
Egne svævefly kan medbringes.
Slæbefly: Super Cub 150 og 95.
Instruktion. Gode bølgeforhold. Ypperlig skiterræn.

Henv. VALDRES FLYKLUBB, v/herr Bj. Bergsund
FAGERNES . NORGE

TYPENYT

En Messerschmitt *Me 163B-1 Komet* blev 28. nov. overdraget til Deutsches Museum af Royal Air Force, der havde prøvet den (som svævefly) i 1945—46.

Fem *De Havilland Heron* bliver i Japan udstyret med 260 hk Continental IO-470D i stedet for Gipsy Queen. De skal bruges af Toa Airways.

Northrop T-38 Talon nr. 500 blev den 30. nov. leveret til USAF. T-38 anvendes nu på seks flyveskoler.

General Dynamics F-111 fløj første gang 21. dec.

Lockheed C-141 Starlifter er nu i eskadrilletjeneste i MATS. Den første blev leveret 19. oktober.

Den sidste *Handley-Page Hermes IV* fløj sin sidste tur med betalende last den 13. dec. Ialt blev der bygget 25 af dette engelske side stykke til DC-6, men nogen økonomisk sukces blev typen aldrig.

Nye byggerier i Kastrup

De, der havde håbet, at der ville blive bygget en særlig luftfragtbygning i Kastrup, så hangar B kunne anvendes til sit egentlige formål, bliver desværre skuffet, idet der er projekteret en tilbygning til hangaren på platformssiden for at skaffe mere og hårdt tiltrængt plads til luftfragten. Derimod har man planer om at bygge en ny kæmpehangar til SAS på opfyldt terræn øst for hangar 3, hvorimod man har opgivet planerne om en ny kontorbygning til 10 mill. kr.

I Syd har Aero-Nord som nævnt andetsteds fået lov til at bygge en hangar (for sine egne penge), og også Brüel og Kjær har omsider fået lov at bygge en hangar. Om Transairs projekt til T-hangar ved hangar 142 foreligger der intet nyt.

FLYVEVÅBNET

Flere Starfighters

Det tidligere hangarskib Croatan, der nu anvendes til flytransportskib med civil besætning, afleverede otte F-104G i Ålborg den 19. dec. Det havde endnu en halv snes F-104G ombord, formentlig til Grækenland, hvortil skibet afsejlede for at levere de første Northrop F-5. Klargøringen af Starfighterne skrider rask frem, og den første blev prøvefløjet den 16. dec.

Ifølge dagspressen vil regeringen optage forhandlinger med den amerikanske regering om levering af endnu en halv snes F-104G, så blev bliver nok til to eskadriller ialt.

DELTA TRADING CO.
Herlevgårdsvej 2, Copenhagen, Herlev
Telefon 94 84 77

KASTRUPGÆSTER

Airlift (ex-Riddle Airlines) fløj med fragt for SAS 7/12 og 21/12 og benyttede DC-7F (ex-Swissair HB-IBN) og N8217H (ex-SAS SE-CCD). 7/12 ankom en British Eagle Britannia 308 G-ANCG med nogle søfolk fra Istanbul. Denne Britannia blev bygget til BOAC i 1958, men blev aldrig leveret, og skulle i stedet for gå til Northeast Airlines som N6598C, hvor den heller aldrig blev leveret til; først i december 1959 blev den solgt til Transcontinental S.A. som LV-PPL og blev senere omregistreret til LV-GJC. Lloyd International landede 11/12 med deres DC-4 G-ARWI og Ace Freighters 19/12 også med DC-4 G-ASEN (ex-42-72307, CF-CPD, VR-HFF, G-ASEN og TF-FIM); begge fly var fragtere.

Iberia anvendte i december også Caravellerne EC-ARI og 'ARJ, og CSA benyttede 5/12 og 12/12 for første gang til Kastrup TU-124 OK-TEA og 'TEB i stedet for IL-18. Lufthansa brugte på ruten 8/12 og 12/12 L-1649A D-ALUB og 'LAN i stedet for Convair 440; disse to fly var i 1962 og 63 udlånt til World Airways som henholdsvis N45511 og N45512 og fløj som fragtere. 17/12 mellemlandede Air France med en ny Boeing 707 F-BLCA, som er den første i den nye „BLC" registreringsserie.

December var en ualmindelig dårlig måned for General Aviation, altså når det drejer sig om nyheder og udenlandske gæster. Kun et par enkelte maskiner er værd at nævne, og det er Hollands Nationale Flyveskoles MS.760 Paris II PH-MSV, som kom på besøg 2/12 i selskab med 'MSX, og Transair's nye Cessna 150D OY-TRO, som gik på vingerne 26/12.

USAF Tactical Air Command mellemlandede 2/12 med C-130A, 60503, men efter starten måtte den returnere med en „syg" propel (motor 4), og det resulterede i, at en anden Hercules 60524 ankom 4/12 med en ny propel. 18/12 og 25/12 kom C-130A, 70459 og 50006; disse to fly har tidligere været på besøg i 322nd Air Division's bemaling. MATS fløj 4/12 med C-124C, O-20960 fra 63rd Troop Carrier Wing, og 1/12 ankom den niende U.S.Army Twin Bonanza 81347 til eftersyn hos Scanaviation, og 15/12 den tiende 81344 samt 63708, som dog stak af igen. Det franske luftvåben kom på visit 8/12 med en antagelig ny C-47, 49536, den var nemlig ikke i den normale standardbemaling.

E.H.

0-stillet
65 HK continental flymotor til salg. Pris kr. 4.200,00.
Henvendelse
TELF. GENTOFTE 7159

AUSTER — årgang 1947
I god og pæn stand, har lige fået nyt luftdygtighedsbevis, til salg for kr. 16.000. Udbet. mindst kr. 4.000.
CHR. NIELSEN, Tingheden
Tlf. Lyhne 77 (Kalde-nr. 052 492 11)

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.

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) 29 36 00

G-S FLYVEVÆRKSTED
GOD SERVICE
RIMELIGE PRISER
TLF. (03) 27 20 50

MØLLEMOSEGÅRD
FLYTEL - MOTEL
Møllemosegård har dejlige værelser med bad, wc og centralvarme.
TLF. (03) 27 20 50
GÆSTE-TLF. (03) 27 28 50
FLYVEPLADS . KOLLERØDVEJ . ALLERØD

KONGELIG DANSK AEROKLUB

Rømersgade 19, København K.
Telefoner: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroclub.
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: Økonomichef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERADET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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-mødeaften i Nærum

KDA's mødeaften i februar finder sted i Nærum mandag den 8. kl. 1945. Civilingeniør, dr. techn. PER V. BRÜEL taler om

VIBRATIONSMÅLINGER I FLY, hvilket måske lyder meget teknisk og specielt, men er et meget alsidigt emne, der fører ind på problemer ved overlydsflyvning, støjproblemer, træthedsfænomener i flystrukturen og meget andet.

Foredraget ledsages af demonstrationer og mange lysbilleder.

KDA er blevet indbudt til denne aften af firmaet Brüel & Kjær, Lindeallé 23, Nærum, der er specialist i vibrationsmåleudstyr og har store dele af den internationale flyindustri som kunder.

P.gr.a. den begrænsede plads er det nødvendigt forud at REKVIRERE ADGANGSKORT hos KDA. Der serveres kaffe ved mødet.

Fabrikken ligger tæt ved motorvejen, Skodsborgvej og Nærum-banens endestation (omstigning i Jægersborg fra S-tog til Holte).

Filmsaftenen i januar

Der måtte sættes ekstra stole ind i salen for at skaffe plads til alle ved KDA's filmsaften den 11. januar. Først så vi den fremragende franske „Attention Helicopter", der på ualmindelig instruktiv vis giver et indtryk af den taktiske anvendelse af helikoptere. Flyverløjtnant *Jørgen Møller* erstattede delvis de franske kommentarer med danske, så man fik det fulde udbytte af filmen.

„The last 100 feet" fra Smith Aviation Division fortalte om problemet automatisk landing af trafikfly, som efterhånden nærmer sig sin løsning i praksis. Pilotens opgaver begrænses til at indstille de forskellige systemer og overvåge deres virkning.

Foruden denne film havde firmaet Alfred Raffel A/S skaffet os to films fra Westland Aircraft Ltd., „Westland Helicopter" og „Westland Operational", der gav et godt indtryk af firmaets produkter og deres anvendelse, og til slut fik vi Farnboroughfilmen 1964 „Airborne Today and Tomorrow", som klart og koncentreret gav et indtryk af udstillingen og den blændende flyveopvisning.

Flyvehistorisk sektion

afholder generalforsamling i Hjemstavnslokalerne, Løngangsstræde 28, fredag *den 19. februar kl. 1945.* Efter generalforsamlingen vises filmen „Memphis Belle" om Boeing B-17 og en film om de taktiske flyverstyrker i Korea-krigen.

KALENDER

8/2	Mødeaften i KDA.
18/2	Mødeaften i Flyvetekn. Sektion.
23/2	Generalforsamling i Danske Flyvere.
24/2	Generalfors. i Dansk Faldskærmsklub.
1/3	Frist for ansøgning til udveksling.
8/3	Mødeaften i Flyvetekn. Sektion.
22/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
3/4	KDA's landsmøde (Næstved).
11-20/6	Luftfartsudstilling i Le Bourget.

Motorflyvning

10/2	Generalfors. i Sportsflyveklubben.
7-9/5	Rally på Jersey.
22-23/5	Rally i Quiberon (Fr.)
22-23/5	Rally i Luxembourg.
29-30/5	Rally i Macon (Fr.)
29-30/5	Flyveopvisning i Vamdrup.
5-7/6	Jaffeux-Tissot-trofæet, Castellet (Fr.)
12-13/6	Rally i Angers (Fr.)
20-23/6	Rally i Porto (Portugal).
17-24/7	Rundtur i England.
30/7-1/8	Vestkystrally (Göteborg)
September	FAI Europatur Dubrovnik—München.
7-17/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Sveveflyvning

6-7/2	Klublederkursus (Kbh.)
15/4-7/6	Materielkursus (Arnborg).
1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
10/3-10/4	Bølgeflyvningslejr, Fagernes, N.
22-28/5	Træning til VM (England).
29/5-13/6	VM (South Cerney, England).
5-7/6	Pinserally (Arnborg).
12-13/6	Weekendrally (Arnborg).
19-20/6	Weekendrally (Arnborg).
26-27/6	Weekendrally (Arnborg).
4-18/7	DM (Arnborg).
15-25/7	Europa-Cup i Angers (Fr.)
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).

Modelflyvning

7/2	Flyvedagskonkurrencer.
21/2	Jysk distriktsmøde i Hobro.
28/2	Vinterkonk. (F) i Helsinki.
4/4	Vårkonkurrence, fritflyvende.
11/4	Vårkonkurrence, linestyrede.
25/4	Vårkonkurrence, radiostyrede.
25/4	Linestyringskonk. (Odense).
2/5	Windypokalen (Kbh.).
2/5	Skræntkonk. (Thisted).
14-16/5	Kombineret DM.
6/6	Limfjordsstævne (L) i Ålborg.
7-11/7	VM (fritfl.) i Finland.
10-18/7	Sommerlejr.
19-20/7	Nordisk landskamp, Radiostyring (Norge).
9-15/8	VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8	Criterium (linest.) i Belgien.
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
3/10	DM i skræntflyvning (Thisted).
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Filialbestyrer N. P. Brandt død

Filialbestyrer *N. P. Brandt*, Hillerød, døde pludselig den 21. december, 57 år gammel, formentlig som følge af en blodprop.

Brandt, der på mange måder havde beskæftiget sig med flyvning, fik certifikat umiddelbart efter krigen. Som bestyrer for Codan's filial i Hillerød beskæftigede han sig stærkt med luftfartsforsikring, ikke mindst for de lette flys vedkommende, og han benyttede i de senere år sin egen KZ III til at besøge kunder på flyvepladserne rundt om i landet.

Han havde nær kontakt med mange flyveklubber og i aeroklubben, i hvis bestyrelse han sad fra 1960 til 1964, beskæftigede han sig især med den internationale kadetudveksling og samarbejdet med civilforsvar og flyverhjemmeværn.

Husk venligst kontingentet for 1965

De direkte medlemmer, der endnu ikke har betalt kontingentet for indeværende år (som blev opkrævet lige før nytår, bedes venligst gøre dette snarest muligt.

Nye direkte medlemmer

Hjørring kommune.
Slagelse kommune.
Nakskov kommune.
Ole Beckman, København.
René Larsen, København.
Per Nyeland Nielsen, København.
Direktør *Walter Greulich*, København.
Vognmand *Børge Christensen*, København.
Vognmand *Knud Chr. Hirch Sørensen.*
Fotograf *Werner Andreasen.*

Runde fødselsdage

Direktør *Rich. Steffensen*, The Goodyear Tire & Rubber Company A/S, Fabriksparken 1, Glostrup, fylder 65 år den 7. februar.

Kredslæge *Aksel Stigård*, Grønnegade 1, Nykøbing Mors, 60 år den 7. februar.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Jane's all the World's Aircraft 1964—65 (kun til læsning på biblioteket).

PRODUCTION AERONAUTIQUE FRANCAISE.

Generalforsamling i Faldskærmsklubben

Dansk Faldskærmsklub afholder ordinær generalforsamling onsdag den 24. februar kl 1900 i Karnappen, Niels Hemmingsensgade 10, København.

På dagsordenen står blandt andet forslag til nye love, der i tilfælde af vedtagelse gør bestyrelsen til en landsstyrelse, ligesom der vil blive oprettet lokalafdelinger, foreløbig i København, Ålborg og Frederikshavn.

Endvidere skal der behandles forslag om anskaffelse af faldskærme.

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 19, København Tlf.: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Ansvarsh. redaktør: Ingenior Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION
Ejvind Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Hoes. Tlf. CEntral 13.404. — Postkonto 256.24.
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.

Husk at forny sportslicens og identitetskort

FAI-sportslicenser og identitetskort („landingskort") fra 1964 har nu mistet deres gyldighed. De fornys ved indsendelse af kortet samt 10 kr til KDA og forsynes ved fornyelsen med det lyserøde FAI-mærkat for 1965.

Den danske luftfartsskole

Fra nytår er der startet en ny teoriskole i København under ovenstående navn med Københavns Flyveteoriskole som undertitel. Det er flyvestyrmand *Karl Rasmussen* og navigatør *Kjeld Sasbye*, der står for den nye skole med Sasbye som administrativ og Rasmussen som teknisk leder. Sasbye har forladt SAS, hvor han de senere år har været tele-tekniker, for helt at hellige sig skolen.

Karl Rasmussen er samtidig trådt ud af Aviation Training, der er blevet delt, så teoriundervisningen er overført til den nye skole, mens den praktiske undervisning videreføres i Aviation Training.

Rasmussen og Sasbye har tidligere drevet teoriundervisning i fællesskab. Den nye skole er en selvejende institution og har både dag- og aftenundervisning samt korrespondanceundervisning til privatflyvercertifikat og alle trafikflyvercertifikater.

Undervisningen foregår i egne lokaler på Ellebjergvej.

Flyvepladsnyt

Ringkøbing amtsråd sagde med 8 stemmer mod 3 nej til at yde 330.000 kr til flyvepladsen ved Stauning, som man mener må finansieres privat, hvorimod en lufthavn måske kunne være en amtsopgave. I den forbindelse afventer man, om Karup åbnes for civil trafik, eller om Tiphede-projektet bliver taget op igen. De 19 kommuner, der har givet tilsagn om 672.000 kr. til Stauningpladsen, arbejder videre med projektet.

Thisted har fået det årlige kommunale tilskud sat op fra 7.000 til 11.000 og fået et engangstilskud på 2500 kr. Der skal lejes et større areal end hidtil for at opfylde kravene til offentlig landingsplads.

Randers har besluttet sig for det nordlige flyvepladsprojekt, som skulle have gode muligheder for snart at blive realiseret.

Gennem USA i Piper Cherokee

1964-turen blev en stor succes med 28 deltagere fra Frankrig, Tyskland, Spanien og Schweiz. Iår arrangeres to lignende ture i samarbejde med Piper og AOPA under FAI's og den franske aeroklubs ægide. Der flyves med 15 Cherokee 180 gennem USA. Første tur fra 1/7 til 22/7 begynder i Miami og ender i New York, anden tur fra 1/8 til 22/8 modsat vej. Pris 6.900 NF fra og til Paris (med Air France til USA). Nærmere gennem KDA, hurtig tilmelding må tilrådes.

Gennem Europa i Gardan Horizon

En lignende tur gennem Europa for amerikanere i 15 Sud Aviation Gardan Horizon finder sted i juli og passerer København 9—10 juli, hvor vi gerne skulle gøre noget for deltagerne.

Udenlandske tidsskrifter billigere gennem KDA

Medlemmer af KDA kan abonnere på den tyske aeroklubs tidsskrift „Aerokurier" til en favørpris på 15.60 DM mod normal pris 30 DM, altså en besparelse på ca 25 kr. Det foregår ved at rekvirere et bestillingskort hos KDA.

Vi kan også skaffe det amerikanske „AOPA Pilot" til en speciel medlemspris af 65 kr mod ellers ca 90 kr.

Razorback Covering
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

Praktisk undervisning aftales
ved henvendelse på telefon 944735

Teoriskolen starter nyt hold i februar
— henvendelse til skolechefen,
overlærer William Nielsen RY 5615

FLYVEMATERIELTJENESTENS
FORSYNINGSAFDELING
PUBLIKATIONSSEKTIONEN
502 FLYVESTATION VÆRLØSE

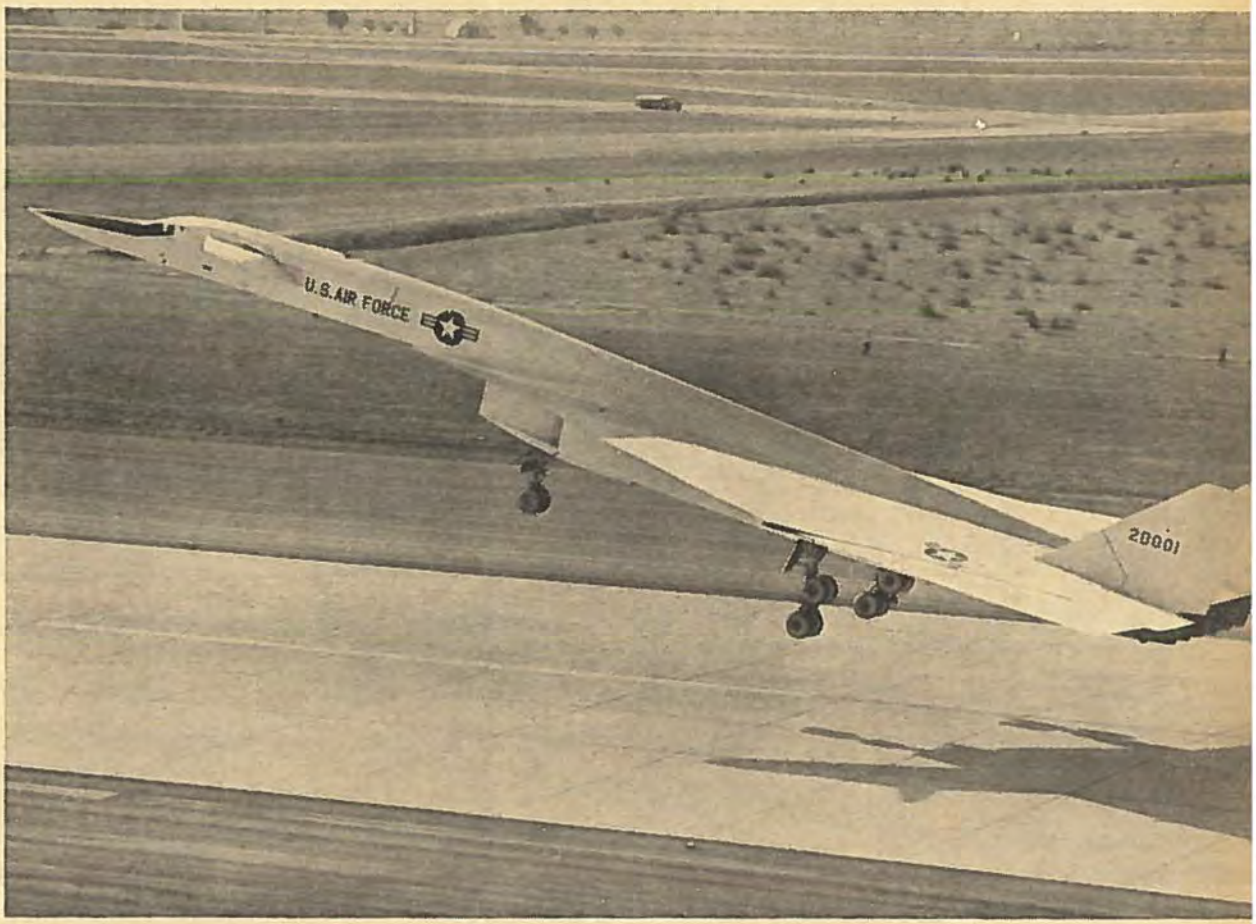
3

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

flyv

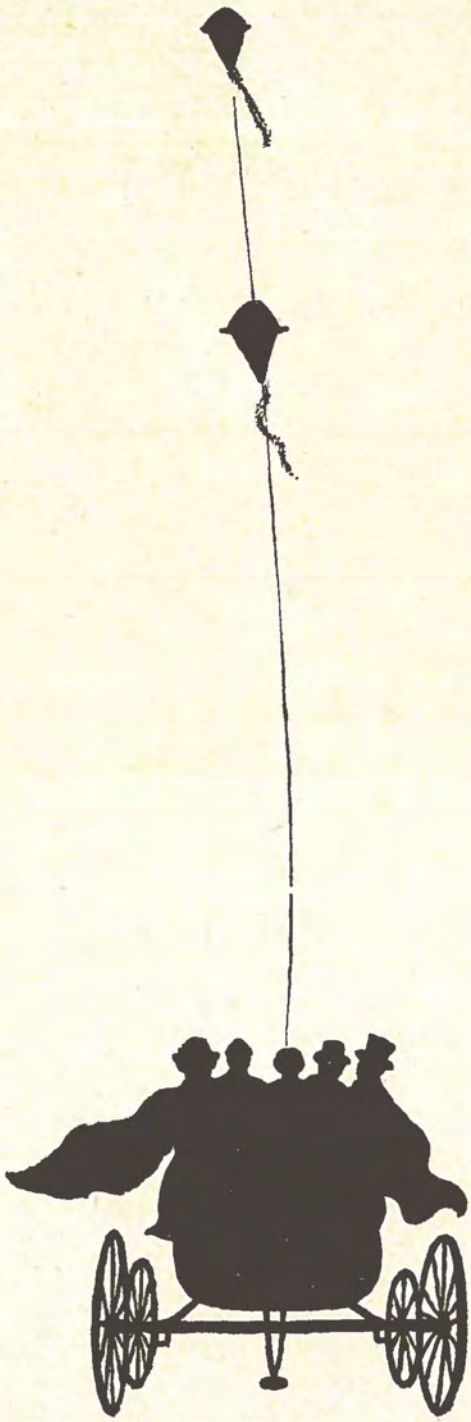
INDHOLD

Hvilke svævefly skal vi anskaffe 43
Besøg i Israel..... 46
Trafikken i 1964 47
Augusta helikoptere.. 48
Tu-124 og Herald 49
Lovens strenge arm . 50
G. D. Charger 56
Bøger 57
Sæson 65 58
Schnurle-skylning ... 59
Typenyt 60
Kastrupgæster 61
KDA's landsmøde 62



3 1965
PRIS KR. 1,50

Et fantastisk syn er det at se North American XB-70A Valkyrie hæve sig fra startbanen og trække understellet ind. Seks motorer driver det 250 tons tunge fly, der har deltavinge samt et lille forplan bag førerkabinen. Det skal især bruges til at indvinde erfaringer med henblik på overlyds-trafikfly.



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

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 3 marts 1965 38. årgang

flyv

Udtagelseskvaler

OP imod 50 svævefly er foreløbig tilmeldt til DM i svæveflyvning til juli, og det er mere, end man tør binde an med ved det første konkurrence-arrangement på Arnborg. I 1963 var vi 37 fly ved DM på Vandel.

Mens det formentlig ikke er så vanskeligt for svæveflyverådet at få tallet til at synke ved en lille skærpelse af de krav, der stilles til piloternes kvalifikationer, så gør det ikke de problemer mindre, som man i mange klubber har med at udvælge de heldige, der skal flyve DM i klubbens eller egne fly. Der er nemlig endnu flere end de ca. 50 piloter, der gerne vil deltage i denne begivenhed.

Efter hvad man erfarer, udtages piloterne efter de mest forskelligartede og til tider besynderligste metoder, der hver for sig kan være en løsning på et problem, som er vanskeligt at klare på en tilfredsstillende måde.

På repræsentantskabsmødet i efteråret blev det foreslået at opstille en dansk rangliste efter et eller andet pointssystem som i andre lande, og det er nok der, vi må henad, selv om det også er svært at gøre tilfredsstillende – foruden at det kræver administration.

Men det må blive sådan, at til DM kommer de sportsligt kvalificerede med, mens andre, der skal belønnes for klubindsats eller have lov at prøve konkurrenceflyvning, deltager i HM, Arnborg-rallies og endnu flere konkurrencer, som vi må se at tage os sammen og få arrangeret.

Det indebærer ganske vist den fare, at de, der kommer i toppen, stadigvæk udtages til DM, NM og VM m. m., hvorved de udbygger deres erfaring og dygtighed i et omfang, så de øger deres forspring og forbliver i toppen. Men det er et andet problem.

Modelflyverne og motorflyverne udtager deres topfolk gennem serier af konkurrencer som i andre sportsgrene, og svæveflyverne må se at komme ind på samme linie.

Hvilke svævefly skal vi anskaffe?

Det er nødvendigt at udarbejde program for flådefornyelsen 3-4 år frem i tiden.

SVÆVEFLYVEKLUBBERNES materielpolitik er efterhånden en sag, der stiller krav om grundig langtidsplanlægning, dels af økonomiske årsager, for priserne er betydelige og stiger støt og sikkert, og dels fordi svævefly er så efterspurgte varer, at der er op til 3 års leveringstid.

I en velledet klub må man derfor til stadighed lægge planer mindst 3 år frem i tiden og fortsat ajourføre sine planer med udviklingen.

På de tosædede fly's område er vi nogenlunde velforsynede, men klubberne med den åbne 2G tænker naturligvis på at skifte disse ud, ligesom andre overvejer at få egentlige svævefly i stedet for øvelsesflyene.

Mange typer er der ikke på markedet. Billigst er restlageret af den polske *Bocian*, et træfly hvis styrke ligger i stærk termik, til kunstflyvning osv., selv om det også kan benyttes til elementær skoling. Den kommer på knap 23.000 kr.

Hovedinteressen samler sig dog stadig om de tyske *Bergfalke* og *K 7*, vel med en lille overvægt for den første, selv om den er dyrest (godt 26.000 kr. mod godt 24.000). Den bliver stadig moderniseret lidt, og 65-udgaven af Bergfalke III har således fået en smukkere finne/siderorparti, som forhåbentlig også forbedrer styregenskaberne.

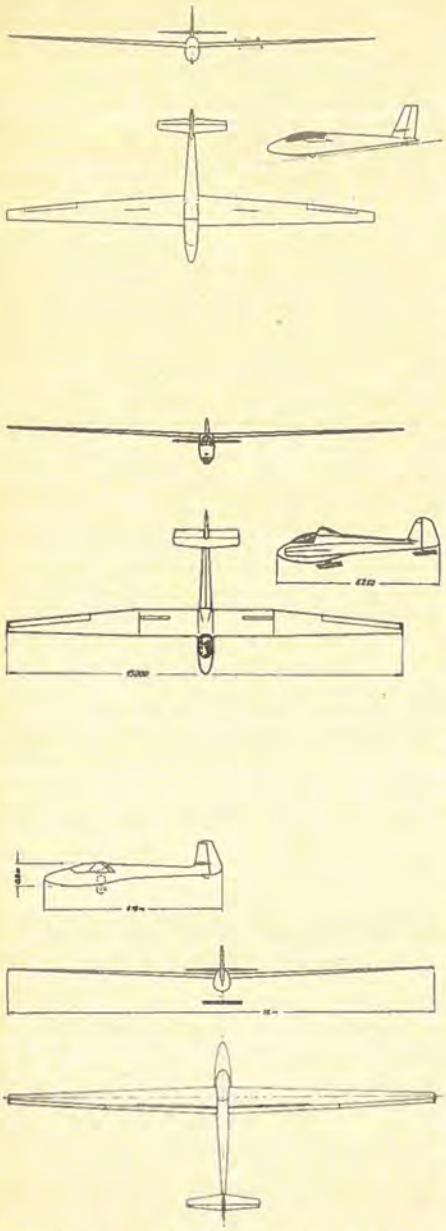
Moderne typer som den engelske *Capstan* (ca. 37.000 kr.) vil vi næppe ofre den betydeligere merpris for. Så kunne der også blive tale om det motoriserede svævefly som *Motorfalke*, en kategori som adskillige ser frem til som et mere effektivt træningsapparat end kombinationen med konventionelle svævefly og enten spil eller fly til start (ca. 34.300 kr.).

Moderne ensædede øvelsesfly

De sidste år har interessen samlet sig om at modernisere og udvide vor flåde af ensædede svævefly, og det er også gået støt fremad. Men vi har stadig et ret betydeligt antal af de gamle Baby'er, hvis udskiftning trænger sig på. Og adskillige klubber har jo forlængst skiftet første generation af de bedre efterkrigstyper ud.

De moderne øvelsesfly – dem begynderen

Zugvogel IIIB, som P. V. Franzen har anskaffet et brugt eksemplar af, menes at være landets højestydende svævefly idag.



Oversigtstegninger af Havukka Standard (øverst), L-Spatz III og (nederst) Hütter 301 Libelle med flaps og optrækkeligt understel.

går over på efter sine soloflyvninger på den tosædede – har væsentligt højere præstationer og afviger hverken i disse, i pris eller i flyveegenskaber meget fra egentlige præstations- og konkurrencesvævefly.

Schleicher's *K–8B* er den mest populære øvelsestype og som følge deraf svær at erhverve. Der er dog andre muligheder for at få den end at vente tre år: i vinter har man kunnet få finske licensbyggede K–8'er hurtigt, og Schempp-Hirth leverer byggesæt, som man selv kan færdiggøre – det er for nogle en mulighed, man kan overveje.

K–8'ens største konkurrent, den polske *Lis*, eksporteres ikke for tiden, men dukker den op igen, skal den nok gå som varmt brød.

L-Spatz'en er en type, som nogle klubber betragter som et overstået stadium, men Scheibe tilbyder den nu som *L-Spatz III*, en forbedret udgave, som er en nøjere undersøgelse værd, og som forøvrigt også kan fås i byggesæt.

Ved skrænkning af vingen har den fået bedre stall-egenskaber, og større luftbremser giver den bedre landingsegenskaber. Halefladerne er gjort større for bedre stabilitet og styrevirkning, kroppen er gjort lavere, men førersædet er alligevel gjort mere rummeligt for store piloter. Man kan få den med trimklap. Forparti og førerskærm har fået bedre aerodynamisk udformning, der er indbygget hjul og blødere haleslæber.

Konkurrencesvævefly

K–6CR er stadig det mest eftertragtede standardklassefly, et fremragende kompromis mellem flyveegenskaber, præstationer og pris – og derfor med over 3 års leveringstid. Det fås dog hurtigere i licensbygning hos Paul Siebert i nærheden af Münster. Han leverer den med forlænget førerskærm og evt. forlænget næseovergang og til en lidt højere pris, der delvis skal forudbetales. Videreudviklingen K-10 har endnu ikke fundet sin endelige form, men i stedet kommer K-6E med kombineret haleplan/højderor, andet profil, større førerskærm, bedre sæde og andre forbedringer. En begrænset produktion begynder til sommer.

Tæt opad K-6 i udførelse og præstationer ligger den italienske *M100S*, der til en lidt højere pris hurtigt kan fremskaffes. Den har sine fordele – f. eks. de fine luftbremser – og sine ulemper, specielt de ikke tilfredsstillende stall-egelskaber, der gør den mindre egnet som klubfly. Men nu får vi flere af typen til landet og kan gøre vore erfaringer, der forhåbentlig ikke skal give os lejlighed til at sige »Hvad sagde vi?«

Andre muligheder er Scheibes *Standard SF-26*, som jo i fjor viste gode præstationer her i landet.

Med videreudviklingen *SF-27* går vi formentlig så småt over til de nyere standardfly, der skulle have lidt bedre præstationer end K-6 o. lign.

SF-27 har samme krop som Zugvogel IIIB, altså stålrørskrop med kunststofformgivning fortil og god plads til piloten. Vinge og haleparti er i træ, og modsat SF-26 er vingen konventionelt todelt. Den har et af Wortmanns laminarprofiler. Der er todelt kombineret haleplan/højderor samt halehjul.

Zugvogel-typerne har aldrig vakt større interesse i Danmark, men findes nu i form af *Zugvogel IIIB*, som P. V. Franzen mener er landets bedste fly p.t. Det er med 17 m spændvidde et fly i den åbne klasse, men skal være lige så vendbart som et standardfly og meget harmonisk. Den tidligere tyske ejer har brugt 400 timer til at behandle overfladen efter alle kunstens regler.

Den finske *Vasama*, som vi snart har fem af, viste sig både under NM og hele året meget egnet til danske forhold, herunder også til sjællandske. Det Havdrup–Kalundborg'ske eksemplar fløj i årets løb 86 flyvninger og 136 timer, selv om det lå stille de sidste måneder efter et havari. Flyet fik flere knubs, der viser, at man skal være forsigtig med det under både start og landing. Pris og leveringsbetingelser har svinget noget, men for tiden fås den hurtigt til en lidt nedsat pris.

Udviklingen *Havukka Standard* synes endnu ikke at være i produktion – vi har ikke fået svar på forespørgsel herom og om prisen. Men i betragtning af forgængerens gode egenskaber bør den følges med opmærksomhed. Den er forsynet med Wortmann-profil.

Om den finske kunststof-type *Utu* fra et andet firma har vi heller ikke kunnet få oplysninger frem m.h.t. produktionsstatus og pris.

Den polske *Foka 3* i samme pris- og præstationsklasse som Vasama præsterede jo lidt mere i fjor end hidtil herhjemme, men er nu gået fra klub- til privateje.

* * *

Højere end til disse typer er vi endnu ikke nået, hverken m.h.t. pris eller præstationer.

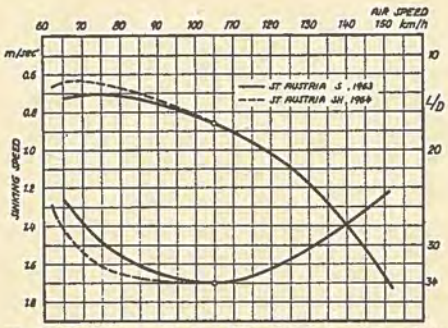
Får nogen råd, kan man kigge på Slingsby *Dart* til ca. 30.000 kr., eller de tyske typer *Phoebus* og *Hütter H 301 Libelle*, der begge er kunststoffly, samt på den nyeste Standard Austria-version, som Schempp-Hirth bygger som *Standard Austria SH*. Og kommer man så vidt, hvorfor så ikke også kigge på de engelske 18 m typer, der må egne sig lige så godt for danske som for engelske forhold?

Dart og Phoebus har vi nylig omtalt (nr. 12 og 2).

Hütter H 301, der er udviklet fra H 30 TS og H 30 GFK, er af standard-størrelse,

Type	Lev. tid	Pris kr.	Areal m²	Tom kg	Fuld kg	Glide-tal	ved km/t
L-Spatz III	½ år	19.100	11.7	160	265	28	73
K-8B	3 år	19.500	14.2	190	310	26	75
K-6CR	1½–3½ år	21.000	12.4	190	300	30½	76
M.100S	2 mdr.	23.300	13.1	218	315	32	77
SF-26A	8 mdr.	23.300	12.3	187	310	32	80
SF-27	8 mdr.	26.300	12.0	205	320	32	80
Foka	omg.	27.300	12.2	246	360	34	86
Vasama	omg.	27.600	11.7	203	303	34	85
Zugvogel IIIB	8 mdr.	28.900	14.5	255	365	36	100
Dart		29.800	12.5	218	340	33	80
Phoebus	14 mdr.	32.700	13.2	220	350	37	90
H 301	1 år	33.500	9.6	160	300	39	95
Austria SH	4 mdr.	34.200	13.5	240	350	34	105
Austria SHK		37.000	14.4	260	365	38	90
Utu			11.3	170	300		
Havukka St.			12.7	210	320	34	90

Ovenstående tabel er opstillet efter fabrikkernes nyeste oplysninger, men må tages med alle forbehold over for unøjagtigheder og senere ændringer. Priserne inkluderer transport, registrering i Danmark og for 1000 kr. instrumenter. Hvor det har været muligt, er tomvægtene reguleret efter aktuelle eksemplarer registrere i Danmark. Glidetallene er fabriksopgivelser, der ikke er målt under ensartede forhold.



Hastighedspolaren for Standard Austria viser forbedringen af langsomflyvningsegenskaberne på den nye udgave. Den nederste kurve er glidetalskurven.

men har optrækkeligt hjul og flaps. Det er en kunststofkonstruktion med vinge i fiberglas og balsa og kroppen helt i fiberglas. Profilet er samme Hütter-profil som i H 30 TS. Den bygges af firmaet Glasflügel.

Standard Austria SH har en anden vinge end originaludgaven, forsynet med Eppler 266 profil, der giver den væsentligt bedre langsomtflyvningsegenskaber uden at ændre hastighedspræstationerne. Den har et fuldt indtrækkeligt hjul, der dækkes af skærme Selv om dette raffinement ikke er tilladt i standardklassen, har det den fordel at gøre flyet aerodynamisk bedre og samtidig bedre egnet til udelandinger. Flyet har også halehjul og adskillige andre detail-forbedringer.

I samarbejde med Darmstadt-studenterne kommer Schempp-Hirth med en 17 m udgave med betegnelsen SHK, som man håber at præsentere ved VM. Man håber på et bedste glidetal på mindst 38. Prisen skulle ikke komme over 20.000 DM i grundpris.

– Om det til vore forhold kan betale sig at ofre de ret store ekstra beløb, som er en nødvendighed for de helt store præstationer, er et stort spørgsmål. Det syntes ikke at være flyet, men manden, der var afgørende i HM. Kunststofflyene er iøvrigt stadig så nye, at man måske gør klogt i at lade udlandet høste erfaringerne først.

★

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Ariator har haft foredrag af Braes om strækteknik og planlægning af strækflyvninger. I denne måned er der generalforsamling den 22. og derpå standerhejsning den 27. kl. 1500. Man har planlagt intensiv skoling i påsken i Arnborg, hvor klubben har bygget hytte. Årets flyvning begyndte iøvrigt lige efter nytår.

Birkerød havde generalforsamling den 27. januar med tilhørende pokaluddeling og megen diskussion om, hvordan man øger indtægterne for at få de nye fly betalt.

Horsens påtænker at købe en finskbygget Ka-8 og at sælge sin Baby OY-BUX.

Nordjysk, der begyndte at flyve i oktober 1963, kunne på sin et-års fødselsdag se tilbage på ikke mindre end 1654 starter, og man flyver konstant hele vinteren med stor tilslutning. Samtidig er der s-teori-kursus med 30 deltagere. Det er en stor belastning for de to instruktører med så intensiv skoleflyvning. Der flyves på Bergfalke, og klubben har desuden en Baby og en Ka-8 og venter en til til efteråret.

Ringsted har haft generalforsamling den 28. januar og har besluttet at anskaffe en brugt Bergfalke til, så man har to to-sædede.

Vejle havde generalforsamling den 23 januar og vedtog at bestille en Vasama til levering samtidig med Ka-8'en fra Finland. De skulle nu være ankommet (i en tom svinevogn!). Klubben vil gerne af med en K-8-kontrakt til februar 66.

★

Første K-kursus i de nye lokaler

Svæveflyverådets årlige klublederkursus, som i de 10 sidste år har været afholdt i KDA's lokaler, fandt den 6.—7. februar for første gang sted i Rømersgade. Samme lærerstab som sidste år indledte animerede diskussioner om dansk svæveflyvnings udvikling, forholdet til lokalsamfundet samt til KDA. Endvidere: klubøkonomisk politik, medlemspolitik, materielpolitik og forsikringsproblemer. De 14 heldige deltagere, der var kommet med blandt 25 ansøgere, gav alle udtryk for, at de havde udbytte af kursus.

Brochure om Arnborg-sæsonen

I begyndelsen af marts skulle en brochure om sæsonen på svæveflyvecentret være udsendt til svæveflyveklubberne til videre fordeling til medlemmerne. Hvis klubben ikke sender den ud, kan du selv rekvirere den i klubben. I brochuren gives alle fornødne oplysninger om konkurrencer, svæveflyveskole og andre arrangementer i denne første fulde sæson for centret, der utvivlsomt bliver mindst lige så vellykket som ifjor. Husk tilmelding i god tid!

Klar til den nye flyvesæson?

Den 1. marts begynder flyvedagskonkurrencerne, og hvis ellers der er forårstegn i luften, vil de svæveflyveklubber, der har været i vinterhi — og det har de fleste — begynde at tænke på at komme i gang med flyvningen. Traditionen med at begynde i påsken duer i hvert fald ikke med dennes sene placering i år — tværtimod skal man da være i god træning og beredt til at udnytte nordenvinden til de store distancer, hvis den skulle bære os med sit besøg (den var her for øvrigt først i februar).

De fleste klubber benytter vintermånederne til eftersyn af fly og andet materiel, og da medlemmerne ikke altid møder så flittigt op som til flyvningen, kommer man ofte bagefter — og kommer for sent i gang med at flyve.

Du bør derfor i egen interesse ikke bare gå ud i klubben og spørge, om „de andre" har ordnet materiellet for dig, men selv tage et nap med.

Er flyene i orden, og er papirerne gjort klar? Flyejerne har en tendens til at klumpe fornyelser og nyudstedelser af luftdygtighedsbeviser sammen i foråret med deraf følgende lang ekspeditionstid for direktoratet. Kom foran i køen og sørg for, at det hele er med.

Er spillet i orden, skal det synes af byggekontrollanten nu? Er godkendelsesbeviset i orden — husk kontrollanten skal påtegne det hvert år.

Er barograferne kalibreret? Er faldskærmene pakket? Er transportvognene klar? Hvad med signalmateriellet?

Er papirerne for svæveflyveområdet i orden?

Hvornår skal dit eget certifikat med tilhørende beviser fornyes?

Har de nye medlemmer været til læge og fået flyvebogen retur fra direktoratet, så de straks kan påbegynde skolingen?

Er klubbens instruktørkursus fastlagt? Har instruktørerne holdt møde og drøftet de enkelte medlemmer?

Husk, at flyvetræningen er på sit minimum nu. Brug de tosædede fly til et checke *alle* af, inden de flyver solo. Og pas fortsat på flyvedisciplinen, så vi slipper for de kedelige havarier ved sæsonbegyndelsen.

1. Standard Austria SH.
2. Scheibe SF-27.
3. Scheibe Bergfalke III med ny hale.
4. Morelli M 100S, som Birkerød får to af.

LAHITRHOOT TO DAIHABAN

Foruden med Canada og USA havde KDA ifjor udveksling med Israel. Her fortæller en af de danske deltagere om sine indtryk.

DEN 22. juli blev vi, *Ove Sørensen,* Midtjysk, og *Erik Skov Hansen,* Bornholms Flyveklub, sammen med andre udvekslingsrejsende i Værløse taget om bord i et T.S.A. fly af typen DC3, der førte os en del af rejsen gennem kraftigt turbulens til den amerikanske base i Frankfurt, Rhein-Main. Efter en nats ophold fortsatte vi i en tysk militærmaskine (Convair 444) via Nice, Napoli, Athen til Izmir, som vi nåede ved 22-tiden. Her skiftede vi til en af Israels troppetransportmaskiner, Nordatlas, som førte os videre til Israel, nærmere betegnet til Lod airport, få kilometer fra vort bestemmelssessted, Ramat-Gan.

Vi var blevet indkvarteret i et sportshotel, hvortil kun sportsfolk havde adgang. Hvilken ære for os, der ikke er vant til at blive regnet for sportsfolk!

Næste dag blev vi først underrettet om programmet for de følgende dage, hvorefter vi med nogen spænding skulle præsenteres for vore kommende værtsfolk. Her mødte vi for første gang den helt overvældende jødiske venlighed. Vi blev præsenteret for hinanden med ordene: Dette er din far, din mor og dine søskende, – og det er jeres søn, tag jer godt af ham. Dette gav naturligvis med det samme en helt familiær stemning, som vi meget sent vil glemme.

Ramat-Gan viste sig ved nærmere eftersyn at være en moderne, vestlig præget by. Højhuse, brede boulevarder, villaer og parkanlæg vekslede på en meget smuk måde. Noget grotesk virkede kontrasten til det gamle Jaffa, som er bygget sammen med Ramat-Gan og Tell-Aviv. Jaffas gamle arabiske bydel står som et museum mellem de to moderne byer, utroligt ser det ud. Efter jødernes udsagn er det arabernes egen skyld, idet de ligesom stritter imod udviklingen.

De danske udvekslingsdeltagere Ove Sørensen (tv.) og Erik Skov Hansen modtages af Israels præsident.

Efter talrige receptioner hos bl. a. General *Visman* (chef for flyvevåbnet) tog vi på rejse mod nord til Haifa, hvor vi opholdt os i fire dage. Vi besøgte her bl. a. Technical School, der uddanner såvel mænd som kvinder til alt inden for flyvning: piloter, faldskærmsudspringere, mekanikere, meteorologer m.m.m. Det syntes at være en meget hård skole med kun to muligheder for afslutning: enten bestod man med et meget fint resultat, eller også var man smidt ud længe før eksamen.

Mens vi opholdt os her mod nord, nåede vi også en tur til Galilæa, hvor vi så de mange kendte steder fra Bibelen.

Tiden er vel nu moden til en beskrivelse af israelsk mad, sådan som vi oplevede den. Morgenmåltidet bestod af kaffe, brød og frugt. Ved 14-tiden spistes middag. Først en blanding af mange forskellige krydderier, dernæst kylling (en halv pr. næse), suppe, oksekød uden sovs og kartofler og til sidst frugt og kaffe. Middagen er naturligvis varieret, men vi fik den opfattelse, at den altid indeholdt kylling. Ved 21-tiden fik vi aftensmad. Som regel frugt og atter kylling. Det sene tidspunkt skyldes, at ingen har appetit, mens solen endnu bager. Vi nåede op på 37° C i skyggen.

Svæveflyvecentret

Noget af det, vi havde set hen til i stor spænding, var naturligvis besøget på Gadna Avir, som er Israels svæveflyvecenter. Gadna Avir er statsdrevet. Og alle, som påtænker at blive pilot, skal først gennemgå denne skole. Holdet, der bestod af såvel piger som drenge, skolede på åbne to-sædede glidere af typen Kirby-Cadet. Det er ikke noget særlig fremragende fly, nærmest at sammenligne med en forvokset baby, noget træg at manøvrere, men velegnet til skoling. Man startede med spil på asfaltbane og fløj (man skal ellers ikke prale) ikke nær så godt, som vi gør i klubberne her i landet. Efter at have talt med flyverne på stedet gik det da også op for os, at Ove havde flere timer end instruktøren. Nogen form for udvidet svæveflyvning fandtes ikke, da det som tidligere nævnt kun var et led i skolingen af motorflyvere. Naturligvis var det alligevel en oplevelse, da ingen af os før havde fløjet i åbne typer. Vi fik styrthjælm på, og hele turen varede 4–5 min. Nogle dejlige minutter. For vi havde jo ikke prøvet at holde pinde i lange tider.

Kirby-Cadet har ikke bremseklapper og blev sidegledet ned, til vingespidsen næsten rørte asfalten. Det så noget hårrejsende ud, men gik godt hver gang. Drej i lav højde hørte ligeledes til det almindelige, hvad vi danskere syntes var noget risikabelt, da man ikke forøgede hastigheden noget videre. Nogle af eleverne, heriblandt et par piger, gik solo den dag, vi var gæster på skolen, og skulle derefter fortsætte på motormaskiner. Først Piper Cub, siden på nogle af flyvevåbnets fartøjer. Bl. a. Mirage IIIc, Fouga Magister (som vi blev præsenteret for), Vautour, Ouragan, Mystère og den tidligere omtalte Nordatlas. Desuden havde man enkelte ældre luftfartøjer som Auster, Tiger Moth og et andet biplan, der lignede Tiger Moth en hel del.

Sheik med 30 koner

Efter småture til Jerusalem og Nazaret kom vor sidste længere tur – turen til Eilat, Israels sydligste punkt ved Det Døde Hav. Vi kørte derned i en af flyvevåbnets busser, eskorteret af seks maskinpistolbevæbnede soldater. Grunden hertil var, at der kun var 9 km til Ægypten og 12 km til Jordan. På disse kanter er det almindeligt, at arabiske snigskytter terroriserer den israelske side af grænsen. Og vi skulle helst levende hjem! På vejen ned var vi på besøg hos en mere venligtsindet beduin, som havde tre koner. Her blev vi budt på te. Bålstedet var en fordybning midt i teltet, som var lavet af sækkelærred. Brændslet var kort og godt kamelmøg. Efter at teen var blevet tilberedt, tog vor vært en kop og sagde et eller andet på arabisk, hvorefter vi fik den samme kop, drak ud og sagde noget lignende (forhåbentlig arabisk). Hans koner var meget sky, og vi havde på det strengeste fået ordre til ikke at fotografere dem. Så ville beduinen tage affære. Som illustration på stammens velstand kan nævnes, at stammehøvdingen, sheiken, havde omkring 30 koner.

Vi drog videre, og sandet blev mere og mere ensformigt. Nu og da mødte vi kameler, men aldrig lykkedes det os at komme op og ride på dem. Vi oplevede fatamorgana og så ganske tydeligt både oaser og palmer omkring dem. Natten tilbragte vi i en militærlejr, Be'er Ora, hvor vi var til lejrbål. Herunder skulle hvert af landene synge deres nationalsang (til stede var englændere, canadiere, franskmænd, amerikanere, svenskere og danskere). Da ingen af os danskere var nogen større sangbegavelse, og svenskerne også så ud til at være i knibe, slog vi os sammen og gav »Flickorna från Småland«. Næste dag drog vi videre syd på og så bl. a. Kong Salomons Miner. I distriktet der omkring brydes stadig kobber. Endelig nåede vi Det Røde Hav, som ikke var rødt; men som mødte os med en farvepragt uden lige. En af vore smukkeste oplevelser var en sejltur i en båd med glasklar bund. I det krystalagtige vand kunne vi tydeligt se koraller og fisk i alle farver.

Fra Det Røde Hav fløj vi tilbage til Ramat-Gan, hvor vor rundtur var begyndt.

Det lakkede så småt mod enden af vor eventyrlige Israel-rejse. Måske følte vi en smule hjemvé; men vi var kommet til at holde af dette gæstfrie og betagende land, og da vi den 12/8 efter en natlig afslutning atter befandt os i en Nordatlas, var det med mange uforglemmelige minder og en smule sørgmodige tanker. Men også med ordene »lahitrhoot to daihaban« på læberne. »Tak og på gensyn«. Jeg tror, mange af os vil holde det.

Erik Skov Hansen.

Lufttrafikken i 1964

For første gang også officiel statistik fra de mindre flyvepladser.

I januar forelå den omfattende statistik over trafikken i 1964, ikke alene på lufthavnene, men for første gang også på de offentlige landingspladser, som man hermed får mere detaljerede oplysninger om end i den statistik, KDA tidligere måtte skrabe sammen.

Fremgangen i starter og landinger på lufthavnene er mindre end i 1963, idet Århus, Rønne, Odense og Esbjerg udviser betydelig tilbagegang — en følge af manglende isvinter i 1964. Københavns lufthavn, der vejer tungest, har haft 3,6 % fremgang. På passagertallenes område har København haft 15,2 % fremgang, ikke mindst takket være charterflyvningen.

En oversigt over havnenes samlede trafik viser fordelingen på de forskellige arter:

Rutetrafik	2.750.029 pass.
Charterflyvning	470.889 pass.
Anden erhvervsflyvning	14.039 pass.
Privat flyvning	13.121 pass.
Militær trafik	2.149 pass.
Ialt	3.255.867 pass.

Starter og landinger analyseres således:

Rutetrafik	76.084
Charterflyvning	8.058
Erhvervsflyvning	12.675
Privat flyvning	12.513
Lokal flyvning	42.524
Militær trafik	29.540
Ialt	182.114

Det vil sige små tilbagegange for erhvervsflyvning, lokal flyvning og militær flyvning, godt 3 % fremgang for rutetrafik, 19 % for charterflyvning og hele 29 % for privatflyvningen.

Lokalflyvningerne specificeres således:

	1964	*1963*
Skoleflyvning	13.522	18.330
Svæveflyvning	13.350	10.274
Øvelsesflyvning	8.258	10.494
Rundflyvning	4.564	3.682
Tekniske kontrolflyvninger	688	506
Slæbemålsflyvning	518	632
Fotoflyvning	464	420
Prøveflyvning	350	442
Tekniske returflyvninger	322	324
Diverse	318	14
Ialt	182.114	180.968

De 13 offentlige landingspladsers trafik er det svært at sammenligne med det foregående år, da statistikken hviler på forskelligt grundlag.

Trafikken på offentlige lufthavne 1964

Lufthavn	Starter og landinger: Lufttrafik	Starter og landinger: Ialt	Antal passagerer: Lufttransport Lokale	Lufttransport Trans.	Andre	Ialt	Luftgods tons
København	66.140	95.807	1.327.958	1.155.372	481.054	2.964.384	56258
Ålborg	3.623	46.961	85.175	7.928	4.031	97.134	888
Århus	3.974	4.981	102.148	8.096	4.149	114.393	1630
Rønne	1.706	4.507	51.825	0	1.314	53.139	170
Odense	1.183	11.430	7.430	0	8.278	15.708	251
Billund (fra 1/11)	178	2.061	4.097	0	58	4.155	66
Esbjerg	0	16.367	0	0	6.954	6.954	—
Total	76.804	182.114	1.578.633	1.171.396	505.838	3.255.867	59263
Fremgang %	3.0	0.6	10.7		29.0	13.2	5.8

Trafikken på offentlige landingspladser 1964

Flyveplads	Erhvervsmæssig trafik: Rute	Chart Taxa	Fragt Anden	Privat trafik: Firma	Anden	Milit. trafik	Ialt	Lokal trafik: Skole- og træn.	Rundflyvn.	Svæveflyvn.	Anden	Milit.	Ialt	Total
Frederikshavn	—	14	23	—	397	22	456	54	—	1.258	398	42	1.752	2.208
Herning	—	85	297	—	1.136	72	1.590	8.988	328	1.462	4.712	—	15.490	17.080
Holstebro	—	8	52	8	171	21	260	46	58	1.216	334	—	1.654	1.914
Kalundborg	—	44	296	475	712	20	1.547	3.776	178	5.642	2.682	—	12.278	13.825
Kirstinesminde	—	162	270	1	1.931	69	2.433	13.466	832	—	530	—	14.828	17.261
Læsø	—	27	14	—	298	—	339	165	—	—	42	—	207	546
Maribo (fra 1/7)	—	1	14	—	110	—	125	1.408	8	—	48	—	1.464	1.589
Samsø	—	154	180	193	575	2	1.104	36	—	—	172	—	208	1.312
Skovlunde	—	85	251	965	2.355	8	3.664	3.160	422	—	5.096	—	8.678	12.342
Sønderborg	—	2.826	487	26	1.225	33	4.597	6.802	330	—	2.474	—	9.606	14.203
Thisted	—	43	45	6	297	8	399	1.918	4	1.822	372	—	4.116	4.515
Vamdrup (fra 1/11)	—	—	—	—	12	—	12	154	20	—	38	—	212	224
Ærø	—	22	6	3	116	20	167	—	—	—	4	—	4	171
Total	—	3.471	1.935	1.677	9.335	275	16.693	39.973	2.180	11.400	16.902	42	70.497	87.190

Lufthavnsudvalg nedsættes

Ifølge meddelelser i dagspressen har trafikminister *Kai Lindberg* nu nedsat endnu et udvalg foruden det, der beskæftiger sig med Københavns lufthavns fremtid. Det nye udvalg, der får kontorchef *Poul Andersen* som formand og repræsentanter fra forsvarsministeriet, finansministeriet, boligministeriet og luftfartsdirektoratet som medlemmer, skal behandle provinsens lufthavnsproblemer og i særdeleshed projektet om en lufthavn ved Hammel.

Udvalget skal som grundlag for sit arbejde benytte Det trafikøkonomiske Udvalgs trafikanalyser og iøvrigt koordinere sit arbejde med det andet udvalg. Man forventer, at begge udvalg kan afgive betænkning om et årstid.

Kongelig Dansk Aeroklub henvendte sig alerede i 1963 til trafikministeren og opfordrede ham til at skabe den fornødne koordination i de mange lufthavnsplaner gennem nedsættelse af et hurtigt arbejdende udvalg. Ministeren fandt det ikke fornødent på det tidspunkt. Det glæder os imidlertid, at han nu imødekommer vort synspunkt.

Det er imidlertid ikke nok kun at tænke i de store lufthavnes baner. Vi må have det net af små flyvepladser med i betragtning, som KDA så stærkt har gjort sig til talsmand for i de senere år.

Chefen for de amerikanske luftfartsmyndigheder, *Najeeb Halaby*, har udtalt, at man inden for flyvningen er gået den gale vej. Man har først bygget „motorvejene", dvs. storlufthavnene, men glemt det tætte net af andre veje, altså de små flyvepladser. Og i erkendelse heraf er man gennem en tilskudspolitik ved at råde bod på disse fejltagelser i USA. Skal vi ikke tage ved lære heraf?

ICAO-møde om undersøgelse af ulykker

Med overingeniør *Børge Helmø Larsen* fra det danske luftfartsdirektorat som formand har ICAO's Accident Investigation Division fra 19. januar holdt møde i Montreal. Man konstaterede, at sikkerheden på regelmæssige luftruter siden sidste møde i 1947 var steget betydeligt, nemlig fra 1,97 døde pr. 100 mill. passagerkilometer i 1950 til 0,38 i 1964, men alligevel var det nødvendigt at opnå fortsatte forbedringer for at undgå en stigning i antallet af dræbte passagerer pr. år. Dette kan man bl. a. opnå ved gennem grundige undersøgelser at uddrage erfaringer af ulykker og hændelser, og hertil var et øget internationalt samarbejde nødvendigt.

Direktionsskifte i Goodyear

Efter 36 års ansættelse, deraf 26 som leder af det danske Goodyear, er direktør *Rich. Steffensen* faldet for 65-års aldersgrænsen. Han efterfølges som direktør af tidligere salgschef *C. J. Hein*.

2930 timer i Sportsflyveklubben

En fremragende udnyttelse af materiellet karakteriserer Sportsflyveklubbens beretning over virksomheden i 1964. Ved generalforsamlingen den 10. februar kunne formanden, advokat *F. Reindel*, oplyse, at man med de fire fly havde fløjet ikke mindre end 2930 timer mod 2570 i 1963. De fordeler sig med 1295 timer elevflyvning, 267 timer omskoling etc. og 1368 timer udlån.

Medlemstallet var steget fra 398 til 464, og der var uddannet 30 nye piloter. Der havde været 1 uheld under skoling og 3 ved udlån af det firesædede fly, men ingen personskader.

Kassereren, prokurist *H. Holskov*, aflagde regnskabet, der udviste et nettooverskud på godt 4.000 kr. efter afskrivninger på 50.000 kr. Udlejningen af fly androg 237.112 kr.

Såvel beretning som regnskab blev enstemmigt godkendt uden kommentarer, og det samme blev et forslag om at hæve kontingenterne med 50 %, så certifikatindehavere betaler 150 kr., øvrige medlemmer 75 kr. årligt. Over halvdelen af medlemmerne havde allerede betalt dette kontingent.

I stedet for Reindel, Holsskov og fabrikant *Langkilde Larsen*, der ønskede at blive afløst, valgtes enstemmigt kørelærer *Erik Jacobsen*, dir. *E. Mandrup-Eriksen* og ingeniør *Oscar Vang* til bestyrelsen.

Under eventuelt udspandt sig lidt diskussion om anskaffelse af et moderne firesædet fly. Statistikken over klubbens flyvning viser imidlertid en stærk overvægt på kortture og lokalflyvning, så det er et spørgsmål, om man kan skaffe arbejde nok til et nyt firesædet fly — det har været prøvet før uden større held.

Og det må give anledning til eftertanke, at trods det enorme timetal koster det 88.30 kr. pr. time at drive Colt'erne — incl. ca. 25 kr. i administration, så timeprisen ventes snart igen forøget, og når man om få år skal udskifte dem med modernere fly, må priserne betydeligt højere op.

To italienske helikoptere

Agusta A. 101G med tre turbinemotorer og plads til 30 passagerer.

Den italienske helikopterfabrik *Construzioni Aeronautiche Giovanni Agusta* er mest kendt som fremstiller af Bell-helikoptere på licens, men bygger også egne konstruktioner, foreløbig dog kun som prototyper, ligesom man også fremstiller motorcykler og lette benzinmotorer. A.103, den første helikopter af egen konstruktion var baseret på en kombination af Bell-Young rotorhovedet og en 80 hk Agusta boxer-motor. Den var ensædet og fløj første gang i oktober 1959. I december 1960 fremkom A.104, en udvikling med 120 hk Agusta motor.

Den nyeste type er A.105, der fløj første gang 1. november i fjor. Den er forsynet med en 270 hk Turbomeca-Agusta TAA 230 turbinemotor (baseret på Astazou). Den er af let, men robust konstruktion og har plads til to mand ved siden af hinanden, men yderligere fire mand kan medføres på udvendige platforme, to i hver side. Derved daler rækkevidden fra 330 km til ca. 100 km. Yderligere to prototyper er under bygning.

Rotordiameter 8,40 m, kroplængde 6,72 m, højde 2.42 m. Tomvægt 485 kg, max. startvægt 1000 kg. Max.hastighed 195 km/t, max. marchhastighed 185 km/t. Stigehastighed 312 m/min. i 0 m.

Den anden nye Agusta helikopter er af en ganske anden størrelsesorden, idet den kan medføre 30 passagerer! Den kaldes A.101G og fløj første gang 19. oktober i fjor. Det er en helt selvstændig konstruktion med fembladet hovedrotor og seksbladet halerotor. Den er forsynet med tre 1250 hk Bristol Siddeley Gnome, der er anbragt oven over kabinen. A.101G kan flyves både VFR og IFR og er forsynet med autopilot og dobbeltstyring. Lastrummet har lasterampe bagtil og desuden er der en stor dør fortil, således at meget lange genstande eventuelt kan rage udenfor i begge ender. En antiubådsversion er under projektering.

Rotordiameter 19,80 m, kroplængde 18.00 m, højde 4,95 m. Tomvægt 5700 kg, max. startvægt 11.300 kg. Max. hastighed 254 km/t, max. marchhastighed 224 km/t. Stigehastighed 460 m/min. i 0 m. Rækkevidde med max. brændstof 2050 km.

Agusta A. 105 med 270 hk turbinemotor.

Champion Citabria

Billedet er ikke vendt på hovedet, men flyet er taget under udførelsen af et loop.

Champion Model 7ECA Citabria er et nyt relativt billigt fly, der leveres for 4.890 dollars ab fabrik i Wisconsin, USA. Den er fuldt kunstflyvningsdygtig, og den er udstyret med en 100 hk Continental A-200A motor som standardudstyr, men kan også fås med en 150 hk Lycoming. Fuldvægten er 750 kg, tomvægten 431 kg, rejsefart med 75 % ydelse 172 km/t, rækkevidde over 1450 km. Flyet har to sæder bag hinanden, og produktionen ligger på 7 fly pr. uge.

Instrumentkursus i Esbjerg

Esbjerg Aero Service har taget initiativet til et instrumentflyvekursus, bestående af teori samt fem timers praktisk flyvning med instruktør, således at ældre piloter kan komme op på samme standard som alle nye privatflyvere, i hvis pensum der som bekendt indgår et elementært kendskab til instrumentflyvning.

Den danske Luftfartskole præsenteret

Kjeld Sasbye og *Karl Rasmussen* præsenterede den 12. februar deres nye skole og dens lokaler for en indbudt kreds. Som omtalt i sidste nummer har man indrettet sig i en helt ny og moderne bygning på Ellebjergvej 138, hvor der er to undervisningslokaler til hver 24 elever og et til 12 elever foruden kontor, arkiv, kantine etc. Skolen ligger på Ring II med nem adgang til såvel Amager via Sjællandsbroen, den centrale by og de øvrige bydele. Der er 1300 m til Valby station — og forberedelser til en ny S-station på Køge Bugt linien på den anden side gaden.

Skolen råder over en række anerkendte faglige kræfter til teoriundervisning i alle nødvendige fag til såvel privatflyvercertifikat som trafikflyvercertifikater m. m. Man har søgt undervisningsministeriet om statsstøtte til skolens fortsatte udvikling, idet man finder, at flyveuddannelsen lige såvel som andre erhverv må have krav på offentlig støtte.

Der er næppe tvivl om, at man med fortsat udvikling af den civile flyvnings forskellige former og med reduceret tilgang af piloter fra flyvevåbnet må regne med en sådan efterspørgsel efter piloter, at der som i andre lande må gøres noget systematisk for at tilfredsstille behovet.

Foreløbig er skolen kommet godt i gang med 115 elever på præsentationsdagen.

Hele tre nye motorflyveklubber i KDA

Med virkning fra nytår er ikke mindre end tre nye motorflyveklubber blevet tilsluttet KDA. Det drejer sig om Nordals Flyveklub, Sterling Flyveklub og LOF Værløse.

To trafikfly demonstreret –

Tupolev Tu-124

Tupolev Tu-124, som det tjekkiske luftfartselskab demonstrerede i København den 10. februar, er lidt mindre end Tu-104, og den kan klare sig på mindre lufthavne end den.

Den 1. november indsatte Ceskoslovenske Aerolinie Tupolev Tu-124 på ruten til København. I det ydre minder den meget om forgængeren Tu-104, men den er ca. 25 % mindre. CSA har to i tjeneste og venter endnu en i løbet af foråret. Typen anvendes desuden af Aeroflot, hvor den er ved at erstatte Il-14 på indenrigsruterne i selve Rusland. Takket være dobbeltslottede flaps og spoilers kan den klare sig med ret små pladser; f. eks. er landingsstrækningen fra 25 m kun 1100 m og det hævdes, at den i Rusland ofte opererer fra græsplæner.

I CSA-udgaven er der plads til 56 passagerer, alle på turistklasse. Kabinen er smukt indrettet og udstyret forekommer at være fuldt på højde med vestlig standard. måske sidder man endda bedre i Tu-124. Besætningen består normalt af to piloter, navigatør, flyvemaskinist og to stewardesser. Navigatøren har sin plads i den glasdækkede næse, hvor pladsen er lidt snæver. En af CSA's lidt korpulente navigatører skal i hvert fald have anmodet om at måtte blive fritaget for at flyve med Tu-124.

Tu-124 var det første russiske transportfly med turbofans. De to motorer er af typen Soloviev D-20P på 5000 kg st. t. og er ikke forsynet med hverken vandindsprøjtning, silencer eller reverser. I opbygning er flyet ret konventionelt; det har dog manuelt betjente ror (både side-, højde- og krænge-) i modsætning til f. eks. One-Eleven eller Caravelle.

Spændvidde 25,55 m, længde 30,58 m. højde 8,22 m. Vingeareal 105,35 m². „Basic operational" vægt 16.790 kg, max. startvægt 36.000 kg, max. nyttelast 6.000 kg. Økonomisk marchhastighed 800 km/t i 33.000 ft., max. marchhastighed 900 km/t. Flyvestrækning med max. brændstof (3000 kg nyttelast) 2950 km uden reserver, do. med max. nyttelast 2000 km.

Handley Page Dart Herald

Herald er et af de fly, vi i hvert fald her i landet ikke har hørt eller set meget til, selv om det har eksisteret i mange år, men det blev der rådet bod på den 12. februar, hvor firmaet A. B. C. Hansen Comp. A/S som repræsentant for Handlep Page Ltd. havde indbudt til en demonstration af flyet, der var på rundtur i Skandinavien, efter at typen gennem nogle år er blevet intensivt demonstreret verden over.

Da man for godt en halv snes år siden undersøgte markedet for et sådant fly, var man i overgangstiden mellem stempel- og turbinemotorer, og specielt til brug i mere underudviklede områder foretrak kunderne stempelmotorer, hvorfor man den 25. august 1955 sendte den første Herald i luften med 4 stjernemotorer. Men allerede da var turbinemotoren slået igennem først og fremmest takket være Viscount'en, og nu foretrak kunderne denne motortype. Og den 11. marts 1958 gik den første Dart Herald i luften, fulgt af endnu en sidst på året og det første produktionseksemplar i oktober 1959.

Af denne Herald 100 til omkring 40 passagerer udvikledes den nuværende Herald 200 med 1 meter længere krop til omkring 50 passagerer i 1961. Af denne er der en del i brug rundt om i mange forskellige lande, og det var den, vi i Bavaria Fluggesellschafts bemaling (D-BIBI) foretog en god halv times tur i solskinnet over det sure februarvejr.

Det er gået langsomt med salget, men er ligesom gået bedre de senere år. Der var ved demonstrationen bestilt 50 og bygget 30.

Herald er i samme klasse som f. eks. Fokker Friendship og Hawker Siddeley 748, fra hvilke dn har haft følelig konkurrence.

Den er baseret på de gennemprøvede Rolls-Royce Dart Mk. 527 motorer på 2105 hk, forsynet med firebladede Rotol-propeller.

Handley Page har valgt en højvinget udførelse, der giver passagererne en god udsigt samt nem ud- og indstigning uden høje trapper. Der er en dør til besætningen foran i venstre side og en stor åbning med dør til kabine og samtidig dør til bagagerum bagi. Herved får man samtidig en åbning, der tillader lastning og losning af fragt, eller som i militære udgaver kan bruges til faldskærmsspring, som det blev demonstreret i en film før demonstrationen, hvor Mr. *R. H. Johnson fra Handley Page* fortalte om flyet.

Af filmen fremgik det også, at Herald ikke kan betegnes som et kortstartfly, dog ingenlunde er bundet til betonstartbaner. Man så det starte fra en snedækket græsplads og fra bløde og sandede jordbaner, hvor dobbelthjulene satte dybe spor efter sig.

Der er lagt stor vægt på, at Herald skal kunne efterses, uden at den må tøges ud af brug i lange tider. Check A (efter 25 flyvetimer eller 2 døgn) tager kun & mandtime og kan udføres af piloten. Check 1 efter 300 flyvetimer eller 65 dage tager 30 mandtimer, check 2 efter 1200 timer eller 9 mdr. 155 timer, check 3 efter 3600 timer eller 26 mdr. 920 timer og check 4 efter 7200 timer eller 50 mdr. 1500 arbejdstimer.

Flyvet koster ca. 6 mill. kr. og ved 2000 flyvetimer om året beregnes timeprisen til ca. 1400 kr.

Støjniveauet i kabinen viste sig ved demonstrationsflyvningen at være meget variabelt på langs af kabinen, mindst i den bageste del.

Data: Spændvidde 28.88 m, længde 22.99 m, højde 7.34 m, vingeareal 82.31 m². Tomvægt (50 sæder) 11.485 kg, største betalende last 5.100 kg. Fuldvægt 19.504 kg, største landingsvægt 17.917 kg.

Præstationer: Rejsehastighed i 15.000 ft. 438 km/t, stigeevne ved jorden 1650 ft/min, på en motor 330 ft/min. Tophøjde 26.700 ft. Startstrækning til 35 ft 1303 meter, men én motor 1600 m. Rækkevidde med maximum nyttelast 1760 km (uden reserver). Med maximum brændstof og 4100 kg last: 2775 km.

Handley Page Herald, som A. B. C. Hansen foreviste den 12. februar, har en lang udviklingshistorie bag sig, og sælges nu i stigende tempo. Dette eksemplar med ekstratanke tilhører det malajsiske flyvevåben.

Det kom ikke med i MOTORFLYVEHÅNDBOGEN:

LOVENS STRENGE ARM

Af pladshensyn, og fordi det dækkes af en bog, som senere udsendes, udgik dette kapitel af Motorflyvehåndbogen, men bringes indtil videre her.

DA de detaljerede love og bestemmelser for flyvning ret ofte undergår ændringer, er de ikke medtaget i »Motorflyvehåndbogen«. Her skal dog gives en kort oversigt over dem og deres indhold, således at man lettere kan slå op det rigtige sted, når man søger en bestemt oplysning.

På grund af flyvningens internationale karakter søger man gennem internationale konventioner og gennem samarbejdet i International Civil Aviation Organization (ICAO) i størst mulig grad at skabe ensartede bestemmelser for flyvning over hele jorden. Dette er også lykkedes i en vis grad, men ikke helt, og ved flyvning i fremmede lande er man nødt til at sætte sig ind i de afvigelser, der forekommer.

Lov om luftfart

Grundlaget for alle øvrige danske bestemmelser om flyvning er den af folketinget vedtagne »Lov om luftfart«, sidst revideret i 1960. Denne lov er for at undgå for hurtig forældelse på grund af flyvningens rivende udvikling gjort til en udpræget rammelov, der bemyndiger ministeren for offentlige arbejder, under hvem den civile flyvning sorterer, til at fastsætte de mere detaljerede bestemmelser. Men loven er det grundlæggende dokument, man må slå op i, når man vil vide, hvordan landets love ligger på dette område, og når man vil konstatere, hvad man må og ikke må – og hvad myndighederne kan bestemme eller ikke bestemme.

I almindelighed må man sige, at selv om enhver borger har pligt til at kende sit lands love, så er det for en privatflyver ikke nødvendigt at kende »Lov om luftfart« i detaljer. Men man bør orientere sig i den, og visse af paragrafferne, specielt om luftfartøjschefen og tjenesten om bord, bør man være godt inde i.

Ministerielle bekendtgørelser

De bestemmelser, som ifølge lov om luftfart kan udfærdiges af ministeren, udsendes som såkaldte ministerielle bekendtgørelser. Af disse kan især fremhæves fire, som har interesse for privatflyvere:

Bekendtgørelse om luftfartøjers bemanding, luftfartscertifikater m. m. indeholder bestemmelser for alle slags certifikater og beviser for luftfartspersonel. Som privatflyver må man vide, hvad der kræves for at opnå og vedligeholde et A-certifikat, og hvordan det udvides m. m. De helbredsmæssige krav er også anført her, ligesom regler for telefonistbevis etc.

Reglement vedrørende lufttrafikreglerne omhandler de almindelige bestemmelser for lufttrafik og deres anvendelse. Heri findes således vigepligtsregler, VFR-bestemmelser, signalregler og meget andet, som man må vide, når man skal færdes i luftrummet og på lufthavne og flyvepladser.

Reglement vedrørende flyveredningstjeneste giver forskrifter for deltagelse i redningstjeneste og for signaler, der anvendes i denne.

Bekendtgørelse om nyt reglement C (fartøjsjournaler) indeholder bestemmelser om de journaler, der skal anvendes, og om hvordan man skal føre dem. (Se iøvrigt kapitel 4 i »Motorflyvehåndbogen«).

Bestemmelser for civil luftfart

Luftfartsdirektoratet, der som et særligt organ under ministeriet for offentlige arbejder varetager det daglige tilsyn med flyvningen, har udgivet en række mere detaljerede bestemmelser for civil luftfart, de såkaldte BL'er, der findes på mange forskellige områder.

De inddeles i følgende hovedgrupper:

0 Alment
1 Luftfartøjer og luftfartøjsmateriel
2 Værksteder
3 Flyvepladser
4 Personel
5 Flyvevirksomhed
6 Uddannelse
7 Luftveje og sikringsanlæg
8 Svæveflyvning
9 Diverse.

Inden for de enkelte hovedgrupper nummereres BL'erne fortløbende, efterhånden som de udgives. Udgavenummer og dato for udgivelse er anført på dem.

Følgende forelå, da dette blev skrevet:

1–1 Sikkerhedsattest
1–2 Vejning af luftfartøjer

Morane-Saulnier

Rallye Commodore MS 892
Super Rallye MS 885
Rallye Club MS 881

Fantastisk sikre rejse- og forretningsfly, umulige at bringe i spind.

Rallye Commodore, MS 892:

- Fuldt 4-sædet, indvendigt bagagerum, lasteevne 465 kg, endurance 5 1/3 time.
- Rejsehastighed 205 km/t ved 75%, landingshastighed 80 km/t, stallingshastighed 65 km/t, startlængde 145 m, landingslængde 95 m.
- Helmetalkonstruktion, behagelig blød men solid affjedring, automatiske slots.
- 150 hk Lycoming motor 0.320, tilladt til 1200 timer.
- Enestående godt udsyn, forhøjer flyvesikkerheden betydeligt, særskilt i dårligt vejr.

Til nu produceret over 500 stk. af typen (Produktions-nr. 192, OY-EAK, har fløjet godt 800 timer på 2 år uden reparationer af nogen art).

Generalrepræsentant for Danmark
METRI
Handels- og ingeniørfirma
Gramrode

TLF. RÅRUP (066-39811) 121,
TELEX: 4247.

1–3 Fremstilling og vedligeholdelse af luftfartøjer eler luftfartøjsmateriel.
2–1 Virksomheders autorisation til fremstilling og vedligeholdelse af luftfartøjer eller luftfartøjsmateriel.
3–1 Tankning og aftankning af luftfartøjer på lufthavnene Kastrup, Ålborg, Tirstrup, Esbjerg, Odense og Rønne.
3–2 Offentlige landingspladser til VFR-flyvning
4–1 Regulativ for flyvepladsledere
5–1 Ambulanceflyvning
5–2 Landbrugsflyvning
5–3 Flyveopvisninger og flyvestævner
5–4 Rundflyvning med landflyvemaskiner og godkendelse af midlertidige landingspladser (rundflyvningspladser)
5–5 Gennemsnitsvægte til brug ved planlæggelse af flyvning
5–6 Personbefordring med luftfartøjer
5–7 Fragtbefordring med luftfartøjer
5–8 Målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og -nedkastning
5–9 Privat og forretningsmæssig flyvning efter instrumentflyvereglerne
5–10 Vejrminima for ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik
5–11 Mindst sikre højde under IFR-flyvning
5–12 Befordring af handicappede passagerer i offentlig lufttrafik
6–1 Flyveskole og luftfartskursus samt eksamenskrav i teori
6–2 Uddannelse af privatflyvere (A-certifikat)
6–3 Uddannelse af trafikflyvere i III-klasse (B-certifikat)
6–4 Uddannelse af førere på nye typer
6–7 Uddannelse af instruktører af II-klasse (hjælpeinstruktør)
6–10 Flyvetelefonistbevis/certifikat
6–11 VHF-telefonistbevis
8–1 Svæveflyvning
8–2 Instruks for svæveflyveinstruktører
8–3 Svæveflyvemateriel
9–1 Faldskærme.

AIP-Danmark

AIP betyder *Aeronautical Information Publications* og er et bind løsblade med talrige flyvemæssige oplysninger om dansk område, udarbejdet efter international standard på dansk og engelsk. Tilsvarende AIP'er findes for andre lande, og det er et vigtigt sted at søge oplysninger. Man kan abonnere på AIP med tilhørende rettelsestjeneste og ligeledes købe enkelte blade i løssalg.

For at kunne finde de ønskede oplysninger i en dansk eller udenlandsk AIP-mappe, må man kende inddelingssystemet:

GEN (Generelt) giver forskelige oplysninger om luftfartsmyndighederne og deres informationstjeneste, målenheder, nærkollisions-rapportering, luftfotografering, signaler mellem militære og civile fly, forkortelser m. m.

AGA (Lufthavne) giver oversigter og detaljerede oplysninger over alle offentlige flyvepladser og lufthavne, og især for de sidstes vedkommende meget detaljeret. Endvidere er her bestemmelser for benyttelse af militære flyvepladser.

COM (Kommunikation) giver oplysninger om radiokommunikations- og navigationshjælpemidler med positioner, kaldesignaler. frekvenser osv.

MET (Meteorologi) giver oplysninger om flyvevejrtjenesten og dens forskellige former for vejrmeldinger.

RAC (Lufttrafikregler og flyveledertjeneste) giver oplysninger om forskelle mellem danske og internationale lufttrafikregler samt først og fremmest hele planen over flyveledelsen med dens FIR, kontrolområder, luftveje, militære terminalområder, kontrolzoner, trafikzoner og hvad det nu altsammen hedder. Desuden er der ind- og udflyvningsfremgangsmåder ved visse lufthavne, ligesom man i dette afsnit finder oplysninger om restriktioner mht. luftrummets benyttelse (forbudte områder, fareområder osv.), og oplysninger om luftfartshindringer (master, tårne, skorstene) med deres nøjagtige højde og position etc.

FAL (Lettelser i afviklingen af international civil luftfart) indeholder bestemmelser for udenlandske flys flyvning til og fra Danmark såvel som oplysninger om lufthavnsafgifter.

SAR (Eftersøgning og redning) giver oplysninger om redningstjenesten, herunder anvendte signaler.

MAP (Kort) bringer fortegnelser over forskellige former for kort.

Notam-Danmark

Notam-Danmark udgives af luftfartsinformationstjenesten under luftfartsdirektoratet, udkommer efter behov og indeholder oplysninger af midlertidig karakter, som er nødvendige for luftfart i Danmark, samt oplysninger af permanent karakter, som ikke vil blive bekendtgjort tilstrækkeligt hurtigt ved udsendelse af en rettelse til AIP-Danmark. Den tilsendes gratis enhver certifikatindehaver, og andre kan abonnere på den.

Meddelelser fra luftfartsdirektoratet (MFL)

Disse meddelelser, der også gratis tilsendes samtlige certifikatindehavere, indeholder oplysninger af almen teknisk interesse samt meddelelser af administrativ karakter, herunder meddelelse om fremkomst af nye love og bestemmelser. Her er bl. a. en månedlig liste over nyudstedte certifikater, og heri offentliggøres resumeer af havarirapporter samt gives meddelelser om foreskrevne ændringer på fly og andet materiel.

Luftfartøjsregistret

Hvert år offentliggøres en fortegnelse over alle civile danske fly med registreringsbetegnelse, type, ejer m. m. Hvert kvartal udsendes rettelsesblade hertil. Enhver kan tegne abonnement herpå. Ethvert fly skal iøvrigt have et *registreringsbevis* som bevis for, at det er optaget i registret.

Diverse

Mere lokale bestemmelser for flyvning, specielt med særlige forbud mod flyvning af bestemte arter, kan findes i de forskellige byers *politivedtægter*.

I den *flyvehåndbog*, hvori også *luftdygtighedsbeviset* er anbragt, findes som omtalt i kapitel 4 bestemmelser for det enkelte fly.

Kongelige anordninger kan udstedes med bestemmelser om, at adgangen til luftfart inden for visse områder indskrænkes eller forbydes.

Kort. Mange bestemmelser fremgår af de officielle *flyvekort*, som næsten alle staters luftfartsmyndigheder udgiver. Mest anvendelig til VFR-flyvning er kort i målestok 1:500.000. Da de imidlertid ikke alle steder ajourføres så hurtigt, som bestemmelserne ændres, må man tage fornødent hensyn hertil.

Statens luftfartsvæsen

Den civile flyvning i Danmark sorterer under ministeren for offentlige arbejder, hvorunder Statens luftfartsvæsen sorterer. Dette ledes af en direktør i luftfartsdirektoratet i København. Luftfartsdirektoratet er opdelt i en teknisk og en administrativ afdeling. Under luftfartsvæsenet sorterer statens lufthavne og de forskelige tjenester: flyveledertjenesten, flyveradiotjenesten, flyvevejrtjenesten.

★

Nye sammenslutninger i den tyske flyveindustri

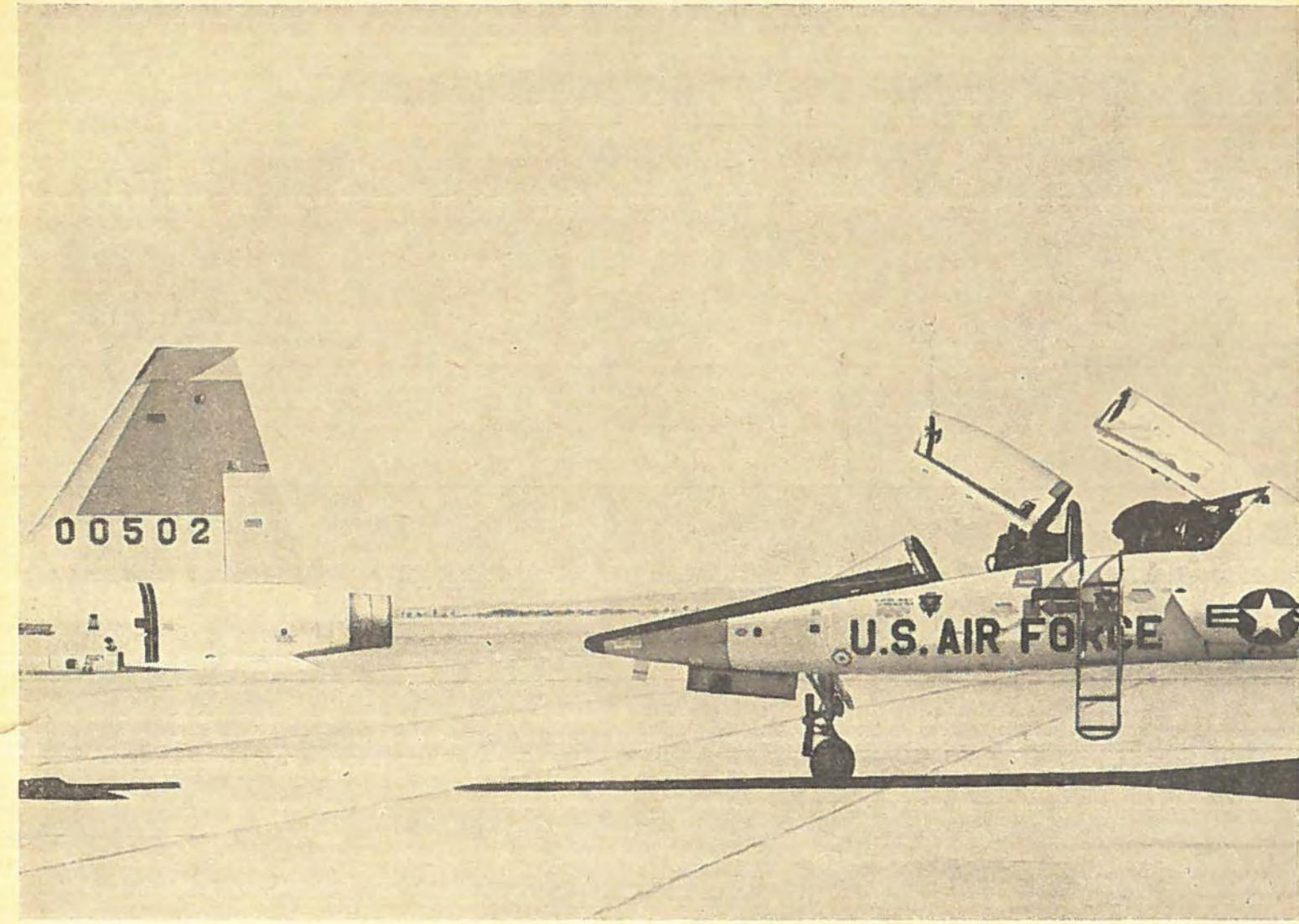
I slutningen af 1963 sluttede Focke-Wulf og Weser Flugzeugbau sig sammen under navnet *Vereinigte Flugtechnische Werken* (VFW). Til denne gruppe har Ernst Heinkel Flugzeugbau nu sluttet sig. VFW råder nu over fabrikker i Bremen, Lemwerder, Einswarden, Hoyenkamp, Varel og Speyer og beskæftiger 9000 personer, heraf ca. 1500 ved udvikling og konstruktion.

Heinkels to andre partnere i Entwicklungsring Süd (EWR), Messerschmitt og Bölkow, har sammen med Siebel stiftet *BMS-Flugtechnik GmbH*, der først og fremmest skal overtage Bölkow og Messerschmitts rettigheder og forpligtelser i EWR. Det menes dog at være begyndelsen til en sammenslutning af de tre stiftere, der beskæftiger ca. 10.000 personer.

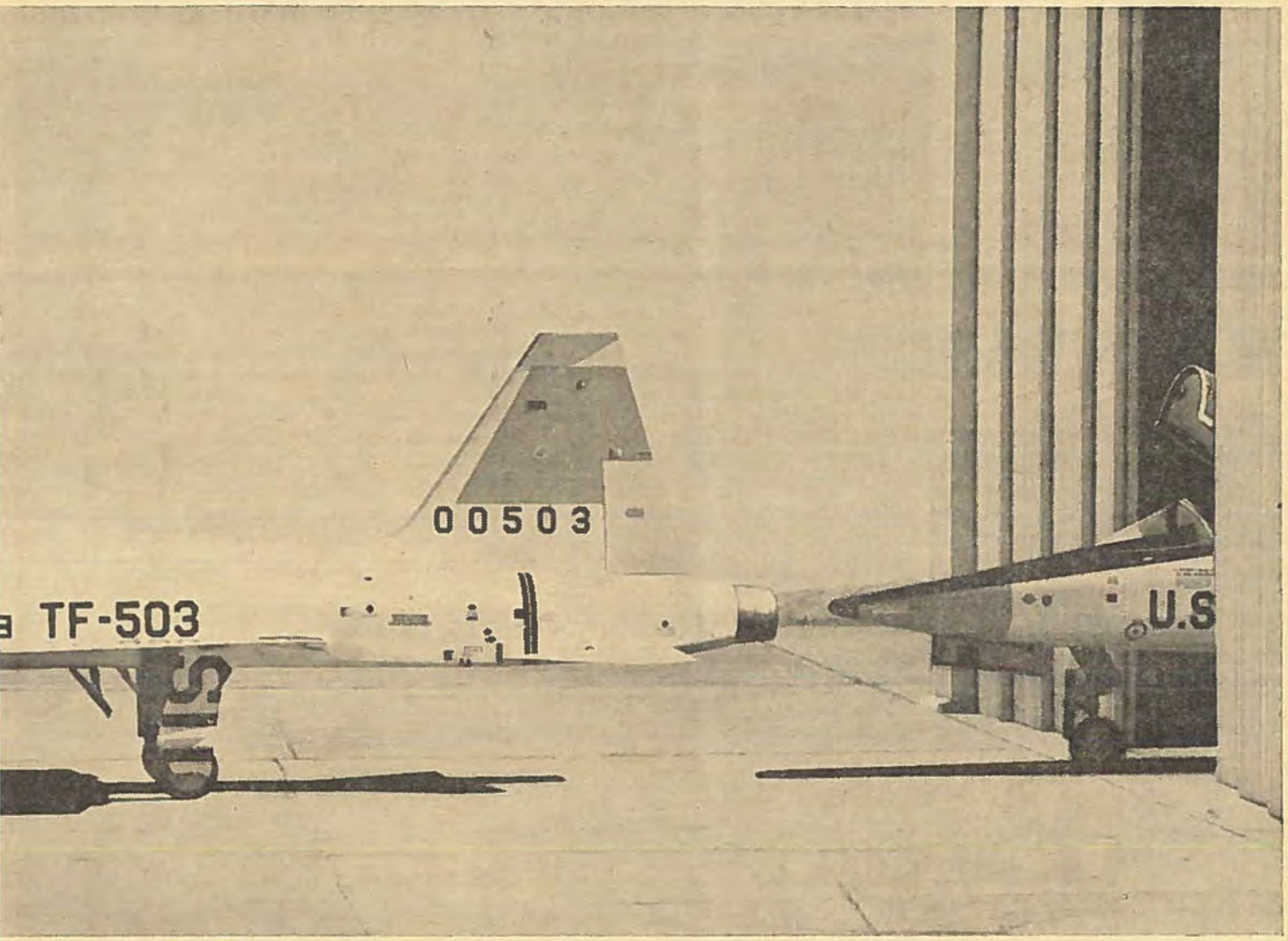
Canadair CL-84 Dynavert

Den 9. december blev det første canadiske STOL-fly, *Canadair CL-84 Dynavert*, rullet ud af forsøgsafdelingen på fabrikken i Montreal. Det undergår nu omfattende prøver på jorden, og flyveprøverne påbegyndes først omkring 1. juni. CL-84 er ikke et forsøgsfly, men et taktisk fly til angreb på jordmål, helikoptere o. l., ligesom det kan anvendes til recognoscering og forbindelsesflyvning. Det er med i den amerikanske hærs AAFSS-konkurrence (Advanced Aerial Fire Support System). Konstruktionen og bygningen af de to prototyper finansieres af det canadiske forsvar og Canadair i forening med henholdsvis 75 og 25 %

Vingen kan drejes, så indfaldsvinkelen ligger mellem 0 og 100°. Derved opnås, at flyet kan starte og lande som en helikopter og holde stille i luften, men også flyve „almindeligt" med hastigheder på indtil 560 km/t. Med en indfaldsvinkel på 10—15° bliver CL-84 et STOL-fly, der kan medføre næsten dobbelt så stor nyttelast som med vingerne i den lodrette VTOL-stilling (2540 kg mod 1400 kg). Fuldvægten er i de to tilfælde henholdsvis 5535 og 6670 kg. Motorinstallationen består af to 1400 hk Lycoming T53, der driver Curtiss-Wright propeller med glasfiberblade.



Det amerikanske luftvåben har



anskaffet over 500 Northrop T-38

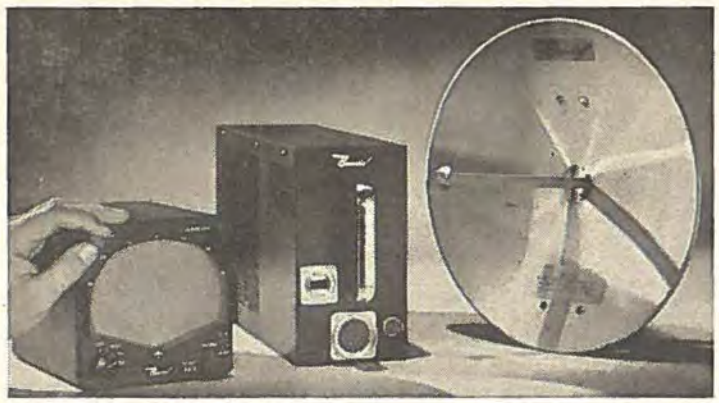
Overlyds-træningsflyet T-38 gik i april 1959 i luften for første gang. I næsten 4 år har T-38 været det overlydsfly, hvorpå det amerikanske luftvåben har baseret hele sin pilotuddannelse.
T-38 er blevet USAF's altid og til alt anvendelige arbejdshest. Den anvendes til uddannelse af instruktører. Det er træningsflyet, der altid står til tjeneste for den amerikanske stats rumforskningsinstituts astronauter. Det bliver anvendt af »Aerospace Pilots' Research Scool« ved Edwards Air Force Base i Californien til den mere videregående skoleflyvning og og kritiske undersøgelser af luftdygtighed.
På grund af T-38's store accelerationsevne og manøvredygtighed er den flyet, der jagter forsøgs-raketfartøjet X-15, ligesom den indgår i forsøgsprogrammet for XB-70 og C-141.

T-38 var det første overlydsfly, der uden et eneste alvorligere uheld gennemførte USAF's planlagte prøveflyvninger. Den er stadig det mest pålidelige overlydsfly i det amerikanske luftvåbens eje — med i gennemsnit kun 3,6 uheld af betydning pr. 100.000 flyvetimer.
T-38 er desuden det mest pålidelige overlydsfly i USAF's luftflåde. T-38 anvendes gennemsnitlig 45,9 timer pr. måned over hele året til videregående pilotuddannelse, og vedligeholdelsen er beregnet at kunne udføres af 11,8 mand i een time for hver flyvetime — absolut intet andet overlydsfly er lettere at vedligeholde.
Kort sagt — T-38 har bevist, at det er et fly ud over det sædvanlige.

NORTHROP T-38

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

Hvis De tror, at vejrradar er noget, der fylder en forfærdelig masse og både er for tungt og for kostbart for Deres to-motorers...



vil dette ændre Deres synspunkt!

Vor nye RDR-100 løser definitivt alle sådanne problemer i forbindelse med vægt, pris og strømforsyning, som hidtil har været nær forbunden med etablering af radarudstyr til almindelige navigatoriske formål. Vi har reduceret størrelse og vægt i en sådan grad, at et lille kapselformet skjold i næsen er alt, hvad der behøves (og et sådant har vi til næsten enhver to-motorers). Det nævnte skjold, der samtidig fungerer som antenne, dækker på en fiks måde flyets næse, således at RDR-100 i mange fly helt erstatter anden dækning af næsepartiet.

RDR-100 er et helt nyt system, ikke en billiggjort ARINC type. Skønt fremstillet i overensstemmelse med de amerikanske myndigheders specifikationer, vejer dets 3 komponenter kun 16½ lb., og energibehovet er mindre end 75 VA (400 cycles) ved 1½ ampere jævnstrøm. Den maksimale rækkevidde er den traditionelle 80 miles (med 20 miles afstandsmarkeringer). Udstyret muliggør kortlægning af det underliggende terræn.

Installationen er enkel og billig, og alt, undtagen indikatoren, er monteret i luftfartøjets næse. Indikatoren selv er udstyret med alle betjeningsmuligheder, og en fornem Bendixteknik har muligjort et klart billede, let synlig også om dagen uden skærm eller kostbar dagslysindikator.

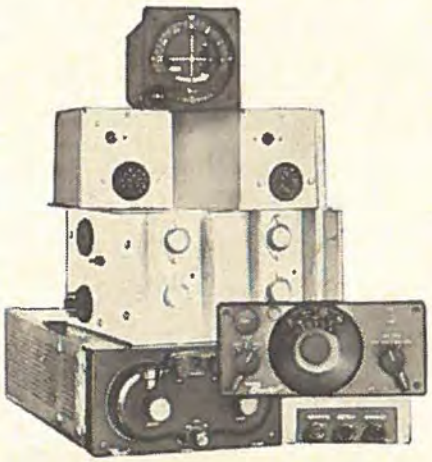
Da hele anlægget, bortset fra senderen, fremtræder som en lille kompakt enhed, opnår man en betjening så nem og pålidelig som overhovedet mulig. Denne enestående kombination af vægt, pris og udførelse er kun blevet mulig ved at lade anlægget operere i K-båndet (1 cm radar).

Andre driftsikre Bendixanlæg repræsenterer i forbindelse med RDR-100 en så prisbillig radioudrustning, at det næppe kan gøres bedre.

Vi erindrer således om vor M-450 1½" COM/NAV anlæg med 360 sende/modtage kanaler og om vor 100-kanals navigationsmodtager med indikator. Til komplettering af udstyret tjener en modtager for markeringsfyr og med tilhørende 3 markeringslamper samt en 20-kanals modtager for glidepath.

Til pejling i LF/MF-båndet har vi til små penge fremstillet vort overordentligt følsomme og nøjagtige T-12B radiokompas.

Ønsker De yderligere oplysninger — rådfør Dem da med Deres leverandør: A/S Commertas, Frederiksberg Allé, København F, eller tilskriv os: Bendix, Dept. M35-01, 605 Third Ave., New York, N.Y. 10016.



Bendix International Operations

THE Bendix CORPORATION

Påskerally for svæveflyvere i Kalundborg

Kalundborg Flyveklub har indbudt de sjællandske svæveflyveklubber til konkurrencer i Kalundborg de fem påskedage 15.—29.4. Der kan flyves både med fast og skiftende piloter, både med en- og tosædede fly, og man vil endda udregne både en absolut pointliste og en med handicap efter flyenes præstationer. Tilmeldingsgebyret er 25 kr. pr. fly. — Vi håber, vejrguderne vil være denne første svæveflyvekonkurrence nådige, så konkurrencesporten også kan komme i gang på øerne.

Baby IIb til salg

Henvendelse: Telf: Horsens (066) 2 10 18.

Velholdt Grunau Baby

synet og godkendt billigt til salg på grund af pladsmangel. ■ Vejle Svæveflyveklub, Vestergade 2, Grindsted.

Grunau Baby 2B

i fin stand sælges for højest acceptable bud. ■ Telefon 061 32402. Privattelefon 32759.

Den engelske flyveindustri rammes af sparekniven

Under bestræbelserne på at reducere de engelske statsudgifter er det gået hårdt ud over den engelske flyveindustri, der ved årsskiftet beskæftigede 265.000 mand. Det begyndte med, at den nye regering kort efter sin tiltræden bekendtgjorde, at den ville „overveje" det kostbare engelsk-franske samarbejde om bygning af det supersoniske transportfly Concorde. Dette medførte voldsomme protester, især fra fransk side, og resultatet blev som bekendt, at arbejdet fortsætter, foreløbig dog kun til prototype-stadiet. Også det andet ventede offer, TSR 2, fik lov at overleve, i hvert fald indtil videre, til trods for at Labour, mens partiet var i opposition, havde erklæret, at TSR-2 ville blive opgivet, hvis partiet vandt valget.

Sparekniven ramte i stedet to Hawker Siddeley projekter, H.S. 1154 og H.S. 681. At de gik ud over H.S. 681, et projekt til et lodretstartende taktisk transportfly, var ikke helt uventet, men at man opgiver det supersoniske slagfly H.S. 1154, forekommer os at være en meget kortsynet afgørelse. Omtrent samtidig med meddelelsen herom erklærede det amerikanske senats komité for de væbnede styrker, at England var mindst to år foran den øvrige verden, når det gjaldt udviklingen af VTOL-fly! Ganske vist fortsætter arbejdet med den subsoniske H.S. 1127 Kestrel, men det synes, som om englænderne endnu en gang laver et pionérarbejde og så opgiver den videre udvikling. Grunden til, at man har opgivet H.S. 1154, er ikke af teknisk art, men at det vil vare for længe, før den bliver operationel, og man trænger hårdt til en Hunter-afløser. Hertil har man valgt den amerikanske Phantom, der allerede var bestilt af Royal Navy. Den engelske udgave skal forsynes med Rolls-Royce Spey motorer, og det er muligt, at den engelske industri skal være med i bygningen. Som nyt transportfly har man valgt langdistanceversionen af Lockheed Hercules, C-130E. Samtidig meddeles det, at England og Frankrig i fællesskab vi udvikle et fly med variabel pilform.

Regeringens beslutninger vil kun bidrage til at øge Englands valutavanskeligheder, dels på grund af de store anskaffelser fra USA, dels fordi industriens eksportmuligheder uvægerligt vil blive forringet. Efterhånden er der ingen, der køber britiske militærfly af frygt for, at udviklingen bliver standset af finansielle grunde.

FLYVEVÅBNET

Major *Eigil Rechnitzer* er afskediget af flyvevåbnets linie i nåde og med pension ved udgangen af februar og indtrådt i nummer i reserven.

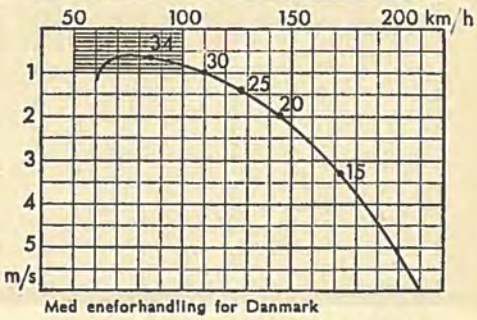
Major *Gustav Reimer* afskediges med udgangen af marts i nåde og med pension af flyvevåbnets linie.

Oberst *J. Brodersen* er fratrådt som stabschef ved FTK og forretter fra 1/4 tjeneste som stabschef ved Enhedskommandoen for den sydlige del af NATO's Nordregion, i hvilket tidsrum han midlertidigt er tillagt grad som generalmajor.

VASAMA-vinderen af OSTIV-prisen 1963 er konstrueret til krævende distance- og hastighedsflyvninger.

— Spændvidde 15 m, vingeareal 11,7m². 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 manøvredygtighed, 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 prouktionsserie med *KUN ÉN MÅNEDS LEVERINGSTID PÅ SÆRLIG FORDELAGTIGE BETINGELSER.*



Med eneforhandling for Danmark

B. SKOVGAARD SØRENSEN

OSMO SALOJARVI

Telf. (051) 20630 Mimers Alle 22, Esbjerg

MOONEY

MARK 21

MED P. C.

HELT I METAL

Foruden vore velkendte produkter

A/B-Doper
Farver - Lakker
Razorback
Aeroplanlærred
Svømmeveste
Pan Avion gummibåde
Dumod-Conversion
Sun-Air HF radioer
Værktøjer

forhandler vi nu også

MOONEY

— markedets populæreste fly!

Køb Deres **MOONEY** *hos*

DELTA TRADING CO.

Herlevgårdsvej 2 - København - Herlev

General Dynamics Charger

I de sidste par år er der dukket et nyt ord op i de militære terminologi, nemlig COIN. Det er en sammentrækning af Counter-Insurgency (imod oprør) og anvendes især i forbindelse med de såkaldte begrænsede krige, f. eks. i Viet-Nam. Under sådanne forhold er de moderne jagerbombere ikke særlig velegnede. Udover det almindelige handicap, at de ofte er for hurtige til de små mål, der i reglen er tale om, kræver de store flyvepladser og en veludviklet forsynings- og vedligeholdelsestjeneste. Til sådanne operationer har man derfor i stor udstrækning brugt ældre propelfly, til dels fra anden verdenskrig, som f. eks. Douglas B-26 Invader, Grumman F8F Bearcat, Douglas Skyraider eller North American T-28, ombygget til dette formål. Beholdningerne af disse fly varer ikke evigt, og man har derfor i længere tid søgt efter en passende erstatning. Man har f. eks. prøvet jettrænere som Cessna T-37 og en stærkt modificeret T-28 med en Lycoming T55 turboprop på 2445 hk. I 1963 besluttede man midlertid at udskrive en konkurrence om et specielt COIN-fly, også kaldet LARA (Light Armed Reconnaisance Airplane). North American vandt med NA-300, hvoraf der foreløbig er bestilt syv prototyper med betegnelsen OV-10A. Den første forventes at flyve i august.

LARA-konkurrencen blev administreret af U.S. Navy, men det forlyder, at U.S. Army og U.S. Marine Corps foretrak General Dynamics forslag. I hvert fald fik denne fabrik en kontrakt på 500.000 Dollars til at dække udgifterne ved flyveprøverne af Convair-afdelingens Model 48 Charger, som allerede var under bygning for egen regning i stor hemmelighedsfuldhed.

Selve arbejdet begyndte for alvor den 19. marts 1964, og den første flyvning fandt sted den 25. november.

Model 48 Charger er tosædet og af konventionel aluminiumskonstruktion med metallimning ved fastgørelse af ribber og vingebeklædning. Vingen er rektangulær og forsynet med store flaps, der afbøjer slipstrømmen og derved nedsætter start- og landingsstrækningen. De to 650 hk Pratt & Whitney T74 roterer hver sin vej.

Foruden til pilot og observatør er der plads til bomber, last eller recognosceringsudstyr. Der kan f. eks. medføres 6 faldskærmssoldater, to bårer og en ledsager eller ca. 900 kg. last. Bevæbningen består af fire 7,62 m maskingeværer, anbragt uden på kroppen, samt vekslende kombinationer af bomber og raketter. I sin primære rolle som jordangrebsfly vil det normalt blive fløjet af piloten alene; det kan da f. eks. medføre 550 kg bomber, flyve 925 km til målet med en hastighed på over 370 km/t, blive i målområdet i to timer og returnere til basen.

Data: Spændvidde 8,38 m, længde 10,62 m, højde 4,14 m. Tomvægt 2021 kg, fuldvægt 3220 kg. Hastighed i 0 m 510 km/t, strækning til og fra 15 m 150 m, færgeflyvestrækning 4185 km.

Convair Model 28 Charger. Halepartiet sidder på to bomme.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE
(KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE)
KJELD SASBYE *ELLEBJERGVEJ 138 KØBENHAVN SV TLF. 30 10 14* KARL RASMUSSEN
★ TEORIKURSER ★ ALLE FLYVECERTIFIKATER

BØGER

Motorflyvehåndbogen 4.

Motorflyvehåndbogen 4 „Vejr og flyvning" af Povl Anker Skovmand. Tegninger af Otto Sørensen. Udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub, i kommission hos FLYV's Forlag. 84 sider, 47 illustrationer. Samlet pris i subskription for 5 hefter: kr. 58.00. — Fås i enhver boghandel.

Så fik vi endelig vejret. Dette elskede samtaleemne, det, alle taler om, men ingen gør noget ved. Meteorologi har gennem årene været en anstødssten på teoriskolerne, og vist er det svært, da det jo i høj grad er huskestof men vi er nødt til at sætte os ind i det, al den stund det er vor egen opgave at afgøre, om vejret overstiger vore evner, når det nærmer sig det marginale, og måske er det rigtigt, som en udmærket mand fra vejrtjenesten engang sagde: „I søndagsflyvere skulle sætte jer noget mere ind i luftens fysik, så ku' I selv finde ud af det!" At vejret så ikke blev som forudsagt, må skyldes andre årsager. Men nu forsøger *P. A. Skovmand* sammen med *Tyr* at forklare os noget om den nedre del af atmosfæren; om det så vil lykkes, vil tiden vise. Forfatteren har i hvert fald indgående i 13 kapitler behandlet de problemer, som vi kommer ud for, så hvis noget skulle glemmes, er der mulighed for at hitte det, uden at læse hele bogen igennem. Tyr's snit af cb'er, fronter og andre plagsomme elementer vil vel gøre det nemmere (der burde nu have været råd til farver), frem for nok så omhyggelige forklaringer om dette og hint. Og de mange teoretiske betragtninger vil måske få mange til at synes, det er noget håbløst noget at gå i gang med, og derfor tror jeg, bogen kunne være sammentrængt noget, uden den ville være blevet ringere af den grund. Selv om der i skematisk form er angivet, hvordan vejret arter sig i et forbidragende lavtryk og dets fronter, ville nogle flere relevante vejrkort med forecast herud fra og efterfø'gende forklaring på, hvorfor det evt. ikke blev som forudsagt — og det sker som sagt — have bragt lidt mere liv over bogen. Men et grundigt studium af teksten samt besøg på diverse vejrtjenestesteder, hvis dette lader sig praktisere, + et vågent øje med vejrets udvikling under flyvningen vil i løbet af nogle år få noget af det til at sive ind, og den således opsummerede erfaring vil for eller senere komme én til gode. Da også mange „ældre" piloter synes at have glemt en del om vejr og vind i tidens løb, kan disse såmænd godt genopfriske stoffet via dette 4. afsnit i Motorflyvehåndbogen, og de, der tænker på at erhverve A-certifikat i nær fremtid, kan allerede nu begyndte studiet. Til slut kan der måske mindes om en amerikansk statistik over en 3-års periode, hvor 24 % eller 306 uheld havde vejrmæssige årsager, og at 100—300 timers piloter var topscorere i denne henseende.

Mic.

Sidste del af Motorflyvehåndbogen

Efter at 4. del udkom i begyndelsen af februar, slutter vi nu af med 5. del, som er på 48 sider med 17 illustrationer. Oprindelig var det meningen at give en oversigt over systemet af love og bestemmelser og en forklaring på flyvesikkerhedstjenestens opbygning og funktion, men dette stof vil blive behandle i en oversættelse af en svensk bog, som luftfartsvæsenet udsender. I mellemtiden bringes disse kapitler i FLYV.

5. del kaldes „Flyvesikkerhed" efter det første kapitel, som advarende behandler erfaringerne efter mange havarier. Lær af dem! Derpå følger kapitel 31 „Flyvning under særlige forhold", d.v.s. bjergflyvning, flyvning i bølgesystemer, højdeflyvning, kunstflyvning og vinterflyvning. Efter „Flyveklubber og andre organisationer" og „Et flys økonomi" slutter bogen efter nogle småting med et stikordregister.

Bortset fra siderne om kunstflyvning af *Johs. Thinesen* er 5. del skrevet af *Per Weishaupt* og igen illustreret af *Otto Sørensen.*

Nevil Shutes erindringer

Nevil Shute: *En mand med regnestok.* Vintens forlag 1964. 222 s., 14 × 21 cm. 19,75 kr.

Den kendte engelske forfatter *Nevil Shute (Norway)* var i virkeligheden ingeniør. Straks efter eksamen blev han ansat hos de Havilland, hvorfra han i 1924 kom til Vickers luftskibsafdeling. I 1931 var han med til at stifte Airspeed, hvis administrerende direktør han var indtil 1938. Herefter helligede han sig sit forfatterskab indtil sin død i 1960. Erindringerne handler næsten udelukkende om hans virke i flyveindustrien. De er skrevet i hans velkendte fortællende stil og er mindst lige så spændende som hans romaner. Mest interessant er vel nok beretningen om luftskibet R. 100 med skildringen af de vanskeligheder, der skulle overvindes under bygningen, prøveflyvningerne og flyvningen over Atlanten.

En så godt skrevet bog havde fortjent en ordentlig oversættelse. Oversætteren har åbenbart intet kendskab til militær og teknisk terminologi (hvor sidder vingerne på et luftskib?), men også ganske almindelige „civile" passager er ofte skrupforkert oversat. Det er synd for Nevil Shute og for læseren.

H. K.

Glimrende typebog

William Green: *The World's Fighting Planes.* Fourth Edition. MacDonald 1964. 19 × 25 cm, 216 s., 30 s. indb.

Den nye udgave har kun navnet fælles med de tidligere. Alt andet er nyt: indhold, format, illustrationer. De tidligere udgaver medtog også transportfly, trænere og helikoptere, men nu medtages kun egentlige kampfly, og så har forfatteren endda udeladt forældede typer, som stadig anvendes af mindre flyvevåben. Til gengæld er der blevet plads til en særdeles detaljeret skildring af 86 typer, hvoraf 18 russiske. Mange oplysninger er blevet frigivet til denne bog, f. eks. nøjagtige data for Javelin og produktionstal for Canberra-versionerne. Illustrationerne er førsteklasses, og det er papir og trykning også. Er man interesseret i moderne militærfly, kan man ikke få bedre bog end denne.

Avro Lancaster

Bruce Robertson: *Lancaster — The Story of a Famous Bomber.* Harleyford 1964, 23 × 29 cm, 216 s. 60 s. indb.

I den kendte Harleyford stil (superdetaljeret, overdådigt illustreret) foreligger der nu en bog om Lancaster, Englands bedste bombefly under 2. verdenskrig og dens forgænger Manchester samt — mere summarisk — Lincoln og Shackleton. Bogen skildrer både den tekniske og den operative side og forekommer mere letlæselig end de tidligere værker af lignende arter. Krigstiden er afgjort genstand for størst interesse, og Lancasters efterkrigshistorie kunne godt have været noget mere detaljeret. Lidt over en fjerdedel af bogen optages af en oversigt over hvert enkelt flys historie. Der blev bygget 7579!

For instruktører

L. V. Worsdell: *A.B.A.C. Manual of Flying and Ground Training.* Udgivet af Association of British Aero Clubs and Centres Ltd., 251 sider, ill. 30 shillings.

Dette er en engelsk flyvelære, først og fremmest for flyveinstruktører, men også nyttig for elever. Den går ud fra de enkelte faser i flyveruddannelsen, gør rede for instruktion og udførelse af øvelserne og putter teorien ind imellem. De fleste af vore instruktører vil utvivlsomt med udbytte kunne studere den.

To årbøger

W. Green: *The Observer's Book of Aircraft.* F. Warne & Co. Ltd. 287 s., ill., 5 shillings.

1965-udgaven af denne nyttige typebog er den 14. i serien og indeholder 154 fly med 278 illustrationer (silhuetter og fotos). 46 fly var ikke i forrige udgave, og kun 8 af fotografierne er bibeholdt, og kun 43 af silhuetterne er helt uændrede, så der er meget ny at hente.

Adressbuch der deutschen Luft- und Raumfahrt. Luftfahrt-Verlag W. Zuerl. 463 s., 20 DM.

1964-udgaven af denne udprægede adressebog er som sædvanligt uundværlig for den, der søger noget vedrørende tysk flyvning. Foruden adresser indeholder den også det tyske luftfartøjsregister.

SÆSON 65

DENNE gang slutter vi vort kig ind i den nye sæson med en gummimotormodel og en hastighedsmodel.

Gummimotormodellen er konstrueret af en af vore bedste folk i denne klasse, *Poul Rasmussen,* Kalundborg, og det er en videreudvikling af hans 1963-model. Denne model blev ganske vist også udviklet til en 64-udgave, men her gik Poul Rasmussen et skridt for langt, så modelen er svær at få hold på. Man kan derfor på en måde kalde 65-udgaven for et konstruktionsmæssigt tilbagetog. Men her er konstruktørens beskrivelse af modellen:

»1965-modellen ligner til forveksling 1963-udgaven. Planerne har samme omrids, ligesom v-formen er den samme. Også profilerne er stort set de samme, men listerne er placeret noget anderledes, da planet på 63-modelen ikke er stift nok. Endvidere har jeg placeret hjælpelister i den bageste del af planet. I haleplanet – hvis profil ikke er vist på tegningen – ligger der to stk. 1,5 × 5 mm lister i oversiden samt én liste på undersiden af samme dimension og placeret lige under den bageste af de øverste. Denne metode har jeg benyttet på 64-modellen, og dette haleplan holder sig fint lige. Blot skal man passe på vægten.

Kroppen er blevet en smule længere, og planet er placeret lidt længere fremme, da jeg vil søge at opnå lidt større længdestabilitet. Forkroppen rulles af to stykker 1,5 mm balsa med silke imellem. Tidligere rullede jeg kroppe af en plade 2 mm balsa, men for at være på den sikre side har jeg nu forstærket forkroppen på denne måde. Bagkroppen bliver, som på 63-modellen, opbygget af spanter og lister. Bagkroppen er ottekantet, og listerne er 4 × 4 mm blød balsa, der limes på runde spanter. For at holde styr på det hele er et 10 × 10 mm hul midt i spanterne, der, mens bygningen står på, trækkes på en 10 × 10 mm fyrreliste. Tidligere har jeg beklædt bagkroppen med papir, men en papirklædt bagkrop er følsom overfor fugt og varme, så derfor bliver 65-modellen beklædt med 1 mm blød balsa, der lægges imellem listerne.

Propellen bliver ændret i forhold til 63-modellen, der havde en skovl på 60 × 70 cm. Det er meget godt i stille vejr, men det er det jo yderst sjældent på konkurrencedage. Derfor er den nye skåret ned til 50 × 65 cm, så der kan blive lidt mere »hiv« over den.

Halefinnen har jeg for en gangs skyld bygget op for at spare vægt.

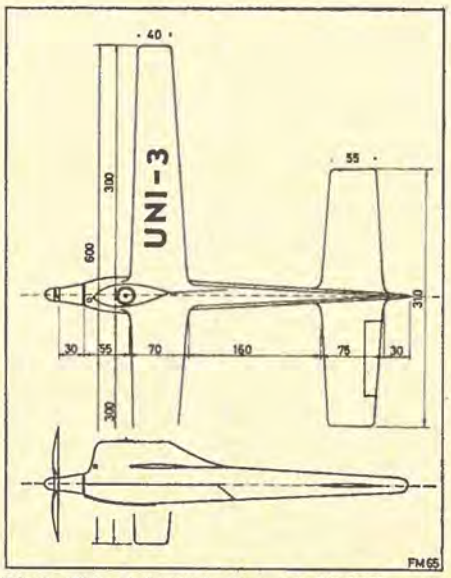
Ellers er der ingen dikkedarer ved modellen, der ikke er nogen egentlig nyskabelse. Det skal være en stærk og robust model, der skal anvendes til konkurrenceflyvning. I dag er det jo mere manden end modellen, det kommer an på.«

Ehlers' hastighedsmodel

Hastighedsmodellen er konstrueret af den utrættelige rekordsætter *Dirch Ehlers,* og hans kommentarer til den er følgende:

»Ændringerne inden for hastighedsmodellerne gennem de sidste 5 år har kun været ganske beskedne, og min nye model, der endnu befinder sig på tegnebordet, danner ingen undtagelse herfra. Tendensen gennem de sidste år både indenfor hastighed og holdkapflyvning har været at bruge tynde planer med et forholdsvis stort hovedplan og et lille haleplan. Dette er man nu ved at gå væk fra, idet det viser sig, at plantykkelsen betyder forholdsvis lidt for hastigheden, og man får en betydelig lettere styrbar model ved at flytte planet noget frem i forhold til den traditionelle placering og samtidig øge haleplanets areal. Tyngdepunktet nærmer sig således stærkt midten af planet og kan endog komme bag midten. Min nye model vil endvidere blive forsynet med en lang spinner, således at propellen kommer ca. 30 mm længere frem, for derved at give denne et friere træk i luften og samtidig opnås en mere strømlinet model.

Ligesom hos verdensmesteren *Bill Wiesnewski* vil motoren heller ikke få nogen køleåbning, for at cylinder og stempel ikke skal udvide sig skævt. Køling gennem pan og top er fuldt tilstrækkeligt. Haleplanet vil jeg gøre mere bærende udfra den betragtning, at den forholdsvis ringe forskel i lufthastigheden, som en eventuel vind betyder, kun må løfte modellen som helhed, og ikke bevirke, at den løfter næsen og derved bevirker, at modellen kommer ind i op- og nedsvingninger.



Dirch Ehlers' hastighedsmodel til 1965-sæsonen. – Bemærk, at der ikke er nogen køleåbning fortil.

Motoren vil fortsat være en tunet Super Tigre G20, men det er muligt, at jeg i 1965 får lavet en helt hjemmelavet motor. Den nye KB15 og Super Tigre G15 er måske en smule bedre end G20, men jeg kvier mig ved at skifte motor, da dette betyder nye modeller og pans etc., når gevinsten måske ikke står i forhold til arbejdet.

Af opbygningsdetaljer for en hastighedsmodel til danske forhold – hvor der specielt skal tages hensyn til håndstarter og landing på græs – lægger jeg specielt vægt på,

at planet er hævet ca. 20 mm over pannen, så hjælperen, der kaster modellen, kan få ordentligt greb om denne,

at der er v-form i haleplanet for at mindske risikoen for, at dette griber fast i ujævnheder i græsset under landingen,

at bagkroppen er så let som overhovedet mulig for at mindske risikoen for brud ved en for brat landing,

at der er mindst 15 gram bly i yderste tip, da dette ved en mindre god håndstart kan være forskellen mellem en ikke havareret og en havareret model.«

Og til dette skal vi tilføje, at FLYV i nær fremtid bringer en meget udførlig artikel om flyvning med monoline modeller, herunder beskrivelse af selve styreelementet, således at man selv kan bygge dette. Også denne artikel er skrevet af Dirch Ehlers.

Natlig indendørskonkurrence

Der blev ordentlig fløjet indendørs i januar. Den 12. satte *Thomas Væth* danmarks- og årsrekord på 4 min. 49 sek. i B 1, men begge blev slået ved Gentofte-klubbens natlige indendørs-konkurrence i Frederiksberghallen den 16.—17. januar. Her generobrede *Poul Erik Lyregård* B 1-rekorden med 5 min. 3 sek., mens *Per Grunnet* med en B 2 satte årsrekorden op til 7 min. 15 sek.

Der var 9 deltagere med 14 modeller til konkurrencen. Under vejrforhold i rapporten skriver klubben: „Fra kl. 2300—0300 stærk træk, fra 0300—0700 svagere træk." Der blev fløjet efter FAI-reglerne med 6 flyvninger, hvoraf summen af de to bedste gjaldt som resultat.

I B 1 sejrede Lyregård med sammenlagt 8 min. 01 foran Th. Væth med 5.32 og Grunnet med 5.08. I B 2 sejrede Grunnet med 13 min. 29 sek., *E. Nienstædt* blev nr. 2 med 12 m. 57 s. og *Michael Væth* nr. 3 med 9.16.

I en begynderklasse sejrede *Thomas Koster* med 6.03.

Årets verdensmesterskaber

De to verdensmesterskaber, der skal afholdes i 1965, vil, som tidligere nævnt, begge finde sted i Skandinavien. Finland er i færd med forberedelserne til VM for fritflyvende modeller, som man vil placere fra 8. til 11. juli. Der er dog visse problemer, som endnu ikke er løst, og da ingen andre nationer har vist interesse for i givet fald at ville overtage arrangementet, har FAI meddelt, at såfremt det ulykkelige skulle ske, at Finland må melde fra, så vil der intet fritflyvende VM blive i år.

Radiostyrings-VM finder sted fra den 9. til den 15. august i Ljungbyhed, Sverige, samme sted som NM sidste år. Der skal benyttes et system med seks dommere, hvoraf to på skift holder pause, mens de øvrige fire dømmer. Der bliver således tre dommerkombinationer, og hver deltager vil i sine tre flyvninger træffe dem alle, og alle tre flyvninger bliver gældende for resultatet. Vor norske ven *S. Heiret* bliver en af dommerne.

Det amerikanske hold er udtaget på grundlag af de amerikanske mesterskaber, og det bliver *Cliff Weirick* (Candy), *Zel Ritchie* (Phantom) og *Ralph Brooke* (Crusader). Englænderne har holdt to udtagelseskonkurrencer, og på grundlag af disse formodes det, at man vil sende *Stew Foster* (Nimbus), *Chris Olsen* (S) og *Frank van den Berg* (S). Vort eget hold udtages som sædvanlig lige efter DM. Startgebyret, der inkluderer kost og logi i hele VM-ugen, er sat til US $ 40,—.

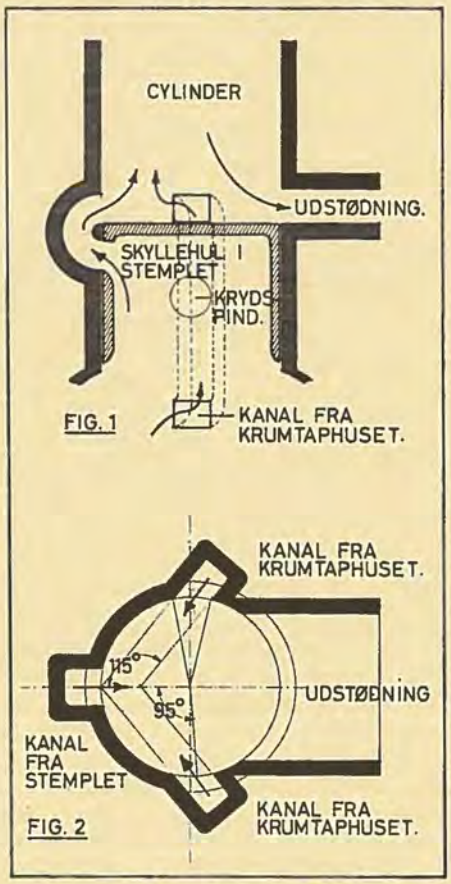
HOBBY-BLADET KR. 2,25
bringer hver måned aktuelle modelflyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.
REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

Lidt om Schnurle-skylning

I et læserbrev i februarnummeret berettede *Hans Geschwendtner* om nogle meget fine amerikanske resultater med linestyrede hastighedsmodeller forsynet med schnurleskyllede motorer. Vi har bedt Hans Geschwendtner om at fortælle lidt nærmere om dette skylleprincip, og han har ladet denne opgave gå videre til sin tvillingebroder, *Jens*, hvis indlæg følger her:

— — —

SCHNURLESKYLNING af to-takts-motorer er af ret gammel dato. Allerede i 30'erne blev skyllesystemet brugt i en serie Zündapp motorcykelmotorer. Efter krigen blev det først for alvor taget op, da MZ fabrikken begyndte at forsyne sine motorcykler med en schnurleskyllet motor. De sidste — og for os mest interessante — er modelmotorer med dette skyllesystem. Ved VM optrådte der hele tre fabrikater af denne type i hastighedscirklen, nemlig KB-15RS, MVVS-2, 5RL og MOKI S-3S, og de første seks pladser blev besat af disse motorer!



Princippet for Schnurle-skylningen i snit og fra oven.

I al sin enkelthed går systemet ud på at bringe den gas, der findes oppe i stemplet, hurtigere ind i forbrændingskammeret end på den normale enkeltskyllekanals-udstyrede motor. Det skal lige bemærkes, at de huller i stempel og cylinder, der findes på bl. a. OS'en, er et forsøg på at opnå det samme. På en schnurleskyllet motor har man tre skyllekanaler. To af dem kommer direkte fra bunden af krumtaphuset, mens den tredie kommer fra et hul i stempel og cylinder (fig. 1). Kanalen fra stemplet er den kanal, der tømmer stemplet, mens de to andre sørger for resten af krumtaphhuset. Timingen samt størrelsen af hullerne er en ret kompliceret affære. Før i tiden var tendensen på den schnurleskyllede motorer, at timingen var temmelig kort i relation til skyllekanalerne fra krumtaphuset, men de nyeste udgaver er forsynet med ensartet timing. Størrelsen af hullerne kompliceres derved, at stemplet ikke kan tåle, at der bliver lavet et bredt hul helt oppe ved toppen. Derfor er denne kanal ret smal, hvorfor de to andre også bliver ret smalle, idet tømningen af krumtaphuset ellers ikke ville blive effektiv. Skyllekanalen fra stemplet sidder altid diametralt modsat på udstødningsporten, mens de to andre skyllekanaler sidder omkring 95 grader fra stempelskyllekanalen og peger mod denne i en vinkel på omkring 115 grader (fig. 2). Det er selvfølgelig udelukket med baffel på denne type motor.

Denne form for skylning af motoren indebærer mange fordele. Ikke alene vinder man mere ydelse — ca. 20 % ifølge MZ-konstruktøren — men motoren har også godt af det, for der vil hele tiden være en stadig strøm af kølende brændstof på stemplet.

Denne sidste forbedring på modelmotoren er endnu et bevis for, at udviklingen ikke er gået i stå, og en videreudvikling af dette system kunne f. eks. være et mindre fyldende krydsspindsarrangement — måske et kugleled — da disse komponenter nok hæmmer tømningen af stemplet en del.

Jens Geschwendtner.

Flyvedagskonkurrencerne forløb pænt

Vore vinterkonkurrencer den 7. februar fik vejrmæssigt et nogenlunde godt forløb, i hvert fald i den sydlige og østlige del af landet, mens den nordlige del af Jylland havde stærk blæst. De øvrige dele havde sol, lidt termik og tildels stille vejr, dog med tiltagende vind om eftermiddagen.

Vejrforskellen ses tydeligt i resultatlisterne, hvor jyderne med en enkelt undtagelse kommer langt nede i rækkerne.

Ialt deltog der 17 klubber, 65 deltagere med 74 modeller. En hel del klubber fløj samlet ved Hillerød, hvor fritflyvningsfolkene iøvrigt har holdt sig i skrap træning hele vinteren og været ret begunstiget af vejret. Nr. 2 og 3 i begynderklassen var virkelig begyndere — det var nemlig første gang, de overhovedet deltog i en konkurrence.

Diplomer er tilsendt de placerede, mens de tre flyvedagspokaler uddeles ved landsmødet i Næstved sammen med årsrekordpokaler og andre pokaler. Resultaterne var følgende:

A-eksperter

1. Michael Væth, 131 803
2. Peter Otte, 116 798
3. B. Hansen, 105 786
4. A. Hansen, 105 778
5. Finn Frederiksen, 105 762
6. Henning Mikkelsen, 116 716
7. Thomas Væth, 131 701
8. H. Hansen, 105 652
9. P. Lauridsen, 208 623
10. Niels Roskjær, 131 583

(26 deltagere)

A-begyndere

1. Palle Pedersen, 105 779
2. Lars Reinau, 131 620
3. Karsten Thorsmark, 131 577
4. Otto Jørgensen, 229 559
5. Jesper Rydgård, 105 496
6. Jens Gerstrøm, 523 447
7. Knud Jansfort, 301 379
8. Bent Hansen, 229 373
9. Niels Frederiksen, 430 314
10. Hans Rasmussen, 430 234

(10 deltagere)

C.

1. Poul Rasmussen, 229 879
2. Erik Nienstædt, 116 841
3. Thomas Køster, 134 800
4. K. E. Widell, 105 789
5. Henri Hoffmeyer, 229 751

(7 deltagere)

D.

1. Per Svensson, 630 811
2. Steen Agner, 105 723
3. Mogens Jensen, 215 430
4. Fl. D. Kristensen, 116 363
5. Bernt Jensen, 632 262

(6 deltagere)

3-mandshold for fritflyvende

1. Klub 116 2355
2. Klub 105 2353
3. Klub 105 2264
4. Klub 229 2189
5. Klub 131 2124

(ialt 12 klubber)

H.

1. Per & Ole Hasling, 141 ..... 4.57
2. Hans & Jens Geschwendtner, 138 .. 5.20
3. Luis Petersen/N. E. Hansen, 138 .. 5.50
4. Jørgen Madsen/Søren Hansen, 227.. 6.24

Årsrekorderne

Ved redaktionens slutning var der kun anmeldt ny årsrekord for indendørs: 7 min. 15 sek. Pokalerne for 1964 uddeles ved landsmødet i Næstved til:

Ole Gerstrøm (430) for 12 min. 51 sek. med svævemodel og til samme for 6 min. 14. sek. med gummimotormodel. Endvidere til *Hans Schiøtt* (523) for 5 min. 09 sek. med gasmotormodel, til *Dirch Ehlers* (138) for 260.9 km/t i hastighed.

Årsrekorden i indendørs vandtes af *Per Grunnet* (131) med 6 min. 51 sek. og for radiostyrede svævemodeller med 31 min. 30 sek. af *Ole Christiansen* (403).

Hvem der skal have Initiativpokalen, SP's andepokal og Prinsessepokalen, afsløres først senere.

Udsalg af emblemer til kombinerede diplomer

Mens der stadig tages en del kombinerede diplomer, er der kun begrænset salg af de smukke emblemer, indehaverne har ret til at gå med. De har hidtil kostet 5 kr for a-diplom, 6.50 for b-diplom og 12.00 for c-diplom, men sælges nu ud for kun 3.00 kr pr stk, så længe oplag haves. Men stadig kun til indehavere af kombineret diplom, så opgiv så vidt muligt nummeret ved bestillingen. Der står OY på de danske emblemer.

Tvillinger til salg

Grundet overgang til større fly er vore tvillinger OY-EAI og OY-EAJ til salg. Begge fly er Cessna 150. årg. 1963 med totaltid henholdsvis 740 og 615 timer. Udstyr: Dobbeltstyring, gyropanel, King KX 150 VHF+VOR, separate forstole, barnesæde, helbemaling samt corrosionsbehandling. ■ ESBJERG AERO SERVICE Lufthavnen Esbjerg. Telefon (051) 2 55 52

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 henvendelse til

K. A. RASMUSSEN,

»Lille Sølyst« Skrillinge pr. Middelfart

TYPENYT

Aero Turbo Commander fløj første gang 31. dec. Leveringerne påbegyndes til juni.

Sud Caravelle 10B-1R, der fløj første gang 18. jan., er en Caravelle VIR med to P & W JT8D-1 i stedet for RR Avon. Det er altså en slags Super Caravelle uden forlænget krop og aerodynamiske modifikationer.

Sud Alouette III blev i 1964 solgt i 136 eksemplarer, og desuden blev der solgt 29 Alouette II, hvoraf 15 med Astazou.

Dassault Mystere XX: første seriefly fløj første gang 1. jan. Serieproduktionen skrider rask frem, og nr. 15 skal flyve i sept. Typegodkendelse forventes at finde sted til maj. Pan American har solgt 36 under navnet „Pan Jet Falco".

Fokker har nu solgt 185 *Friendship* og den amerikanske licenstager Fairchild 127 og har dermed passeret de 300. Af de seneste ordrer er den vigtigste en på 18 med forlænget krop til det amerikanske selskab Mohawk Airlines.

Lear Jet prisen er blevet forhøjet til 595.000 Dollars (ca. 3 %), incl. kabineindretning, autopilot, radio, radar m. m. Motortypen er nu General Electric CJ-610-4, der er noget lettere end den hidtil anvendte CJ-610-1. Andre vægtsbesparelser er opnået i det elektroniske udstyr. Ialt er der bestilt 94.

Den første *Aero Jet Commander* blev leveret den 11. jan. til Timken Roller Bearing Company.

Douglas DC-9 prototypen blev rullet ud fra samlehallen 12. jan., 2½ uge før planlagt. Første flyvning er planlagt til begyndelsen af marts og første levering til medio 1966.

Northrop F-5 er blevet bestilt af Spanien i et antal af 70. Den spanske fabrik CASA skal medvirke ved produktionen, der angives at koste 350 mill. En hangarskibsbaseret udvikling kaldet N-285B er blevet tilbudt den australske flåde.

En *Hawker Siddeley Comet* udvikling med RR Spey motorer anses at være favorit i konkurrencen om en Shackleton afløser til Royal Air Force Coastal Command. Konkurrenterne er udviklinger af VC 10, Belfast og Atlantic.

Aircoupe (opr. Ercoupe) bliver nu sat i produktion igen af et nyt firma ved navn Alon Inc. Med Continental C90 er prisen 7.825 Dollars for standard-udgaven og 8.395 Dollars for de luxe-udgaven. Alon regner med at bygge et fly om dagen, men vil snarest fordoble kadencen.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen — Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

København Ø — (01) 29 36 00

KZ III sælges

Normalt instrumenteret, hjulskærme, velholdt overalt. Motor 425t til hovedefterfyn Luftdygtighedsbevis til 1. okt 1965 Udgået Cirrus-Minor motor kan medfølge eller sælges separat ■ J STEFFENSEN, Storetorv, Thisted Telefon (0791) 12 88

Til Frederikshavn flyveplads søges flyveinteresseret, helst erhvervsflyver, som flyvepladsleder.

FLYVEPLADSLEDER

Nærmere oplysninger hos flyveklubbens sekretær Mogens Madsen, telf. (084) 2 00 11.

Frederikshavn Flyveklub

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75

Vi ved, at De ofte køber Deres motor- og flyvebøger herinde...

men benytter De ofte nok mulighederne for at få Deres danske bøger og papirvarer også? Har De vor velkendte konto, er det ingen sag, men også på postopkrævning sender vi over hele Skandinavien og med vedlagt girokort ved betaling inden 14 dage.

Kom ind og tal hobby, bøger og papir med os!

KNUD RASMUSSENS EFTF.

Gregers Høeg — Boghandel

Vesterbrogade 60 — København V.

Telefon: Hilda 20 55 — Giro 275 29.

Kastrupgæster

Den første gæst i 1965 blev en Curtiss C-46 N68966, som var en fragter, der ankom 3/1; men ejeren af flyet er ukendt; det kan dog oplyses, at den tidligere har tilhørt Capitol og Riddle „Logair". Derby Airways landede 22/1 med Argonaut G-ALHY og Martin's Air Charter 23/1 med Dove PH-VLC, der ankom med nogle KLM-mekanikere, som skulle inspicere en Electra's understle. Bavaria Fluggsellschaft kom på besøg 24/1 med Herald D-BIBI og Flying Tiger Line med CL-44 N1001T, det første besøg af en CL-44 med svinghale; den ankom for at hente 25 tons fragt.

Den sidste nye SAS Caravelle SE-DAG, som pudsigt nok er blevet døbt „Dag Viking", udførte ILS-indflyvninger 9/1 og gik på rute 10/1. Sabena var her 14/1 med deres DC-6B OO-CTK, som i 1964 var udlånt til Caledonian Airways som G-ASTS i et halvt år, og CSA landede 31/1 med Britannia 318 OK-MBB, som er lånt fra Cubana.

D. A. Thomson fra Hertfordshire kom på visit 3/1 med sin Mooney G-ARNA, og 4/1 ankom en finsk Baron OH-BBA tilhørende O/Y Kokkolan Kappatehdas. Hawker Siddeley Aviation's HS. 125 G-ASSI, som har været på demonstrationstur i USA, aflagde besøg 6/1, og 7/1 landede Davy-Ashmore Ltd. med deres Queen Air G-ARFF. 9/1 ankom atter en finsk gæst, nemlig en Mooney OH-MOE fra Ilmailukeskus O/Y i Helsingfors. Battenfeld Maschinenfabrik var her 12/1 med deres Twin Bonanza D-IEHE, og 15/1 var A/S Commertas klar til flyvning med en ny Cessna F. 172F OY-BAH. Samme dag mellemandede Cessna Aircraft Corp. med en Cessna 210E N2313F, som var på vej til Malmø. 20/1 ankom en Aztec HB-LAB tilhørende Van Velsen & Laoureux fra Basel og 27/1 en Riley 65 G-ASSZ ejet af Williams Air Charter Ltd. (ex-N5207A).

USAF landede 11/1 med C-47, 0-77228 og 12/1 med T-39A, 10680 samt 29/1 med C-54, 0-50481. U.S. Army var her 18/1 med Twin Bonanza 76041 og det norske luftvåben med C-119F, BW-F 7/1 og C-47, BW-N 29/1 samt det græske luftvåbens Gulfstream, P 9, som ankom med Dronning Anne Marie 8/1.

Rettelse: Airlift DC-7F'eren (ex-HB-IBN) i forrige måned var N8218H.

E. H.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-TRO, Cessna 150E, Transair, Kbh. - OY-DPH, Beech Baron, Scandinavian Air Trading Co. A/S, Kastrup (allerede havareret 23. dec. ved Helsinki). - OY-EFX, Scheibe Zugvogel IIIB, P. V. Franzen, Kongerslev.

Slettet: OY-DAY, Beech 18, Transair, (solgt til Island).

Ejerskifte: OY-RPC, Cessna 172A, Aage Dyhr Thomsen, Herning (tidl. Morian Hansen, Skovlunde). — OY-BAC, Mooney Mk. 20, Walther Greulich A/S, Kbh. (tidl. Cimber Air, Sønderborg). — OY-EAM, Super Cub, Scandinavian Air Trading A/S, Kastrup (tidl. Danfly, Kalundborg). — OY-ABW, Piper Apache, Kastrup Luftfoto, Kastrup (tidl. Brüel & Kjær Export A/S). — OY-DMS, DC-7, A/S Conair, Kbh. (tidl. Sveaflyg Kbh.; benyttes fortsat of Flying Enterprise). — OY-AOU, Emeraude, Henning Poulsen, FSN Karup (tidl. Henning Ormstrup, Herning). — Endelig er Autotest A/S og ingeniørfirmaet Steensen & Warming, begge Kbh., blevet indregistreret som medejere af OY-ACW, en Piper Caribbean, der hidtil har tilhørt Ejvind Dyrberg og K. E. Wexøe. — OY-AEV, Cessna 172C, Ernst Hansen & Vagn Gjerlang, Gentofte (tidl. Transair, Kastrup). — OY-ADN, Aero Commander, Scan-Fly A/S, Kastrup (tidl. Falcks Flyvetjeneste). — OY-AFW, Taylor Cub, Kjeld Mohr, Jørgen Christensen, Peter Holger Schmidt, Peter Moos og Peter Thomsen, Nordborg (tidl. Stener Hansen, Robert Nielsen, Ib Randers og Niels Christensen, Holstebro).

Ovenstående registreringer fandt alle sted i 1964, men meddelelse herom forelå desværre så sent, at vi ikke kunne få til- og afgangen med i statistikken over luftfartøjsregisteret i 1964 i forrige nummer.

1965:

Nye fly: OY-DOJ, Piper Cherokee 140, Thanner Fly, Odense.

Ejerskifte: OY-FAA, Taylor Cub J-2, Erik Møller Toft, Erritsø (tidl. J. V. Krogh, Kgs. Lyngby).

Slettet: OY-DMR, DC-7, Sveaflyg (benyttet af Flying Enterprise, solgt til Sverige).

Flyveskole
Flyservice
Flyudlejning

TRANSair
DANISH AIR-TAXI

Københavns Lufthavn Syd—Dragør
53 20 80

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.

G-S FLYVEVÆRKSTED
GOD SERVICE
RIMELIGE PRISER
TLF. (03) 27 20 50

V. GRUM-SCHWENSEN
GS
ALLERØD · DENMARK

MØLLEMOSEGÅRD
FLYTEL - MOTEL
Møllemosegård har dejlige værelser med bad, wc og centralvarme.
TLF. (03) 27 20 50
GÆSTE-TLF. (03) 27 28 50

FLYVEPLADS . KOLLERØDVEJ . ALLERØD

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
Rømersgade 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: Økonomichef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERADET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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.

Landsmødet i Næstved

3.—4. april

I henhold til KDA's love indkaldes herved til landsmøde i Næstved søndag den 4. april 1965 kl. 0930 på Hotel Vinhuset, Skt. Peders Kirkeplads 4.

Dagsorden:

1) **Aflæggelse af årsberetning.**
2) **Fremlæggelse af regnskab til decharge.**
3) **Valg af revisorer.**
4) **Behandling af forslag.**
5) **Fastsættelse af sted for afholdelse af næste ordinære landsmøde.**
6) **Eventuelt.**

Direkte medlemmers repræsentantskabsmøde

Samtidig indkaldes direkte medlemmer og æresmedlemmer til repræsentantskabsmøde samme dag og sted, men kl. 0900. På mødet vælges de repræsentanter, som på selve landsmødet repræsenterer de direkte medlemmer og æresmedlemmer. Efter valget udpeger repræsentanterne et medlem til hovedbestyrelsen.

— Til selve landsmødet har alle medlemmer af KDA og tilsluttede klubber adgang, men kun repræsentanter for de direkte medlemmer og for klubberne har stemmeret.

Stort lørdags-arrangement

I tilslutning til landsmødet, der forventes at samle medlemmer af alle kategorier, forberedes følgende arrangementer om lørdagen:

Kl. 1600—1630: *Ankomst* til Per Nielsens flyveplads. Velkomst, flyvning med prominente personligheder, opvisning af radiostyrede modeller etc. Transport til byen.

Kl. 1800: Fælles *middag på Vinhuset* til en pris af ca. 16 kr. excl. drikkevarer og betjening.

Kl. 2000: Civilingeniør *Ole Remfeldt* taler om „Flyvepladser i relation til lands- og byplanlægningen".

Kontorchef *K. Lemberg*, Det trafikøkonomiske Udvalg, taler om „Små flyvepladsers rolle i trafiksystemet i Danmark".

Herefter vises filmen „Flyv selv" og en amerikansk farvefilm „Come Flying With Me", der viser kunstflyvning med en Mustang, set fra indefra og udefra.

Det er nødvendigt at melde sig forud til middagen, og vi vil af pladshensyn også gerne vide, hvem der vil deltage lørdag aften uden at deltage i middagen. Udfyld venligst vedlagte tilmeldingsblanket og indsend den *senest mandag den 15. marts.*

Man må selv bestille hotelplads i byen, og det tilrådes at gøre det snarest, da det er en konfirmationssøndag.

Tilmelding til landsmødet

Indsendes senest mandag den 15. marts

Kongelig Dansk Aeroklub,
Rømersgade 19, København K.

Jeg tilmelder mig herved til følgende af landsmødets arrangementer:
(Sæt kryds ved det pågældende)

☐ Middag på Vinhuset.

☐ Foredrag og selskabeligt samvær på Vinhuset.

Skriv tydeligt med blokbogstaver:

Navn: _____

Adresse: _____

KALENDER

1/3	Frist for ansøgning til udveksling.
8/3	Mødeaften i Flyveteekn. Sektion.
22/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
3-4/4	KDA's landsmøde (Næstved)
30/4-2/5	Flyvemesse i Eelde, Holland
8-16/5	Intern. flyvemesse, Saarbrücken
11-20/6	Luftfartsudstilling i Le Bourget.

Motorflyvning

6/3	Generalforsamling og fastelavnsfest. Københavns Flyveklub
25/4	1. kval.konkurrence (Esbjerg)
7-9/5	Rally på Jersey.
22-23/5	Rally i Quiberon (Fr.)
22-23/5	Rally i Luxembourg.
23/5	2. kval.konkurrence (Ålborg)
29-30/5	Rally i Macon (Fr.)
29-30/5	Flyveopvisning i Vamdrup.
Juni	3. kval.konkurrence (?)
5-7/6	Jaffeux-Tissot-trofæet, Castellet (Fr.)
12-13/6	Rally i Angers (Fr.)
20-23/6	Rally i Porto (Portugal).
9-10/7	Amerikanske piloter i Kbhvn.
17-24/7	Rundtur i England.
30/7-1/8	Vestkystrally (Göteborg)
14-15/8	DM i motorflyvning
28-29/8	NM i motorflyvning
September	FAI Europatur Dubrovnik—München.
7-17/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Svæveflyvning

1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
10/3-10/4	Bølgeflyvningslejr, Fagernes, N.
15-19/4	Svæveflyverally (Kaltred)
15/4-7/6	Materielkursus (Arnborg).
22-28/5	Træning til VM (England).
29/5-13/6	VM (South Cerney, England).
5-7/6	Pinserally (Arnborg).
12-13/6	Weekendrally (Arnborg).
19-20/6	Weekendrally (Arnborg).
26-27/6	Weekendrally (Arnborg).
4-18/7	DM (Arnborg).
15-25/7	Europa-Cup i Angers (Fr.)
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).

Modelflyvning

4/4	Vårkonkurrence, fritflyvende.
11/4	Vårkonkurrence, linestyrede.
25/4	Vårkonkurrence, radiostyrede.
25/4	Linestyringskonk. (Odense).
2/5	Windypokalen (Kbh.).
2/5	Skræntkonk. (Thisted).
14-16/5	Kombineret DM.
6/6	Limfjordsstævne (L) i Ålborg.
7-11/7	VM (fritfl.) i Finland.
10-18/7	Sommerlejr.
19-20/7	Nordisk landskamp, Radiostyring (Norge).
9-15/8	VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8	Criterium (linest.) i Belgien.
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
3/10	DM i skræntflyvning (Thisted).
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Nye direkte medlemmer

Læsø kommune.
Års kommune.
Smedelærling *Albert Frederiksen*, Ryde Kirkeby pr. Vinderup.
Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Runde fødselsdage

Civilingeniør, dr. techn. *Per V. Brüel*, Fuglevangsvej 5, Rungsted Kyst, 50 år den 6. marts.

Smedemester *Hans Nielsen*, Outrup St., 65 år den 29. marts.

Ingeniør *L. Aulkær Andersen*, Dyrhøjvej 21, Odense, 50 år den 31. marts.

Vibrationsmålinger i fly

Der var god tilslutning til KDA's mødeaften den 8. februar hos Brüel & Kjær i Nærum. Der var mødt lidt flere teknisk interesserede end ellers — og ingen damer. Medlemmerne lyttede med stor interesse til civilingeniør, dr. techn. *Per V. Brüels* foredrag med demonstrationer og lysbilleder om emnet vibrationsmålinger i fly, og derpå beså man med stor interesse den moderne fabrik, hvor firmaet fremstiller sine elektroniske vibrationsapparater, der bl. a. bruges af flyveindustrien i mange lande. Klokken blev over 23, før de sidste kunne løsrive sig.

Flyveteknisk sektion

På mødet mandag den 8. marts taler kaptajn, civiling. E. G. Eriksson om „Operationelle synspunkter på jettransportflygplans aerodynamik og prestanda". KDA's medlemmer har adgang (Ingeniørhuset, Farimagsgade).

Flyvehistorisk sektion

afholder møde fredag den 12. marts kl. 19,45 i Hjemstavnslokalerne, Længangsstræde 28. „Sønderjyden" *Chr. Johannsen* fortæller om sin flyvning over Atlanterhavet i 1932. Foredraget ledsages af lysbilleder.

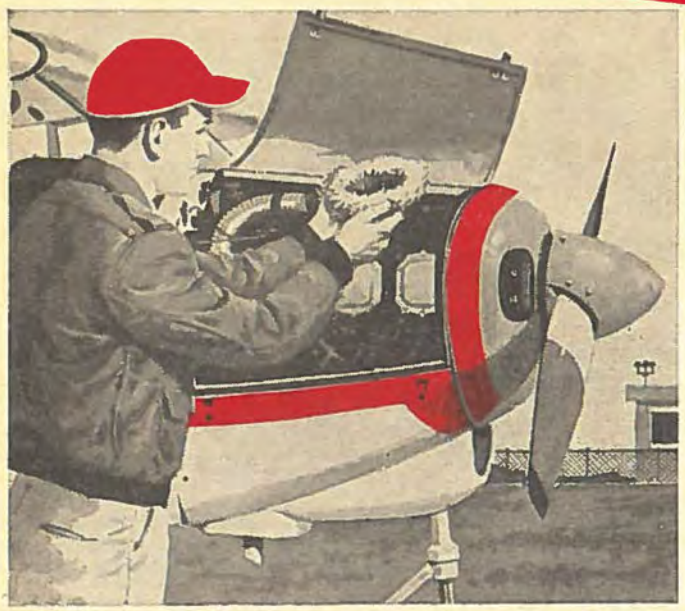
flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. 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.

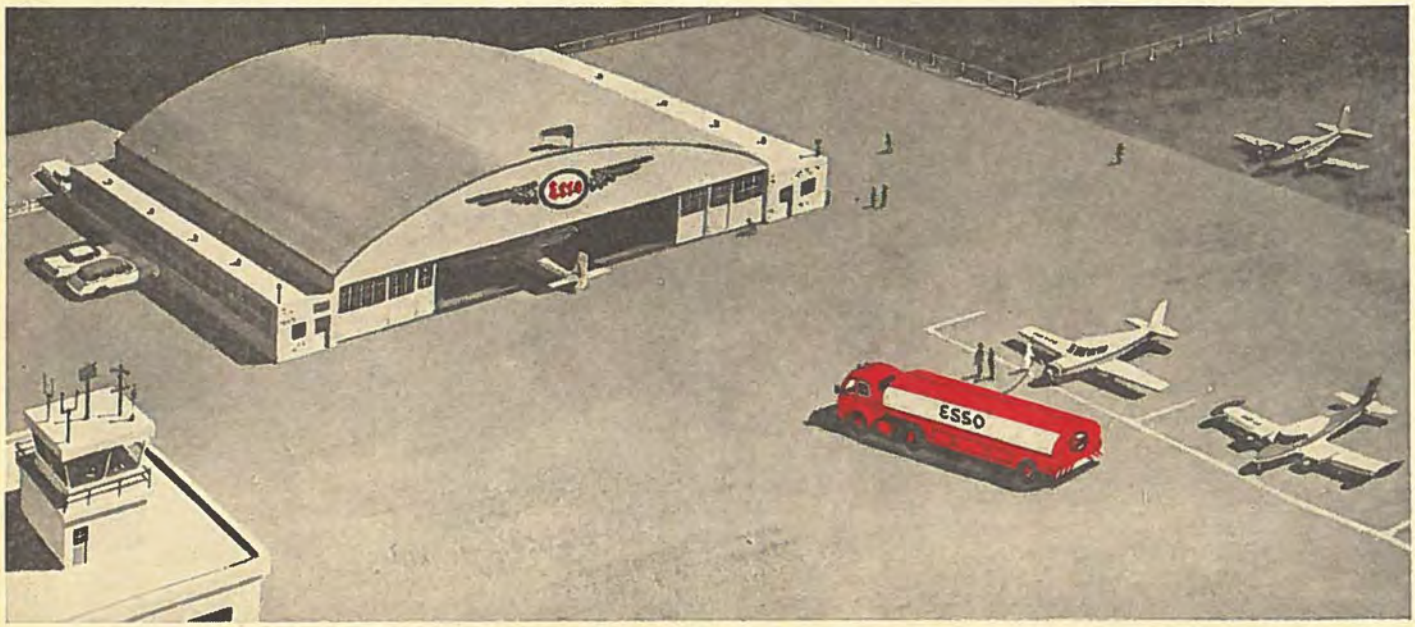
Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
LN-MOT
SHELL

Wing Tips IV



Se efter fuglereder! Nårsomhelst 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 vejropklaring. 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.

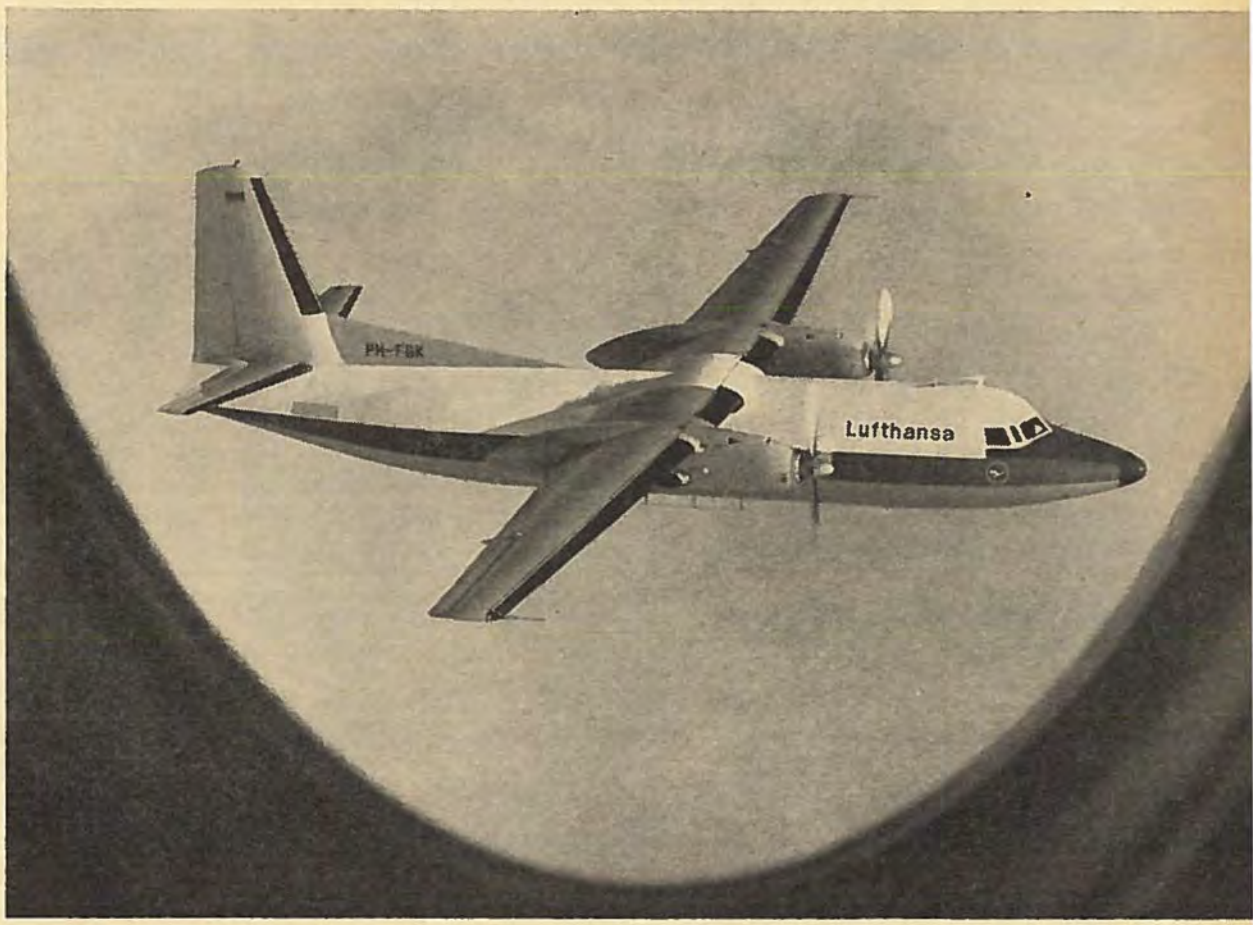
64 Fa-40

flyv

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

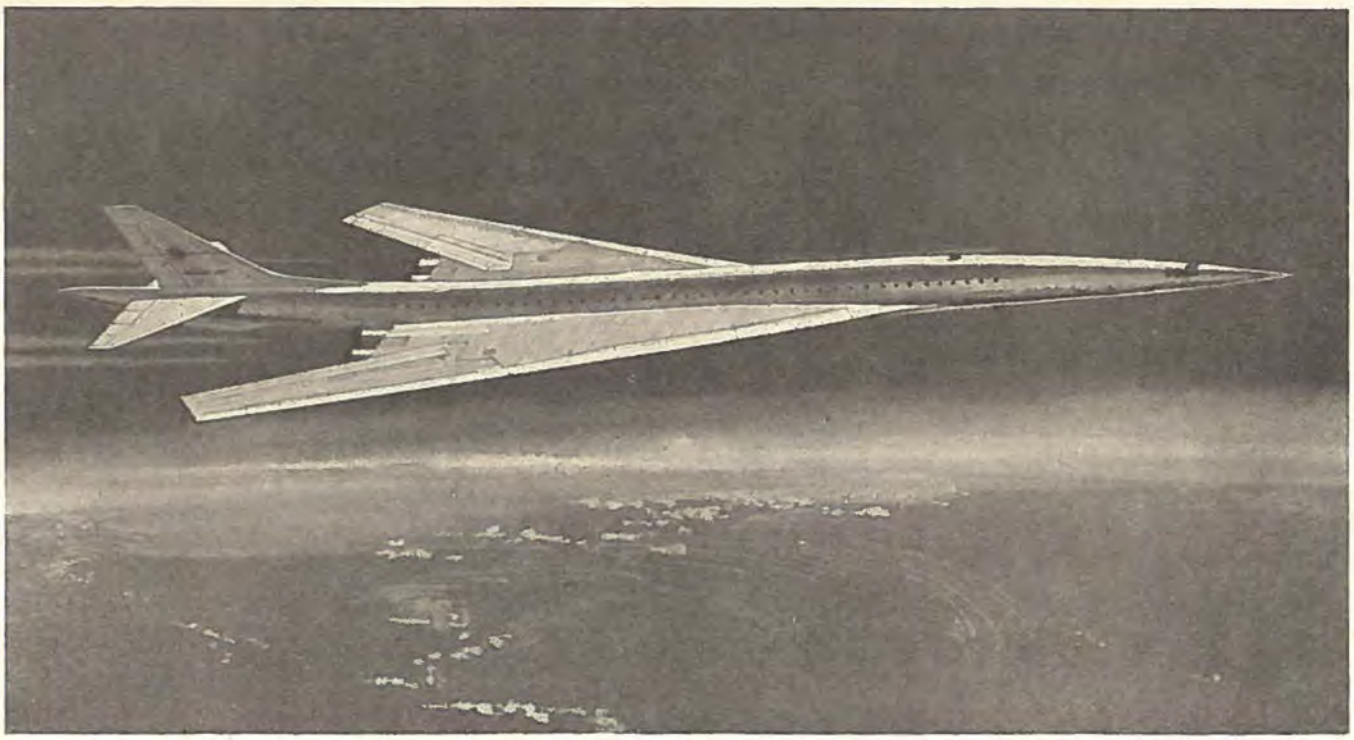
INDHOLD

Landsmødet 69
Motorflyvehåndbogen 69
Nye trafikfly..... 70
9M-AMF vendt hjem . 72
Cessna-Nyt 73
Grumman Ag-Cat 73
KDA's årsberetning .. 74
Hvad sker på Arnborg 78
Faldskærmssport 79
Linestyringsformer .. 80
Sæson 65 81
Flyvepladsnyt 83
Typenyt 84
Kastrupgæster 85



Fokker Friendship er blevet et meget populært trafikfly. Stadig nye ordrer til Fokker og Fairchild har bragt det samlede antal forbi de 300. Dette eksemplar af udgaven Mk. 400 er leveret til Condor Flugdienst, der flyver for Lufthansa.

4 1965
PRIS KR. 1,50



Boeing SST vil kunne operere med en bedre rentabilitets-faktor end vore dages subsoniske jetmaskiner på alle ruter undtagen de korteste

Den supersoniske Boeing jetliner, som ses på billedet herover, vil kunne transportere mere end 200 passagerer over Atlanten på 2½ time.

Med fortjeneste.

Dens rentabilitetsfaktor vil på alle ruter – undtagen de korteste – være bedre end for de eksisterende subsoniske jets.

Boeing begyndte de første planlægningsarbejder på SST i 1956. Siden da har Boeings intensive tegnebordsarbejde, videnskabelige undersøgelser og prøver i vindtunnel frembragt den teknologiske kunnen, der er nødvendig, når man skal bygge et vellykket supersonisk transportmiddel.

Allerede fra starten arbejdede Boeings planlægningshold sig frem mod to mål: For det første en praktisk, supersonisk jet, der vil kunne arbejde dag og nat på de eksisterende ruter. For det andet en supersonisk jet, hvis omkostninger og indtjeningsevne vil

kunne akcepteres af de kommercielle luftfartsselskaber.

Under dette arbejde undersøgte Boeing 290 udformninger og foretog vindtunnel-prøver med 56 »high-speed« vingetyper.

Boeing SST vil fremtræde med vinger, hvis stilling kan varieres. Det forener fordelene ved den pilformede vinge til stor fart med den lige vinges fordele ved rolig og langsom landing. Imellem disse to yderstillinger kan man opnå den konventionelle vingestilling til brug for effektiv, subsonisk flyvning.

Boeing SST vil med lethed kunne operere fra yore dages flyvepladser. Dens start- og landingsmuligheder vil i virkeligheden blive endnu bedre end nutidens langdistancemaskiners. Den vil kunne sættes i drift i begyndelsen af 1970'erne.

Endnu en fordel: Bag den står Boeings enestående erfaring m.h.t. bygning af verdens mest sukcesrige jetlinere.

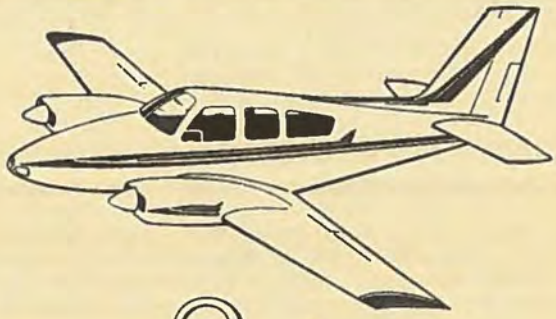
BOEING

DER ER ALTID EN Beechcraft TIL DERES FORMÅL

Beechcraft BARON

Udvalgt af U. S. Army Aviation Test Board i et antal af 50 stk. til at dække opgaver som Vip transport, instrumenttræner, forbindelses- og ambulancefly.

Hastighed: 350 km/t.
Rækkevidde: 1700 km — 6 sæder



Beechcraft
B55 BARON

OG HER ER RESTEN AF BEECHCRAFT FAMILIEN

Beechcraft
MUSKETEER II
208 km/t — 1100 km
4 sæder

Beechcraft
C33 DEBONAIR
285 km/t — 1725 km

Beechcraft
S35 BONANZA
320 km/t — 1725 km

Beechcraft
D95A TRAVEL AIR
315 km/t — 1670 km

Beechcraft
QUEEN AIR 65
320 km/t — 1725 km

Beechcraft
QUEEN AIR 80
350 km/t — 2040 km

Beechcraft
KING AIR
435 km/t — 2400 km

Beechcraft
SUPER H18
355 km/t — 2020 km

Alle opgivelser er med 65% effekt og 45 min. reserve.

BRUGTE FLY:

CESSNA 210
1960. 650 timer siden ny. Motor 50 timer. 300 km/t. IFR reg.
120.000 kr.

PIPER AZTEC
1960. 1600 timer totalt. 500 timer på motorer. 5 pladser. Brun/gul.
280.000 kr.

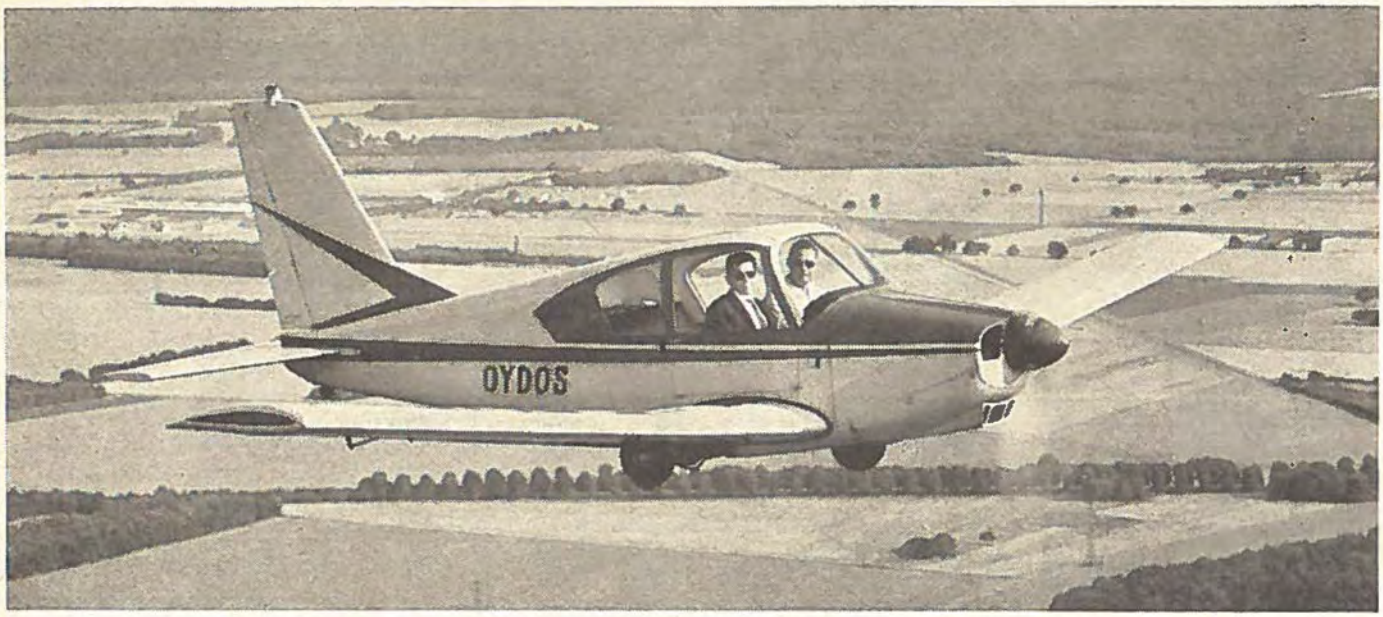
BEECH MUSKETEER
1963. KY 150 radio + ADF T-12-B. Total tid motor og stel 550 timer.
82.600 kr.

SATAIR HAR:
LAGER AF BEECHCRAFT DELE
LAGER AF LYCOMING MOTORER
LAGER AF CONTINENTAL MOTORER
LAGER AF REDNINGSVESTE OG -BÅDE
TIL DERES RÅDIGHED

DE KAN KØBE BILLIGERE FLY END BEECHCRAFT — *men ikke bedre*
INDEN DE HANDLER, SAMMENLIGN FØRST FLY — *ikke påstande*

FORHANDLER FOR DANMARK:

SATAIR
SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANI A/S
HANGAR 144 - KØBENHAVNS LUFTHAVN - DRAGØR - TELF. 53 11 01 - TELEX 5114



- nu også IFR FLYVNING med

Gardan Horizon

DET MODERNE PRIVAT- OG SKOLEFLY

- MED OPTRÆKKELIGT UNDERSTEL OG STILBAR PROPEL FRA:

CARAVELLE FABRIKKERNE SUD AVIATION

GENERALAGENT:

Litex Aviation A/S

ELLEBJERGVEJ 138, KØBENHAVN SV
TELEFON 301014

SALG — UDLEJNING — SKOLING

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 4 april 1965 38. årgang

flyv

Vi mødes i Næstved til LANDSMØDE på lørdag og søndag

Som meddelt finder KDA's andet landsmøde sted i Næstved i den første april-weekend med følgende program:

Kl 1600–1630 er der ankomst for tilflyvende – ikke som meddelt sidst til Per Nielsen's flyveplads, men til den lidt større plads ved Holmegård, som kaptajn, hofjægermester F. A. Lassen velvilligst har stillet til disposition. Den ligger en km nordøst for fjernsynstårnet og har en 700 m bane i retning 03–21 og en 300 m bane 09–27. Bredde 23 m.

Firma C. Plath, Hamborg, demonstrerer lørdag og søndag sit VHF-pejleudstyr til små og store flyvepladser derude.

Kl 1800 er der middag på Hotel Vinhuset i Næstved. Pris 18 kr excl. drikkepenge og drikkevarer. Medlemmer, der ikke har tilmeldt sig i tide, kan til og med fredag kl 1600 i KDA forhøre, om der endnu kan skaffes plads.

Kl 2000 holdes i Riddersalen i Vinhuset følgende foredrag:

Civilingeniør Ole Remfeldt om „Flyvepladser i relation til lands- og byplanlægningen".

Kontorchef K. Lemberg om „Små flyvepladsers rolle i trafiksystemet i Danmark".

Fabrikant P. Heide Andersen om „Det lette fly's store betydning i erhvervslivet".

Herefter vises Esso-filmen „Flyv selv" og enten den bebudede Mustang-film, hvis den når frem, eller en anden film.

En række myndigheder og repræsentanter for egnens erhvervsliv er indbudt til aftenen, hvor der efter flyvepladsdiskussionen også kan ses en film om Plath-pejleren.

Søndag kl 0900 finder de direkte medlemmers repræsentantskabsmøde sted og kl 0930 selve landsmodet, hvortil alle medlemmer har adgang.

Her uddeles også en lang række pokaler.

På gensyn i Næstved.

„Motorflyvehåndbogen" færdig

Dr. Brüel (tv.) overrækker Esso's eksemplar til direktør M. Rørvig (th.).

Otto Sørensen ved at lægge sidste hånd på værket ved sit selvkonstruerede og selvbyggede tegnebræt.

Ved en reception i aeroklubbens lokaler fredag den 12. marts blev den færdige „Motorflyvehåndbog" præsenteret for pressen og andre interesserede.

Værkets redaktør, ingeniør *Per Weishaupt*, redegjorde for det langvarige arbejde, der ligger bag en sådan helt ny lærebogs fremstilling.

Motorflyverådets formand, civilingeniør, dr. techn. *Per V. Brüel* takkede Dansk Esso A/S, der ved et tilskud formidlede manuskriptet, luftfartsdirektoratet og dets pensumudvalg for hjælp og godt samarbejde, bogens medarbejdere, direktør *Ib Randers* fra Holstebro Dagblad, der har trykt bogen, samt boghandler *Gregers Høeg* fra FLYV's Forlag, der har bogen i kommission.

Derpå overrakte dr. Brüel et eksemplar med medarbejdernes navnetræk til direktør *Mogens Rørvig* fra Dansk Esso.

Overingeniør *B. Helmø Larsen* udtalte luftfartsdirektoratets anerkendelse for det udførte arbejde og håbede, man snart fra direktoratet kunne udsende bogen om love og bestemmelse. Nu havde privatflyverne og svæveflyverne deres på det tørre, men der savnes stadig lærebogsmateriale til de øvrige certifikater.

Instruktør *Johs. Thinesen* rettede på medarbejdernes vegne en tak til redaktøren, selv om han havde svinget pisken over nakken på dem. „Det var nødvendigt," sluttede han.

Fra venstre: P. A. Skovmand, J. Thinesen, P. Weishaupt, O. Sørensen og K. Rasmussen.

De nye trafikfly:

Douglas DC-9 i gang med flyveprøverne

Over 200 i ordre eller reserveret

DA Douglas i foråret 1962 offentliggjorde oplysninger som sit projekt til et jetdrevet kortdistancetransportfly, kaldet Model 2086, var man store i slaget og sagde, at man ikke ville gå i gang med bygningen af flyet, før man havde fået bestilling på mindst 125!

Det er synd at sige, at luftfartsselskaberne stod i kø for at afgive ordrer, og da Douglas den 8. april 1963 meddelte, at projektet blev realiseret som DC-9, havde man ikke modtaget en eneste! Den første kom allerede den 25. april 1963 og var fra Delta Air Lines, der bestilte 15. Siden er der modtaget bestilling på yderligere 70, nemlig fra Air Canada (6), Bonanza Air Lines (3), Swissair (10), Trans World Airlines (20), Hawaiian Airlines (2), Ozark Air Lines (3), Eastern Airlines (24) og West Coast Airlines (3). Endvidere har KLM bestemt sig for DC-9, uden dog at have skrevet kontrakt endnu. Midt i marts var der bestilt ialt 111 og reserveret yderligere 102.

Selve fabrikationen begyndte den 26. juli 1963 på fabrikken i Long Beach, en forstad til Los Angeles. Den 6. marts 1964 gik man i gang med at samle det første fly, og den 12. januar i år blev det rullet ud af den store samlehal, hvor produktionen af DC-9 foregår side om side med produktionen af DC-8. Første flyvning fandt sted den 25. februar; den varede knap to timer og endte på Edwards Air Force Base, hvorfra de efterfølgende prøveflyvninger vil finde sted. Besætningen på jomfruflyvningen bestod af Douglas' chefpilot *George Jansen* med *Paul Patten* som andenpilot samt ingeniør *Duncan Walker,* men ialt 12 piloter og 40 ingeniører medvirker ved udførelsen af de prøveflyvninger på ca. 3200 timer, der er nødvendige, før typen kan godkendes af Federal Aviation Agency. De fem første DC-9 skal bruges i dette program, som strækker sig over et års tid. Man håber på at kunne begynde leverancerne til luftfartsselskaberne i begyndelsen af 1966.

Store summer på spil

Douglas har mange penge på spil i DC-9 programmet, men er ikke ene om den økonomiske risiko. Man har fået underleverandørerne med i en slags afbetalingsordning, således at disse selv afholder udgifterne til konstruktion, værktøj, materialer, produktion og afprøvning. De færdige dele sælger man til Douglas til en forud aftalt stykpris, baseret på et bestemt antal enheder, der erlægges efterhånden som delene leveres. Skulle salget af DC-9 svigte, taber både Douglas og underleverandørerne, men bliver det større end oprindelig beregnet, får også underleverandørerne deres andel af den øgede fortjeneste. På disse vilkår leverer bl.a. de Havilland Canada vinger, bagkrop og dele af halen, Rohr naceller og reversere, Menasco understel og Goodyear hjul og bremser.

I det ydre ligner DC-9 BAC One-Eleven omtrent lige så meget, som DC-8 ligner Boeing 707, og de to typer skal nok volde fjernkendere meget hovedbrud. Som alle andre moderne fly i denne kategori er DC-9 naturligvis en helmetalkonstruktion med trykkabine og optrækkeligt næsehjulsunderstel. Vingen har 24° pilform, målt ved kvart korde, og er forsynet med store dobbelt-slottede flaps og termisk afisning af forkanten. De hydrauliskbetjente krængeror er delt i to sektioner, hvoraf den yderste kun bruges ved lave hastigheder.

Den første Douglas DC-9 på sin jomfruflyvning fra Long Beach til Edwards AFB. DC-9 rummer fra 56 til 90 passagerer og kan starte fra en 1500 m bane.

BAC har som bekendt haft en del vanskeligheder med One-Eleven's stallegenskaber og har måttet foretage mange forsøg og prøveflyvninger i den anledning. De indvundne resultater har man stillet til rådighed for andre fabrikker, også Douglas, og det har medført, at DC-9's haleplan er blevet omkonstrueret og gjort 20 % større end det, man oprindelig havde bygget. Højderoret bevæges manuelt ved hjælp af servo-klapper, sideroret hydraulisk med manuel tilsidesættelse.

De to Pratt & Whitney JT8D-5 turbofanmotorer yder hver normalt 6350 kg st. t, men deres ydelse er nedsat til 5440 kg st. t, hvilket giver længere gangtid mellem hovedeftersyn. De er forsynet med reversere, der kun er beregnet til anvendelse på jorden. De to vingetanke rummer ialt 10.620 l.

Brandsikker hydraulvæske

I et kortdistancefly som DC-9, der f.eks. flyver fra København til Ålborg på under 20 minutter, kan bremserne dårligt nå at køle af, hvis flyet anvendes så effektivt, som det er muligt. Til det hydrauliske system, herunder også bremserne, anvender man derfor Skydrol 500A, en brandsikker væske, der kan hældes på rødglødende metal uden at antændes!

Kabineindretningen er afhængig af kundens specifikation; maximalt er der plads til 90 på „all-coach" klasse med fem ved siden af hinanden (og minimal plads til benene). Døren er anbragt foran i højre side. Under døren og uafhængigt af denne er der indbygget en optrækkelig trappe (airstairs). Der er toiletter bagude og køkken i alle udgaver undtagen „all-coach". Under kabinegulvet er der fragtrum på 17 m³. Besætningen består ud over kabinepersonalet af to piloter.

DC-9 er beregnet til anvendelse på ruter mellem 160 og 1600 km. En typisk operation er f.eks. en flyvning på 800 km med 70 passagerer og bagage fra en startbane på 1500 m.

Udover den normale DC-9 har Douglas projekteret en langdistanceversion med tanke på ialt 3470 l i midterpartiet samt en executive-version, men ingen af disse er endnu blevet bestilt. Da Eastern Airlines flyver på små pladser med korte baner, skal deres DC-9'ere have større vingeareal og særlige opdriftsforøgende indretninger. Endvidere skal de have indbygget APU (auxiliary power unit). Denne version bliver først klar i slutningen af 1966, og i mellemtiden lejer Eastern 15 standard DC-9 fra Douglas. De leveres tilbage, efterhånden som Easterns egne fly bliver færdige.

Prisen for en DC-9 er ca. 3,5 mill. dollars, afhængig af indretning m.m.

Data

Spændvidde 26,62 m, længde 31,80 m, højde 8,26 m. Vingeareal 85,9 m².

Tomvægt 20.000 kg, max. nyttelast 8730 kg, max. startvægt 35.240 kg. Max. marchhastighed 897 km/t i 25.000 ft. Stigeevne ved max. startvægt 14 m/s i 0 m. Startstrækning, FAA standard, 1650 m ved max. start. Landingsstrækning, FAA standard, 1530 m ved max. landingsvægt. Flyvestrækning med 50 passagerer 1760 km ved Mach 0,8 i 25.000 ft, 2475 km ved mest økonomiske marchhastighed i 30.000 ft.

BOEING 737

sættes i produktion

Første ordre kom fra Lufthansa

Efter at have fået stor sukces med sine lang- og mellemdistancejettransportfly prøver Boeing nu at komme ind på markedet for kortdistancefly med Model 737, et tomotoret fly med plads til 75—100 passagerer. Kroppen har samme tværsnit som Boeing 727 med plads til seks passagerer ved siden af hinanden. Vingen har 25° pilform og er forsynet med samme type slots og forkant- og bagkantflaps som Boeing 727, med hvilke den iøvrigt har mange dele fælles. Motorinstallationen består af to Pratt & Whitney JT8D turbofans (samme type som i 727), der er anbragt under vingen. Herved hævder Boeing at have sparet ca. 700 kg i forhold til den gængse anbringelse på bagkroppen.

Den første 737 skal rulles ud i november 1966, og typen forventes at gå i tjeneste i begyndelsen af 1968. Den første ordre er på 21 til en værdi af ca. 500 mill. kr.; den kommer fra Lufthansa, der allerede anvender Boeing 707 og 727 og som fra omkring 1969 kun vil anvende Boeing fly.

Spændvidde 26,52 m, længde 28,58 m. Fuldvægt 38,500 kg. Hastighed 880—930 km/t. Flyvestrækning med fuld fast 1100 km.

Boeing 737 (forrest) har samme kropbredde som de større Boeing-typer og virker derfor med sine iøvrigt mindre dimensioner mere tykmavet. Her ses den med en 727-model.

BAC One-Eleven har skarp amerikansk konkurrence, – men englænderne håber stadig på en lige så stor succes som med Viscount, som den er en udpræget afløser af. Bemærk iøvrigt ligheden med DC-9 på modstående side.

Større nyttelast for One-Eleven

Omfattende prøver har vist, at fuldvægten for One-Eleven Series 200 kan forhøjes til 34.700 kg. Det bevirker, at den betalende last stiger fra 6.350 kg til 7.643 kg eller med ca. 20 %.

British United Airways indsatte One-Eleven på ruten London—Genua den 16. marts og indsatte den senere i måneden på ruterne til Rotterdam, Amsterdam og Gibraltar. Alle ti skal leveres inden juli. Braniff indsætter den på rutenettet den 1. april, og Aer Lingus introducerer den på ruten Dublin—København den 7. april.

Ialt er der foreløbig bestilt 78 One-Eleven, hovedsagelig af amerikanske selskaber. Heraf skal 50 leveres i år. Braniff i USA fik sin første i New York den 13. marts.

SIKORSKY S-65

Den vestlige verdens største helikopter og samtidig en af de hurtigste er Sikorsky S-65 (militær betgenelse CH-53A), der fløj første gang 14. oktober. Den kan medføre 37 soldater, 24 patienter på bårer eller 3600 kg last. Marchhastigheden er 275 km/t, maximalhastigheden over 320 km/t. Dens vigtigste opgave bliver transport af personel og materiel for U.S. Marine Corps („læderhalsene") fra transportskibe til kampområder i land. Den har fået navne „Sea Stallion" (Søhingst), og de første vil blive leveret om et års tid.

Her er den militære udgave af Sikorsky S-65, kaldet CH-53A. Den civile får en anden og længere krop til 67 passagerer og tre motorer mod de to i den militære version.

Motorinstallationen består af to General Electric T64-6 turbinemotorer, hver på 2850 hk. Hovedrotorens seks blade og halerotorophængningen kan automatisk foldes sammen på 60 sekunder, således at den kan komme ned under dækket på hangarskibe. Kroppen har en 2,6 m bred lasterampe bagtil, der betjenes hydraulisk. Ved hjælp af et hydraulisk spil kan en mand laste over 1 t gods på lastepaller i minuttet gennem lastedøren bagtil.

Selvom S-65 i første række er beregnet til militær brug, har Sikorsky i længere tid arbejdet med en civil udgave, som mange luftfartsselskaber har vist stor interesse for.

Den bliver større end den militære udgave og får en helt anden krop, som han rumme 67 passagerer. Den kan rejse med godt 300 km/t mellem byer 400 km fra hinanden. Driftsomkostningerne pr sædekilometer beregnes til kun det halve af de nuværende typers, hvilket skulle give mulighed for rutedrift uden statstilskud, hvis ophævelse nu drøftes i USA. Om nødvendigt kan den udstyres med trykkabine.

S-65 får tre General Electric T-64-S4 motorer på hver 3400 hk.

Sikorsky regner med et potentielt marked for 400—500 af den nye type i 1957.

9M-AMF vendt hjem

Bailley-Reynolds har solgt sin rekordsættende KZ III til dansk privatflyver.

Jens Toft (tv.) og Baillie-Reynolds med KZ III'en i Københavns lufthavn.

SÅ kom Mr. *S. Baillie-Reynolds* og hans rekordsættende KZ III alligevel til Danmark – og den bliver her hos „familien". Reynolds, der havde købt flyet specielt til rekordturen hjem på ferie i England, var kommet til det resultat, at III'eren trods sine mange gode egenskaber ikke var praktisk at have i Malaysia, hvor både fly og motor var eneste af typen, og så averterede han den til salg i „Flight".

Blandt de mange reflektanter var også gårdejer *Jens Toft* fra Lem i Vestjylland, og han købte den under forudsætning af, at de danske myndigheder var tilfreds med dens tilstand.

Stadig kæmpende med det europæiske vintervejr nåede Reynolds torsdag den 25. februar til Vestjylland, hvor Ringkjøbing–Skjern–Tarm Flyveklub i hast improviserede en medlemsaften med gæster fra andre klubber i omegnen, og det blev en meget vellykket aften, hvor man med interesse hørte beretningen om den hidtil længste flyverejse med en KZ III.

Næste eftermiddag fløj Reynolds og Toft via Odense til Kastrup – det sidste stykke IFR. KDA's generalsekretær tog imod ham, dog uden at tage tid, som KDA var forberedt på i efteråret. Blandt andre, der kom til stede, var direktør *V. Kramme,* som i 1946 havde indfløjet maskinen. Og den, som på luftfartsdirektoratets vegne skulle syne flyet, var *Robert Jørgensen,* som også havde synet den i 1946.

III'eren var den ene af de to, som i sin tid blev købt af ØK, men som dengang kom ud ad søvejen. Det fremgik af journalerne, at 9M-AMF ikke havde fløjet særligt meget, kun ca 1100 timer, hvoraf Reynolds havde fløjet de sidste 300 i den korte tid, han havde haft den.

I og for sig er flyet ikke ældre og mærkeligere end vore andre III'ere, der stadig er Danmarks almindeligste flytype; men den har et ekstra stort instrumentbræt med bl.a. en King KX150 og en ARC 501A ADF, ligesom den har selvstarter. Til rekordflyvningen var den i højre sæde forsynet med en ekstra tank, så den fik en maximal flyvetid på ca 8 timer.

Bortset fra forskelligt vrøvl som batterier, der svigtede, havde flyet fungeret perfekt på turen.

De første 7.200 miles fra Kuala Lumpur til Tunis gik strålende – på 17 dage. Men de resterende 1800 miles til Gatwick tog hele 11 dage.

Han var startet den 30. oktober efter ti måneders forberedelser med at fremskaffe de nødvendige tilladelser o.lign.

Den første dag fløj han på 10 t 50 min til Bangkok, næste dag på 3 t 55 min til Rangoon og videre på 5 t 05 min til Chittagong – ud og ind mellem cb-skyer i 8000 ft.

På vej til Calcutta den følgende dag begyndte radiovanskelighederne, der fortsatte over Indien via Indore til Karachi. Trods reparation her var batterierne flade efter 2½ times flyvning, så det gik uden radio til Jiwani.

Den 7. november fangede han Sharjah VOR på 115 miles afstand i 8000 ft trods et 5000 ft højt bjerg forude – og så var den gal igen, men han nåede dog Dharan.

Langs olieledningen

Den 9. november var en stor dag. Trods nye radiovanskeligheder fløj Baillie-Reynolds næsten 11 timer og tilbagelagde 930 miles med tankningsophold på kun 40 og 30 min. undervejs. Navigationen var let – det var bare at følge olieledningen.

En 20 knobs modvind i begyndelsen holdt ground speed'en nede på 70 kt, skriver han, så han presser den åbenbart hårdere, end vi er vant til herhjemme, hvor dette er den normale rejsefart. Men siden steg farten, bl.a. fordi han opdagede, at der i ganske lav højde var svag medvind.

Han fulgtes lang tid med en Beaver, der fløj oppe i modvinden, og hvis pilot efter landingen sagde: „Det er et fint skib, du har der," hvortil Reynolds svarede, at danskerne skam lavede nogle fine fly!

I Cairo landede han efter mørkets frembrud uden radiokontakt – den forsvandt hver gang, han tog gashåndtaget tilbage. Her fik mekanikerne elsystemet 90 % i orden, og RAF i El Adem klarede de resterende 10 %.

Så var det sket med det gode flyvevejr, og derfor blev rekorderne ikke imponerende høje.

Der er jo i og for sig heller intet sensationelt i, at man flyver så langt med et let fly – da Baillie-Reynolds indskrev sit navn i KDA's gæstebog, viste vi ham *Michael Hansens* navn, indskrevet efter flyvningen til Australien og retur i 1934 med et fly af samme klasse, men uden de samme hjælpemidler.

Men det er altså den længste KZ III-rejse og under alle omstændigheder en præstation, man må tage hatten af for.

PS.: Baillie-Reynolds tog toget tilbage til England. „Jeg kan ikke lide at *blive* fløjet," sagde han.

Midtgård formand for Sportsflyveklubben

Efter generalforsamlingen har Sportsflyveklubben konstitueret sig med *Frank Midtgård* som formand, *Qvortrup* som næstformand, *Oscar Vang* som kasserer, *Fritz Bang som* sekretær, *E. Mandrup Eriksen* som flychef og *Erik Jacobsen* som klubmester.

Teoriskolen er igang med sit 55. begynderhold, ligesom der er radiokursus løbende.

Fra 15. marts har klubben øget sine priser, så Colt til skoleflyvning koster 90 kr, i udlån til medlemmer 95 kr og i udleje til ikke-medlemmer 115 kr pr time. Caribbean koster 105 kr for medlemmer, 125 for andre.

Den 17. marts havde klubben besøg på SAS-værkstederne, den 31. marts i flyveledelsen i Kastrup.

Fint år for SAS-flyveklubben — i Stockholm

På generalforsamlingen i den store og blomstrende SAS Flygklubb i Stockholm blev det oplyst, at man i 1964 fløj 2112 timer, det højeste i klubbens historie ved ren klubflyvning. Hovedparten af klubbens midler var blevet investeret i tre nye fly (2 Junior og 1 Horizon) samt en hangar. Der var et driftsunderskud på 3½ kr pr flyvetime, der dog blev ophævet af andre indtægter. 20 elever er under uddannelse.

Dansk privatflyver dræbt i Afrika

Den 26. februar omkom den 44-årige *Jørgen Nørredam* ved en flyveulykke i Tanzania i Østafrika. Nørredam, der en overgang var generalsekretær i Kongelig Dansk Automobilklub, lærte for et par år siden at flyve i Sportsflyveklubben og anvendte siden fly ved sit arbejde i FN's flygtningetjeneste i Afrika.

Motorflyvehåndbogens 5. og sidste del

MOTORFLYVEHANDBOGEN - V „Flyvesikkerhed", af Per Weishaupt. Udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub. I kommission hos FLYV's Forlag, Ejvind Christensens Eftf. 48 sider, 17 illustrationer. Pris (heftet) for hele værket kr. 58.00, (indbundet) kr. 73.00.

Så er vi nået til vejs ende med dette værk, der blev på over 400 sider. Det er en ordentlig mundfuld for den kommende tids elever — der er jo også love, bestemmelser, AIP m.v., som altså ikke er med.

Mon nogen tror, vi kan undgå ulykker i fremtiden, selv om vi også tygger denne 5. del godt igennem? Næppe — men måske enkelte af „Åh hva', det går nok"-piloterne vil tænke sig lidt mere om og således pynte på statistiktallene. For det er pudsigt, at havariårsagerne går igen som Tordenskjolds soldater. Derfor kunne de lidt ældre af os måske passende tænke tilbage, om det har været „nær ved".

Der er enkelte måske mindre kendte forholdsregler ved brand og nødlanding på vand (begge dele heldigvis sjældne), og gode råd om både dit og dat. For os lavlandspiloter er kapitlet om bjergflyvning interessant, og beskrivelsen af flyvning i stærk vind dersteds kan nok få hårene til at rejse sig på ens skaldede isse. Min egen hobby, kunstflyvning, behandles også principielt, og da jeg er enig med forfatteren i, at det er en udviklende form for flyvning, kan det fuldt ud bifaldes, at den omtales, kun synd at der er så få egnede fly.

Da det her skal være kort, så lad os til slut sige tak til dem, der havde tid og evner, thi selv om visse ting kunne være skrevet anderledes, så er hovedindtrykket, at det er en bog, vi kan være tjent med, og vi må håbe, den kan vare mange år; det kan den nu nok, for fremskridtene kommer jo ikke først til småflyene. *Mic.*

NYT FRA CESSNA

Super Skymaster og et landbrugsfly

Cessna har nu offentliggjort nærmere oplysninger om sin *Super Skymaster*, der er en videreudvikling af 336 Skymaster, forsynet med optrækkeligt understel. Dette trækkes fuldstændigt ind, idet næsehjulet drejes 90°. —

Da motorerne er de samme 210 hk Continental IO—360, er det først og fremmest den mindskede luftmodstand fra understellet, der indvirker på præstationerne. Rejsehastigheden på 75 % ydelse i 5500 ft bliver 308 km/t mod 278 i 7000 ft på den gamle udgave.

Rækkevidde (uden reserver) på 75 % i 5500 ft er 1230 km — ikke meget mere end hidtil — men ved den økonomiske rejsefart, der er steget fra 198 til 226 km/t, er den med ekstratanke steget fra 2115 til 2235 km (næsten 10 timers flyvning).

Disse forbedringer er opnået på bekostning af en højere flyvevægt med deraf øget mindste stallingshastighed (fra 97 til 101 km/t og lidt større start- og landingsdistancer (starter over 15 m på 438 m i stedet for 350 m, lander på 448 m).

Flyets fine enmotors flyveegenskaber, der er dets bedste salgsargument, er imidlertid bibeholdt, ja tophøjderne endda lidt forbedret.

Tomvægten er steget 125 kg, men den disponible last er gået lidt i vejret til 720 kg, og flyet kan med sin normale benzinlast bære 6 voksne personer, selv om den som standard kun er indrettet til 4.

Cessna 310J er 1965-udgaven af det konventionelle tomotors forretningsfly, der ikke er undergået revolutionerende ændringer, men har fået propellerne flyttet lidt frem, hvad der sammen med andre ændringer har mindsket støjniveauet. Prisen er uændret 62.950 dollars ab fabrik (Super Skymaster koster 39.950).

Cessna Model 411, den nye tomotors med 340 hk kompressormotorer og en pris af 108.950 dollars, sælger så godt, at produktionen sættes op fra de oprindelige 6 til 12 pr måned til august.

Cessna Agwagon er tydeligvis inspireret af Piper Pawnee – eller også er konstruktørerne som så ofte før nået frem til en lignende løsning på samme opgave.

Cessna Agwagon, der fløj første gang i prototypeudgave den 19. februar, er et landbrugsfly til sprøjtning og pudring, som Cessna har bygget, fordi over 30 % af de 4000 landbrugsfly i drift i USA er over 20 år gamle. Når den er prøvet igennem — også under virkelige anvendelsesforhold, vil der blive taget beslutning om produktionsprogrammet. Nærmere detaljer er ikke meddelt.

Cessna Super Skymaster ligner stærkt sin forgænger, men har indtrækkeligt understel og bedre udsyn over næsen samt lidt større luftindtag.

Grumman Ag-Cat

Et biplan, der stadig er i produktion —

Det eneste biplan, der stadig seriebygges, i hvert fald i den vestlige verden, er det ensædede landbrugsfly Grumman Ag-Cat. Når flyet er et biplan, er det fordi det er bygget til at flyve ved hjælp af vingerne og ikke ved hjælp af propellen, siger konstruktørerne, og et biplan har jo et stort vingeareal i forhold til spændvidden. Hertil kommer, at et biplan er meget manøvredygtigt, hvilket er af stor betydning for en landbrugspilot, ligesom det har en let, men stærk vingekonstruktion.

Ag-Cat er af helmetalkonstruktion med lærredsbeklædte vinger og haleflader. Kropsiderne er metalplader, der er fastgjort med Dzus-fasteners, hvorfor de nemt kan fjernes med en almindelig skruetrækker, noget der i høj grad letter eftersyns- og vedligeholdelsesarbejdet. På grund af kemikaliernes korroderende virkning skal landbrugsfly efterses særligt grundigt. Understelsbenene er af bladfjederstål og iøvrigt af samme type som på Cessna 195.

Kemikalietanken, der er på 832 l, ligger foran piloten; Ag-Cat kan leveres med flere forskellige motortyper, indtil 600 hk; de mest almindelige typer er 220 hk Continental W-670, og 300 hk Jacobs R-755.

Prototypen fløj første gang den 2. maj 1957, og levering af seriebyggede fly begyndte i juli 1960. Produktionen foregår hos svæveflyfabrikken Schweizer Aircraft Corporation, Elmira, N.Y. Der er indtil nu bygget ca. 350, der så godt som alle er blevet

Grumman Ag-Cat.

solgt i Nord- og Sydamerika. Prisen ligger mellem 17.500 og 21.400 Dollars, afhængig af motortype. Skandinavisk forhandler er Aviation Sales Scandinavia, København Vanløse.

Data med 220 hk Continental W670: Spændvidde 10,87 m, længde 7,42 m, højde 3,27 m, vingeareal 30,28 m². Tomvægt 975 kg, max. nyttelast 544 kg, max. startvægt 1678 kg. Max. hastighed 183 km/t i 0 m. Økonomisk marchhastighed 121 km/t, stallingshastighed 88 km/t. Stigeevne 2,5 m/s i 0 m. Praktisk tophøjde 2100 m, startstrækning 230 m. Flyvestrækning 350 km.

KDA I 1964

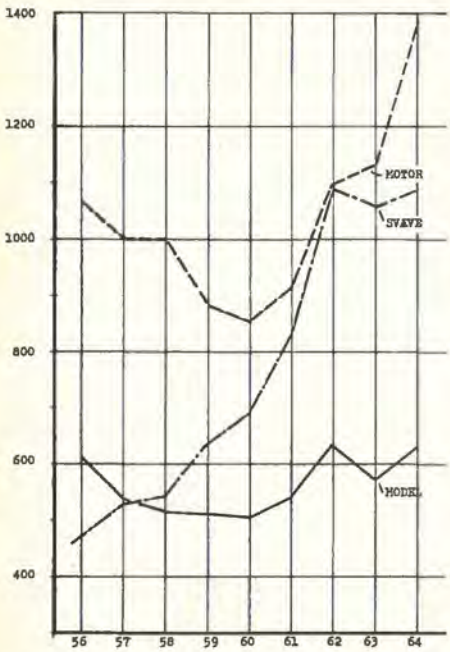
En del af KDA's årsberetning.
Resten fremkommer på årsmødet i Næstved den 4. april.

Fremgang på 300 medlemmer

I 1964 har KDA kunnet notere en fremgang i sit totale medlemstal fra 3412 til 3712 medlemmer, fordelt på 5 æresmedlemmer, 509 direkte medlemmer og 3198 organisationsmedlemmer.

De direkte medlemmers antal er sunket fra 577 til 509, men det er stort set kun en tilsyneladende nedgang, fordi en del firmamedlemmer, der stod med et antal personlige medlemmer, har ændret dette til firmamedlemsskab.

Organisationsmedlemmerne noterer sig for en fremgang på 6 klubber og 368 medlemmer. Der er fremgang for alle grupper, men medens model- og svæveflyvernes medlemstal blot retter en tilsvarende lille nedgang i 1963 op igen, findes den egentlige fremgang hos motorflyveklubberne, hvis medlemstal er steget fra 1131 til 1385, der fordeler sig på 513 certifikatindehavere og 872 øvrige medlemmer, hvoraf en del er ved at lære at flyve.



Fremgangsmåden i organisationsmedlemmer ifjor ligger især hos motorflyveklubberne, men model- og svæveflyveklubberne er også gået frem efter nedgangen i 1963.

Fælles medlemsvirksomhed

KDA har i 1964 afholdt 7 mødearrangementer af oplysende eller underholdende art, heraf 3 ude i landet, og 4 lands- og repræsentantskabsmøder, heraf 3 uden for København. Der er holdt 19 bestyrelses- og rådsmøder foruden talrige udvalgsmøder.

Klubbernes egne arrangementer er støttet ved udlån af films og lysbilleder. Biblioteket er udvidet med 61 nye bind (mod 67 i 1963), og udlånet har været 517 bind (mod 450). I forbindelse med flytningen er biblioteket blevet revideret.

KDA har nu til huse i Rømersgade 19 på det gamle grønttorv – nu en overfyldt parkeringsplads. KDA bor i de fire vinduer fra venstre på tredie sal over frisøren.

FLYV er blevet udsendt i samme omfang som det foregående år. I løbet af året har bladet både skiftet ansvarshavende redaktør og udgiver, og da der samtidig fra medlemmernes side er fremsat ønske om udvidelser af medlemsbladet, har bestyrelsen taget fat på at undersøge mulighederne herfor.

Efter at være blevet sagt op til fraflytning fra de lokaler på Dag Hammarskjölds Allé, hvor generalsekretariatet havde haft til huse siden 1953, flyttede dette sidst i oktober til Rømersgade 19, hvor lokalerne er lidt mindre, men har kunnet indrettes til vore formål.

På det internationale område har KDA fulgt og efter evne medvirket i FAI's arbejde, som i stedse højere grad rettes imod repræsentationen af General Aviation i ICAO.

Vi har også et udmærket samarbejde med vore nabolande i Nordisk Flyveforbund.

Kadetudvekslingen er blevet fortsat ved udveksling med USA, Canada samt Israel.

Flyvehistorisk Sektion har udvist stor aktivitet i form af ikke mindre end 9 foredrags- og filmsaftener samt ekskursioner, ligesom der er udsendt 3 numre med ialt 42 sider af sektionens „Meddelelser". Sektionen, der også havde en stand på flyvemessen i Skovlunde, kan notere en stigning i sit medlemstal fra 36 til 51 medlemmer.

Forsøgene på at bevare vore gamle fly og andre historiske effekter er blevet genoptaget i et reorganiseret museumsudvalg med repræsentanter for Teknisk Museum, Tøjhusmuseet og Flyvehistorisk Sektion.

Fremgang for faldskærmssporten

Dansk Faldskærmsklub har kunnet notere stor fremgang i det forløbne år.

Ved udgangen af 1963 havde man foretaget 265 spring, et år senere ialt 700 spring, hvori endda ikke er medregnet udmeldte medlemmers spring. Endnu i 1964 måtte springene udføres i Frankrig og Sverige, men i år begynder man også i Danmark.

Herhjemme har klubben koncentreret sig om den fysiske træning, hovedsagelig på Forsvarets Gymnastikskole, men også i Allerød, hvor man opførte et „tårn" til at øve sig i. Dette flyttes nu til gymnastikskolen.

Forhandlinger med luftfartsdirektoratet førte til en ny BL 9-1 med regler for faldskærmsudspring. Endvidere har klubben udarbejdet en lærebog på grundlag af en tilsvarende svensk.

Forhandlinger med forsvaret har resulteret i adgang til lån af militære skærme og flyvestationer.

Der har været afholdt medlemsmøder både i København samt i Frederikshavn og Ålborg.

Flyvepladsaktionen

1964 har stået i flyvepladsarbejdets tegn. I februar nedsatte KDA et „Udvalg for flyvepladser i trafik-, lands-, egns- og byplanlægningen", hvis første resultater blev fremlagt på landsmødet ifjor.

I april udsendte KDA brochuren „Det ligger i luften" over hele landet, og dens propaganda for oprettelse af nye flyvepladser slog godt an.

I maj arrangerede udvalget en flyverejse med en række ledende embedsmænd i planlægningsarbejdet for at give dem et førstehåndskendskab til nogle af vore flyvepladser og den udvikling, vi venter.

I august tilstillede udvalget efter opfordring luftfartsdirektoratet en redegørelse om de planer, man efter vort skøn måtte stille til lufthavne og kommunikations- og navigationshjælpemidler i perioden indtil 1971.

Ved årets slutning henvendte KDA sig til en række kommuner landet over og opfordrede dem til at slutte op om KDA's arbejde for at få indrettet det net af offentlige flyvepladser, vi får brug for.

Alt dette har givet anledning til meget stor presseomtale og sat gang ikke bare i diskussionen om nye flyvepladser, men også i oprettelse og forbedring af sådanne pladser.

KDA har modtaget en lang række henvendelser fra kommuner, erhvervsorganisationer og klubber landet over og ydet råd og vejledning efter evne.

I løbet af 1964 er antallet af offentlige lufthavne og landingspladser steget fra 19 til 21, idet Billund blev lufthavn, nye landingspladser blev åbnet i Maribo, Vamdrup og Viborg, mens Anholt fik frataget sin status som offentlig plads. Vi har således 7 lufthavne og 14 offentlige landingspladser ved årsskiftet.

Nye private pladser blev åbnet i Arnborg, Grenå, Hanstholm, Pøl, Røde Kro, Tingheden, Næstved og Rø. Samtidig blev dog andre lukket, men antallet af pladser i KDA's fortegnelse steg fra 22 til 26.

KDA har kendskab til mindst 20 planer og projekter, der for tiden arbejdes med, og hvoraf mange ventes at blive en realitet i de kommende år.

Andre forhandlinger med myndigheder

Med luftfartsdirektoratet har vore forhandlinger i certifikatudvalget ført til ikraftsættelse af nye regler for A-certifikat og til udarbejdelse for et nyt sæt regler om instrumentbevis, der blev sat i kraft i begyndelsen af 1965.

Forlængelsen af gyldighedsperioden for luftdygtighedsbeviser for motorfly fra ½ til

1 år blev gennemført, og et andet ønske: forhøjelse af vægtgrænsen ved A-certifikat til 2000 kg gik ligeledes i opfyldelse.

Et forslag til meget store udvidelser af de militære terminalområder i Jylland har gjort KDA noget betænkelig, hvorfor man udbad sig en forhandling, der har fundet sted i begyndelsen af 1965.

Svæveflyverådet har foretaget de siden 1958 førte forhandlinger om skyflyvning med svævefly og påregner en prøveordning i sommer med et område ved Arnborg.

KDA har henvendt sig til justitsministeriet om anerkendelse af gyldigt A- eller S-certifikat i stedet for lægeattest ved fornyelse af førerbevis og har udbedt sig en forhandling i anledning af politiforbudene mod flyvning sidste sommer.

Forhandlingerne med flyverhjemmeværnet om mere permanent samarbejde er blevet fortsat. I 1964 deltog hhv. 24 og 15 privatfly med pilot gratis og med gode resultater i endnu to luftmeldeøvelser.

Den sportslige virksomhed

Mens motorflyverne og faldskærmsfolkene indskrænkede sig til at sende observatører til VM i hhv. kunstflyvning i Spanien og faldskærmsspring i Tyskland, deltog modelflyverne med hidtil største hold (10 personer) ved VM for linestyrede modeller i Ungarn og indhøstede værdifulde erfaringer, men kunne – bl.a. p.gr.a. mangelfulde træningsforhold – ikke opnå placeringer.

Vi tilmeldte et fuldt hold på 4 fly til det kommende VM i svæveflyvning i England og arbejdede ihærdigt med de langvarige forberedelser til denne begivenhed i 1965.

Der var hele 5 nordiske mesterskaber i det forløbne år. Motorflyvernes fandt sted i Norge, hvor vi opnåede et lille lyspunkt i form af en individuel tredieplads. Svæveflyvernes 2. NM fandt sted på Vandel og havde for første gang deltagelse fra alle 5 nordiske lande, ialt 11 fly. Mellem Danmark, Finland og Sverige, der hver havde tre fly med, var der stor jævnbyrdighed, og piloterne glæder sig til igen at mødes ved VM. Danmark fik en individuel andenplads.

I modelflyvernes tre NM havde vi et fuldtalligt hold i Finland med fritflyvende modeller, hvor vi vandt klassen for gummimotormodeller, mens vi med radiostyrede modeller i Sverige fik to individuelle andenpladser. Vi var selv vært for NM i linestyring i Kastrup og fik en individuel anden- og tredieplads.

Foruden at deltage i rallies med og uden konkurrencemomenter gennemførte motorflyverne for første gang en sammenhængende dansk serie på ialt 4 konkurrencer, hvoraf den sidste – i Odense – fik status som danmarksmesterskab.

Svæveflyverne holdt ikke DM i 1964, men havde for første gang en holdkonkurrence, afholdt på Vandel under NM, og desuden en serie konkurrencer på Arnborg. Flyvedagskonkurrencerne indbragte 360 resultater.

Modelflyverne gennemførte deres hidtil største DM med næsten 150 deltagere på Vandel og sammesteds en stor sommerlejr. Endvidere var der DM i skræntflyvning ved Thisted. Ialt blev der som året forud rapporteret 61 modelflyvekonkurrencer.

KDA godkendte 12 modelflyverekorder og 3 svæveflyverekorder.

Der blev udstedt 141 modelflyvediplomer (mod 179) og 134 svæveflyvediplomer (mod 119).

Uddannelse og flyvevirksomhed

Af statistikken over trafikken på statslufthavnene fremgår for den lette flyvnings vedkommende, at der ikke har været større ændringer i den erhvervsmæssige flyvning i det forløbne år, men at den private flyvning har haft en stigning på 12 % i passagertallet og hele 29 % i starter og landinger ved rejser med private fly. Antallet af lokale flyvninger er stort set uændret.

Certifikatstatistikken forelå endnu ikke ved redaktionens slutning, men antagelig vil 1964 vise samme store tilgang af nye A-certifikater som 1963, hvor der kom 167. Og antallet gyldige certifikater skønnes at være steget til omkring 700.

Havaristatistik for 1963 og 1964 foreligger endnu ikke, men efter to år uden ulykker med dødelig udgang for den private flyvnings vedkommende, måtte vi desværre notere to sådanne ulykker i 1964 foruden en række mindre havarier. Dette viser nødvendigheden af et fortsat flyvesikkerhedsarbejde, som vi også gennem „Motorflyvehåndbogen" har lagt stor vægt på.

Svæveflyvestatistikken viste allerede for 1963, at den uafbrudte opgangslinie fra midten af 50'erne var afløst af tilbagegang på skoleflyvningens område, omend den højere svæveflyvning fortsat gik frem.

I 1964 noterede også denne en tilbagegang, der f.eks. ses af, at der kun blev udstedt 25 sølv-diplomer mod 38, ligesom distanceflyvningen har tilbagegang.

Fornyet indsats på skolingens område viste sig i højere startantal og c-diplomtal, men slog endnu ikke igennem i antallet nye S-certifikater (70 mod 80 og 122 de to foregående år).

Startantallet steg fra 25.613 i 1963 til 32.540 i 1964 og flyvetiden steg fra 5657 timer til 6.608 timer, mens antallet distanceflyvninger faldt fra 461 til 329 og distancen gik ned fra 33.602 km til 29.903 km. Her må dog tages i betragtning, at vi ikke havde DM i 1964.

Havaripromillen var 0.55 mod 0.66.

Arnborg. Indvielsen af Svæveflyvecenter Arnborg den 27. juni 1964 markerede, at svæveflyverne efter årelangt forarbejde og gennem egen arbejdsindsats og økonomisk indsats endelig havde fået deres eget center til brug ved den centrale virksomhed.

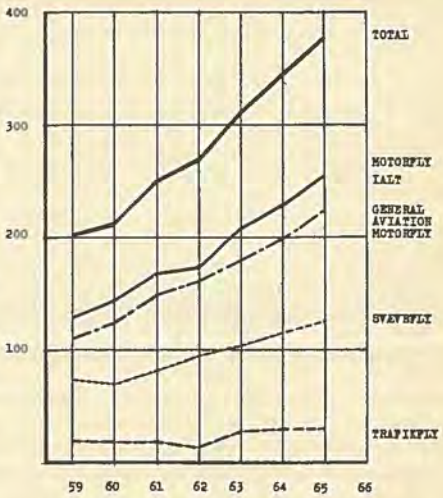
Den voldsomme tilstrømning til såvel sommerskole som weekend-konkurrencer og til det første instruktørkursus på egen jord viste, hvor stort behovet er.

Centret viste sig som ventet på mange punkter for lille. Flyvefeltet er allerede under udvidelse til den nye sæson, men udvidelse af bygningerne må vente, til der kan skaffes flere midler.

Fortsat stigning i antal fly

Der var en nettotilgang på 24 civile motorfly (ca 10 %) i 1964, så vi havde 254 ved årsskiftet. 31 af disse henregnes til trafikflyvning og charterflyvning i større format, mens de 223 kan henregnes til General Aviation.

Også fornyelsen af vore svævefly skrider godt fremad med en tilgang på 14 og en afgang på 4 fly – eller en nettotilvækst på ca 9 %. Denne er næsten udelukkende sket på moderne ydedygtige ensædede fly's område.



Antallet af fly i Danmark stiger støt og sikkert, men motorfly-kurven skulle gerne som i Sverige bøje opad, så vi kan nå de 700 i 1970.

Håndbøger og anden medlemsservice

Salget af *„Svæveflyvehåndbogen"* viste ifjor en uventet stigning, der er fortsat ind i det nye år og betyder, at 1. udgave vil være udsolgt næste år, så allerede til efteråret tages der fat på 2. udgave.

„Radiotelefoni for Flyvere" kom i efteråret i sin 3. og stærkt ændrede udgave, af hvilken der blev solgt godt 300 i de få måneder, den var i handelen i 1964. Det er et tegn på, at det efterhånden af privatflyverne betragtes som en selvfølge, at man foruden at betjene et fly også må kunne bruge sin radio.

„Motorflyvehåndbogen" udkom delvis i 1964 og blev i marts 1965 gjort helt færdig. Foruden gennem et tilskud fra Dansk Esso A/S finansierede vi – ligesom i sin tid ved „Svæveflyvehåndbogen" – fremstillingen gennem et forsalg, og gennem dette og øvrigt salg blev der i 1964 afsat de første 920 eksemplarer.

I modsætning til 1. udgave af „Svæveflyvehåndbogen" sælges de to andre bøger på almindelig vis i boghandelen, hvorved KDA slipper for en del arbejde, vi dårligt har personale til at udføre, ligesom vi opnår større spredning.

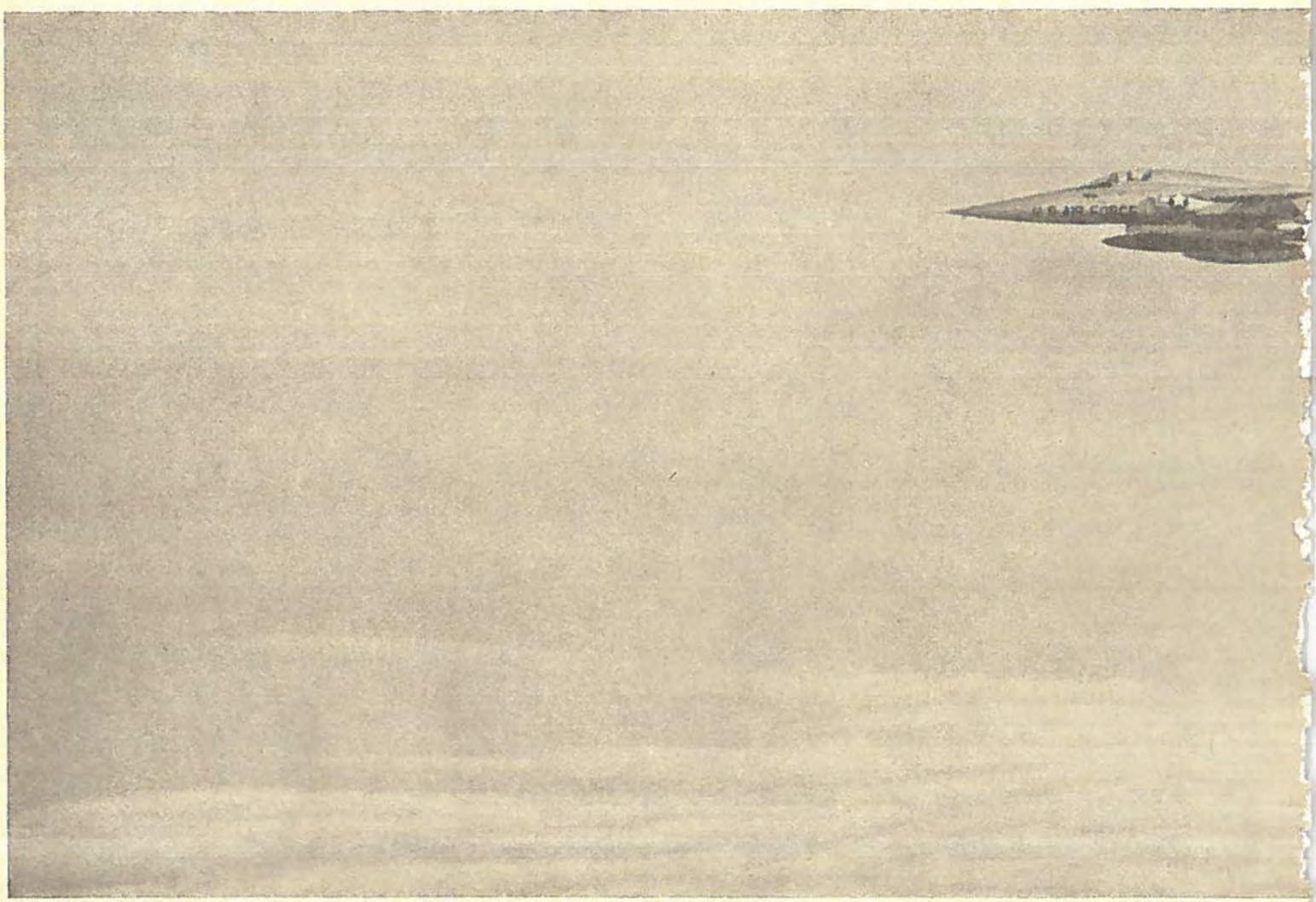
Serviceafdelingen har udover udenlandske Air Touring Guides, journaler og forskellige tryksager ifjor i særlig grad lagt an på at forsyne medlemmerne med computere og andre moderne navigationshjælpemidler, der også er med til at højne flyvestandarden.

HUSK!

landsmødet i Næstved
søndag den 4. april kl. 0930

- og KDA-medlemmer af alle kategorier mødes på Hotel Vinhuset i Næstved lørdag aften og drøfter flyvepladser.

Og nu har også Spanien valgt Nortrop F-5



Det spanske luftvåben har valgt overlydsflyet Northrop F-5 som sit sidst erhvervede jager-fly.

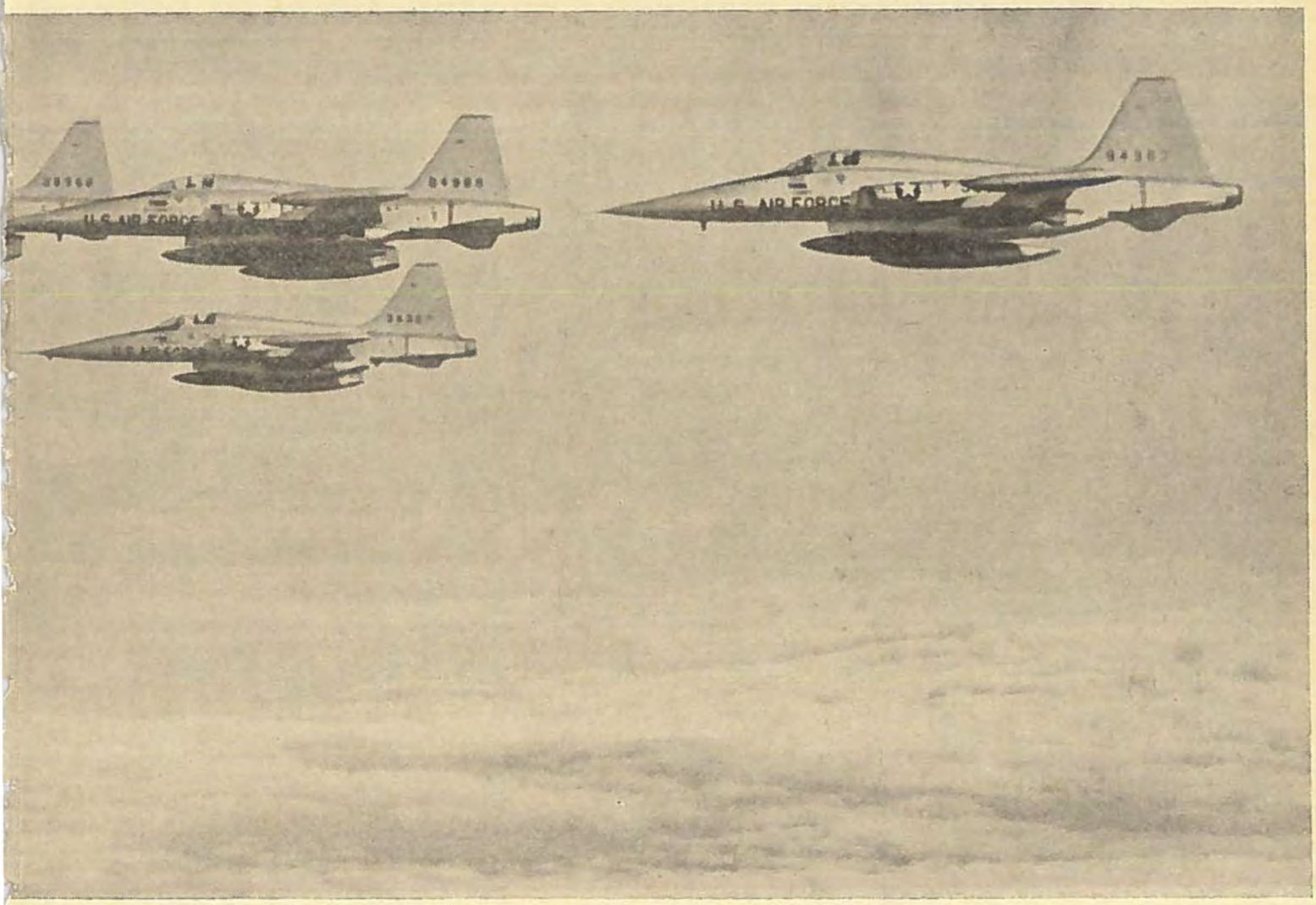
Spanien har således nu sluttet op sammen med Norge, Grækenland, Tyrkiet, Iran, Den Koreanske Republik, Kina og Philippinerne, som alle i nærmeste fremtid vil flyve med F-5.

Denne første spanske ordre er på 70 maskiner og består af både enkelt-sædet F-5A'ere og tosædet F-5B'ere.

Det spanske luftvåbens valg af netop denne F-5'er er yderligere bevis på, at denne alsidige jager er velegnet til taktiske flyvninger overalt i verden.

NORTHROP

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA



Hvad sker der på Arnborg?

— AF AAGE DYHR THOMSEN —

EFTER afslutningen sidste år har Svæveflyvecentret delvis ligget i dvale, hvad selve svæveflyvningen angår; men straks efter sæsonen gik man igang med udmåling til udvidelse af startbanerne. Heden til de nyprojekterede baner blev dybdepløjet af Hedeselskabets store plov, der går 26 tommer i jorden. Det er meget mærkeligt, som bundforholdene over store dele af Jylland ligger, og især omkring Arnborg. Der findes et lag al eller myremalm, indenfor fagfolk kaldet „den jydske jernplade". I en dybde, der ikke veksler ret meget og er ca. 20 tommer, ligger et lag jernholdigt malm på ca. 2–4 mm tykkelse. Denne malm er fuldkommen fast, hård og tæt, så hård at den ikke tillader rødder fra planter at trænge ned igennem den. Man ser ofte forsøg herpå, men rødderne ender sammenfiltret i et plant lag lige over laget. Vand kan heller ikke trænge ned igennem dette lag, og derfor var heden på Svæveflyvecentret, før den blev dybdepløjet, en sump der gyngede når man gik hen over den, og selv på en varm sommerdag stod arealerne under vand.

Dybdepløjningens virkning

Straks efter den første dybdepløjning forsvandt vandet, og de små søer på arealet tørrede ud. Herefter begyndte arbejdet med at få jorden findelt ved fræsning og harvning, og efter denne operation blev der taget jordprøver, for at man kunne tilsætte jorden de rette mængder stoffer og gødning, der skulle til, for at der kunne gro græs. Sagen var ikke så let, som man i første omgang havde håbet, for det er en nødvendighed, at der er muld for at der kan gro græs. Og mulden dannes først, når græsset kan gro, så derfor er startreaktionen langsom. I foråret 64 kom en fejende storm, der byttede om på de forskellige gårdejeres afgrøder; vi måtte af med en del af det græs og gødning, vi havde sået – det føg væk med stormen, og selv om jeg tvivler på, at naboerne har haft gavn af det, så fik vi i al fald ikke noget som erstatning, men måtte så om igen. I dag kan ikke den værste storm ødelægge startbanen – den er fast og stærk, men de nye arealer vil ikke blive tilsået, før vi regner med at stormen har raset ud i foråret.

Motorflyvere velkomne

Sommerlejrene i 64 kan vist betegnes som en sukces. Der var stor begejstring over den pragtfulde idyl, der hersker over stedet og i omegnen, og tiden fremefter tegner lyst for Svæveflyvecentret. Mange motorflyvere har spurgt, om det var tilladt at lande på centret, og jeg kan sige, at det er tilladt enhver at lande. Flyvepladsen er ikke offentlig landingsplads, det vil sige at vi har ikke kommersiel flyvning såsom skoleflyvning, taxaflyvning eller luftruter. Svæveflyvecentret er fortrinsvis for svæveflyvere, men udover de belastede perioder under DM er der intet i vejen for at lande. Radiokontakt kan i åbningstiderne opnås på 122,5 Mc/s. Telefonen er Arnborg 125, der også kun svarer i åbningstiderne; i særlige tilfælde kan benyttes (0711) Herning 4101, dersom Arnborg 125 ikke svarer.

Åbningstider i Arnborg Svæveflyvecenter er i år: 16.–19. april, 14.–16. maj, 5.–7. juni, 1. juli–31. august. Derudover er der normalt åbent i week-end og helligdage samt på hverdage, hvor vejret opfordrer til svæveflyvning.

Stadig brug for megen hjælp

Der ligger et stort arbejde forud for en svæveflyvesæson, et arbejde der kan lettes og besværliggøres af landets svæveflyvemedlemmer, og jeg opfordrer derfor allerede nu enhver til at hjælpe med forskellige ting som centret har brug for.

Allerførst er det en hjælp, at *tilmeldinger tilgår centret inden ankomsten,* med oplysninger om man ønsker at overnatte i sovesal, at spise i kostforplejningen, at campere o.s.v., ligeledes om der medbringes svævefly og motorfly, spil eller lignende.

Mange har spurgt, om der er andre indkvarteringsmuligheder end sovesal, og vi kan svare, at der er mulighed såvel på kroen som i et kafeteria, og evt. hos private; alt er til meget rimelige priser og kan bestilles gennem centret.

Som hjælp kan jeg også nævne den betydning det har, at enhver på centret har opfattet det som sin ejendom og i det daglige har hjulpet med til at holde eller bringe det i orden, den ånd vil vi gerne bevare.

Endnu en hjælp kan gives på den måde, at man har et eller andet, som man vil afse til gavn for centret, og her kommer de utroligste ting ind i billedet. Men for at starte skal nævnes nogle: Service, møbler (stole, borde, skabe), redskaber til sandkassen til børnene (vipper – gynger m.m.), meteorologiske instrumenter (vindmåler til fast installation – barograf – temperaturmåler – fugtighedsmåler). I hangaren mangler vi „hunde" til at køre svæveflyene på, og vi må henstille til besøgende at de selv medbringer en sådan.

Skal vi tage munden helt fuld, så mangler vi også en motortromle, evt. defekt. Sidste år tog vi ikke munden fuld, men fik forærende en fin traktor fra *Chr. Nielsen,* Tingheden. Vi mangler også et flyveledertårn, det vil koste os ca. 5000 kr. i materialer, men det er vist for meget?

Klar til nordenvind

Centret starter med stand-by for nordenvind, en situation som erfaringsmæssig ofte kommer i april måned, og som giver særdeles gode langdistancemuligheder. Man vil, når vejret tegner hertil, være i alarmberedskab med flyslæb, opvarmede sovesale og bespisning, og evt. teoriforedrag for videregående flyvning i ledige stunder.

I påsken er centret åbent, hvilket fremgår af vort program, som enhver har krav på fra sin klub. Fra 15.–19. er der lejr for nordenvindssituation og fra 16.–17. er der *materielkontrollantkursus.* Materielkursus er noget nyt og endnu ikke obligatorisk, men det vil sikkert blive et krav til enhver klub at have en materielkontrollant, der efter en vis arbejdstid som kontrollant kan indstilles til videregående uddannelse som byggekontrollant. Materielkontrollantens opgave er at efterse og vedligeholde materiellet på betryggende måde samt være ansvarlig for, at det holdes i stand, bl.a. ved at undervise klubbens medlemmer i daglige og periodiske eftersyn. Deltagerantallet vil blive begrænset til 15 på dette kursus; men vi håber at kunne få andre kursus igang på samme plan.

Der bliver holdt rally efter de i programmet opgivne terminer; ved disse rallyer vil de samme 3-kant baner blive anvendt som til DM konkurrencerne, og de vil blive betragtet som fortræning til DM, samt gælde som konkurrencetræning for nye piloter.

VM-NYT

Der er nu tilmeldt 89 piloter fra 29 lande til VM i England. 40 flyver i åben klasse, 46 i standardklassen, mens de resterende 13's klasse endnu er ukendt.

Jugoslavien deltager med to fly i standardklassen, en Libis 18 og en Delfin.

Italien kommer med to M 100S, en Uribel C og en Skylark 4.

En del lande har lånt fly i England, mest Skylark 3 eller 4, bl.a. Australien, Canada, Finland *(Hämälainen)*, Israel, New Zealand, Rhodesia. Men Canada vil også flyve med en 17 m Dart og to Olympia 460, Sydafrika med Olympia 419.

Holland kommer med en Sagitta og to Ka 6.

Cowboy, som er den eneste svæveflyver, der har fløjet en Hütter-type ved VM (nemlig Hütter 28 i 1950 i Sverige), har lånt en Glasflügel Hütter 301 Libelle (se sidste nummer), som han skal flyve med i England.

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Als har i vinter afholdt studiekreds over emnet udvidet svæveflyvning. Ved sæsonens start bliver der gjort en stor indsats for at hverve nye medlemmer, bl.a. ved en landsdelsdækning med en „løbeseddel", der ganske kort introducerer sporten og klubben, og hvorigennem man kan rekvirere klubbens pjece „et par ord om Svæveflyvning".

Aviator havde rejsegilde på sit klubhus i Arnborg den 21/2. Delene laves i Ålborg og køres til Arnborg på klubbens transportvogne, der således også udnyttes om vinteren.

Aviator's hytte under bygning på Arnborg.

Birkerød's privatejere var i februar i Italien og hente deres M100S OY-FEX, som blev til en ny i stedet for en brugt. Verner Pedersen leverede midt i marts klubbens egen OY-BFX, som han selv havde hentet i Italien.

Kolding, der tog en Ka-6 ibrug ifjor, har bestilt en K-7 til 1966 og en K-8 til 1967.

Nordvestjysk averterer i Tyskland efter en brugt Rhonlerche til afløsning af 2G'en.

Polyteknisk stod pludselig og manglede et fly til sine mange medlemmer og bestilte derfor en finskbygget Ka-8 til omgående levering.

Vejle fik sin Vasama omkring 1. marts, mens Ka-8'en hentes med næste transport.

West har købt en Auster til slæb.

Alborg har foruden at køre s-teorihold med 15 elever givet fly og tilbehør vintereftersyn. Et nyt Tost-spil med turbokobling og 180 hk Oldsmobile-motor skal tages i brug. Ka-6'en er til reparation i Tyskland, men skulle være klar til sæsonens begyndelse.

OSTIV-Nyt

Den tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation har på et bestyrelsesmøde i februar i Zürich fastlagt programmet for sin 10. kongres, der finder sted i South Cerney under VM.

Man begynder 4. juni og fortsætter denne og de næste dage med tekniske møder. Den 8. er der fælles teknisk og meteorologisk møde, den 9. fællesudflugt, 10. og 11. meteorologiske møder og 12. juni generalforsamling og afslutning.

Lorne Welch leder arbejdet med udtagelsen af standardklasseflyet til OSTIV-prisen.

OSTIV-publikation nr VII med foredragene fra kongressen i Argentina udkommer ved kongressens begyndelse.

Det til efteråret planlagte meteorologiske kursus i Varese er udsat til maj 1966.

Svenske svævefly

Som følge af at nedbrydning af limninger i svævefly, bygget under krigen, har forårsaget to havarier, har de svenske luftfartsmyndigheder forbudt anvendelse af alle svævefly bygget før 1946, og de, der er bygget i 1946—1950, må kun anvendes efter en grundig inspektion og kun i maximalt fem år endnu. Dette har bevirket, at 31 Baby, 7 Weihe og 13 andre svævefly har fået deres luftdygtighedsbevis annulleret, og bestanden af svævefly pr. 1. januar er derfor kun 171 mod 200 for et år siden. Den mest almindelige type er Bergfalke med 92; derefter kommer Baby-Falk (13), K8B (13), Ka 6 (8), S.F. 26 (8) og Zugvogel (7).

Svævefly i Finland

Pr. 1. februar var der indregistreret 169 svævefly i Finland, heraf to skoleglidere, begge uden gyldigt luftdygtighedsbevis. De mest almindelige typer var PIK-5 (28), Ka 6 (17), Rhönlerche II (15), K8B (13), Vasama (11) og Grunau Baby (8).

Pas på ved flyslæb i lav højde

Flyslæb-startmetoden er gået så smertefrit i Danmark indtil den ulykke, der skete i 1963 med Stinson'en OY-AAL, at det kunne forlede svage sjæle til uforsigtighed. De undersøgelser, der er foretaget af luftfartsdirektoratet, og de drøftelser om rapporten, der stadig føres mellem dette og svæveflyverådet, gør det rimeligt at indskærpe alle den yderste koncentration, især i de underste par hundrede meters højde.

Der foreligger nemlig flere eksempler på, at et øjebliks uopmærksomhed fra svævepilotens side har fået svæveflyet til at stige så stærkt, at motorflyets hale er trukket til vejrs og hele slæbetoget kommet i en sådan stilling, at øjeblikkelig udkobling var nødvendig. Det spiller i den forbindelse ringe rolle, om der anvendes næse- eller bundkobling, men principielt bør næsekobling anvendes, når den findes, især da Tost-koblingernes egnethed til flyslæb er draget i tvivl.

Svæveflyverådet har foreslået luftfartsdirektoratet, at der fastsættes en minimumstovlængde på 25 meter for erfarne piloter, mens al skoling som hidtil skal udføres med et 40—60 m tov (f.eks. to sammenkoblede 25 m tove).

Påskerally først Kr. Himmelfartsdag!

Grundet den forventede stærke sæsonbegyndelsestrafik i påsken i Kalundborg og vanskelighederne ved indkvartering før teltsæsonen bliver den i sidste nummer omtalte konkurrence i Kalundborg først afholdt i forbindelse med Kr. himmelfartsdag.

Nu skal der springes med faldskærm i Danmark

I påsken indleder Dansk Faldskærmsklub sin egen virksomhed inden for landets grænser med et stort kursus på Flyvestation Vandel. Der bliver et begynderhold med 20 deltagere, et hold for springere med automatisk udløsning — også på 20 — samt et hold for springere med frit fald på 10 mand. Deltagerne indkvarteres på flyvestationen, pårørende på de omkringliggende kroer, og selve springene finder sted på et område på Randbøl hede. Vandel, der gennem mange år har været af stor betydning for modelflyverne og svæveflyverne, kommer altså også med i faldskærmssportens historie her i landet.

Dette var en af de mange ting, der blev behandlet ved Dansk Faldskærmsklubs generalforsamling den 24. februar i København. Samtidig behandlede og vedtog man et nyt lovforslag, hvorefter klubben — der hidtil har fungeret både som „klub" og som „råd" — omdannes til landsorganisation med tilhørende lokalklubber.

Til landsstyrelsen valgtes oberstløjtnant *Otto Petersen* (formand), redaktør *Birger Schjøtt* (næstformand), kaptajn *H. D. Nielsen* (kasserer) samt ingeniør *P. Mygind*, major *P. K. Larsen*, varmemester *J. O. Rasmussen* og postbud *H. Lund-Sørensen*.

Klubbens stifter, grosserer *Kurt Holdt*, udnævntes til æresmedlem.

Den oprindelige klubs økonomiske midler blev tildelt DFK til etablering af et faldskærmsfond til indkøb af fælles materiel. Indmeldelsesbidrag blev fastsat til 75 kr, kontingent de første 6 mdr. for nye medlemmer til 25 kr pr måned, herefter (og for hidtidige medlemmer) 15 kr pr md. Springafgiften bliver 35 kr foruden flyvning, der normalt andrager ca 10 kr.

Til faldskærmsfondet yder de hidtidige medlemmer, der ønsker at springe, hver 150 kr. Efter yderligere at have optaget lån hos medlemmer og fået en kassekredit stillet til rådighed bestilte DFK fem styrbare faldskærme til manuel udløsning til levering inden påske.

Udover påskekursuset forberedes anden virksomhed i Danmark, men samtidig vil man fortsat springe både i Frankrig og i Sverige.

Militært personel, der har modtaget uddannelse gennem DFK, kan i juli omskoles til militære springere ved Jægerkorpset.

Lokalafdeling København blev stiftet samme aften og har følgende adresse:

Kbh./Dansk Faldskærmsklub,
c/o kaptajn *C. C. Jensen*, Borgervænget 94[5].
København Ø. (Tlf. 29 24 69).

Lokalafdeling Ålborg er under etablering med forventet adresse: *H. Lund-Sørensen*, Gammel Kærvej 34, Ålborg.

TWO-LINE - MONO-LINE - UNI-LINE

Dirch Ehlers fortæller om de nyeste typer af linestyring

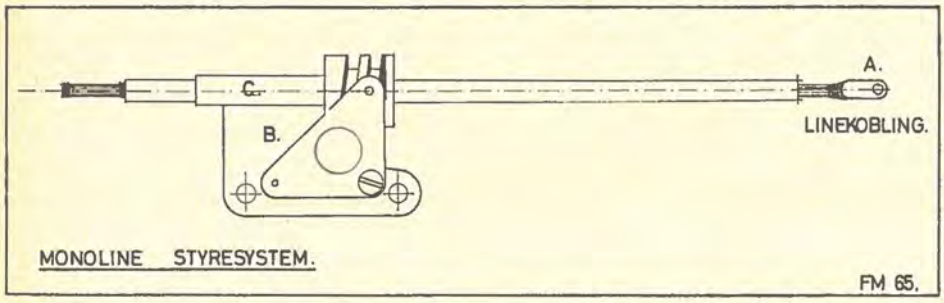


Fig. 1. Styresystemet i modellen.

INDEN for linestyrede hastighedsmodeller findes to principielt forskellige styresystemer: to-linesystemet og enkeltlinesystemet. To-linesystemet er det absolut mest anvendte og bygger på en indbyrdes forskydning af to liner og turde være kendt af alle.

Anderledes med mono-linesystemet, der kun har været brugt herhjemme ca. halvandet år og på grund af en del begyndervanskeligheder er kommet i nogen miskredit. En af de store ulemper er bl.a., at man ikke kan købe et færdigfremstillet håndtag, der kan anvendes i gruppe F.

Ved flyvning med mono-linemodeller opnås styringen ved at sno linen, men på grund af den lange tynde line er det et temmeligt stort antal omdrejninger, der er tale om. Med en Stanzel FAI monoline styreenhed i modellen, kræves med 0,35 mm line ca. 40–50 omgange ved håndtaget for max. styreudslag, mens den tilsvarende bevægelse i modellen er ca. 1 omgang af to mulige. Med 0,40 mm line, som jo fremtidig skal anvendes i F 1, er bevægelsen ca. 1½ omgang. Fuld styring under fuld hastighed opnås ved plus/minus 10 omgange på linen ved håndtaget.

Styresystemet i modellen

Her er det absolut mest anvendte et styreaggregat af Stanzel typen, som kan købes til alle klasser (Axel E. Mortensen). Se fig. 1. Linen fastgøres i trissen A, hvorved trækket overføres til 4 stk. 0,20 mm piano wirer. Disse er fastgjort et lille stykke inde i stålrøret, der bærer snekken ved hjælp af påloddet kobbervikling, hvorefter røret er klemt sammen om vikling og wire. De fire pianowirer fortsætter og er fastgjort igen ved vikling og sammenklemning i delen B, der er monteret fast i modellen. Ved drejning af linen roterer trisse samt stålrør og snekke i glidelejet C, og dette er selvneutraliserende på grund af fjederkraften i pianowirerne. Linestrækket overføres således gennem wirerne, så der ikke er brug for et aksialtrykleje. Ved hjælp af en bevægelig trekant med tap overføres bevægelsen til en almindelig stødstang og via et horn på ca. 7 mm til klappen.

Det er særdeles vigtigt, at styresystemet går let og ubesværet, såvel med som uden træk på linen, og at det uundgåelige slør nedsættes til et absolut minimum. Lidt slør mellem snekke og tap kan ikke undgås. Systemet skal være absolut selvneutraliserende, d.v.s., at ved drejning af trissen til en af siderne, skal denne af sig selv vende tilbage til neutralstillingen, når linen slippes. Man kan roligt sige, at hvis man er i tvivl, så virker systemet ikke tilfredsstillende, og modellen må ikke sendes i luften, før fejlen er rettet.

De almindeligste fejl er:

1. Stålrørets midterstilling ligger ikke i linens trækretning.
2. Snekken går – ved træk på linen – mod planet på grund af fjedring.
3. Stødstangen går mod kropsiden.
4. Klappen er ikke let bevægelig nok.

Klappens størrelse skal være ca. 20×90×15 cm (F 1), og den kan gøres fast dels ved hjælp af messingrørs-lejer i hver ende, eller med almindelige bændler (Pas på maling). Styreenheden indsættes lettest i planet ved hjælp af 3/32" maskinskruer. Når den korrekte placering er fundet, fastlimes hele styresystemet inclusive skruer med araldit. Tappen, der bærer trekanten, indsættes først, når plan, krop og haleplan er samlet. Den kan enten loddes eller araldittes i stilling. Jeg kan anbefale at sammensætte stødstangen af 2 stk. 1,5 mm pianotråd, der samles med en el-samlemuffe lige ved pannens afslutning, da dette giver mulighed for finjusternig af højderoret. Husk, at spænde skruerne godt til. En god prøve for, om styresystemet er, som det skal være, er at rotere modellen om sin længdeakse. Herved skal klappen på grund af sin vægt gå lidt op og ned (0,3–0,4 mm) svarende til sløret, uden at man behøver ryste modellen.

Styrehåndtag

Her skelnes mellem to systemer: *Monoline* og *Uniline*. Det almindelige monolinehåndtag virker ved hjælp af en spiral og kaldes også en „cyklepumpe". Spiralen ligger normalt i forlængelse af linen og består af 2 stk. 1,5 mm wire, der er snoet sammen og i den ene ende forsynet med et øje eller en kobling til linen. I den modsatte ende findes et aksial-trykleje. Spiralen ligger i et aluminiumsrør (cyklepumpen), og uden på dette sidder et bevægligt håndtag som ved hjælp af en messingplade gående gennem en længdegående slids i røret får spiralen til at rotere. Der findes dog også afarter af typen, hvor røret med spiralen er bøjet i vinkel – enten til siden eller opefter – og her sker transmissionen via et vinkeldrev. Ulemperne ved denne styringsform er, at reaktionshastigheden er for ringe, og at cyklepumpen befinder sig på det sted, hvor man normalt har maven placeret, når man bevæger sig

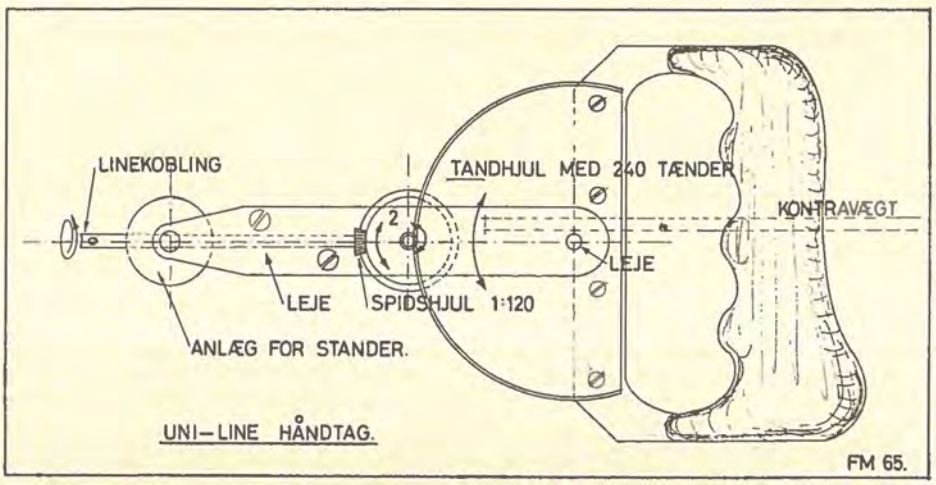


Fig. 2. Uniline-håndtaget, tegnet af Finn Mortensen.

SÆSON 65

omkring standeren. Derfor anvender man nu mere og mere

Uniline-håndtaget

Dette håndtag findes også i en række varianter. Fælles for dem alle er, at de ved hjælp af en gearudveksling omsætter det almindelige håndtags vinkelbevægelse til en rotation. Uniline-håndtaget er ved korrekt dimensionering af tandhjulene det almindelige monoline håndtag overlegent. Jeg vil her beskrive opbygningen af de i Danmark anvendte håndtag, som er konstrueret af undertegnede på grundlag af *Kevin Lindseys* og *Stan Kilsby's* artikel i Model Aircraft (maj–1964):

Gearudvekslingen består af 4 tandhjul: Tandhjul 1, hvorpå håndtaget sidder, er fremstillet af 4 mm messingplade forsynet med 240 tænder, modul 0,4 (98,8 mm i diameter). Tandhjul 2, hvorpå kronhjulet sidder, er af 6 mm rustfri stål forsynet med 12 tænder, modul 0,4. Disse to tandhjul er specialfræset. Kronhjulet er af messing forsynet med 60 tænder, og spidshjulet er ligeledes messing og forsynet med 10 tænder. Kron- og spidshjul kan fås i handelen (UHU). Dette giver et udvekslingsforhold på 1:120 mod 1:76 i Kevin Lindsey's. Tandhjul 1 er fastgjort til en bøsning, der roterer omkring en 6 mm aksel. Tandhjul 2 og kronhjulet er presset sammen og roterer om en 3 mm aksel. Spidshjulet er presset på en 3 mm aksel (3 mm ved tandhjulet og 1/8" ved kuglelejerne) og roterer i 2 stk. 1/8"×3/8" kuglelejer. Akslen er i den frie ende forsynet med 1/8" gevind, hvorpå en specialfremstillet letvægtskobling er fastgjort ved hjælp af 2 stk. 1/8"×3/8" unbrakopinolskruer. Kuglelejerne sidder i en aluminiumsblok på 25×20×32 mm i tæt pasning. En afstandsbøsning fastgjort ved hjælp af pinolskruer holder kuglelejerne i stilling. Aluminiumsblokken og tandhjulene er fastgjort på 2 stk. 4×20×130 mm båndjern.

Det er vigtigt, at sløret nedsættes til et absolut minimum – især for at begrænse sliddet, og at den roterende vægt – især på udgangsakslen – holdes så lille som overhovedet muligt, da reaktionshastigheden er direkte afhængig heraf. Som hjælpeudstyr er håndtaget forsynet med en kontravægt, så modellen kan flyves med een hånd selv på næsten slappe liner, samt en bøjle, som sikrer, at håndtagets mellemstykke ikke bevæger sig op eller ned i standeren.

Såfremt der er interesse, kan undertegnede fremstille et komplet sæt tandhjul for 40–50 kr. afhængigt af, hvormange der melder sig.

Flyvning med enkeltlinesystem

Som helhed kan siges, at en god enkeltlinemodel er enhver anden modeltype overlegen, både med hensyn til hastighed, styrbarhed og stabilitet. Ved flyvning indstilles håndtaget således, at neutralpunktet ligger i midten af udslagsområdet.

Jordstart: Der gives neutralt ror, indtil modellen har nået flyvefart, hvorefter der gives lidt *op*.

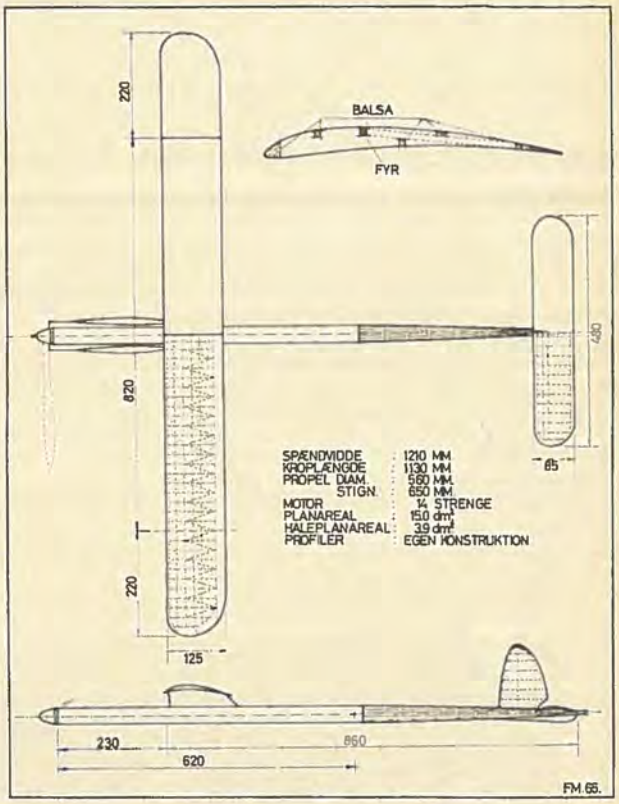
Håndstart: Modellen kastes lige frem med ganske let *op*. Hjælperen skal løbe godt til, og han må ikke have hverken tommel- eller pegefinger over planet. Der korrigeres hurtigt, hvis modellen går op eller ned.

Selve flyvningen: Da der er en lille forsinkelse på styringen, gælder det om at være en lille smule foran i korrektionerne. Kommer modellen således i op- og ned-svingninger, skal man give *ned*, når modellen er i sit laveste udsving og ikke vente, til den kommer op igen. Det, der er vigtigst at være klar over, er imidlertid, at modellens neutralstilling ændrer sig, eftersom linestrækket er stort eller lille. Dette skyldes, at ophængningstrådene for snekken giver sig, således at modellen får mere op, jo hurtigere den flyver. Man skal således ved korrektionen ikke vende tilbage til nulpunktet ved starten, men give mere og mere ned varierende fra 5–10 omgange.

Landing: Her gives gradvist mere og mere op, indtil modellen landes med den lavest mulige hastighed.

Den væsentligste forskel på flyvning med uniline-håndtag og „cyklepumpe" er, at „cyklepumpen" altid kræver to hænder, medmindre man da har en usædvanlig stabil model. Og dette vanskeliggør i høj grad situationen, når man skal gå i stander. Ligeledes er standeren ved „cyklepumpen" placeret meget lavt, oftest i hoftehøjde. Flyvning med uniline-håndtag er derimod praktisk talt som flyvning med almindelig toline-model. Standeren er placeret i brysthøjde, og man fanger standeren med venstre hånd og sætter håndtaget i gaflen. Det kan varmt anbefales at bygge en træner og flyve den på korte liner, for på denne måde at indøve standerteknikken. Det nedsætter modelforbruget og fejlstarterne. En ting, der er væsentlig ved samtlige styresystemer er, at modellen befinder sig i sin bane, inden man går i stander, således at man ikke skal efterkorrigere alt for meget, når man først er i gaflen.

Dirch Ehlers.



Her er Poul Rasmussens wakefieldmodel for indeværende sæson, som vi nærmere omtalte i sidste nummer. Poul Rasmussen vandt som bekendt flyvedagskonkurrencen i februar.

VM i fritflyvning

Finlands Flygförbund har nu udsendt de officielle indbydelser til VM, der ligesom NM ifjor finder sted i Kauhava. Det bliver fra 7. juli kl 1800 til 12. juli kl 0900. Vi må tilmelde tre mand i hver af de fritflyvende VM-klasser og som noget nyt en holdleder i hver klasse, altså maximalt 12 mand. Gebyret bliver højst 62 dollars (ca 425 kr) pr person, men meddeles senere. Proxyflyvning koster det samme.

A2 flyves 9. juli, D2 den 10. og C2 den 11. juli.

Da vi skal give en foreløbig tilmelding med antal allerede i denne måned og endelig tilmelding med navne senest 15. maj, kommer vi til at lave om på rådets oprindelige tanke om, at man først skal tilmelde sig 19. maj (efter DM).

Alle interesserede skulle efter „Nyt fra modelflyverådet" give KDA underretning *senest 29. marts*, og vi får så nok en ordning med finnerne om at vente med navnene, til DM er overstået den 16. maj. Skulle nogen ikke være underrettet herom af sin klub, må han *omgående* henvende sig til KDA.

Fransk fritflyvningskonkurrence

Den 18.—19. april holdes i Peronne (Somme) en fritflyvnings-konkurrence i de tre VM-klasser. Tilmelding til KDA *omgående*. Gebyr 7 kr pr klasse. Camping er mulig.

HOBBY-BLADET KR. 2,25
bringer hver måned aktuelle modelflyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.
REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

(KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE)

KJELD SASBYE *ELLEBJERGVEJ 138 KØBENHAVN SV TLF. 30 10 14* **KARL RASMUSSEN**

★ TEORIKURSER ★ ALLE FLYVECERTIFIKATER

Vraget af OY-POL,

Piper Cub L4, til salg. Højre vinge og krop beskadiget. Propel og motor, 65 hk. Continental, rest 230 timer, m. 6v. konstantspeed Vindgenerator 33 l ekstratank m. pumpe og rør og radioudstyr ubeskadiget. Kan beses i hangar i Kastrup. ■ Henvendelse: Helmer Lund Hansen, Absalonsgade 14, Eva 6212.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

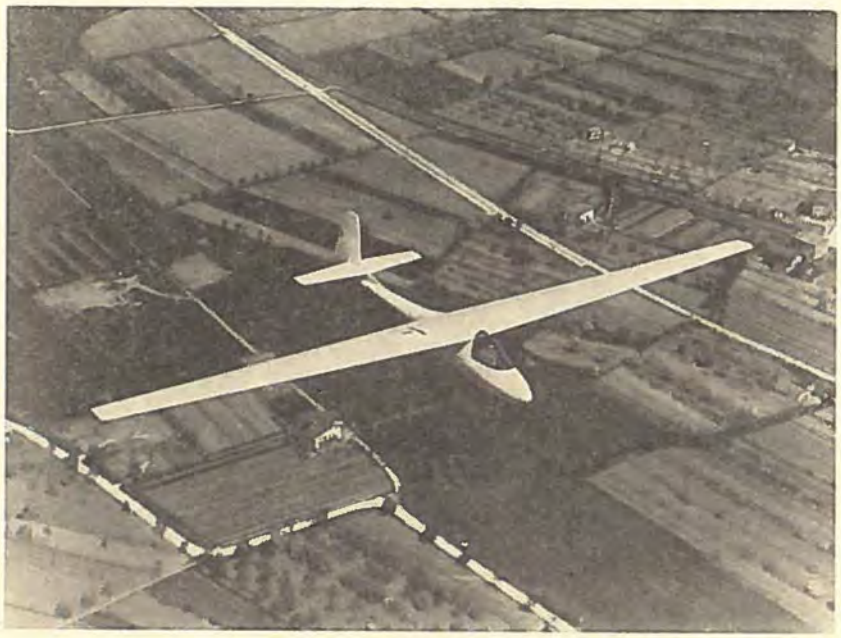
København Ø (01) 29 36 00

TIL EGENSE

... til vands
... til lands
... og fra luften

Danmarks første flytel er et besøg værd. Flyet kan parkeres uden for værelset.

(081) 10411 MOU 99



M-100 S

Hvorfor vente mange måneder eller år?

når det højtydende italienske svævefly i standardklassen M 100 S kan leveres på kort tid.

Over 80 flyver nu i USA og Europa og har i mange mesterskaber placeret sig fremragende, bl. a. i forskellige franske, hvor det havde overordentlig stor succés. Tænk blot på Sejstrup i det nordiske mesterskab. Et højtydende plan, særdeles egnet for klubber, nu 3 i Danmark.

VERNER PEDERSEN Vestergade 9, Nørresundby (081) 3 32 65

Årets udvekslingsrejser

Efter prøverne i KDA midt i marts har udtagelseskommissionen valgt følgende heldige deltagere:

Til USA skal *Hans G. Andersen*, Odense Linestyringsklub, *Niels Egelund*, Odense Model-Flyveklub, *Ole Gerstrøm*, Modelflyveklubben Zephyr i Thisted, *Torben V. Johansen*, Flyveklubben Flight og *Kai Munch*, Bornholms Flyveklub.

Til Canada rejser *Jørgen Bachmann*, Aircraft Observer's Club i Virum, sammen med *Niels Frederiksen*, Svævethy i Thisted.

I vor første udveksling med Vesttyskland deltager *Palle Jørgensen*, Modelflyveklubben Zephyr i Thisted, og *Jørgen Larsen*, Ry Modelflyveklub.

USA-holdet ledes af oberstløjtnant *J. A. Termøhlen* og af overassistent *Hans Kofoed*.

De udenlandske kadetter, der besøger Danmark, ledsages under deres rundrejse af pressefotograf *Torkild Balslev*, Hjørring.

KDA efterlyser værter for kadetterne under opholdet i København samt et par klubber, der vil være vært for holdet nogle dage under rundrejsen.

FLYVEPLADSNYT

Kastrup fylder 40

Den 20. april er det 40 år siden, at Københavns lufthavn i Kastrup blev taget i brug. Det var dengang en græsmark på 750 × 900 m med en 350 m² stor hovedbygning af træ og en enkelt hangar, den nuværende brandstation. Hangar C blev færdig i 1926 og hangar B i 1938. I 1931–33 blev landingsarealet udvidet til 1100 × 1100 m, og i 1939 tog man den næste nye lufthavnsbygning i brug. Den var oprindelig på 2500 m², men er siden blevet udvidet næsten til ukendelighed.

Under besættelsen blev der anlagt fire startbaner af beton, hvoraf den første var færdig i december 1941. De blev betydeligt udvidet i årene umiddelbart efter befrielsen, og samtidig opførtes hangarerne I, II og III med tilhørende værkstedsbygninger. Sit nuværende udseende fik lufthavnen ved de store byggearbejder i årene 1957–1960, hvor banerne blev forlænget, og der opførtes en tredie hovedbygning med et etageareal på 40.000 m², kantine, briefingbygning m.v. Da lufthavnen blev indviet, havde den kostet ca. 3 mill. kr. Pr. 1. april 1964 var totalinvesteringen 277 mill. kr.

Får Svendborg nu flyveplads?

Igennem mange år har Svendborg Flyveklub nærmest ført en dvaletilværelse, men i vinter har der atter været tegn på liv, bl.a. har man under ledelse af *Brian Jørgensen* et teorikursus i gang.

På generalforsamlingen den 3. marts kunne formanden, filialbestyrer *O. Hoff* i sin beretning oplyse, at et flyvepladsudvalg både havde søgt efter egnede arealer til en flyveplads og været i kontakt med et stort antal af byens erhvervsvirksomheder, der i stort omfang støtter klubbens bestræbelser for at få indrettet en plads.

På et møde efter generalforsamlingen, hvor bl.a. borgmester *Svend Age Andersen* og stadsingeniør *Erik Schultz* var til stede, redegjorde KDA's generalsekretær for udviklingen af den lette flyvning og for kravene til flyvepladser hertil, mens direktør *Ingolf Nielsen* gav konkrete eksempler på anvendelsen af fly i forretningsøjemed og gav tilsagn om, at Cimber Air ville betjene en flyveplads ved Svendborg — der ligger lige på linien mellem Sønderborg og Kastrup. Også Esso-filmen „Flyv selv" blev vist, og der udspandt sig en længere diskussion, der klart viste behovet og interessen for en plads.

Da man efter klubbens projekt kan indrette en offentlig landingsplads kun 3½ km fra centrum ude ved Hvidkilde, hvor pladsen vil komme til at ligge tæt ved projekterede hovedfærdselsårer og nye industrikvarterer, skulle sagen være oplagt.

★

Stauning flyveplads i Vestjylland ser nu alligevel ud til at kunne virkeliggøres iår, efter at også Ringkøbing amtsråd har givet tilsagn om 150.000 kr til projektet. Man skal nu igang med at erhverve de nødvendige arealer til pladsen, og entreprenørerne der skal lave asfaltbanen, regner med at kunne gøre det på 15—16 uger, når de kan gå i gang. Ringkøbing-Skern-Tarm Flyveklub påtænker at opføre en bygning på den nye flyveplads og får med denne i det hele taget mulighed for at komme igang med flyvningen for alvor.

Vesthimmerlands flyveplads vil snarere komme til at ligge 7 km nord for Års ved Søttrup plantage, 4 km øst for Hornum, end ved St. Binderup kro, hvor man oprindelig havde tænkt sig det. Der kan blive en bedre flyveplads ved det nordlige projekt, der ligger fuldtud så godt for de fleste af de implicerede kommuner — kun Ålestrup kommer til at lide under det. Iøvrigt er det ikke utænkeligt, at der alligevel bliver endnu en dansk kro-flyveplads ud af det oprindelige projekt.

Endelave forventes at blive forsynet med en flyveplads i løbet af året.

Langeland og *Nyborg* er andre muligheder, der er blevet aktualiseret ved planerne om flyveplads ved Svendborg.

TRAFIKFLYVENYT

Falck's rute København—Odense er nu indgået i SAS-rutenettet, således at passagerer fra Odense ikke længere skal betale for strækningen til København ved flyvning til en række oversøiske og europæiske byer. Pladsbestilling på ruten sker nu via SASCO, det nye elektroniske pladsbestillingsanlæg i Kastrup, ligesom SAS fremtidig ekspederer passagererne til Falcks fly. Falck agter at sælge sin sidste Dove og vil i stedet købe endnu en Heron.

Cimber Air's rute Sønderborg—København vil formentlig fra 1. april blive genstand for en lignende ordning. Cimber Air skal fremtidig overtage beflyvningen af natpostruten København—Billund.

Loftleidir har købt endnu to Canadair CL-44. Som de hidtidige to skal de udelukkende anvendes til passagertransport med plads til 160 passagerer. Alle fly vil i løbet af et par år blive forlænget 4,88 m, så der bliver plads til 189 passagerer!

SAS rute til Sydamerika vil fra 1. april gå via Zürich i stedet for Geneve. Den 18. maj indsættes DC-8 på ruten i stedet for Coronado.

Flying Enterprise fik sine to nye DC-7 OY-DMU og OY-DMT den 1. og 10. februar. De ejes af datterselskabet Conair, der også har erhvervet den allerede benyttede OY-DMS, mens de to svensk-ejede OY-DMP og OY-DMR er blevet leveret tilbage.

Sterling Airways Super Caravelle OY-STA fløj første gang den 30. december. Den bliver leveret den 31. marts og anvendes indtil da til forsøg med automatisk landing.

Scan-Fly, der udfører ambulanceflyvninger for forsikringsselskabet Europæiske og dettes datterselskab REMO (Rejse-Motorforsikring), har navngivet sin Heron „Ellen Remo", sin Baron „Mette Remo" og sin Aero-Commander „Karen Remo".

SAS har nu otte DC-7C tilbage efter SE-CCC „Stig Viking"s havari på Teneriffa den 9. februar. De er nu alle totalt nedskrevet.

SAS åbner den 1. maj en direkte rute København—Bruxelles. Den beflyves med Caravelle.

Nordair-engagementet kostede SAS 2,3 mill. sv. kr., der er blevet afskrevet på regnskabsåret 1963/64. I samme år var der et tab på 2,8 mill. sv. kr. i samarbejde med Thai International mod 9,0 mill. sv. kr. året før.

SAS får i denne måned den første af de to bestilte DC-8 Series 50 med turbofanmotorer. Den næste leveres i marts 1966. I foråret får man desuden to Caravelle III, mens to andre leveres i begyndelsen af næste år. Swissair har meddelt, at man vil benytte sig af forkøbsretten til de fire Caravelle, man i øjeblikket lejer, og da de to Coronadoer leveres tilbage til Swissair om et lille års tid, betyder de nye materielanskaffelser i realiteten kun erstatning for afgangen.

Aer Lingus indsætter One—Eleven på ruten til København den 7. april.

Schiphol havde ifjor 2.1 mill. passagerer og 80.400 starter og landinger. „Det nye Schiphol", der vil koste 300 gylden og skal stå klar i slutningen af 1966, gør gode fremskridt. De fire 3300 m startbaner er færdige, og de mange nye bygninger tager form.

IATA oplyser, at de selskaber, der beflyver Nordatlanten, ifjor befordrede 3.551.188 passagerer over dammen — 25.2 % mere end året forud. Belægningsfaktoren steg fra 49.1 til 57.5 %. Der blev ialt udført 47.944 flyvninger. SAS øgede sin andel med hele 29 %.

Vib-Air er et nystartet taxaselskab med hjemsted i Viborg. Det har købt en Piper Apache og vil desuden anskaffe et skolefly.

Esbjerg Fly-Invest er stiftet af Esbjergs tre Rotary-klubber. Det har en kapital på 350.000 kr. og vil købe en Aztec, hvormed man på charterbasis vil flyve to dobbeltture daglig mellem Esbjerg og København.

FLYVEVÅBNET

En RF—84F Thunderflash kolliderede den 21. februar med TV-sendermasten i Rangstrup i Sønderjylland. Flyet landede i god behold i Karup, og heller ikke masten led større skader.

De første Sikorsky S-61 forventes at blive leveret i løbet af april.

BØGER

„50 moderne Flugzeuge für Land- und Forstwirtschaft" (112 s., 4,50 DM).

„BMW-Flugmotoren" (120 s., 6.— DM).

„Junkers Flugzeuge und Flugmotoren I"" (104 s., 6.— DM).

Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl fortsætter sin serie af små typebøger i lommeformat med ovenstående om henholdsvis landbrugsfly, motorer fra Bayerische Motorenwerke (samt Rapp og Siemens-Bramo-motorer) samt første del af Junkers-bogen, der går op til og med Ju-52 i forskellige udgaver samt den enmotors R-53.

Vamdrup Flyveplads

Kolding Flyveklub tilbyder at stille Vamdrup Flyveplads med tilhørende hangar/telefon og flyvelederkontor til rådighed for en yngre, driftig pilot/mekaniker med instruktørcertifikat for oprettelse af flyveskole, taxi- og rundflyvning. ■ Et antal elever fra teorikursus klar til skoling. Piper Tripacer kan lejes. ■ Pladsen er velbeliggende med stor befolkningsdækning.

■ Henvendelse: Kolding Flyveklub ved P. Eduard Petersen, arkitekt MAA, Helligkorsgade 16, Kolding. Telefon: (055) 2 11 22*.

TYPENYT

To *Nord 262* er blevet solgt til Japan Domestic Airways. Motortypen er nu Bastan VI C med en max. vedvarende ydelse på 986 hk mod 917 hk i den tidligere anvendte Bastan VI B. Air Inter, det franske indenrigsselskab, fik sin fjerde og sidste Nord 262 den 21. januar.

15 *SEEMS 892 Rallye Commodore 150* er blevet bestilt af det franske luftfartsdirektorat til slæb af svævefly på de franske svæveflyveskoler.

Potez 841: første seriefly fløj den 22. dec.

Brugt fly købes

helst med slæb. ■ Billet mrk. 41 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, V.

Flymotor

Cirrus Minor II sælges.
■ Jens Toft, telefon (0731) Højmark 31.

Piper Colt

Super Custom med 90-kanal radio. totaltid 550 h (rest 650 h), sælges for 42 000 kr., eventuelt halvpart. ■
Civilingeniør E. Bjerre-Petersen, Telefon 73 11 22

Douglas TA-4E er en tosædet træningsudgave af Skyhawk, forsynet med en P & W J52—P—8A.

Den er 90 cm længere end den almindelige Skyhawk og har samme evne til at medføre våben som denne. Der er bestilt 35 til en pris af 27,4 mill. Dollars. Produktionen af ensædede Skyhawks overstiger nu 1500. — Max. hast. 1180 km/t, marchhastighed 800 km/t, flyvestrækning 3200 km.

Sikorsky S-66 er et forslag til U.S. Army's „Advanced Aerial Fire Support System". Det er en helikopter med faste vinger og jetmotor til ekstra trykkraft.

Mirage IIIV, VTOL-versionen af Mirage, begyndte flyveprøverne den 12. februar. Den vejer 12 t og har en Snecma TF-104 og Rolls-Royce RB 162/1 løftemotorer.

Piaggio P. 166 er nu blevet solgt i et antal på ca. 100, herfra 40 til det italienske flyvevåben. Nyeste version er P. 166C med plads til 13 passagerer, der fløj første gang den 2. okt.

Hiller FH-1100 er en civil version af OH—5A med en 317 hk Allison 250—C10B (T63). Den har fire sæder og kan leveres fra december i år.

Hawker Siddeley 802 var et projekteret militært fragtfly, bestående af kroppen fra HS 681 kombineret med Comet-vinger og Spey-motorer.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

Avro 776 var en projekteret anti-ubådsversion af Trident.

Northrop F-5 er nu i tjeneste i det iranske flyvevåben. De første 13 blev overdraget den 1. februar.

Boeing KC-135A no. 732 blev afleveret den 12. januar, og produktionen er hermed forbi efter 8½ års forløb.

Beech Baron er blevet bestilt af U.S.Army som tomotoret træner. Ordren er på 2,5 mill. dollars.

Vickers Valiant blev grounded den 9. dec. på grund af træthedsrevner i vingebjælkerne. Det er nu blevet besluttet at ophugge dem, da en modifikation vil være for kostbar, når typen alligevel skulle være udgået i løbet af de næste 3—4 år. Af de 108, der blev bygget, var der ca. 50 i tjeneste, dels som taktiske bombefly, dels som flyvende tankvogne.

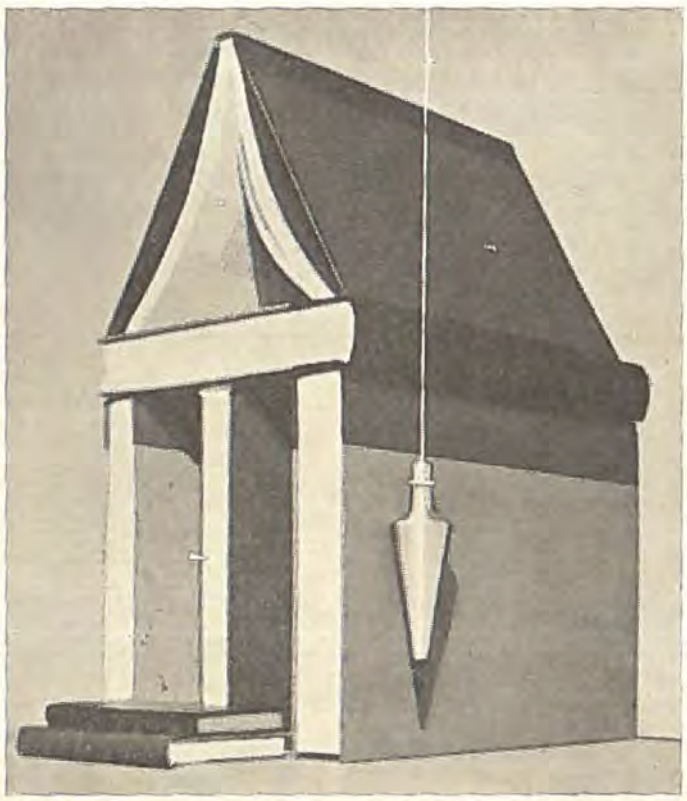
Dassault Mirage IV er nu i eskadrilletjeneste. Der er bestilt 62, hvoraf de 20 var leveret ved udgangen af februar. Produktionen er 2 pr. måned.

Hawker Siddeley Dominie, militærversionen af H.S. 125, fløj første gang i december. 20 skal leveres til RAF som navigationstrænere.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly:
OY-DMT og OY-DMU, DC-7, A/S Consolidated Aircraft Corporation Ltd., Kastrup (benyttes af Flying Enterprise).

Ejerskifte: OY-DCR, Piper Caribbean, tidl. Jørgen Andersen, Ove Kjeldgaard Kelsaa og Vagn Karskov Jakobsen, Ringkøbing, nu også Ole Korsholm, Herning. — OY-DCX, Foka, tidl. Københavns Svæveflyveklub, nu Leif Midtbøll, Gentofte.



Vi prøver at bygge et hus netop til DEM...

hvor siderne og taget består af bøger og atter bøger, og hvor lodlinen er service og viden. Kom ind og tal flyve- og motorlitteratur med os (vi skaffer meget gerne hjem, hvad De ikke kan finde på hylderne). De er meget velkommen.

Kom ind og tal hobby, bøger og papir med os!

KNUD RASMUSSENS EFTF.
Gregers Høeg — Boghandel
Vesterbrogade 60 — København V.
Telefon: Hilda 2055 — Giro 275 29.

KASTRUPGÆSTER

A/S Conair (Flying Enterprise) fik leveret to nye DC-7'ere, OY-DMU (ex-American Airlines N314AA) og 'DMT, henholdsvis 1/2 og 10/2. — 9/2 ankom en Capitol C-46 N66326, som fløj med fragt for SAS, og den i forrige måned nævnte C-46 tilhørte ligeledes Capitol. Sud Aviation foretog „All Weather Landing System Test" med Caravelle F-BLKI, og 20/2 og 28/2 landede Martin's Air Charter med DC-7C PH-DSL og 'DSO (begge ex-KLM); den sidstnævnte var chartret af Scanair. — 21/2 ankom British Eagle med Britannia G-AOVA og 'OVE samt Britannia Airways (ex-Euravia) ligeledes med Britannia G-ANBO; alle tre fly var chartret af Ford Motor, og 22/2 ankom atter en British Eagle Britannia G-ARKA og en Irish International Airways Boeing 720B EI-ALA, som medbragte 130 irske Ford-repræsentanter. British Midland (ex-Derby Airways) kom med fragt i en Argonaut G-ALHY 24/2.

Japan Air Lines, BEA, Lufthansa og Sabena ankom alle på rute i februar med hver et nyt luftfartøj, nemlig henholdsvis DC-8 JA-8013 10/2, Trident G-ARPO 11/2, Boeing 727 D-ABIK 14/2 og Caravelle 6N OO-SRI 16/2. KLM mellemlandede 14/2 på en Tokio-rute også med en helt ny DC-8 PH-DCW og 28/2 med 'DCE, som var i stedet for Electra.

Scandinavian Air Trading fik leveret en ny Musketeer OY-DPT 2/2, og 3/2 ankom en Junior LN-BFL tilhørende Jan Larsen fra Asker. Svenskerne er næsten lige så dygtige til at registrere fly på som danskerne: 6/2 kom Engquist & Udesen fra Göteborg nemlig på besøg med en Comanche, som hed SE-EOU, og dette firma er nu skyld i, at man må fortsætte i denne alfabetserie, trods en masse andre serier ikke er afsluttet. Nok med det, men nordmændene er meget værre, de bruger registreringerne flere gange; 8/2 ankom en Cherokee LN-FOK tilhørende P. B. Svendsen i Oslo, og LN-FOK var tidligere en Fred Olsen Viscount! Dove G-AMFU 10/2 var ejet af Fox's Glacier Mints Ltd., og Dove G-APVX 11/2 af Leyland Motors Ltd. — 17/2 landede en Twin Comanche SE-EOK fra AB. Nyge-Aero og Thanner Fly's Hughes 269A OY-HAB samt en Cessna 150 SE-CTU fra Borås Flygklubb. Litex Aviation fik en ny Horizon OY-DOS 23/2, og Chalmers Flygklubb i Göteborg kom på et smut 24/2 med Junior SE-EFL. Firma Sieglingriemen i Hannover ankom med en Baron D-ILPU 25/2, og 26/2 kom månedens største sensation, nemlig Mr. Baillie-Reynold's KZ-III 9M-AMF fra Malaysia.

Den interessanteste militære fly var en RCAF C-130B, 10303, som ankom 27/2, og en CC-106 Yukon, 15932, var her 25/2. Det franske luftvåben landede 3/2 med Noratlas No.171 og 16/2 med C-47, 23507. Luftwaffe kom på visit 21/2 med Convair 340, CA-033, og USAF 6/2 med C-47, O-49409, som var et orlovsfly. Andre USAF-fly var C-130E, 37877 18/2 og 37887 22/2, begge fra Tactical Air Command. U.S.Army Otter 76110 overnattede 15/2 og Beaver 64400 27/2.

E.H.

Motorfly i Sverige

Pr. 1. januar var der indregistreret 729 motorfly i Sverige. De mest almindelige typer var Super Cub (57), alm. Cub (52), Auster-varianter (48), Cessna 172 (43), Tri-Pacer (42), Colt (32), Cherokee (24), Junior-Trainer (22), Bell 47 (22), Tiger Moth (22), Tiger Moth (19) og Cessna 150 (16).

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.

Flyveskole
Flyservice
Flyudlejning
TRANSair
DANISH AIR-TAXI
Københavns Lufthavn Syd—Dragør
53 20 80

14.-19. APRIL
Skandinaviens største specialudstilling
Campingvogne — telte — sommerhuse
sejl- og motorbåde — ferieudstyr m.m.
HERNING-HALLERNE

G-S FLYVEVÆRKSTED
GOD SERVICE
RIMELIGE PRISER
TLF. (03) 27 20 50

MØLLEMOSEGÅRD
FLYTEL - MOTEL
Møllemosegård har dejlige værelser med bad, wc og centralvarme.
TLF. (03) 27 20 50
GÆSTE-TLF. (03) 27 28 50

FLYVEPLADS . KOLLERØDVEJ . ALLERØD

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 19, København K.
Telefoner: (01) 14 46 55 og 14 68 55.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroclub.
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: Økonomichef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERADET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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.

Nu forbereder vi Flyvelotteriet

I begyndelsen af marts sendte KDA de første oplysninger om årets flyvelotteri ud til vore over et hundrede flyveklubber og bad dem snarest sætte forberedelserne i gang og bestille lodsedler hos KDA.

Flyvelotteriet 1965 finder sted fra 1. maj til 30. juni og omfatter 100.000 lodsedler à 2 kr. Overskuddet går til fremme af flyvesporten i Danmark, dels direkte til klubberne, dels i det fælles arbejde i KDA. Siden det første Flyvelotteri i 1945 har lotteriet været af største betydning for KDA's og klubbernes arbejde, og ethvert medlem må derfor være med til at afsætte lodsedlerne også iår.

Som sidste gang er der to numre på hver lodseddel, altså „To chancer for en daler".

Hovedgevinsterne er to biler, subsidiært to campingvogne eller „Køb hvad De vil" for de tilsvarende beløb. Endvidere kan man vinde flyverejser for to personer til de Kanariske Øer og til Mallorca — med hhv. Tjæreborg/Sterling Airways og Scandinavian Airlines System. Og sluttelig er der ialt 20 dobbeltture på SAS-indenrigsruterne i Danmark.

Hver klub er anmodet om at udpege en lotterileder, som KDA står i kontakt med, og som organiserer klubbens salg. Der skal gøres et arbejde for at sælge lodsedlerne, og mange af klubberne er i fuld gang med forberedelserne. Det er interessant at konstatere, at ikke mindst større klubber med pæne regnskaber er klar over, at de kan skaffe sig god hjælp til mere materiel gennem Flyvelotteriet.

Men også de mindre klubber har store og gode muligheder.

Flyvehistorisk sektion

afholder filmsaften fredag den 23. april kl. 2000 i Hjemstavnslokalerne, Løngangsstræde 28. På programmet står en fransk film „Vingernes mirakel" om flyvningens historie, set gennem franske briller, samt film om Boeing og Lockheed i går — i dag og i morgen.

Nye direkte medlemmer

Hillerød Kommune
Kalundborg Kommune
A.B.C. Hansen Comp. A/S
Fly-mekaniker *J. B. Petersen*, København
Ole Carlsen, København
Christian Hemdrup, København
K. J. Lindrup Olesen, Brønderslev.

Runde fødselsdage

Bogholder *Kaj Bråd*, Jyllandsgade 153, Esbjerg, 50 år den 13. april.

Kontreadmiral *A. Schmidt*, Gothersgade 137, København K., 65 år den 15. april.

Skrædermester *Jacob Gladbjerg*, Kongensgade 92, Esbjerg, 65 år den 16. april.

KALENDER

3-4/4	KDA's landsmøde (Næstved)
30/4-2/5	Flyvemesse i Eelde, Holland
8-16/5	Intern. flyvemesse, Saarbrücken
11-20/6	Luftfartsudstilling i Le Bourget.

Motorflyvning

25/4	1. kval.konkurrence (Esbjerg)
7-9/5	Rally på Jersey.
22-23/5	Rally i Quiberon (Fr.)
29-30/5	Rally i Luxembourg.
23/5	2. kval.konkurrence (Ålborg)
28-30/5	Isle of Man Air Rally.
29-30/5	Rally i Macon (Fr.)
29-30/5	Flyveopvisning i Vamdrup.
Juni	3. kval.konkurrence (?)
5-7/6	Jaffeux-Tissot-trofæet, Castellet (Fr.)
12-13/6	Rally i Angers (Fr.)
20-23/6	Rally i Porto (Portugal).
9-10/7	Amerikanske piloter i Kbhvn.
17-24/7	Rundtur i England.
30/7-1/8	Vestkystrally (Göteborg)
14-15/8	DM i motorflyvning
28-29/8	NM i motorflyvning
September	FAI Europatur Dubrovnik—München.
7-21/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Sveveflyvning

1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
10/3-10/4	Bølgeflyvningslejr, Fagernes, N.
16-17/4	Materielkursus (Arnborg).
22-28/5	Træning til VM (England).
29/5-13/6	VM (South Cerney, England).
5-7/6	Pinserally (Arnborg).
12-13/6	Weekendrally (Arnborg).
19-20/6	Weekendrally (Arnborg).
26-27/6	Weekendrally (Arnborg).
4-18/7	DM (Arnborg).
15-25/7	Europa-Cup i Angers (Fr.)
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).

Modelflyvning

4/4	Vårkonkurrence, fritflyvende.
11/4	Vårkonkurrence, linestyrede.
25/4	Vårkonkurrence, radiostyrede.
25/4	Linestyringskonk. (Odense).
2/5	Windypokalen (Kbh.).
2/5	Skræntkonk. (Thisted).
14-16/5	Kombineret DM.
6/6	Limfjordsstævne (L) i Ålborg.
7-11/7	VM (fritfl.) i Finland.
10-18/7	Sommerlejr.
19-20/7	Nordisk landskamp, Radiostyring (Norge).
9-15/8	VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8	Criterium (linest.) i Belgien.
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
3/10	DM i skræntflyvning (Thisted).
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Chefredaktør *Sv. Aage Lund*, Carl Baggers Allé 4, Charl., 65 år den 18. april.

Skotøjshandler *Poul Stålfoss*, Godthåbsvej 107, Kbh. F., 50 år den 26. april.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

K.S.A.K.: *SM Segelflyg Meddelanden*, 1942.
Nevil Shute: *En Mand med Regnestok.*
Om Flyvning og Luftskibsfart, 1923.
Luftfart-Bogen, 1923.
Luftsport, 1913.
F. Nyborg-Christensen: *Lær at flyve.*
Populær Flyveteknik I.
Populær Flyveteknik II.
R. E. G. Davies: *A History of the Worlds Airlines.*
Zuerls *'Adressbuch der Deutschen Luft- und Raumfahrt*, 1964.

To nye æresmedlemmer i Danske Flyvere

Oberst *C. C. Larsen*, der har været medlem af Foreningen Danske Flyvere igennem 46 år, heraf 20 i bestyrelsen, blev på generalforsamlingen den 23. februar udnævnt til æresmedlem sammen med foreningens generalsekretær, direktør *August Jensen*, der har været medlem i 40 år, deraf 25 år i bestyrelsen og 11 som generalsekretær.

I sin beretning oplyste formanden, vicedirektør *Emil Damm*, at medlemstallet var steget fra 548 til 557, idet der havde været 16 afgange og 25 tilgange. Der havde været øget tilslutning til foreningens møder og andre arrangementer.

Såvel beretningen som regnskabet, der blev aflagt af kassereren, tobakshandler *Rud. Olsen* og bl.a. viste, at der var indkommen 4.540 kr ved kaptajn *John Foltmanns* bisættelse, blev enstemmigt godkendt.

Kontingentet blev sat 5 kr i vejret til 26 kr årligt.

Til bestyrelsen genvalgtes formanden og kassereren, og i stedet for luftfartsinspektør *L. M. S. Jacobsen*, der ikke ønskede genvalg, blev luftfartsinspektør *Arvid Hansen* valgt. I hans sted som revisor valgtes oberstløjtnant *P. N. Brandt-Møller*, mens statsaut. revisor *Iver H. Iversen* genvalgtes.

Et af bestyrelsen fremsat forslag til en hædersplakette, der faktisk allerede blev indstiftet den 28.8.1930, men tilsyneladende aldrig er kommet til udførelse eller blevet uddelt, blev indføjet i lovene. Når den tildeles et ikke-medlem, medfører det ret til at deltage i møder og sammenkomster samt til at bære foreningens emblem.

Det vedtoges at tildele redaktør *Poul Westphall* plaketten for hans mangeårige arbejde for dansk flyvning, når den er blevet udført.

Generalforsamlingen blev ledet af advokat *A. K. Wilton.*

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. 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.

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
LN-MOT
SHELL

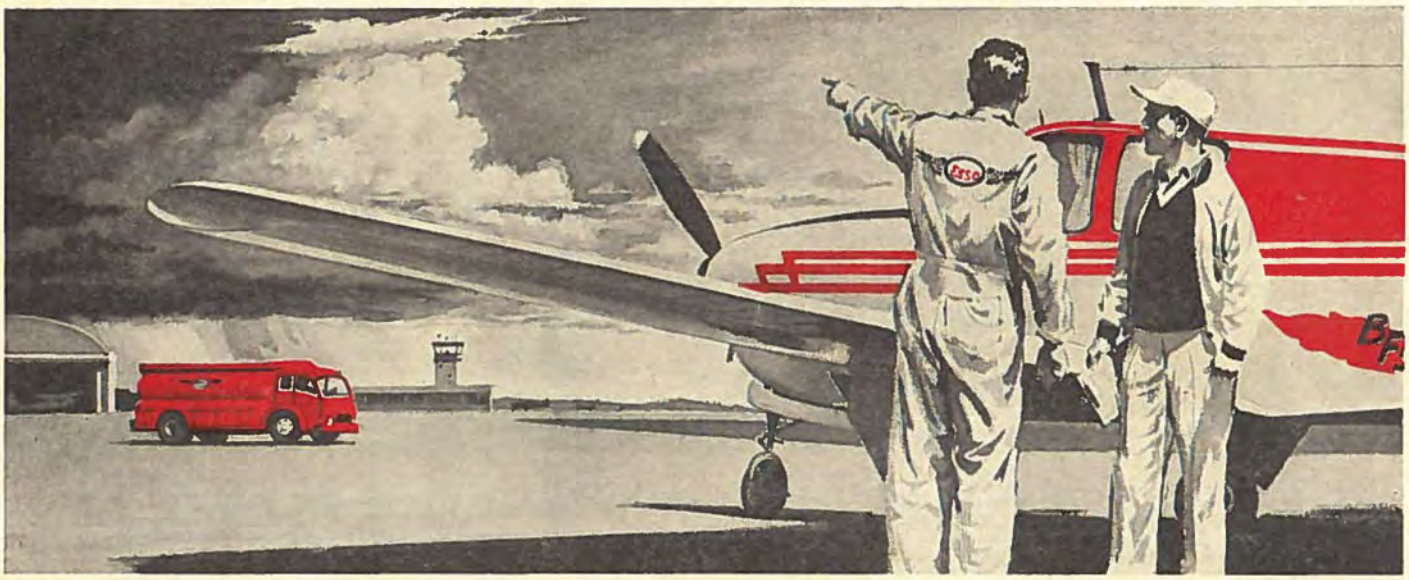
HN FLYVERLØJTN M KRISTENSEN
FLV PERSONELKONTOR
~~RUNGSTED~~ STRANDVEJ 119
~~RUNGSTED KYST~~
Vidlæk

Esso

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 Computor og Esso Go-No/Go checkliste er blot nogle af de mange service-hjælpemidler, som piloterne kan få hos Esso Aviation afdelinger.

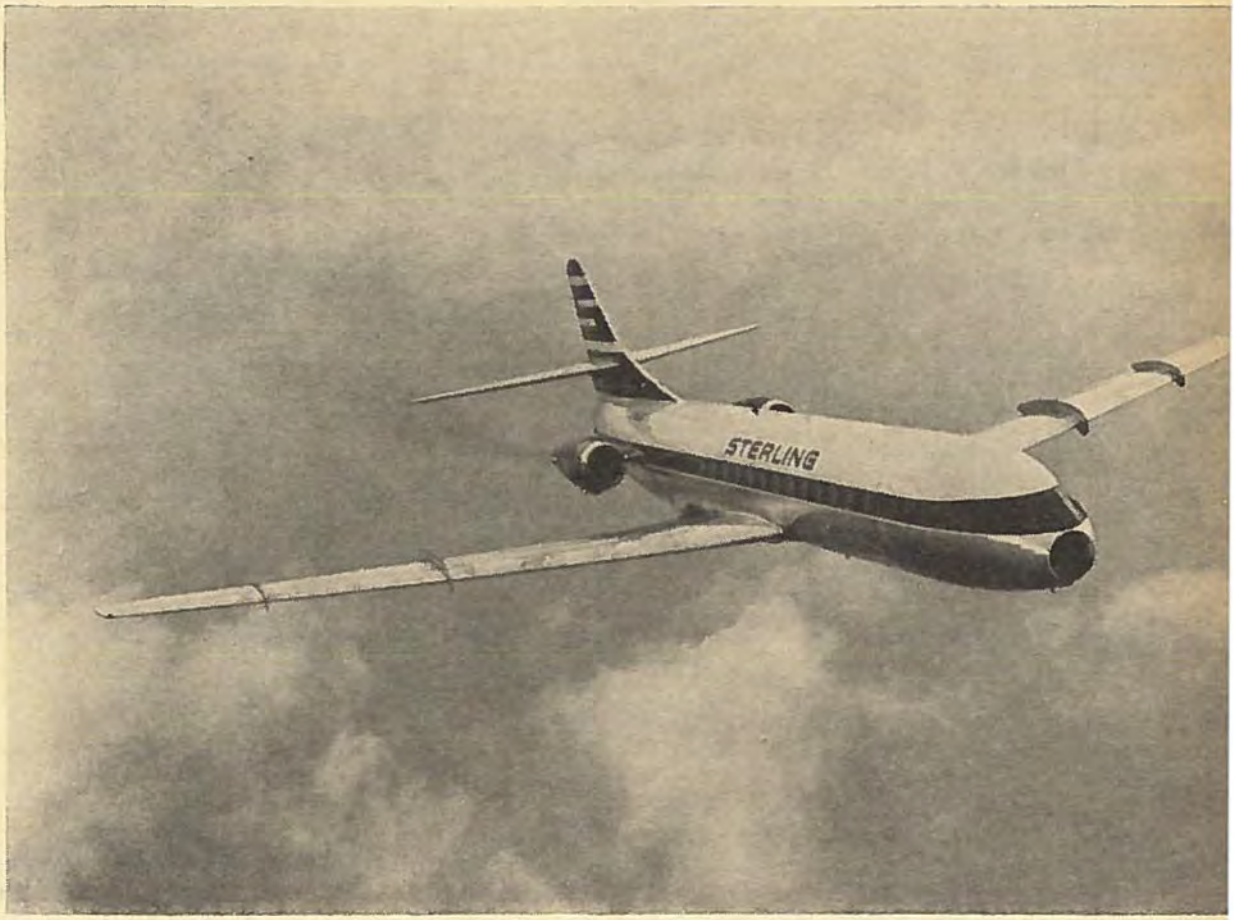
64 Fa-42

flyv

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

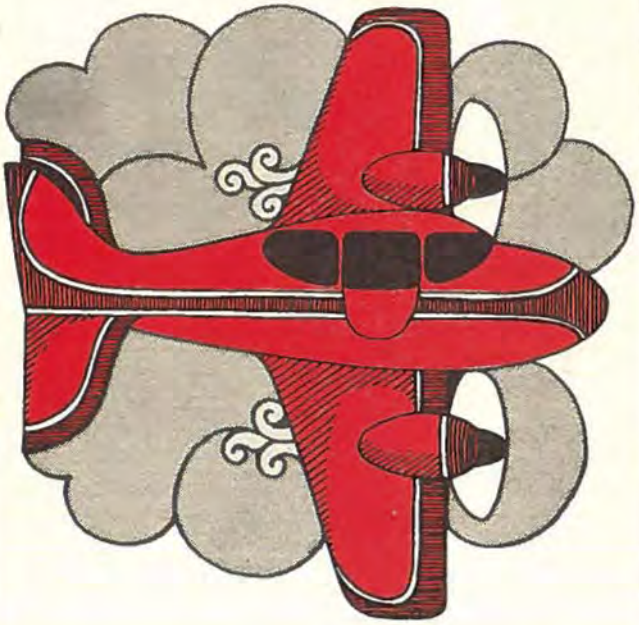
Flyvelotteriet 93
Flyvepladsaften..... 94
KDA's landsmøde.... 95
Flyvning på toppen .. 96
Bede BD-1 97
Sterlings jetfly 98
Trafikflyvenyt 99
Radio i svævefly.... 102
Webra Picco..... 103
Multimodellerne 104
Canadair CL-44 105
F-111 108
Kastrupgæster 109



Sidst i marts fik Sterling Airways sin første Super Caravelle og satte som første charterselskab et nyt jetfly ind i trafiken. Se artiklen side 98.

5 1965
PRIS KR. 1,50

Nu har De råd til at udstyre Deres fly på samme måde som luftfartsselskaberne.



De får den høje kvalitet, som har fået luftfartsselskaberne til først at vælge Bendix, og til priser, som i hvert fald ikke overstiger priserne på andet tilsvarende udstyr. Vi introducerer den ny Bendix Trophy Line i radiokommunikations- og navigationsudstyr til luftfartøjer.

1. RDR-100 vejrradar til fly. En nykonstuktion med trykte kredsløb, som gør altvejrsflyvning til virkelighed for lette tomotorers fly. Det komplette anlæg vejer 7½ kg og passer ind i rummet bag radarskjoldet i næsen med undtagelse af indikatoren på instrumentbrættet. Det er udstyret med anordninger til sikring af et ensartet billede, og kan bruges ved dagslys uden særlig skærm. PPI-fremstillingen af det underliggende terræn er af samme kvalitet som i de store trafikfly. Udgangseffekten er 10 kilowatt, rækkevidden 129 km. RDR-100 er det billigste vejrradar til fly, der findes på markedet i dag.

2. M-450 1½ VHF COM/NAV anlæg. Et anlæg, der sætter Dem i stand til at tale med tårnet eller flyvekontrollen undervejs, samtidig med at det finder navigatorisk anvendelse. Det omfatter 360 sende/modtage

kanaler, en 100-kanals navigationsmodtager med indikator, en modtager med 3 lamper for markeringsfyr samt en 20-kanals modtager for glidepath.

3. M-4 Autopilot-anlæg. Omfatter en autopilot om 3 akser plus en flyvekomputer og en kursangiver. De kan bruge anlægget til selv at styre flyet med fingerspidspåvirkninger, eller til at lade flyet automatisk finde og følge en forud indstillet heading, VOR-kurs, localizer-kurs eller glidepath.

4. ADF T 12B radiokompas. Et fuldt transistoriseret anlæg, som kan modtage radiofyr og radiofonistationer i 190 til 1750 kc/s båndene. En ferrit-kerne, en antenne med fast ramme og en ekstra følsom modtager sætter anlægget i stand til at trække selv fjerne stationer.

5. DFA-72 radiokompas. Et anlæg helt i overensstemmelse med de amerikanske myndigheders bestemmelser. Det har trykte kredsløb, vejer mindre end 6 kg komplet med betjeningspanel, forstærker anbragt i en standard ½ATR kassette af dværgstørrelse, en ferro-magnetisk plant indbygget antenne med fast ramme og en pejle-indikator. Betjeningspanelet rummer indstillingsmekanismen og alle radiokredsløb, og er anbragt i en standard RTCA SC-46 kassette, som kan anbringes på radiohylder eller på instrumentbrættet. Anlægget dækker 200-1750 kc/s området på tre bånd: 200-415 kc/s, 415-860 kc/s og 860-1750 kc/s.

Skriv nu efter vor brochure om den ny Bendix Trophy Line til Dept. M55-07, 605 Third Avenue, New York, N.Y. 10016, USA.

THE Bendix CORPORATION

Bendix International Operations

Humlebien kan ikke flyve!

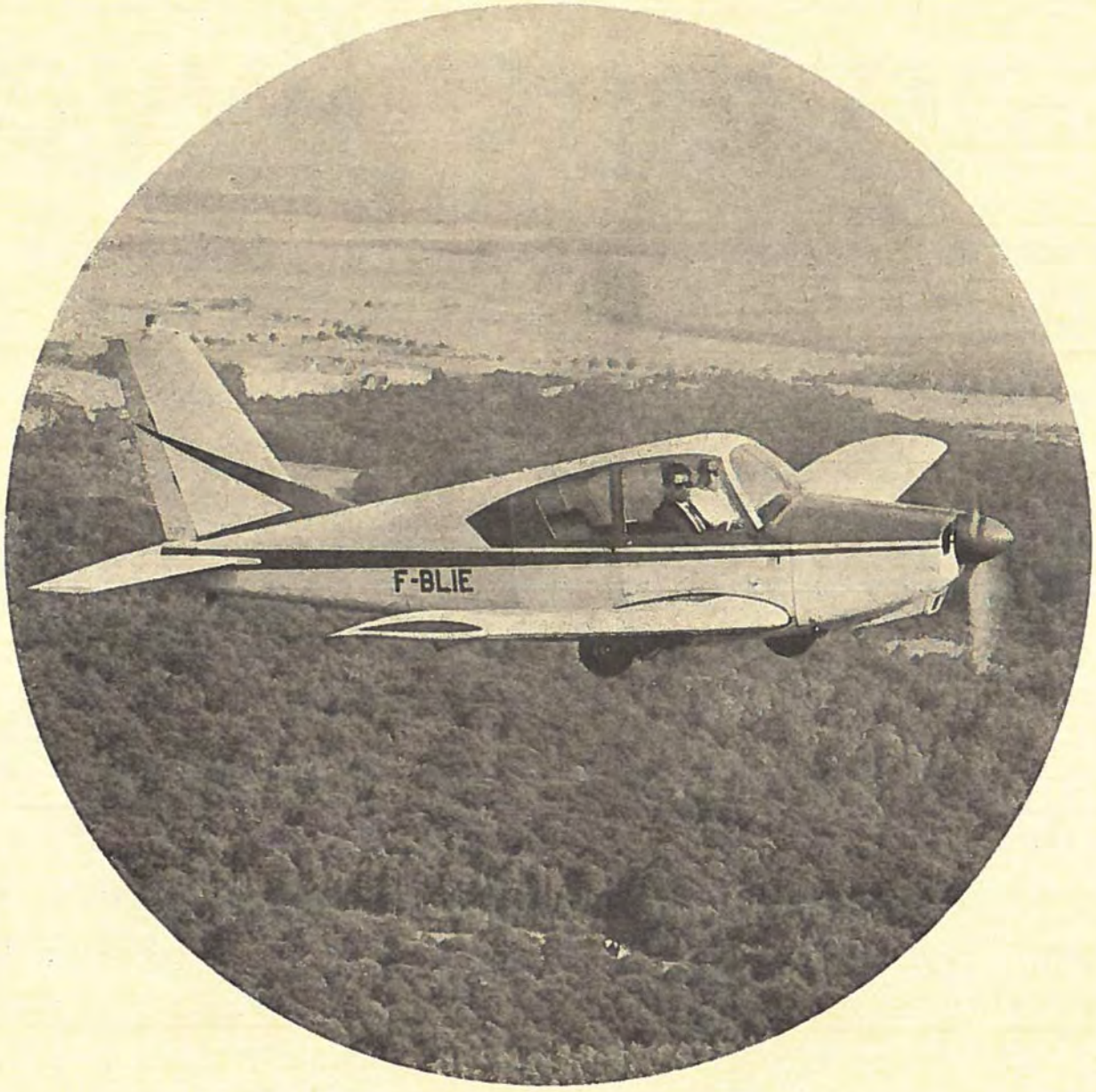
Ifølge alle flyvetekniske beregninger skulle Humlebien, når man tager dens kropsvægt og dens vingeareal i betragtning, faktisk være ude af stand til at flyve . . . Det ved den ikke selv - og flyver derfor muntert videre . . . Hvordan? . . .

Dens lodne krop omgiver den med et luftlag. Før starten varmer den sin krop op ved at foretage ca. 2000 vingeslag i minuttet. Vingeslagets enorme frekvens (som gi'r den brummende lyd) og den varme luftkappe hjælper den til vejrs . . .

Moderne fly besejrer luftrummet med energi fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over . . .

AIR BP

Sådan rejser man i dag ...



GARDÁN
Horizon

Takket været denne maskines tre landingshjul kan den gå ned hvorsomhelst, blot der er en stribe græs. Herudover er den hurtig og komfortabel. Dens flyveegenskaber og store stabilitet gør den velegnet til IFR-operation. Der er afsat plads til installation af blindflyvningsinstrumenter.
Ligegyldig om De i denne maskine foretager forretningsrejser eller blot flyver for sportens skyld ... De kommer frem til tiden! ... tilmed hurtigere og billigere end i bil eller med tog.

Eneforhandling for Danmark:

LITEX AVIATION

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TLF. 30 10 14

SUD AVIATION

37, Bd DE MONTMORENCY, PARIS 16e - TÉL. 224-84-00

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 5 maj 1965 38. årgang

flyv

Vort flyvepladsnet må være en helhed

ALLEREDE i 1963 henledte KDA trafikministerens opmærksomhed på det ønskelige i, at der blev lagt faste planer for lufthavnene rundt om i landet, idet man uden kendskab til de store pladser havde kvaler med at planlægge de små.

Siden har KDA i fjor skitseret en plan for dækningen af Danmark med mindre flyvepladser, dels til VFR-, dels i et vist omfang til IFR-flyvning.

Foruden det udvalg, der skal se på Københavns lufthavns fremtid, har trafikministeren nu nedsat et udvalg til at se på provinslufthavnene.

KDA har nu påny henvendt sig til trafikministeren og påpeget nødvendigheden af at se vore lufthavne og flyvepladser som en helhed, der må planlægges på én gang.

Man kan ikke finde frem til det nødvendige antal store lufthavne uden samtidig at se på, hvordan man tilgodeser interesserne for befolkningen i de egne, hvor der ikke er den nødvendige befolkningstæthed til egentlig rutetrafik med store fly.

Det kan være fristende og tilsyneladende se rationelt ud at tage én ting ad gangen, først de store havne, siden måske de mindre pladser, men det vil være et fejlgreb.

Vi har ikke her i landet eller i andre lande bygget motorveje først og derpå nettet af mindre veje, men omvendt. Vi vil dog ikke mene, at man skal se på nettet af små flyvepladser, før man ser på lufthavnene. Men det rigtige må være at betragte det hele som en enhed, der for resten må ses i sammenhæng ikke alene med vort kommende net af vej-, skibs- og jernbaneforbindelser, men også med den udvikling, der vil ske med luftfartøjerne i de næste årtier. Svenskerne regner med, at en stor del af rutetrafikken i Sverige vil komme til at foregå med kortstartsfly, der kan klare sig med flyvepladser af en størrelse svarende til vore små offentlige landingspladser.

Så har vi igen

FLYVELOTTERI

I de kommende to måneder kan vi indsamle mange penge til klubberne og KDA

LØRDAG den 1. maj begynder FLYVELOTTERIET 1965, og i løbet af maj og juni har vi chancen for at sælge 100.000 lodsedler à 2 kr for derved at skaffe penge til klubbernes og aeroklubbens virksomhed.

„Er det da nødvendigt med dette lotteri, kan vi ikke slippe for besværet og koncentrere os om vor flyvning?" spørger mange medlemmer, der ikke ynder at sælge lodsedler.

Det samme spørgsmål blev stillet ved et repræsentantskabsmøde efter sidste lotteri. Som svar blev det oplyst, at der efter dette lotteri var blevet udbetalt over 38.000 kr til klubberne, og at KDA i de følgende to år ville få næsten 30 % af sine indtægter fra lotteriet.

„Så kan vi altså ikke undvære lotteriet – lad os gå over til næste punkt på dagsordenen," var konklusionen.

Og nu er vi altså igang igen. Klubberne og deres lotteriledere har længe forberedt organisationen af salget. Store mængder af de nye lodsedler er fordelt til klubberne og fra dem til medlemmerne, og nu skal de *sælges*.

De sælger nemlig ikke sig selv – der skal en aktiv indsats til, for at vi kan komme af med dem. Og ligegyldigt hvor ugunstige omstændighederne har været med store konkurrerende lotterier, lotteritræthed, landets økonomiske situation, så har der altid været klubber og medlemmer, der har bevist, at lodsedlerne under alle omstændigheder kan sælges, bare vi *vil*.

De sidste lodsedler indbringer mest

Kun få gange har vi haft helt udsolgt. I 1963 kunne vi have skaffet os næsten 40.000 kr mere i kassen. Udgifterne ved lotteriet stiger stadig, og skal udbyttet blive det samme eller helst større, så er det ved at sælge de *sidste* lodsedler, at vi gør det.

Og de sidste lodsedler kommer vi kun af med, hvis vi sætter ind mod dette mål fra lotteriets *første* dag. Derfor må de modtagne lodsedler ikke blive liggende hos lotterilederne, men skal ud i omsætningen.

Storsælgerne har ofte arbejdet på den måde, at de er kørt rundt på egnen og har fået forretninger i land og by til at hjælpe sig. Til dette formål har vi i år fremstillet en kartonholder, der enten kan stå eller hænge, og hvori man anbringer en plakat samt et bundt lodsedler. Men det er helt afgørende, at man „passer" disse forretninger, sikrer sig at lodsedlerne „arbejder", forsyner de udsolgte salgssteder med nye, og i tide inddrager de resterende til salg på anden måde.

Flere lodsedler til klubberne

Da klubberne hidtil ikke har kunnet sælge alle lodsedlerne, har vi fået hjælp fra anden side, f.eks. flyvestationer, luftmeldedistrikter, Falck-Zonen-stationer, boghandlere og kiosker, og dem har vi igen bedt om assistance.

Men herudover spyede vi tidligere et halvt hundrede tusinde girokort ud til samtlige kontorer i Danmark. Det har oprindelig givet et godt salg; men det er faldet jævnt de senere år og nu ville kun trykkeri og postvæsen være sikker på et udbytte heraf.

Samtidig har det betydet vanskeligheder med at skaffe lodsedler nok til klubberne under det største pres. Derfor prøver vi at undgå dette salg i år, i hvert fald i den første måned, for vi ser hellere pengene gå i klubbernes end i postvæsenets lommer. Til gengæld forventer vi også, at klubberne benytter sig af chancen.

Bestillingerne tyder på det. Der bliver et mægtigt slagsmål blandt klubberne om at blive landets og egnens bedst sælgende klub. Enhver klub kan bruge penge til sin virksomhed, og gennem FLYVELOTTERIET er der mulighed for at fremskaffe dem. Kommer man bare rigtig i gang med det, så er det faktisk også sjovt at sælge lodsedler.

God fornøjelse!

Flyvepladsaften i Næstved

Tre interessante foredrag og en livlig diskussion indledte landsmødet i Næstved.

DET var måske lidt dristigt at henlægge KDA's landsmøde til en by uden offentlig flyveplads, men det var jo med velberådet hu for at stimulere egnens planer om flyvepladser.

Og selv om en del lod flyet blive hjemme og benyttede andre transportmidler, så lykkedes det dog for andre at flyve til og fra Næstved. Byen havde ikke ønsket at benytte sig af et tilbud fra autoforhandler *Per Nielsen,* hvis flyveplads ganske nemt havde kunnet forlænges og derved give byen en tæt ved denne beliggende plads.

Men heldigvis kom et andet KDA-medlem, kaptajn *F. A. Lassen,* os til hjælp med sin private plads ude ved Holmegård. Vejret drillede med en kraftig sidevind på den lange bane, så de fleste foretrak at benytte den korte bane. Det var imidlertid den, publikum og pejlevognen stod på, ligesom flyene efter landing her måtte køre tilbage og parkere på hovedbanen. Samtidig gav den dygtige modelflyver *Nordahl Rasmussen* fra København Fjernstyringsklub imponerende opvisninger med en radiostyret model, landbrugsmaskiner var travlt beskæftiget med forårsarbejde på de marker, pladsen ligger på, så der foregik noget. Kun svævefly lykkedes det ikke at få frem.

En lille halv snes enmotors fly var der om lørdagen og nogle flere om søndagen til at bringe mødedeltagere til og fra.

De myndigheder og erhvervsfolk fra Syd- og Vestsjælland, vi havde inviteret, havde altså noget at se på, og både pressefolk og borgmestrene *Svend Hansen,* Næstved, og *Knud Svendsen,* Ringsted, var oppe at flyve.

Firmaet *C. Plath* G.m.b.H., Hamburg, havde en vogn med pejleudstyr af typen SFP 2000 derude, og med dette pejlede *Johs. Vestergård* fra KDA de deltagende fly til og fra pladsen, så de interesserede både kunne få det demonstreret i luften og se det på jorden. Et af anlæggets hovedfordele er dets små dimensioner. Det koster omkring 70.000 kr. Den pejler, der blev brugt til demonstrationen, er iøvrigt nu leveret til Flensburg flyveplads.

Ved den fælles middag på Hotel Vinhuset bød KDA's formand, direktør *Hans Harboe,* medlemmer og gæster velkommen, og der blev holdt taler både af borgmester Svend Hansen, der på byens vegne bød velkommen, og af formanden for Midtsjællands Motorflyveklub, direktør *Walther Nielsen,* der tydeligvis ikke var enige i flyvepladsspørgsmålet, hvilket krydrede talerne. Borgmesteren har som bekendt taget initiativet til forhandlinger med en række andre byer om en fælles flyveplads af noget større format og er tilsyneladende ikke tilhænger af at give sin by en bane tæt ved byen.

Flyvepladser i byplanlægningen

Ved aftenens foredrag talte civilingeniør *Ole Remfeldt* fra KDA's flyvepladsudvalg først om „Flyvepladser i relation til lands- og byplanlægningen". Han resumerede sit foredrag om behovet for flyvepladser for et år siden og glædede sig over de mange nye projekter. Der var dog opstået nogle misforståelser, og f.eks. skulle man ikke lægge en eventuel fælles plads for tre byer *midt mellem* byerne, men tæt op ad den *største* af disse. Pladsen skal med i byens dispositionsplan, gerne i forbindelse med industriområder eller grønne områder, og selv om man ikke tror på en flyveplads idag, gør man klogt i at sætte en hvid plads på byplanlægningskortet til en senere.

Vore flyvepladser i trafiksystemet

Aftenens hovedforedrag hed „Små flyvepladsers rolle i trafiksystemet i Danmark" og blev fulgt med stor opmærksomhed. Det blev holdt af kontorchef *K. Lemberg* fra Det trafikøkonomiske Udvalg. Han følte sig som amatør på området, men havde arbejdet med trafikplanlægning i mange år – også på luftfartsområdet. Iøvrigt føler vi os jo allesammen som eksperter på trafikkens områder.

„Amatørerne løser problemerne sikkert, hurtigt – og forkert. De offentlige myndigheder løser dem langsomt, usikkert – og for sent," sagde foredragsholderen, der betragtede den lette flytrafik på samme stadium som bilismen ved århundredets begyndelse – noget man var tilbøjelig til ikke at tage alvorligt, men som det hævner sig frygteligt ikke at tage højde for i tide.

Ved hjælp af en række lysbilleder drog han sammenligninger mellem vort net af havne, jernbaner, veje og lufthavne og viste, hvordan en storebæltsbro og moderne jernbaneforbindelser og motorveje vil kunne nedsætte rejsetiderne så stærkt, at det med tiden kan blive en alvorlig konkurrence til luftfarten.

Af fremtidige lufthavne til rutetrafik troede han derfor kun på København, Rønne, Ålborg og Århus – måske med sekundære havne ved Sønderborg, Esbjerg, NV-Jylland og måske ved trekantbyen, men f.eks. ikke ved Odense.

Store lufthavne må have store passagertal, da de er dyre; de har afgange til faste tider og har ruter med stor regularitet. Det koster ulemper som lange til- og frakørselstider, store anlægsudgifter og krav til stort betjeningsmandskab.

Behovet for små flyvepladser kommer fra virksomhedsledere og specialister, der skal kunne rejse hurtigt, til ekspresgodsforsendelser, kundebesøg, sygetransport og private rejser uden erhvervsformål.

Man må ikke som over for bilismen sige, at privat trafik ikke er vigtig. Vi har set, hvad dårlig planlægning har ført til af trafikulykker på vejene. Det velhavende samfund må planlægge på langt sigt, og for dem, der vil flyve for fornøjelsens skyld. Det gælder sportslig flyvning såvel som søndagsbilisme og lystsejlads.

Skal ligge tæt ved byerne

Et net af små flyvepladser har som forudsætning, at pladserne ligger tæt ved byerne, ikke som et centrum mellem flere. Et lunkent kompromis vil ofte spærre vejen for en bedre løsning senere. En åbning af militære pladser kan få samme virkning, mente kontorchef *Lemberg.*

De små pladser opfylder det helt individuelle behov uden faste afgangs- og ankomsttider, ligesom bilen gør det.

Og de kan dække de dele af Danmark, der ikke kan betjenes af store lufthavne. Det offentlige må hellere benytte denne langt billigere mulighed for at hjælpe beboerne i sådanne egne og derved undgå fremtvingen af økonomiske urimelige løsninger.

Et system af små pladser vil endelig kun-

Et fly starter fra Holmegård efter at have bragt deltagere til landsmødet. Til højre vognen med Plath-pejleren.

ne muliggøre en hurtigere postbefordring for hele landet end idag.

Det må først og fremmest være en lokal opgave at anlægge de små pladser. Og man får dem billigst ved at gøre det *nu*. Ved at vente 5 eller 10 år kan man let opnå at gøre det ti gange så dyrt at anlægge en plads. Derfor må flyvepladser med i byudviklingen nu, sluttede kontorchef Lemberg.

Sparet 22 uger à 45 timer på 2 år

Til slut talte fabrikant *P. Heide Andersen* om „Det lette fly's store betydning i erhvervslivet". Heide bygger præfabrikerede huse på sin fabrik i Gramrode ved Horsens og har yderligere kontor i Hamburg, idet mange af husene opføres i Tyskland. Det giver et transportbehov både for at besøge kunder og for at købe varer.

Da han efterhånden var ked af at køre 70.000 risikofyldte kilometer årligt, fik fabrikant *Age Dyhr Thomsen* ham for et par år siden hurtigt overbevist om fordelen ved at flyve. Siden har han fløjet et par hundredetusinde kilometer og sparet 22 arbejdsuger à 45 timer herved.

Fra fabrikken i Gramrode er der 5 min. til en privat startbane, bruges 5 min. til at gøre klar, og trods mellemlanding for told og tankning enten i Odense eller Sønderborg kan han være på sit kontor i centrum af Hamburg på 2 timer. Det er altså muligt at drikke morgenkaffe hjemme, arbejde 9 timer i Hamburg og være hjemme til frikadellerne i Gramrode om aftenen.

Men at det ikke bare er på de lange afstande, at man kan bruge flyet, viser et eksempel fra en juleaften, hvor en kunde i Fredericia ringede, fordi hans oliefyr var gået i stå. Efter at have sat fyret i gang igen, var Heide efter 66 minutters forløb tilbage hos sine julegæster!

Den foregående foredragsholders profetier om fremtidens hurtige køretider på ca 5 timer fra København til langt oppe i Jylland havde ikke gjort voldsomt indtryk på Heide. „På 5 timer er jeg i Paris eller Zürich."

Det største problem ved at flyve i Danmark har været de alt for få flyvepladser. Vi har ikke tid til at bruge timer, men kun minutter til at rejse i, og det er hul i hovedet at skulle køre 50 minutter til Hammel eller Billund for at flyve. Nej, vi skal bruge mange små pladser ganske tæt ved byerne.

Livlig diskussion

Efter at Esso-filmen „Flyv selv" var vist, udspandt der sig en times livlig diskussion. Det var mere borgmester Svend Hansen end de tre foredragsholdere, der stod for skud. De lokale forretningsfolk bombarderede ham for at få en lokal i stedet for central plads, og *Ole Meyer Larsen* slog et slag for de rekreative former for flyvning, som borgmesteren kun mente, den centrale større plads kunne tilgodese. Han gav dog tilsagn om, at han sammen med sin Ringsted-kollega ville bringe de fremsatte synspunkter videre ved de fortsatte undersøgelser og diskussioner.

Som afslutning på aftenen vistes en film om Plath-pejleren med nogle indledende ord af civilingeniør *Svend Hansen*, der repræsenterer firmaet i Danmark. Og søndag efter landsmødet var den som sagt i fuld aktivitet på Holmegård.

Der skete således meget på KDA's andet landsmøde, og de tilstedeværende medlemmer af alle kategorier fulgte med interesse de forskellige arrangementer.

KDA's LANDSMØDE

VED begyndelsen af KDA's landsmøde i Næstved søndag den 4. april gav formanden – efter mindeord om kaptajn *John Foltmann* og Prins *Axel* – officiel meddelelse om, at aeroklubbens præsidium nu var blevet nedsat.

Dernæst kunne formanden meddele, at bestyrelsen havde besluttet at udnævne den tidligere formand, advokat *Børge Moltke-Leth* – der iøvrigt var mødets dirigent – til æresmedlem, hvilket denne takkede for, idet han oplyste, at det nu var 25 år, siden han var begyndt at arbejde med organisationsarbejde inden for flyvningen.

Flyvemuseum på Kløvermarken?

Formanden aflagde derpå årsberetningen, hvis hovedindhold vi bragte i sidste nummer. På visse punkter var der dog supplerende oplysninger.

Således havde KDA inden 1. april, der var en skæringsdato med hensyn til dispositioner over Kløvermarken, henvendt sig til ministeriet for kulturelle anliggender og foreslået, at man opretter – eller sikrer muligheder for at oprette – et flyvemuseum på Danmarks første flyveplads, Kløvermarken, hvor de oprindelige bygninger og hangarer endnu eksisterer og kan danne den ideale ramme om et sådant museum.

Lufthavnsudvalget bør tage de mindre pladser med i betragtning

Under gennemgangen af KDA's store flyvepladskampagne i det forløbne år udtalte formanden, at det embedsmandsudvalg, som trafikministeren har nedsat for at se på provinsens lufthavnsproblemer, burde udstrække sit arbejde til at omfatte hele vort net af såvel lufthavne som offentlige landingspladser.

Svæveflyverne optaget i Dansk Idræts-Forbund

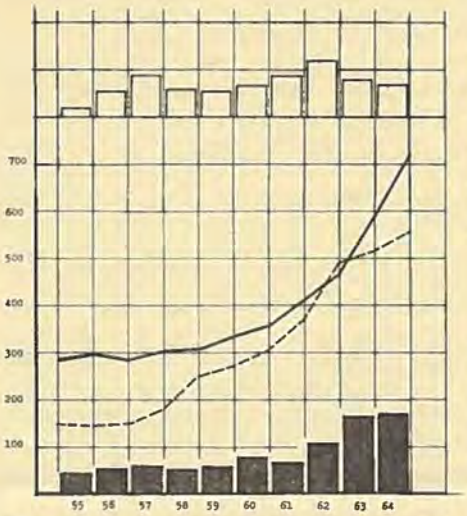
Det flerårige arbejde for at få svæveflyverne optaget i Dansk Idræts-Forbund har nu givet resultat, idet „Danske Svæveflyveklubbers Sammenslutning", der blev dannet med dette formål i efteråret og simpelthen omfatter de danske svæveflyveklubber med svæveflyverådet som bestyrelse, fra 1. april er optaget i DIF.

Formanden udtalte, at svæveflyvningen hermed får en længe ønsket anerkendelse af at være en idrætsgren på linie med andre og ikke noget mystisk eller eksklusivt.

Mangel på erhvervsflyvere

Den almindelige fremgang for hele den civile flyvning har ført til en mangel på erhvervsflyvere her i landet. Det er ikke bare trafik- og charterflyvningen, men også den øvrige erhvervsflyvning og den voksende forretningsflyvning, der savner professionelle piloter.

Da behovet ikke længere kan dækkes ved afgang fra flyvevåbnet, må erhvervsflyverne komme via A-piloternes rækker, og vore undervisningsmyndigheder bør nok se lidt nøjere på, hvordan man på længere sig kan hjælpe med at dække dette behov.



Kurver over antal gyldige certifikater, A fuldt optrukket, S punkteret. Søjlerne viser øverst antallet S- og nederst antallet af A-certifikater, der er udstedt hvert år.

Præsidiet.

Greve Flemming af Rosenborg.

På det ordinære landsmøde den 4. april kunne jeg give meddelelse om, at Kongelig Dansk Aeroklub har oprettet et Præsidium.

Greve Flemming af Rosenborg har påtaget sig hvervet som præsident, og i præsidiet er desuden indtrådt departementschef *Palle Christensen*, direktør *Hjalmar Ibsen*, luftfartsdirektør *Hans Jensen*, departementschef *C. Langseth*, advokat *Børge Moltke-Leth*, direktør *Johannes Nielsen*, generalløjtnant *H. J. Pagh* samt general *K. Ramberg*.

Vi takker de mænd, der er indtrådt i præsidiet, for den støtte, de herigennem yder til Aeroklubbens arbejde for flyvningens sag som en tillidserklæring og en opmuntring til at fortsætte arbejdet efter de linier, vi nu er slået ind på.

Hans Harboe.

Der kom ganske vist 173 nye A-piloter ifjor – flere end noget andet år – og der var ved årsskiftet 721 gyldige certifikater, men i sammenligning med andre lande er vi langt tilbage. USA har en pilot pr 990 indbyggere, Canada pr 1100, Schweiz pr 1533, Australien pr 2020, Sverige pr 2167, Frankrig pr 3600, Vesttyskland pr 5900, England pr 6100 – og Danmark kun 1 for hver 6500 indbyggere, så nogen nation af flyvere er vi langtfra endnu.

Formanden sluttede med at udtale, at selv om ikke alle ønsker har kunnet opfyldes, var 1964 dog et godt år, hvor ikke mindst flyvepladsarbejdet, indvielsen af Arnborg og udsendelsen af nye lærebøger var vigtige resultater. Bestyrelsen tog det stigende medlemstal som udtryk for, at vi er på rette vej.

Pokaluddelingen

I en pause under beretningen uddelte formanden SAS-pokalen for klubledere til den mangeårige kasserer og flyveleder i Havdrup Svæveflyveklub, *Poul Harry Nielsen,* der var kommet for at hente årets pokal for længste målflyvning (339 km) og blev glad overrasket over først at få overrakt SAS-pokalen.

Formanden for svæveflyverådet, *Mogens Buch Petersen,* overrakte *Ib Braes,* Ålborg, Cowboy-pokalen for bedste trekantflyvning (84.4 points og km/t), pokalen for længste frie distance (376 km) og for største højdevinding (3.870 m).

Formanden for modelflyverådet, *Finn Mortensen* overrakte Hobby-Bladets Initiativpokal til sin forgænger, *Ole Meyer Larsen* for hans mangeårige arbejde i modelflyverådet. Den eneste årsrekordpokal, der blev afhentet, gik til *Dirch Ehlers,* der også blev den 25. og sidste modtager af Prinsessepokalen for flest rekorder i året (7). Næste år anbringes pokalen i KDA's pokal-skab.

Efter beretningen udtalte el-ingeniør *A. Kragels* mindeord over afdøde filialbestyrer *N. P. Brandt,* fabrikant *A. Flensborg* omtalte et havari, han havde været udsat for på den offentlige landingsplads på Ærø. Han foreslog KDA at udsende en karakteristik af pladsernes tilstand.

Direktør *Walther Nielsen* manede til stor indsats på FLYVELOTTERIETS område, og topsælgeren, *Verner Jaksland,* gjorde i et humørfyldt indlæg rede for, hvordan man kan sælge masser af lodsedler.

Beretninger blev herefter taget til efterretning.

Buch Petersen kommenterede årsregnskabet, hvis tilfredsstillende resultat for en stor del skyldes det heldige FLYVELOTTERI i 1963 – uden lotteriet kan KDA ikke køre rundt.

Efter nogle enkelte bemærkninger blev regnskabet godkendt, og der blev meddelt de ansvarlige decharge.

Revisorerne *Sv. Abel Hansen* og *Iver H. Iversen* blev genvalgt.

Der var ikke imødekommet forslag til behandling. Til næste års mødested valgtes Billund.

Under eventuelt gav reklamechef *G-V. Binderkrantz* anvisning på, hvordan man kan drage de forretningsdrivende ind i salget af FLYVELOTTERIET's lodsedler, og der blev udvekslet andre gode ideer.

Glarmester *H. Ormstrup* bad KDA gøre noget for at lette formaliteterne med registrering af nye fly ude i landet.

Formanden takkede for indlæggene og takkede dirigenten, der hævede mødet kl. 1200.

Havarirapporter: TILTALE REJSES *for flyvning „på toppen"*

Som konklusion af to havarirapporter har luftfartsdirektoratet anmodet politiet om at rejse tiltale mod to piloter for overtrædelse af gældende flyveforskrifter. I begge tilfælde er VFR-piloter gået igennem skydækket, er fortsat over dette og er kommet i yderst farlige situationer, som de kun ved et utroligt held er sluppet nogenlunde godt fra.

Overbelastet flyet under styrtspiral

I det første tilfælde var en privatflyver med kone og to børn i april ifjor på vej fra Oslo mod Malmø i en Piper Caribbean. Vejret blev dårligt omkring Göteborg, men i stedet for at returnere gik piloten bort fra sin lave flyvehøjde, som han på grund af høje TV-master ville væk fra, op gennem skylaget til 5000 ft. Han blev dirigeret videre pr radar mod bedre vejr sydpå, men øst for Varberg skete der noget uventet:

Piloten havde kvitteret for en ny kurs og holdt endnu mikrofonen i venstre hånd, hvormed han samtidig holdt på rattet. Med den højre udmålte han med en målepasser en distance i kortet, der lå i hans skød.

Pludselig ser han gennem frontruden, at horisonten var forsvundet. Ved et blik på instrumenterne (som han måske har forvekslet og tydet galt) fik han indtryk af, at flyet krængede stærkt til venstre, hvorfor han gav fuldt krængeror til højre. Et øjeblik efter befandt flyet sig en styrtspiral til højre med stor hastighed (der blev aflæst 140 knob, men den er formentlig steget yderligere).

Under bestræbelserne på at rette ud kom flyet i skyer, frontruden blæste ud, højre dør sprang op, og flyet var svært at styre. I 2000 ft fik han jordkending, i 700 ft fik han flyet nogenlunde under kontrol, men det tabte højde selv med fuld motor. En bred øde landevej dukkede op i flyveretningen, og på den lykkedes det ham at lande.

Flyet udviste beskadigelser på halefinne, beklædning m.m. på grund af for stor flyvefart og for store belastninger.

Fløjet over tåge – ramt højspændingsledning

Det andet havari skete i november. En erhvervsflyver fløj med en passager og en jagthund i en KZ VII fra en ø i Lillebælt mod Esbjerg trods dårlige vejrudsigter. Skyhøjden viste sig ringe, og ved Jyllands kyst var vejret så dårligt, at de søgte tilbage mod øen, men uden at finde den.

De steg så til 3—400 m og fortsatte over et lukket skylag mod Esbjerg. Her forsøgte piloten gang på gang (vel ca 20 gange) at komme ned gennem skyerne for at få landkending, men måtte hver gang opgive og gå op igen, fordi træer eller andre hindringer dukkede op. På grund af tiltagende mørke blev det nødvendigt at lande. Man fik øje på en mark med kraftig grøn bevoksning og forsøgte i omkring 10 minutter at lægge an til landing her. Til sidst kolliderede flyet med nogle højspændingsledninger og styrtede til jorden, hvorved flyet blev stærkt beskadiget.

Passager og hund slap uskadt, piloten pådrog sig bl.a. brud på en nakkehvirvel.

Luftfartsdirektoratet betragter flyvningen som en taxaflyvning, og driftsforskrifterne for en sådan er ikke overholdt. Bl.a. må sådan flyvning ikke udføres fra en ikke godkendt plads. Flyvningen er udført under IFR-forhold, lufttrafikreglernes bestemmelser om minimumsflyvehøjde ikke overholdt, en hund medført under utilstrækkelig sikring, og der var ikke udfærdiget sikkerhedsattest m.m., ligesom journalerne var mangelfuldt ført.

★

Andepokalen til Palle M. Jørgensen

For nogle år siden udsatte den kendte modelflyver *Jørgen Surlykke,* bedre kendt som SP, et nydeligt krus kaldet „SP-pokalen" for at fremme interessen for andemodeller. Den blev for 1964 for første gang uddelt til Palle M. Jørgensen, Thisted, der både på sammerlejren og ved høstkonkurrencen samt under skrænteflyvning opnåede pæne resultater med ne A1-model udført som andemodel.

Flyveulykken ved Tissø ifjor

Luftfartsdirektoratet har udsendt rapport over ulykken den 17. juni i fjor ved Tissø, hvor restaurator *Svend Flintegård Andersen* og to passagerer omkom. Årsagen til ulykken, der skete med en Jodel DR 1050, som piloten havde fløjet over 300 timer på, er ikke klarlagt. Det var meningen at lande på en mark, men der blev givet signal herfra om, at den på grund af nogle vandrør var uegnet.

I ganske lav højde, maximalt 35 meter, foretog flyet af ukendt grund et skarpt venstredrej på 60—70° krængning, gled indad i drejet og styrtede til jorden.

Der er intet unormalt konstateret ved pilot, fly, vejret eller flyvningens planlægning.

Stadig flere certifikater

Sidst i marts udsendte luftfartsdirektoratet certifikatstatistikken for 1964. Det fremgår heraf, at der blev udstedt 173 A-certifikater (mod 167 i 1963) og 69 S-certifikater (mod 80).

Af erhvervscertifikater udstedtes 30 B (mod 13), 8 C (mod 9) og 25 D (mod 17), ialt 63 (mod 39).

Pr 31.12.64 var der deponeret 68 A, 25 B, 8 C, 6 D og 54 S-certifikater.

Ved årets udgang var der 721 gyldige A, 556 S, 177 B, 26 C og 171 D-certifikater (mod hhv. 587, 515, 150, 26 og 152), hvilket giver ialt 1651 pilotcertifikater (mod 1430 og mod 1267 ved udgangen af 1961).

Der blev også udstedt 154 flyvetelefonistbeviser (mod 151) og 49 VHF-beviser (mod 70) og var ved årets slutning hhv. 762 og 688 gyldige.

Større fuldvægt til Aztec C

Den 6-sædede Piper Aztec C har fået sin fuldvægt sat op fra 2180 til 2360 kg, og tidligere eksemplarer kan med små modifikationer også få denne godkendelse, som øger den disponible last med samme 180 kg. Den kan så med fuldt IFR-udstyr og fulde tanke medføre 6 personer og 18 kg bagage til hver og endda have nogle kg tilovers.

Selv ved fuldvægt bruger den til start til 15 m højde kun 380 meter, til landing over 15 m 510 meter.

FLYVEPLADSNYT

Hangar i Varde

Varde Sportsflyveklubs generalforsamling har givet grønt lys for opførelse af en hangar på flyvepladsen ved Varde, hvilket er blevet aktuelt efter, at fire medlemmer har slået sig sammen om et fly.

Klubben vedtog iøvrigt at forhøje sit kontingent fra 50 til 60 kr årligt. Til bestyrelsen nyvalgtes *M. Raun Petersen* i stedet for *E. Slot*, der ikke ønskede genvalg.

Viborg grænselufthavn

I slutningen af marts blev Viborg flyveplads godkendt som grænselufthavn, hvilket alle offentlige pladser som bekendt bør være og de fleste heldigvis også er. Det lokale flyveselskab Vib-Air behøver så ikke at mellemlande på udlandsflyvninger. Det oplyses iøvrigt, at den officielle indvielse af flyvepladsen skal finde sted den 9. maj.

Hangar på Nordals

På den nye flyveplads på Nordals er der nu ikke bare klubhus i form af en gammel rutebil, men også en hangar til ca 10.000 kr med plads til tre fly. I stedet for en Piper Cub, der blev stærkt havareret i et stormvejr, påtænker man at købe et andet fly og har prøvet en Ambassadeur på pladsen. Hele flyvepladsen har kostet 35—40.000 kr.

Ny Ringsted-flyveplads

Midtsjællands Motorflyveklub holdt generalforsamling den 29. marts. Klubben har iflg. formandens, direktør *Walther Nielsens* beretning nu 41 medlemmer, hvoraf 28 med certifikat. 16 bor i Næstved, 14 i Ringsted. 10 medlemmer havde gennemgået radiokursus, og alle havde bestået, og 11 skulle til A-teoriprøve dagen efter generalforsamlingen.

Ringsted by er efterhånden vokset helt ud på byens traditionsrige gamle flyveplads, der i sin tid hed „Luftmarinestation Ringsted". I efteråret blev skoleflyvningsgodkendelsen inddraget, og 1. april udløb lejemålet. Kun den korte ØV-bane kan endnu benyttes en tid, idet den nordlige del af den lange bane nu graves op.

I stedet har man fundet et areal ved Gilsagergård, få km SØ for byen. Man påregner anlægsudgifter på 20—25.000 kr og vil leje 13 td. land. Ringsted kommune har givet tilsagn om et årligt tilskud på 8.000 kr. Således tegnede alt lyst, indtil sagen kom frem i pressen, hvorefter de omkringliggende beboere straks rejste en proteststorm over den formodede støjplage!

Kom til Rendsburg

Borgmesteren i Rendsburg, herr *Beisenkötter*, har i et brev til en dansk privatflyver udtrykt håbet om at se mange danske flyvere på byens udmærkede og smukt beliggende flyveplads Schachtholm — et udmærket mål for nye flyveres første udenlandsflyvning.

Vamdrup-flyvestævnet 29.-30. maj

Selv om der fandt en foreløbig åbning sted af Vamdrup flyveplads sidste efterår, og den har været i fuld funktion siden, finder den officielle åbning for publikum først sted ved et flyvestævne i weekenden 29.—30. maj.

Her kommer flyveåbnets udstilling om uddannelsesmulighederne, og man håber på opvisning af nogle Chipmunks.

Boy Konstmann vil lave crazy-flying i en KZ III, og man venter faldskærmsspring, hvis det kan ordnes for nogle generende ledninger. Der kommer måske også tyske gæster. *Dyhr Thomsen* giver kunstflyvningsopvisning i svævefly, og der kommer både linestyrede og radiostyrede flyvemodeller.

Forskellige firmaer vil udstille moderne privatfly.

Naturligvis gælder det om at få så mange fly med som muligt, og derfor opfordrer Kolding Flyveklub privatflyvere fra hele landet til at møde op. Vi plejer jo at følge opfordringerne i stor stil for at hjælpe hinanden.

Klubben har arrangeret en hyggelig lørdag aften på Boyesens Hotel i Vamdrup. Der bliver velkomstdrink og kl. 1930 en souper med 3 canapeer, ½ kylling samt kaffe til 20 kr. incl. betjening, men excl. drikkevarer.

Tilmelding snarest og senest en uge før dagen til Kolding Flyveklub, Helligkorsgade 16, Kolding. (055) 2 00 11.

Klubben vil også gerne forsøge at arrangere overnatning for dem, der ønsker det.

Rallynyt

Man kan endnu lige nå at tilmelde sig til det populære Luxembourg-rally den 29.—30. maj ved henvendelse til KDA senest 6. maj, forudsat der endnu er plads. Gebyr 1000 belg. francs incl. drinks og sight-seeing.

Og så er der West Coast Rally i Sverige den 30/7—1/8, hvortil skandinavisk privatflyvnings grand old man, den da 80-årige *Gösta Fraenckel* (fødselsdag 20/7) har udsendt indbydelse. Der bliver fælles tur, kombineret med konkurrence, til Örebro, der fejrer 700-års-jubilæum. Tilmelding til KDA senest 25. maj. Gebyr 250 sv. kr.

Ny formand for Århus Flyveklub

På generalforsamlingen den 21. marts trådte salgschef *Robert Quist* tilbage som formand og afløstes af godsejer *Oluf von Lowzow*, Estruplund. Kasserer er centralmekaniker *W. Petersen*, sekretær ingeniør *Leif Asmussen*.

BEDE BD-1

Interessant ny tosædet type fra USA

Bede BD-1 er et nyt tosædet privatfly, som skulle blive billigere end de nuværende typer takket være meget enkel opbygning – hvis ellers fabrikken holder, hvad den lover.

Det tosædede privatfly BD-1 er af konventionel aerodynamisk udformning, men i opbygningen er det konstrueret efter de mest moderne principper. Det er bygget af Bede Aviation Corporation, Springfield, Ohio, og fløj første gang den 11. juli 1963. Flyveprøverne er nu afsluttet og man er i gang med forberedelser til serieproduktionen i en ny fabrik i Cleveland, Ohio.

For at holde prisen nede er der i videst mulig omfang anvendt samme dele i højre og venstre side af flyet. De to vinger er identiske (med forskellige tipper), og det er flaps, krængeror, højderor og haleplanets to halvdele også. Til sideror anvendes et højderor, ligesom halefinnen består af et halvt haleplan. Hver vinge er opbygget af et 16 cm tykt rør, der fungerer både som hovedbjælke og brændstoftank, syv identiske ribber og en u-formet bagkantbjælke, alt af aluminium, over hvilket der er viklet to stykker aluminiumsplade. Beklædningen er limet på, så man får en helt glat vinge uden modstandsgivende nittehoveder. Vingerne kan nemt demonteres, så man sparer hangarleje, ja, fabrikken foreslår, at man trækker sin BD-1 hjem efter sin bil og anbringer den i garagen!

Kroppen er lavet af 13 mm aluminium honeycomb med pålimet aluminiumsbeklædning. Motorskærme og halespids er ligesom vingetipperne af fiberglas. Halepartiet er en limet aluminiumskonstruktion. Understelsbenene er af fiberglas.

Kabinen er 104 cm bred, 135 cm lang og 104 cm høj. På prototypen åbnes kabinetaget til siden, men serieudgaven får en førerskærm, der kører bagud.

For yderligere at reducere prisen er standardudgaven forsynet med en hovedoverhalet 65 hk Continental motor med fast propel. Flyet koster 2500 dollars, men for en merpris af 1095 dollars kan den leveres med en ny Continental C90-12F, mens en ny 108 hk Lycoming O-235-C1 koster 1297 dollars ekstra. De her nævnte priser stammer fra en prisliste, der er ca et halvt år gammel, men selv om priserne muligvis er blevet forhøjet siden da, kan man vist spå BD-1 en lys fremtid, også da flyet er fuldt kunstflyvedygtigt.

Data: Spændvidde 7,16 m, længde 5,88 m, højde 1,92 m, bredde uden vinger 2,32 m.

	65 hk	*90 hk*	*108 hk*
Tomvægt kg	331	355	368
Fuldvægt kg.....	577	602	624
Max. hast. km/t ..	193	233	249
Rejseh., 65 %, km/t	180	217	233
Flyvestr., 65 %, km	966	966	966
Stigeevne i 0 m m/s	3,8	4,6	5,9
Prakt. tophøjde m	3660	4575	5485
Startstrækning m..	215	215	185
Landingsstrækn. m	125	125	125

DA STERLING FIK *sit første jetfly!*

Skelsættende leverance i charterflyvningens historie

DA Sterling Airways er en forretning og ikke en prestigesag, skal man ikke regne med at se jetfly i Sterlings farver, før det simpelthen ikke kan betale sig at lade være med at flyve jet," skrev FLYV i en artikel om Sterling Airways i 1963.

Den 31. marts 1965 var dagen kommet, da Sterlings første jetfly landede i Københavns lufthavn. Det er bemærkelsesværdigt nok, at et af de egentlige charterselskaber køber jetfly, men det mest bemærkelsesværdige er, at det endda er et fabriksnyt fly. For charterflyvningen har jo hidtil for det meste været baseret på, at man kunne købe brugte stempelmotorfly, som på grund af ruteselskabernes overgang til jetfly var kommet ned i en lav pris.

Prisen for en ny Super Caravelle er i størrelsesordenen 25 millioner kr eller omkring ti gange så meget som de hidtil anvendte fly. Den pris, som passagerer kommer til at betale, bliver kun ubetydeligt over den hidtidige, nemlig 10 % mere for den del af ferieturen, som udgøres af selve flyveprisen. Sterling regner med en timepris på 4000 kr mod 2800 for DC-6B.

Hvordan i al verden vil det kunne løbe rundt? Svaret ligger i jetflyets betydeligt større produktivitet og en endnu større udnyttelse end af de gamle fly. Men om svaret bliver bekræftende, må tiden vise. Der er mange, der er skeptiske, og mange som med interesse vil følge det dristige skridt, Sterling Airways som det første private charterfirma i Europa har taget.

Andre firmaer har kunnet byde deres kunder på charterrejser i jetfly, men det er de firmaer, som er nært knyttet til ruteselskaberne og kan benytte disses materiel, og hele deres prisniveau ligger normalt på et noget højere plan.

Men hvorfor så ikke købe et brugt jetfly, der ikke kræver så stor investering? Det har f.eks. det tyske DLU lige gjort ved anskaffelsen af en Caravelle 3, der tidligere har tilhørt Finnair, inden dette selskab gik over til Super Caravellen.

Svaret ligger i, at første generation af Caravelle har for ringe rækkevidde til de ruter til Middelhavs-området, hvorpå Sterling skal anvende den, men Super-Caravelle kan flyve over 2900 km med sin maximale nyttelast.

Sterling's hurtige udvikling

Siden Sterling begyndte sin virksomhed den 7. juli 1962, har firmaet gennemgået en rivende udvikling:

År	timer	pass.	omsætning
1962	3150	48.000	8 mill. kr.
1963	9000	120.000	27 mill. kr.
1964	15000	225.000	42 mill. kr.
1965	20000	290.000	54 mill. kr.

1965-tallet er naturligvis anslået. I det sidste år har flåden bestået af syv af de fortræffelige Douglas DC-6B, vel den mest vellykkede langdistancetype med stempelmotorer. Nu glider den første Super Caravelle ind i flåden og om et år en til, foruden at der er reserveret en tredie til 1967.

Flyvechef Anders Helgstrand og pastor Eilif Krogager, Tjæreborg.

Sterling beskæftiger nu 175 mennesker foruden de 225 i datterselskabet SARCO, der udfører vedligeholdelsesarbejdet. Omkring to trediedele af flyvningerne udføres for moderselskabet Tjæreborg-Rejser A/S, resten for andre rejsebureauer etc.

Som man vil forstå, var det en stor dag i firmaets historie, da OY-STA kom hertil, og mens man hidtil har været tilbageholdende med reklame, kom denne begivenhed ikke til at gå stille af. Begunstiget af et strålende forårsvejr fløj et indbudt selskab – hovedsagelig pressefolk foruden folk fra Sterling og Sud Aviation-repræsentanten Jørgen Schiøtt A/S – den 30. marts fra Kastrup til Toulouse i DC-6B'en OY-BAV på næsten 4 timer for dagen efter at returnere i OY-STA på knap 2½. Der var således glimrende lejlighed til at drage sammenligning mellem de to flytyper, selv om det ikke var under typiske charterforhold, eftersom flyene kun var godt halvt fulde.

Selv om det kan have andre årsager, måtte jeg notere, at jeg efter de fire timers stempelmotorvibrationer var træt og havde hovedpine, mens det ikke var tilfældet efter jet-hjemturen.

Forår i Sydfrankrig

Nok havde vi haft en rigtig forårsdag herhjemme dagen før turen til Toulouse, men efter at have set Danmark, Nordtyskland, Holland, Belgien og hele Frankrig glide forbi under os var det alligevel en dejlig fornemmelse at stige ud på frisk grønt græs i ca 20° varme i Blagnac-lufthavnen og at køre gennem et landskab med blomstrende frugttræer ind til byen.

Om aftenen var selskabet inviteret til en middag af Sud Aviation og eksportorganisationen OFEMA med Monsieur *Grimaud* og general *P. Fay* som værter. Foruden af disse blev der holdt taler af direktør *Jørgen Storling* og af overlærer *H. Krogager,* der er Sterlings bestyrelsesformand og repræsentant for pastor *Eilif Krogager,* som på grund af sin præstegerning ikke var med på turen.

På Sud Aviation-fabrikkerne

Næste formiddag fik vi lejlighed til at bese tre af Sud Aviation-fabrikkerne: St. Eloi-fabrikken inde i Toulouse, Blagnac-fabrikken på den ene side af lufthavnen og Saint Martin-fabrikken på den anden side. Den første er en egentlig maskinfabrik i fuld funktion med at fremstille dele til både Caravelle og til Concorde. Der anvendes i meget høj grad store maskiner, som fræser og borer tykke letmetalblokke ud til ganske lette, men kompliceret opbyggede flydele. Vi så f.eks. et stykke af haleplanet til Caravelle, hvor man begynder med 350 kg materiale og ender med 22.

Nogle af disse maskiner er helt automatiske og styres af elektronregnemaskiner.

Men selv om Sud Aviation således i høj grad betjener sig af disse fabrikationsmetoder, sætter man dog stadig delene sammen med nitning og punktsvejsninger, af hvilke der er henholdsvis ca 700.000 og 300.000 i en Caravelle.

På Concorde-fabrikken i Blagnac så vi prøvehallen, hvor man på mange sindrige måder afprøver store og små dele for mange arter af påvirkninger. Anvendelsen af disse komplicerede forsøgsindretninger med forsøgsprogrammer, der kan løbe flere år, er naturligvis med til at gøre moderne fly dyre, men de er nødvendige for sikkerheden.

Og så sluttede vi af i den store samlehal i Saint Martin, hvor stadig flere Caraveller bliver sat sammen af dele, der ikke bare fabrikeres i Toulouse, men i mange andre fabrikker.

OY-STA har fabriksnummer 183 og har fløjet siden lige før nytår, idet Sud Aviation har benyttet den til autolandingsforsøg. Nu var bygge-numrene omkring 200 i samlehallen. Og så var det efterhånden tiden at gå ud i den varme middagssol, hvor den rød/

hvide OY-STA stod klar uden for Georges Hereil hallen. Ved et glas champagne ønskede Sud Aviation Sterling til lykke med flyet, og så gik vi ombord i det lækre ny fly.

Hjemturen til Danmark

Det er indrettet med én stor ubrudt kabine til 99 passagerer, hvilket svarer godt til DC-6B'ernes 97, hvis man en dag må sætte et andet fly ind. Der er 5 sæder på hver række (afstand 33 tommer), to toiletter bagude, pantry forude. Sæderne er af SIPA-type, der kan stilles i to stillinger simpelthen ved, at man skubber sig frem eller tilbage.

Med Sterlings flyvechef *Anders Helgstrand* som kaptajn og kaptajn *Surballe* som andenpilot rullede vi ud på bane 33 og startede præcis kl 1300. Da vi efter 33 sekunders acceleration „roterede" og skød til vejrs, lød der begejstrede klapsalver.

Det var over et år siden, jeg sidst har været i en Caravelle, så det er svært at sammenligne; men det forekom mig, at der på de forreste pladser ikke var helt så stille som i de tidligere udgaver. Der var ligesom lidt mere susen, hvad enten det kom fra de stærkere motorer eller luftkonditioneringsanlægget. Måske skyldes det den udelte kabine.

Men som helhed er det naturligvis dejlig jet-komfort. Snart lå vi i 28.000 ft og gik nordpå med 830 km/t på den ca 1700 km lange rute.

Begge dage havde vi et højtryk med en sjælden fin sigtbarhed og næsten ingen skyer. Med Pyrenæerne bag os gled vi nordpå med sneklædte Alper ude østpå og hen over det franske landskab med dets karakteristiske floder – forbi Limoges og Tours, vest om Paris godt 50 minutter efter starten og videre mod Belgien.

Mens det travle kabinepersonale under ledelse af chefpurser *J. Mehr* tappert banede sig vej mellem omvandrende journalister og arbejdende TV-folk fra BBC, nød vi festmiddagen (Cold Salmon Parisienne, Tournedos Chasseur, Rubinstein Cake) med champagne til.

1412 passerede vi Bruxelles og nåede kanten af Europa med Schelde- og Maas-flodernes karakteristiske deltaer, passerede Rotterdam, Schiphol og Amsterdam på klokkeslet 1428.

Over Nordholland var der skyet, men fra den rødlige Helgoland atter klart. Jeg aflagde et besøg i førerkabinen, mens vi gled ind over Slesvig og passerede Flensborg kl 1500. Der var ikke meget brug for vejrradar'en en sådan dag, men man kunne tydeligt se den aftegne Fyn med Langeland forude.

Over Danmark kunne vi igen se fra Djursland til syd for Gedser. Vi var ved at være et par minutter for tidligt, passerede Svendborg 1505, tog gassen fra over Langeland 1507, gled lydløst ned over Næstved 1512 og nåede Køge Bugt 1518.

Helgstrand slog et par sving over bugten og gik så direkte ind på bane 04 i Kastrup, hvor han satte den kl 1525 under nye klapsalver, og nogle få sekunder før den bebudede ankomsttid 1530 standsede OY-STA ved fingeren, hvor pastor Krogager og mange andre tog imod efter en højst vellykket ankomst.

Straks dagen efter var flyet igang med skoleflyvning, og lørdag den 3. april var det på første ferietur med passagerer sydpå til Rhodos.

TRAFIKFLYVENYT

Chefskifte i Kastrup

Den 31. marts blev *Leo Sørensen* pensioneret efter at have været chef for lufthavnen i Kastrup lige siden, den blev taget i brug for 40 år siden. Han blev uddannet som militærflyver ved Hærens Flyveskole i 1918 og var fra 1920 til 1924 trafikflyver i DDL, hvorefter han blev trafikleder. Da Kastrup blev indviet i 1925, blev administrationen overdraget DDL, og Leo Sørensen blev havnechef. Han fortsatte som sådan efter, at administrationen i 1926 overgik til staten og har således gjort hele udviklingen med fra dengang, lufthavnen var en stor græsmark, til nu, hvor den er Nordens vigtigste lufthavn. Vi ønsker ham et langt otium og håber, at han får lejlighed til at skrive lufthavnens historie, så den kan være klar til 50-års jubilæet.

Leo Sørensen efterfølges af sin hidtidige højre hånd i havneadministrationen, kontorchef *Carl Weibøll*. Den nye havnechef er 53 år gammel og blev ansat i lufthavnen i 1934 efter nogle år i shipping-branchen. Han blev kontorchef i 1949.

Caravelle Super B

Der er nu snart gået ti år, siden den første Caravelle gik i luften for første gang den 27. maj 1955, og produktionsudgaver har været i drift i seks år. I den tid er Caravellen blevet udviklet videre på de indhøstede erfaringer og med udnyttelse af mere økonomiske motorer og moderne udstyr. I 1962 fløj således Super A udgaven med General Electric CJ805-23C turbofan-motorer, og et årstid senere fulgte Super B udgaven, der benytter Pratt & Whitney JT8D-1 turbofanmotorer på hver 6.350 kg st.t. mod de 5.170 kg i Rolls-Royce Avon RA.29-motorerne i Caravelle III.

Samtidig har man forlænget kroppen med en meter, hvilket muliggør op til 104 passagersæder, og ændret vingeroden til stærkere pilform, så flyet må gå Mach 0.81 i stedet for 0.77. Vinduerne sidder 10 cm højere, de dobbelt-slottede flaps har større udslag (45°), der er 1.4 m større haleplan og en lille strømlinieformet gevækst bagtil i krydset mellem haleplan og finne.

Motorerne kan bruges til at bremse med, der er et bedre elektrisk system, og et hjælpeaggregat gør flyet mere selvstændigt på jorden.

Blandt det moderne udstyr er det mest bemærkelsesværdige Lear-Siegler autolandingssystemet, der allerede er anvendt til over 2500 automatiske forsøgslandinger og af de franske luftfartsmyndigheder er godkendt til brug ved 100 ft. skyhøjde og 400 m sigt. Hvis piloten ser banen i 100 ft., må han også lade autopiloten foretage udfladning og landing. Også de nye Caraveller, SAS får, har dette udstyr.

Fuldvægten er øget fra 46.000 til 52.000 kg. Flyet kræver en startbanelængde ved normalforhold på 2097 meter (mod 1830 for III'eren) og lander ved 45 tons vægt på 1475 m (mod 1610 m ved 39.5 t for III'eren).

Største rejsehastighed i 25.000 ft. er 836 km/t, den økonomiske i 30.000 ft. er 830 og for lang rækkevidde flyver man i 35.000 ft. med 740 km/t.

Største rækkevidde med fulde tanke og begrænset nyttelast er 4.960 km i 35.000 ft. ved 725 km/t.

Lufthansa fylder 10 år

Lufthansa genoptog trafikken efter krigen den 1. april 1955 med fire Convair 340 og er i de forløbne år vokset til et af Europas førende selskaber med ruter til alle kontinenter, idet man den 1. april 1965 åbnede en rute til Sidney i Australien. Lufthansa har befløjet København siden den 7. oktober 1957 og flyver nu i pool med SAS på Hamburg-ruten. Den 1. april 1963 åbnede man en luftbusrute mellem Frankfurt og Hamburg, d.v.s. en rute uden foregående pladsreservation. Man møder bare op i lufthavnen kort før afgangfstid og går ombord i flyet, hvor man køber sin billet. Lufthansa garanterer, at der er plads, ellers indsætter man en ekstra maskine. Det var noget i den retning, Sterling Airways havde tænkt sig at lave på Esbjerg-ruten, hvis man havde fået koncessionen. Lufthansa råder i dag over 8 Boeing 707, 4 Boeing 720, 12 Boeing 727, 7 Viscount, 9 Super Constellation og 11 Metropolitan.

★

Flying Enterprise er erklæret konkurs af skifteretten i Tårnby på begæring af Osterman og Air France, der havde henholdsxis 1 mill. kr. og 1,4 mill. kr. til gode for udleje af fly og for eftersyn af motorer. Selskabets samlede gæld anslås til 14 mill. kr. Selskabets tre DC-7 ejes af *Conair* (Consolidated Aircraft Co.), der er blevet købt af den kendte rejsebureaudirektør *Simon Spies*. Da Conair ejer 70 % af aktierne i Flying Enterprise, er Spies i realiteten også ejer af dette selskab. FE's hidtidige bestyrelse er trådt tilbage sammen med direktionen. På grund af konkursen har Luftfartsdirektoratet inddraget FE's koncession, men Conair har fået en midlertidig koncession, således at man undgår at danske ferierejsende strander i udlandet. FE havde 120 ansatte, der indtil videre fortsætter i Conair.

★

Aero Nord fik sin første DC-7B OY-ANA den 2. april.

★

Grønlandsfly's to første Sikorsky S-61N påbegyndte leveringsflyvningen den 4. april og ankom til Godthåb den 10. april efter en flyvning på ca. 4000 km. De førtes af Sikorsky-piloten *William Shaugnessy* og Grønlands-flys chefpilot *E. Bolvinkel* og indsættes på rutenettet den 31. maj. Den tredje S-61N leveres til august.

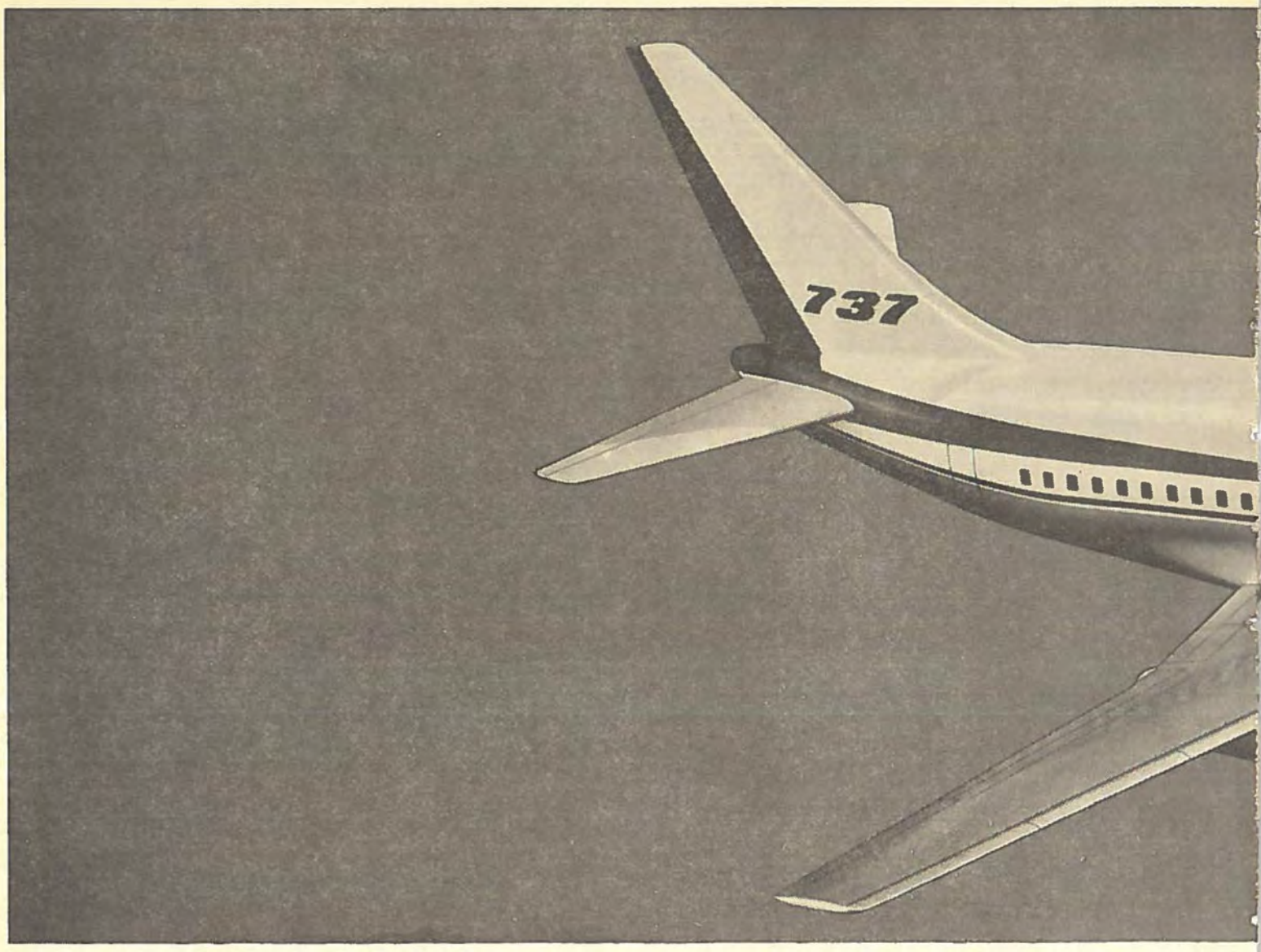
★

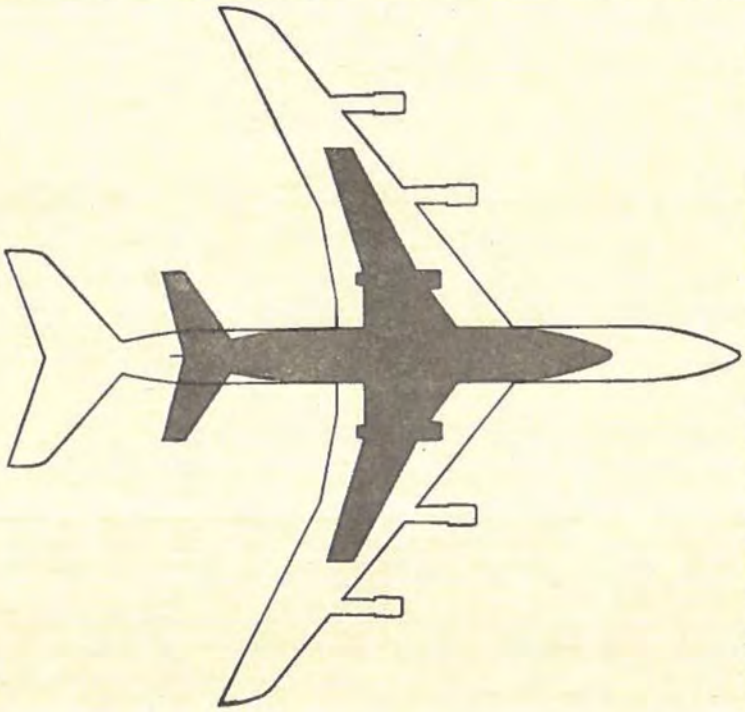
SAS havde rekordbelægning på indenrigsruterne i marts med i alt 23.263 passagerer, næsten 50 % mere end i marts i fjor. Belægningsprocenterne for ruterne var Tirstrup 71,8, Ålborg 71,8, Rønne 58,9 og Billund 63,9. Den sidste rute beflyves nu også om søndagen.

★

Aer Lingus har købt KLM's ni Viscount 803 og vil sælge sine Friendship, der er for små til den stadigt voksende trafik. Aer Lingus har i forvejen seks Viscount og har bestilt fire One-Eleven.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75





Endnu en fremragende

Den ny Bo

De samme Boeing-grupper, der skabte den helt fantastisk populære Boeing 727, har også tegnet og er nu i færd med at bygge den nyeste Boeing – kortdistancemaskinen 737. En og tyve 737'ere er allerede bestilt af Deutsche Lufthansa.

737 er med sine to motorer konstrueret til at flyve med små omkostninger på ruter op til 1200 km med fuld last. Det vil blive den mest økonomiske, mest praktiske og mest profitable maskine af denne type.

Skønt den kun er en anelse længere end en to-motors propelmaskine, vil 737 få samme tværmål i kabinen som den største Boeing jet. Den vil blive den eneste to-motors jet, der kan byde luftfartsselskaberne fordelen

rutemaskine fra konstruktørerne af verdens fornemste jetlinere.

eing 737 til korte distancer

ved at kunne placere passagererne 4, 5 eller 6 ved siden af hinanden – hvorved der opnås den højest mulige fortjeneste og den laveste passager/kilometer omkostning for nogen eksisterende kortdistancemaskine.

737 vil få en bruttovægt på 39.000 kg til sammenligning med 727's 73.000 kg. Den samlede længde bliver 28,56 m.

737's arrangement med motorernes montering under vingerne er det rigtige til det job, der skal udføres. Det giver i en to-motors maskine en velkendt og fortrinlig stigeevne, reducerer vægten og installationsomkostningerne, tillader udskiftning af identiske naceller og forbedrer i almindelighed mulighederne for vedligeholdelse. Desuden er motorerne de samme Pratt & Whitney JT8D, som bruges i 727.

737 kan medføre 75 til 100 passagerer med en marchhastighed på 885 til 935 km/t. Den har den samme fine bæreevne som 727, hvilket sikrer lav landingshastighed og korte baner. 737 er bygget til at kunne betjenes af en besætning på 2 mand. Efter planen skal den være færdig til november næste år.

Med mange af de samme kabine-detaljer, systemer og komponenter som i de store Boeinger kan 737 byde på væsentlige besparelser i vedligeholdelse, træning og pålidelighedsforanstaltninger for selskaber, der i dag ligger inde med Boeing-udstyr.

Og hvad der er endnu vigtigere: 737 yder selskaberne de fordele, der knytter sig til Boeings enestående erfaring som konstruktører af verdens mest sukcesrige jetlinere. Boeing jets har gennem henved 2¼ milliard kilometers kommerciel flyvning demonstreret overlegen passager-tække, pålidelighed og indtjeningsevne. Det er nogle af grundene til, at luftfartsselskaberne har bestilt – og genbestilt – flere jetlinere fra Boeing end fra nogen anden fabrik.

BOEING 737

Radio i svævefly

G. BRUUN OM SITUATIONEN I DAG

SIDEN sidste artikel om dette emne i FLYV nr. 5/1963 er der sket flere interessante ting vedrørende radio i svævefly.

Med ovennævnte artikel som grundlag indstillede KDA til myndighederne om tildeling af en frekvens omkring 122,5 MHz til brug for svæveflyvning. Dette andragende blev velvilligt modtaget, og der blev givet tilladelse til at anvende 122,5 MHz (ca. 2,5 m bølgelængde). Svæveflyverådet har påpeget nødvendigheden af senere at få endnu en frekvens i nærheden, udelukkende til svæveflyvning.

Der fulgte imidlertid den klausul med, at kun indehavere af „VHF-telefonistbevis" måtte føre korrespondance på disse frekvenser, der er en af de stærkt trafikerede luftfartfrekvenser.

„VHF-telefonistbevis" er imidlertid ikke særligt vanskeligt at erhverve. Der kræves ikke kendskab til sprog eller telegrafi, og et lille vinterkursus vil uden tvivl kvalificere alle interesserede sammen med KDA-bogen „Radiotelefoni for Flyvere".

Til gengæld åbner 122,5 MHz masser af muligheder for anvendelse af stadig bedre radioudstyr, der er fremstillet netop med anvendelse i svævefly for øje.

Både i Tyskland og i England findes særdeles gode radioanlæg, der allerede i nogle år har bevist deres værd.

Endvidere har myndighederne åbnet mulighed for at anvende en frekvens på 29,98 MHz (ca. 10 m bølgelængde) nær det såkaldte „Citizens Radiobånd". På denne frekvens kræves ikke særlig uddannelse af brugeren i form af „VHF-bevis" eller lignende.

Den tidligere svæveflyvefrekvens på 102,1 MHz (ca. 3 m bølgelængde) er ikke egentlig inddraget, men den må forventes at glide stærkt i baggrunden til fordel for de nu frigivne frekvenser.

122,5 MHz kontra 29,98 MHz

122,5 MHz er en decideret VHF-frekvens med gode udbredelsesmuligheder. Man kan normalt regne med en rækkevidde på ca. 50 km, forudsat at flyet har en højde af 600 m eller derover; med stor højde er rækkevidder på det dobbelte ikke usædvanlig.

Den nødvendige kraft (power) er ringe, når en god og rigtigt installeret antenne anvendes.

Normalt arbejder svævefly-sendere med effekter op til 1 watt antenneenergi, men væsentlig mindre effekter kan give udmærkede resultater.

Desværre er udstyr til 122,5 MHz forholdsvis kostbart, hvilket vel nok er den største bremse på udviklingen.

29,98 MHz ligger i øverste kant af HF-området, hvor udbredelsesmulighederne med små effekter er knap så gode som på VHF-området.

Med det udstyr, der findes på markedet til denne frekvens, kan man i heldigste tilfælde regne med en rækkevidde på 20 km, såfremt det bedste udstyr, og den højeste effekt (5 watt) anvendes. Det er endvidere nødvendigt at bruge en specialantenne på flyet. De antenner, der anvendes på det almindeligt forekommende udstyr til 29,98 MHz, er gerne et kompromis imellem en rimelig antennelængde og en rimelig udstrålet effekt. En naturlig antenne for denne frekvens (bølgelængde ca. 10 m) vil være ca. 2,5 m lang.

Imidlertid har de bedre udgaver af dette udstyr som regel en tilslutning for en specialantenne, så den indbyggede antenne ikke behøver at anvendes.

Som nævnt ovenfor har den nødvendige kraft større betydning på 29,98 MHz, og man må regne med at anvende den maximale styrke (5 watt) til sin jordstation. Til flystationer må man regne med at anvende ca. 1 watt for at opnå den angivne rækkevidde på ca. 20 km.

Hvis man vil tillade en mindre udbredelse, kan man arbejde med ned til ca. 0,2 watt i flystationer. Ved 0,2 watt kan man påregne en udbredelse på ca. 5–8 km, såfremt gode antenner anvendes.

Prisen for udstyr til 29,98 MHz er i almindelighed væsentlig billigere end 122,5-udstyret; de bedste typer har dog en pris, der stærkt nærmer sig prisen på det billigste VHF-udstyr.

Den tyske Becker AR 10 S kan betegnes som anden generation af radio specielt til svævefly, idet en tidligere Becker-type er meget udbredt i tyske svævefly.

PYE Bantam type HP 1.

Der findes en del billigt udstyr til frekvenser omkring 27 MHz på markedet, dette er dog af flere grunde uegnet til svæveflyvning.

For det første er det ikke altid muligt at flytte frekvensen til 29,98 MHz, og for det andet er den udstrålede effekt så ringe, at rækkevidden sjældent er over 1 km.

Hvad findes i handelen?

I almindelighed må det siges, at udvalget ikke er særlig stort her i landet. Det hænger naturligvis sammen med det meget begrænsede marked, der kan oparbejdes for „svæveflyveradio" i Danmark.

Der er dog skabt kontakt med de forskellige fabrikker i udlandet, og de mest kendte typer har allerede forhandlere her i landet; flere vil sikkert følge efter med det første.

For bølgelængde 29,98 MHz er udvalget størst, men i almindelighed gælder for dette materiel, at det primært er fremstillet til brug på jorden, og af denne grund er udstyret med besværlige, indbyggede teleskopantenner, der er komplet uanvendelige i fly. Imidlertid er en mindre part udstyret med tilslutning for extraantenne, der da kan anbringes på et egnet sted på flyet, hvor den ikke er i vejen, og hvor en passende udbredelse kan opnås.

Sådanne forhandles bl. a. af følgende firmaer:

Radio Magasinet, Ved Vesterport 7, København V.

Dafiko A/S, Rewentlovsgade 14, København V.

Air Contact, Holme Møllevej 26, Viby (Jylland).

Det må bemærkes, at Aeroklubben endnu ikke har afsluttet afprøvningen af radiomateriel i forbindelse med svæveflyvning. Efterhånden som dette sker, vil der i FLYV fremkomme resultater og vurderinger af de enkelte fabrikater.

For bølgelængde 122,5 MHz findes i øjeblikket kun to fabrikater på markedet her i landet. Det er den tyske Becker AR 10 S, der er et stykke meget fint materiel med meget små dimensioner, lille strømforbrug og stor rækkevidde (ca. 50 km). Sende-modtageren, der er beregnet til anbringelse i instrumentbordet, passer i en instrumentudskæring på 82 mm Ø, længden er 232 mm. Vægten er 1,75 kg. Prisen er ca. 3.800.– kr.

Becker repræsenteres her i landet af bl. a.: Handelsfirmaet S. E. Jørgensen, Farum.

Endvidere findes den engelske PYE Bantam Portable V.H.F. Radiotelephone type HP1.

Denne sende-modtager er i modsætning til AR 10 S ikke fremstillet specielt til svævefly,

men den er velegnet til brug i sådanne, og den har allerede fået en god udbredelse i England. Den fylder lidt mere end den tyske: 218 × 140 × 525 mm. Vægten er 1,82 kg. Prisen er ca. 2.450.– kr.

PYE repræsenteres her i landet af bl. a.: Verner Pedersen, Vestergade 9, Nørresundby.

Skaniameter A/S, Nytorv 11, København K.

En brugt type til jordstationer

For de lidt fingernemme og helst også „radiomindede" findes der yderligere en mulighed – oven i købet en billig – for at skaffe en god og solid jordstation, idet der for tiden findes en del radiosæt af type ARC-3 på surplusmarkedet. Disse sendemodtagere er kasseret af flyvevåbnet (fra F-84), men er almindeligvis i god stand. De kan umiddelbart køre på 122,5 MHz ved indsætelse af et styrekrystal (der ikke medfølger ved køb).

Stationen *er* godkendt til jord-luft-forbindelse. Den skal forsynes med en passende antenne (rundstråler), ligesom en passende strømforsyning må fremstilles, hvis tilslutning ønskes til lysnettet. Den medfølgende strømforsyning er beregnet for 24–28 v akkumulator.

ARC er ret stor og tung (vægt ca. 25 kg), hvorfor den kun anvendes som jordstation; men med sine udstrålede 8 watt antenneeffekt er den en særdeles god sådan.

En del klubber har allerede sikret sig et af disse sæt, og flere vil sikkert snart følge efter.

Grunden til successen ligger i den besnærende pris af 350.– kr. pr. sæt.

ARC-3 forhandles bl. a. af:

Handelsfirmaet S. E. Jørgensen, Farum.

Som det vil fremgå af ovennævnte er situationen på „Radiofronten" en del lysere i dag end for blot 2 år siden; og den vil sikkert efterhånden, som vi vænner os til at bruge dette uvurderlige hjælpemiddel, blive lysere og lysere.

5GB.

★

Dr. Wolfgang Klemperer død

En kendt flyvepioner og videnskabsmand, dr. *Wolfgang B. Klemperer*, døde den 25. marts i Los Angeles. Klemperer, der var en af svæveflyvningens pionerer, var født i Dresden i 1893. Med sit monoplan „Schwarzer Teufel" fløj han ved den første Rhönkonkurrence i 1920 en glidning på 2 min. 22 sek. og en distance på 1830 m, og næste år slog han *Orville Wrights* varighedsrekord på 11 min. fra 1910, idet han fløj 13 min. og 5 km i „Blaue Maus".

Klemperer var da assistent hos den berømte professor *Theodore von Karman*. Derfra kom han til Zeppelin-værkerne og fortsatte et par år senere med luftskibsarbejde hos Goodyear i USA. I 1936 flyttede han over til Douglas-fabrikkerne, hvor han beskæftigede sig både med fly, missiler og rumfart. Klemperer var en kendt skikkelse i amerikansk og international svæveflyvning. Vi mødte ham ved de første VM efter krigen og har også haft besøg af ham i Danmark.

Endnu en af pionererne er gået bort.

VM begynder i denne måned

Fra 22.—28. ds. samles svæveflyvere fra hele verden til træningsugen i VM, der finder sted på South Cerney flyvepladsen i Vestengland. Den 29. begynder selve VM, der afsluttes med præmieuddeling 13. juni. Samtidig er der OSTIV-kongres. Vi ønsker vore fire hold held og lykke og venter spændt på nyheder derovrefra.

»flyv« anmelder

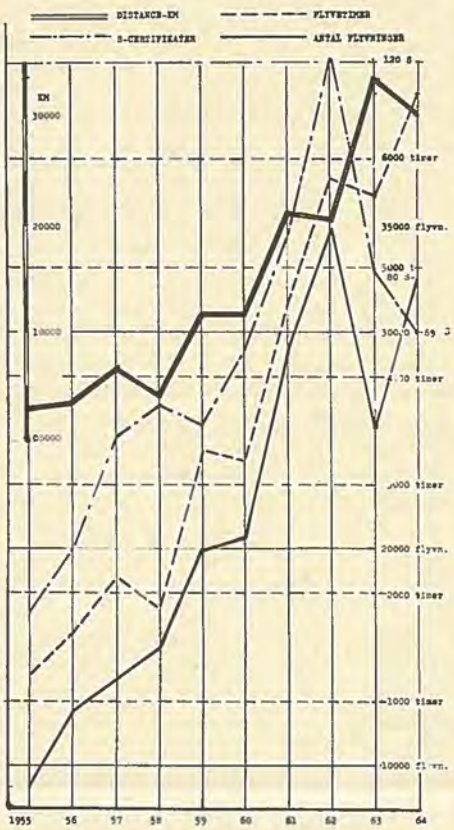
WEBRA-PICCO

Enkanal-proportionalstyrings-anlæg i miniatureformat

WEBRA Picco er formodentlig det mindste fjernstyringsanlæg, der i dag kan købes på det danske marked, og det er da også hovedsagelig beregnet på ganske små modeller, hvor modtagerens og rormaskinens ringe vægt på tilsammen kun knap 40 gram rigtigt kommer til sin ret. Der er dog intet til hinder for, at anlægget også kan bruges i forbindelse med noget større modeller, men herom senere.

Senderen

drives af to almindelige 4,5 volts flade lommelampebatterier, som nemt monteres i kasetten, da dennes vægge er udnyttet som kontaktflader, således at hverken lodning eller nogen anden form for tilslutning er nødvendig. Den er bestykket med 5 transistorer, og pulsesignalerne frembringes i en multivibrator, der styres af et drejepotentiometer ved hjælp af styrepinden på senderens forside. Modulationsfrekvensen er på ca. 3400 Hz, og senderen er krystalstyret på 27,12 MHz, men den er ikke superhet. Antennen er aftagelig og af teleskoptypen. Komplet med antenne og batterier vejer senderen ca. 500 gram, men til trods herfor er den i bunden forsynet med gevind, så den kan skrues på et almindeligt fotostativ, hvis man skulle blive træt af at holde den i hånden.



Sværeflyvningens udvikling viser stadig stigning i antal flyvetimer, ny stigning i startantal, men tilbagegang i nye certifikater og i distance-kilometer.

Den nye Webra Picco's sender.

Modtageren

vejer 17 gram, måler 15 × 15 × 25 mm og er indstøbt i et kunststof, således at den kun kan ødelægges, hvis man er i besiddelse af tungt værktøj. Anlægget leveres afstemt, og selv om yderligere trimning er overflødig, findes der alligevel mulighed for dette, hvilket kan være meget bekvemt af og til i modsætning til anlæg, der er 100 % forseglet. Modtageren er forsynet med 4 transistorer og kræver et almindeligt 9 volt transistorbatteri. Samme batteri bruges også til at drive

Rormaskinen

der er af drejemagnetstypen. Skal man flyve med lidt større modeller, hvad anlægget egentlig ikke er baseret på, er denne rormaskine sikkert ikke kraftig nok, hvad man dog ikke skal fortvivle over, da man kan tilslutte andre proportionalrormaskiner. Vi har f. eks. prøvet FLYVs anlæg med en Telepilot Gyron, og det er muligt efter lidt eksperimenteren med fjederspændingen at opnå udmærket proportionaleffekt. Man kan også vælge at indskyde et relæ mellem modtageren og en uoriginal rormaskine.

Webra's debut

på radiostyringens felt må siges at være usædvanlig vellykket, når man tager i betragtning, at så små anlæg naturligvis har deres begrænsning. At der er behov for dem – f. eks. også til svævemodeller – er hævet over enhver tvivl. Rygtet fortæller, at Webra har et 6-kanalsanlæg undervejs, og det glæder vi os til at prøve også. Lad os til slut nævne, at Picco'en naturligvis er bakket op af sædvanlig Webra-garanti. Og at den er prima, har vi selv haft lejlighed til at erfare.

oml.

HOBBY-BLADET KR. 2,25
bringer hver måned aktuelle modelflyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.
REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

DER ER UDVIKLING I MULTIMODELLERNE

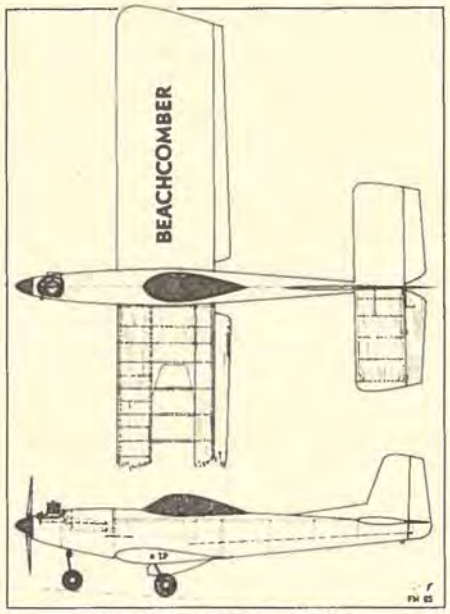
... og danske modelflyvere må følge med

DER er i den senere tid sket en ret voldsom udvikling i konstruktionen af de store radiostyrede motormodeller, En udvikling, som vel først og fremmest skal søges i udbredelsen af proportionalstyringsanlæggene, idet det har været nødvendigt med nye modeltyper for at kunne udnytte de muligheder, de nye anlæg besidder, fuldtud.

Nu har proportionalstyringen også for alvor holdt sit indtog i Danmark, idet mindst tre anlæg har været i luften her i foråret, og når disse linier læses, er tallet sikkert forhøjet til mindst fem. Disse anlæg er alle af typen Bonner Digimite, som blev indgående beskrevet i FLYV nr. 12/1964. Det store spørgsmål er nu, om vi er i stand til at følge det fine udstyr op med modeller, der er lige så tidssvarende, eller om vi fortsat skal se udelukkende Taurus'er, Orion'er og Viscount'er ved vore stævner.

Også vi mindre velbeslåede modelflyvere, der skal betjene os af reed-anlæg nogle sæsoner endnu, kan imidlertid have glæde af at studere udviklingen af multimodellerne, idet man ganske givet også med denne styreform vil være i stand til at tage konkurrencen op i lang tid fremover, forudsat altså, at man vælger de rette modeller.

Da udviklingen jo ubestridt går hurtigst i U.S.A., vil det vel være naturligt at se på de bedste modeller fra dette land, dog med den tilføjelse, at tyskeren *Frits Bosch*'s covinder fra VM 1963 har været med til at præge udviklingen i U.S.A. For at belyse udviklingen over en periode har vi opstillet en tabel over de vigtigste data for vindermodellerne fra de amerikanske mesterskaber for de sidste fire år, suppleret med nr. 2 og 3 fra 1964:



En af de omtalte modeller.

År	Placering	Model	Konstruktør	Spv. mm	Areal dm²	Vægt gr	Motor cm³	Planbelastn. g/dm²	Motorbelastn. g/cm³
1961	1	Stormer	Doug. Spreng	1600	45	2700	8	60	338
1962	1	Taurus	Kazmirski	1750	45	2600	8	58	325
1963	1	Beachcomber	J. Kirkland	1650	50	2800	8	56	350
1964	1	Candy	C. Weirich	1750	52,5	3600	10	68	360
1964	2	Phantom	Z. Ritchie	1650	50	3600	10	72	360
1964	3	Crusader	R. Brooke	1720	44	3600	10	73	320

Tabellen viser, at modellerne gennemgående er blevet 10 % større, at totalvægten er steget med op til 30 %, at motorerne er blevet større, at planbelastningen er blevet øget betydeligt, men at motorbelastningen er praktisk taget uændret. Man har på denne måde opnået modeller, der er hurtigere, roligere, mindre følsomme overfor vinden, og som fremfor alt er i stand til at udføre manøvrerne blødere og jævnere.

Den forøgede vægt har man i mange tilfælde benyttet til indførelsen af nye byggemetoder som styropor-planer og glasfiberkroppe, ligesom man af og til ser optrækkelige understel til yderligere forøgelse af hastigheden.

Hvor finder man disse modeller?

Nu tror vi i og for sig ikke, at der er ret mange, der bygger nye modeller på denne årstid, og derfor kan disse betragtninger måske virke lidt malplaceret. På den anden side er det jo i flyvesæsonen, at beslutningerne om næste vinters produktion bliver taget, og så kan det jo godt være, at det er rart med denne baggrund, når man ved de internationale arrangementer – først og fremmest VM – ser og bedømmer de mange forskellige typer, som man utvivlsomt bliver præsenteret for.

Det er desværre ikke muligt indenfor FLYVs rammer at bringe en udførlig omtale af alle de mange nyere konstruktioner, der kan være aktuelle, men i stedet har vi lavet følgende henvisning til de amerikanske tidsskrifter, hvori oversigtstegninger og nærmere beskrivelser kan findes:

Beachcomber: (Model Airplane News maj, 1963) er egnet for såvel proportionalstyring som reed. Den er sendt på markedet som byggesæt af VECO.

Candy: (R/C modeler november, 1964) er er ligeledes egnet for begge styreformer. Der kan købes færdig glasfiberkrop til typen.

F-9: (R/C modeler januar, 1964) er en interessant jet-lignende model konstrueret af D. Usher. Den er forsynet med flydende haleplan og var bedst placerede reed-model ved de amerikanske mesterskaber 1963.

Norseman: (R/C modeler februar, 1964) er fast vinder af de canadiske mesterskaber i hænderne på konstruktøren, Ron Chapman. Den er udviklet gennem mange stadier fra Viscount'en. Oprindeligt konstrueret til reed. Hængende cylinder.

Sabre Hawk: (R/C modeler september, 1964) er konstrueret af Ed Izzo og kan forsynes med flaps eller alternativt med to servoer til krængerorene, således at man opnår noget henimod proportionalvirkning med et reed-anlæg.

Kwik-Fli: (R/C modeler oktober, 1964) af Phil Kraft, fabrikanten af de populære Kraft-anlæg. Fortrinsvis til proportionalstyring og til folk med gode nerver, for det er noget, som går stærkt.

Crusader: (Model Airplane News februar, 1964) er kun til proportionalstyring. Det er en halvskalamodel af den amerikanske jetjager, hvormed Ralph Brooke har søgt at skabe en realistisk model. Opbygningen er ret kompliceret. Hængende cylinder.

oml.

★

VM med radiostyrede modeller

Der er nu så småt begyndt at komme oplysninger om sammensætningen af de hold, der skal deltage i det radiostyrede VM i Ljungbyhed, Sverige, fra den 9. til 15. august.

Vi har tidligere nævnt, at det engelske hold ville bestå af *S. Foster, Chris Olsen* og *Van den Bergh*, men nyere forlydender vil vide, at Van den Bergh kun bliver reserve, mens *P. Waters* træder ind på holdet i stedet. U.S.A.s hold med *Weirick, Ritchie* og *Brooke* får *Ed Kazmirski* med som holdleder. Frankrig sender *Marrot, Plessier* og *Casson*. Fra Canada kommer *Ron Chapman, Warren Hitccock* og *Harry Tom*. *Jørgen Schwabe* fra Københavns Fjernstyringsklub skal være reservedommer.

Vårkonkurrencerne

Der var fint vejr til vårkonkurrencerne for fritflyvende modeller søndag den 4. april, både på Sjælland, hvor 23 deltagere fløj ved Sofiendal nær Haslev, og i Jylland, hvor 20 deltagere fløj ved Ø. Børsting. Resultaterne var dog bedst på Sjælland. Det var ligesom om, jyderne savnede vind til højstart — det var næsten stille de tre sidste perioder. Men der var glædeligt mange nye ansigter, skriver *Peder Ducholm*, der var konkurrenceleder. Man så også et par mand flyve med højstartede radiostyrede modeller med overbevisende kvalitet.

Resultater, Sjælland: A2-eksperter: Hans Hansen (105) 861, Børge Hansen (105) 842, Per Grunnet (131) 729. — A2-beg.: Palle Petersen (105) 860, Kurt Andersen (229) 540, Poul Trane (201) 514. — C2: Thomas Køster (134) 828, K. E. Widell (105) 806, Erik Nienstædt (116) 707. — D1: Steen Agner (105) 762, Fl. D. Kristensen (116) 137. — D2: Niels Christiansen (116) 162).

Jylland: A-eksp.: Bjarne Jensen (538) 540, Per Bertelsen (430) 417. — A-beg.: Jens P. Nielsen (539) 481, Knud Odgård (430) 386, Henning Hjorth (430) 377. — C2: J. Amorsen (523) 362. — D1: Niels Hem (523) 181. — D2: Hans Schiøtt (523) 778, Niels E. Schiødt (537) 521, Per Svenson (630) 459.

Linestyring på lossepladsen

Det var ikke ment som en morsomhed, men som en registrering af kendsgerninger, vi har vænnet os til, at man i KDA's årsberetning omtalte linestyringsbanen på lossepladsen på Amager Fælled. Men det vakte munterhed hos de andre KDA-medlemmer.

Men sagen er den, at der nu bliver gjort noget ved den midlertidige bane, de københavnske klubber har lavet der i fjor. Takket være overborgmester *Urban Hansens* velvilje leverer kommunen en masse dyr muldjord derud og spreder den, og så skal klubberne selv bearbejde jorden, så dyrt græs og gøre den til en stor fin plæne.

Efter mange forhandlinger har man fundet ud af, hvordan det skal finansieres, og arbejdet er i fuld gang. Bl. a. er der jo store muligheder for at skaffe pengene gennem FLYVELOTTERIET.

Men Windy-pokal-konkurrencen den 2. maj har måttet aflyses af samme grund.

CANADAIR CL-44

Det islandske Loftleidir demonstrerer sit nyeste fly i København

NÅR luftfartsselskaberne demonstrerer deres nye fly i Kastrup, er det i reglen fordi vedkommende type skal indsættes på ruten til København. Det er imidlertid ikke tilfældet med *Canadair CL-44,* som *Loftleidir* præsenterede den 22. marts. Af luftfartspolitiske årsager må den ikke anvendes på den skandinaviske sektor af selskabets atlantrute, men kun på rutetn Luxemburg–Reykjavik–New York. Passagerer fra Skandinavien flyves derfor med DC-6B til Reykjavik, hvor man skifter til CL-44 eller *Rolls-Royce 400,* som selskabet af reklamemæssige grunde har omdøbt den til. Navnet Rolls-Royce skydes, at den er udstyret med motorer af dette kendte fabrikat, mens tallet 400 kommer af, at marchhastigheden er 400 miles i timen.

CL-44 er en transportudgave af antiubådsflyet CL-28 Argus, der igen er baseret på det engelske transportfly Bristol Britannia. Typen er oprindelig udviklet til Royal Canadian Air Force, der har tolv i tjeneste under betegnelsen CC-106 og med typenavnet Yukon. (Her gælder i høj grad det gamle ordsprog om det kære barn og dets mange navne ligesom med det tidligere Canadairprodukt Argonaut alias DC-4M alias CL-4 alias Canadair Four). De militære CL-44 har store fragtdøre i siden både foran og agter for vingen, mens man på den civile udgave kan svinge hele halepartiet til side, så der bliver uhindret adgang til selve lastrummet, det agterste afsnit af lastrummet under gulvet og til lastrummet i halepartiet. Desuden findes der en stor lastdør foran samt en mindre til det forreste afsnit af lastrummet under gulvet. Hovedfragtrummet er 29,3 m langt, 3,35 m bredt ved gulvet og 2,05 m højt. Maximalt kan der medføres 28,725 kg betalende last. Af civile er der bygget ialt 27, nemlig 12 til Flying Tiger Line, 7 til Seaboard World Airlines, 4 til Slick Airways og 4 til Loftleidir.

160 passagerer nu, senere 189.

Loftleidir, der fik sine to første CL-44 for et lille års tid siden, anvender dem som rene passagerfly med plads til 160 passagerer, der ikke behøver at være nervøse for, at halen pludselig skal smække til side. På Loftleidirs fly er den nemlig boltet fast, og det hydrauliske udstyr til svingning af den er fjernet af vægtmæssige grunde. Kabinen er holdt i lyse venlige farver med tre sæder på hver side af midtergangen. Der er særdeles god plads, også til benene, omend høje personer ikke bør vælge vinduesplads på grund af sidevæggens skråning indad, men det kender man jo også i andre fly. Et særligt raffinement ved sæderne muliggør, at man kan ændre ryggens hældning uden at genere den bagved siddende passager. Den type sæder burde være lovbefalet på alle passagerfly! De store bagagehylder under loftet er forsynet med døre, så man ikke behøver at sidde og være bange for at få sine medpassagerers bagage i hovedet. Støjniveauet er ret normalt, omend det i den forreste del af kabinen forekom mig vel kraftigt. Nå, man siger jo, at nyttig støj ikke generer ret meget, og når man selv skal betale sin billet, så tager man gerne den iøvrigt ikke særlig generende støj og den lidt længere rejsetid med, når man ved at flyve med Loftleidir fra København til New York kan spare ca. 500 kr. på en returbillet.

Loftleidirs tredje CL-44 bliver leveret i denne måned, den fjerde til næste forår. De har ialt kostet ca. 64 mill. kr. Kroppen på den sidste bliver forlænget med 4,5 m, hvorved der bliver plads til ialt 189 passagerer. De øvrige tre fly vil blive forlænget i løbet af vinteren 1965–66.

Produktionen er nu indstillet, men Canadair forhandler om salg af den forlængede udgave til brug på amerikanske luftbus-ruter, d.v.s. billige ruter uden forudgående pladsreservation og med billetsalg i flyene.

Loftleidir selv

Til slut nogle få linier om Loftleidir selv: Selskabet blev oprettet den 10. marts 1944 og disponerede da over en enkelt Stinson Reliant. Efter krigen fik man Catalina, Grumman Goose, Norseman, Avro Anson, DC-3 og DC-4, med hvilke man især fløj indenrigsruter – ofte i skarp konkurrence med Icelandair – men man forsøgte også at komme ind på chartermarkedet og åbnede desuden ruter til bl. a. København og New York. Efter otte års forløb besluttede man sig imidlertid til at koncentrere sig om atlantruten, og den 1. januar 1953 skrev Loftleidir luftfartshistorie ved at give meddelelse om de lave billetpriser, der siden da har været karakteristisk for Loftleidir. Ruten blev til at begynde med befløjet med DC-4, men i 1960 indsatte man DC-6B, der regnes for verdens bedste stempelmotordrevne passagerfly. I dag har selskabet fem DC-6B og fire CL-44 og beflyver faste ruter mellem USA, Island, Danmark, Norge, Sverige, Finland, England, Holland og Luxemburg. Der er 10 forbindelser om ugen mellem Island og de europæiske lande, mens der mellem Island og USA er fem ugentlige tur/returflyvninger. Desuden udfører man nogen chartertrafik. Selskabet overtog i 1964 flyvekontrol og drift af restaurant og hotel på Keflavik og havde ved årsskiftet 602 ansatte. Det må dog tages i betragtning, at DC-6B vedligeholdes af Braathen i Stavanger, CL-44 af Lockheed Aircraft Service i New York.

Specifikation: Fire 5730 hk Rolls-Royce Tyne Mk. 515/10. Spændvidde 43,37 m, længde 41,70 m, højde 11,80, vingeareal 192,76 m². Tomvægt 40.348 kg, max. startvægt 95.250 kg. Marchhastighed 647 km/t i 21.000 fod. Startstrækning 2255 m, landingsstrækning 1900 m. Max. flyvestrækning med 27.970 kg nyttelast og 4535 kg brændstof i reserve 5245 km. Flyvestrækning med max. brændstofbeholdning, 16.130 kg nyttelast og 4535 kg brændstof i reserve 8990 km.

H. K.

Flyveulykken ved Tanger

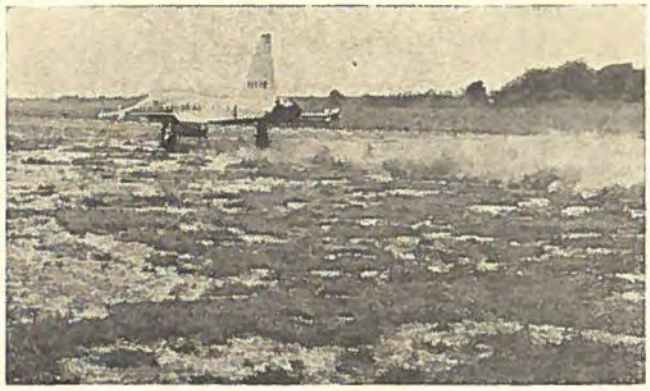
Den 31. marts forulykkede en Convair 440 tilhørende det spanske luftfartsselskab Iberia i havet under anflyvning til lufthavnen i Tanger. Blandt ofrene var 28 danskere, det hidtil største antal danske, der er omkommet ved en flyveulykke.

To af Loftleidirs Canadair CL-44, også kaldet Rolls-Royce 400. Den lange krop vil blive gjort endnu længere, så flyene kan rumme 189 passagerer.

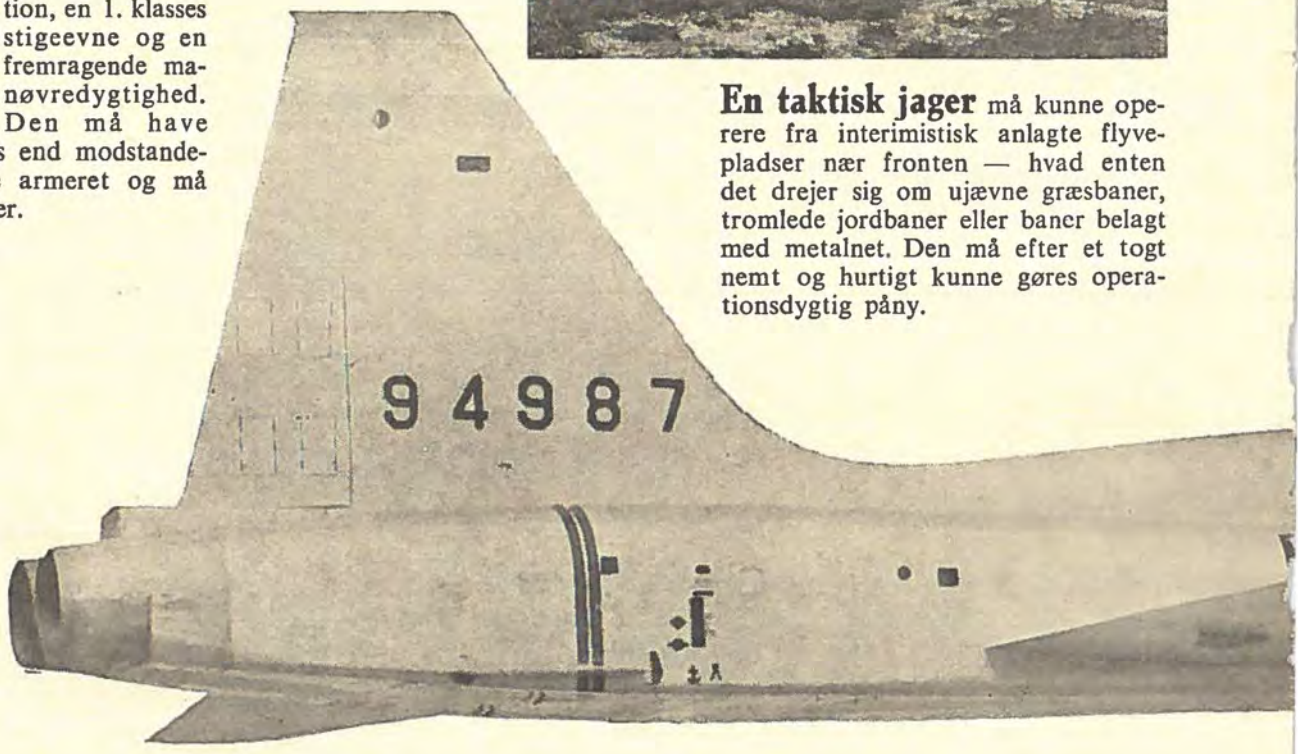
Et fly som er fremstillet til at beskytte og understøtte landstridskræfterne kaldes en taktisk jager

En taktisk jager må forhindre fjendtlige fly i at angribe strategisk vigtige mål. Den skal kunne spore, udmanøvrere og nedskyde ethvert indtrængende fjendtligt fly, som ved sin flyvehøjde frembyder en trussel, (alle højder fra en trætop op til 30000 fod). Betingelserne for dette er, at den har overlydsfart, hurtig akceleration, en 1. klasses stigeevne og en fremragende manøvredygtighed. Den må have større aktionsradius end modstanderen. Den må være armeret og må kunne affyre missiler.

En taktisk jager må, uden risiko for sig selv, kunne angribe og ødelægge militære mål på jorden. Den må være forsynet med forskelligartede våben - såsom missiler, bomber, raketter, napalm, udkastere - og må sikres stabile affyringsmuligheder. Selv tungt lastet må den kunne mønøvrere let og sikkert i lave højder, og må, såfremt den angribes, være i stand til at sætte modangreb ind.

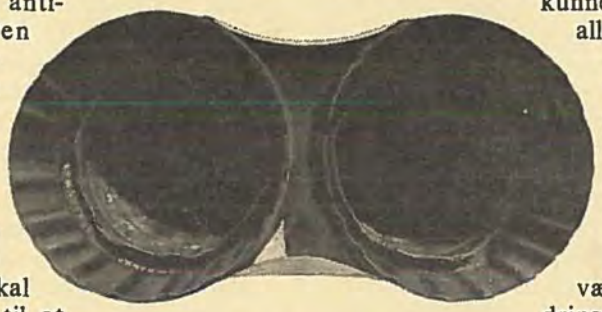


En taktisk jager må kunne operere fra interimistisk anlagte flyvepladser nær fronten — hvad enten det drejer sig om ujævne græsbaner, tromlede jordbaner eller baner belagt med metalnet. Den må efter et togt nemt og hurtigt kunne gøres operationsdygtig påny.



En taktisk jager må altid være i kampklar stand — altså være robust, pålidelig og nem at vedligeholde. Alle systemer og komponenter må være let tilgængelig fra jorden. Udskiftning af motorer og anden vedligeholdelse må ikke kræve tungt udstyr. Arbejdstimerne ved vedligeholdelsen skal være få.

En taktisk jager må være manøvredygtig uanset påførte skader under kamp eller under andre nødsituationer. Den må frembyde et lille mål for radar og antiluftskyts. Den skal have reserver, hvor det tæller — to motorer, to hydrauiske-, to elektriske-, og to brændstofsystemer. Den skal være i stand til at fuldføre et togt og returnere til sin base, også efter at have mistet den ene motor, at starte pány på den tilbageblevne motor og flyve til en tilbagetrukken base for påsætning af ny motor.



En taktisk jager skal uden videre kunne anvendes til alle slags støtteoperationer, bl.a. rekognoscering. Dens alsidighed skal fra begyndelsen af være således forudset, at væsentlige ændringer ikke vil være nødvendige for at udstyre den med nye våben eller bibringe den nye flyveegenskaber.

Northrop F-5 er en taktisk jager. Den blev fremstillet for at dække det totale taktiske behov og for altid at være til rådighed i stort antal. F-5 er nu i fuld produktion for levering til alle nationer indenfor den frie verden.

NORTHROP

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

General Dynamics F-111

Det er ikke kun i England, at der er politisk blæst omkring flyveindustrien. Det gælder i høj grad også U.S.A., omend uroen her oftest er af en anden art, nemlig utilfredshed med regeringens valg af fabrikker. Der er næsten tradition for at repræsentanter for den enkeltstat, hvor den tabende fabrik er beliggende, i yderst kraftige vendinger beskylder regeringen for favorisering af den vindende. Det største slagsmål i nyere tid var om tildeling af kontrakten for udviklingen af F-111, i projektstadiet benævnt TFX, tactical fighter experimental. Kontrakten i november 1962 tildeltes General Dynamics i samarbejde med Grumman i skarp konkurrence med Boeing, og siden har luften svirret med gensidige beskyldninger for partiskhed, usaglighed, korruption m.v. Dønningerne havde endnu ikke lagt sig, da den første F-111 blev rullet ud den 15. oktober i fjor. Den første flyvning foregik den 21. december.

Hovedkriteriet ved udviklingen af F-111 var, at den skulle kunne anvendes både af USAF og U.S. Navy med et minimum af ændringer. Herved har man opnået en besparelse på ca. 1000 mill. dollars. De vigtigste forskelle mellem USAF's F-111A og den hangarskibsbaserede F-111B er, at F-111B har større vingeareal, stærkere understel og kortere radome og anderledes elektronisk udstyr og cockpitindretning. Ifølge fabrikken er de to versioner for 80 %'s vedkommende ens.

Det mest bemærkelsesværdige ved F-111 er vingen, hvis pilform kan varieres under flyvning fra 16° til 72,5°. Under start og landing vil vingerne være i den forreste stilling, ligeledes under angreb på jordmål og langdistanceflyvninger. Med fuldt tilbagedrejede vinger kan F-111 opnå en hastighed på Mach 2,5, men iøvrigt kan piloten vælge hvilken som helst pilform mellem de to yderstillinger. Vingerne bevæges frem og tilbage ved hjælp af to hydrauliske motorer, hver på 100 hk. Der er slots langs hele forkanten og flaps langs hele bagkanten, men ingen krængeror. Styring om længdeakslen sker ved hjælp af spoilers eller højderoret, hvis to halvdele kan bevæges modsat hinanden. Der er ikke bremsefaldskærm, men begge versioner er forsynet med bremsekrog.

Motorinstallationen består af to Pratt & Whitney TF30 turbofans, hver på ca. 8600 kg st. t. med efterbrænder. Besætningen består af pilot og navigatør, der sidder ved siden af hinanden. F-111 har ikke ejektorsæder, men i tilfælde af en nødssituation skydes hele cockpittet ud og daler ned til jorden med begge mand i. Der er et 4,9 m langt indvendigt våbenrum, og desuden kan der ophænges missiler m.v. på pylons under vingen. På F-111B er disse drejelige, så de hele tiden står vinkelret på luftstrømmen, uanset vingens pilform, mens de på F-111A er faste og kun kan anvendes med vingen i den forreste stilling. Der er iøvrigt ikke frigivet oplysninger om bevæbningens størrelse udover, at den på F-111B, hvis vigtigste opgave er luftforsvar, består af seks Hughes Phoenix missiler, to i våbenrummet og to under hver vinge.

Den første kontrakt er på 23 fly, hvoraf de fem er F-111B, men det samlede behov anslås til ca. 1700 fly, heraf 500 F-111B. Stykprisen opgives til ca. 3 mill. dollars, men det er sikkert i underkanten, da Australien skal betale 125,4 mill. dollars for 27 F-111A til levering i 1968. Efter planen vil F-111A gå i tjeneste ved Tactical Air Command i oktober næste år, F-111B en gang i 1968. Produktionen foregår først og fremmest hos General Dynamics i Fort Worth, Texas. Denne fabrik er ansvarlig for alle for- og midterkroppe samt vinger, ligesom F-111A samles her. Grumman i New York bygger alle bagkroppe og samler F-111B.

Spændvidde 19,20 (vinger fremme) 9,73 m (vinger tilbage), længde 22,25 m, højde 5,22 m. Tilsvarende tal for F-111B er 21,33 m, 10,34 m, 20,35 m og 4,80 m.

Max. startvægt ca. 32.000 kg. Max. hastighed Mach 1+ i 0 m, Mach 2,5 m i stor højde. Tophøjde ca. 60.000 ft. Flyvestrækning: „transoceanisk" uden tankning i luften.

F-111 ses herover med vingerne drejet bagud til hurtig flyvning på øverste billede og med dem fremme til langsom flyvning på det nederste. RAF skal også have denne type, efter at TSR-2 er blevet opgivet.

FLYVEVÅBNET

Oberstløjtnant *Niels Holst-Sørensen* er udnævnt til oberst og ansat som stabschef ved flyvertaktisk kommando.

Major *Bent E. Amled* er udnævnt til oberstløjtnant og ansat til rådighed for flyverstaben.

Major *Jørgen A. Termøhlen* er udnævnt til oberstløjtnant og ansat til rådighed for forsvarsministeriet.

Major *Thorkild H. Petersen* er udnævnt til oberstløjtnant og ansat til rådighed for FSN Alborg.

S-61 leveret

Den første S-61 kom til København med skib den 10. april. De resterende syv følger i løbet af de næste tre måneder.

Nye C-54

Flyvevåbnet har overtaget to C-54 fra USAF. De skal benyttes til en hårdt tiltrængt forøgelse af Esk. 721's transportkapacitet og er modsat de tidligere leverede ikke våbenbjælp, men købt for en ganske vist meget fordelagtig pris.

TYPENYT

Hawker-Siddeley Buccaneer S. 2 er nu i tjeneste ved Royal Navy.

BAC Lightning vil i løbet af i år erstatte *Gloster Javelin* ved de engelske luftstyrker i Tyskland.

BAC 166, en Jet Provost T. 4 med en Viper 522 på 1550 kg st.t. i stedet for den normale Viper 11 på 1135 kg, fløj første gang 16. marts. BAC 166 er et udviklingsfly for motorinstallationen i de projekterede Jet Provost udviklinger BAC 164 og BAC 167 (med trykkabine). De minder begge om den under bygning værende Jet Provost T. 5, men har stærkere motor og kan anvendes som lette attackfly med indtil 1400 kg bevæbning under vingerne.

Lockheed Hercules udprøves nu af det svenske flyvevåben. To civile er bestilt af Alaska Airlines.

Pilatus Porter er blevet prøvet af den svenske hær.

De Havilland Caribou'en, der har været til afprøvning hos Flygvapnet i et års tid, bliver nu returneret til fabrikken.

Short Turbo-Skyvan er blevet bestilt af det italienske selskab Aer Alpi (to fly) og det engelske Emerald Airways (et fly). Første produktionsfly flyver til august. Prisen er ca. 2 mill. kr. pr. stk.

BAC One-Eleven fik typeluftdygtighedsbevis den 6. april og gik i tjeneste hos British United Airways den 9. april, en måned senere end planlagt, da der under flyveprøvernes sidste fase opstod visse vanskeligheder med overhedning af motorerne under såkaldte dynamiske stalls. Nyeste kunde er Aloha Airlines, Hawaii (2 fly).

DC-9 ordrebogen er nu vokset til 116; Ansett-ANA har bestilt 2 med forlænget krop og opdriftsforøgende indretninger på vingerne, Continental 12 af en kombineret passager- og fragtversion kaldet DC-9C, Iberia 3, Saudi Arabian Airlines 3, ligesom KLM har skrevet kontrakt om 6 og Swissair har forøget sin bestilling til 12.

En *Dassault Mystere 20* er blevet bestilt af prins Karim Aga Khan. Mystere 20 nr. 2 fløj første gang den 27. marts.

En Kaman UH-2 Seasprite bliver prøvefløjet med to T-58, monteret udvendig og længere fremme end den ene T-58, der er den normale motorinstallation.

En *North American Sabreliner* skal udrustes som flyvende laboratorium for North Americans Autonetics Division.

De Havilland Caribou er blevet bestilt af Kenyas flyvevåben.

De Havilland Buffalo's fuldvægt er blevet forøget til 18.598 kg.

Fokker Friendship er nu blevet bestilt i 319 eksemplarer. Braathen har netop bestilt sin ottende.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE
(KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE)
KJELD SASBYE ELLEBJERGVEJ 138 KØBENHAVN SV TLF. 30 10 14 KARL RASMUSSEN
★ TEORIKURSER ★ ALLE FLYVECERTIFIKATER

Kastrupgæster

LTU kom på charterflyvning 2/3 med F-27 D-BAKU og Dan Air 7/3 med DC-4 G-ARXJ samt Air India 9/3 med Boeing 707 VT-DPM, som mellemlandede fra Moskva til London med søfolk. Ace Freighters fløj med fragt for BEA 11/3 i en L-749A G-ANTF og KLM også med fragt 17/3 i en DC-8F PH-DCS. Loftleidir demonstrerede 22/3 deres CL-44 TF-LLG, og et nyt svensk selskab, Sverige-Flyg AB. fra Stockholm, ankom 30/3 på en flyvning for A. P. Møller med DC-3 SE-EGR. BEA landede 31/3 med en af deres nye Argosy 222'ere G-ASXL, og Sterling fik leveret deres første Super Caravelle OY-STA.

SAS benyttede på rutenettet 11/3 den ny Caravelle OY-KRG „Alf Viking" (bygge-nr. 191), og BEA var her 21/3 med en ny Trident G-ARPP.

Cessna F.172F OY-BAH er blevet solgt til Motorsport AB. i Nexø, og den startede 1/3 som SE-EHX. 2/3 ankom to Musketeers, OY-DPL til Danfly og SE-EKH til Travelair Scandinavia. Cessna F.172E OO-PAT 10/3 tilhørte Sotramat S.A. og Apache OO-FTW 16/3 Christiane Devleminck (ex-D-GFTW), begge fra Bruxelles. Den første danske Debonair OY-DMK (ex-SE-EKD) ankom 19/3, og ejeren var Per Nielsen fra Næstved. 20/3 landede Cessna 172 D-EGSY (ex-OE-DBG) tilhørende Peter Kevelaer i München og 25/3 Aztec G-ARYF fra Midfly Ltd. A/S Commertas fik leveret en ny Cessna F.172F OY-AIY 29/3, men den blev allerede solgt dagen efter til Aeroklubben i Malmø som SE-EHY.

USAF kom på visit 3/3 med C-130A, 60499, og 16/3 med C-130E, 39816, begge fra Tactical Air Command. 8/3 landede T-29, O-17897 fra MAAG, Helsinki, 9/3 T-39A, 10653 og 17/3 C-47, O1133 samt O-48591 28/3. Det første besøg af en Grumman OH-1B Mohawk skete 17/3, hvor U.S.Army ankom med 03736, som kørte til Scanaviation, hvortil den havde et ærinde. Det franske luftvåben aflagde besøg 2/3 med Noratlas No. 116 og 16/3 med C-47, 38592. *E. H.*

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DEY, Emeraude, Henning Jørgensen, Sønderborg. — OY-DEJ, KZ III, Viborg Flyvering, Viborg. — OY-TRN, Cessna F 172F, Transair, Kastrup. — OY-DPT, Beech Musketeer, Scandinavian Air Trading Co., Kastrup. — OY-KRG, Caravelle, DDL, Kbh. — OY-DMK, Beech Debonair, Per Nielsen A/S, Næstved. — OY-DMC, Piper Twin Comanche, P. Campens maskinfabrik, Århus.

Slettet: OY-DMP, DC-7, Sveaflyg (lejemålet ophørt).

Ejerskifte: OY-EAF, Smaragd, Poul Juncher Reklamebureau, Randers (tidl. Commertas). — OY-FAW, Cherokee, Oluf von Lowzow, Estruplund pr. Ørsted (tidl. Danfoss). — OY-AIJ, Nord 1002, Anders E. Jensen, Jørlunde pr. Slangerup (tidl. Ole Korsholm, Herning). — OY-AFD, Piper Colt, Leif Bendixen, Kbh. (tidl. V. Gjerlang & R. Dahl-Hansen A/S, Kbh.). — OY-AEH, Cessna 172, Svend Aage Nielsen, Næstved (tidl. O. von Lowzow, Estruplund). — OY-DAA, KZ III, Hakon Bruno Petersen, Rønnede(tidl. Sv. Aage Nielsen, Næstved). — OY-EAM, Super Cub, Fa. Carmen Curlers, Kalundborg (tidl. Scand. Air Trading Co.). — OY-DGI, Autocrat, Superlet v/fru K. Andersen, Fakse (tidl. Scanaviation). — OY-DGY, Autocrat, Jens Tyrsted Toft, Højmark pr. Lem (tidl. Chr. Nielsen, Tinghede).

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 ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

Dygtig flyvemekaniker *med certifikat til lette fly søges til interessant og selvstændig stilling. Vedkommende skal helst kunne udføre alt forekommende arbejde på lette fly. Moderne to-værelsers bolig med bad og centralvarme tilbydes.*
G-S FLYVEVÆRKSTED . MØLLEMOSEGAARD . ALLERØD . (03) 27 20 50

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

Rømersgade 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: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERADET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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

Dr. *Knud E. Tronhjem*, Sønderborg.

Fabrikant *Per Campen*, Århus.

Bjørn Johannesen, København.

Flyvemekaniker *Mogens Reimich*, Godthåb, Grønland.

Runde fødselsdage

Kommandørkaptajn *H. Kallehauge*, C. F. Richsvej 68, F., 70 år den 6. maj.

Vulkanisør *Knud Andersen*, Algade 45, Nykøbing Sj., 60 år den 25. maj.

Automobilforhandler *Aage Lykke Madsen*, Vesterbro 15, Ålborg, 50 år den 27. maj.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

P. Weishaupt m. fl.: *Motorflyvehåndbogen.*

A.B.A.C. *Manual of Flying and Ground Training.*

Hobby-Bladet 1964.

Værter til udveksling søges nu

Programmet for de udenlandske kadetters besøg i Danmark fra 23. juli til 12. august skal snart fastlægges. KDA efterlyser derfor gæstfri medlemmer i Storkøbenhavn, der vil tage imod en eller flere unge fra USA, Canada og Vesttyskland nogle dage først og sidst i perioden, samt en klub eller to ude i landet, der vil tage sig af holdet nogle dage. Især vil vi gerne have en enkelt jysk klub, som vil tage sig af dem 3—4 dage, idet vore gæster i fjor var kede af at skulle skifte værter så tit.

Besøg på Kløvermarken

Flyvehistorisk sektion aflægger besøg på den tidligere flyveplads Kløvermarken lørdag den 8. maj kl. 14.30 under ledelse af snedkermester *E. Hultmann*, der arbejdede på Kløvermarken fra 1915 til 1944. Alle interesserede er hjertelig velkommen til at deltage i denne „pilgrimsfærd". Mødested: Kløvermarksvej 40.

Nyt fra sværeflyveklubberne

Aviator vedtog på generalforsamlingen at oprette en fond til egen flyveplads. Fondskontingentet til Arnborg afløses af et eget til 40 kr. pr. år. I april skulle klubben have fået en Ka-8, hvorefter man har 7 moderne fly. Braes fik Ålborg Stiftstidendes pokal for længste distance, Erik Jørgensen Grønbæk-pokalen, Ruth Styrbro kragepokalen, Jørgen Mølbak termik-pokalen og Georg Styrbro Ågård-pokalen.

Birkerød fik den private Morelli i luften først i april og klubbens kort tid efter.

Kolding havde først i april en velbesøgt propagandaaften for at få flere nye medlemmer. Den nye hangar er blevet malet. Også sværeflyvere er velkomne til stævnet den 29.—30. ds. Lav målflyvning til Vamdrup!

Midtjydsk fik en guldhøjde den 21. marts, da Kæld Wiehe i Issoire nåede op i næsten 5000 m med en højdevinding på ca. 3800 m i bølgeopvind i en Super Javelot. Det var 5. besøg i Issoire foruden andre i Zell am See og Aosta igennem de senere år.

København har startet et sommer-aftenskolekursus for sværeflyvere på Sjælland. Emnerne er radiotelefoni, meteorologi, videregående sværeflyvning, materiellære og kluborganisation og -økonomi, altså et videregående kursus for en gangs skyld.

Polyteknisk har fået ny (eller gammel) formand, idet Helge Petersen har afløst Aksel Feddersen, der har siddet mange år på posten. Klubben begyndte i april et instruktørkursus for sjællandske klubber med teorien om aftenen i København og praksis i Kalundborg.

Vejle har også fået sin Ka-8 og har solgt sin Baby til Viborg. Allerede før påske nåede man 400 starter.

Vestjydsk havde Lehrmeisteren i Ribe den 4. april for at skaffe medlemmer fra dette område.

KALENDER

30/4-2/5	Flyvemesse i Eelde, Holland
8-16/5	Intern. flyvemesse, Saarbrücken
11-20/6	Luftfartsudstilling i Le Bourget.

Motorflyvning

7-9/5	Rally på Jersey.
22-23/5	Rally i Quiberon (Fr.)
29-30/5	Rally i Luxembourg.
23/5	2. kval.konkurrence (Ålborg)
28-30/5	Isle of Man Air Rally.
29-30/5	Rally i Macon (Fr.)
29-30/5	Flyveopvisning i Vamdrup.
Juni	3. kval.konkurrence (?)
5-7/6	Jaffeux-Tissot-trofæet, Castellet (Fr.)
12-13/6	Rally i Angers (Fr.)
20-23/6	Rally i Porto (Portugal).
9-10/7	Amerikanske piloter i Kbhvn.
30/7-1/8	Vestkystrally (Göteborg)
14-15/8	DM i motorflyvning
28-29/8	NM i motorflyvning
September	FAI Europatur Dubrovnik—München.
7-21/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Sværeflyvning

1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
22-28/5	Træning til VM (England).
29/5-13/6	VM (South Cerney, England).
5-7/6	Pinserally (Arnborg).
12-13/6	Weekendrally (Arnborg).
19-20/6	Weekendrally (Arnborg).
26-27/6	Weekendrally (Arnborg).
4-18/7	DM (Arnborg).
15-25/7	Europa-Cup i Angers (Fr.)
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).

Modelflyvning

2/5	Windypokalen (Kbh.).
2/5	Skrænkonk. (Thisted).
14-16/5	Kombineret DM.
6/6	Limfjordsstævne (L) i Ålborg.
7-11/7	VM (fritfl.) i Finland.
10-18/7	Sommerlejr.
19-20/7	Nordisk landskamp, Radiostyring (Norge).
9-15/8	VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8	Criterium (linest.) i Belgien.
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
3/10	DM i skrænkflyvning (Thisted).
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Prisliste

Nogle — men heldigvis langtfra alle — af vore priser har måttet ændres som følge af den forhøjede oms og nye fremstillingspriser.

Mod forudbetaling i check eller på postkonto 2 56 80 leverer KDA således f. eks.:

Lille KDA-emblem	kr.	8.00
Stort KDA-emblem	kr.	20.00
Jakkemærke	kr.	6.00
Jakkemærke i guldbroderi	kr.	38.00
KDA-banner	kr.	28.00
Flagstang hertil	kr.	15.00
For motorflyvere:		
Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill.) pr. stk.	kr.	15.00
Air Touring Guide Europe	kr.	22.00
Luftfartøjs- og rejsejournal	kr.	19.00
Motorjournal	kr.	11.00
Propeljournal	kr.	11.00
Målepasser	kr.	26.00
Diverse computere fra	kr.	74.50
Dalton E—6B computer	kr.	80.00
Airtour-protractor	kr.	12.00
Dalton-knæbræt m. regneskive	kr.	38.00
KDA's driftsflyveplan, pr. blok	kr.	6.00
„Radiotelefoni for Flyvere"	kr.	25.25
Motorflyvehåndbogen, indb.	kr.	74.50
For sværeflyvere		
Sværeflyvehåndbogen, indb.	kr.	32.00
Sværeflyvehåndbogen, hft.	kr.	27.00
Personlig flyvebog	kr.	6.75
Sværeflyjournal	kr.	22.00
Startlisteblokke	kr.	9.00
Ekstra B- og C-emblemer	kr.	8.00
Ekstra sølv-emblemer	kr.	10.00
Startattestblokke	kr.	4.00
Landingsattestblokke	kr.	3.00
For modelflyvere		
Modelflyve-Bestemmelser	kr.	8.00
Dommervejledning i radiostyring	kr.	3.00
Tegninger (ikke-medl. 2 kr. ekstra):		
Sv. Nielsens hastighedsmodel	kr.	4.00
Kaj Hansens DM-vinder (G)	kr.	8.00
Kongsbergs wakefield-træner	kr.	9.00
Conovery (½ D)	kr.	10.00
X-3 kunstflyvningstræner	kr.	8.00
Poul Lauridsens 641 (A 2)	kr.	5.00
Nienstædts Nille (C3)	kr.	12.00

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. 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.

FIRMAFLYVNING

Erfaren pilot, gerne fortrolig med flyvefotografering og/eller fotografisk arbejde søges.
A-certifikat eventuelt plus I eller større certifikat og betydelig erfaring i VFR-flyvning nødvendig.
Selve flyvningen foregår i det væsentligste i forårsmånederne. I den øvrige del af året kan påregnes beskæftigelse ved andet interessant arbejde.
Lønning efter kvalifikationer.
Billet mrk. 51 til FLYV, Vesterbrogade 60, V.

World Wide Helicopters has vancancies for experienced fixed wing and helicopter pilots for overseas employment and will arrange for suitable applicants to obtain commercial licenses at company's expence. Command of English language essential. Request application forms from

World Wide Helicopters

Gatwick Airport, Horley, Surrey, England

Mooney M 20 A

med to Narco M 12, fuld dansk IFR, gangtid til hovedeftersyn over 600 timer, sælges. ■ Walter Greulich, telf. MI 6413.

BRUGT

LOM 55, LIBELLE og PIK 3 (13 mtr.) billigt til salg. ■ Henv. Osmo Salojärvi, Frodesgade 171, Esbjerg. Telf. (051) 2 23 90.

Morane Saulnier 880, 1962, 100 HK Continental motor, totaltid 600 t, helmetal, 3-4 personers fly, fast pris kr. 37.000.—.

Jodel Ambassadeur, 1959, 0-stillet 90 HK Continental motor, Aeromatic propel. Pris kr. 31.000.—.

Maule M 4, 145 HK Continental, King radio, gyropanel, Beacon, slæbeanordning m. m. Totaltid 350 t.

BRDR. ORMSTRUP,
HERNING - Telefon 82 & 1943.

Proctor

OY-ACP til salg.
H. O. Hansen. Telefon: Billund 265

PIPER COLT

T. T. 560 timer sælges
Telefon 34 44 37

Flyveskole
Flyservice
Flyudlejning

TRANSair
DANISH AIR-TAXI

Københavns Lufthavn Syd—Dragør
53 20 80

Har De bestilt?

Nyhed

KAPTAJN FOLTMANN FORTÆLLER

...morsomme og spændende episoder fra flyvningens barndom.

Kaptajn John Foltmann døde 13. juni i fjor, 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. 125 sider, er udkommet. Pris 19,75 kr., gennemillustreret.

FLYV's Forlag

Optryk

S. O. Madsen

RADIOTELEFONI FOR FLYVERE

Kongelig Dansk Aeroklub's 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 radionavigationsudstyr til lette fly. Samme format og typografi som »Motorflyvehåndbogen«. Er udkommet. Kr. 25,25

FLYV's Forlag

Nyhed

MOTORFLYVE-HÅNDBOGEN, INDB.

Nu foreligger den indbundne udgave af denne stærkt savnede nye lærebog for motorflyvere, redigeret af Per Weishaupt og udgivet af Kongelig Dansk Aeroklub. Værket udkom i fem hæfter og er helt uundværlig for piloter og for dem, som agter at tage certifikat. Gennemillustreret med plancher, stregtegninger og fotos. Pris for bogen, der nu kun foreligger indbunden, kr. 74,50.

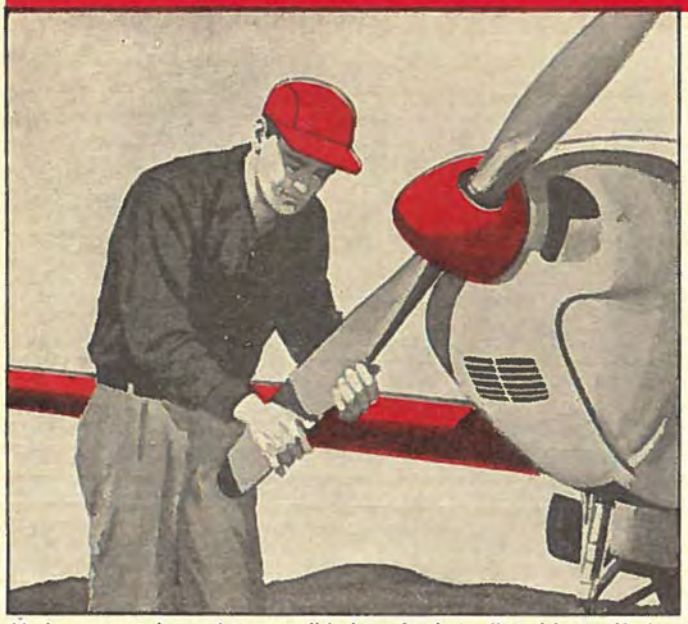
Se straks bogen hos Deres boghandler.

FLYV's Forlag

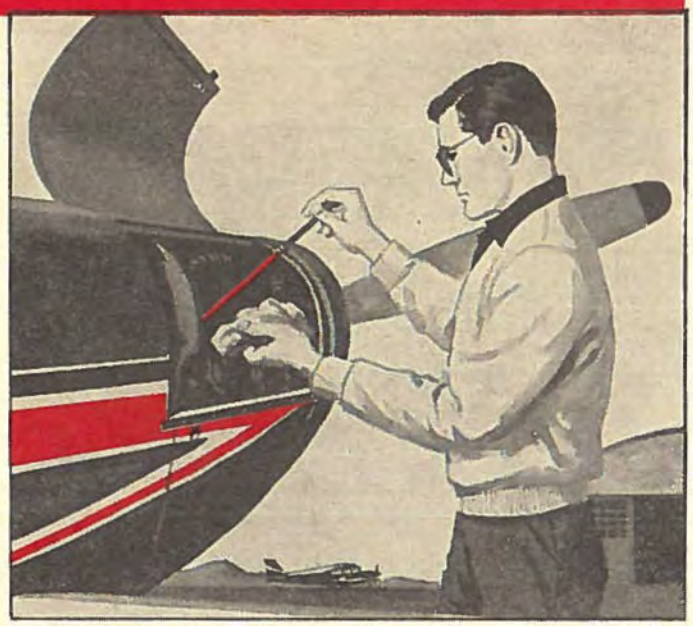
KNUD RASMUSSENS EFTF., BOGHANDEL

GREGERS HØEG — VESTERBROGADE 60
KØBENHAVN V — TELF. *HI 2055 — GIRO 27529

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.

flyv

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

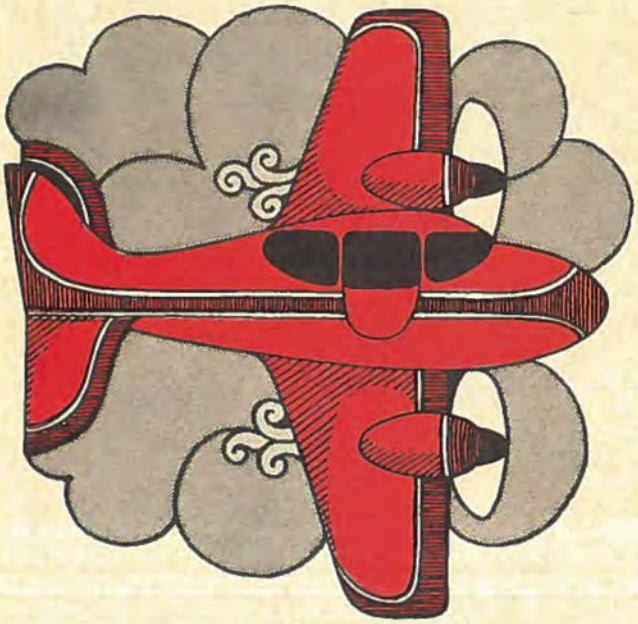
Truende pilotmangel 117
Pariser-Salonen 118
Cessna 411 119
Flyvepladsnyt 120
Trafikflyvning 121
Skyflyvning i Jylland 123
Polyt IIIC 127
Tokai TC 130G radio . 129
DM i modelflyvning . 130
Kastrupgæster 133
Lotteriets slutspurt . 134

6 1965
PRIS KR. 1,50

Forsommeren er sværeflyvernes bedste tid - der er VM i England og vi forbereder DM, som andre lande deres nationale konkurrencer. Vort billede er fra USA og viser S. A. Aldott i Prue Super Standard, hvori han fløj 750 km samme dag som 1000 km flyvningen blev gennemført. (Foto: fru Dita Aldott).

Flyvelotteriet skal sælges ud!

Nu har De råd til at udstyre Deres fly på samme måde som luftfartsselskaberne.



De får den høje kvalitet, som har fået luftfartsselskaberne til først at vælge Bendix, og til priser, som i hvert fald ikke overstiger priserne på andet tilsvarende udstyr. Vi introducerer den ny Bendix Trophy Line i radiokommunikations- og navigationsudstyr til luftfartøjer.

1. RDR-100 vejrradar til fly. En nykonstuktion med trykte kredsløb, som gør altvejrsflyvning til virkelighed for lette tomotorers fly. Det komplette anlæg vejer $7^1/_2$ kg og passer ind i rummet bag radarskjoldet i næsen med undtagelse af indikatoren på instrumentbrættet. Det er udstyret med anordninger til sikring af et ensartet billede, og kan bruges ved dagslys uden særlig skærm. PPI-fremstillingen af det underliggende terræn er af samme kvalitet som i de store trafikfly. Udgangseffekten er 10 kilowatt, rækkevidden 129 km. RDR-100 er det billigste vejrradar til fly, der findes på markedet i dag.

2. M-450 $1^1/_2$ VHF COM/NAV anlæg. Et anlæg, der sætter Dem i stand til at tale med tårnet eller flyvekontrollen undervejs, samtidig med at det finder navigatorisk anvendelse. Det omfatter 360 sende/modtage

kanaler, en 100-kanals navigationsmodtager med indikator, en modtager med 3 lamper for markeringsfyr samt en 20-kanals modtager for glidepath.

3. M-4 Autopilot-anlæg. Omfatter en autopilot om 3 akser plus en flyvekomputer og en kursangiver. De kan bruge anlægget til selv at styre flyet med fingerspidspåvirkninger, eller til at lade flyet automatisk finde og følge en forud indstillet heading, VOR-kurs, localizer-kurs eller glidepath.

4. ADF T12B radiokompas. Et fuldt transistoriseret anlæg, som kan modtage radiofyr og radiofonistationer i 190 til 1750 kc/s båndene. En ferrit-kerne, en antenne med fast ramme og en ekstra følsom modtager sætter anlægget i stand til at trække selv fjerne stationer.

5. DFA-72 radiokompas. Et anlæg helt i overensstemmelse med de amerikanske myndigheders bestemmelser. Det har trykte kredsløb, vejer mindre end 6 kg komplet med betjeningspanel, forstærker anbragt i en standard $^1/_2$ATR kassette af dværgstørrelse, en ferro-magnetisk plant indbygget antenne med fast ramme og en pejle-indikator. Betjeningspanelet rummer indstillingsmekanismen og alle radiokredsløb, og er anbragt i en standard RTCA SC-46 kassette, som kan anbringes på radiohylder eller på instrumentbrættet. Anlægget dækker 200-1750 kc/s området på tre bånd: 200-415 kc/s, 415-860 kc/s og 860-1750 kc/s.

Skriv nu efter vor brochure om den ny Bendix Trophy Line til Dept. M65-07, 605 Third Avenue, New York, N.Y. 10016, USA.

THE Bendix CORPORATION

Bendix International Operations

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
SHELL

LE BOURGET
11-20 JUNI, 1965

DEN 26. INTERNATIONALE
AERONAUTISKE UDSTILLING

Den Franske Luftfartsindustri

gør status...

- Civilfly med Mach 2-hastighed
- Militære og civile STOL-fly
- STOL-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

Den enorme udvikling fremgår af masseproduktionens tal:

- 225 »Caravelle«
- 650 »Mirage III«
- 1100 Alouette
- 450 »Noratlas«
- 820 »Magister«
- 3000 »Atar« af alle typer
- 7000 »Marboré«, »Artouste«, »Bastan«, »Astazou«, »Turbo«
- 130.000 missiler

Den gode vilje til at deltage i internationalt luftfartssamarbejde manifesterer sig i 3 store nykonstruktioner:

- »Concorde«
- »Atlantic«
- »Transall«

Sidste 5 års eksportordrer er nået op på et totalbeløb på 7.500.000.000 francs ($ 1.500.000.000)
— med kunder i mere end 82 lande uden for Frankrig,

50 ÅRS ERFARING

Fransk industri forbereder fremtiden

UNION SYNDICALE DES INDUSTRIES AERONAUTIQUES ET SPATIALES
4, Rue Galilée — Paris XVIe — France — Tel. KLI 89-10

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 6 juni 1965 38. årgang

flyv

Flyvemuseum på Kløvermarken

IGENNEM mange år har man i KDA arbejdet med den tanke at søge at få bevaret minderne fra flyvningens første tid og dens senere udvikling i et flyvemuseum.

Der har været forskellige tanker om placeringen af et sådant museum, men et bedre sted at anbringe det end på resterne af Københavns første flyveplads, Kløvermarken, kan næppe tænkes.

Her findes endnu en række af de hangarer og andre bygninger, der var rammen om mange af vore historiske flyvninger – pionerflyvninger, militære flyvninger og de første trafikflyvninger.

Disse bygninger kan istandsættes og bruges til museum for de luftfartøjer, motorer og andre minder, der endnu findes. Derved kan museet indrettes for et overkommeligt beløb.

Kløvermarken ligger tæt ved Københavns centrum og så tæt ved Københavns lufthavn, at motorlyden herfra – fra nutidens flyvning – vil sætte de gamle ting i det rette perspektiv.

Det kan blive en turistattraktion foruden en inspiration for nye generationer af teknisk interesserede medborgere.

På et tidspunkt, hvor Kløvermarkens fremtid skal afgøres, har KDA derfor rettet henvendelse til kulturministeriet om at søge at få fredet det historiske gamle område til brug for et kommende museum, og kulturminister SØLVHØJ har givet tilsagn om at undersøge mulighederne.

Rigsantikvar P. V. GLOB har ud fra museumssynspunkter lovet at støtte planen, og KDA har yderligere henvendt sig til overborgmester URBAN HANSEN for at få Københavns Kommune til at tage hensyn til tanken, når der skal disponeres over området.

Truende mangel på piloter

Gode chancer for vordende erhvervsflyvere, men deres fremskaffelse og uddannelse bør lægges i fastere rammer.

EN lille »randbemærkning« i KDA's årsberetning om manglen på professionelle piloter i Danmark vakte ret stor opmærksomhed og blev gengivet i dagspressen landet over.

Vi står her over for et problem, der ikke er specielt dansk, men findes mange steder i verden, og som derfor må angribes systematisk og på langt sigt, hvis man vil sikre flyvningen en fortsat udvikling uden hindring af pilotmangel.

Årsagen til pilotmangelen er ikke alene den civile flyvnings fremmarch, men også den militære flyvnings omstilling til færre fly. Den almindelige tilførsel af militære piloter til den civile luftfart er derved skrumpet ind.

I USA har trafikflyvningen i høj grad været baseret på veteraner fra den anden verdenskrig og fra Korea-krigen. Men gennemsnitsalderen af de 14.700 piloter, der er i tjeneste, er godt 40 år, og pensionsalderen er med overgang til jetdrift for nedadgående. Adskillige må trække sig tilbage før 60-årsalderen. Alene i de førstkommende 2 år skal USA bruge 3500 nye trafikflyvere.

Mere end 60 % af piloterne forventes at gå af inden 1970, og flere hurtigt derefter. Det tager i gennemsnit mindst ti år at uddanne en kaptajn i trafikflyvning, så problemerne vil blive værre og værre, dersom de ikke imødegås – FAA har da også nedsat en komité til at studere problemet og foreslå løsninger på det. Det er galt i mange andre lande – Lufthansa skal bruge 800 nye piloter før 1969, England 600 i de næste to år.

Mærkes både af flyvevåbnene og luftfartselskaberne

I Skandinavien har SAS et stort pilotbehov, som flyvevåbnene har fået at føle. Det svenske flyvevåben har mistet op mod 100 piloter til SAS i løbet af et år. Et yderligere betydeligt antal har ansøgninger inde. Situationen er ved at blive så alvorlig, at det svenske flyvevåben har strammet sin kurs og holder strengt på kontraktbestemmelserne. Man vil ikke give orlov inden for tidligere muligheders rammer. Og man overvejer gennem propaganda og lønforbedringer at bremse lysten til afgang. Man har ikke så meget imod at miste de korttidsansatte piloter efter deres normale tjenestetid, men det er alvorligt at miste officerer og instruktører.

Også det danske flyvevåben har samme problem. Det er ingen hemmelighed, at der ikke er fuldt besat på alle poster, og det betyder en større arbejdsbyrde for andre i flyvevåbnet.

Men det er ikke bare SAS, der skal bruge piloter. De store charterselskabers vækst de senere år er med til at gøre situationen kritisk, og også de mindre firmaer, der driver rute- og taxaflyvning, landbrugs-, foto- og skoleflyvning m.m., skal bruge piloter.

Hertil kommer de senere år firmaflyvningen, som også må forventes at vokse og kræve flere piloter. Nok benytter mange firmaer eget personel med A-certifikat som piloter, men når det drejer sig om flermotors fly og mere intensiv virksomhed, vil mange få behov for professionelle piloter.

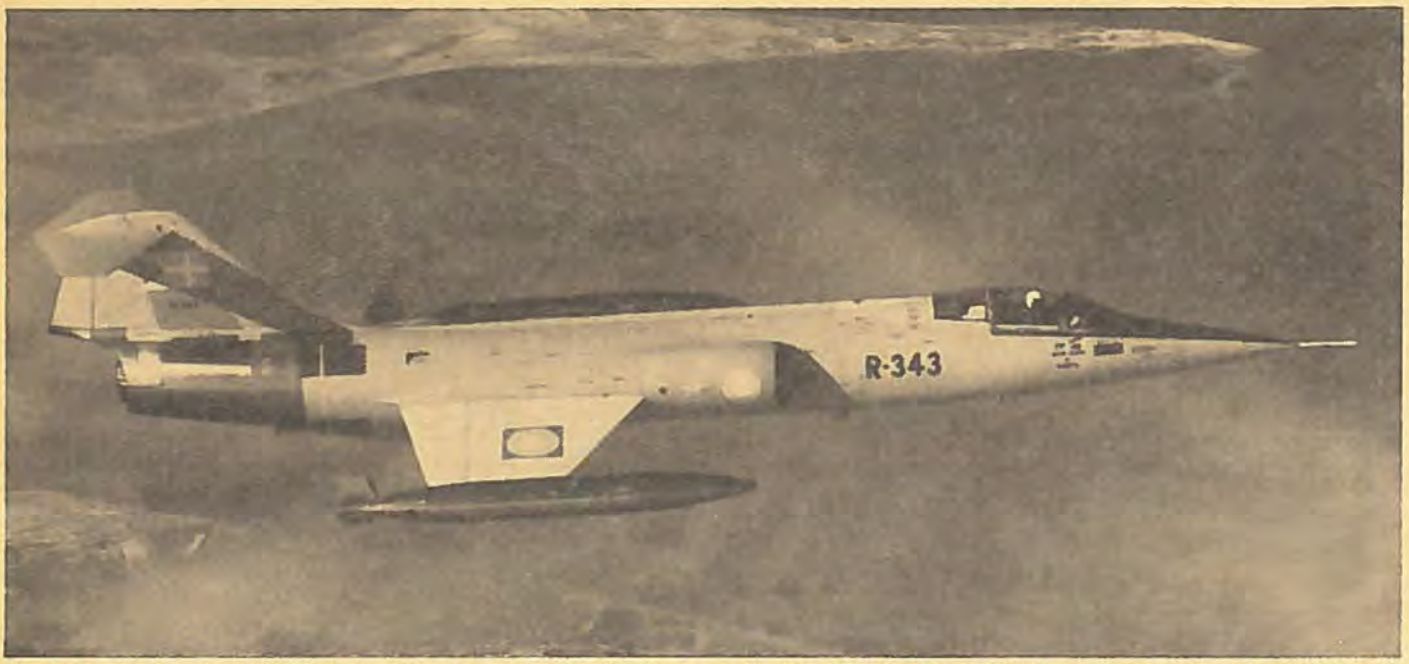
Hvor skal de komme fra?

Hvor mange piloter skal vi da bruge i de kommende år? Og hvor skal de komme fra? Hist og her har man søgt at regne lidt på problemet og skønne sig til visse tal. I Den Danske Luftfartskole mener man, der er et årligt behov for 75 piloter med B-certifikat og instrumentbevis. Heraf kan måske 15–20 forventes at komme fra flyvevåbnet.

Andre vil måske komme til afvigende tal, men før der er foretaget en virkelig systematisk undersøgelse på bred basis og med inddragelse af alle behovs- og leverancegrupper, er der i virkeligheden ingen, der ved noget eksakt.

Efter at have foretaget en undersøgelse af behov og muligheder må man ind på en lidt mere systematisk forsyning af markedet med piloter. På mangfoldige andre erhvervsområder sørger det offentlige for uddannelse eller støtter i hvert fald denne.

Selv om der er opstillet lidt fastere linier for uddannelse af erhvervsflyvere og ad privat vej skaffet uddannelsesmuligheder, så må der gøres mere endnu. I England uddannes disse flyvere på et lille antal dertil særligt godkendte skoler. I Holland har man



Flyvevåbnet uddanner stadig højt kvalificerede piloter – f.eks. til de nye Lockheed F-104 på dette billede – men flyvevåbnet har ikke længere overskud nok til at dække det stigende behov for civile piloter.

gennem mange år haft en trafikflyverskole. I Sverige begynder man også at sysle med lignende tanker.

Ligesåvel som staten på navigationsskoler støtter uddannelsen til navigatør og skibsfører, burde den gøre det ved uddannelsen af piloter (og andet personel) til den civile luftfart.

Der er idag visse muligheder – f.eks. i civilundervisningen ved militæret – for at få tilskud til teoriundervisningen, men andre unge bør have tilsvarende muligheder.

I hvor høj grad staten skal betale uddannelsen, kan naturligvis diskuteres. Måske kunne også visse uddannelseslån komme på tale.

Hvad koster det at blive erhvervsflyver?

Såvel teoriundervisningen som de krævede 200 timers flyveerfaring, hvoraf knap halvdelen er regulær undervisning med instruktørhjælp, mens resten er fri flyvning for at indsamle erfaring, koster nemlig penge. Præcis hvor meget, afhænger af skolen, flytypen osv.

På systematisk skolebasis har man talt om et beløb på 35.000 kr for at uddanne en pilot med A-certifikat til B/I-standard. Nogle klarer det vel for mindre, men får da ikke altid en så effektiv undervisning, som det var ønskeligt.

Men der er givetvis mange kvalificerede unge, der søger andre erhverv, fordi de ikke kan skaffe de fornødne penge til en koncentreret undervisning.

Nogle låner sig frem og har da også muligheder for at betale lånet tilbage, idet en fuldt uddannet erhvervsflyver i dag kan påregne en årsløn på 25–30.000 kr.

I tidligere år har man i KDA måttet fraråde mange unge medlemmer, der ville videreuddanne sig til erhvervsflyvere, at gå denne vej, fordi der dengang ikke var ansættelsesmuligheder nok.

Idag er udsigterne lyse – men vi kan ikke altid anvise en farbar vej. Det må der i sagens interesse rådes bod på, og det er vel en opgave for såvel vore luftfartsmyndigheder som for undervisningsmyndighederne.

PARISER-SALONEN ...

— *månedens begivenhed!*

Meget at se på i Le Bourget — og derefter i München.

I denne måned er der endnu en undskyldning for at tage til Paris, nemlig den *26. Salon International de l'Aeronautique et de l'Espace,* der afholdes på lufthavnen le Bourget i dagene 11. til 20. juni. Traditionen tro er hver dag reserveret noget specielt – der er f.eks. en dag for frimærkesamlere! – men i virkeligheden er hverdagene ikke meget forskellige, og de store opvisninger er koncentreret til de sidste dage. Der er imidlertid nok at se på de øvrige dage, både i luften og på jorden. I år er der 450 udstillere fra 15 lande, hvoriblandt Sovjet, der vil udstille rumskibet Vostok samt seks civile fly, tre helikoptere og et svævefly. Da det nu tager flere år at udvikle en flytype, skal man ikke vente at se et hav af nye typer, men der bliver alligevel masser af nyt i form af de seneste versioner af fly, der tidligere har været med som prototyper o.l. Specielt af jet-forretningsfly kan man vente et righoldigt udvalg.

Ved redaktionens slutning var det ikke muligt at danne sig et overblik af de oplysninger, der strømmer ind fra flyveindustrien i mange lande om deres stands; men de der har mulighed for at besøge Salon'en, har bedre mulighed end ved nogen anden lejlighed for at danne sig et samlet overblik over den internationale flyveindustri og rumfarts standpunkt idag. For de andre skal vi bringe en reportage i vort august-nummer.

Trafikudstillingen i München

Det er ikke bare i Paris, der er luftfartsudstilling i denne måned. Den 25. juni åbner den første internationale transportudstilling i München. Den varer til 3. oktober og kombineres med en række flyvemæssige begivenheder, møder og kongresser, bl.a. FAI-rally og FAI-kongressen.

Der bliver en betydelig afdeling på 13.000 kvadratmeter til luftfart og rumfart i én stor hal.

Den tyske industri viser både flyvehistorie, general aviation, lufthavne, flyvekontrol, vejrtjeneste, trafikflyvning etc.

22 luftfartselskaber deltager, deriblandt SAS, der sammen med Lufthansa viser polarflyvning og catering i form af en „Viking Jet Club" og en „Jet Lounge". I nær forbindelse hermed udstiller ICAO og Eurocontrol.

Frankrig har den største udenlandske udstilling af både historisk og nutidig art, og Italien, Holland og Belgien er også med, og mange lande samarbejder i „Man and Space"-afdelingen.

3320 km/t!

FAI har fået anmeldt — men endnu ikke anerkendt — en række rekorder med Lockheed YF-12A den 10. maj, herunder ikke mindre end 3 af de 6 absolutte rekorder for fly, som alle slår tilsvarende russiske rekorder. Hvis de anerkendes, har USA samtlige 6.

I hastighed på 15/25 km bane er der opnået 3320 km/t (nuv. rekord 2681), på lukket bane 2706 km/t (nu 2401) og i højde under vandret flyvning 24.390 m (nu 22670).

MED *flyv* I CESSNA 411

★

PÅ 40-årsdagen for Københavns lufthavns åbning demonstrerede A/S Commertas den 20. april i Kastrup Syd det nyeste skud på Cessna-stammen, Cessna 411.

Dette nye tomotors forretningsfly fløj første gang den 18. juli 1962, og det første produktionseksemplar blev rullet ud den 16. oktober ifjor. Nogle af de første produktionseksemplarer er i foråret på demonstrationsture rundt om i verden, og N 7306U fløj fra det europæiske Cessna-hovedkvarter i Bruxelles rundt i Europa.

Som tidligere omtalt i FLYV er Model 411 en udvidelse af Cessna-familien i den tunge og dyre ende; men det ser der ud til at være behov for, og Cessna venter en stigning i salget af sine tomotorede fly på 30 % iår.

Mens den 6-sædede Skyknight har 260 hk motorer og en fuldvægt på 2359 kg, har den op til 8-sædede 411 340 hk motorer og 2948 kg fuldvægt. Præstationerne er stort set af samme klasse med små forbedringer, bl.a. på rækkeviddens område.

Prisen er 108.950 dollars mod 79.500 for Skyknight. Med et sådant radio- og navigationsudstyr, som et fly af denne klasse berettiger til, kommer man hurtigt op mod 1 million kr i samlet pris.

Men så har man også et hurtigt og ydedygtigt firmafly med en særdeles velindrettet for ikke at sige luksuøs kabine. Førersæderne er adskilt fra passagerkabinen på den måde, at der bag pilotsæderne er en let væg, hvis øverste del er af glas, således at man i begge afdelinger kan få lys og udsyn derigennem, men man kan også trække gardiner for og have det mere for sig selv.

I standardudgaven leveres flyet med 6 sæder ialt, toilet, skrivebord på højre skillevæg, væg bagtil og en lille bar. Man kan også få andre arrangementer, f.eks. have to af stolene vendende mod hinanden med en skriveplade til at klappe ned mellem sig.

Stolene er meget bekvemme og ryglænet kan lænes bagud. Der er individuel læselampe, friskluftventil og oxygentilslutning over hvert sæde.

Endnu ikke trykkabine

Som Skyknight har Cessna 411 fine højdeflyvningsegenskaber, så man let kan gå over bjerge eller over dårligt vejr. Selv med normal »cruise climb« indstilling på turbokompressormotorerne stiger man til 10.000 fod på 14 min, og med bedste stigeevne kan man på 15 min nå helt op i 20.000 fod.

Skal man flyve højt, behøver man imidlertid oxygen, og selv om man nutildags kan få lette plastikmasker, er det nok lidt uvant for de fleste direktører og deres kunder at skulle drøfte forretninger i denne mundering. Fra trafikflyene er de vant til trykkabiner, og disse kommer nu også i både jetforretningsflyene og dem med turbinemotorer, så trods den betydelige udgift vil de nok også efterhånden vinde indpas i fly af den kategori, som Cessna 411 tilhører.

Indstigning i flyet foregår gennem døren bag vingen, den er udformet som udklappelig trappe med tag over.

Den brede krop på Cessna 411 muliggør et usædvanligt stort og rummeligt instrumentbræt – det store instrument i midten er en vejrradar.

Foruden den indre bagageplads bagtil i de udgaver, der ikke har 8 sæder, er der et bagagerum i næsen samt to store rum bag motorerne. Det giver en samlet kapacitet på 318 kg.

Førerrummet er særdeles rummeligt og velindrettet. Der er et stort panel med kontakter til venstre for venstre sæde, plads til fuldt udstyr af flyveinstrumenter ikke bare foran venstre, men også foran højre sæde, motorinstrumenter foran højre sæde og et stort panel til radio o.lign. i midten over konsollen med motorbetjeningshåndtag, trim, autopilot, mikrofon etc.

N 7306U var naturligvis udstyret efter alle kunstens regler til og med en vejrradar.

En demonstrationstur med ialt 7 ombord viste flyets imponerende acceleration og stigeevne, men det sidste måtte vi hurtigt stoppe for at kunne holde os i 1500 fod i halvsnusket VFR-vejr ned langs Køge bugt. Flyet lå roligt og stabilt i luften som de tidligere typer med de opaddrejede tiptanke, men iøvrigt var der ikke lejlighed til at vise meget mht flyveegenskaber i den højde.

Derimod kunne vi more os med at flytte rundt i kabinen og skifte pladser, hvilket med lidt god vilje lader sig gøre.

Der er gjort meget for at dæmpe støjniveauet mest muligt og også med ganske godt resultat, men med stempelmotorer er det nu ikke muligt at nå helt ned på jetflyenes niveau trods alle anstrengelser herfor.

Til gengæld kan disse ikke benytte så små pladser som dette stempelmotorfly, der med start- og landedistancer over 15 m på under 600 m let kan benytte vore offentlige landingspladser, forudsat de har en nogenlunde anstændig overflade.

Cessna og Cessna-kunderne skal nok få glæde af Model 411 – og andre firmaer får konkurrencen at føle.

DATA

Cessna 411

Spændvidde	12.15 m
Længde	10.20 m
Højde	3.47 m
Vingeareal	18.6 m²
Tomvægt	1733 kg
Disponibel last	1215 kg
Fuldvægt	2948 kg
Rejsefart v.70% i 10.000ft	360 km/t
do. i 20.000 ft	396 km/t
Stigeevne ved jorden	488 m/min
do. på én motor	82 m/min
Tjenestetophøjde	7925 m
do. på én motor	4023 m
Rækkevidde v. 70 % i 10.000 ft	1657 km
do. max. i 25.000 ft ved 348 km/t m. ekstratanke	2414 km

Årets første!

Vestjydsk Flyveklub afholdt søndag den 25. april på Esbjerg Lufthavn årets første kvalifikationskonkurrence til NM i marginalt vejr, hvilket bevirkede, at kun otte deltagere gennemførte begge afdelinger.

Landingskonkurrencen blev vundet af *Knud Jensen*, Vestjydsk Flyveklub, og orienteringskonkurrencen af *P. Heide*.

Resultatet af den samlede konkurrence med deraf følgende stilling i kvalifikationsturneringen blev:

1. P. Heide, dir. medl., 158 p. ..... 6 p.
2. H. Thyregod, Vestjydsk Flk., 174 p 5 p.
3. Per Krogh, Sportsflk., 321 p ..... 4 p.
4. Sv. Hulthin, Vestjydsk Flk., 415 p 3 p.
5. H. Kristensen, Vestjydsk Flk., 432 p 2 p.
6. Erik Jensen, Sportsflk., 463 p .... 1 p.

På trods af det relativt lille antal, der gennemførte, godkender KDA alle points, da opgaven var af betragtelig sværhed og sammen med vejrforholdene bevirkede, at det var en pæn præstation blot at gennemføre.

Nils Lundgren død

En kendt skikkelse i nordisk motorflyvning, oberstløjtnant *Nils Lundgren*, afgik ved døden den 22. marts efter nogen tids sygdom.

Lundgren var gennem lang tid leder af motorflyvearbejdet i KSAK, var chef for det frivillige flyverkorps i Sverige, den der organiserede skovbrandsbevogtningen og kendt af klubber over hele landet.

I de øvrigt nordiske lande var han især kendt som den, der bedre end nogen anden kendte de nordiske motorflyvekonkurrencer og deres regler, idet han havde været med som arrangør eller jurymedlem ved samtlige afholdte konkurrencer, og han havde en stor andel i de gode svenske resultater, der blev opnået ved disse konkurrencer.

Viborg Flyveplads indviet

Viborgs nye hangar kan rumme fem fly, der hver har sin port, så man ikke skal flytte andre fly for at få sit eget ind og ud. En stor del af arbejdet er udført af klubbens medlemmer i fritiden.

Ganske vist blev Viborg flyveplads åbnet og taget i brug i sidste efterår, men den officielle indvielse med dertil hørende flyvestævne fandt først sted søndag den 9. maj — desværre med så kort varsel, at vi ikke kunne nå at varsko vore læsere i sidste nummer.

Vejrguderne viste sig ikke fra deres venlige side, men trods regnen kom der da to fly fra København og ca 15 fra forskellige egne af Jylland, og det var tørvejr til selve åbningsceremonien — samt efter en kraftig byge igen til det meste af flyvestævnet, men under disse forhold var det naturligvis begrænset, hvor mange tilskuere der kom ud til pladsen.

Viborg flyveplads er en af de allerkønnest beliggende i Danmark. Den ligger kun 4 km stik syd for Viborg lige nord for Vedsø i et dejligt landskab.

Her har kommunen erhvervet gården Næsgård for 175.000 kr og stillet den til rådighed for Viborg Flyveklub i 5 år på betingelse af, at klubben selv investerede 50.000 kr i indretning af bygninger, afmærkning af flyveplads osv. Det var i efteråret 1963, og klubbens medlemmer tog straks fat på at sætte gården i stand. Til planeringen fik de hjælp fra Jyske Ingeniørregiment i Randers, der holdt øvelse i flyvepladsplanering.

Ialt havde klubben ved indvielsen investeret godt 72.000 kr — foruden godt 4000 arbejdstimer, men så har man også fået et smukt resultat ud af det.

I tilslutning til den gamle gård er der ud mod pladsens to baner bygget et flyvepladslederkontor, og i et hjørne af forpladsen har man opført en hangar med plads til 5 fly, der kan tages ud af hver sin port, tre til den ene og to til den anden side.

Da bane 12—30 ikke helt kunne opfylde længdekravene til offentlige pladser, har man anlagt bane 18—36 som hovedbane, men iøvrigt dyrkes den resterende del af jorden stadig.

Ved indvielsen talte klubbens formand, boghandler *Flemming Skov*, der har en stor andel i virkeliggørelsen af planer om en flyveplads ved Viborg — noget man allerede var igang med før krigen, men aldrig fik gennemført. Borgmester *J. Ringgård-Christensen* fik af Skov overrakt pladsens godkendelsesbevis og takkede for hans og klubbens indsats. En flyveplads må idag anses for en lige så naturlig ting for en by, som det er at anlægge parkeringspladser.

Endelig talte formanden for KDA's motorflyveråd, dr. techn. *Per V. Brüel* om nødvendigheden af at dække landet med et net af små flyvepladser, hvorpå Viborg flyveplads var et godt eksempel.

Selve indvielsen foregik ved, at Flemming Skov i en KZ-IIT sprængte en udspændt snor foran tilskuerne. Han optrådte senere som en højst ejendommelig flyveelev på sin første soloflyvning i en KZ III. Der var demonstration af et af hærens artillerifly, svæveflyvning med en Spatz slæbt af en KZ VII og meget andet. Blandt de opmarcherede fly sås OY-AMB, endnu en Turbulent, bygget af *R. Døssing Jensen*, Viborg, og netop blevet klar til proveflyvning en af de følgende dage.

I sidste del af stævnet deltog også *Age Dyhr Thomsen*, der udførte sit bekendte kunstflyvningsprogram i en Mucha.

Stauning Flyveplads tager form

Initiativ til oprettelse af flyveplads i Stauning blev taget af Ringkjøbing—Skjern—Tarm flyveklub, der allerede har et betydeligt antal aktive og passive medlemmer, og hvis formand, teknisk sekretær *Jørgen Andersen*, Ringkjøbing, har udført et stort og energisk arbejde for planens gennemførelse.

De deltagende kommuner er:

Ringkjøbing amtskommune, Ringkjøbing, Skjern, Egvad (Tarm), Sdr. Lem, Dejbjerg, Stauning, Velling, Bølling-Sædding, Hanning, No, Rindum, Ølstrup, Ådum, Borris, Faster, Hee, Hover, Lønborg, Tim.

Der er iøvrigt forhandling om tiltræden af visse andre kommuner, der naturligt hører til det interesserede område.

Tilslutningen fra de mange kommuner — herunder også amtskommunen — som indskydere til fremskaffelse af fornøden kapital, er et talende bevis for forståelse for og kontant initiativ til iværksættelse af opgaven, der fører til en af landets største og bedst anlagte landingspladser — et initiativ fra kommuners og flyveklubs side, der viser en vilje til samarbejde og et fremsyn, der vil komme det midt-vestjydske område til gavn og vil støtte egnens udvikling fremover. Medens kommunerne bekoster arealerhvervelser og anlæg af startbaner, sørger Stauning kommune for vejanlæg, og Ringkjøbing—Skjern—Tarm flyveklub rejser kapital til hangar m.v.

Af praktiske grunde er iværksættelsen, efter at det økonomiske grundlag og arealerhvervelsen er sikret, samlet i et ansvarligt interessentselskab bestående af Ringkjøbing, Skjern, Tarm, Lem og Stauning kommuner, og ved et møde i Ringkjøbing har selskabets ledelse konstitueret sig. Da det nu forestående praktiske arbejde vil udgå fra Ringkjøbing, hvor ingeniører og entreprenører m.fl. er bosiddende, anmodede den hidtidige formand, viceborgmester *E. Strandbygård*, Skjern, om, at formandsskabet flyttes dertil, og som formand er derfor valgt borgmester *J. Dalgård-Knudsen*, Ringkjøbing. Som næstformand E. Strandbygård, Skjern. Sognerådsformændene i kommunerne Egvad (Tarm), Lem og Stauning, nemlig tømmerhandler *Age Nielsen*, gårdejer *J. S. Faurby* og gårdejer *Sigurd Larsen* udgør den øvrige bestyrelse.

Kortskitsen viser de på nuværende tid samarbejdende sogne- og bykommuners område og pladsens beliggenhed. Flyvepladsen, der får asfalteret landingsbane, forventes at kunne tages i brug til efteråret.

Flyvepladsen ved Ringkøbing fjord er et forbilledligt eksempel på, hvordan en hel egn samarbejder om den flyveplads, der skal betjene hele området.

Før Deres Shell-kort à jour (11)

Lufthavne og offentlige landingspladser:

Tilføj told og paspoliti under Viborg.

Private flyvepladser:

Endelave
Ca. midt på vestlige ende af øen ud mod vandet.
5 m o. h.
30 m græsbane. 10—28: 700 m.
Vindpose, begrænsningskasser.
Tilladelse hos Jens Toft, tlf 0731 Højmark 31.
Tlf ved pladsen: Endelave 62.
Værelser og både udlejes.
800 m til kro.
NB. El-ledning ved østlige begrænsning.

Højmark
1 km syd for hovedvej A 15.
2,2 km vest for hovedvej A 11.
65 m o. h.
60 m græsmark. 09—27: 600 m.
Vindpose, hangar.
Kun efter tilladelse hos ejeren:
gdr. J. Therkildsen, tlf 0721 Finderup 40 U.
NB. Køer og Komøg.

Allerød
På given foranledning gør vi igen opmærksom på, at Allerød-pladsen ligger i retning 270° fra Lillerød og ikke som anført 27°.

Hovedkortet

Ændringerne i luftrumssystemet er nu så vidtgående i forhold til det oprindelige kort, at vi fremtidig ikke længere giver detaljerede ændringsanvisninger, men kun henvisninger til Notam-Danmark:

Bemærk ændringer af Ålborg, Karup, Skrydstrup, Tirstrup og Vandel terminalområder i Notam-Danmark nr 67/1965.

Aero Nord i sving

I april indsatte det nystiftede A/S Aero Nord sin første af tre Douglas DC-7B i charterflyvningen og præsenterede denne (OY-ANA) den 27. april for venner og forretningsforbindelser på en flyvning København—Tirstrup, der tog et par og tredive minutter hver vej.

Ved en frokost i „Det hvide hus" i Æbeltoft betonede direktør *Alex Lauesen*, at man med de 3 DC-7B til 8 mill. kr. incl. reservedele begyndte forholdsvis forsigtigt, men man så dog allerede længere ud i fremtiden og havde reserveret sig fire Lockheed Electra II hos American Airlines for ca 30 mill. kr. De første af disse kan antagelig overtages i begyndelsen af 1966.

Ved at købe brugte fly med turbinemotorer opnår man for en rimelig pris at få fly, hvis hastighed ligger ret tæt op mod jetflyenes.

En række rejsebureau-ledere gav alle udtryk for glæde over starten af Aero-Nord, idet man understregede betydningen af at have et uafhængigt charterselskab med i konkurrencen på markedet.

Og så gik turen hurtigt hjem igen i den nydeligt indrettede DC-7B med plads til 104 passagerer.

Når dette nummer udkommer, skulle den nye hangar, som Aero Nord opfører i Kastrup Syd, være så vidt, at man kan begynde at tage den i brug og derved få eftersynsarbejdet under eget tag.

Aero Nord's første Douglas DC-7B.

KLM 40 år på København

Samtidig med Københavns lufthavns 40-års-jubilæum, der blev markeret den 20. april, kunne det hollandske luftfartselskab KLM fejre 40-års-dagen for sin regelmæssige beflyvning af lufthavnen og af København. Ganske vist havde man allerede fra 1922 lejlighedsvis befløjet København og benyttet den daværende flyveplads Kløvermarken, men først i april 1925 begyndte man på Kastrup, hvor man siden — med afbrydelse af den anden verdenskrig — har været en trofast kunde.

Dette blev markeret den 21. april ved overrækkelse af et kakkel-kunstværk symboliserende de 40 år fra Fokker F.3 til jetalderen til Københavns lufthavn. Det var KLM's herværende direktør *N. C. Cardinaal*, der overdrog gaven til den nye havnechef *C. Weibøl*.

Også den følgende dag festligholdt KLM begivenheden ved en frokost for en række af sine venner og forretningsforbindelser. Også her blev der i mange taler både set tilbage på de 40 års samarbejde — og konkurrence og set frem i tiden.

En særlig kolorit fik jubilæet derved, at KLM havde fået den 71-årige luftkaptajn *Svend Steinbeck* til at komme fra Holland til besøg i sit fædreland. Steinbeck blev militærflyver i 1919, var derefter blandt de første trafikflyvere i Tyskland og kom så til DDL, hvor han fløj i en årrække, indtil han i trediverne gik over i KLM, hvor dr. Plesman — der også blev mindet i mange af talerne — trak adskillige dygtige udenlandske piloter til sig.

Hidtil største trafikfly-ordre

United Airlines har afgivet den hidtil største fly-ordre i trafikflyvningens historie, nemlig på 40 Boeing 737, 20 Boeing 727 og 6 727QC. Udover disse 66 fly har United reserveret sig 30 737 og 9 727QC, og som led i handelen har man lejet 15 727QC og 10 727, indtil 737erne leveres. Samtidig bestilte United 5 Douglas DC-8-61 og 5 DC-8-50 og reserverede sig 2 DC-8-61 og 3 DC-8F. Ialt 75 jetfly bestilt, 44 reserverede og 25 lejet, ialt 144! Samlet værdi ca 750 mill. dollars.

Nye DC-8 versioner

Douglas har offentliggjort oplysninger om tre nye versioner af DC-8; alle forsynet med fire P & W JT3D-3B turbo-fans à 8165 kg st.t.:

Model 61 har en krop, der er forlænget 11,18 m, hvilket i forbindelse med omplacering af toiletter og køkken giver plads til 251 passagerer på turistklasse. Foreløbig er der bestilt ni, hvoraf fire til Eastern Air Lines, der vil indrette en del af kabinen til første klasse, så det samlede passagertal bliver ca 200. Model 61 flyver efter planen første gang til marts næste år. Den koster 8 mill. dollars uden reservedele.

Model 62, hvoraf SAS har bestilt fire, er en ultra-langdistanceversion med 1,83 m større spændvidde, mens kroppen kun er forlænget 2,11 m. Der er plads til max. 189 passagerer (på turistklasse). De forlængede vingetipper bevirker, at den inducerede modstand nedsættes. Der er også omkonstruerede pylons og naceller, og de omtalte aerodynamiske forbedringer forventes at give 10 % forbedret brændstoføkonomi. Den første flyvning skal ske i juli næste år.

Model 63, der endnu kun er et projekt, er kombination af Model 61 og 62 med den førstes lange krop og den andens større spændvidde.

Efterfølgende data er for Model 62. I parentes er anført de tilsvarende tal for Model 30, hvoraf SAS har 7 i tjeneste.

Spændvidde 45,23 m (43,41 m). Længde 47,98 m (45,87 m). Højde 12,89 m (12,89 m). Vingeareal 271,2 m² (257,6 m²). Max. startvægt 151.960 kg (142.880 kg). Tomvægt 64.365 kg (60.690 kg). Max. i 30.000 ft. marchhastighed 943 km/t (952 km/t). Startstrækning 3135 m (3020 m), landingsstrækning 1870 m (2075 m).

Super VC 10 i tjeneste

BAC Super VC10 blev indsat på BOAC's rute London—New York den 2. april. Super VC10 er en forlænget og stærkere version af Standard VC10, der har været i tjeneste hos BOAC siden 1. april i fjor. Kroppen er forlænget 1,83 m foran og 2,13 m bag vingen, og der er plads til max. 180 passagerer. BOAC har indrettet sine fly med plads til 16 passagerer på første klasse og 123 på økonomiklasse. Den maximale nyttelast er 26.195 kg mod 18.145 kg for standard-versionen. BOAC har bestilt 17, og desuden har East African Airways netop bestilt tre til en samlet pris af ca 200 mill. kr. De skal leveres fra august næste år. Af standardversionen er der bygget en prototype, 12 til BOAC, 3 til Ghana Airways, 2 til British United Airways, mens 14 er under bygning til Royad Air Force.

TRAFIKFLYVENYT

Conair, det tidligere flyudlejningsselskab, der nu ejes af rejsebureaudirektør *Simon Spies*, fik den 23. april koncession på charterflyvninger indtil 31. marts 1967. Dagen i forvejen havde direktør Spies købt Flying Enterprise's værksteder, organisation, rettigheder m.v. for 2,5 mill. kr. Virksomheden vil blive drevet under navnet Conair, men direktør Spies overvejer at underskrive en konkurrence om et nyt navn til selskabet. Selv kunne han tænke sig noget i retning af Spies Airlines System, mens dagbladet Aktuelt foreslås Million-Air!

IATA har vedtaget at forbyde forevisning af film og fjernsynsprogrammer i fly. Det skyldes ønsket om at holde billetpriserne nede, men almindelige humane overvejelser har sikkert også spillet en rolle. Kun fire selskaber var bukket under for denne dille, TWA, United, Pakistan International og Philipine Air Lines.

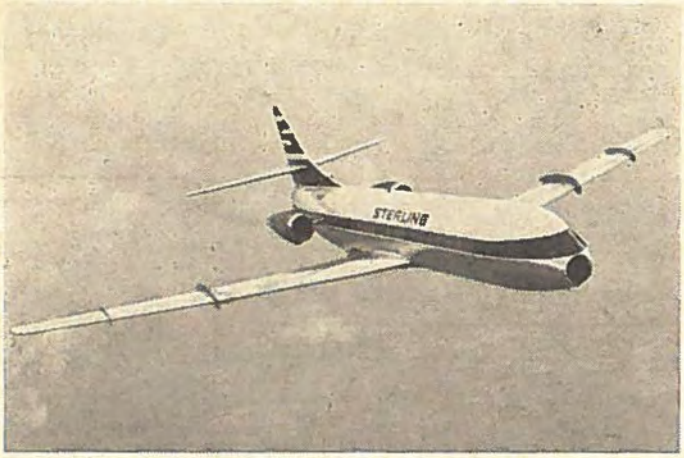
Faroe Airways har udsendt sin sommerfartplan. Der er afgang fra København mandag og torsdag, fra Færøerne tirsdag og fredag. Billetprisen er 612 kr. for en enkelt- og 1163 kr. for en returbillet.

SAS første DC-8-55 SE-DBD „Folke Viking" ankom til Arlanda den 28. april efter en non-stop flyvning fra Los Angeles på 11 t 37 m. DC-8-55 har samme ydre udformning som de hidtil anvendte DC-8-30, men er forsynet med fire Pratt & Whitney JT3D-3B turbo-fans à 8.150 kg st.t. og større brændstoftanke. Driftsøkonomien er 20 % bedre, og rækkevidden fuldt lastet er steget fra 6500 km til 8400 km. De to øvrige DC-8-55 leveres i februar og marts 1966. Passagertallet er 145 mod hidtil 134, idet den såkaldte lounge er erstattet med førsteklasses sæder.

Nybyggeri i Kastrup

Et bevis på, at den nye lufthavn på Saltholm ikke kommer foreløbig, er, at regeringen er gået med til, at der anvendes 30 mill. kr. til bygning af en ny hangar til SAS. Hangaren skal kunne rumme tre DC-8 og skal afskrives over 15 år, så indtil 1980 får lufthavnen altså i hvert fald lov til at blive liggende Hangaren skal placeres på opfyldt terræn øst for hangar 3. Regeringen har samtidig tilrådt, at der anvendes 5 mill. kr. til forlængelse og forstærkning af startbanerne. Endvidere har SAS besluttet at investere over 10 mill. kr. i en udbygning af luftgodsstationen i den tidligere hangar B, der skal udvides til 7000 m². Byggearbejdet påbegyndes 1. oktober og afsluttes et halvt år senere. I Kastrup Syd har såvel Brüel & Kjær som Aero-Nord holdt rejsegilde på deres nye hangarer, ligesom Aero-Nords kontorbygning nærmer sig sin fuldførelse.

XXVIe SALON INTERNATIONAL de L'AÉRONAUTIQUE et de L'ESPACE



SUD-AVIATION

OFEMA
BREGUET
G. A. M. DASSAULT
E. F. A.
MATRA
SCINTEX
SNECMA
TURBOMECA

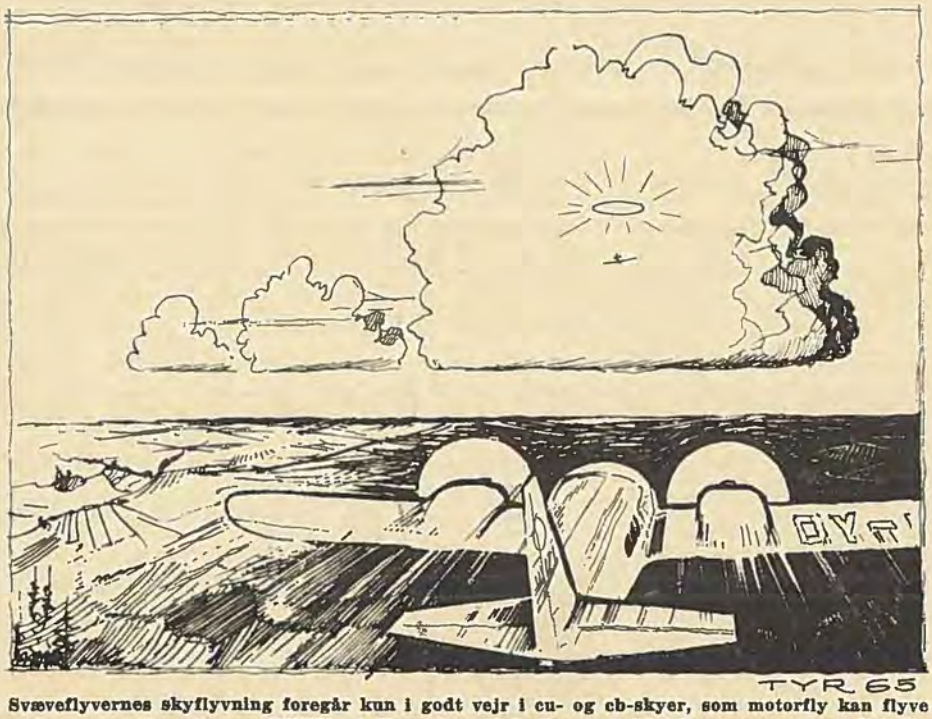
NORD-AVIATION

Vi står med glæde til disposition med al hjælp og oplysning i forbindelse med XXVIe Salon International de L'Aéronautique et de L'Espace

Jørgen Schiøtt A/S *TJØRNEVEJ 18 — KONGENS LYNGBY — TELEFON (01) 87 13 79*

Skoleflyvning med svæve-fly i midtjylland

Opfyldelsen af svæveflyvernes mangeårige drøm vil ikke være til gene for motorflyvningen



Svæveflyvernes skyflyvning foregår kun i godt vejr i cu- og cb-skyer, som motorfly kan flyve under, over eller udenom. HUSK, at disse skyer i Arnborg-området kan rumme svævefly, der udnytter deres kraftige opvinde.

I GENNEM syv år har svæveflyverådet forhandlet med luftfartsdirektoratet for at opnå legale muligheder for skyflyvning med svævefly her i landet, ligesom man har det i de fleste andre lande.

Svæveflyverne havde foretrukket en generel tilladelse til skyflyvning overalt i ikkekontrolleret luftrum, således som det med held er praktiseret i mange år i England, hvor der svæveflyves kolossalt meget i skyer af samme grund, men det var ikke muligt at opnå. Tværtimod udarbejdede flyveledertjenesten i 1961 et kort over de områder, hvor man ikke mente, det ville være muligt, nemlig i alt kontrolleret luftrum plus sikkerhedsområder herudenfor plus lidt til endda!

Dette berømte »røde kort« vakte megen opsigt, da det blev fremvist ved et møde i FAI's svæveflyvekommission i Paris. Det gav imidlertid nogle muligheder i Midtjylland, hvor man dengang stadig søgte efter et areal til det danske svæveflyvecenter, og da Arnborg var købt, tog man pånyt fat på drøftelserne, hvor også alle de øvrige brugere af luftrummet havde været indkaldt for at give deres besyv med.

Endelig midt i april i år bemærkede de piloter, der opmærksomt læser Notam-Danmark, meddelelse nr 54: »*København FIR. Midlertidigt skyflyvningsområde – Arnborg*«, der angiver et relativt stort område mellem de nye grænser for Karup og Vandel TMA.

Nu havde vi fået et område at være i, men det varer nok en rum tid, før det kan udnyttes i større stil. Detaljforhandlinger stod endnu tilbage, men i begyndelsen af maj blev der mellem luftfartsdirektoratet, flyvevåbnet og svæveflyverådet opnået enighed om retningslinierne for en prøveordning til 1. oktober.

Mens den civile flyvning så godt som ikke berøres eller generes af området, influerer det meget på flyvevåbnets flyvning, og området må derfor kun bruges efter aftale med ATCC i Karup efter en nærmere aftalt procedure og kun fra lørdag kl 13 til søndag ved solnedgang samt på helligdage og endelig på hverdage efter kl 1700. Det sidste vil kun sjældent kunne udnyttes, men det hænder dog i sommertiden, at der sent på eftermiddagen er egnede skyer.

Al skyflyvning i området skal ledes af den ansvarlige trafikleder på Arnborg.

Civil motorflyvning hindres ikke

På kortet ser området lige så stort og voldsomt ud som de militære terminalområder, men nogen større hindring for anden trafik er det ikke. Det kan i sommer kun være aktivt på de nævnte tidspunkter og inden for disse kun, når vejrforholdene er egnet til skyflyvning – hvilket i praksis kun vil sige ved VMC-forhold, hvor motorflyene kan flyve uden om de cumulus- og cumulo-nimbus skyer, der kan bruges til svæveflyvning. Andre skytyper er der ikke opvinde i.

Iøvrigt har svæveflyverne firet på ønsket om en undergrænse på 2000 ft og er gået med til 2500 ft for at give motorflyvning rimelige muligheder for at flyve *under* området.

Om området benyttes, får man at vide gennem ACC København.

Langsom begyndelse på grund af uddannelseskrav

Det er ikke sandsynligt, at skyerne vil blive særligt tæt fyldt med svævefly i begyndelsen. Der skal først uddannes instruktører, og derpå kan man så småt begynde at uddanne S-certifikatindehavere med den fornødne erfaring. Kun en ringe del af uddannelsen behøver at foregå *i* skyer, resten kan ske i klar luft og i link.

Som start vil nogle af vore mest erfarne svæveflyvere, der har fløjet skyflyvning i udlandet, tage fat på instruktøruddannelsen og på de første almindelige elever.

Først når man har bestået de krævede teoriprøver og praktiske prøver, må man – under overholdelse af bestemmelser, der gælder for Arnborg skyflyvningsområde – dyrke egentlig skyflyvning der.

Men så skulle det også give mulighed for at indhente det, vi er bagud for udlandet mht guld- og diamanthøjdebetingelser.

Krav til materiel

Havde vi fået skyflyvningstilladelse, da vi begyndte i 1958, så havde vi ikke haft ret meget »at have den i«, for dengang havde vi ret få typer svævefly, der kunne godkendes hertil. Men det har bedret sig meget de senere år; næsten alle de nyindførte fly vil kunne godkendes. Dog vil det nok knibe lidt med de tosædede, som uddannelsen skal ske på, men det meste af denne kræver som nævnt ikke aktuel skyflyvning.

Det krævede instrumentudstyr: fartmåler, finhøjdemåler, variometer, krængnings- og drejningsviser, kompas samt stopur vil næppe volde vanskeligheder.

Desuden kræves naturligvis faldskærm, og ved flyvning i over 12.000 fod eller i mere end ½ time over 10.000 kræves oxygenudstyr. Dvs. guldhøjden kan tages uden, men ikke diamanthøjden.

Spørgsmålet om radarreflektorer og radio har været meget drøftet. Ingen af delene tillader den tekniske udvikling i øjeblikket at stille op som krav efter svæveflyverådets mening, men man er positivt indstillet over for tanken, fordi begge ting simpelthen vil give os bedre muligheder for skyflyvningstilladelse.

Luftdygtighedsbeviserne tillader ikke i øjeblikket skyflyvning, selv om flyene er egnede hertil. Men det skulle nemt kunne klares med indsendelse af en erklæring fra en byggekontrollant om, at det fornødne udstyr er installeret.

Krav til selvdisciplin

Der findes en del danske svæveflyvere, der allerede kan flyve i skyer, men de må altså ikke uden videre flyve ind i den første indbydende cu-sky i Arnborg-området.

De må gå den trange vej gennem formaliteterne først.

Husk, det er en prøveordning, og at mange øjne (også radarøjne) hviler på os. Uautoriseret flyvning vil kunne gøre det overordentligt vanskeligt at nå frem til den permanente ordning, der skal forhandles videre om til vinter på baggrund af de indhøstede erfaringer.

Mange har spurgt, hvordan vi kan garantere at holde os inden for områdets grænser. Det må vi simpelthen med baggrund i praksis vise, at vi kan. Det kan de gøre i England, og det kan de i det ikke særligt store område ved Alleberg, så det må vi også kunne gøre.

I de højder, hvor luftkampe normalt finder sted, medfører F-5's manøvredygtighed en fordel fremfor større og bedre udstyrede fly.
Dens evne til bratte drej sætter den i stand til at operere tæt ind imod de fjendtlige fly's haleparti.
Selvom det fjendtlige fly forsøger at undvige ved fortsatte drej, vil F-5 derfor alligevel kunne angribe ham med maskinkanoner.

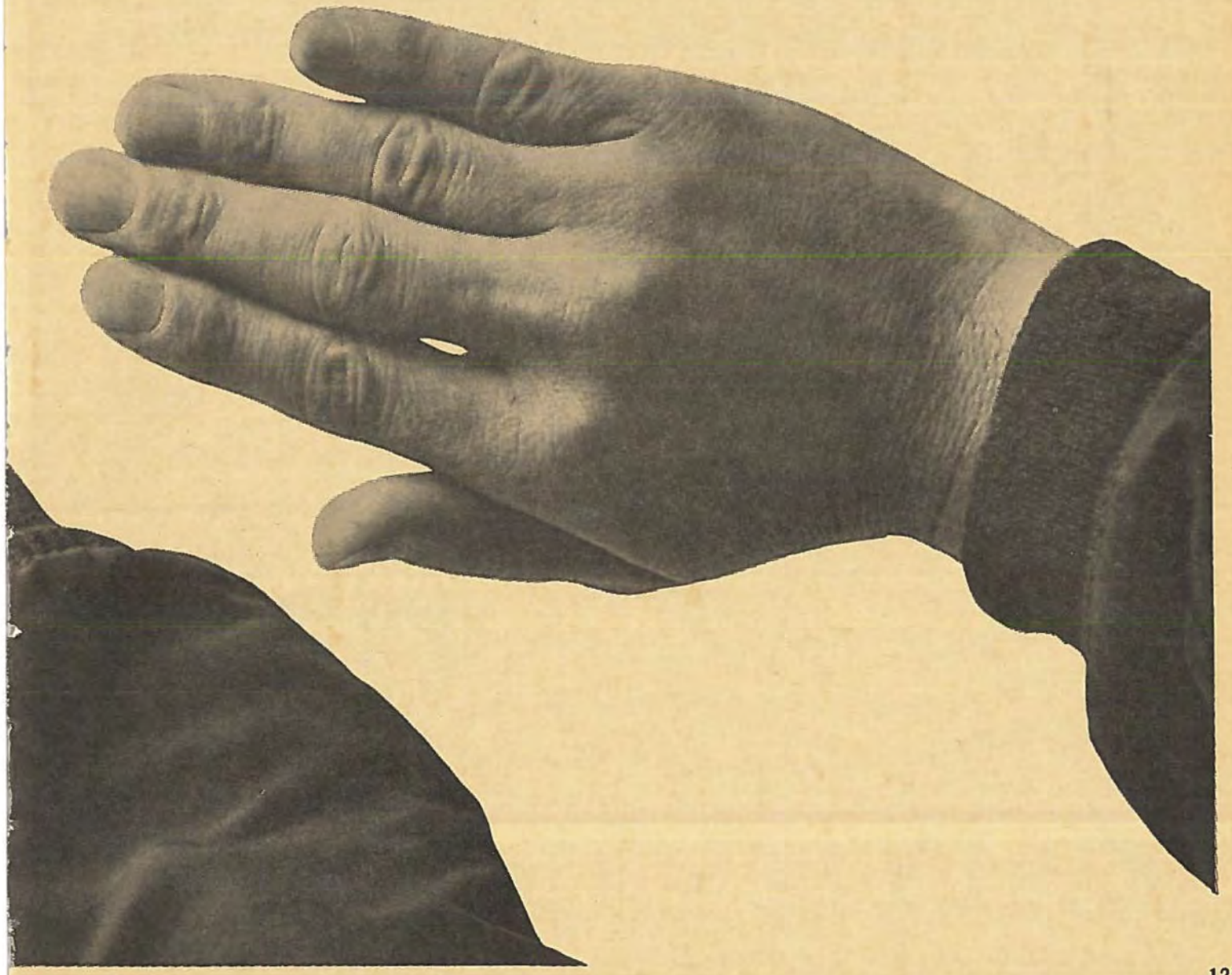
Hvis han
raket tage
Hvis han
ham, eller
Under en
drejninger
manøvree
Forholdet

prøver at undslippe, vil en automatisk styret
sig af ham.
ændrer flyvehøjde, kan F-5 blive på siden af
stige højere end ham.
luftkamp er det evnen til at foretage bratte
, stor acceleration, stor stigeevne, fremragende
genskaber og stor aktionsradius, der tæller.
er at sammenligne med luftbårne missiler.

Det luftfartøj, der flyver hurtigere og højere, kan ikke mere indlade sig i eller unddrage sig en kamp efter forgodtbefindende.
Har det én gang indladt sig i kamp, må det kæmpe kampen til ende.
Dette være sagt til piloter, som har til hensigt at udfordre F-5:
PAS PÅ!

NORTHROP
NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

„...og efter halvandet drej sad vi på flyets haleparti."



Den nyeste Boeing - en to-motors kortdistance jet med stor indtjeningsevne

737 har den største indtjeningsevne af alle de kortdistance-jets, der findes på markedet. Med en kabine, der er lige så bred og høj som i de største Boeing'er, kan den alene af alle to-motorers kortdistance-maskiner byde på 4, 5 eller 6 passagerer ved siden af hinanden. Det giver mulighed for den højeste fortjeneste og den laveste plads/kilometer omkostning i sin klasse. Denne enestående smidighed m. h. t. pladsens udnyttelse sætter luftfartsselskaberne i stand til at tilbyde netop den indretning, der er brug for i kortdistance-trafikken – fra en rummelig første klasse som i de store jets til billig flyvning med stor udnyttelsesgrad.

5 på række – den rummeligste af alle 2-motors jets.

Eneste 2-motors jet med 6 passagerer ved siden af hinanden.

737 kan (afhængig af udnyttelsesgraden) medtage op til 115 passagerer med en marchhastighed fra 885 til 965 km/t. Den vil få den samme lave landingshastighed som Boeing 727 og vil kunne udnytte de samme korte baner. Den vil få de samme motorer og i mange retninger den samme kabineindretning, de samme systemer og komponenter – en Boeing fordel, som yder væsentlige besparelser i vedligeholdelse, reservedele, optræning og jord-udstyr.

737 nyder også fordelene ved Boeings enestående erfaring som konstruktører af verdens mest sukcesrige jetlinere. Boeing jets har bevist deres værdi gennem mere end 4½ million flyvetimer (513 år).

Første klasse – plads som i de største jetlinere.

Allerede nu har Deutsche Lufthansa og United Air Lines bestilt Boeing 737'ere.

BOEING 737

POLYT III med New Look

Dansk tosædet svævefly forbedret i væsentlig grad

Stadig OY-XAG, men nu er det Polyt IIIC med større vinger, kortere krop, moderne hale og ny førerskærm samt andre forbedringer.

»DET svævefly, der måske vakte den største fryd og munterhed, var et mammut-agtigt tosædet fly, der var konstrueret og bygget af studenter fra København. Officielt var den døbt Polyt, men uofficielt blev den bl.a. kaldt »den flyvende omnibus«!

Til trods for dens forhistoriske udseende, Clark Y profil og uvisse styregrejer syntes Polyt'en at være under »St. Tuborg«s styrende hænder at dømme efter dens utrolige evne til at holde højde over andre svævefly i termikken.«

– Således skrev kolleger fra Imperial College i London for nylig i »Sailplane and Gliding« om deres møde med Polyt IIIB i Braunschweig ifjor.

Om det var de kritiske bemærkninger eller andre inspirationer fra Braunschweig, der fik PFG til at sende Polyt'en på værksted i vinter, er ikke godt at vide, men som vi fornylig forudsagde, er den nu genopstået som en Fugl Fønix. Ikke alene ser den betydelig smartere og mere moderne ud, men den er blevet aerodynamisk betydeligt bedre.

Polyt III's historie går helt tilbage til omkring 1951, hvor vi i Danmark havde et virkeligt behov for et lukket tosædet svævefly, men ikke kunne få tegninger at bygge efter. PFG tog fat på at afhjælpe denne mangel, men først den 26. juni 1954 kunne prototypen, (som blev bygget af flyvevåbnet), gå i luften, og på det tidspunkt kunne man få relativ billige og moderne tosædede fly i Tyskland, så nogen produktion blev der ikke tale om.

Først den 19. maj 1960 kom »produktionseksemplaret« eller snarere den anden prototype Polyt IIIB, OY-XAG, i luften, og selv om både den og flyvevåbnets eksemplar har gjort god tjeneste som skolefly, har de dog været temmelig kostbare eksperimenter uden nogen egentlig betydning for dansk svæveflyvning – men forhåbentlig for uddannelse af civilingeniører.

Da jeg fløj den første gang, sagde jeg, at den fløj »som en stor, godmodig elefant« (uden at vide, hvordan sådanne egentlig flyver), og nu er elefanten altså kaldt en mammuth foruden »Hindenburg«, »Luftskibet« og andre kælenavne.

Det er slet ikke småting, der er gjort ved den: Kroppen blev skåret midt over bagtil og afkortet med 40 cm, hvorved dens haletunghed forsvandt, uden det er gået ud over stabiliteten. Samlet længde er ændret fra 8,5 til 7,9 m.

Underkroppen fortil blev gjort lavere, så der kunne anbringes større gummiklodser over meden. Bundkoblingen blev flyttet længere bagud. Der er monteret hjulbremse.

Næsens form blev forbedret, og der blev lavet en bedre formet førerskærm.

Finne/sideror blev ændret, så de ikke alene følger modens bud, men også er blevet mere effektive. De er nu bygget af træ i stedet for stålrør.

Vingerne er forlænget med 70 cm i hver tip og arealet derved med ca 1 m². Krængerorene slutter, hvor de sluttede før, og de er iøvrigt ændret i hængslingen for at blive mere effektive, ligesom luftbremserne er ændret, så de slutter tættere uden at lade luften »lække« igennem. Endelig er trimhåndtaget flyttet og lineføringen ændret, flyet er forsynet med en næsespids af balsa og fiberglas og diverse andre småting er udført.

Væsentligt forbedrede præstationer

Resultatet er yderst bemærkelsesværdigt. I en almindelig aftenhøjstart, der tidligere gav 350 m højde, kommer den nu 450 meter op, og mens man tidligere skulle bruge armkræfter og trække i pinden – endda med risiko for længdesvingninger i toppen som følge af haleplanstall – går den nu støt og roligt til vejrs med neutral pind.

Det giver naturligvis længere flyvetid på hver skoleflyvning. Men samtidig er synkehastigheden efter de foreløbige målinger forbedret fra 1.2 til 0.95 m/sek, hvilket også hjælper – og driver man for langt bagud, så er glidetalsforbedringen på 25 % fra 16 til 20 også mærkbar.

Jeg har fløjet for få starter tidligere i den til direkte at kunne drage sammenligninger, men havde straks efter udkoblingen lejlighed til at prøve den i svag termik, som den stadig er eminent i.

Udsynet fra forsædet er fremragende og fra bagsædet bedre end i de fleste tosædede. Man sidder højere end eleven og kan se over ham og er kun begrænset af den høje vinge i den vigtigere del af synsfeltet – hvilket stadig kan animere instruktøren til at sikre sig, at eleven lærer at se sig godt om!

Når flyet ligger i sving, skal der til tider »støttes« en kende, hvilket kan være trættende under længere flyvninger – mon ikke også dette kan pilles ud af den?

Der er stadig nogen krængerorsmodstand at spore. At skifte sving fra den ene side til den anden med nogenlunde hurtighed kræver store armkræfter – eller begge hænder – men et skift fra 45 til 45 grader kan klares på 6–7 sekunder.

Stall ligeud er så uskyldigt som hele tiden og minder meget om den Grunau Baby, som PFG endnu sender deres elever solo i.

Flyet er tilladt til spind og spinder ret kraftigt.

Ved begge indflyvninger til landing kom jeg for langt, antagelig fordi jeg erindrede IIIA'ens for sin tid yderst kraftige bremser. IIIB'ens var af en anden og lidt mindre virksom konstruktion, som de forbedrede glideegenskaber formentlig har gjort relativt mindre, men det er et tilvænningsspørgsmål.

Sideglidning er den ikke særligt god til, men ved at »slingre« den ned i sideglidning kan man få nogen supplering af bremserne på den måde, hvad man dog ikke skal forvirre elever med.

Flyet sætter sig langsomt og blødt som hidtil og er velegnet til at lære elever at lande med lav hale.

PFG skal nok få glæde af de forbedrede egenskaber ved skolingen, og når Babyerne er slidt op, kan man formentlig efter soloflyvning på Polyt'en også lade eleverne gå over på K-8, selv om dens egenskaber lå nærmere Baby'ens.

Flyvedagskonkurrencerne

Selv om de første resultater indkom allerede den 20. marts, varede det længe, før årets flyvedagskonkurrencer kom i gang for alvor. Påsken var jo en slem svipser, og nordenvinden har atter i år glimret ved sit fravær, men på fire flyvedage i perioden 23/4—2/5 fik 6 fly fra Arnborg dog udført ikke mindre end 103 flyvetimer!

Den 30. april var skybasen helt oppe i 2200 m, og der blev fløjet fem 100 km trekanter, og den 1. maj gik det løs sydpå i ren tørtermik. Uden en eneste cumulussky på himlen fløj *Braes* under endnu et 500 km forsøg 270 km til Stade i Tyskland, vendte og nåede 105 km af hjemvejen. *Verner Pedersen* landede ved Stade, der var hans mål, *P. V. Franzen* i Zugvogel'en nåede 266 m, og *Dyhr Thomsen* landede ved Rendsburg, mens *Ole Didriksen* fløj 248 km fra Ålborg til Kruså. Tørtermikken gik til ca 1500 m, i den sydlige del dog kun til 1200 m. Braes fløj 7 timer.

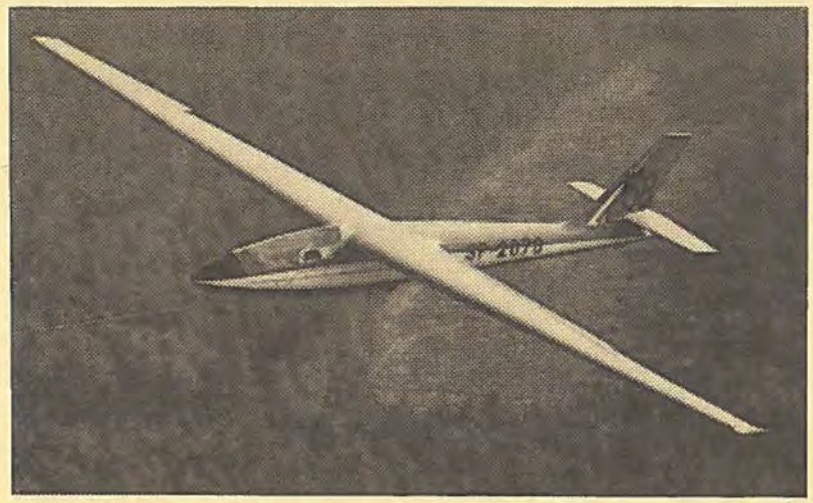
Stillingen midt i maj: 1 varighed førte Karup med 15 t 17 m (6 flyvninger), fulgt af Vejle med 12.25. I distance Aviator med 784 km (919 points) på 3 flyvninger, i hastighed Karup med 82.5 p (1). Verner Pedersen fører individuelt med 270 km og 405 p., P. V. Franzen har 266 km og points og Ole Didriksen 248 km og points.

FOKA *-til Dem,*

DER FORLANGER DET YPPERSTE I KVALITET OG YDEEVNE UNDER ALLE FORHOLD.

33% af alle gulddiplomer med 3 diamanter. - 33% af bestående verdensrekorder er opnået i polske svævefly, - beviset på fremskreden teknik.

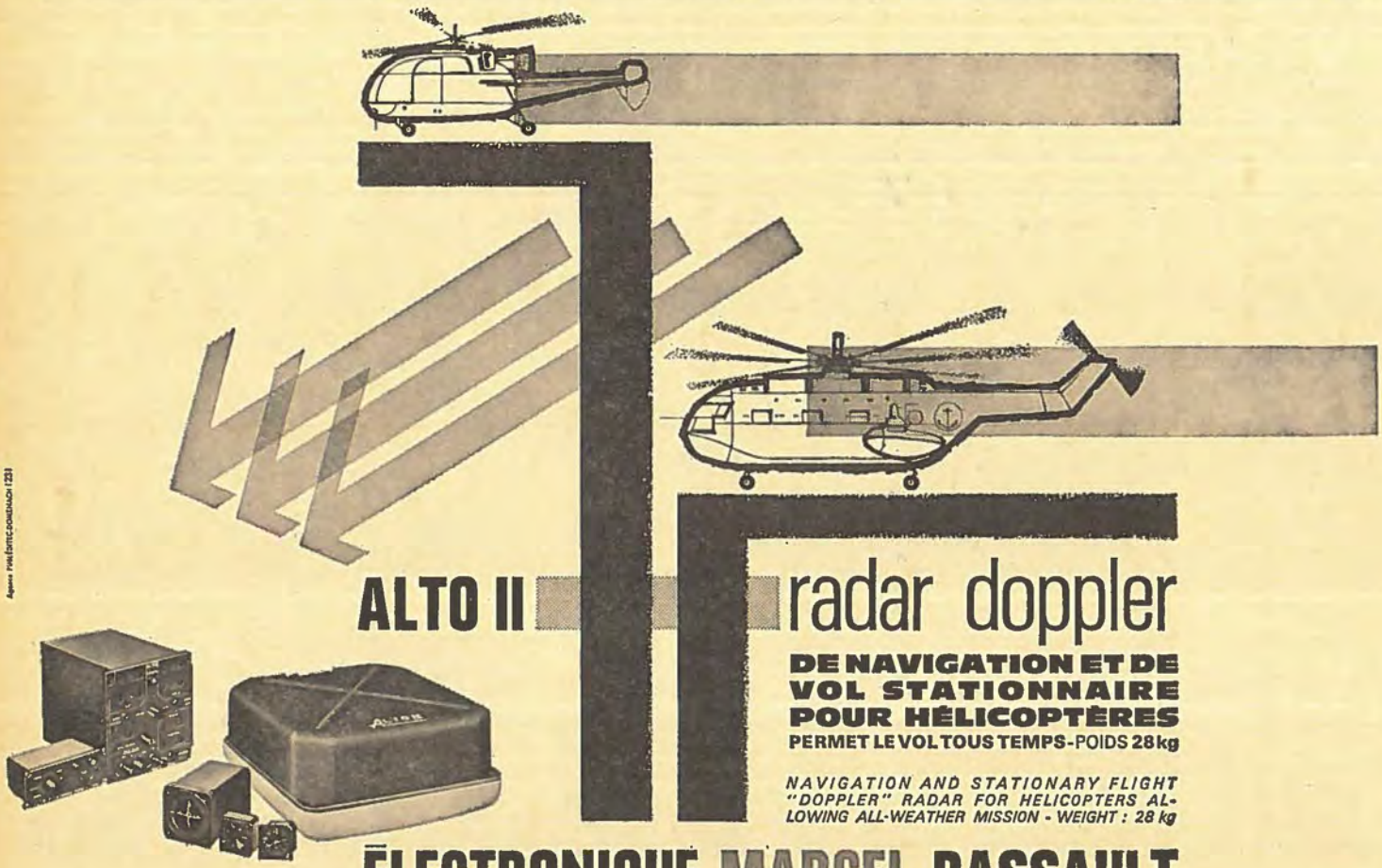
Chance: *Enkelte, brugte som fabriksnye, generaloverhalede, nylakerede, fuldt instrumenterede Mucha Standard SZD22C kan leveres. — Pris d. kr. 12.600 polsk grænse. Hurtig afgørelse nødvendig - mellemsalg forbeholdt.*



MOTOIMPORT
WARSZAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53
KGS. LYNGBY
TELF. (01) 87 69 15 ALT TILBEHØR TIL SVÆVEPLANER

ALLE INSTRUMENTER - BAROGRAFER - FALDSKÆRME M.V.



ÉLECTRONIQUE MARCEL DASSAULT
55, QUAI CARNOT - SAINT-CLOUD (S.-&-O.) • FRANCE • TÉL. 825-87-20

Flyv anmelder „TOKAI" model TC 130 G

Radiosende-modtager
på frekvens 29,89 MHz til brug
i forbindelse med svæveflyvning.

FLYV har haft lejlighed til at afprøve „Tokai", der er en lille (90×210×50 mm/ 1000 g) kompakt sendemodtager beregnet til at holde i hånden, idet omskiftning mellem modtagning/sending foregår med en lille trykknap på apparatets side. „Tokai" er fremstillet i Japan, men med anvendelse af tyske kvalitetstransistorer (12 stk.). Herved er opnået en prisbillig opbygning af høj kvalitet og med udmærket ydeevne. FLYV har afprøvet anlægget både på jorden og i jord/ luft-forbindelse. På jorden er rækkevidden ca. 5—6 km ved brug af den indbyggede teleskopantenne. I jord/luft-forbindelse opnåedes udmærket forbindelse på 10 km ved hjælp af den indbyggede teleskopantenne, men ved hjælp af en rigtigt monteret udvendig antenne vil rækkevidder på ca. 20 km kunne opnås (fabrikkens angivelser).

Anlægget skønnes egnet til al jordtjeneste samt skoleflyvning omkring pladsen, men uegnet til egentlig overland-flyvning hvor en rækkevidde på 50—60 km er ønskelig.

Tokai er en bekvem radio til anvendelse på og omkring en flyveplads.

Tekniske data

Sender: 2-trins krystalstyret, tolerance 0.005 %. Frekvens 29.98 MHz. Modulationseffekt 200 mW, Amplitudemodulation A 3.

Modtager: Krystalstyret Super-heterodyn med forforstærkertrin, støjbegrænser og variabel squelchkontrol. Mellemfrekvens 455 KHz. 2-trins automatisk frekvenskontrol.

Betjening: Simplex-system. Ved sending virker den indbyggede højttaler som mikrofon. Ekstra håndmikrofon kan også tilsluttes, hvorved apparatanbringelsen simplificeres. Indbygget teleskopantenne (137 cm). Ekstra antenne kan tilsluttes med medfølgende stik. Endvidere er der tilslutning for medfølgende øretelefon.

Strømforbrug: 12 volt enten fra indbygget batteri (8 stk 1,5 volt Hellesen-batterier) eller fra 12 volt akkumulator. Med de indbyggede batterier er levetiden 40 timer ved 10 % sending.

Tilbehør: Lædertaske med skulderrem og øretelefon i læderetui. Nødvendige krystaller til frekvens 29.98 MHz.

Pris: Kr. 850.00 pr. stk.

Forhandler: Radio Magasinet, Ved Vesterport 7, København V. *5GB*

Weihen grounded - og på museum

Mens de svenske luftfartsmyndigheder som bekendt har stoppet alle svævefly for 1946 og passer særligt godt på dem fra 1946—50, tager man med vor mere forskelligartede danske flåde individuelle hensyn.

For nylig blev imidlertid vor eneste Weihe, OY-VOX, ved en af luftfartsdirektoratets inspektioner stoppet på grund af limningernes karakter, og ejerne anser det ikke for rimeligt at ofre en gennemgribende reparation på et gammelt og umoderne fly.

OY-VOX er bygget i 1946 hos AB Flygindustri og har haft en glorværdig historie. Det skal være den Weihe, hvori *Pelle Persson* i 1947 satte verdensrekord i højdevinding på 8050 m i en god skånsk cumulo-nimbussky, en præstation der stadig er svensk og nordisk rekord. Den absolutte højde var 8700 m.

Og det var den, hvori Persson i 1950 i Örebro forsvarede sit verdensmesterskab, men måtte afgive det til sin landsmand B. Nilsson.

Pudsigt nok var dens sidste flyvning *Poul Harry Nielsens* diamantflyvning i august fra Kalundborg til dens gamle hjemsted Kalmar, hvor den i sin tid hørte til F.12.

Flyets ejere har skænket den gamle Weihe til det flyvemuseum, der forhåbentlig snart kan blive en realitet.

OLYMPIA DF 26

1.000 sv. kr. frit Halmstad. Svar til

Halmstads Flygklubb,
Box 151, Halmstad
SVERIGE

Pas på højt græs!

Nu er det ved at være det høje græs' tid. Højt græs har været årsag til mange havarier. Ved udelandinger kan det være svært at bedømme højden — pas på ved landinger, hold vingerne vandret!

Start fra højt græs bør ikke finde sted. Husk, at bestemmelserne for svæveflyveområder foreskriver en maximumhøjde på 20 cm for bevoksningen.

Det skal tages alvorligt — man pådrager sig et alvorligt ansvar ved at overtræde denne regel, og man risikerer at blive draget til ansvar af myndighederne.

Sidste år kostede et starthavari i højt græs ca 10.000 kr i reparation af en Ka-8, mens piloten heldigvis slap med et par dages sygehusophold.

Instruktøren har fået en bøde på 300 kr dels på grund af det høje græs, dels på grund af andre mangler, bl.a. på spillet.

Vellykket flyvestævne på Arnborg

Store Bededag var der stort liv og røre i Arnborg. Mange var kommet på en 3 dages ferie, andre indledte regulær sommerferie, råd og fondsbestyrelse mødtes til møder og VM-holdene til træning (som vejret dog umuliggjorde).

Med ret kort varsel var der arrangeret et nydeligt flyvestævne, der havde trukket et par tusinde tilskuere til.

Hovedattraktionen var det berømte tyske Burda-hold, der udfører fremragende flyvning med 3 Super Cub'er. Bag dem koblede man tre danske Vasama'er til en flot formation med afsluttende forbiflyvning i lav højde gennem hele flyvepladsen.

Dyhr Thomsen lavede for første gang sin kunstflyvningsopvisning i Vasama, og der var meget andet at se på. Foruden gennem lodseddelsalg indkom der et pænt overskud til centrets videre udbygning.

6.000 kr. til VM fra Dansk Idræts-Forbund

Kontante resultater af optagelse af Danske Svæveflyveklubbers Sammenslutning i Dansk Idræts-Forbund viste sig hurtigt ikke alene i form af første del af mere regelmæssige bidrag til administration, instruktion og materiel; men ganske få dage efter at formanden, kontorchef *Mogens Buch Petersen* ved et præsentationsmøde i DIF havde afleveret en ansøgning om støtte til VM, blev der bevilget 6.000 kr, hvad der var en meget kærkommen hjælp for vore fire hold, der trods støtte også fra KDA og flyvevåbnet alligevel selv må yde mange penge for at kunne være med i South Cerney. En god hånd israekning fik vi også fra Det Forenede Dampskibs-Selskab i form af rabat på turen over Nordsøen. I næste nummer skal vi berette om denne hidtil største internationale svæveflyvekonkurrence.

12.500 kr. fra DIF bruges til en Ka-8 på Arnborg

Efter tilslutningen til Dansk Idræts-Forbund får Danske Svæveflyveklubbers Sammenslutning tilskud af tipsmidlerne. Fremtidig fordeles disse tilskud med bestemte beløb til administration, instruktion og materiel, men den første bevilling på 12.500 kr kunne frit anvendes, og bestyrelsen (= svæveflyverådet) besluttede på sit møde den 15. maj i Arnborg at sætte hele dette beløb ind for at hjælpe til anskaffelsen af en Ka-8 til svæveflyvecentret, som herefter vil råde både over et tosædet og et ensædet fly til skoling, instruktøruddannelse og videregående flyvning. Man håber at kunne få fat i en til indeværende sæson.

★

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Als har bygget ny motor i spillet. Det er en 250 HK V8-motor med torque-converter, hvilket giver en særdeles rolig og sikker start. Prøvekørslerne forløb fint, og tilsyneladende bliver de eneste problemer fremover at tæmme 250 vilde heste, hvor man hidtil kun har haft 90 tamme. Strækflyvere med kurs sydpå inviteres på prøvestart ved mellemlanding på Kragelund (1000 m NW for Padborglejren.)

Aviator fik sidst i april sin nye Ka-8 OY-EEX, der som ekstraudstyr er forsynet med en svejtsisk førerskærm, der giver bedre udsyn end standardskærmen.

Birkerød havde et hold i Oerlinghausen i påsken med den private M.100S, men også der var vejret dårligt, så det ikke blev til megen flyvning.

Billund — i lokalpressen kaldet „Luftens vovehalse" — har indledt flyvningerne med Gö-4'en, foreløbig fra Filskov, idet der endnu ikke er græs nok i Billund. Klubben har fået endnu et fly, idet Henning Nielsen har købt Kæld Wiehes Olympia.

Nordjysk har haft en så hård landing af en elev i en K-8, at den måtte til reparation på værkstedet i Arnborg.

Usædvanlig spændende holdkapflyvningsfinale i modelflyvernes DM

Kun 1 sek. mellem de tre deltagere efter 200 omganges flyvning.

DET var holdkapflyvningsfinalen, der stjal billedet ved årets modelflyve-DM. Efter de nyeste regler skal der nu flyves over 200 omgange i finalen, hvilket svarer til 20 km, og efter disse mange omgange var der ikke mere end ca. en halv omgangs afstand mellem de tre finalister, da den første passerede målstregen. *Werner Siggård* med *Eilif Madsen* som pilot vandt i tiden 12 min 25,1 sek. – 0,6 sek senere passerede *Jørgen B. Larsen/ Dennis Nordal Jacobsen* målstregen, og yderligere 0,4 sek senere kom brødrene *Per* og *Ole Hasling* ind på trediepladsen. Den bedste tid i de indledende løb præsterede brødrene Hasling med 4,58,4. I alt var i denne klasse tilmeldt 12 hold, hvoraf de 10 fik noteret resultater.

Over 200 km/tim i hastighedsklassen

Der var tilmeldt 6 hastighedsmodeller, hvoraf 4 fik gennemført. Blandt de, der ikke fik noteret tider, var *Steve Wooley,* der var kommet den lange vej fra U.S.A. for at deltage som gæst. Vinder blev *Dirch Ehlers* med 203 km/tim fulgt af *K. Frimand Jensen* med 194 og *Jens Geschwendtner,* der opnåede 180. Monolinemodellerne havde besvær i den friske vind, men antallet af fejlstarter var dog ikke så stort som de tidligere år.

Kunstflyvningsmesteren *Kaj Hansen,* Haderslev, havde uheld under træningen og stillede sig i stedet til rådighed som dommer. *Albert Svensson,* der traditionelt bliver nr 2, var tilmeldt, men mødte ikke op, så sidste års nr 3, *Leif Eskildsen,* Grindsted, vandt sikkert med 5.966 points med grenchefen *Eilif Madsen* som nr 2 med 5.690 og *Sv. B. Neumann* som tredie 42 points efter. I denne klasse var tilmeldt 19 deltagere, hvoraf kun 9 fløj. Fy!

I kampflyvning kæmpede alle mod alle i modsætning til tidligere, hvor man har benyttet et eliminationssystem. Efter de forberedende fægtninger vandt i semifinalerne først *Ole Bisgård* over klubkammeraten *Leif O. Mortensen,* og derefter vandt *Jørgen Madsen,* Nyk. F., også over Leif, hvorefter Bisgaard i en spændende finalekamp sikrede sig mesterskabet med 270 points mod Jørgen Madsens 264.

Poul Thrane, der vandt A-2, med sin Skymaster.

Skymastersejr i A2

Skymasteren, der jo oprindelig er den model, hvormed *Hans Hansen* i 1953 vandt sit VM, kan stadig hævde sig i en hård konkurrence. Det beviste *Poul Thrane* fra Haslev, da han vandt svævemodelklassen med 776 sek foran sin tidligere klubkammerat *Finn Frederiksen,* der nu er medlem i Københavns Modelflyveklub. Finn opnåede 746 sek og nr 3 blev *Thomas Væth,* Holte, med 696 sek. Poul Thrane startede med 2 max'er plus 165 sek, og selv om hans to sidste flyvninger var knap så gode, havde han fået et så stort forspring, at han ikke kunne indhentes.

I gummimotormodelklassen vandt *Erik Nienstædt* pokalen til ejendom efter også at have vundet de to foregående år. Resultatet var 786 sek. Nr 2 og 3 blev *Thomas Køster,* Hillerød, og *Kjeld Kongsberg,* København, med henholdsvis 755 og 735. Der var iøvrigt hård kamp mellem klassens 8 deltagere, der alle gennemførte samtlige fem flyvninger, så det er sikkert igen denne klasse vi skal sætte vor lid til ved det forestående VM.

Steen Agner vandt med gasmotormodeller med 723 sek, fulgt af *Niels Erik Schiødt,* Randers, med 621 og *Bernth Jensen,* Hejns-

1) Dirch Ehlers hastighedsmodel, der fløj 203 km/tim. (FLYV nr 3/1965).
2) Eilif Madsen og hans Starlet, der blev nr 2 i kunstflyvning (FLYV nr 2/1965).
3) Steen Agner gør sin gasmotormodel klar.
4) H. Nordahl Rasmussen med sin Beachcomber og proportionalsender.
5) Otto Hiller, der vandt K-1, deltog også i K-3 med denne Fritz Bosch-konstruktion (FLYV nr 3/1964).

vig, med 609 sek. Kampen om førstepladsen var imidlertid mere hård, end resultaterne antyder, idet *Niels Chr. Christensen* før sidste periode kun var 3 sek efter Steen Agner. Men med en flyvning på kun 22 sek gled han helt ud af billedet og sluttede som nr 4 med 562 sek.

Ingen Taurus'er

Ved dette DM deltog ikke en eneste Taurus i radiostyringsklasserne, og mon ikke det er første gang siden den populære models tilsynekomst, at man har oplevet et stævne uden dens medvirken. Såvel *Hans Nordahl Rasmussen,* der vandt med 7.451 points, som *Jan Hackhe,* der blev nr 2 med 6.430, fløj med Beachcomber, som FLYV bragte en oversigtstegning af i nr 5/1965. *Erik Andersen,* der ligesom de to øvrige er fra Københavns Fjernstyringsklub, brugte en selvkonstruktion til at sikre sig trediepladsen med 5.755 points. Nordahl, Erik Andersen og *Jens Jørgensen,* Silkeborg, der blev nr 4, fløj med Bonner Digimite proportionalanlæg (FLYV nr 12/1964), mens Hackhe brugte sit hjemmebyggede reedanlæg. Der var tilmeldt 11 deltagere i multiklassen, hvoraf de 7 deltog, efter at et par stykker var slået ud allerede under træningen fredag.

I enkanalklassen var to deltagere, der begge viste pæn flyvning i det ikke altfor nemme vejr. *Otto Hiller,* Tønder, vandt med 1.228 points, mens *Benny Nielsen,* Hillerød, fik 826. Hiller fløj med sin gode gamle lavvingede selvkonstruktion og Benny Nielsen benyttede en Falcon.

Sportsklassen eller sekskanalklassen, som den også kaldes, var for første gang med til DM, og det var synd at sige, at det var en god debut, for kun een mand, *H. L. D. Christensen,* Ålborg, deltog. Han kæmpede en hård kamp med sig selv og sin ikke helt afbalancerede selvkonstruktion og opnåede 575 points. Men det er jo ikke Hans Lauritz's skyld, at ikke flere stillede op, og man må sandelig håbe, at flere gør ham selskab næste år, for denne klasse kan dårligt undværes som en overgang fra klasse K 1 til K 3.

Holdkonkurrencen, hvor en klubs totale antal placeringer i samtlige klasser sammenlagt er afgørende, blev vundet af Aviator, Ålborg.

Lidt færre deltagere end sidste år

Ialt havde mesterskaberne, der som de to foregående år fandt sted på Flyvestation Vandel i St. Bededagsferien, en deltagelse på 120 aktive modelflyvere, og med officials, medhjælpere og familiemedlemmer var man ialt ca 250 personer omfattet af arrangementet. Sidste år var de tilsvarende tal 150 og 300, men nedgangen kan ikke undre, da man jo i år ikke havde nogle begynderklasser. Men selv med 250 mennesker er arrangementet rigeligt stort, så der var nok at se til for DM-leder *Poul Erik Lyregård* og hans 6 konkurrenceledere og de mange andre villige officials, hvis indsats var med til at sikre det rolige og sikre forløb af konkurrencerne.

Lad os til slut lige nævne, at vejret ikke var helt godt. På den anden side kunne det nemt have været meget værre, hvad vi jo ofte har oplevet. Mest generet var radiostyringsfolkene i første periode, der måtte afbrydes et par timer, da skydækket var så lavt, at det var umuligt at udføre visse af kunstflyvningsmanøvrerne. *oml.*

Vårkonkurrencerne

Resultaterne fra Maribo den 11/4 blev, at i *hastighed* vandt Kjeld Frimand Jensen, (130) med 198 km/t, fulgt af Jens Geschwendtner (138) med 197 km/t og Jørgen Bobjerg Larsen (145) med 160 km/t.

I *kunstflyvning:* Eilif Madsen (130) 6394 points, Albert Svensson (141) 6274, S. B. Neumann (141) 5671.

Holdkapflyvning — efter en spændende finale med kun 6 sek. mellem nr 1 og 3: Per & Ole Hasling (138) 5.33, Dirch Ehlers & Fl. Holstein (138) 5.36, Erling Jensen & K. Frimand (130) 5.39.

I *luftkamp* vandt Palle Rivold (138) uden kamp, da modstanderens motor svigtede.

I Hobro vandt Lars Nielsen (430) *hastighed* med 143 km/t. I *kunstflyvning* vandt Leif Eskildsen (630) ekspertklassen med 5539 p., fulgt af Egon B. Madsen (430) med 4267 og Bent Gasbjerg (630) med 3757. Jens Malmberg vandt begynderklassen med 2759.

Luftkamp blev vundet af John Christensen (422) foran Ole B. Christensen (403).

— Trods velegnet vejr var der ringe deltagelse i vårkonkurrencen for radiostyrede modeller i Odense. Kun tre fløj, men der var en del aspiranter til stede som tilskuere. På grund af havarier og tekniske vanskeligheder blev der kun fløjet to perioder, ved hvilke Niels Egelund (301) vandt K 3 med 1199 p., fulgt af Einar Nielsen (001) med 366 og Niels Linnet (001) med 326. Det var synd, at der ikke var flere deltagere, men det håber vi at se næste gang.

Andre konkurrencer

Odense Linestyringsklub bød den 25/4 kl 10 velkommen til sin første konkurrence med 14 deltagere. Vejret var udmærket og stævnet afvikledes uden forhindringer. Alle havde lyddæmpere! Ved et hyggeligt kaffebord i „Zoo" uddeltes præmier for følgende præstationer:

G-beg.: Kaj Pedersen (630) 2325, Hans Andersen (316) 1594, John Hepworth (631) 1199.

G-eksp.: Albert Svensson (141) 6048, Leif Eskildsen (630) 5945, S. B. Neumann (141) 5648.

The Hurricane Undercup, der er et privat opgør mellem Gentofte, Termik og Hurricane, blev fløjet 18/4 på Eremitagen i regn, byger, op-, nedvind samt turbulens. Med 180 sek max i første og 120 i de følgende fire vandt Thomas Kongsted A 2 med 492, fulgt af Per Grunnet med 436 og Niels Roskjær med 415, mens Per Grunnet som eneste deltager vandt A 1 med 180 sek på én start.

I *Peronne i Frankrig* deltog et lille sjællandsk hold i påsken i fritflyvningskonkurrencen Criterium Pierre Trebod under dårlige vejrforhold. I D 2 vandt Niels Chr. Christensen med 396. I C 2 blev Thomas Køster nr 2 med 777 og I. Widell nr 3 med 715 efter franskmanden Decroix, der vandt med 833.

„Distriktskonkurrencen" 1964—65 i Nordsjælland endte med, at på seks flyvedage vandt Arne Hansen (105) A 2 med ialt 4173 sek, fulgt af Michael Væth (131) med 3914 og Finn Frederiksen (105) med 3783. 11 mand havde hver seks resultater, 13 andre tre eller flere. I C 2 vandt Erik Nienstædt (116) med 4327, Widell (105) havde 4062 og Th. Køster 3928. Sten Agner vandt D 2 med 3569.

Amagerpokalen var titlen på en linestyringskonkurrence den 2. maj på Amager Fælled. Ud af 15 holdkapflyvningsstarter gennemførtes kun 4 flyvninger — resten blev blæst ind i cirklen af stærk vind. Søren Dalby & Jørgen Dobel (227) vandt med 7 min 16 sek. Og Dobel vandt også luftkamp foran hhv. Jens og Hans Geschwendtner fra værtsklubben 138 Comet.

Jubilæumskonkurrencen i Odense Model-Flyveklub fandt sted på Beldringe den 2. maj i så stærk blæst, at det var svært at få modellerne tilbage. M. Birchløv vandt A 2 med 499 sek. foran sønnen Peter med 278 på kun 3 flyvninger.

Skræntkonkurrencen i Thisted den 2. maj, der er 1. led i DM, fandt sted under gode vejrforhold til formålet. *P. Dueholm* (530) vandt med balsaglider med 278 sek, *Niels Frederiksen* (430) skr. II klassen med 434. De kompasstyrede vandtes af *P. C. Andersen* med 410 og de radiostyrede af *Niels Linnet* (001) med 1505 points.

NM for fritflyvende

Dette NM afholdes 1. august i Norrköping. Interesserede må henvende sig til KDA *senest 8. juni.*

HOBBY-BLADET KR. 2,25
bringer hver måned aktuelle model-flyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.
REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

TYPENYT

Douglas DC-9-30 er 4,5 m længere end standardudgaven og har plads til 105 passagerer. Allegheny Airlines, et amerikansk indenrigsselskab, har bestilt fire.

BAC One-Eleven gik i tjeneste hos Braniff International Airways den 25. april.

YS-11, det japanske turbomotor transportfly, gik i tjeneste hos Japan Domestic Airlines den 1. april. JDA har bestilt 15 YS-11. Det første produktionsfly blev færdigt i september 1964 og to fly er allerede blevet leveret til det japanske flyvevåben og et til det japanske luftfartsdirektorat. Der er ialt bestilt 40.

Dassault Mirage III V, en lodretstartende version af den kendte franske jager, fløj første gang den 12. februar.

Ti *Handley-Page Herald* er blevet bestilt af det brasilianske selskab VASP.

WFG-H2, en enmandshelikopter med 72 hk McCulloch motor, har netop begyndt flyveprøverne. Motoren driver dels en skubbepropel, dels en kompressor, der leverer trykluft til brændere i rotortipperne. En tomotoret, tresædet udgave forberedes.

406 *Bell UH-1D Irogois* skal leveres til det tyske forsvar. De fleste skal bygges på licens af Dornier.

Bristol Britannia fløj sidste gang for BOAC den 26. april, men typen fortsætter hos uafhængige luftfartsselskaber og i Royal Air Force. Britannia gik i tjeneste hos BOAC 1. februar 1957, og de 33 fly transporterede ialt 2.163.171 passagerer og producerede ca. 9,9 mill. passager-km.

Fire *Breguet Deux-Ponts* er af Air France blevet ombygget til biltransport med plads til maximalt 7 biler. Begge etager kan anvendes til biler.

Atlas Aircraft Corporation er et nyt sydafrikansk firma, der vil anlægge en flyfabrik i Johannesburg. Fabrikkens første opgave bliver fremstilling af den italienske jettræner Macchi M.B. 326.

Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG i München er blevet overtaget af Messerschmitt. Efter krigen har Junkers udelukkende arbejdet i elektronik- og radarbranchen.

Sud-Aviation S.A. 330, en 12-sædet helikopter, fløj første gang 15. april.

(Mere „Typenyt" side 133).

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

København Ø (01) 293600

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.

FLYVEVÅBNET

Oberst *C. S. Børgesen* fratræder 16/7 stillingen som chef for FSN Skrydstrup, ansættes til rådighed for flyverstaben og fra 16/9 som chef for flyverstabens operationsafdeling.

Oberst *K. Jørgensen* fratræder 16/9 som chef for flyverstabens operationsafdeling og ansættes til rådighed for forsvarsstaben.

Fordelagtigt tilbud:

0-STILLET CONTINENTAL 65 HK 3500,00.

GENTOFTE 7159

Immediately required on permanent basis by continental charter-company:

PILOTS

in possession of A. L. T. P. with experience on DC 4, DC 6 or DC 7 aircraft and/or turboprops. C. P. L. with IR will also be considered. Write stating age, experience, qualifications and when available.

Nr. 61, FLYV's FORLAG, Vesterbrogade 60, København V.

Flyvevåbnet overtager Middelgrundsfortet

I nær fremtid vil søværnet overdrage Middelgrundsfortet til flyvevåbnet, der vil opstille et batteri Hawk-missiler på det. Besætningens størrelse bliver et par hundrede mand. Middelgrundsfortet blev anlagt i årene 1890—1894 og hørte dengang under hæren, men blev i 1932 overført til søværnet og kommer altså nu under vor tredje forsvarsgren. Det var en overgang et af Europas stærkeste søforter, men har efter krigen hovedsagelig været bestykket med luftværnsskyts, indtil det strøg kommando for et par år siden.

Flyveskole

Flyservice

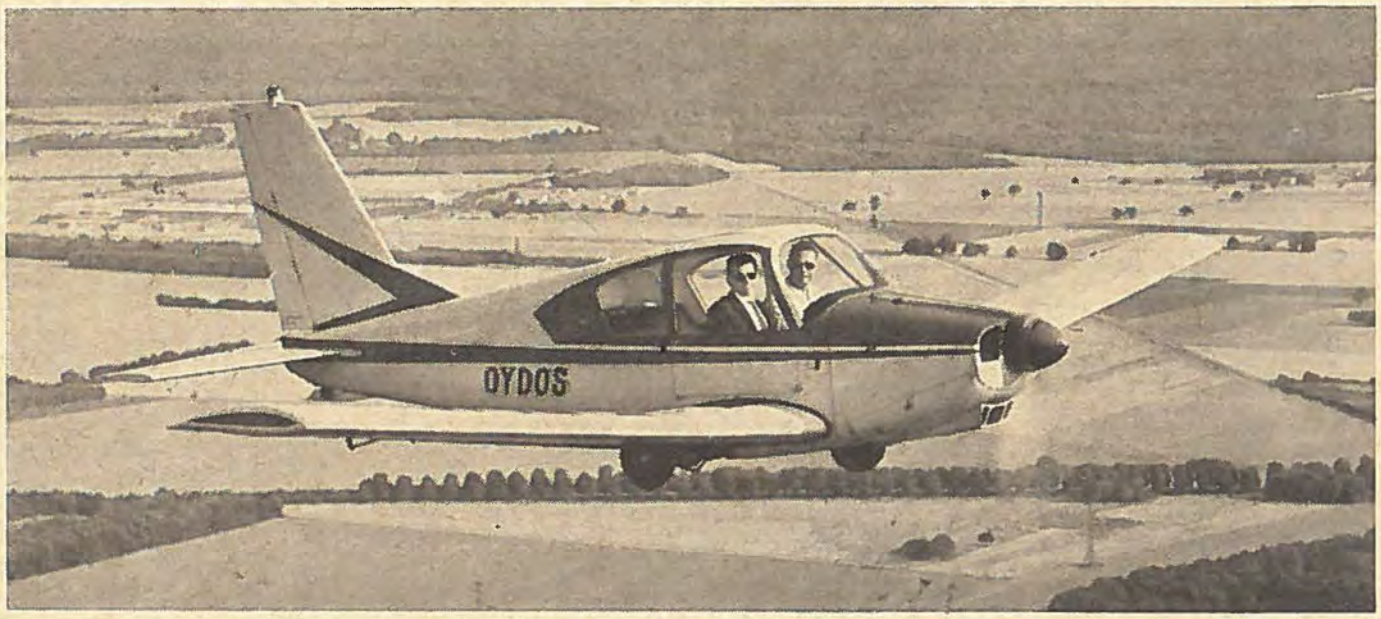
Flyudlejning

TRANSair

DANISH AIR-TAXI

Københavns Lufthavn Syd—Dragør

53 20 80



Gardan Horizon fra Caravelle Fabrikkerne SUD AVIATION

GENERALAGENT:

Litex Aviation A/S

ELLEBJERGVEJ 138, KØBENHAVN SV - TELEFON 301014

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

(KØBENHAVNS FLYVETEORISKOLE)

KJELD SASBYE *ELLEBJERGVEJ 138 KØBENHAVN SV TLF. 30 10 14* KARL RASMUSSEN

★ TEORIKURSER ★ ALLE FLYVECERTIFIKATER

Kastrupgæster

BEA benyttede på fragtruten 1/4 og 17/4 atter to nye Argosy'er G-ASXN og 'SXM, og Dan Air var her 1/4 med en DC-4 fragter G-APID. Aero-Nord's første DC-7B OY-ANA (ex-American Airlines N349AA) blev leveret 2/4, og Schreiner Airways kom på besøg med Fokker F-27 PH-SAF, 'SAD 9/4 og 'SAB 25/4. Transair var her 3/4, 15/4 og 24/4 med nogle af deres første ti DC-7B'ere, nemlig SE-ERD (ex-Eastern N820D), 'ERA og 'ERB. TMA of Lebanon landede 6/4 med DC-6A OD-AEL, som medbragte bagagen fra FN-soldater, som i løbet af måneden ankom med Middle East Comet'erne OD-ADR, 'ADS og 'ADT. De omkomne fra flyveulykken ved Tanger blev fløjet til København 8/4 i en L-1049G EC-AQN fra Iberia. Olympic fløj på charter for Sterling 8/4, 15/4 og 22/4 med DC-6B SX-DAD, 'DAI og 'DAE, og 10/4 ankom en Alitalia DC-7F I-DUVA med en motor til en af selskabets Caraveller, som var „brækket ned" i Kastrup. Ostermans Air Charter landede 11/4 med DC-7 SE-CNI (ex-Flying Enterprise OY-DMP) og det nye svenske selskab, Tor-Air, med den „still going strong" DC-3 SE-BSN; den blev bygget i 1943 og har siden da været i USAF, SAS, Linjeflyg, Transair og Loadair, og er nu i den nydeligste bemaling med et stort farverigt vikingehoved på halen. Aeroflot foretog tekniske mellemlandinger 16/4 med IL-14 CCCP-91491 og 52075 og igen 28/4 med IL-18B 75553. Efter at Spies har købt Conair, er DC-7'erne nu bemalet „Conair of Scandinavia", og den første som sås, var OY-DMU 17/4.

SAS ankom 1/4 med en ny Caravelle SE-DAH „Torgny Viking" (bygge-nr. 193). BEA indsatte sin 17. Trident G-ARPR på ruten 13/4, og Lufthansas ottende Boeing 727 D-ABIL landede 20/4. Iberia kom med to helt nye Caraveller, EC-AYE (nr. 198) 24/4 og 'AYD (nr. 197) 26/4, og Aeroflot brugte 28/4 TU-124 CCCP-45069 i stedet for TU-104.

General Aviation

I begyndelsen af april blev to danske fly gjort klar til flyvning gennem Transair; den ene, en Cessna 175 OY-AEC, som har været SE-CNO to gange, og som nu bliver dansk for tredie gang, og den anden, en Cessna 150 OY-AOG (ex-SE-CTU). 1/4 ankom Battenfeld med sin M.S.760 Paris P-INGA og 3/4 Cessna 210D D-ECDO tilhørende D.L.B. i Mannheim. Solberg Flyg kom på visit 4/4 med Cessna 310I SE-EAK, Société Avia Taxi 7/4 med Cessna 206 F-BMCJ og Travelair fra Bremen med Queen Air 80 D-ILBY. Dornier 28 CF-BBL fra Hamilton Aviation Ltd. mellemlandede 10/4 og AB. Nyge-Aero med Rallye Club SE-CMT 17/4. Et par franske gæster kom på besøg, Jodel 150 F-BMFE og Navion B Super 260 F-BHBV 18:4. Den første danske Twin Comanche OY-DMC tilhørende P. Campens Maskinfabrik i Århus aflagde visit 19/4, og Musketeer G-ASWP var fra Vertex Ltd. 20/4 demonstrerede Transair den nye Cessna 411 N7306U, og 21/4 landede Musketeer SE-EKG fra Kungsair AB. 23/4 ankom en King Air D-ILMU fra Firma R. Bosch GmbH. i Stuttgart, og Frau Eva Gustafson fra Lübeck kom på besøg 24/4 med sin Super Rallye D-EMPY. Piper Aircraft Corp. ankom på en leveringsflyvning 28/4 med Aztec N5648Y og Cimber Air 29/4 med en ny Heron OY-BAM.

USAF kom 7/4 med C-130E, 37825 fra Tactical Air Command, og U.S.Army var her med Beaver 37903 3/4, 37916 fra 212. Group 6/4 og 37939 30/4. Andre Army-fly var Queen Air 12429 12/4 og Twin Bonanza 83064 24/4. Der går længe mellem besøgene af Super DC-3, og det var derfor et pragtfuldt syn, da U.S.Navy landede 2/4 med en C-117C, 39080, som var stationeret i Mildenhall i England. Army Air Corps kom på et smut 26/4 med A.O.P. 9, XR240, og RCAF lavede „touch-and-go" 27/4 med C-130E, 10307.

★

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-BXA, Vasama, Vestjysk Svæveflyveklub.

Slettet: OY-EAP, DC-6B, Sterling Airways (totalhavareret i Kastrup 13. april 1963). — OY-AOI, DC-6, Sveaflyg AB, udlejet til Nordair (lejemålet ophørt).

Ejerskifte: OY-ACJ, Jodel Ambassadeur, Danfoss Aviation Division (tidl. Midt-Fly, Ringsted). — OY-BJX, SF26A, Århus Svæveflyveklub (tidl. Leif Midtbøll).

4 personers rejsefly

Nord 1002 (Messerschmitt 108)
Total tid stel: 1100 timer
Total tid motor: 440 timer
Total tid propel: 60 timer
Helmetal. Optrækkeligt understel.
Hovedrepareret ekstra motor medfølger.
A. E. JENSEN, Jørlunde pr. Slangerup.

TYPENYT

En *Sikorsky SH-3A* (S-61) fløj den 6. marts non-stop fra tværs over USA fra San Diego til Jacksonville, en distance på 3305 km. Flyvningen varede 15 timer 52 minutter og er anmeldt som ny verdensrekord for helikoptere.

Super Caravelle er blevet bestilt i to eksemplarer af Syrian Arab Airlines til levernig i oktober 1965 og juni 1966.

Cessna 172/Skyhawk nr 10.000 blev leveret den 20. april og er dermed efter Piper Cub den anden civile flytype, der er nået så højt op i produktionstallene.

Swearingen Merlin 11, en ny 6—8-sædet forretningstype med to P & W PT6A-6 turbinemotorer og trykkabine, fløj første gang i april. Fabrikken ligger i Texas.

DR 250, en udvikling af Sicile Rekord i Jodel-familien, fløj første gang den 2. april. Den er fuldt 4-sædet og udstyret med 150 hk Lycoming-motor.

Boeing 727 QC er en version, der meget hurtigt (quick change) kan ændres fra passager til fragtfly og omvendt.

Boeing 737 produceres i to versioner til luftfartselskaber, en til forretningsflyvning og en til militær flyvning. 737—100 (Lufthansas) tager op til 100 passagerer, 737—200 (Uniteds) med knap 2 m længere krop tager op til 115.

Den første *Lear Jet* i Europa ankom til Frankfurt den 20. april. Leveringsflyvningen fra Wichita via Boston, Gander og Keflavik og Prestwick varede 10 t 17 m (flyvetid) og blev fløjet med en gennemsnitshastighed på 870 km/t.

Den første *de Havilland CV-7A Buffalo* til den amerikanske hær blev afleveret den 22. april, tre måneder før planlagt.

Brugte fly

Chipmunks, Tiger Moths.
V. Reitz & Co., Vangedevej 106 B, Gentofte. — Telefon (01) 60 16 55.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

Ældre numre af tidsskriftet „flyv" (1929-1959) udsælges for 2,— kr. pr. 10 stk. i vor boglade. -- Kig ind og vælg selv!

KNUD RASMUSSEN'S EFTF.

Gregers Høeg - Boghandel
Vesterbrogade 60, København V

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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.

MOTORFLYVERÅDET
Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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.

Flyvelotteriets slutspurt

Det er i denne måned, overskuddet til fremme af flyvesporten i Danmark skal tjenes ind. Salget i maj dækker formentlig kun omkostningerne — og herefter går hver tokrone, vi kan afsætte, til klubbernes og KDA's virksomhed. *Det er de sidste lodsedler, der giver os mest*, og derfor gælder det om at få dem allesammen solgt.

Der er ingen vanskeligheder ved at få lodsedlerne afsat, når bare man gør noget ved det — det har mange klubber, som har indbetalt à contobeløb og rekvireret flere lodsedler fra kontoret, klart bevist.

Flyveklubben Aviator i Ålborg havde ved redaktionens slutning midt i maj taget forringen, men både Birkerød og Vejle og andre vil i juni søge at vælte dem af pinden som „bedste klub".

Vi regner med, at hvert eneste medlem har forsynet sig selv med gevinstchancer — ellers så gør det i tide!

De få klubber, der endnu ikke har taget fat for alvor, har endnu en måned, hvor der kan sælges i tusindvis af lodsedler.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

R. E. G. Davies: *A History of the World's Airlines.*
Systemer i Fly, tekst.
Aerodynamik & Flylære, alm.
Motorlære, tekst I, Stempelmotorer.
Motorlære, tekst II, Reaktionsmotorer.
Materialelære.
Aeroplanlære, Illustrationer.
Aeroplanlære, Tekst I.
Aeroplanlære, Tekst II.
Instrumentlære.
Karl Andersen: *Meteorologi for Elementærkursus I.*
Karl Andersen: *Meteorologi for Elementærkursus II.*
Motorlære, Illustrationer.
Svenskt Affärsflyg och dess framtida utveckling.

KALENDER

11-20/6	Luftfartsudstilling i Le Bourget.
25/6-3/10	Trafikudstilling i München.
Motorflyvning	
5-7/6	Jaffeux-Tissot-trofæet, Castellet (Fr.)
12-13/6	Rally i Angers (Fr.)
20-23/6	Rally i Porto (Portugal).
27/6	3. kvalifikationskonk. (Samsø).
9-10/7	Amerikanske piloter i Kbhvn.
30/7-1/8	Vestkystrally (Göteborg)
14-15/8	DM i motorflyvning
28-29/8	NM i motorflyvning
September	FAI Europatur Dubrovnik—München.
4-5/9	Vikingefest (Samsø).
7-21/10	Rally til Marokko og kanariske øer.
Svæveflyvning	
1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
29/5-13/6	VM (South Cerney, England).
5-7/6	Pinserally (Arnborg).
12-13/6	Weekendrally (Arnborg).
19-20/6	Weekendrally (Arnborg).
26-27/6	Weekendrally (Arnborg).
4-18/7	DM (Arnborg).
15-25/7	Europa-Cup i Angers (Fr.)
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).
Modelflyvning	
6/6	Limfjordsstævne (L) i Ålborg.
18-20/6	NM for radiostyrede (Norge).
26/6-4/7	Sommerlejr (Vandel).
7-11/7	VM (fritfl.) i Finland.
1/8	NM fritflyvende (Norrköping).
9-15/8	VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8	Criterium (linest.) i Belgien.
28-29/8	Skræntkonk. (Thisted).
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
2-3/10	DM-skrænt-finale (Thisted).
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Indbinding af motorflyvehåndbogen kan nås endnu

Mange har benyttet sig af det tilbud på indbinding af „Motorflyvehåndbogen", der fandtes i 5. hefte — og nogle har udtrykt deres forbavselse over, at det kan lade sig gøre at lave en så fin indbinding for kun 15 kr. Andre har haft brug for hefterne til at læse i og har derfor udsat indbindingen, men nu er det *snart ved at være sidste frist* for dette tilbud. Tag hefterne og bestillingssedlen frem og send det hele til Chr. Hendriksen & Søn, Søndergade 13—15, Skive — mens tid er!

Faldskærmsklubben forsøger igen!

I påsken afholdt Dansk Faldskærmsklub som omtalt sit første store indenlandske arrangement, der foregik på Flyvestation Vandel. Der var stor interesse og deltagelse, men desværre var vejrguderne ikke gunstig stemt. Blæst, regn og lavt skydække gjorde ethvert udspring umuligt, og det var naturligvis en skuffelse.

Men derfor var påsken ikke spildt. Man fik checket hele arrangementet af og fik gennemgået så meget af de praktiske forberedelser med tilpasning af faldskærme osv., at alt dette kan spares næste gang. Der var virksomhed på Vandel fra 6 morgen til 20 aften med teori og praksis, og i pinsen håber man at indhente det forsømte — nemlig de praktiske spring.

Der blev også afholdt teoriprøve for 41 medlemmer, der alle bestod prøven for luftfartsdirektoratet.

Nu håber man altså på pinsen — og på tilstrømning af en masse tilskuere, som der kan afsættes i tusindvis af FLYVELOTTERI-lodsedler til, så der kan skaffes penge til indkøb af flere faldskærme.

Må udvekslingen aflyses

p.gr.a. manglende gæstfrihed i hovedstadsområdet?

Vor opfordring i sidste nummer til vore medlemmer i Københavns-området om at være vært for en af de unge flyveinteresserede fra USA, Canada og Vesttyskland, der i sommer gæster Danmark, mens vore egne er i de tilsvarende lande, har ikke båret megen frugt.

Derfor forsøger vi igen: Vi har i dagene ca 23.—26. juli og 7.—12. august brug for værter til 9 unge, der gerne skulle lære et dansk hjem at kende, have logi, morgenmad og enkelte andre måltider, mens de iøvrigt deltager i fælles arrangementer. Hjem med unge i 16—20-årsalderen er særligt egnede til formålet.

Bornholms Flyveklub har atter tilbudt at være vært for et weekend-besøg omkring 1. august, men vi mangler stadig en gæstfri jysk klub til at tage kadetterne 3—4 dage i den første uge af august, også med privat indkvartering, så de også kan lære et jysk hjem at kende.

Det skulle nødig ende med, at vi må aflyse udvekslingen — så lad os få tilbudene *NU*.

Nye direkte medlemmer

Tandlæge *Søren Elsnab*, Århus..
Premierløjtnant *J. K. Pedersen*, Odense.
Civilingeniør *P. Akselstad Petersen.*
Forvalter *Erik Toft*, Erritsø.
Den Danske Luftfarts-Skole, København.

Runde fødselsdage

Fabrikant *Ib Krøyer Christensen*, Søllerødvej 25, Holte, 60 år den 17. juni.
Tandtekniker *Leo Kærd*, Banegårdsplads 8, Århus C, 60 år den 18. juni.
Major *Erik Møller*, Flyverdetachement 502, Stensved, 50 år den 18. juni.
Direktør *Johs. F. la Cour, Pindstrup*, 85 år den 21. juni.

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. 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.

På én dag skabtes yderligere 1000 nye jet-havne:

På sin jomfrurejse den 25. februar indledte den ny Douglas DC-9 en ny æra i jetflyvningens historie! Den hurtige, stabile DC-9 er en nyskabelse: den kan lande og starte, hvor det hidtil kun har været muligt at benytte propelmaskiner, og den kan med fordel sættes ind på ruter, hvor passagerantallet hidtil har været for beskedent til at gøre jetflyvning rentabel. Derfor er mulighederne for at nyde godt af jetflyvningen nu fordoblet.

Denne forøgelse af Douglas' kongelige jetfamilie fremviser samtidig andre dyder: fart og komfort som i de største jetfly, ukompliceret konstruktion som lover sikkerhed langt ud over hvad der nogensinde har kunnet ydes i andre maskiner.

250 DC-9ere er i ordre eller under overvejelse hos:

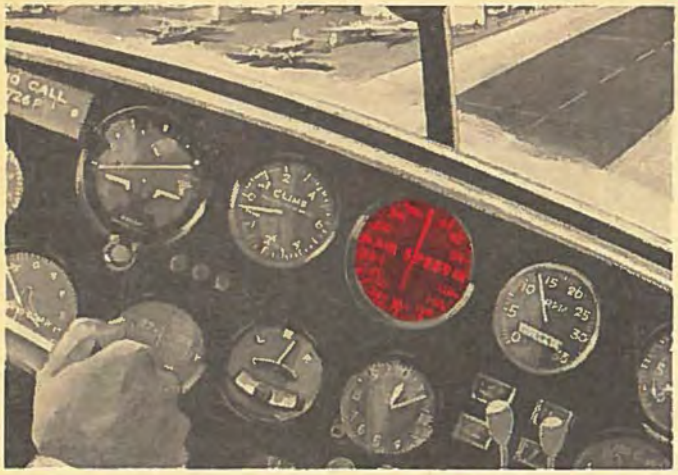
Air Canada - Ansett-ANA - Bonanza - Continental - Delta - Eastern - Hawaiian - Iberia - KLM - Ozark - Saudi Arabia - Swissair - Trans Australian - TWA - West Coast.

DOUGLAS DC-9

DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC.
3855 Lakewood Blvd., Long Beach, California, U.S.A.

HR OBERST K JØRGENSEN
FLYVERSTABEN FSN VEDBÆK
VEDBÆK
802

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.

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

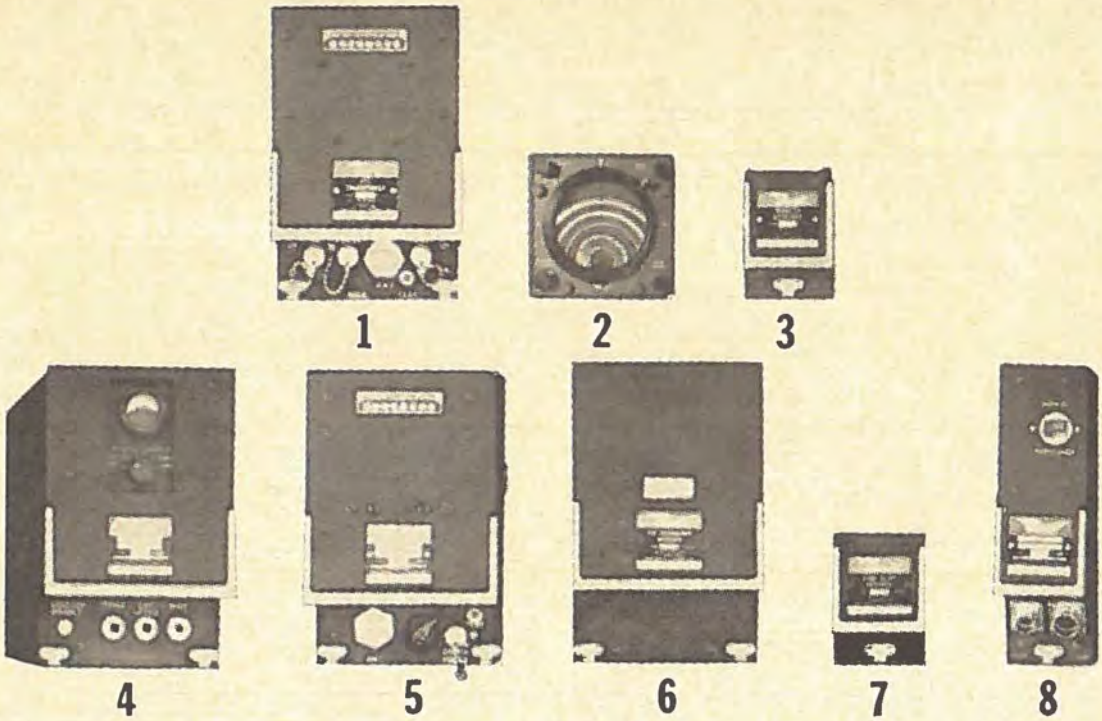
flyv

INDHOLD

VM i sværeflyvning . 139
Exercise Bull's Eye.. 142
One-Eleven præsenteret..... 143
KZ III med ny motor. 145
Hughes 300 145
Lærerige erfaringer . 146
Instrument-kursus .. 147
Trafikflyvenyt 149
Radiostyrings-sports-klassen..... 150
Kastrupgæster 152

7 1965
PRIS KR. 1,65

Det italienske kunstflyvningshold på 9 FIAT G P.A.N. var en af de utallige attraktioner på Pariser-Salon'en, som vi refererer i august-nummeret. Et af flyene styrtede ulykkeligvis ned på en parkeringsplads.



Kommunikations- og navigationsudstyr med de nyeste tekniske forbedringer kan De købe hos os nu -- eller vente et par år og købe det hos konkurrenten.

1 Vor TRA-61 og TRA-62 IFF/ATC sekundær radar sætter Dem i stand til også at meddele højde. Begge systemer har endvidere automatisk kredsløbskontrol, komponenter der ikke udsættes for overbelastning samt en særdeles enkel impulsenhed.

2 De har 180 NM rækkevidde med vor RDR-1E vejrradar med en 3 db sikkerhedsmargin. Dertil PPI-indikering af det underliggende terræn, ensartet billedgengivelse, automatisk kredsløbskontrol, dubleret impulsmodtager, logaritmisk mellemfrekvensforstærker, automatisk volumenkontrol og de fordele, der er forbundet med et dobbeltudstyr.

3 Vi gjorde vor MKA-28C modtager for markeringsfyr mere pålidelig ved at udskifte superheterodynen med en enkel og høj-selektiv transformatorkreds - hvilket også gjorde det muligt for os at reducere vægten af MKA-28A til mindre end 1,5 kg.

4 Vor RTA-41A og RTA-41B VHF sende/modtager for kommunikation er afstemt på 50 millisekunder; at dette kan lade sig gøre skyldes, at der er anvendt halvledere i indsmeltede enheder og uden bevægelige dele. En fremragende Squelch sikrer uden efterindstilling absolut støjfri modtagning selv i områder med et højt støjniveau.

5 De kan opbygge vor DMA-29 DME i et komplet ARINC-system ved at indsætte komponenter. Her er endog mulighed for at operere i 200 kanaler. DMA-29 er opbygget med halvledere i kompakte enheder og med et forenklet (21 krystaller) afstemningsaggregat. Dets 100 kanaler er udvalgt af ARINC 2-ud-af-5 kodesystem.

6 Vor nye RNA-26C navigationsmodtager kontrollerer sig selv kontinuerligt under flyvningen. Hele systemet kontrolleres: VOR, Localizer og Glidepath - og en speciel monitordel har alt det, der er nødvendigt for at foretage en kredsløbskontrol, der tilfredsstiller ethvert krav til operationel afprøvning af apparaturet før en anflyvning.

7 Vor GSA-25A glidepath-modtager har det, der giver vor RNA-26C dets uforlignelige glidevejsstabilitet - og den anvendes i forbindelse med såvel et 11-tråds som et ARINC 2-ud-af-5 system.

8 Med vor ADF-73A-1 radiokompas har De både transistoriseret afstemning og omskifterfunktion - det hele i en ¼ ATR. - Og så har den indstilling på nul-stød og mulighed for frekvensudvidelse.

Ønsker De nærmere enkeltheder skriv da til:

Bendix International Operations

Dept. M75-06, 605 Third Ave., New York, N. Y. 10016.

THE Bendix CORPORATION

Repræsenteret i Danmark ved: A/S COMMERTAS, Frederiksberg Alle 6, København V, Danmark

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 7 juli 1965 38. årgang

flyv

HIDTIL STØRSTE VM I SVÆVEFLYVNING

- *86 svævefly fra 28 lande kæmpede om mesterskaberne i England*
- *Hurtig teknisk og pilotmæssig udvikling*
- *Udstrakt brug af radio*
- *Navigationen voldte kvaler i usigtbart vejr*

DA konkurrencen mellem 86 svævefly fra 28 lande sluttede med præmieuddeling søndag den 13. juni på RAF South Cerney (50 km NE for Bristol), kunne man se tilbage på det bedste VM-arrangement, der endnu er præsteret og på et nogenlunde tilfredsstillende flyvemæssigt resultat i form af 6 gennemførte konkurrencer, nøje tilpasset de herskende vejrforhold.

Med en længste distance på 336 km syner præstationerne ikke af så meget – det engelske vejr drillede også denne gang – men i virkeligheden blev der udført meget vanskelige flyvninger, der som vindere kårede to nye – og unge – verdensmestre: *Francois Henry* og *Jan Wroblewski*.

Konklusionen af de tre uger i England er, at såvel den tekniske standard som piloternes kvalitet stiger forbavsende hurtigt. At typer som Edelweiss og Foka kunne vinde netop i engelsk vejr, var en overraskelse. Men Foka 4, som polakkerne også anvendte i den åbne klasse, ikke bare flyver hurtigere, men stiger også bedre end Ka-6. Mange andre typer gjorde sig bemærket med det tyske kunststof-svævefly D-36 i spidsen.

Tilladelsen til at benytte radio også i standardklassen gav den radiotekniske og navigationsmæssige side af sagen en så voldsom udvikling, at det må give anledning til overvejelser. Svæveflyvning som den individuelle sport uden nationsplacering står i fare for at udvikle sig til en teknisk og fra jorden dirigeret holdmæssig udfoldelse, hvor piloten måske til sidst kan undværes!

At vort eget hidtil stærkeste og bedst udrustede hold ikke fik nogen bedre placering end en 18. plads må dels ses i lyset af det større deltagerantal, men viser også, at vi ikke har kunnet følge med hurtigt nok. Ka-6'en er ikke længere ydedygtig nok til VM (amerikaneren *Scott* fløj den til en 6.-plads), og ganske vist havde vi radio i alle fly, men ikke stærke jordstationer med pejleudstyr som flere lande.

Vi havde jo sat vor lid til, at engelsk vejr svarede bedre til vort eget end noget andet lands og havde ikke regnet med de store navigationsmæssige vanskeligheder i det grønne engelske landskab og den forbavsende dårlige sigtbarhed, der stiller helt andre krav til at finde vej, end vi før har været ude for, Ruhr-området inkluderet.

Der kan drages mange andre slutninger af dette VM og vil blive diskuteret mange af problemerne i de næste år, men lad os nu berette om de nøgne kendsgerninger:

Træningsugen ubrugelig

I de tre uger var der kun 7 brugbare konkurrencedage – og den ene var en hviledag. Normalt er forholdene meget bedre i England på den årstid. Træningsugen 22–29. maj var kold og regnfuld og muliggjorde ikke, at man fik stiftet tilstrækkeligt bekendtskab med vejr, landskab og andre forhold.

Vore hold ankom søndag den 23. maj og gjorde som de andre enkelte forsøg. Det lykkedes den 25. *Ib Braes* at foretage en ganske kort distance til afprøvning af materiel og hjemhentningsorganisationen. Allerede da var hans radio i uorden og voldte mange kvaler, så han til sidst måtte låne et reservesæt af *Sejstrup*.

Ejvind Nielsens fine nye bil var ude for en kollision i lejren en af de første dage, så han fik glæde af sit ERA-abonnement i form af en Landrover og fik en stedkendt englænder til at køre den.

I overværelse af luftfartsminister *Roy Jenkins* fandt den officielle åbning sted lørdag den 29. maj, men hverken den eller næste dag kunne der udskrives konkurrence.

Mandag den 31. maj blev der udskrevet et 130 km zig-zag-race til Lasham. Det blev aflyst for den åbne klasse kl 14, men kl 1457 begyndte standardklassen at starte i lidt opklaring; kun få forlod pladsen, og det blev ikke til konkurrence. Samme dag kom *Hertugen af Edinburgh* på besøg.

Da hertugen af Edinburgh besøgte South Cerney. Ved Vasama'en ses bl.a. piloterne Braes og Ejvind Nielsen. Damen til venstre er VM-chefen Ann Welch, der havde organiseret kæmpearrangementet på fremragende vis.

1. juni: 108 km race til Cosford

Med et højtryk NW for Irland bød dagen på overskyet vejr med en times opklaring, 15 knob østenvind og svag til moderat termik. Cosford ligger NW for Birmingham, og især i området her gjorde røgdis sigtbarheden meget ringe. Af 86 piloter nåede kun to i den åbne klasse målet: *R. Spänig* i D-36 med 44.9 km/t. Kun 19 af de 41 i klassen fik points, og efter det nye pointssystem blev maximum her 750. *C. Kriznar,* Jugoslavien, blev nr 3 på Meteor med 78 km og 596 points.

I standardklassen nåede ingen frem. Englænderen *A. Deane-Drummond* (Olympia 465) og polakken *F. Kepka* fik begge 378 points for 65 pointsgivende km (der fradrages de 30 minimumskilometer samt afstanden fra landingssted til mål). *Richard Schreder* (HP-12) fik 366 points. Kun 15 fik points, da det var ret afhængigt af starttidspunktet, om man fik bid. Sejstrup prøvede forgæves omstart, udelandede, prøvede igen, men måtte lande hjemme. Braes gik ud i sol vest for pladsen og derpå over til skyflyvning til 2200 m og fløj sammenlagt et par timer af sine 4 timer i skyer, men opnåede kun 137 points og blev nr 14 foran dansk-canadieren *Peder Mortensen* (Olympia 463).

Ejvind Nielsen (Vasama) blev ved sin VM-debut bedste skandinav, idet han blev nr 18 med 42 pointsgivende km og 290 points i den åbne klasse. Den over 7 timer lange flyvning betegner han som sin hidtil mest eventyrlige. Han lå sammen med en M.100S på en skrænt i 40 min og ventede på sol, fik bid og fortsatte langs en floddal samt brugte skyflyvning.

Harald Wermuth Jensen, der bor i USA og fløj den tyske Hütter Libelle prototype, ejet af en svejtser, med et blandet dansktysk hjælpemandskab, måtte lande efter 1½ time inden for de 30 km.

2. juni: 171 km trekant nordpå

Den højtryksryg, der nu lå over England, gav svagere nordlig vind, lav stratus brændte af ved 11-tiden, toppen af termikken lå i godt 1200 m og der var dis, som var særlig tyk ved andet vendepunkt. Turen gik først mod NW til Caradoc Farm, så østpå til Long Marston og derpå hjem igen.

Standardklassen startede kl 1320, den åbne klasse, da halvdelen af de andre var stukket af og vejret var bedre. Alligevel nåede tyskeren *Rolf Kuntz* i den 17 m udvikling af Standard Austria, SHK-1, først hjem igen med en hastighed på 66.7 km/t og 100 points. Den gamle verdensmester *E. Makula,* Polen, og hans landsmand *Wroblewski* fulgtes ad og fik 62.2 km/t og hhv. 929 og 928 points. Nr 4 var mesteren fra 1960 *R. Hossinger,* Argentina, i Standard Austria.

I standardklassen var hastighederne en smule lavere. *M. Ritzi,* Svejts, på Standard Elfe vandt med 62.5 km/t og 1000 points, fulgt af den gamle modelflyveverdensmester *R. Lindner* på Phoebus med 62.5 og 973, Schreder med 952 og F. Henry med 924.

Sejstrup blev nr 20 med 44 km/t og 726 points. Ialt gennemførte 24 i standardklassen og 23 i den åbne.

1. D-36 vakte størst opmærksomhed ved VM.
2. Standard Elfe, der nedlagde en Chipmunk.
3. En af de russiske A.15.
4. Den sydafrikanske BJ 2 med fowlerflaps.
5. Schreders nye konstruktion HP-12.
6. Edelweiss sejrede i standardklassen.

Cowboy fløj instrumentflyvning uden at være i skyer, og fulgte på 2. ben en landevej, hvor han ikke kunne se småbyer 5 km til siderne, men måtte tælle sig frem ved af- og tilkørsler til vejen. I 1200 m stak han mod vendepunktet, søgte og søgte, men kunne først i 400 m få øje på det og måtte sammen med 3 andre lande på en nedlagt flyveplads, nr 32 med 126 km og 300 points. Ejvind blev nr 37 med 167 points efter for første gang at have haft brug for sin gyrohorizont. Men da der ikke var udsigt til skyer, havde han taget batteriet ud! I den flimrende luft følte han det, som han balancerede på en flagstang og måtte bruge fly i nærheden som horisont!

Braes klarede første ben godt, men fik som de andre orienteringsvanskeligheder på andet ben, kom ind i mørk røg uden sigt frem og troede ikke på termik heri, hvorfor han fjernede sig. Men der *var* faktisk termik også sådanne steder. Han landede efter 4¾ times kamp og blev med 297 points nr 34 lige efter Peder Mortensen.

Folk som *Huth, Horma* og *Rodling* var blandt dem, der ikke gennemførte.

Samlet førte Spänig med 1653 points i den åbne og Schreder med 1318 i standardklassen.

3. juni: 173.5 km trekant mod sydvest

Atter højtryksryg og svag vind. Et stratocumulus-lag over Midtengland åbnede sig og lod lidt sol igennem. Om eftermiddagen termik til ca 7000 fod – og atter røgdis. Starterne begyndte 1322 med den åbne klasse. Turen gik først sydpå til Marlborough White Horse, så vestpå til Wells Cathedral og derpå hjem.

Vejret var godt på 2. ben, men sigten så dårlig, at mange for vild og landede nær andet vendepunkt. Sidste ben var vanskeligt, men skyer gav mulighed for højder på 8000 fod, som hjalp nogle hjem. 26 gennemførte i den åbne, 17 i standardklassen.

Henry fik de 1000 i standardklassen med 72.2 km/t, fulgt af *J. Popiel,* Polen, med 66.5, Lindner med 62.4, Huth med 62.3, Fritz (Østrig) med 61.9, Ritzi med 59.2, Persson med 58.6, franskmanden *Lacheny* med 58.5 samt Sejstrup, der havde sin bedste dag ved at blive nr 9 med 58.4 og 860 points. Han var atter eneste danske igennem.

Polakkerne vandt den åbne klasse, Wroblewski med 69.6 og Makula med 65.0, fulgt af amerikaneren *A. Smith* (Sisu 1A).

Braes havde opfattet vejrbriefingen sådan, at han på sidste ben skulle trække ind i trekanten for at undgå søbrise, men måtte lande på Lyneham-basen, hvor han i RAF's radar kunne følge slagets gang og se mange andre »blibs« forsvinde som tegn på, at også de måtte lande. Braes blev nr 29 med 508 points.

Ejvind nåede frem til 2. vendepunkt i 1200 m, men kunne ikke få øje på det og måtte lande.

Cowboy holdt 65 km/t til dette punkt og fandt heller ikke mærket. *Johnson* (Skylark 4) kunne trods hjælp af sin VOR og to pejlestationer på jorden heller ikke finde det. Han blev nr 34, Cowboy nr 37 med 146 og Ejvind nr 38 med 145 points.

Sammenlagt havde Henry nu overtaget føringen med 2212 foran Ritzi med 2133 og Popiel med 2049. I den åbne klasse førte Wroblewski med 2646 foran Spänig med 2488 og Makula med 2399. Sejstrup rykkede op på 15.pladsen.

4. juni: Fri distance

Stadig højtryksryg over Sydengland, men fronter over Irland og Skotland med SV-vind foran. Sigt: elendig. Ret god termik uden klart definerede skyer – det hele var nærmest én stor sky, så man til tider dårligt kunne se jorden lodret nedad!

Alle søgte nordpå – det var svagt i begyndelsen, men blev bedre deropad. Tre af polakkerne fulgtes ad og landede sammen.

Sejstrup og Braes mødtes efter 180 km ved Mansfield ude østpå, hvor de søgte efter søbrisefront, men forgæves. De landede efter hhv. 213 og 229 points-km og syntes, de havde gjort det godt efter forholdene.

Cowboy fløj fra Birmingham, hvor man kun af og til kunne se jorden, også mod NØ efter søbrisefronten, indtil skyerne var mindre tætte og der ikke var mere opvind – han var simpelthen ude i søbriseluften, mens fronten lå længere mod vest. Han landede på en svæveflyveplads ved Doncaster og fik 210 km noteret.

Ejvind blev dagens helt. Han fulgte samme vej som ved sidste flyvning nordpå, havde vrøvl med sit kompas og vidste først ved Birmingham, hvor han var. En boble gav 4 m/sek til 1800 m, og han nåede efterhånden Leeds i 400 m. Han kunne godt være gledet lidt længere fra denne højde, men foretrak at lande på en dejlig grøn plæne i en park i byen, hvilket gav anledning til en herlig historie, hvoraf en del er gengivet i dagspressen.

Han fik 266 km og 675 points til en 22. plads.

Men mange viste sig at være nået betydeligt længere end danskerne den dag. I den åbne klasse fik Kriznar 1000 points og 336 km, Nick Goodhart (Dart 17) 995 og canadieren *D. Webb* (Dart 17) 971.

I standardklassen vandt Scott med 329 km; englænderen G. Burton (Dart 15) fik 923 for 306 og Henry 913 for 303 km.

Sammenlagt førte Henry fulgt af Ritzi og Burton og i den åbne klasse Wroblewski fulgt af Kriznar og Makula.

Efter 4 dage var lørdag den 5. juni gjort til hviledag – med det hidtil bedste vejr med sol og cumulusskyer.

Pinsedag var det overskyet, et udskrevet 150 km race på »brækket ben« blev aflyst.

7. juni: 162 km race til Spitalgate

Mellem et lavtryk SW for Cornwall og en varmfront over Nordengland blev der fint vejr med moderat til kraftig termik over en stor del af England. Der var skiftende, mest SE-lig vind og tilbøjelighed til tordenskyer. Og så kunne man for en gangs skyld se, hvor man fløj!

Det blev et rigtigt race, hvor 38 i hver klasse nåede målet Spitalgate mellem Nottingham og The Wash-bugten.

Man ventede tålmodigt på rette starttidspunkt, som altid blev udforsket af en Capstan og en Dart med radio. Pludselig lød »startskuddene« fra de mange Chipmunks, og starterne begyndte.

Deane-Drummond havarerede sin Olympia 465 på startlinieafmærkningen, men fik lov at låne en Dart i stedet. En ungarsk A-15 skar med venstre tip krængeror og 30 cm af højre tip af en fransk Edelweiss – den første kollision ved et VM.

Franskmanden humpede hjem og fik en ny vinge på, ungareren fortsatte til målet!

Spänig vandt overlegent med 90.4 km/t, fulgt af ungareren *Thuri* (A-15) og russeren *Chuvikov* (A-15) med hhv. 79.1 og 77.2 km/t.

I standardklassen vandt Henry med 77.1, fulgt af Ritzi med 74.6 og *Wiitanen* (Vasama) med 74.5. Wiitanen fulgte sin sædvanlige taktik med at »klæbe« ved polakkerne, men kom endda hurtigere end disse.

Cowboy fandt det let at navigere. Han gik ind 35 km ude fra 1400 m med 130–140 km/t og havde 125 m over mållinien. Han blev nr 22 med 64.1 km/t, Ejvind nr 33 med 53.9 km/t, mens Sejstrup, der havde forladt South Cerney som sidste mand kl 1400, fik 2300 m i den sidste cu på vejen 55 km fra målet og fik 61.1 km/t (nr 24).

Braes havde stilet ud østpå efter nogle store skyer i stedet for at holde sig mere vestligt til nogle mindre, kom ud i søluften og måtte lande, hvorved han fik et hul i den ene forkant. Han blev nr 44 med kun 200 points og 118 km og delte skæbne med bl.a. *Horma* (Havukka) og Schreder.

I standardklassen førte Henry, Ritzi og Popiel, i den åbne Wroblewski, Spänig og Kriznar.

Tirsdag regnede det hele dagen. Onsdag var det overskyet med opklaring og varmere vejr hen på eftermiddagen. Torsdag blev der udskrevet en 288 km trekant via Lasham og Sherborne. Standardklassen blev aflyst, men det var lige ved at blive til konkurrence i den åbne, idet 6 piloter kom over de 60 km, mens minimum var 8.

11. juni: Distance på brudt linie

Det skulle blive ganske godt vejr, mens en varmfront trængte ind fra SW, og der blev udskrevet en distanceflyvning først 50 km mod NE, derfra 68 km mod SE og så videre ud mod SW i Cornwall med ruten tæt syd for South Cerney.

Der var frit valg af starttidspunkt, men cu'erne begyndte tidligere end ventet, og Sejstrup og Braes flyttede deres start frem til 11-tiden blandt de første. Under starterne havarerede en Chipmunk, da Ritzi i Standard Elfe'n, der som de fleste andre benyttede bundkoblingen, pludselig gik »i spilstart«. Det var vor egen Stinson-ulykke om igen, men heldigvis fik slæbepiloten lige fladet nogenlunde ud og slap uskadt, mens flyet blev vrag. Ritzi svingede rundt i lav højde, fik en ny Chipmunk foran og beholdt sin andenplacering.

Første ben gik nemt og andet for så vidt også, men Cowboy kunne ikke finde vendepunktet, fordi han blev forvirret af en nedlagt flyveplads, der ikke fandtes på kortet. Efter knap 5 t flyvning landede han dog på selve punktet sammen med en italiener og en jugoslav, der begge trak deres kort frem og med store fagter forklarede, at de havde samme problem. Det blev kun til 360 points og en 38. og sidsteplads.

Ejvind blev nr 30 og landede efter godt 5 t på Lyneham-basen sammen med en Comet.

Efterhånden som man kom ud mod varmfronten, døde termikken ud. Spänig skyndte sig og landede allerede kl 1620 efter 275 km, tæt fulgt af Kuntz med 274 og Wroblewski med 269. I standardklassen vandt Kepka med 268, fulgt af østrigeren *Wödl* (Ka-6CR) med 264 og tjekken *Mestan* (Standart M 25) med 262 km. Sejstrup blev nr 10 med 237 km og 868 points efter 6 timers flyvning. Braes kæmpede over 7½ time og landede først 1842 efter 189 km, nr 33 med 667 points.

Resultatet

Man var klar til endnu en konkurrence lørdag, men vejrguderne ville det ikke og resultatet blev:

Åben klasse: 1. Wroblewski 5269 p., 2. Spänig 5164, 3. Kuntz 4990, 4. Makula 4971, 5. Kriznar 4937, 6. Williamson 4756, 7. Goodhart 4617, 8. Cartry (Fr) 4496, 9. Yeates (Can) 4321, 10. Penaud (Fr), 11. Stouffs (Belg.) 4177, 12. Hossinger 4124, 13. Thuri 4109, 14. Kearon 4084. Ejvind blev nr 30 med 2524 som bedste skandinav, Silesmo (Sv) nr 35 med 2138, Cowboy nr 37 med 2050 og finnen Hämälainen, der havde havareret sin Skylark 4 den 2. konkurrencedag, nr 41 og sidst med 314 points.

Standardklassen: 1. Henry 4945, 2. Ritzi 4798, 3. Kepka 4627, 4. Popiel 4578, 5. Burton 4517, 6. Scott 4375, 7. Lacheny 4263, 8. Lindner 4249, 9. D-Drummond 4179, 10. Van Bree (Holl) 4144, 11. Fritz 4130, 12. Wödl 4092, 13. Wiitanen (årets »nordiske mester«) 3975, 14. Huth 3921, 15. Schreder 3913, 16. Brigliadori (It) 3902, 17. Persson 3830, 18. Sejstrup 3800, 19. Bloch (Schw.) 3788, 20. Rodling 3770. Horma blev nr 24 med 3218, Johannesen (No) nr 28 med 2987, Braes nr 32 med 2475, P. Mortensen nr 40 med 1800, mens russerne *Suslov* og *Jaruschevichus* lå i bunden som nr 44 og 45 med 725 og 229 points (havareret). Der skete iøvrigt flere havarier den sidste dag.

Søndag den 13. sluttede man af med præmieuddeling af *Lady Brabazon of Tara*. VM var endt, og man spredtes for alle vinde med et »på gensyn hvor?«.

P.W.

★

De to nye verdensmestre

Jan Wroblewsky er 24 år og ugift og har ikke før fløjet VM. Gik solo som 15-årig, blev nr 3 ved de polske mesterskaber ifjor og indehaver to polske rekorder: 678 km ud-og-hjem samt 91.3 km/t på 500 km trekant. Han har ialt ca 1000 svæveflyvetimer, gulddiplom med tre diamanter. Han studerer fjernsyns-elektronik, og VM-turen var hans første rejse til udlandet.

Francois Henry er 28 år, gift med en svæveflyverske og har to børn. Han begyndte at svæveflyve som 18-årig, har to gange vundet de franske mesterskaber og var med til VM i Argentina, hvor han fløj Breguet 901 og blev nr 6 efter at have ført tre dage i den åbne klasse. Han er uddannet som ingeniør og jagerpilot og håber at blive testpilot. Han har 1200 svæveflyvetimer, og han havde ikke før været i England.

EXERCISE BULL'S EYE

Fine resultater for det danske flyvevåben i NATO-konkurrence

En af de sejrrige danske F-100D Super Sabre kaster en bombe over Rømø.

Exercise Bull's Eye, Nordregionens næsten årlige konkurrence for jagerbombere, blev afviklet på FSN Skrydstrup i dagene 27. maj–4. juni. Der deltog syv hold, nemlig to tyske med Fiat G. 91 fra Jagdbombergeschwader 35 i Slesvig, et norsk med F-104G Starfighter fra 331. Skvadron i Bodø, tre danske fra Esk. 725, 727 og 730, alle med F-100D Super Sabre, og endelig som gæster et hollandsk hold med F-84F Thunderstreak fra 314 Tachtisch Jachtsquadron. Konkurrencen lededes af en stab på godt 30 mand fra Nordregionens hovedkvarter i Kolsås med den amerikanske oberst *Pedrasini* som chef, den norske oberstløjtnant *B. F. Henriksen* som leder af O-afdelingen og den amerikanske oberst *Metcalf* som overdommer, og da der tillige sad engelske officerer i øvelsesledelsen, var ialt seks NATO-nationer repræsenteret.

Hvert hold bestod af fire piloter plus en reserve og ca. 30 teknikere. Eskadrillechefen var ex officio leder af holdet, og de øvrige piloter var udvalgt ved lodtrækning blandt 10, som hver eskadrille havde indstillet. I konkurrencen måtte hvert hold kun anvende fire fly (plus et reserve), og da der blev fløjet ret intensivt og kun var begrænsede muligheder for reparationer, var konkurrencen i høj grad også en prøve af eskadrillernes tekniske standard.

Pointsystemet

Konkurrencens første fase bestod af tre skoleskydninger på skydeterrænet på Rømø. Alle skydninger blev udført holdvis og bestod af de samme discipliner, nemlig to gange dykbombning, to gange raketskydning, to gange skipbombning og to gange strafing. Ved skipbombning kastes bomben fra vandret flyvning i ca. 15 m højde. Strafing vil sige beskydning af jordmål med maskinkanoner. Her havde hvert fly 100 skud. Der anvendtes farvede projektiler, der smittede af på målene (store lærredsflager), og da hvert fly i holdet havde sin farve, kunne man nemt udregne den individuelle score. Denne disciplin gav et point pr. træffer, mens en træffer i skipbombing gav 25 points. Dykbombning kunne give 150 points, men der blev trukket fra for bomber, der faldt uden for målet, idet fradraget var ligefrem proportionalt med afstanden nedslagspunkt–mål. Ved raketskydning var det maximale pointstal 100, men her skete pointsgivningen ved hjælp af en procentskala under hensyn til afstanden træffepunkt–mål. Der anvendtes udelukkende øvelsesbomber og -raketter uden sprængladning, men med en kraftig røgsats, så man tydeligt kunne se nedslagene, hvis nøjagtige beliggenhed i forhold til målet bestemtes ved krydspejling. Maximumpoint for skydningerne var 400 pr. fly, men der blev desuden givet strafpoints, såfremt flyene kom for tidligt eller for sent til målområdet. Starttidspunktet fra FSN Skrydstrup blev fastsat af øvelsesledelsen, og derefter havde holdet ca. 10 minutter til at flyve til Rømø, ca. 25 minutter til skydningerne og ca. 10 minutter til at flyve hjem i. Hvert land anvendte som nævnt sin flytype, men der var ikke handicap for dette, idet skydningerne foregik ved en hastighed på 400 knob (740 km/t) uanset flytype. For en jagerbomber betyder større hastighed kun, at man kommer hurtigere til og fra målet, idet man ikke kan angribe jordmål ved supersoniske hastigheder.

Angreb på mål ved Oksbøl

Anden fase var af taktisk art og foregik i skydeterrænet ved Oksbøl, hvor der var opstillet et mål, bestående af en lastbil, »forsvaret« af to flakstillinger, i dette tilfælde supponeret ved hjælp af store lærredsflager. Der måtte ikke flyves direkte til målet, men man skulle passere et kontrolpunkt, så man samtidig fik et navigationselement ind i konkurrencen. 2½ time før angrebet fik holdet udleveret et »target folder« indeholdende kort, billeder af kontrolpunkt og målområde m.v., hvorefter man selv skulle beregne flyvningen og ankomsttid over målet. Det kostede dyrt at komme for sent – eller tidligt – til målet. Bare to minutter galt gav 50 strafpoints! Angrebene blev gennemført på den måde, at to fly holdt flakket nede ved beskydning med maskinkanoner, mens de to andre angreb selve målet med raketter eller bomber. Højst seks minutter senere skulle målet angribes pany, således at de to fly, der før skød med maskinkanoner, nu kastede bomber eller skød med raketter, mens de to andre fly strafede flakstillingerne. Der var afsat to dage til den taktiske fase af konkurrencen, en til skydning med raketter og en til bombekastning.

Det endelige resultat af konkurrencen blev, at den danske Esk. 725 vandt med 2570 points af 6000 mulige. Det ser måske ikke ud af så meget, men må betegnes som et endog usædvanligt fint resultat. På anden- og tredjepladsen kom de to andre danske hold fra Esk. 730 (2524 points) og Esk. 727 (2473 points). Hollænderne vandt den taktiske fase med 547 points af 1200 mulige, men også her var der stor jævnbyrdighed. Bedste individuelle pilot i skoleskydningerne blev flyverløjtnant II *H. Hansen* fra Esk. 730 med 626 points af 1200 mulige, efterfulgt af flyverløjtnant I *O. S. Beck* fra Esk. 727 med 614 points. I de taktiske skydninger var det ikke muligt at udpege en individuel vinder. Esk. 730 har nu fået godt med sølvtøj at pudse, idet man vandt både Nordregionens pokal for bedste hold og BP-Oliekompagniets pokal for bedste danske

Flyvevåbnet er nu i fuld gang med at træne flyvere og jordpersonel på de nye Sikorsky S-61 helikoptere, hvoraf en ses på dette billede.

ONE-ELEVEN præsenteret

Det irske Aer Lingus kom først med at vise det nye engelske kortdistance-jetfly i København.

Det irske luftfartsselskab *Aer Lingus* hører ikke til blandt luftfartens giganter, men hvad materiel angår, er det et af de førende i Europa. Aer Lingus var første udenlandske kunde for såvel Viscount som Friendship og er nu det første kontinentale luftfartsselskab, der tager One-Eleven i tjeneste. Den 24. juni indsættes den på ruten Dublin—Manchester—København i stedet for Viscount, hvorved flyvetiden formindskes med en time til knap tre timer. Samtidig udvides ruten til tre gange om ugen (mandag, torsdag og lørdag) mod hidtil mandag og lørdag.

Den 28. maj blev den første One-Eleven (EI-ANE „St. Mel") præsenteret i Kastrup. Kabinen har plads til 74 passagerer på turistklasse med to sæder på venstre side af gangen og tre på højre. Kabinebredden er 310 cm i albuehøjde; det er kun 35 cm mindre end i de store jetfly, hvor man sidder seks ved siden af hinanden. Kabinen er holdt i en blanding af grønne og gyldne pastelfarver, ligesom sæderækkerne er skiftevis bleggrønne og svagt gyldne. Sæderne er iøvrigt specielt fremstillet til Aer Lingus af det kendte engelske firma L. A. Rumbold.

I halespidsen findes en APU (auxiliary power unit), der leverer kraft til start af motorerne og betjener flyets systemer, når flyet står på jorden. Herved er man helt uafhængig af de mange startvogne, kabinekølevogne m.v., som man ellers ser omkring trafikfly, og ekspeditionstiden på jorden bliver væsentligt reduceret. Medvirkende hertil er også de to indbyggede trapper, den ene bagi under halen, den anden foran i venstre side. Til gengæld er APU'en skrækkelig støjende. Det går naturligvis mest ud over jordpersonellet, men også inde i kabinen er støjen ret generende. Heldigvis varer det ikke længe, før hovedmotorerne træder til.

Sammenlignet med Caravelle var kørselen på jorden ud til bane 04 ualmindelig blød. Det var næsten vindstille, og efter 1200 m var vi airborne. Det var ikke meget, man hørte til de to Rolls-Royce Spey turbofans under starten, og under selve flyvningen var det næsten umuligt at høre dem. Hertil må dog bemærkes, at det var en rigtig turisttur i kun 2000 fods højde og med en hastighed på ca. 510 km/t, så der blev fløjet med reduceret motorydelse. Den normale marchhastighed ligger på ca. 850 km/t.

Flyet lå støt og roligt i luften i det skønne forårsvejr. Efter en halv times forløb satte piloten flyet i en smørlanding på Kastrup. Bremsning med motorerne blev ikke anvendt, så landingsafløbet blev noget længere (ca. 1500 m) end normalt.

Aer Lingus mener ikke, at der er noget behov for jetfly på selskabets ruter til England og Skotland. Dertil er de for korte, og de er endda betydeligt længere end f.eks. de danske indenrigsruter. På det kontinentale rutenet forudså man derimod en hård konkurrence med jetfly, og problemet var ikke alene hvilken type, man skulle vælge, men også hvornår man skulle indsætte den. Frekvensen på Aer Lingus europæiske rutenet er i øjeblikket ret lav, og den gennemsnitlige sektordistance kort. Man følte derfor, at et mindre fly, der opererede med en højere frekvens, ville skabe et større marked og give kunderne bedre service end et stort fly, der blev anvendt med uforandret frekvens, og i begyndelsen af 1963 bestilte man fire One-Eleven til levering i foråret 1965. Viscount'erne vil nu blive indsat på de kortere ruter, hvor man har så meget at flyve med, at Friendship er blevet for lille til den voksende trafik. Aer Lingus har derfor købt alle KLM's Viscounts og solgt sine Friendships.

Og så har de sådan nogle kønne stewardesser i Aer Lingus . . .

★

Geoffrey de Havilland

Den 21. maj døde Sir *Geoffrey de Havilland*, 82 år gammel. Han byggede sit første fly (og dets motor) i 1908—09, var i et par år ansat på den daværende statslige flyfabrik i Farnborough, men blev i 1914 chefkonstruktør hos Airco, hvor han bl.a. konstruerede de berømte bombefly D.H. 4 og D.H. 9. I 1920 startede han sit eget firma, der i 1961 gik ind i Hawker Siddeley gruppen. Modsat de fleste flyvepionerer forblev de Havilland tekniker og ikke forretningsmand. Under hans ledelse byggede man i 20'erne og 30'erne de kendte Moth skole- og privatfly og en række trafikfly, hvoraf det kendteste er Dragon Rapide. Under krigen udvikledes den alsidige Mosquito, og af nyere D.H. typer kan nævnes Vampire, Dove, Heron, Comet og Trident.

hold. Endvidere var der præmier til bedste individuelle pilot overhovedet og den bedste danske pilot, i begge tilfælde løjtnant H. Hansen, der fik en sølvcigarkasse fra Nordregionen og et sølvcigaretetui fra BP.

Convairliner med turbinemotorer

MELLEM 1947 og 1958 blev der bygget 1075 fly i serien Convair 240/340/440, hvoraf den overvejende del stadig er i tjeneste over hele verden. Tidligere forsøg på at erstatte den pålidelige Pratt & Whitney R-2800 med turbinemotoren er ikke slået rigtig an, men nu har Convair i forening med Rolls-Royce udviklet en version med Dart, verdens mest anvendte turbinemotor til civilt brug. Den nye version har betegnelsen Convair 600 (tidligere anvendt af en projekteret forløber for Coronado) og prototypen, en ombygget tidligere indonesisk Convair 240, fløj første gang den 20. maj. Det er imidlertid ikke tanken at sætte Convair 600 i serieproduktion, men man vil fremstille modifikationssæt, så luftfartsselskaberne selv kan ombygge deres flåde eller lade Convair ombygge deres fly.

Den anvendte Dart er af typen R.Da. 10/1 på 3025 hk, der også anvendes i det japanske trafikfly YS-11. Propellerne er engelske, af fabrikatet Rotol, og i højre nacelle kan der installeres en Airesearch APU (auxiliary power unit).

Den nye motorinstallation medfører, at marchhastigheden stiger med ca. 80 km/t og støj- og vibrationsniveauet nedsættes betydeligt, men også økonomien bliver væsentligt forbedret. Dart vejer mindre end den hidtil anvendte stempelmotor, yder mere, anvender billigere brændstof og har længere gangtid. Convair regner med en besparelse på 22 cents pr. mile, nemlig 9 cents på brændstof, 7 cents på motorvedligeholdelse og 6 cents på andre områder (olie m.v.). Med en flåde på 15 fly skal ombygningen (ca. 450.000 Dollars pr. fly) tjene sig ind på under fire år.

Foreløbig er der bestilt 50 ombygningssæt, alle af amerikanske indenrigsselskaber. Central Airlines i Fort Worth og Trans-Texas Airways i Houston vil ombygge henholdsvis 10 og 25 Convair 240, Caribair 8 og Hawaiian Airlines 7 Convair 340.

Tomvægten for Dart-Convair 440 er 14.470 kg mod 16.125 kg for den almindelige Metropolitan, den maksimale startvægt henholdsvis 24.130 kg og 22.535 kg.

Den betalende nyttelast er steget fra 5715 kg til 6850 kg, ved fulde tanke fra 2610 kg til 4400 kg.

★

Den første Dart 600, der kom i luften første gang den 20. maj. Er det noget for SAS at få sine Metropolitans moderniseret på denne måde?

Hvorfo

Det Danske Flyv
leveret otte Sikors
koptere, som skal a
langt udgående S.
på Nordsøen.

Disse dobbelttu
maskiner er særde
for opgaven. De ha
operativ hastighed
en aktionsradius pa

UDLANDSREPRAESENTANT FO
PRATT & WHITNEY AIRCRAFT
REPRAESENTANT FOR SIKORSK

Lærerige erfaringer:

Rapport over en altfor spændende tur Læsø-Skovlunde direkte

Den 21. april startede undertegnede og civilingeniør *Henning Brøndal* i en Colt på en tur Skovlunde–Kirstinesminde–Læsø–Skovlunde.

Den første tur til Kirstinesminde var begunstiget af godt vejr, og turen gik over Sejrø, nordspids Samsø til Kirstinesminde, som vi fandt efter nogen søgen. Efter fire timers forløb startede vi mod Læsø, som vi nåede efter 70 min. flyvning.

Vi overnattede på Læsø og startede igen næste formiddag kl 0930. Alting var normalt, og vi steg til 7.000 fod. Vejret var godt med skyer i ca 8.000 fod og sigt ca 15 km. Straks efter starten kaldte vi Ålborg twr og meddelte starttidspunkt. Flyveplan var i forvejen telefoneret til Ålborg. Vi fik svar og fortsatte. Efter ca 25 min flyvning fik vi Anholt i sigte, og da vi var over, meddelte vi det til Ålborg twr. Ca hvert andet minut trak jeg forvarmeren for at kontrollere, om der skulle være karburatoris; men alting var normalt, og vi fortsatte med 2400 omdrejninger.

Efter nogle minutters flyvning blev sigtbarheden dårligere, og det begyndte at regne. Efter yderligere nogle minutters forløb fik vi Hesselø i sigte på styrbords side. Efter ca to minutters forløb begyndte vanskelighederne:

Pludselig begyndte omdrejningerne at falde til 2300. Jeg trak forvarmeren ud og straks faldt omdrejningerne til ca 1800. Dette var jeg ikke vant til; men ventede naturligvis at omdrejningerne ville stige. Dette skete imidlertid ikke. Motoren lød meget uregelmæssigt, og ethvert forsøg på at få omdrejningerne i vejret blev mødt med en hul hosten. Vi var, medens dette stod på, faldet ca 2.000 fod og Hesselø var forsvundet bagude. Jeg turde ikke forsøge at flyve tilbage; men håbede på at nå Sjælland. Andre muligheder blev nu prøvet, idet jeg på dette tidspunkt ikke troede, at det alene kunne være karburatoris. Jeg skiftede til venstre tank og slog hovedkontakten op; men ligemeget hjalp det. Der foresvævede mig noget om sodede tændrør, idet jeg troede, at jeg havde brugt forvarmeren for meget, og jeg skubbede den derfor noget ind. Dette blev det ikke bedre af, og efterhånden havde vi tabt megen højde. Under os så vi vand med lange hvide striber og ingen skibe eller land. Min kammerat, der kun har fløjet en enkelt gang før, kunne nu se, at der var noget galt; men bevarede roen fuldt ud. Jeg havde i forvejen fortalt ham, at det gjaldt om at holde farten i en nødssituation. Dette erindrede han mig om, og jeg trimmede til 80 mph.

Da vi var nået ned i 3–4.000 fod, kaldte jeg fire-fem gange nødsignal og kaldesignal på 118,3; men fik intet svar. Her burde jeg have opgivet positionen og koncentreret mig mindre om at opnå svar, som jeg alligevel ikke fik. Omdrejningerne faldt nu hurtigt, selvom jeg atter trak forvarmeren ud igen. Efterhånden kom de ned på 8–900 og højden under 1.000 fod. Hver gang jeg med fuld forvarmer forsigtigt gav gas, hostede motoren sygeligt. Vi var nu forberedte på nødlanding i vandet og jeg trimmede til 70 mph. Det var min hensigt at lande på langs af bølgerne, der fra denne højde forekom temmelig høje, idet der var lange hvide skumstriber.

I ca 600 fods højde prøvede jeg noget nyt som sidste udvej. Jeg skubbede forvarmeren halvt ind og gav hurtigt fuld gas. Det var som om dette gav motoren e
et par host kom den op på 2
ger. Vi var nu nået ned i ca
var i sidste øjeblik.

Jeg beholdt forvarmeren h
håndtaget helt inde, medens
ca 2 minutters forløb fik vi i
er vel overflødigt at beskrive
var i kabinen, og lyden af m
omdrejninger er vel den skøn
sinde har hørt.

Da vi var inde over land,
afblæste vort nødsignal. Vi
med, så vidt jeg husker, A
som forbindelsesled med jord

Resten var rutine og efte
flyvning landede vi på Skovl
glade over atter at sætte fø
grund.

N. C. Asm

PS. Min største beundring
rat, der trods det, at
som, bevarede roen 100

★

– I luftfartsdirektoratets r
ulykke, der kostede en pilot l
landing på vandet, skrev mar
citeret i FLYV:

»Piloter med ringe erfaring
fejl, at de, efter at have kons
i motoromdrejningerne som
rator-is, først på korrekt m
forvarme for at modvirke d
efter omgående tager forvar
de opdager, at motoren der
ligere omdrejninger eller b
uregelmæssigt, hvilket er helt
forvarmen begynder at gøre

Det ser ud til også at hav
dette tilfælde, hvor det iøvrig
at konstatere, hvor hurtigt i
danne sig efter den forudgåe
tjening af forvarmeren.

Hvad kan man ellers lær
retning? Vel den gamle erfa
ge ruten over så lidt åbent va

– Iøvrigt tak til Asminn A
retningen. Det er den slags s
beder om at få mere af, me
regel viser sig yderst vansk
dem, der gør erfaringerne.
spore andre til at komme
det kan spare menneskeliv!

Piper Cherokee Six

Af sine alsidige PA-28 Cherokee-serier har Piper-fabrikken udviklet et større fly Piper PA-32-260 eller Cherokee Six, som der nu er udsendt nærmere oplysninger om.

Den er forsynet med en kraftigere motor end selv Cherokee 235, nemlig en 260 hk Lycoming 0-540, og kroppen er ikke alene „strakt", men også gjort bredere. Længden er forøget med 120 cm og kabinebredden med 17 cm, og spændvidden er sat op fra 9.75 til 10 m.

Den større krop er benyttet til en kabine, der rummer 6 personer — deraf navnet. Med en fuldvægt på 1540 kg er den disponible vægt næsten 800 kg, dvs. 6 personer, standardbrændstof op til 90 kg bagage.

Flyet har mange anvendelsesmuligheder bl.a. også til fragt, som i givet fald kan komme ind gennem en stor ekstra dør bagtil i venstre side.

Bagagen anbringes i rum foran og bag kabinen. Til trods for, at 75 % af kroppens rumindhold kan bruges til last, er det eneste krav til balancen, at der *skal* være 45 kg i forreste bagagerum ved fuldvægt.

Den ekstra kropbredde bruges ikke alene til en smal gang mellem sæderne, men betyder også ekstra plads til radio o.lign. på instrumentbrættet.

Flyet kan leveres med fast eller stilbar propel og har en rejsefart ved 75 % ydelse på 254 km/t i 7000 fod. Den starter til 15 m på 415 m med den faste propel og lander på 305 m. Rækkevidden går ved økonomisk flyvning op til 1800 km.

Flyet koster 18.500 dollars i USA.

**Piper PA-32-260 Cherokee Six er en ny og større udgave af den populære Ch
plads til 6 personer.**

Aviamilano f 250

Italien er et af de lande, der frembringer en række interessante typer af lette fly, men som produktionsmæssigt ikke opnår store resultater. Nogle af typerne kommer i begrænset produktion hos forskellige firmaer, som det også kan være lidt svært at holde ude fra hinanden, bl.a. da en type snart produceres her, snart der.

Aviamilano har netop udsendt oplysninger om en ny tresædet type, f. 250, der bærer en tydelig familielighed med visse andre typer såsom F.8L Falco og Super Falco, som nu produceres af Laverda i Trento, Picchio F.15, som produceres af Procaer i Milano, og Aviamilano Nibbio. Der står ikke i brochurerne, hvem der har konstrueret f. 250, men såvel af linierne som af signaturen på oversigtstegningen fremgår det, at det er ingeniør *Stelio Frati*, som også er mester for de nævnte typer.

Den nye type karakteriseres af to ting: den er helt af metal, og den er tresædet. De øvrige typer har været bygget af træ, i et enkelt tilfælde beklædt med metalfolie, og netop til den begrænsede produktion har det været meget praktisk.

Men her har man altså taget springet til en metalkonstruktion som på de amerikanske og en del europæiske typer i større produktion.

Har man fulgt tendensen mht materiale, har man ikke gjort det mht sædeantallet. Men man hævder at have baseret sig på amerikansk statistik, hvorefter der på mere end 50 % af flyvninger med firesædede kun er to personer ombord, og på franske undersøgelser, der mener at det europæiske behov hovedsagelig er for tresædede typer.

Ved at bygge flyet omkring en kabine til tre voksne eller to voksne og to børn får man et mere kompakt fly og derved bedre præstationer. Af disse har man ikke alene lagt vægt på høj rejsefart (270—350 km/t), men især på stor rækkevidde. I standardudgaven med to vingetanke på ialt 100 liter og to tiptanke på ialt 150 liter er der over 2000 km rækkevidde.

Motoren er en 250 hk Lycoming 0—540.

Data: Spændvidde 8.4 m, længde 7.0 m, højde 2.6 m. Tomvægt 670 kg, fuldvægt 1100 kg. Største rejsefart 350 km/t, stallingsfart 100 km/t. Stigeevne v. jorden 8 m/sek, startløb 220 m, landingsafløb 240 m, rækkevidde 2050 km.

Lækre linier kendetegner den tresædede italienske Aviamilano f 250, der er bygget i metalkonstruktion.

Før Deres Shell-kort à jour (12)

Lufthavne og offentlige landingspladser

Tønder flyveplads (EKTD)
247° — 2 km fra Tønder.
2 m over havet.
30 m græsbane 12—30: 880 m.
Tønder kommune.
Åben solopgang—solnedgang, dog ikke før 0800 uden særlig aftale.
Tlf. (047) 2 26 55 eller 2 26 18.
Benzin og olie: 80/100.

FAI-rekorderne

I begyndelsen af maj anerkendte FAI Mr. *S. Baillie Reynolds* tidligere omtalte rekorder med en KZ III fra Kuala Lumpur i Malaysia (hvilken stat rekorderne tilkendes) til hhv. Calcutta (48.05 km/t), Karachi (41.17 km/t), Cairo (31.08 km/t) og London (15.93 km/t). Flyvevægten på KZ III på turen var 741 kg.

S. H. Georgeson, New Zealand, har fået godkendt sin ud-og-hjem rekord i svævefly på 730,62 km.

J. R. Williford har med en Sikorsky SH 3A sat distancerekorden for helikoptere op til 3388,7 km.

Flyvestævnet i Vamdrup

DET TREDIE jyske flyvestævne i maj fandt sted i Vamdrup i weekend'en 29. til 30. maj, arrangeret af den reorganiserede Kolding Flyveklub, som efter indvielsen af sin egen flyveplads ifjor nu ville manifestere sin og pladsens eksistens over for flyversamfundet og offentligheden.

Lørdag var præget af dejligt vejr, og ca 25 fly (fra Turbulent til Aztec) var til stede på pladsen i form af deltagere og gæster. Og klubben havde samlet et virkeligt fint program sammen — til glæde ikke blot for lægfolk, men også for fagfolk.

Modelflyvningen var repræsenteret af *Kaj R. Hansen*, der viste linestyret kunstflyvning, og *Anton Johannsen*, der gav en fremragende gang kunstflyvning i radiostyring.

Dyhr Thomsen fløj motorløs kunstflyvning i svævefly (Mucha Standard) og *Boy Konstmann* lavede crazy-flying i den Continentaldrevne KZ III.

For eksperterne var det helt store nummer — uden at forklejne vore egnes præstationer — den tyske kunstflyver *Herbert Greb's* opvisning i en Zlin Trener 6. Som tidligere omtalt i FLYV blev Greb nr 1 i 1963 og nr 2 i 1964 ved de tyske mesterskaber, og det var virkelig den „høje skole" i kunstflyvning, vi fik at se med rygspind, rulninger langs en cirkelbane, „hesitationrolls" af stor præcision osv.

Der var også AOP-opvisning, demonstration af Cessna Skymaster og som ekstranummer til slut en ufrivillig baglæns saltomortale i et kombineret elektrisk og pigtrådshegn lige foran publikum af KDA's generalsekretær, der til indledning havde lykønsket klubben og egnen med flyvepladsen.

Stævnet indledtes og sluttede med faldskærmsspring af tyskerne *Konstantin Schiring, Wolfram Bohnenkamp* og *Rüdiger Heim*. Vejret muliggjorde spring med forsinket udløsning fra et par tusinde meters højde. Farvet røg viste springernes bane, inden de spraglede skærme udfoldede sig.

I første spring kolliderede Schiring og Heim på grund af uopmærksomhed i et par hundrede meters højde og fortsatte sammenhængende nedad med en tredie skærm udløst for en sikkerheds skyld. De landede i en mark lige nord for pladsen, men i sidste spring blev der landet til mærke lige foran flyveledervognen.

Der var for lidt publikum lørdag, men flere søndage, hvor også flyvevåbnet medvirkede ved en Chipmunk-opvisning, så klubben regner med et lille overskud af stævnet.

KDA-LINKTRÆNING

Instrument kursus

I forbindelse med de nye krav for A-certifikat, hvor der nu kræves 5 timers instrument-flyvning, hvoraf de 3 kan tages på link, har KDA i samarbejde med Den Danske Luftfartsskole tilrettelagt et kombineret link- og teorikursus i Basic Instrument Flyvning. Kurset består af 6—8 timers teori samt 3 timers link og prisen er *kr. 250,00* alt incl.

Teorien vil foregå på Den Danske Luftfartsskole, Ellebjergvej 138, SV. Her vil instrumenterne samt grundreglerne for Basic Instrument-Flyvning blive gennemgået af erfarne IFR-piloter. Derefter er man klar til den individuelle undervisning i link, hvor de 3 timer nu kan udnyttes 100 %.

Kursuset er ikke alene beregnet for nye piloter. De mange, som har opnået et A-certifikat før kravet om instrumentflyvning blev indført, har sikkert allerede fået erfaring for, at det vil være en betryggelse at kunne klare en situation, hvor man har været for optimistisk i sin bedømmelse af vejret. Derfor mener vi, at kursuset har interesse for alle piloter.

Dersom der er interesse for det, vil disse kursus blive fulgt op med andre kurser efter samme princip, hvor vi f.eks. vil tage VOR og ADF (radiokompasset) op til behandling. Ved indsendelse af tilmelding til Basic Instrument kursus bedes anført, om de supplerende kursus har interesse. Tilmelding kan ligeledes ske pr. telefon til KDA (14 46 55 og 14 68 53) eller til Den Danske Luftfartsskole (30 10 14). Det første kursus starter mandag den 17. august.

Til KDA

Tilmelding til BASIC INSTRUMENTKURSUS

(Benyt venligst blokbogstaver)

Fulde navn .....

Stilling .....

Adresse .....

.....

Telefon .....

Har supplerende kursus interesse? .....

Lad kvaliteten gøre udslaget!

PZL-variometer type WRs-5 er forsynet med Mac Cready-ringsystem, hvilket muliggør bestemmelse af det ideelle forhold mellem synketal og glidehastighed (glidetal) under strækflyvninger, baseret på den gennemsnitlige stigehastighed i termiken.

WRs-5 er konstrueret efter Stauscheibensystemet og har måleområde fra 0 til ± 5 meter med tolerance ± 0,3 meter.

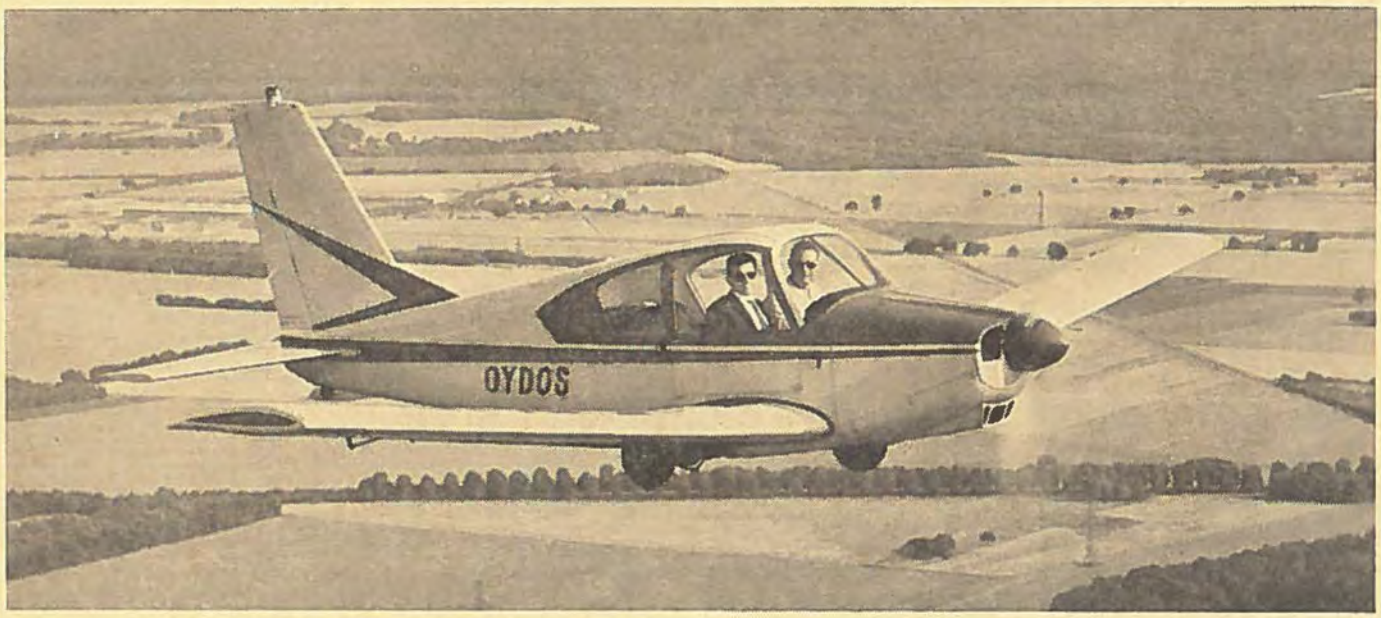
I PZL's omfattende program for flyinstrumenter findes også variometre til 30 meter, Total Energy Variometer, højdemålere, fartmålere, kompasser m. v. Polske flyinstrumenter er kvalitetskonstruktioner i et meget fornuftigt prisleje, og der ydes 6 måneders skriftlig garanti.

Brochurematerialer og priser på forlangende.

Alt tilbehør til svævefly, barografer, faldskærme m.v.

MOTOIMPORT
WARSZAWA . POLEN

REPR. I DANMARK
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53 . KGS. LYNGBY
TLF. (01) 87 69 15



Gardan Horizon fra Caravelle Fabrikkerne SUD AVIATION

GENERALAGENT:
Litex Aviation A/S
ELLEBJERGVEJ 138, KØBENHAVN SV - TELEFON 301014

NYT *ude og hjemme*

Hjalmar Riiser-Larsen

Norsk flyvnings største navn, *Hjalmar Riiser-Larsen*, døde den 3. juni, fire dage før sin 75-års fødselsdag. Han blev uddannet som søofficer, lærte at flyve i 1915 og blev i 1920 knyttet til det første kortlivede Det Norske Luftfartselskap. I 1925 var han næstkommanderende på *Amundsens* nordpolsekspedition, og året efter navigatør på luftskibet „Norge" på dets polfærd. Han deltog desuden i tre sydpolsekspeditioner. I 1933 blev han leder af det nye DNL, men vendte under krigen tilbage til marinens flyvevåben. Efter besættelsen af Norge organiserede han den norske flyveskole Little Norway i Canada og blev i 1941 kontreadmiral og chef for de norske flyverstyrker i England. Da det norske flyvevåben blev oprettet i 1944, var han selvskreven som dets første chef og blev da generalmajor, men på grund af en bagvaskelsesaffære tog han sin afsked i 1946 og blev knyttet til SAS, bl. a. som direktør for den norske region. Han blev pensioneret i 1955. Riiser-Larsen var en tid verdenspræsident for Een Verden. General Riiser-Larsen ragede i mere end en forstand op over mængden.

Engelsk-fransk samarbejde

Englands og Frankrigs regeringer har besluttet at udvikle to nye militærfly i fællesskab. Det ene er en avanceret træner, der tillige kan anvendes som taktisk fly, altså noget i retning af Northrop T-38/F-5, det andet et fly med variabel pilform. Det første er baseret på et Breguet projekt, udviklet fra Taon, der vandt en NATO-konkurrence for nogle år siden om en ny jagerbomber, men som af hovedsagelig nationalistiske grunde ikke blev sat i produktion. Første flyvning vil finde sted i 1967 eller 1968, og de første leveringer skal ske i 1970. De første skal formentlig leveres til Frankrig, der har behov for ca. 150. Royal Air Force får ikke brug for typen før 1974, når Gnat tages ud af tjenesten. Motoren bliver en Rolls-Royce/Turbomeca RB.172/T.260.

Det andet fly skal flyve i 1973 og er beregnet til afløser af såvel Lightning, Phantom, Buccaneer og måske også Kestrel. Det skal kunne anvendes fra hangarskibe. Den engelske deltager i udviklingen af disse fly bliver i begge tilfælde British Aircraft Corporation, mens det fra fransk side bliver henholdsvis Breguet og Dassault.

Større nyttelast og rækkevidde for King Air

Beech har netop givet meddelelse om betydeligt forbedrede præstationer for sin turbinedrevne Beechcraft King Air, som fabrikant *Mads Clausen* fra Danfoss iøvrigt har bestilt et eksemplar af.

Ved en mindre ændring i konstruktionen, der kan indføres på allerede leverede fly, er fuldvægt og disponibel last forøget med 136 kg, en forøgelse på næsten 50 % af passager- eller bagagelasten ved fulde tanke. Bruger man i stedet denne vægt til øget rækkevidde, betyder det godt 250 km til maximalt 1800 km.

TRAFIKFLYVENYT

SAS har indsat Caravelle på ruten Oslo—Bodø. Trafikken på denne rute er blevet tidoblet i løbet af de sidste ti år.

SAS har for en periode af to år lejet en tidligere BOAC DC-7F G-AOII, der kom til Kastrup den 31. maj. Den skal nu ombygges til SAS standard og indregistreres OY-KNE.

Aero-Nord fik sin anden DC-7B OY-ANB den 28. maj.

SAS får som ny overingeniør den 41-årige civilingeniør *Erik Agård*, der siden 1950 har været ingeniør i flyvevåbnet, sidst som chef for hovedværkstedet i Ålborg. Han efterfølger overingeniør *C. Holten-Lund*, der fra begyndelsen af september skal være SAS' tekniske repræsentant hos Douglas i de næste tre år.

Faroe Airways har købt en DC-3 af Linjeflyg. Den skulle være ankommet nu efter hovedeftersyn hos Svenska Flygverkstäderna i Malmø.

Scan-Fly genåbnede Anholt-ruten den 14. juni, efter at luftfartsdirektoratet igen havde godkendt flyvepladsen. Indtil 15. august flyves der en tur om dagen, lørdag dog to ture, hvorefter man vil nøjes med to eller tre ture ugentlig. Man anvender Aero Commander med Baron som reserve.

Provinslufthavnsudvalget holdt sit første møde den 4. juni og nedsatte fire arbejdsgrupper, hvoraf de to skal se på trafikøkonomiske problemer og bl.a. vurdere, om der er basis for jetfly på indenrigsruterne, eller om helikoptere er fremtidens løsen. En gruppe skal tage sig af de midt- og nordjyske problemer, bl.a. forslaget om en lufthavn ved Hammel, mens den sidste beskæftiger sig med de sydjyske forhold, først og fremmest Esbjerg lufthavn.

Grønlandsfly åbnede sine helikopterruter den 31. maj.

Sterling Airways' flyvechef *Anders Helgstrand* er blevet udnævnt til direktør, sideordnet med direktør *Jørgen Størling*. SAS-veteranen *Age Hedall-Hansen* er blevet knyttet til selskabet som kaptajn.

SAS underskrev den 31. maj kontrakten om levering af fire DC-8 Series 62 (se forrige nummer s. 121). Det første fly forlader samlebåndet til maj næste år, er klar til prøveflyvning i juli og leveres 1. marts 1967. Købet på 250 mill. kr. finansieres uden optagelse af nye banklån. SAS har sikret sig forkøbsret på yderligere fire.

SAS tre nye DC-8 Series 55, hvoraf den første blev leveret i april, er ikke købt, men erhvervet på „lease-purchase" basis. Det ene af de to fly, der skal leveres til foråret, bliver af varianten DC-8F med store fragtdøre og indrettet til kombineret fragt- og passagertransport.

Scanair's passagerantal i vintersæsonen 1964—65 er steget med 87 % i forhold til den forrige sæson, mens antallet af enkeltflyvninger er vokset med 77 %. Trafikken til de kanariske øer er forøget med ikke mindre end 250 %.

57 faldskærmsudspring over Randbøl hede

Så lykkedes det: Ved Dansk Faldskærmsklubs pinsestævne på Flyvestation Vandel blev der foretaget hele 57 udspring over Randbøl hede, og det var en fin Danmarksdebut for klubben uden uheld af nogen art, et vidnesbyrd om det solide forarbejde, klubben og dens instruktører har gjort. De fleste spring var med automatisk udløsning, men nogle af de viderekomne kom også over til manuel udløsning.

TYPENYT

Martin-Baker ejektorsædet reddede menneskeliv nr. 1000 den 6. maj. Det var en pilot fra en USAF F-4C Phantom, der sprang ud over Arizona.

SIAI-Marchetti S. 205 er et nyt firesædet privatfly af helmetalkonstruktion. Det skal kunne leveres med 180 eller 300 hk motor og fast eller optrækkeligt understel.

General-Dynamics/Grumman F-111B, flådeversionen af det nye amerikanske attackfly med svingbare vinger, fløj første gang 19. maj.

En *Sikorsky CH-54A Skycrane* har sat ny rekord i antal af personer, der er transporteret med én helikopter ved den 29. april at flyve med 87 fuldt udrustede soldater samt fire mands besætning.

Northrop F-5 er nu i tjeneste ved det koreanske flyvevåben.

HFB 320 Hansa's første prototype crashede den 12. maj 1965 ved Madrid. Den ene pilot omkom. Årsagen menes at være et super-stall, der fremkaldte et fladt spind.

Kalundborg rallyet

Så lykkedes det endelig at gennemføre en konkurrence også på Sjælland. 11 fly fra 5 klubber deltog i rallyet på Kaltred i pinsen. Konkurrencen blev ledet af *Frank Larsen*, Kalundborg, og lørdagens opgave var en ud-og-hjem flyvning til Knapstrup, der dog ikke lykkedes; i stedet fløj man varighed med *Bjørn Poulsens* 2 t 05 m som maximum.

Pinsedag lykkedes samme opgave for 6 af flyene, hurtigst var *Knud Høst*, Næstved, med 57 min i Lis. Han brugte kun 12 minutter til tilbageflyvningen fra det 20 km fjerne mål. *Svend Borcher*, Kbh., blev nr 2 med 1.02.

2. pinsedag gennemførte 7 fly en 62 km trekant via Mørkøv og Løve. Vinder blev *Per Nilsson*, PFG, med 1 t 19 m, fulgt af klubkammeraten *Dan Bennike* med 1.26 og *Kaj Petersen*, Ringsted, med 1.30. Vejret var udmærket denne dag, og termikken gik til tider helt op til 2200 m, hvad der var yderst sjældent på Sjælland.

Årets anden!

Foreløbig har vejret ikke været os særlig gunstigt stemt ved kvalifikationskonkurrencerne.

Ålborg Flyveklub afholdt den 23. maj den anden konkurrence i serien, men en høj vindstyrke bevirkede, at nogle fly måtte udgå, og begrænsede deltagerantallet til 9.

Landingskonkurrencen blev vundet af *P. E. Jensen*, Ålborg og orienteringen af *P. Heide*.

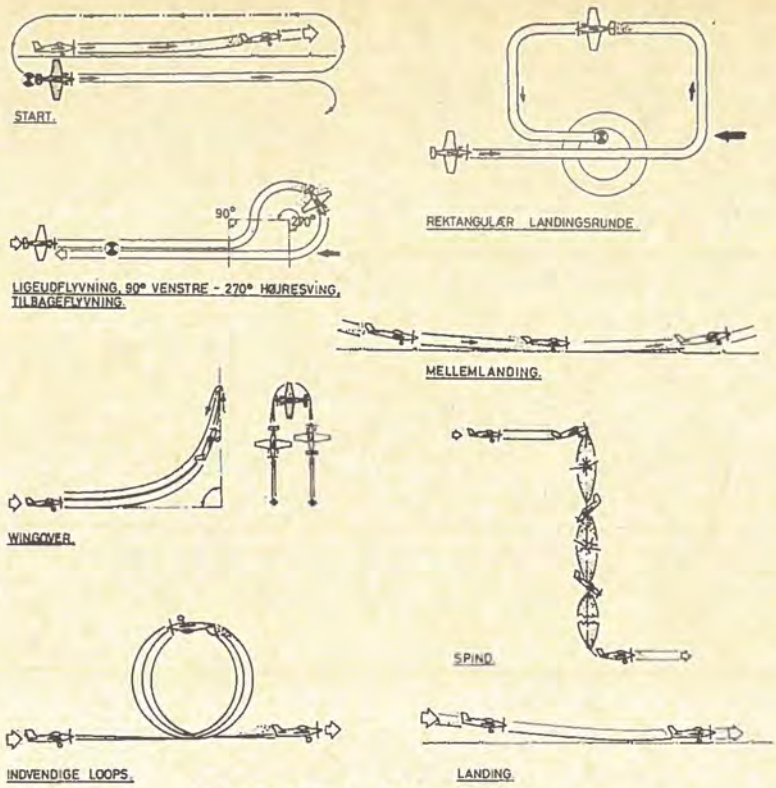
Stillingen i kvalifikationskonkurrencen er herefter:

1.	P. Heide, dir. medl.	12 p.
2.	H. Thyregod, Vestjydsk Flk.	5 p.
	P. E. Jensen, Ålborg Flk.	5 p.
4.	Per Krog, Sportsflk.	4 p.
	Strøm Hansen, Ålborg Flk.	4 p.
6.	Sv. Hulthin, Vestjydsk Flk.	3 p.
	C. Westerled, Ålborg Flk.	3 p.
8.	H. Kristensen, Vestjydsk Flk.	2 p.
	Th. Petersen, Skive Flk.	2 p.
10.	L. V. Nielsen, Sportsflk.	1 p.
	Erik Jensen, Sportsflk.	1 p.

Ved redaktionens slutning er 3. afd. på Samsø endnu ikke afviklet.

SPORTSKLASSEN:

Mange flere må være med... ...for det er ikke spor svært!



Manøvreprogrammet i sportsklassen.

I DM var tilmeldt to modeller i klasse K 5, sportsklassen for radiostyrede modeller med styring på side- og højderor. Kun den ene model deltog i konkurrencen, og det var et nedslående resultat af premieren i denne nye klasse. Men måske klassen endnu ikke er tilstrækkelig kendt. I så fald vil vi med disse sider gøre vort til, at den bliver det. For klassen kan ikke undværes som en overgang mellem K 1 og K 3, imellem hvilke springet jo er uhyggeligt stort.

Modellerne

der skal anvendes i denne klasse, stiller egentlig ikke store krav. De fleste enkanalsmodeller kan bruges, hvis de forsynes med højderor og er i stand til at rumme det nødvendige udstyr. Har man f.eks. fløjet enkeltstyring med en *Vagabond,* så er det lige ud af landevejen at ændre denne, så den kan bruges i sportsklassen.

Men naturligvis findes der også modeller specielt beregnet for de 6 kanaler. Lad os i flæng nævne modeller som Goldberg Falcon (byggesæt ca. kr. 90), Senior Falcon (180,–), Skylark (120,–), Top Flite Tauri (150,–), Graupner Caravelle (200,–) og DeBolt Jenny (140,–).

I betragtning af, at radiostyrede modeller som regel er særdeles holdbare, kan det ikke siges at være nogen stor investering i et sådant byggesæt. Undertegnede, der har fløjet radiostyring i knap 5 år, har i den periode bygget 4 modeller. Der har været fløjet flittigt med dem, og de eksisterer alle endnu. Noget tilsvarende har jeg aldrig oplevet, mens jeg fløj med andre modelgrupper. Af samme grund betaler det sig at gøre lidt ekstra ud af disse modeller, navnlig overfladebehandling m.v., som jo gør modellerne mere modstandsdygtige overfor brændstof og udstødsprodukter, som udgør den største nedbrydningsfare for modellerne. Desuden bør modellen være pæn, da man kommer til at se på den i lange tider. Brændstof skal tørres af modellen efter hver flyvning, og ved flyvedagens slutning bør modellen rengøres grundigt med en affedtningsvædske eller renset benzin. En del af ovennævnte modeller er således konstruerede, at de – når man føler sig udlært i denne klasse – kan bruges også i den internationale multiklasse, det gælder navnlig Senior Falcon, Caravelle og Jenny.

Motor

Der findes et utal af velegnede motorer til denne klasse. Den bedst egnede størrelse vil i de fleste tilfælde være fra 3,5 til 6 ccm. Erfaringerne viser, at man får færrest ubehageligheder med en motor, der er lidt i overkanten, fremfor en der er for svag. Glødemotorer bør foretrækkes på grund af de mindre vibrationer. Det største krav, der bør stilles til motoren, er, at den kan gå ordentlig tomgang, og at den er i stand til at tage gassen igen uden at gå i stå. Meget ligger selvsagt i indstillingen af motoren samt i valget af gløderør og brændstof. Men betingelsen for, at motoren kan indstilles til tomgang er, at den er i god mekanisk stand. At forsøge at få en ikke tilkørt eller en opslidt motor til at gå langsomt, er tidsspilde. Men er forudsætningerne i orden, starter man motoren og stiller den til god fuldgasindstilling. Flyv eventuelt en tur med denne indstilling for at sikre, at den er korrekt. Herefter stilles *ikke* på nåleskruen under tomgangsjusteringen, der foretages som vist på tegningen.

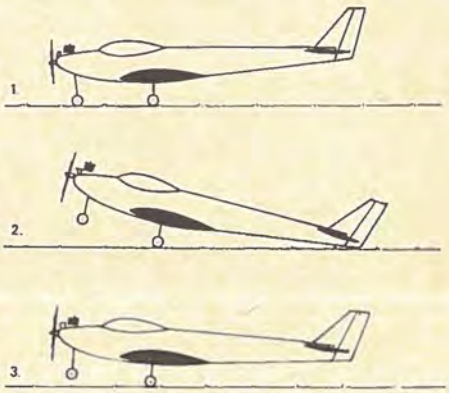
Udstyr

Også her er der – heldigvis – meget at vælge imellem. Som følge af sportsklassens store popularitet i udlandet er der kommet en hel del 6-kanalsanlæg på markedet, f.eks. *Orbit, Min-X, Kraft, Controlaire, CS, O.S.* og mange flere, ligesom proportionalanlæg med 6 kanaler også er på vej. Det anlæg man vælger, må ubetinget være superhet., dels fordi det giver den største sikkerhed mod forstyrrelser og dels fordi man har nemmere ved at komme til på flyvepladsen, når man er i stand til at flyve sammen med andre.

Man kan også vælge at anskaffe sig et 10- eller 12-kanals-anlæg, således at man har de øvrige kanaler i beredskab, til man skal videre i udviklingen. I en del tilfælde er 6-kanalsanlæggene simpelthen et større anlæg, der ikke er bygget helt færdigt, således at man kan få indbygget de manglende komponenter senere, når man har brug for det. Som eksempel på et sådant anlæg vil vi kort beskrive

Controlaire 6-kanal,

hvis sender huses i kasetten til firmaets 10-kanalanlæg. Der er dog blot 3 styrekontakter monteret, og senderen er kun forsynet med én tonegenerator, så den er ikke simultanvirkende. Den kræver et 9 v tørbatteri, som giver et output på ca. 150 milliwatt. Antennen er med centralladespole, og senderen er forsynet med måleinstrument til måling af batterispændingen. Modtageren er ganske lille og let, idet den måler 50×43×37 mm og vejer 100 gram. Den bruger 4,8 v og er helt mage til 10-kanals-modtageren med den undtagelse, at den er monteret med et MEDCO 6-kanals tungerelæ. Ønsker man anlægget udbygget, hvilket sker på fabrikken, udskiftes dette tungerelæ med et nyt med 10 tunger, og senderen forsynes med endnu en tonegenerator og to styrekontakter yderligere. Anlægget, der virker meget gedigent og robust, importeres af Silver Star Models og koster i 6-kanalsudgaven omkring 850 kroner.



Justering til god tomgang:

1. **Lad motoren gå tomgang, mens modellen står i normalstilling.**
2. **Pres langsomt halen ned mod jorden. Går motoren straks i stå, er blandingen for mager. Luk i for luftindstillingen.**
3. **Fortsætter motoren med at gå, når halen rører jorden, er blandingen for fed. Luk op for luftindstillingen. Motoren skal kunne gå jævnt i mellemstillingen.**

HOBBY-BLADET KR. 2,25
bringer hver måned aktuelle modelflyve-artikler (med tegninger etc.) af blivende værdi.
REDAKTION: EGON BRIKS MADSEN

SPORTSKLASSEN:

Trimning og konkurrenceprogram

JO BEDRE man kan trimme sin model, jo nemmere er den at flyve og udføre kunstflyvning med. Det lyder helt selvfølgeligt og er det også; alligevel må mange piloter mere eller mindre styre deres modeller for at få dem til at flyve ligeud.

Det er alt for besværligt, og man er ikke i stand til at koncentrere sig om det væsentligste, nemlig at udføre kunstflyvningsprogrammet, som det kræves ved en konkurrence. Konkurrenceforberedelserne begynder derfor med en grundig gennemtrimning af modellen, idet vi hele tiden husker på, at der ikke findes erstatning for tilstrækkelig højde.

Trimning

Vi tager modellen i luften, og i en rimelig højde lader vi den flyve lidt ud med vinden og svinger den her op mod vindretningen og korrigerer, til vi er sikre på, at den flyver lige stik mod vinden. Så giver vi slip på senderkontakterne og lader modellen flyve helt af sig selv. Lad den flyve alene så langt som muligt, idet vi lægger nøje mærke til, om den flyver snorlige, eller om den svinger til en af siderne. Flyver den lige, er det o.k. I modsat fald lander vi, og foretager en justering af sideroret. Så prøver vi igen og bliver ved, til modellen er i stand til at gennemflyve hele pladsen »hands off«, som efter en snor.

Er det meget vanskeligt at opnå dette – og modellen iøvrigt er fri for skævheder – hjælper det, hvis man flytter tyngdepunktet fremad.

Nå, men nu flyver vi lige under fuldgas, og vi skal videre. Gå igen ud med vinden, sving rundt mod vinden med kurs lige mod os selv, og lad modellen passere hen over hovedet på os uden at styre den. I det øjeblik modellen passerer os, trykker vi motorkontakten på tomgang, men rører ikke andre kontakter. Læg godt mærke til modellen. Prøv nogle gange endnu på samme måde, så vi er sikre på, hvad der sker, når vi slukker for motoren. Fortsætter modellen med at flyve helt ligeud, så er alt i orden. Men sandsynligvis vil den dreje til en af siderne, og så må vi atter korrigere, indtil modellen er i stand til at fortsætte ligeudflyvningen. Det eneste vi har ændret er, at vi har fjernet motorens træk, så det er her, vi skal justere. Lad os antage, at modellen, efter at vi har sat motoren i tomgang, svinger til venstre. Så har det altså været motorens »fortjeneste«, at modellen fløj ligeud under fuldgas. Som følge heraf giver vi nu motoren lidt mindre højretræk og stiller samtidig sideroret lidt til højre. Så prøver vi igen og fortsætter justeringerne, til modellen flyver snorlige med og uden motor, og uden at vi rører senderen.

Når dette er i orden, skal vi have modellen til at flyve vandret. Først trimmer vi den – med højderoret – så den flyver vandret under fuldgas. O.K. Så lader vi den – mod vinden – passere hen over hovedet på os, og idet den passerer, slukker vi for motoren. Fortsætter den nu i en jævn glidning, er alt i orden. Taber den derimod næsen og glider for stejlt, har det altså været motoren – som jo atter er det eneste, vi har ændret – der har holdt næsen oppe, og derfor giver vi motoren lidt nedadtræk og korrigerer efter med højderoret, til vi atter opnår vandret flyvning under fuldmotor. Vi gentager nu vor prøve med at stoppe motoren og bemærker, at glidningen nu er bedre. Vi fortsætter, til vi er helt tilfredse. Hvis modellen omvendt begynder at stalle, når motoren standses, har denne haft for meget nedadtræk, og dette rettes på tilsvarende – omvendte – måde.

Så mangler vi blot at trimme højderorets udslag, således at modellen med fuldt udslag laver et pænt nydeligt loop, og således at det indvendige og det udvendige loop er lige store. På denne måde er vi fri for at pulse signalerne til disse manøvrer, hvorved manøvrerne bliver pænere og jævnere.

Og så er vi klar til at øve os i

Konkurrenceprogrammet

Der er 3 minutter til at starte motoren i, og det er rigelig tid. Prøv engang at kontrollere 3 minutter med et ur. Ikke sandt – masser af tid, så der er ingen grund til panik, hvis motoren ikke starter ved det første slag på propellen. Når motoren kører, sætter vi den i tomgang og prøver samtlige kontroller før starten. Er vi tilfredse, giver vi dommerne tegn til, at vi begynder, nikker til hjælperen, der holder i modellen og giver fuldgas, så modellen begynder at løbe hen ad startbanen. Vi styrer den med sideroret, hvis den ikke kører lige, men pas på ikke at give for voldsomme signaler, så det kommer til at ligne en gang slalom. Når modellen har fået tilstrækkelig fart på, giver vi et blip på højderoret, og det skulle være tilstrækkeligt til at tage den fra jorden og begynde en jævn stigning. Efter at vi har nået nogen højde, blipper vi den rundt til en af siderne og støtter den evt. med små blip på højderoret, hvis den har tendens til at tabe næsen i svingene. Vi går rundt i en stor kurve, så vi kommer ind mod vinden over hovedet på os selv. Under kurven er vi rykket så tæt på dommerne, at vi kan fortælle disse, hvilke manøvrer vi vil udføre. Idet modellen passerer over hovedet på os, råber vi »ligeudflyvning – NU«, og lader modellen flyve ligeud i mindst 10 sek. Dommerne fortæller gerne, når de 10 sek. er forløbet, og så skal vi lave først et venstresving på 90° og i fortsættelse heraf et højresving på 270°. Vi råber derfor »sving – NU«, og blipper sideroret til venstre, indtil modellen flyver vinkelret på ligeudflyvningsbanen. Støt evt. med højderoret under svinget. I umiddelbar forlængelse af dette sving blipper vi sideroret til højre – og støtter med højderoret – så modellen svinger 270° og kommer ud af svinget med retning lige mod os selv, og i det øjeblik den passerer punktet, hvor det første sving begyndte, råber vi »tilbageflyvning – NU« og lader modellen fortsætte, så den passerer nøjagtigt ind over senderen.

Næste manøvre er et *wing-over*, og vi placerer modellen lidt fremme mod vinden på et sted, så den klart kan ses af dommerne. Vi blipper nu højderoret, så modellen går ind i en nær lodret stigning. Her vipper vi motorkontakten på tomgang, og lige før modellen mister sin flyvefart, giver vi fuldt sideror til venstre eller højre, så den ene vinge svinger over, og modellen begynder at dykke. Når den har dykket lige så langt, som den steg, retter vi ud med højderoret og giver samtidig fuld gas igen.

Så skal vi lave *3 loops*. Placér igen modellen korrekt for dommerne og giv fuldt højderor, og lad modellen gennemflyve de tre loops. Er loopene ikke helt lige, kan vi korrigere lidt med sideroret. Ved afslutningen af det sidste loop retter vi ud og markerer udgangsretningen ved at flyve vandret et stykke, før vi svinger rundt igen til næste manøvre.

Landingsrunden, der går forud for »Touch and go« eller mellemlandingen, som det vel burde hedde på dansk, udfører vi ved at flyve over hovedet på os selv mod vinden, svinge 90° til venstre og flyve et ben i sidevind, igen 90° til venstre og et ben i medvind, atter et 90° sving til venstre og endnu et ben i sidevind, et sidste 90° sving op mod vinden – motoren i tomgang – og glide mod vinden ind til landingspunktet, hvor vi flader ud, og i det øjeblik modellen rører jorden, giver vi fuldgas og starter igen og tager god højde på til et *Spind over 3 omgange*. Vi sætter motoren i tomgang og et øjeblik efter, når farten er løbet af modellen, giver vi højderor, så modellen begynder at stalle. På toppen af et af disse stall giver vi hårdt sideror, hvorefter modellen påbegynder et spind. Vi har husket at råbe til dommerne, før vi begyndte, og nu tæller vi omgangene. Efter to og en halv omgang neutraliserer vi rorene, hvorefter modellen er ca. en halv omgang om at rette ud. Med højderoret retter vi ud til vandret flyvning og giver igen fuld gas. Nogle modeller har ret vanskeligt ved at spinde. Man kan afhjælpe dette ved at forøge højderorets udslag, men så passer dette ikke mere til størrelsen af de indvendige loops, hvorfor man så må pulse disse. Man kan også vælge at forsyne sin højderorsservo med en såkaldt »servo-override«, der giver et forøget udslag, men kun når motoren er i tomgang.

Før *landingen* kommer endnu en landingsrunde, som før beskrevet. Normalt foretages landingsrunden venstre om, men man må være opmærksom på, at konkurrencelederen foreskriver, at den skal flyves højre om i stedet, hvilket afhænger af vindretning, publikumsforhold m.v. I denne landing sætter vi modellen midt i landingsmærket og lader den løbe farten af sig i en lige linie, og så har vi gennemført KDA's konkurrenceprogram for sportsklassen. Lyder det vanskeligt? Nej, vel, ikke spor, så hvad venter du efter.

Ole Meyer Larsen.

Skandinavisk postkonkurrence

Samtidig med vårkonkurrencen den 4/4 fløj Djursland, Termik og Hurricane igen en postkonkurrence med Oslo og Malmø. *Per Grunnet* vandt A 1 med 655, *Einer Gotås*, Oslo, A 2 med 788, *Bengt Johansson*, Malmø, C 2 med 900 og *Rolf Hagel*, Malmø, D 2 med 893. Man vil gerne have flere klubber med næste forår.

To nye danske rekorder i Sverige

Dirch Ehlers vandt F 1 i ny dansk rekordfart 211.7 km/t ved vårkonkurrencen i Bromma den 24. maj foran amerikaneren *Steve Wooley* med 200, svenskeren *Ove Kjellberg* med 196 og *Kjeld Frimand Jensen* med 194.6.

I F 2 gav *Jens Geschwendtner* den snart gamle danske rekord på 175 km/t et ordentlig nyk opad til 214.3 km/t, hvilket også bliver ny absolut rekord, når KDA har godkendt rekorderne.

I holdkapflyvning blev *Ehlers & Frimand* nr 3.

Flyvende forretningsmand

26-årig forretningsmand med en alsidig praktisk og teoretisk handelsuddannelse samt privatflyvercertifikat og flyvetelefonistbevis søger stilling. Billet mrk. 71 til FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Dygtig, autoriseret **flyvemekaniker** søges til fast selvstændig, vellønnet stilling. Bolig tilbydes.

Allerød Flyveplads, (03) 27 20 50

Mooney M 20 A

med to nye Narco M 12, fuld dansk IFR, gangtid til hovedeftersyn over 600 timer, sælges.

Walter Greulich, telf. MI 6413

Auster sælges

12.000 kr., samt Cirrus Minor motor

JENS TOFT

Telefon (0731) Højmark 31

Fly til salg

Velholdt KZ-3 med hjulskærme og gennemsigtigt loft. 360 timer tilbage. Kr. 18.500,-. Henvendelse:

Stjernqvist's Bilskole, Finsensvej 45, GO 6045

Brugte fly

Chipmunks, Tiger Moths og Beagles Terrier 2.

V. Reitz & Co., Vangedevej 106 B, Gentofte. — Telefon (01) 69 16 55.

Reservedele

Resterne af havareret Lehrmeister til salg for højest acceptable bud.

Nordjysk svæveflyveklub

Telf. (084) 2 28 52

Til salg

Velflyvende og velholdt KA-8 sælges.

Nordjysk svæveflyveklub

Kalkværksvej 9 C³, Frederikshavn

Velholdt 4 personers **Auster** ½ gangtid, meget ekstra udstyr, herunder radio, sælges.

Midtjysk Aero Service

Telf. Hammerum 456

KASTRUPGÆSTER

Fra Capitol Airways, der udfører fragtflyvninger for Lufthansa, sås 4/5 og 16/5 to „nye" C-46, N1312V og N9892Z. BEA brugte 13/5 deres fjerde nye Argosy G-ASXO, og Autair kom på charterflyvning med Ambassador G-ALZV (ex BEA og Globe Air HB-IEM). Pacific Western landede 15/5 med DC-7C, CF-PWM (ex KLM PH-DSB) og Dan Air med Bristol 170 G-APLH 18/5 samt Pan American med DC-6B N8102H, som kom fra Stockholm med Berliner Philharmonikerne; denne maskine var stillet til rådighed specielt for orkestret, som var på turné i Skandinavien. Det første besøg af en One-Eleven skete 27/5, hvor det irske luftfartselskab Aer Lingus kom på præsentationstur med EI-ANE. Transair var her med en ny DC-7B SE-ERC, og Aero-Nord fik deres anden DC-7B OY-ANB 29/5.

Australian Airlines anvendte 11/5 en ny Caravelle VI-R OE-LCO, som er selskabets fjerde, og Alitalia 14/5 også en ny Caravelle VI-N I-DABP, som er den 18. Samme dag landede SAS's første DC-8-55 SE-DBD. Lufthansa har en ny Boeing 727 på programmet hver måned, og 15/5 var det D-ABIP, som ankom, mens Tabso kom med en ny IL-18B LZ-BES 31/5.

Stor måned for General Aviation

Privatflyvningen var stor i maj, især af udenlandske fly. 1/5 landede Jodel DR.1050 D-EIAP og 2/5 Baron D-IEVA. 3/5 ankom National Destillers Corp. i USA med en Jetstar N300P, og 8/5 kom en Comanche D-EINS samt en Aztec G-ASHV. 9/5 mellemlandede Cessna Aircraft Corp. fra Brüssel med Cessna 310 N3093L, og Folkevognsfabrikken i Wolfsburg kom med en King Air D-ILVW. Volkswagenwerke AG. kom igen 10/5 med Queen Air 80 D-ILGY, Löwe & Jaeger også med Queen Air D-ILSU, samme dag sås Düsseldorfer Aeroclubs Jodel DR. 1050 D-EHPA, en østrigsk Cessna 172 OE-DFG og en tidligere Air France DC-4 F-BBDR fra den civile statslige flyveskole i Frankrig. 12/5 kom Humber Ltd. med Heron G-ARUA, og en ny dansk Cessna F.172F OY-DPP blev gjort klar hos Transair. Luftsportsverein Detmold landede 13/5 med Super Cub D-EDTE og Anglo-Nordic Burner Products Ltd. fra London med Twin Comanche G-ASWW.

16/5 kom en finsk Cessna 172F OH-CSG på besøg med en Baron G-ASOH fra United Builders Merchants Ltd. i Bristol. Hollands nationale flyveskole var her med M.S.760 Paris PH-MSS 17/5 og Fischer KG. fra Hamburg med Queen Air 80 D-ILGO. 21/5 landede en Aero Commander 520 SE-EFY fra Bil AB. i Karlstad, men på flyet stod der Värmlandsflyg, og 22/5 vakte en Aztec D-IBAT fra Inka Air GmbH. i Bielefeld opsigt, fordi den var malet med dayglo på samme måde som et militærfly. Thanner-Fly var her med Cherokee 180 OY-BAE, og 24/5 kom i Air France flyveklub på besøg med Saab Safir F-BHAI og 26/5 Wassmer WA 40 F-BKAS ejet af M. Jouret fra Roubaix samt Cessna 180 HB-COZ tilhørende S. Kudelski fra Paudex. Hamburger Flieger Team aflagde visit 28/5 med Twin Comanche D-GAFA, og 30/5 ankom en Debonair D-EIRK tilhørende Rudolf Kurz. Hos Scanaviation blev en Fairchild Argus SE-EGG gjort klar til flyvning efter et stort eftersyn, og Transair var sidst på måneden i færd med at samle en Cessna 210E OY-DPC.

Militær trafik

USAF Strategic Air Command viste sig 2/5 med en C-97 Stratofreighter O-22613, og fra Tactical Air Command sås C-130A Hercules 60548 6/5, 60513 9/5 og 70457 31/5. Andre USAF-fly var C-47 O-49098 4/5 og C-118A 33298 17/5. U.S.Army var her med Beaver 6406 26/5 og 37931 30/5. Twin Bonanza'en 81347 var klar til levering fra eftersyn hos Scanaviation 28/5, og det interessante ved denne maskine var, at den skal anvendes (sandsynligvis til delvis privatbrug) af en general, for i stedet for at stå U.S.Army, stod der nu bare U.S.A. på flyet, og i stedet for stjerner var der nu store amerikanske flag. Det franske luftvåben kom på besøg 10/5 med Bretagne No.25 og 26/5 med C-47 13654. Samme dag kom det canadiske luftvåben med Canadair CL-2 (Argonaut) 17516, som havde et FN-flag malet på bagkroppen.

E.H.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-STA, Super Caravelle 10B 3, Sterling Airways A/S, Kastrup — OY-DMG, Piper Tri-Pacer, Erik Aen og Børge Sorlie Sandagger, Århus. — OY-DPB, Morane Saulnier M.S. 880B Rallye, Henning Ormstrup, Herning. — OY-ANA, Douglas DC-7B, Andelsselskabet Aero-Nord, Kastrup. — OY-BXA, Vasama, Vestjysk Svæveflyveklub, Esbjerg.

Ejerskifte: OY-DKU, KZ III, Erik Dugdale og Niels Illum, Kbh. (tidl. J. L. Steffensen, Thisted). — OY-DOZ, KZ III, E. J. Thomsen, Kastrup (tidl. Cimber Air). — OY-BJX, SF 26A Standard, Århus Svæveflyveklub (tidl. Leif Midtbøll, Gentofte).

Nye regler for registrerinsbogstaver på fly

Ligesom damekjolernes længde ændres efter modekongernes bud, således skifter også registreringsbogstaver på fly størrelse. I flyvningens barndom klarede man sig helt uden mærkning af flyene, men da den civile flyvning kom i gang igen efter 1. verdenskrig, bestemtes det, at bogstaverne skulle være så store som muligt og anbringes på hvid baggrund. Til at begynde med havde man derfor store hvide felter på siden af flyene, men det så temmelig klodset ud, og mange gik derfor over til at male en tynd hvid kant uden om de sorte bogstaver. Efter nogle års forløb blev bestemmelsen afskaffet ligesom bestemmelsen om, at nationalitetsbogstavet skulle gentages på sideroret. Man krævede nu kun, at bogstaverne var i en farve, der afveg fra baggrunden.

Efter 2. verdenskrig blev det mode at have så små bogstaver som muligt ofte anbragt på finnen i stedet for på kroppen (efter amerikansk forbillede), ligesom mange fly nøjedes med at have bogstaver på den ene vinge. For at lette identifikationen af fly i luften begyndte man i U.S.A. imidlertid for ca. 5 år siden at male store bogstaver på siden af kroppen, og denne mode er nu blevet lovfæstet i bl.a. Danmark ved Ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 16. marts 1965. For fremtiden skal nationalitets- og registreringsmærker ikke længere anbringes på oversiden af vingen, kun på undersiden af venstre vinge, medmindre de strækker sig hen over hele undersiden. Bogstaverne på siden af kroppen eller på de lodrette haleflader skal være mindst 30 cm høje. Såfremt mærkerne anbringes på halefladerne, skal de fremtræde på den øverste halvdel af disse.

For svævefly er det yderst upraktisk ikke at have bogstaver på vingens overside, så det må håbes, at svæveflyverne i egen interesse bibeholder oversidemærkerne.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE
ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14
TEORIKURSER · KORRESPONDANCEKURSER · ALLE FLYVECERTIFIKATER

Fotografering tilladt ved åbent hus!

I North American's husorgan „Skywriter" har vi fundet følgende:

Fotoenthusiaster får deres store dag på Edwards AFB den 16. maj, hvor over 50 af de nyeste operationelle og experimentelle fly fra Air Force vil blive vist på jorden og i luften under et „åbent hus" arrangement. Af flyene kan nævnes raketforskningsflyet X-15, den trisoniske XB-70A, VTOL-flyene XV-5A og X-19, U-2, F-4C Phantom og astronauttræneren NF-104. Alle udstillede fly må fotograferes.

Ny chef for Hovedværksted Værløse

Overingeniør *Age Klem*, chef for Hovedværksted Værløse, blev pensioneret den 31. maj på grund af alder. Han blev ansat ved Orlogsværftets flyvemaskinværksted i 1923 og blev i 1932 chef for flyvertroppernes værksteder. Ved flyveråbnets oprettelse blev han leder af værkstederne i Værløse. Han efterfølkes på denne post af afdelingsingeniør *Leif Prytz*, der hidtil har været chef for FMK's handelsafdeling. Ingeniør Prytz blev ingeniør i marinens flyvevæsen i 1932 og har siden tilhørt den militære flyvning. Han blev uddannet som marineflyver i 1934 og var i mange år medlem af aeroklubbens bestyrelse.

Alle Starfighters ankommet

De sidste 10 Starfighters kom til Alborg i pinsedagene.

Westland fylder 50

I begyndelsen af juni kunne Westland Aircraft Ltd. fejre 50 års jubilæum. Firmaet begyndte som en aflægger af motorfabrikken Petters Ltd. med at licensbygge militærfly under 1. verdenskrig, men oprettede hurtigt egen konstruktionsafdeling og specialiserede sig i recognosceringsfly (Wapiti, Wallace, Lysander). Efter 2. verdenskrig har man koncentreret sig om helikoptere, hovedsagelig baseret på Sikorsky-konstruktioner.

Avro-typer

A. J. Jackson: *Avro Aircraft since 1908.* Putnam 1964, 14 × 22 cm, 470 s. Pris indb. 63 sh.

Alliot Verdon Roe begyndte som modelflyver i 1901 og byggede sit første motorfly i 1907, hvormed han den 8. juni 1908 foretog nogle „hop", der dog aldrig er blevet officielt anerkendt som flyvning. I 1910 oprettede han flyfabrikken A. V. Roe & Co., der producerede så berømte typer som Avro 504, Anson, Lancaster og Vulcan, og som nu er en del af Hawker Siddeley. Bogen skildrer yderst detaljeret samtlige Avro-typers historie og er helt på højde med den sædvanlige Putnam-standard, hvilket turde være en meget fin anbefaling. Man savner kun en biografi af A. V. Roe og en skildring af selve firmaets historie.

Sandheden om Fokker?

A. R. Weyl: *Fokker. The Creative Years.* Putnam 1965. 14×22 cm, 420 s., 276 fotos, 39 3-planstegninger. 84 s. indb.

Den hollandske flyfabrikant *A. H. G. Fokker* var en vældig reklamemager for sig selv, og hans selvbiografi „Den flyvende hollænder" er mildt sagt meget ukorrekt. Til gengæld er forfatteren af denne bog nærmest ude på at sværte Fokker mest muligt til og i hvert fald at frakende ham al ære for teknisk udvikling af Fokker-typerne. Bogen er derfor særdeles underholdende læsning og bringer tillige meget nyt om Fokkers tid i Tyskland før og under 1. verdenskrig, hvor hans fabrik fremstillede nogle af datidens bedste jagere. Illustrationer og øvrigt udstyr er den velkendte høje Putnamstandard.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 7364 — svares ikke 98 47 75

AERO CLEANING
Specialfirma for flyrengøring på alle typer. — Forlang tilbud!
Telf. (01) 51 25 23 og (01) 51 16 64

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 ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

REDNINGSFLÅDER
R.F.D. Type TERN, automatisk oppustelig, vægt ca. 20 kg. incl. container og nødudstyr, godkendt af A.R.B.
Pris kr. 1.650,—. Leveres fra lager.
ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - (01) 35 23 43

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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.

MOTORFLYVERÅDET
Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Skoleholdervej 75² th., Kbh. NV., tlf. Ægir 8378.

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.

Udvekslingen begynder i denne måned

Vort nødråb i sidste nummer gav resultat. Vi fik gæstfrie værter til de fleste af vore udenlandske kadetter, men mangler endnu et par pladser i hovedstadsområdet i tidsrummene 23.—26. juli og ca 7.—12. august. Frederikshavn Flyveklub har lovet at tage kadetterne 2.—5. august, men ved redaktionens slutning havde vi endnu ikke fået dem afsat de to følgende dage.

Omgående afregning for FLYVELOTTERIET

Trods sommerferien skal vi nu have omgående afregning for Flyvelotteriet. Vi håber, at der ikke er usolgte lodsedler tilbage, men skulle det være tilfældet, skal de indsendes senest 4. juli, for at vi kan modtage dem, sortere dem og deponere dem, inden lodtrækningen foretages.

De beløb, klubberne endnu ikke har indsendt for de solgte lodsedler, må også indsendes snarest. Jo hurtigere klubberne afregner og indsender blanketten om, hvad de ønsker at bruge deres andel til, desto hurtigere vil vi kunne udbetale disse.

Nye direkte medlemmer

Skibsbygger *Verner Jørgensen*, Nakskov.
Kaptajn *Johs. E. Laursen*, København.
Urmager *Hugo Sørensen*, Svendborg.
Guldsmed *Erik Nielsen Fischer*, Svendborg.
Direktør *Arly Larsen*, København.
Ulstrup Kommune.

Runde fødselsdage

Autoforhandler *Ejnar Slot*, Nørrevold 7, Varde, 65 år den 30. juli.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

FLYV 1932, 1934, 1935, 1964.
Luftposten 14.—18. årg.
Modellflyg-Nytt 1961—63.
Air Pictorial 1964.
Shell Aviation News 1964.
Flugwelt 1964.
Der Flieger 1964.
Deutscher Aerokurier 1963—64.
Aero Revue 1964.
Aviation Magazine 1963, 1964.
Air Facts 1964.
Soaring 1961—63.
AOPA Pilot 1964.
Birch & Bramson: *Flight Briefing for Pilots Vol. II.*

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Nordjysk har skiftet bestyrelse. Formand er nu *Ole Ring Nielsen*, flyvechef *Otto Overby*.

Billund fik hurtigt et afbræk i sin skolevirksomhed ved et havari på Gö-4'en, hvis hale brækkede.

Vejle havde allerede sidst i maj nået halvdelen af årets budgetterede 2000 flyvninger og måtte i juni og juli flytte en stor del af virksomheden til Filskov, da hjemmeflyvepladsen Vandel ikke var disponibel. Klubbladet „Baby'en" har bragt et par dramatiske beskrivelser af de to togter til Finland efter Vasama og Ka-8 — — det var et par rigtige svæveflyverture.

Holbæk har købt en brugt Libelle-Standard, som Jaksland fløj hjem i pinsen i slæb efter en KZ III, ført af *Jens Hansen* fra Birkerød.

Arbejdet på *Bornholms Flyveklubs* nye flyveplads ved Rø skrider stadig fremad, og man arbejder med henblik på andet end sig selv. På pladsen er der allerede syv dejlige værelser til udlejning til turister, og desuden er klubhuset sat i stand til udlejning. Men herudover bygges der huse, foreløbig kun to, benævnt „Born Air" trætelt, der placeres på en campingplads på østkysten og kan lejes for 25 kr pr nat med fire sovepladser. Svæveflyvning er en alsidig virksomhed.

KALENDER

25/6-3/10 Trafikudstilling i München.

Motorflyvning

9-10/7	Amerikanske piloter i Kbhvn.
30/7-1/8	Vestkystrally (Göteborg)
14-15/8	DM i motorflyvning
28-29/8	NM i motorflyvning
September	FAI Europatur Dubrovnik—München.
4-5/9	Vikingefest (Samsø).
18-19/9	Rally i Lübeck.
7-21/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Svæveflyvning

1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.
4-18/7	DM (Arnborg).
15-25/7	Europa-Cup i Angers (Fr.)
18-31/7	Skole (Arnborg).
31/7-8/8	I-kursus (Arnborg).

Modelflyvning

26/6-4/7	Sommerlejr (Vandel).
7-11/7	VM (fritfl.) i Finland.
1/8	NM fritflyvende (Norrköping).
9-15/8	VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8	Criterium (linest.) i Belgien.
28-29/8	Skræntkonk. (Thisted).
12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
2-3/10	DM-skrænt-finale (Thisted).
9-10/10	UHU-International (F) Hillerød.
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Flyvedagskonkurrencerne

Ikke mindst det fine pinsevejr og de samtidig afholdte konkurrencer i Arnborg og Kaltred medførte en strøm af resultater, hvoraf en del endnu ikke var bearbejdet ved redaktionens slutning, hvor stillingen var følgende:

I *varighed* fører Karup med 36 t 27 m (10), fulgt af København med 26.24 (7), Århus med 19.02 (7) og Vejle og Værløse med hver 12.05 (hhv 5 og 3).

I *distance* har Aviator 1159 km og 1294 points på 4 flyvninger. Værløse 531 og 831 (5), Midtjydsk 685 og 685 (4), Odense 426 og 550 (4) og Ringsted 263 km og 467 points (5).

I *hastighed* har Værløse 297 points (3) mod Karups 82 (1).

I *individuel distance* førte Kæld Wiche, der netop har fået guld-diplom nr 15, med 690 km og 690 points (3). Leif Midtbøll har 274 km og 514 p (2), Verner Pedersen 270 km og 405 p. (1), Per Damsberg 224 og 397 (3) og Braes 375 km og 375 points (1).

Værløse står som bedste klub, fulgt af Karup, Århus, Midtjydsk og Ringsted.

Pinserallyet på Arnborg

Lørdag var der udskrevet 200 km trekant via Rønbjerg og Hadsten, men de fleste landede på andet ben. Søndag hastighed til Holstebro, efterfulgt af fri distance. Dyhr fløj til Varde, Franzen målflyvning tilbage til Arnborg. Mandag vandt Midtbøll en 62 km trekant over Vildbjerg og Skinderholm med 84 km/t (Foka), mens Franzen i Zugvogel fik 66 km/t. Samlet resultat:

1. P. V. Franzen, Zugvogel ..... 596 p.
2. Dyhr Thomsen, Libelle ..... 568 p.
3. Leif Midtbøll, Foka ..... 543 p.
4. Sv. Michaelsen, Carsten Christensen, Herbert Breitling, Vasama.. 466 p.
5. Verner Pedersen, Ka 6 ..... 453 p.

Limfjordsstævnet

30 deltagere var med ved Aviators Modelflyveres stævne den 6. juni i fineste sommervejr. *Kaj R. Hansen* vandt G-eksp. med 4936 points, *Kaj Petersen* G-beg. med 2304, *Jørgen Larsen* hastighed med 171 km/t, *Jørgen Larsen/Dennis Jacobsen* holdkapflyvning med 12 min 01 sek og *Ole Christiansen* kampflyvning med 432 points.

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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.

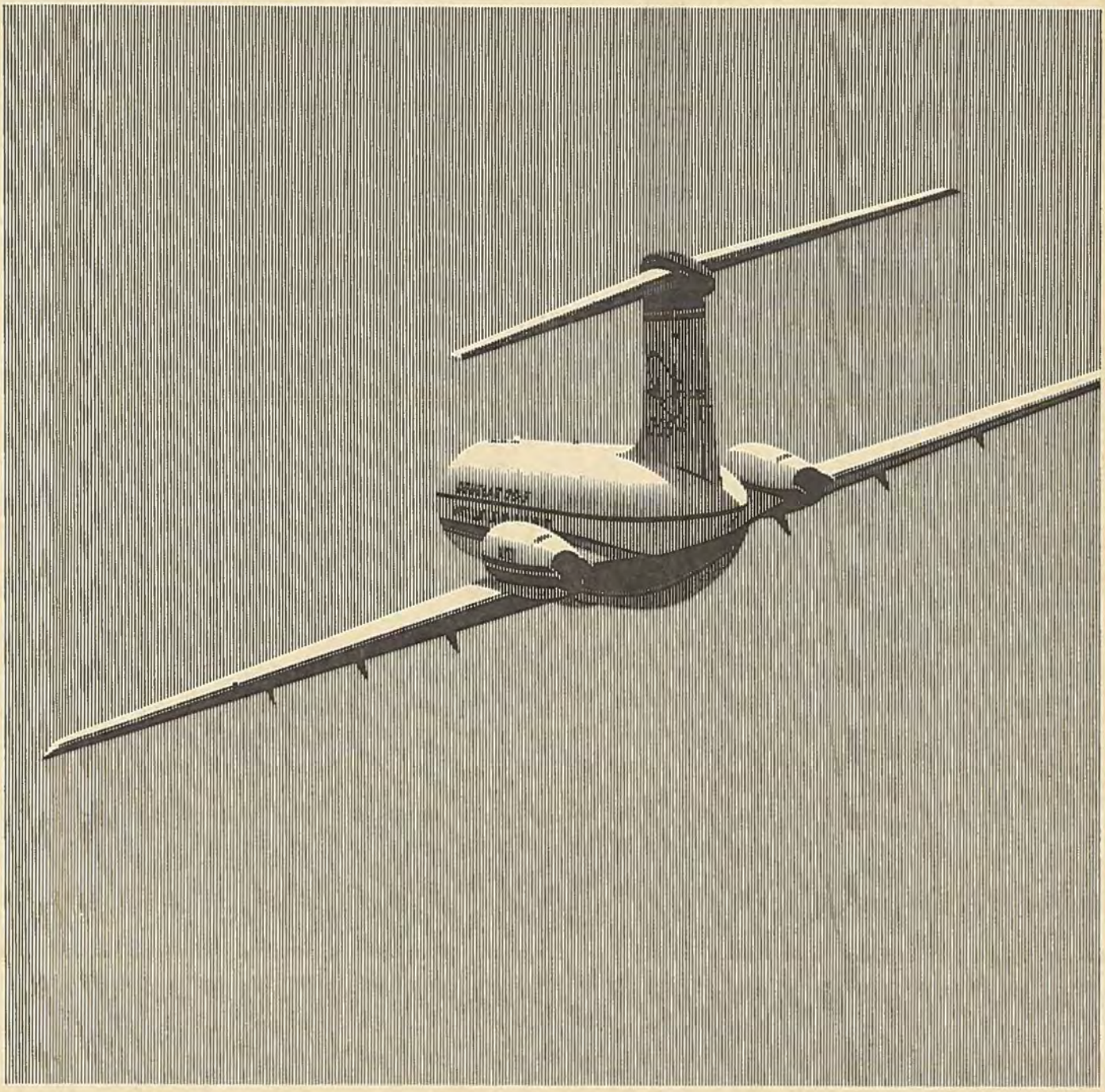
EKSPEDITION
Ejvind Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. Tlf. CEntral 13.404. – Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 19 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.
Tryk: Christensen & Eilersen, København.

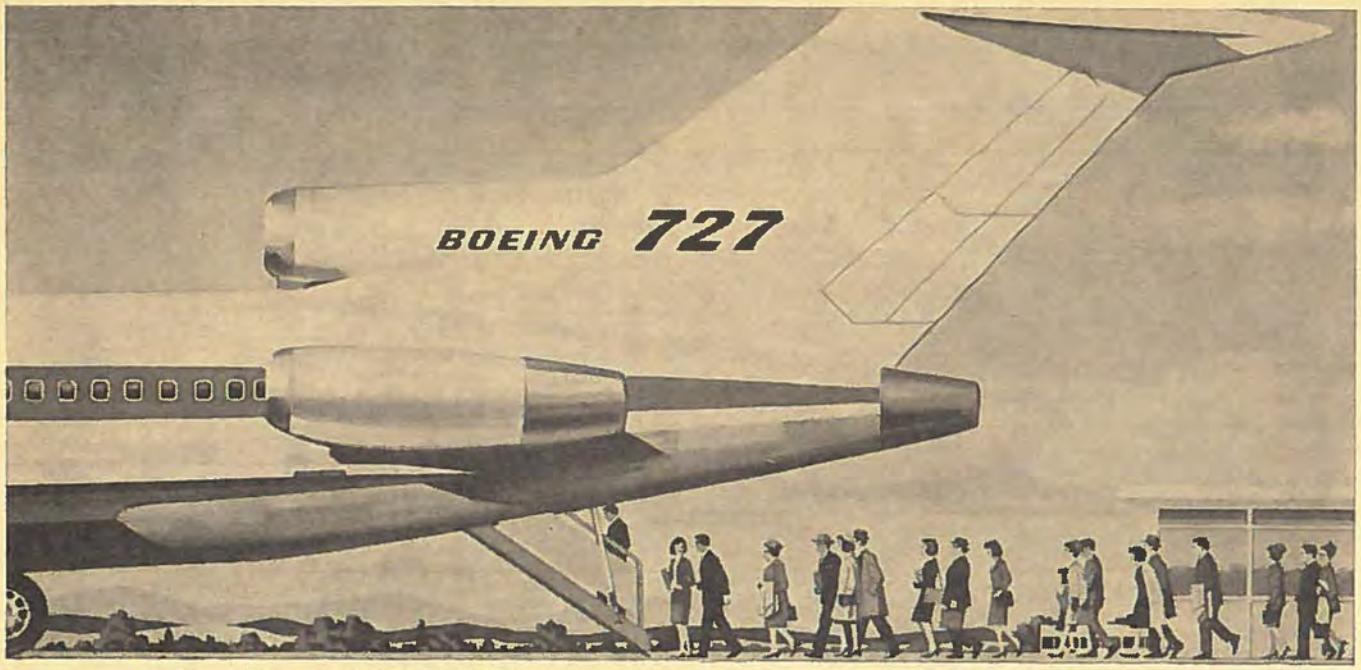
Farvel til »røde tal« på korte ruter

Den ny Douglas DC-9 er skabt til at gøre luftruter rentable. Den tager op til 90 passagerer på sæder, der er bredere end i mange større jetfly, og den flyver med fortjeneste selv med kun 22 passagerer ombord! Maximumlandingsvægten på 74.000 eng. pund sikrer brændstof nok til utallige mellemlandinger på kortdistanceruterne uden tidsrøvende opfyldning. Forenklede systemer med forenklede komponenter gør DC-9eren til jetalderens mest økonomiske og mest pålidelige transportmiddel.

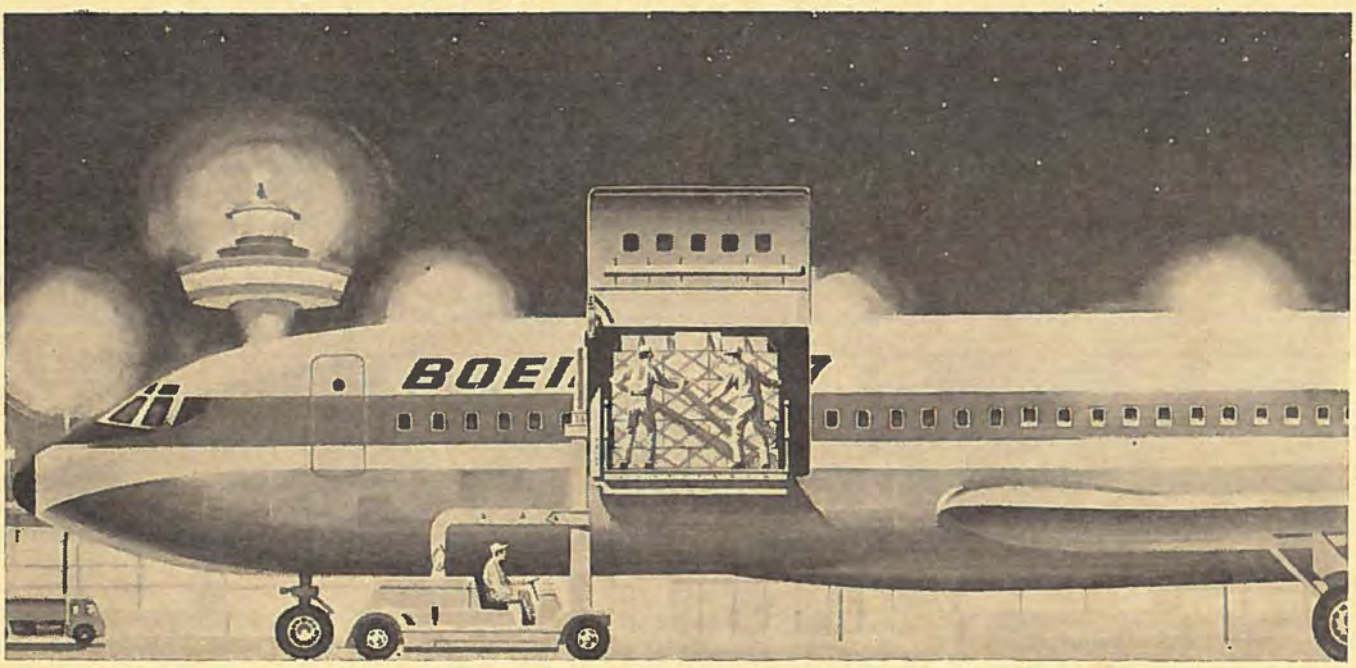
262 DC-9ere er allerede i ordre eller under overvejelse i: Air Canada, Allegheny, Ansett-ANA, Bonanza, Continental, Delta, Eastern, Hawaiian, Iberia, KLM Royal Dutch, Ozark, Saudi Arabian, Swissair, Trans-Australia, TWA, West Coast.

DOUGLAS DC-9





Boeing 727QC flyver med passagerer om dagen,



fragt om natten. Omstillingstid: 30 minutter

727QC er en *hurtigt omstilbar* jet, beregnet til udnyttelse hele døgnet.

Om dagen – når folk foretrækker at flyve – er det den luksusbetonede, fænomenalt populære Boeing 727 jetliner.

Om natten, når der skal flyves med fragt, giver den *ekstra* høj fortjeneste ved at optræde som en hårdfør fragtmaskine med stor kapacitet. I denne rolle kan 727QC medføre omkring 16.000 kg last på otte forud pakkede lastebakker.

Ændringstiden fra luksusliner til fragtmaskine eller en hvilkensomhelst kombination af begge dele: Mindre end 30 minutter.

Den omstilbare 727QC sætter luftfartsselskaberne i stand til at udvide mulighederne m. h. t. kortdistance-fragtmarkedet uden at anskaffe fragtmaskiner som supplement til deres passagerflåder. Da den bruger samme lastebakker og betjeningssystemer og har lige så stor lasteluge som de største jetmaskiner, kan lasten hurtigt overføres fra 727QC til langdistance-fragtmaskinerne.

727QC kan på den måde danne et lønnende forbindelsesnet til de store fragtruter. Dette er en ny fortjenstmulighed for 727 – en jet, der i det første år af sin levetid har sat rekorder i pålidelighed og skaffet sig mere ros fra passagerer, piloter og selskabernes bestyrelser end nogen anden rutemaskine i mange år.

BOEING 727QC

4.

flyv

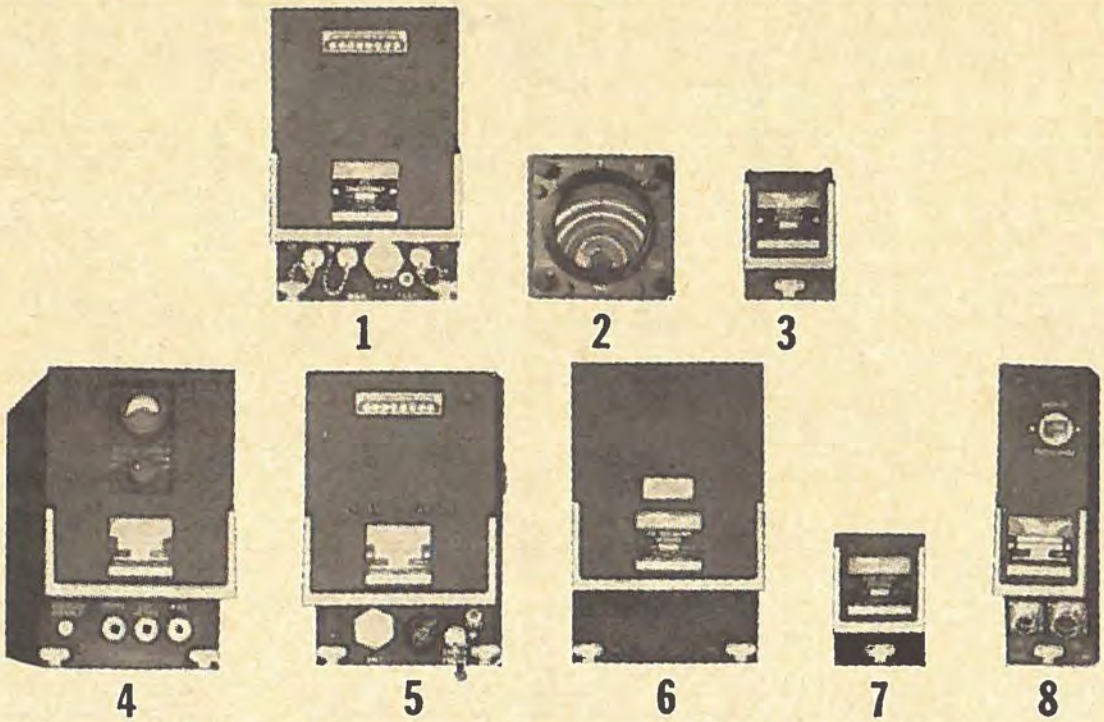
FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

Dansk verdensmester i modelflyvning . 161
Paris-udstillingen . . . 163
Lufthavnsafgifterne . 167
Ny hangar i Kastrup . 169
DM i sæveflyvning . 173
Nyt fra flyvevåbnet . 177
Østtyske linestyringsmesterskaber . . 179
Kastrupgæster 180
Flyvelotteriet 182

Paris-udstillingen bød på en omfangsrig sovjet-russisk afdeling, hvis største sensation var det kæmpemæssige transportfly AN-22, der her ses efter ankomsten til Le Bourget.

8 1965
PRIS KR. 1,65



Kommunikations- og navigationsudstyr med de nyeste tekniske forbedringer kan De købe hos os nu -- eller vente et par år og købe det hos konkurrenten.

1 Vor TRA-61 og TRA-62 IFF/ATC sekundær radar sætter Dem i stand til også at meddele højde. Begge systemer har endvidere automatisk kredsløbskontrol, komponenter der ikke udsættes for overbelastning samt en særdeles enkel impulsenhed.

2 De har 180 NM rækkevidde med vor RDR-1E vejrradar med en 3 db sikkerhedsmargin. Dertil PPI-indikering af det underliggende terræn, ensartet billedgengivelse, automatisk kredsløbskontrol, dubleret impulsmodtager, logaritmisk mellemfrekvensforstærker, automatisk volumenkontrol og de fordele, der er forbundet med et dobbeltudstyr.

3 Vi gjorde vor MKA-28C modtager for markeringsfyr mere pålidelig ved at udskifte superheterodynen med en enkel og høj-selektiv transformatorkreds - hvilket også gjorde det muligt for os at reducere vægten af MKA-28A til mindre end 1,5 kg.

4 Vor RTA-41A og RTA-41B VHF sende/modtager for kommunikation er afstemt på 50 millisekunder; at dette kan lade sig gøre skyldes, at der er anvendt halvledere i indsmeltede enheder og uden bevægelige dele. En fremragende Squelch sikrer uden efterindstilling absolut støjfri modtagning selv i områder med et højt støjniveau.

5 De kan opbygge vor DMA-29 DME i et komplet ARINC-system ved at indsætte komponenter. Her er endog mulighed for at operere i 200 kanaler. DMA-29 er opbygget med halvledere i kompakte enheder og med et forenklet (21 krystaller) afstemningsaggregat. Dets 100 kanaler er udvalgt af ARINC 2-ud-af-5 kodesystem.

6 Vor nye RNA-26C navigationsmodtager kontrollerer sig selv kontinuerligt under flyvningen. Hele systemet kontrolleres: VOR, Localizer og Glidepath - og en speciel monitordel har alt det, der er nødvendigt for at foretage en kredsløbskontrol, der tilfredsstiller ethvert krav til operationel afprøvning af apparaturet før en anflyvning.

7 Vor GSA-25A glidepath-modtager har det, der giver vor RNA-26C dets uforlignelige glidevejsstabilitet - og den anvendes i forbindelse med såvel et 11-tråds som et ARINC 2-ud-af-5 system.

8 Med vor ADF-73A-1 radiokompas har De både transistoriseret afstemning og omskifterfunktion - det hele i en ¼ ATR. - Og så har den indstilling på nul-stød og mulighed for frekvensudvidelse.

Ønsker De nærmere enkeltheder skriv da til:

Bendix International Operations

Dept. M75-06, 605 Third Ave., New York, N. Y. 10016.

THE Bendix CORPORATION

Repræsenteret i Danmark ved: A/S COMMERTAS, Frederiksberg Alle 6, København V, Danmark

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
DC-8
SAS
LN-MOT
SCANDINAVI
SHELL
SHELL

Hvorfor Nordsøen nu er sikrere:

Det Danske Flyvevåben får nu leveret otte Sikorsky S-61A helikoptere, som skal anvendes til den langt udgående S.A.R.—tjeneste på Nordsøen.

Disse dobbeltturbine amfibiemaskiner er særdeles vel egnede for opgaven. De har en maximum operativ hastighed af 135 knob og en aktionsradius på 600 sømil. De kan operere i alt slags vejr. Ekstra store pontoner giver stabilitet i åbent hav. En platform, som kan slås ud, letter overfladeredninger, og et hydraulisk mekanisk hejseværk letter redninger, mens maskinen holder sig flyvende på stedet.

S-61 helikoptere anvendes af militaerstyrker og transportluftfartsselskaber verden over. Sikorsky Aircraft er glad for at have Det Danske Flyvevåben som medlem af sin store familie.

United Aircraft International

FOR EXCELLENCE IN EXPORTING

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORP.

EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

UDLANDSREPRAESENTANT FOR:
PRATT & WHITNEY AIRCRAFT · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTRE · VECTOR · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRAESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT PRODUKTER I DANMARK: CAPTAIN AAGE HEDALL HANSEN, AUTO-PRODUCTS AKTIEBOLAG, WIBRANDTSVEJ 72, COPENHAGEN, DENMARK.

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 8 august 1965 38. årgang

flyv

Le Bourget i centrum

ALDRIG før har Frankrig i den grad manifesteret luftfartsudstillingen i Le Bourget som centrum for verdens flyveinteresse, som det blev gjort i år – endda med fare for at fordunkle sin egen fremragende flyveindustris produkter, fordi der ikke herfra var så mange nyheder i år, og fordi udstillingens volumen gor det nødvendigt for pressen at koncentrere sig om nyhederne.

450 fly af alle typer og kategorier fra 16 lande deltog, og 850.000 besøgende kom for at se dem på jorden og i luften, især under de to store opvisninger den 19. og 20. juni. Hovedmassen af tilskuerne var naturligvis franskmænd, der stolt applauderede deres egne fly, men der kom tusinder fra andre lande over hele jorden for at få et indtryk af udviklingen og for at mødes og tale med hinanden.

Direkte salg er der vel næppe mange af på udstillingen, men den indirekte virkning er overordentlig stor.

Udstillingens politiske betydning blev også understreget i år. Den massive russiske indsats med udelukkende civile fly fra A-15 svæveflyet til de kæmpemæssige trafik- og transporttyper og helikoptere (som blev transporteret via Danmark) stjal i nogen grad billedet fra den fortrinsvis militært prægede amerikanske udstilling.

Så de sidste dage sendte USA selve sin vicepræsident til udstillingen i følge med de nyeste rumpiloter McDivitt og White til Paris for at tiltrække sig noget af opmærksomheden.

Opvisningerne forløb desværre ikke uden tab af menneskeliv – en Hustler forulykkede en dag ved landing og en Fiat G 91 styrtede under landing ned på en parkeringsplads og brændte op.

Salon'en er blevet så enorm, at vi i denne omgang kun kan give en ganske kort oversigt over de væsentligste nyheder, der blev vist, men hvad vore medarbejdere så og hørte i Le Bourget skal nok inspirere til mere stof i den kommende tid.

Dansk verdensmester i modelflyvning!

Thomas Køster fra Hillerød hjemfører det berømteste modelflyvetrofæ — Wakefieldpokalen.

Puh ha, det var en hård tørn, synes verdensmesteren Thomas Køster her at sige efter sejren i Kauhava i Finland.

VERDENSMESTERSKABET blev denne gang afholdt på Kauhava flyveplads i Finland, hvor der blev fløjet nordisk mesterskab for et år siden. Deltagerne ankom d. 7–8/7 og havde da mulighed for at lære pladsen at kende. Flyvepladsen er velegnet til formålet, den er stor (nogenlunde som Vandel flyveplads) og helt plan. Konkurrenceledelsen havde på forhånd afmærket et område på 50 gange 100 m, inden for hvilket man skulle starte sin model, når man fløj konkurrencestart. Dette gjorde det lettere for konkurrencelederen at følge med i slagets gang, samtidig med at tilskuerne fik større udbytte af konkurrencen.

A2-dagen – Thomas Kongsted i fly-off

Den 9/7 blev A2-konkurrencen afviklet. Selve konkurrencen blev officielt åbnet af den finske undervisningsminister. Vejret var ideelt for svævemodeller: sol, svag vind og varme.

I første periode fik *Jørgen Larsen* og *Thomas Kongsted* max, mens *Per Grunnet* kun fløj 104 sek. Kongsted max'ede igen i anden periode, mens Grunnet og Jørgen fik henholdsvis 110 og 121 sek. I tredie periode fløj hele holdet max. I fjerde periode var vejret ved at blive dårligt. Vi besluttede derfor at lade Kongsted starte først, mens vejret var godt, da han var bedst placeret. Hans model trak imidlertid kraftigt ud og han udløste i 20 meters højde. Hele holdet løb ud under modellen, idet de forsøgte at udløse små termikbobler ved at danne hvirvler ved jordoverfladen. Det lykkedes på denne måde at holde modellen oppe i de tre minutter! Så startede Jørgen Larsen og fik igen et max og sidst startede Grunnet, men da var vejret så dårligt, at der ikke var nogen

termik; han løb til pladsens begrænsning med modellen på linen uden at finde andet end synk og fik så 95 sek. I sidste periode fik Kongsted og Grunnet max, mens Jørgen Larsen måtte nøjes med 155 sek.

Der var ialt 8 mand, der havde fløjet 900 sek, så de gik til første fly-off-runde, hvor maximumstiden er 240 sek. Af disse klarede 5 mand de 240 sek, og i anden runde fik *Anton Bucher* fra Schweiz 282 sek, hvilket gav ham verdensmesterskabet i A2. Kongsted klarede ikke de 240 i første runde, han fik kun 122 sek, hvilket rakte til en placering som nr. 8.

Individuelt

1.	Anton Bucher, Schweiz	900–240–282 sek
2.	John O'Donnel, Engl.	900–240–152 sek
3.	Kjell Bentzen, Norge..	900–240–143 sek
8.	Thomas Kongsted ..	900–122 sek
22.	Jørgen Larsen	816 sek
49.	Per Grunnet	671 sek

Hold

1.	England	2646 sek
2.	Tjekkoslovakiet	2597 sek
3.	U.S.S.R.	2534 sek
6.	Danmark	2387 sek

D2-dagen: 16-mands fly-off

Næste dag, 10/7, blev der fløjet D2. Vi havde kun én deltager i denne klasse, nemlig *Niels Christensen*. Det var roligt vejr, overskyet og der kom et par byger i dagens løb. Niels startede med en flyvning på 157 sek i første periode, og i anden fik han 172 sek. Derefter fløj han tre max'er på stribe og opnåede ialt 869 sek, hvilket er det bedste danske D2-resultat til VM nogensinde. Men der var 16 mand, der fløj 900 sek, og blandt disse 16 var hele det amerikanske og hele det italienske hold. Verdensmesteren kunne kåres allerede efter første fly-off-runde, idet *Alberto Dall'Oglio* fra Italien var den eneste, der fløj 240 sek. Hans model var meget smukt bygget og den mindede noget om den model, som *Douglas Galbreath* blev nr 3 med i Wiener-Neustadt.

Individuelt

1.	Alberto Dall'Oglio, Italien	900–240 sek
2.	M. Bourgeois, Frankrig ..	900–239 sek
3.	Evgenii Verbizkii, U.S.S.R	900–227 sek
21.	Niels Christensen	869 sek

Hold

1.	Italien	2700 sek
2.	USA	2700 sek
3.	USSR	2684 sek

C2-dagen – Thomas Køster verdensmester

Wakefield-konkurrencen blev afholdt d. 11. Det var i denne konkurrence, at vi havde regnet med bedst resultat. Vejret var som på D2-dagen. I første periode fløj *Erik Nienstædt* og *Thomas Køster* begge max, mens *Widell* kom i nedvind og fik 171 sek. Anden periode var slem for holdet. Widell startede først, men kom ned på 130 sek. Så gik Nienstædt op og kom også hurtigt ned – 139 sek. Køsters model stallede, men den klarede max, da den kom i kraftig termik. Tredie periode blev en gentagelse af anden. Widell og Nienstædt fik nedvind og fløj 117 og 140 sek, mens Køster lige netop fløj max i en nedvind.

I de to sidste perioder fløj alle mand max, og dermed var Køster i fly-off. Der var ialt 12 deltagere, der havde fløjet 900. Af disse var der kun tre, der kom gennem første runde, det var Thomas Køster, *Vladimir Matweev* fra USSR og *Bengt Johansson* fra Sverige. Disse tre fløj alle max (5 min) i anden fly-off-runde, men desværre landede modellerne alle i en skov i nærheden. Hele det danske hold løb ud efter Køsters model, og det lykkedes at finde den 20 min. før tredie fly-off-runde var slut. Problemet var altså at bringe model + Køster hjem til startstedet på 20 minutter. Der var ca 5 kilometer hjem, så det ville ikke være muligt at nå det ved at løbe. Så lykkedes det Køster at få fat i en cykel, og på den spurtede han hjemad med modellen. Undervejs mødte han det danske holds bil, der var kørt i grøften. Det lykkedes at få den op og få startet den 10 minutter før periodens udløb.

Mens Køster skyndte sig hjemad i bilen, var russeren og svenskeren blevet nervøse over, at deres modeller ikke var kommet, og de havde startet reservemodellerne. Matweev fløj max (6 min) og Bengt Johansson fik 196 sek. Køster kom ind på startstedet 4 min før periodens slutning, og han fik kontrolleret model og motor og trukket op i løbet af tre minutter (det må være verdensrekord), og et lille minut før periodens slutning startede han modellen. Den fik termik og fløj de 6 min til tilskuernes bifald.

Derefter gik Køster og Matweev videre til fjerde fly-off-runde. Matweev lavede en perfekt start og fløj 217 sek. Køster startede næsten samtidig med ham og fløj 257 sek. De to modeller steg lige højt, men da Køsters model gled bedst, vandt han fortjent over Matweev.

Køsters model er en udvikling af Nienstædt Nille V, og vi håber at kunne bringe en tegning med kommentarer til modellen i et kommende nummer.

Individuelt

1.	Thomas Køster	900–240–300–360–257 sek
2.	Vladimir Matweev, USSR	900–240–300–360–217 sek
3.	Bengt Johansson, Sverige	900–240–300–196 sek
40.	Erik Nienstædt	819 sek
52.	Karl-Erik Widell	778 sek

Hold

1.	Sverige	2700 sek
2.	Jugoslavien	2690 sek
3.	USA	2631 sek
12.	Danmark	2497 sek

Fint finsk arrangement

Arrangementet af konkurrencen var fortræffeligt. Tidtagerne var meget dygtige, der var en fremragende hjemhentningstjeneste for bortfløjne modeller, man kunne følge konkurrencens gang på store, overskuelige resultattavler og tilskuerne blev gennem højttalere underrettet om resultaterne. Faktisk blev der ikke gjort nogen fejl på dette område. Indkvarteringsforhold og bespisning var ikke særlig gode, men da det danske hold kom lige fra sommerlejren på Vandel, generede det ikke os. Den eneste virkelige indvending mod dette VM er prisen. Det kostede ca 300 kr at få lov at deltage, hvilket må siges at ligge meget højt, i særdeleshed da der ikke ydes tilskud til danskerne.

Skal man til slut sige noget om det danske holds indsats, må det være at alle resultater, vi opnåede, var følgen af et så godt som perfekt hold-samarbejde. Det var dette holdarbejde, der var skyld i, at VM i 1965 er det bedste verdensmesterskab, dansk modelflyvning har oplevet.

Per Grunnet.

Tag til RADIOSTYRINGS-VM

på Ljungbyhed d. 12-14. august

Som tidligere nævnt finder VM for radiostyrede modeller sted i dagene 9.—15. august i Ljungbyhed i Sverige. Med et VM så tæt ved Danmark må mange radiostyringsinteresserede have mulighed for at komme til stede og overvære dysten mellem nogle af verdens bedste piloter.

I modsætning til tidligere konkurrencer på Ljungbyhed er der denne gang adgang for tilskuere, men kun i dagene 12., 13. og 14. august, hvilket også er de dage, på hvilke der sker noget, idet der flyves én konkurrenceperiode hver af disse dage. Programmet er iøvrigt således: mandag ankomst, tirsdag og onsdag træning og modelkontrol, torsdag, fredag og lørdag: konkurrence, søndag: afrejsedag, ingen flyvning!

Ljungbyhed ligger stadig ca. 40 km ØNØ for Helsingborg, og der er gode veje dertil såvel fra Helsingborg som fra Malmø.

Der kan *ikke* landes med private fly på Ljungbyhed, men man må i givet fald anvende Malmø, Landskrona eller Höganäs.

Det danske landshold til konkurrencen består af *H. Nordahl Rasmussen, Erik Andersen* og *Jan Hakhe* som piloter., *Boy Jacobsen, Jens P. Jensen* og *Aksel E. Mortensen* som mekanikere og *Ole Meyer Larsen* som holdleder.

NM for radiostyrede

fandt sted i Norge den 19. og 20. juni. Kun én dansker, *H. Nordahl Rasmussen*, deltog og blev nr. 4 efter *Poju Stephansen, Ulf Tønnesen* og *Jesper von Segebaden*. Der kunne skrives en lang historie om et særligt „amerikansk" dommersystem, som nordmændene benyttede sig af, men for at gøre en lang historie kort, skal vi konkludere, at dommerne ikke var flinke ved Nordahl. Ved senere lejlighed skal vi vende tilbage til princippet bag den norske bedømmelsesmetode.

Ny Ellehammer-film

Ifølge Information vil Flamingo Film lave et lystspil over opfinderen og flyvepioneren Ellehammers vanskeligheder efter manuskript af *Habakuk*. Filmen skal iscenesættes af *Annelise Hovmand*.

★

Navnlig navne

Kaptajn *Josepph C. Mitchell*, Eastern Air Lines, har tre sønner, hvoraf to er opkaldt efter flyfabrikker, nemlig Douglas og Curtiss. Alle sønner lærte at flyve i faderens Piper Cub, og nu har Douglas, også pilot hos Eastern, fået en datter, der er blevet døbt Piper.

PARIS-SALONEN

Nyhederne blandt de 450 deltagende fly fra de førende luftfartsnationer.

AT give et blot nogenlunde udtømmende referat af hvad der var at se på den i slutningen af juni afholdte *Salon international de l'aéronautique et espace* i Paris vil kræve alle siderne i dette nummer, så vi vil koncentrere os om at fortælle om de nye fly, der blev vist og som ikke allerede har været omtalt i FLYV, og kun i ringe udstrækning komme ind på nye versioner af gamle kendinge, projekter o.l.

Franske fly

Fra værtslandet Frankrig var det *Dassaults* forretningsfly *Mystere XX*, der vakte størst interesse. Siden prototypen fløj første gang den 4. maj 1963, har konstruktionen undergået ret omfattende ændringer. Motorinstallationen består nu af to General Electric CF700–2B turbofans à 1905 kg st.t., kabinen er forlænget 45 cm, spændvidden er forhøjet med 100 cm for at nedsætte landingshastigheden og der er nu tvillinghjul på alle tre understelsben. Mystere XX sælges i U.S.A. under navnet *Fan Jet Falcon* af *Business Jets*, der er et datterselskab af Pan American World Airways. Business Jets har foreløbig bestilt 54 fly, men har option på yderligere 106. Salget på denne side af Atlanterhavet går lidt mere trægt og opgives til tre til det sydafrikanske flyvevåben, to til den franske regering, en til Aga Khan og to eller tre til den tyske forhandler. For alle jetforretningsfly gælder dog, at kunderne i reglen er meget tilbageholdende med at ønske omtale af deres bestillinger, før de er effektueret. Man frygter formentlig at blive beskyldt for ekstravagance af aktionærerne.

Den groteske *Moynet Jupiter* med trækkemotor i næsen og skubbemotor i halen skal sættes i produktion hos Sud Aviation, formentlig i den tidligere Morane-Saulnier fabrik. Denne fabrik kom som bekendt i økonomiske vanskeligheder for et par år siden og har siden været *administreret* af Henry Potez og ikke som almindeligvis antaget overtaget af ham, men efter den franske regerings ønske skal den nu overgå til Sud Aviation. Jupiter's anden prototype har to 290 hk Lycoming IO-540 (den første havde 200 hk Lycoming IO-360-A) og plads til 6–7 personer. Typeluftdygtighedsbevis ventes at foreligge om et par måneder, og der er planer om at gå i gang med en serie på 200. Bl.a. skal det franske flyvevåben være meget interesseret, ligesom en amerikansk fabrik siges at have ført forhandlinger om erhvervelse af licensrettighederne.

Fra den gamle *Morane-Saulnier* stald vistes *Paris III*, en 6-sædet udvikling af det velkendte militære forbindelsesfly. Der er kommet en helt ny og længere forkrop med en dør i siden, så direktørerne kan komme ind lige så nemt som i deres luksusbiler. Prisen angives til ca. 2,1 mill. kr., hvis typen kommer i serieproduktion. Det afhænger af, om man får en ordre fra det franske forsvar, og det anses i øjeblikket ikke for videre sandsynligt.

Sud praler af at have vist en ny helikopter på hver eneste Salon i de sidste 15 år. Det må vist være inclusive versioner, men i år var der nu en helt ny type, nemlig *SA.330*, en militær transporthelikopter til 12 soldater. Den er udstyret med to Turbomeca Turmo III C 4 à 1300 hk og har en marchhastighed på 250 km/t. Syv prototyper er bestilt, og man arbejder ihærdigt på at få andre lande med i programmet. Specielt Tyskland skal være interesseret, efter at det har fået en ekstraregning på 60 millioner dollars som sin andel i udviklingsomkostningerne for Bell UH-1D, som man agter at bygge på licens; men også England skal være interesseret i den som afløser for Wessex.

Hvad USA viste

Bortset fra Gardan Horizon så man ikke meget til de lette franske fly. Fabrikanterne af disse deltog nemlig ikke i salonen, dels på grund af de høje priser, dels fordi man frygtede at drukne i mængden. Det samme standpunkt havde Piper, af hvis typer der dog blev udstillet nogle, mens de øvrige amerikanske fabrikker for lette fly var talrigt repræsenteret, *Cessna* med ikke færre end otte fly. Takket være selskabets salgspolitik havde de dog alle været demonstreret i Danmark.

Af Cessna-herkomst var også STOL-flyet *Wren 460*, der er en ombygget Cessna 182. Den har fået dobbelt-slottede flaps langs hele bagkanten, idet den yderste del af flapsene virker som krængeror, både når de er ude og inde. Vingeprofilets næse er ændret ved hjælp af en letmetal »handske«, så stallingen først sker ved en indfaldsvinkel på 20° mod normalt 16°. Umiddelbart bag propellen er der anbragt en ekstra vandret rorflade bestående af fast flade, ror og trimklap, og på oversiden af vingen er der i hver side anbragt fem spoilere, der virker sammen med krængerorene, således at de rejses indtil 60°, når krængeroret i vedkommende side bevæges opad.

Mens man hidtil ikke har anstrengt sig synderligt for at gøre helikoptere strømlinjeformede, så synes det modsatte nu at være tilfældet. *Hughes OH-6A* ligner nærmest en dråbe med halebom og rotor. Den er blevet valgt som standardhelikopter af den amerikanske hær, der foreløbig har bestilt 714, men det samlede behov anslås til godt 4000 OH-6A er normalt tosædet og beregnet til observationsbrug, men kan medføre yderligere 180 kg last eller to personer. Med overvægt kan der endda medføres syv personer, men i allerhøjeste grad af ukomfort. En sardin i en dåse har det bedre. Motoren er en 250 hk Allison T63-A-5A gasturbine, der giver helikopteren en marchhastighed på 235 km/t. Flyvetiden er 3,4 timer. Prisen for et

1. Den russiske Mi-10, en flyvende kran.
2. Den tomotors An-24 til korte ruter.
3. Den firemotors An-12.
4. Jettrafikflyet Tu-134.
5. Sud Aviation Super Frelon.

flystel uden motor, instrumenter og elektronik er 19.860 dollars pr. stk. En civil udvikling benævnt Model 500 er under forberedelse.

OH-6A's værste konkurrent var *FH-1100* fra *Hiller,* der nu er en afdeling af *Fairchild.* Den bringes nu på markedet som firesædet civil helikopter, og fabrikken har så stor tro på den, at man foreløbig har bestilt 100 stk. Allison T63. Det er den amerikanske flyveindustris hidtil største kommercielle ordre på små gasturbiner. Maximalhastigheden er 204 km/t i 5000 fod og med fulde tanke har den en flyvetid på 4,5 timer. FH-1100 er nu i serieproduktion til levering i slutningen af året. Den leveres med en garanti på 500 flyvetimer eller 6 måneder, hvilket ifølge fabrikken er bedre fra et kmsynspunkt end den bedste garanti fra den amerikanske bilindustri.

Lockheed XH-51A Compound er verdens hurtigste rotorfly, idet den har fløjet med en hastighed på 437 km/t. Den er forsynet med en vinge med en spændvidde på 5,19 m, på hvilken der i venstre side er monteret en Pratt & Whitney J60-P-2 jetmotor (samme motortype som i Sabreliner og Jet Star). Rotoren drives af en P & W PT-6 gasturbine på 500 hk. XH-51 adskiller sig ved at have en stiv rotor, d.v.s. at bladene ikke ændrer stigning under omdrejningen. De hidtil byggede prototyper er bygget for midler fra det amerikanske forsvar og NASA, men to eksemplarer af en femsædet udvikling kaldet Model 286 er under bygning for fabrikkens egen regning. Man håber at få dem typegodkendt af FAA inden årets udgang, hvorefter de skal på demonstrationstur i USA, idet Lockheed har til hensigt at gøre sig gældende på helikopter-markedet. Man forudser rotorfly med hastighed på 800 km/t, idet rotorbladene foldes tilbage under flyvningen, helikoptere med en nyttelast på 20 t o.s.v.

Blandt de mange amerikanske militærfly var det nok en camoufleret *Voodoo,* der vakte størst begejstring blandt typekendere, i hvert fald i den modelbyggende del af disse, men teknisk set var *Grumman A-6A Intruder* og *E-2A Hawkeye* af betydelig større interesse. A-6A er et tosædet hangarskibsbaseret attackfly, forsynet med to 3855 kg P & W J52-D-6. Udstødsrørene kan drejes ca. 30° nedad, hvilket medfører at såvel start- som landingshastighed reduceres med ca. 18 km/t. Bombelastens størrelse andrager ca. 6800 kg. Hastigheden er Mach 0,9, hvilket placerer den i samme kategori som den engelske Buccaneer.

Radomen oven på E-2A Hawkeye har en diameter på 7,32 m og er vist det, der kommer de såkaldte flyvende tallerkener nærmest. Hawkeye er som Intruder hangarskibsbaseret og er allerede i tjeneste som højtflyvende varslingsfly. Den er udstyret med to 4050 hk Allison T56-A-8 turbinemotorer og har fem mands besætning. Normal operationshøjde er 30.000 fod, max. hastighed 478 km/t i O m og max. flyvetid 7 timer.

Det var med meget stort besvær, at *Northrop* fik lov at vise en tosædet *F-5B* i Paris. Ikke fordi typen er hemmelig, men fordi USAF sender alle disponible F-5 til Vietnam til erstatning for de kostbare F-105.

1. Dassault Mystere XX.
2. Northrop F-5 i norsk bemaling.
3. Lockheed XH-51A Compound.
4. Hiller FH-1100.
5. Hughes OH-6A.

Det påstås, at USAF vil anskaffe mindst 200 til Tactical Air Command, men antallet vil jo nok afhænge af krigens gang i Vietnam. Trods sin langsomme start lader det til, at F-5 alligevel bliver den ventede bestseller. Den er allerede i tjeneste i Iran og Korea, og den første til Norge blev prøvefløjet første gang den 17. juni. Norge har bestilt 64, og de første leveringer finder sted næste år. På Edwards AFB prøver man for tiden en F-5A med to J85-15 à 1950 kg st. t. i stedet for de sædvanlige J85-13 på 1850 kg st. t. Den har endvidere nyt næsehjulsben, der løfter næsen 3° under start og ekstra luftindtag til brug under start. Disse tre ting i forening bevirker, at startstrækningen reduceres med 33 %, eller at den modificerede F-5 kan slæbe næsten dobbelt så meget nyttelast som den almindelige F-5. Endvidere er stigeevnen forbedret fra 152 m/s til 188 m/s.

Engelsk nyhed

Britten-Norman Ltd. er med 100 ansatte og et gulvareal på 1100 m² et af de mindste firmaer i den engelske flyveindustri, men til gengæld et af de mest alsidige og enthusiastiske. Man har hidtil koncentreret sig om sprøjteudstyr til landbrugsfly og luftpudefartøjer. I fjor viste man på Farnborough en model af et let trafikfly BN-2, om hvilket det hed, at det ville flyve første gang i slutningen af 1965. Med englændernes velkendte mangel på evne til at overholde den slags planer i erindring var det derfor dobbelt overraskende at se prototypen på Le Bourget. Den fløj første gang den 13. juni, og allerede den 19. var den udstillet på salonen! BN-2 har fået navnet Islander – det betyder øbo og ikke islænding – og er konstrueret som afløser for den gode gamle Dragon Rapide fra 1934. Den er af helmetalkonstruktion og forsynet med to 195 hk Continental I0-360-A med stilbare Hartzell propeller, men serieudgaven skal have I0-360-B på 210 hk. BN-2 har en meget stor rektangulær vinge med et areal på 27,8 m², så vingebelastningen bliver kun 77 kg/m² (på Rapide er den 81 kg/m²). Man har derfor kunnet undgå komplicerede opdriftsforogende indretninger og nøjes med enkelt-slottede flaps. Kroppen måler kun 109 cm i indvendig bredde, men er til gengæld forsynet med store døre, en i hver side, ad hvilken man nemt kommer ind på de fire bænke, hver til to personer. Endvidere er der en særlig dør til cockpittet, hvor der også er plads til to ved siden af hinanden. Hvorfor betale dyrt for en unødvendig midtergang? spørger Britten-Norman. Understellet er fast og består af næsehjulsben fra Beagle 206 Bassett med hjul fra Piper Aztec. Der er tvillingehjul på hovedbenene. Tomvægten er 1260 kg, max. nyttelast 900 kg og fuldvægten 2150 kg. Marchhastigheden ved 75 % motorydelse er 251 km/t i 5500 fod, stallingshastigheden 92 km/t, flyvestrækning ved 75 % motorydelse i 5500 fod 1270 km og start- og landingsstrækning til og fra 15 m højde henholdsvis 347 og 301 m. Grundprisen med instrumenter til VFR, pilotsæder og isoleret kabine (uden sæder) opgives til £ 17.750 (ca. 350.000 kr.), så BN-2 skal nok blive en best-seller. Foreløbig er der bestilt 15, hvoraf 10 af den amerikanske forhandler.

Keegan Aviation viste den første europæisk-ombyggede *Dove* til *Riley 400* standard med 400 Lycoming IO-720 boxermotor, men med det normale Dove-sideror. Ellers var det småt med nyheder fra England, og den af sparekniven hårdt ramte engelske flyve-

industri holdt sig stort set hjemme. Nå, der er jo heller ikke meget at vise, men en One-Eleven havde man nu regnet med at se.

Sverige og Holland

SAAB viste den anden prototype af *Saab-105,* der nu er i serieproduktion til Flygvapnet, og på standen i den statiske udstilling var der en mock-up af den projekterede firesædede version til forretningsflyvning, som man bekræftede, at SAS er interesseret i til den under overvejelse værende afdeling for forretningsflyvning. På Bölkowstanden sås *MFI Mili-Trainer* samt den seneste tyske udgave af Junior, Bo 208C. De vigtigste ændringer er, at spændvidden er forøget med 60 cm, sæderne rykket 10 cm tilbage og instrumentbrættet ophængt fjedrende. Om *Vipan* fortalte direktør Rudolf Abelin, at FLYV for en gangs skyld ikke havde været bagefter med nyhederne, da vi berettede om dens licensbygning i Tyskland. Forhandlingerne er nemlig blevet afbrudt, selvom VFW siger, at man stadig er meget interesseret. Det er den svenske hær også, men penge har man ikke, så foreløbig væbner man sig med tålmodighed hos MFI og overvejer at prøve en af prototyperne med turbinemotor.

Siden vi sidst berettede om *Fokker F. 28 Fellowship,* er der sket afgørende ændringer i det konsortium, der skal bygge den, idet Sud har trukket sig ud af det. Vingerne skal nu bygges af *Short,* bagkroppen og halepartiet af *VFW* og forkroppen af Fokker, der også tager sig af montage. Prisen bliver ca. 2,2 mill. dollars, og det første fly bliver klar i løbet af næste år. Om *Friendship* sagde Fokkers kommercielle direktør Fritz Diepen i en samtale med FLYV, at han ved salonen i 1961 havde udtrykt håb om at bygge denne type endnu i 1970; i 1963 regnede han med det, men nu vidste han, at det ville holde stik. Alene i år er der bestilt 43, så man er oppe på 333 ialt til 33 lande.

Det samme konsortium, som står bag F.28, arbejder også med udviklingen af *VFW 614,* et kortdistancetrafikfly til 36–40 passagerer med to Lycoming jetmotorer på 2360 kg st.t. anbragt i naceller ovenpå vingen. Det befinder sig endnu på projektstadiet.

Nye italienske privatfly

Partenavia P. 64 Oscar er et konventionelt udseende firesædet privatfly med en 180 hk Lycoming O-360, men i opbygning er det ganske interessant. Vingen er rektangulær og har laminarprofil. Dens forreste del (indtil 35 % af korden) er af glasfiberforstærket plastic, mens den øvrige del er af letmetal. Kroppen er af svejste stålrør; den forreste del er beklædt med letmetalplader, resten med razorback-behandlet glasfiber. Halepartiet er af letmetal, mens understellet er af Cessna-typen. Med 65 % motorydelse har den en marchhastighed på 233 km/t i 11.000 fod og en flyvestrækning på 1450 km.

SIAI-Marchetti, tidligere en af Italiens kendteste fabrikker, har ikke gjort sig særligt gældende efter krigen, men søger nu at trænge ind på markedet for general aviation fly. Man har som bekendt overtaget *FN 333 Riviera* og viste tillige *SF.250,* en lavvinget tresædet monoplan med en 250 hk Lycoming O-540. Typen er fuldt kunstflyvedygtig og har en marchhastighed på 315 km/t.

Jet-forretningsfly

Det var jetforretningsflyenes år, og foruden de velkendte *Sabreliner, JetStar, H.S. 125, Lear Star, Jet Commander* og *Hansa* var der også den italienske *Piaggio PD-808,* oprindeligt konstrueret af Douglas. Den ligner de fleste af de andre tomotorede jetforretningsfly og har to Bristol Siddeley Viper 525 à 1360 kg st.t. PD-808 er syvsædet og fløj første gang den 29. august 1964. Foruden to prototyper har det italienske flyvevåben bestilt 25 til brug som navigationstrænere m.v. Marchhastighed 840 km/t.

Argentina og Tjekkoslovakiet

Guarani II (to 930 hk Turbomeca Bastan VI-A) er et argentinsk let transportfly, lidt større end Dove. Dets største rejsehastighed er 475 km/t. Som almindeligt civilt transportfly kan det indrettes til 10 passagerer, men slækker man på komforten og anbringer passagererne som i en gammel sporvogn med ryggen mod væggen, bliver der plads til 15. Det argentinske flyvevåben har bestilt 20.

Det østeuropæiske modstykke til Pawnee er den tjekkiske *Z-37,* et ensædet landbrugsfly med en 310 hk M 462 stjernemotor. Det kan medføre 625 kg kemikalier og arbejder normalt ved en hastighed af 120 km/t, men kan komme ned på 70 km/t med 15° flaps.

Af ganske anderledes elegant udformning er jettræneren *L-29 Delfin,* hvoraf der allerede er leveret adskillige hundrede til Tjekko-Slovakiet, Sovjetunionen, Bulgarien, Ungarn, Østtyskland, Syrien og Indonesien. De to besætningsmedlemmer sidder i tandem og har ejektorsæder. Motoren er en M 701 C-250 på 890 kp st.t., der giver flyet en maximalhastighed på 623 km/t i 5000 m (østlandene måler også højder i m). Det er noget langsommere end f.eks. Macchi M.B. 326, men motoren er jo også betydeligt svagere.

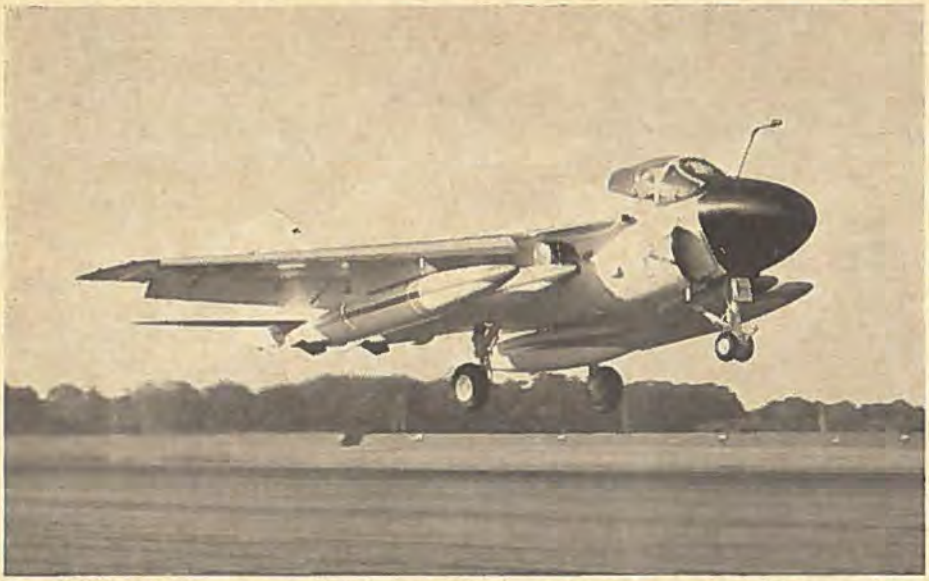
Den store russiske indsats

Russiske fly er så lidt kendt på denne side af jerntæppet, at et hvilket som helst fly derfra vil blive studeret med den største interesse, og når russerne så kommer med en hel flåde af tildels kæmpefly, ja, så stjæler de helt billedet. Den største sensation var selvfølgelig *An-22,* der hævdes at kunne rumme 700 passagerer. Det må nu blive som sildene i den berømte tønde, selvom kroppen indrettes med to etager, og i sin nuværende form må An-22 antages at være beregnet til transport af tunge køretøjer, missiler o.l. Den har fire 15.000 hk Kuznetsov NK-12MB turbinemotorer, der driver ottebladede modroterende propeller og hævdes at kunne transportere 80 t over en strækning på 5000 km. Maximalhastigheden opgives til 680 km/t. Første flyvning fandt sted i februar i år.

Fra Antonov's konstruktionskontor sås også den store *An-12* fragtmaskine. Den blev oprindelig udviklet som militært fragtfly og havde da bevæbning i et haletårn, men dette tårn var ikke at se på det i Paris viste fly. An-12 har fire 4000 hk Ivchenko AI-20M turbinemotorer, der giver den en marchhastighed på 550–600 km/t. Med 10 t last er rækkevidden 3400 km, men der kan medføres en nyttelast på indtil 20 t.

Den Friendship-lignende *An-24* har efterhånden afløst Il-14 på Aeroflots korte ruter

1. Britten-Norman BN-2.
2. Z-37 Cmelak landbrugsfly.
3. L-89 Delfin jettræner.
4. Guarani II fra Argentina.
5. Sud-Aviation SA 330.



Den interessante Grumman A-6A Intruder under start. Intruder er et tosædet hangarskibsbaseret attackfly i klasse med den engelske Buccaneer.

og er desuden blevet solgt til den forenede arabiske republik (7 fly) og til Libanon (1 fly). Den har plads til 50 passagerer og er forsynet med to 2550 hk Ivchenko AI-24 motorer. Marchhastighed 450–500 km/t, max. flyvestrækning 2500 km (med reserver).

Il–2 minder meget om V.C. 10, men er i modsætning til denne endnu ikke i tjeneste. Den får plads til 186 passagerer på økonomiklasse og flyver med en marchhastighed på 850–900 km/t over en maximal flyvestrækning på 9200 km. Motorinstallationen består af fire NK-8 turbofans, hver på 10.500 kg st.t.

Fra den velkendte Tupolev Tu-124 (se FLYV nr. 3) er udviklet den noget større *Tu-134,* der har fået motorerne anbragt på bagkroppen. De er af typen Soloviev D30 og udvikler hver 6800 kg st.t. Der er plads til 64 passagerer (evt. 72). Den er beregnet til strækninger mellem 500–3000 km og skal fuldt lastet kunne gå i luften efter kun 700–800 m.

Også russerne arbejder med supersoniske transportfly og viste en model af et sådant, kaldet *Tu-144.* Det mindede meget om Concorde og angaves at få plads til 121 passagerer. Max.hastighed Mach 2,35, fuldvægt 130 t, flyvestrækning over 6500 km. Første flyvning skal finde sted i 1968, og typen vil gå i tjeneste hos Aeroflot i 1970–71.

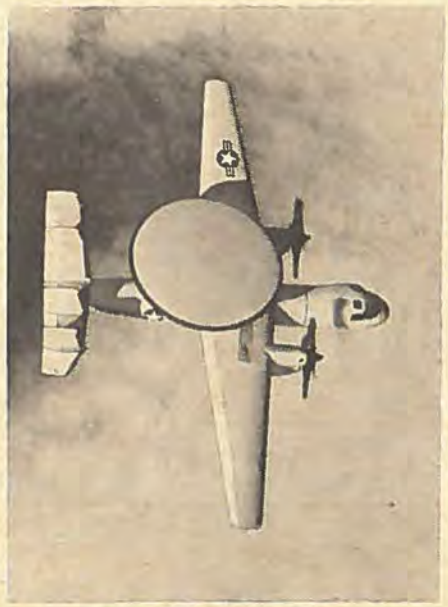
Mil Mi-6 har nogle år på bagen, idet man første gang hørte om den i 1957, men som verdens største helikopter har den stadigvæk interesse. Den er forsynet med to 5500 hk turbinemotorer af typen Soloviev TB-2BM og har en marchhastighed på 250 km/t. Med normal kommerciel last (6000 kg) er flyvestrækningen 635 km, men den kan medføre det dobbelte, hvorved flyvestrækningen daler til 200 km. Kabinen er 12,0 m lang, 2,6 m bred og 2,5 m høj og kan rumme 65 passagerer.

Mi-10 er en flyvende kran, baseret på Mi-6, men med helt ny krop. Den fløj rundt med en stor bus og kan transportere 12.000 kg over 250 km med en hastighed af 200 km/t. Over korte strækninger kan den dog løfte 15 000 kg. Besætningen kan se lasten ved hjælp af et fjernsyn med lukket kredsløb. Den har en ikke helt lille kabine, idet der er plads til 20 passagerer.

Når den ses sammen med de to kæmper, virker *Mi-8* ikke særlig stor, men den er lige godt på størrelse med en S-61 og har plads til 26 passagerer. Den har udvendige brændstoftanke, anbragt på kroppens sider, og er forsynet med to 1500 hk Isotov TB-2-117 turbinemotorer. Marchhastigheden er 230 km/t, flyvestrækning med 3000 kg nyttelast 400 km.

★

Mange danske besøgte salon'en, hvor firmaet *Jørgen Schiøtt,* der repræsenterer størstedelen af den franske flyveindustri i Danmark, gjorde alt for at hjælpe dem til rette. På udstillingen var Danmark repræsenteret af Brüel & Kjær, der opnåede en sølvmedalje.



Grumman E-2A Hawkeye. Den »flyvende tallerken« er et radarudstyr. Den er godt 7 m i diameter.

Nye kursus hos Den Danske Luftfartsskole

Den Danske Luftfartsskole, under ledelse af navigatør *Kjeld Sasbye* og trafikflyver *Karl Rasmussen* starter den kommende undervisningssæson med en række nye kurser, dækkende de fleste typer certifikater.

Mandag den 9. aug. startes kursus til instrumentbevis (hold I) samt kursus til C/D + K certifikat.

Tirsdag den 10. aug. startes kursus til instrumentbevis (hold II) samt til radiotelefonistbevis, og endelig startes skolens fjerde kursus i år til A-certifikat den 8. sep.

Nye hold starter igen medio februar.

I samarbejde med KDA starter skolen den 17. aug. det tidligere omtalte linkkursus. Nye linkkurser starter, så snart et tilstrækkeligt antal deltagere er tilmeldt.

I samarbejde med Litex Aviation driver skolen praktisk instrumentskole på typen Gardan Horizon. Endvidere er skoling til B-certifikat påbegyndt. Chefinstruktør er trafikflyver *C. B. Christoffersen,* tidligere luftfartsdirektoratet.

DM og NM i motorflyvning i denne måned

Danmarksmesterskabet i motorflyvning, der skulle have været afholdt i Ringsted med Midtsjællands Motorflyveklub som arrangør, har på grund af flyvepladssituationen måttet flyttes til Kalundborg Flyveklub med Kalundborg Flyveklub som arrangør.

Indbydelse tilsendes klubberne direkte. Enhver kan flyve med og har chancen for at blive danmarksmester, men desuden er konkurrencen sidste runde i kvalifikationskonkurrencen, på grundlag af hvilken det danske hold til det nordiske mesterskab udtages.

DM finder sted i weekend'en 14.—15. august, og vi håber foruden deltagerne at se andre medlemmer som tilskuere. Lørdag aften er der selskabelig sammenkomst med middag. Nærmere oplysning og tilmelding: Ejv. Nielsen, tlf. Kalundborg (03 5 15) 1650.

Det nordiske mesterskab afholdes 14 dage senere, nemlig den 28.—29. august i Esbjerg lufthavn med Vestjydsk Flyveklub som arrangør i samarbejde med KDA. De nordiske deltagere ankommer fredag eftermiddag. Vi håber at kunne gennemføre navigationskonkurrencen lørdag — — atter under medvirken af luftmeldekorpset, der har hjulpet os ved årets konkurrenceserie — — og slutter af med landingskonkurrencer søndag.

Søndag aften er der præmieuddeling og kammeratligt samvær, hvor vi håber at se mange motorflyvere og andre medlemmer som deltagere, så vi kan få fejret vinderne på behørig vis. Nærmere oplysning om dette fås fra midten af august hos J. Lisberg, tlf. (051) 2 91 11.

TRAFIKFLYVENYT

Lufthavnsskatten blev den 1. juli forhøjet til 20 kr. for en rejse til udlandet, ellers 5 kr. Man arbejder imidlertid på at afskaffe den eller rettere få den inkluderet i billetprisen, men dette kan først ske fra 1. april 1967.

Linjeflyg har forhøjet aktiekapitalen fra 1,2 til 8,7 mill. kr. Samtidig har ABA, SAS svenske moderselskab, overtaget de svenske avisers og bladkioskers aktieposter og ejer nu halvdelen af aktiekapitalen. Den anden halvdel ejes af SAS. Linjeflyg vil indsætte Grand Commander på visse ruter og skal iøvrigt være meget interesseret i De Havilland Twin Otter.

Antallet af civile lufthavne i U.S.A. var den 1. januar i fjor 8.788, en fremgang på 726 i forhold til 1. januar 1963. Der var 705 i Texas, 574 i Californien, 519 i Alaska og 473 i Pennsylvania.

Stor stigning i lufthavnsafgifterne

Hastig gennemførelse af nyt takstregulativ

MED en fart, man ellers sjældent ser, har statens luftfartsvæsen sat et af ministeriet for offentlige arbejder den 29. juni godkendt nyt takstregulativ i kraft med virkning fra 1. juli, kun én dag efter, at regulativet var havnenes kunder i hænde.

Det kan man ikke kalde særligt hensynsfuldt over for havnenes og flyvepladsernes kunder og heller ikke den omstændighed, at interesserede organisationer som f.eks. KDA med kun én dags varsel blev kaldt til møde for at drøfte forslaget, der ikke var udsendt, men først blev forelagt på mødet!

KDA har da også anket over denne fremgangsmåde i sin redegørelse til ministeriet.

Baggrunden for hastværksarbejdet er, at staten jo på mange områder skal skrabe penge sammen. Takstregulativet var ellers kun to år gammelt (da kom det også midt i sommerferietiden), men en del af taksterne har været uændret så længe, at ingen vil modsætte sig en à jourføring af disse.

At landingsafgiften i Esbjerg, Odense og de mindre landingspladser for små fly sættes op fra 4 til 7 kr, vil der således næppe blive protesteret meget over, heller ikke for de 10 kr i Kastrup, men måske nok i Ålborg og Rønne.

Men når man pludselig indfører en ny og helt arbitrær takstgrænse for fly mellem 1500 og 2500 kg, og taksterne for disse stiger helt op til 15 og 20 kr, så er man ude over pristalsstigninger.

Årskort til 3000 kr

Årskortene, der er steget stærkt de senere år og samtidig fik nedsat værdi, da de blev begrænset til kun at gælde statslufthavnene, har fået stærkt ændrede takster. Et årskort til privatfly kostede hidtil 200 kr, til erhvervsmæssig flyvning 750 kr. Nu opdeler man i stedet i vægtklasser, således at årskortet for fly under 1500 kg koster 300 kr (dvs. en stigning for privat- og skolefly, en nedgang for erhvervsfly) og for 1500–2500 kg til hele 3000 kr!

Efter protester blev der dog her indført en overgangsordning for de nuværende indehavere af årskort i denne kategori, så det koster dem 1200 kr i højst 2 år.

Til bedømmelse af de nye afgifter må dog tages i betragtning, at de særlige belysningsafgifter bortfalder. Dette giver det en forenklet administration, og er til betydelig fordel for meget af IFR-trafikken, men en ringe trøst for VFR-trafikken.

Som helhed synes den private flyvning og den lette flyvning at blive relativt hårdt ramt i sammenligning med trafikflyvningen, hvis landingsafgifter stiger relativt langt mindre.

Et slag mod flyvesikkerheden

De hidtidige bestemmelser om 80 % nedsættelse i landingsafgifterne for øvelsesflyvning m.m. opretholdes for store fly, men falder bort for fly under 2500 kg.

Det er efter vor mening en helt forkert politik. Det er et flys ankomst og afgang fra en flyveplads, der koster ekspedition og derfor må betales, men ikke en række lokale starter og landinger, der er nødvendige for at uddanne piloter og for at disse kan opretholde deres træning.

Som det hedder i KDA's henvendelse til ministeriet: »Et stort antal af vore A-certifikatindehavere flyver som bekendt kun et meget begrænset antal timer årligt, og høje landingsafgifter vil yderligere animere dem til at flyve disse få timer med færre landinger til alvorlig skade for flyvesikkerheden«.

Hertil kommer, som også påpeget af KDA, at den samlede fordyrelse af flyvningen, som alle disse forhøjelser medfører (hangar- og opholdsafgifter stiger også), yderligere vil stimulere den pilotmangel, som vi for nylig har påpeget eksistensen af.

Også ud fra et andet synspunkt er der noget helt forkert i taksterne. For startvægt over 2500 kg er der proportionalitet mellem vægt og landingsafgift, mens den burde være progressivt stigende med vægt og landingshastighed, fordi det dog er de tunge og hurtigt landende fly, der kræver langere og bredere startbaner med tilhørende sikkerhedszoner, lysanlæg og rullebaner – – og især meget tykkere baner. Det har man taget hensyn til i andre landes takstregulativer, og f.eks. i Frankrig betaler fly under 2500 kg kun 2.40 fr.

– Mens takstregulativet hidtil har været gældende for »offentlige lufthavne og landingspladser i Danmark«, er det nye udstedt for »offentlige *statsdrevne* lufthavne og landingspladser i Danmark«.

Om det betyder, at de mindre pladser bliver friere stillet, eller om de stadig tvinges til at følge statens takster, vil man afvente med spænding.

Mange små pladsers økonomi er desværre i betydeligt omfang lagt på landingsafgifter i stedet for som i USA på benzinsalg og service (de fleste flyvepladser i USA har slet ikke landingsafgifter, og de, der indfører dem, boycottes systematisk). Derfor vil man på mange af de små offentlige landingspladser hilse denne anledning til at forhøje taksterne med glæde.

Det må håbes, at eventuelle forhøjelser her tager større hensyn til flyvesikkerheden, så man nøjes med at forhøje afgifter for ankomst, men gør skole- og øvelseslandinger gratis eller i hvert fald meget billige.

Er dette ikke tilfældet, vil takstforhøjelserne animere til anlæg af flere afgiftsfri private pladser og til større brug af de nuværende privat pladser, som er anlagt ud fra andre perspektiver.

FAI's identitetskort får øget betydning

Bestemmelsen om, at udenlandske piloter i fly under 2000 kg fritages for landings- og opholdsafgifter i 48 timer, bibeholdes til gavn for luftturismen. Det hjælper ikke danskere i Danmark, men derimod i de andre lande, hvori kortet gælder, f.eks. i Sverige, der også har hævet sine takster.

Den upopulære passagerafgift for trafikfly, som man for kort tid siden talte om at afskaffe i Danmark – ligesom man har gjort det i England – får tværtimod også en tak opad fra 15 til 20 kr pr passager og fra 2 til 5 kr til Malmø samt Ålborg–Kristianssand. Indlandsafgiften på 5 kr er uændret.

Taksterne skal som nævnt skaffe penge i statens kasse. Men vore lufthavne er slet ikke nogen dårlig forretning, og de kan blive en endnu bedre forretning, hvis de ligesom erhvervslivet går hårdt ind for rationalisering og produktivt arbejde. Det må man forlange, at der gøres noget for, og at taksterne sættes i relation hertil.

★

Årets tredje!

Kvalifikationskonkurrencen på Samsø den 27. juni var forbilledligt tilrettelagt af Samsø Flyveklub og blev afviklet i ideelt konkurrencevejr.

De deltagere, der var ankommet om lørdagen, havde en dejlig aften hos Biørn-Henriksens i Tranebjerg.

Selv om kun 9 gennemførte konkurrencen, ankom en mængde besøgende fly dagen igennem for at hilse på.

Landingskonkurrencen blev vundet af Ove Eriksen, Århus. Nr. 2 Viggo Petersen og nr. 3 Heide. Orienteringen af Viggo Petersen, Sportsflk. Nr. 2 Heide og nr. 3 V. P. Degn.

Stillingen i kvalifikationskonkurrencen er herefter:

1.	P. Heide, dir. medl.	17 p.
2.	Per Krog, Sportsflk.	6 p.
	Viggo Petersen, Sportsflk.	6 p.
4.	L. V. Nielsen, Sportsflk.	5 p.
	H. Thyregod, Vestjydsk Flk.	5 p.
	P. E. Jensen, Ålborg Flk.	5 p.
7.	Strøm Hansen, Ålborg Flk.	4 p.
8.	J. P. Degn, Samsø Flk.	3 p.
	Sv. Hulthin, Vestjydsk Flk.	3 p.
	C. Westerled, Ålborg Flk.	3 p.
11.	H. Kristensen, Vestjydsk Flk.	2 p.
	Th. Petersen, Skive Flk.	2 p.
13.	Erik Jensen, Sportsflk.	1 p.
	O. Eriksen, Århus Flk.	1 p.

★

KDA-LINKTRÆNING

Husk tilmelding til instrumentkursus nu!

Vi erindrer om det i sidste nummer omtalte instrumentflyvnings-grundkursus, som KDA i samarbejde med Den Danske Luftfartsskole starter den 17. august til en pris af 250 kr. Der har allerede meldt sig adskillige interesserede, men der er plads til flere endnu, så send straks hosstående blanket ind eller ring til KDA (14 46 55 og 14 68 55) eller Den Danske Luftfartsskole (30 10 14).

Til KDA

Tilmelding til

BASIC INSTRUMENTKURSUS

(Benyt venligst blokbogstaver)

Fulde navn .....

Stilling .....

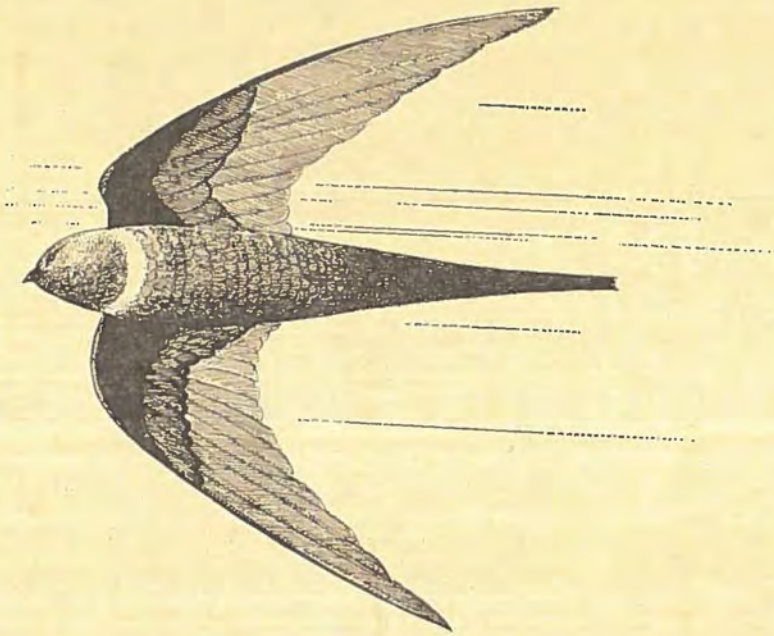
Adresse .....

.....

Telefon .....

Har supplerende kursus interesse? .....

Verdens hurtigste - 300 km/t.



Denne enorme flugthastighed præsteres af Halsbåndsejleren, som hører hjemme i Sydamerika, hvor den bygger sin »hangar« på klippefremspring bag vandfald... Denne forsvarsmæssigt udspekulerede hvile- og yngleplads - i forbindelse med, at den har verdensrekorden i flyvehastighed - gør den til en af verdens bedst beskyttede skabninger... Den er svær at få ram på - umulig at få øje på - når den flyver gennem luften for fuld fart...

Moderne fly opnår tophastigheder med energi fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over...

AIR BP

Første private hangar indviet i Kastrup

Interessant ny konstruktion.

Brüel & Kjær's Aztec foran firmaets nye hangar i Kastrup Syd. Der kan sættes fly ind fra alle fire sider af hangaren.

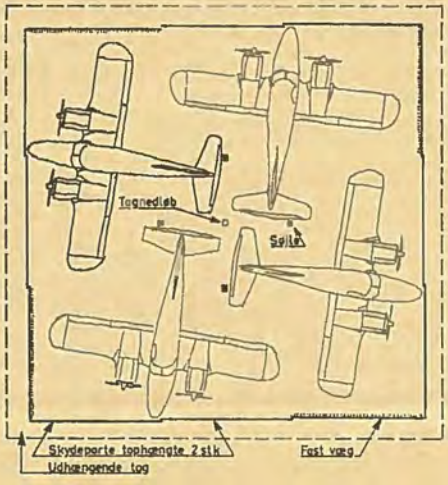
A/S Brüel & Kjær indviede den 28. juni sin nye hangar i Kastrup. Hangaren er smadderutæt fra begyndelsen, så vinden piber og synger igennem den. Og det er også meningen.

Hangarer skal nemlig — som garager — ikke bare være tørre, men også kunne tørre våde maskiner deri på kort tid. Opvarmning er en bekostelig metode hertil, så ved den nye hangar har man simpelthen udnyttet vindenergien ved anvendelse af vor gamle ven Bernouilli's lov. Hangarens stålskelet er beklædt med vandtæt krydsfiner, der er monteret således i metalrammerne, at der er spalter rundt om hver plade af en sådan størrelse, at der opstår et undertryk, som får luften til et kort øjeblik at ekspandere og momentant afkøles.

Er der uden for 100 % relativ luftfugtighed, vil den pludselige ekspansion bevirke en udskillelse af vanddamp netop omkring sprækkerne, så vandet løber langs disse ned på jorden. Luften mister derved nogle få procent af sit vandindhold, nok til at give en udtørrende virkning i hangarens indre.

En anden virkning af spalterne er, at luften opvarmes en smule — størrelsesorden ½ grad — af gnidning ved passagen, og en tredie er den drivhusvirkning, som også kan konstateres gennem de tynde finerplader.

De første målinger viser, at den nye tyndvæggede hangar har 4—5 % lavere relativ fugtighed end den ydre luft, mens den gamle, tætte hangar 103 ved siden af har 3—4 % højere fugtighedsprocent.



Hvordan man anbringer de fire fly i den nye hangar.

Porte i alle fire sider

Den nye hangar udmærker sig desuden ved at være kvadratisk med porte i alle fire sider, et system, vi tidligere kun erindrer fra Ringsted Svæveflyveklubs hangar. Den kan rumme fire Aztecs, der langs malede spor kan køres ud og ind uden at genere hinanden. Dette system er mere økonomisk end de lange hangarer med porte i begge langsider, og civilingeniør *Ole Remfeldt*, der har forestået bygningen, har derfor i projektet for udvidelse af Skovlunde også regnet med benyttelse af sådanne 4-fly-hangarer af forskellig størrelse.

Brüel & Kjær's hangar er på 400 kvadratmeter og har inklusive ca 25.000 kr til jordarbejde og belægning af hangargulv og platformen hele vejen rundt kostet små 100.000 kr.

Det er den første private hangar, der er opført i Kastrup, hvor hangarmangelen længe har været følelig, og langvarige forhandlinger er gået forud for tilladelsen til opførelsen, der på grund af lufthavnens uvisse fremtid er givet med en meget kort opsigelsesfrist.

★

Travlhed hos Aviation Training

Flyveskolen Aviation Training i Kastrup, der ledes af skolechef *M. Mouritzen*, og som flyvechef har *Alex Petersen*, gør os opmærksom på, at man ikke — som tidligere meddelt i FLYV — er ophørt med teoriundervisning, men stadig kan yde sådan undervisning både til A-certifikat og anden uddannelse. Der flyves med Piper Colt.

Iøvrigt mener firmaet, at vi ikke blot har pilotmangel i Danmark, men også mekanikermangel. Der bør uddannes mindst 120 om året, og Aviation Training har over 30 på venteliste, men man mener, at også på dette vigtige område bør der planlægges på langt sigt og skaffes tilskud til uddannelsen i dette erhverv.

Amerikanere på Europa-flyvning

Svarende til de rejser pr privatfly rundt om i USA, der har fundet sted ifjor og atter finder sted i år, har et selskab på 28 amerikanske privatflyvere i sommer „gjort" Europa i 12 Gardan Horizon. Der var på forhånd lagt et snævert program for turen, som begyndte den 21. juni og gik via 16 europæiske storbyer på 3 uger. Med tanke på vejret i Norden var vi lidt skeptiske over for muligheden af at overholde et sådant program, men de 12 fly kom ikke alene præcis til Kastrup fredag den 9. juli, men endda noget for tidligt på grund af en misforståelse angående den norske sommertid.

De havde kun en enkelt dag i København, inden de fortsatte næste morgen, så vi havde ikke villet lægge større beslag på dem med officielle modtagelser etc., men foretrak at lade dem bruge mest muligt af tiden til at bese byen.

De blev dog modtaget af civilingeniør *E. Bjerre Petersen* fra Litex Aviation, der som bekendt repræsenterer flytypen i Danmark, samt af formanden for KDA's motorflyveråd, dr. techn. *Per V. Brüel*, der ved en reception på Danhotel bød de flyvende amerikanske turister velkomne til Danmark.

De 12 Horizon'er var ledsaget af en Marquis med to turbinemotorer, der havde mekanikere og reservedele ombord.

4 nye fly til Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben har nu bestemt sig for efterfølgerne til den flåde af 3 Piper Colt og en Piper Caribbean, der er blevet udnyttet med så gode resultater i de sidste år, men alligevel har været betragtet som et overgangsfænomen. Ialt har de fløjet omkring 8000 timer.

De vil blive udskiftet med 3 Piper Cherokee 140 og 1 Cherokee 180. Den første 140 er modtaget i juli, den næste kommer i oktober og den sidste samt 180'eren ventes til marts.

Gösta Fraenckel 80 år

Nordisk privatflyvnings grand old man, *Gösta Fraenckel* i Göteborg, fyldte den 20. juli 80 år og blev fejret af flyvere fra hele Norden ved Vestkyst-rallyet den 30/7 til 1/8, hvor han som gave fra KDA, Danske Flyvere og Sportsflyveklubben fik overrakt et portræt af sig selv, udført af tegneren *Otto C.*

TYPENYT

Jaguar bliver navnet på den avancerede træner og jager, som Breguet og British Aircraft Corporation vil udvikle i fællesskab (se s. 149 i forrige nr.).

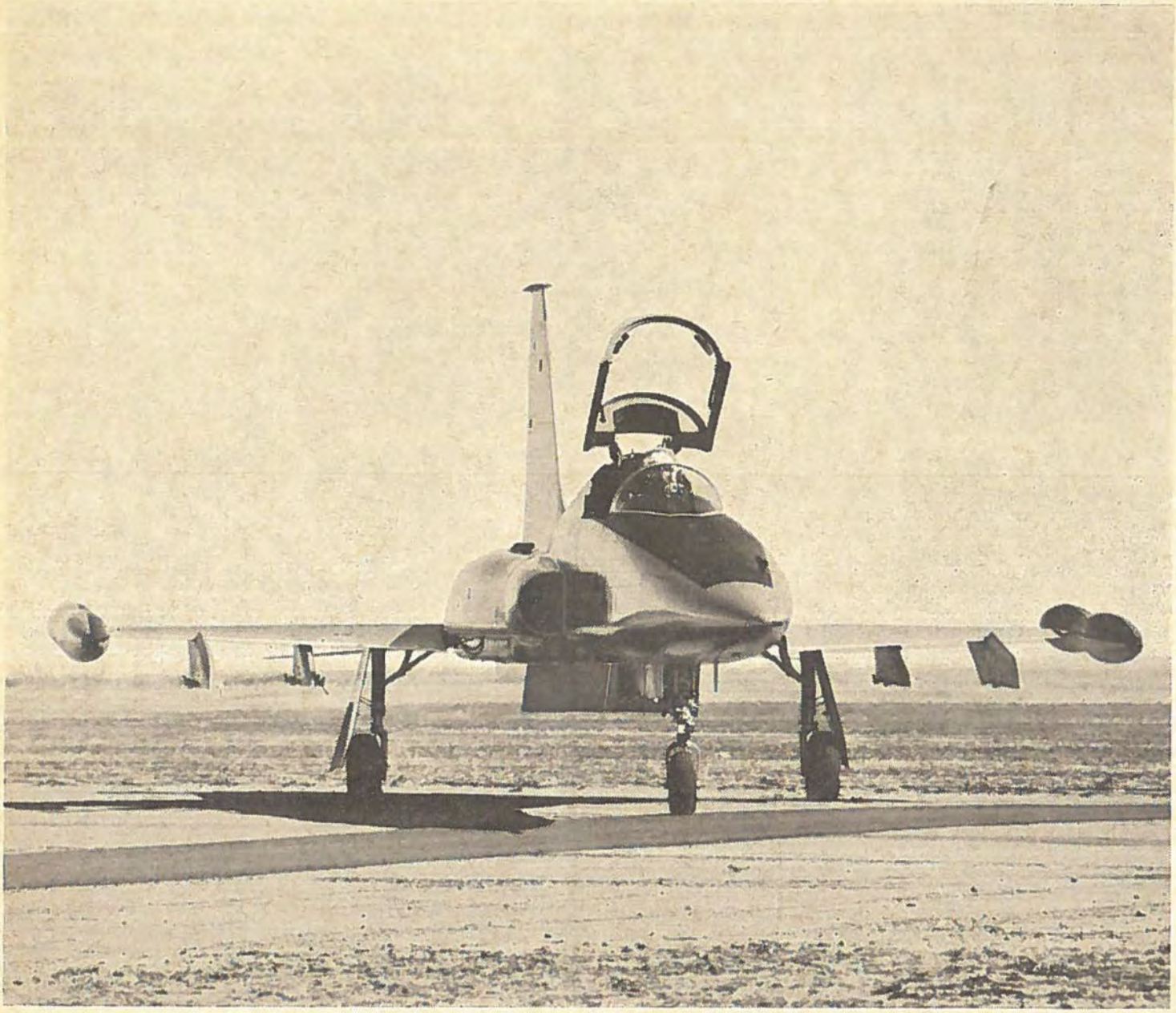
Sikorsky S-66 er et projekt til en hurtiggående helikopter til angreb på jordmål. Den har stubvinger og haleparti som på et fly, idet halerotoren ved høje hastigheder drejes 90° bagud og virker som skubbepropel.

Potez 94 er den nye betegnelse for CM 173 Super Magister.

McDonnell F-4B Phantom nr. 500 blev leveret til U.S. Navy den 9. april. USAF har allerede modtaget over 400 F-4C, og produktionen andrager nu godt 400 fly om året. Nye versioner er F-4D og F-4E til USAF med ændret udrustning, F-4J til U.S. Navy (ny radar, forøget landingsvægt, lavere landingshastighed), F-4K til Royal Navy (omtrent som F-4J) og F-4M til Royal Air Force. De engelske versioner skal have Rolls-Royce Spey. Leverancerne til Royal Navy påbegyndes i juni 1967.

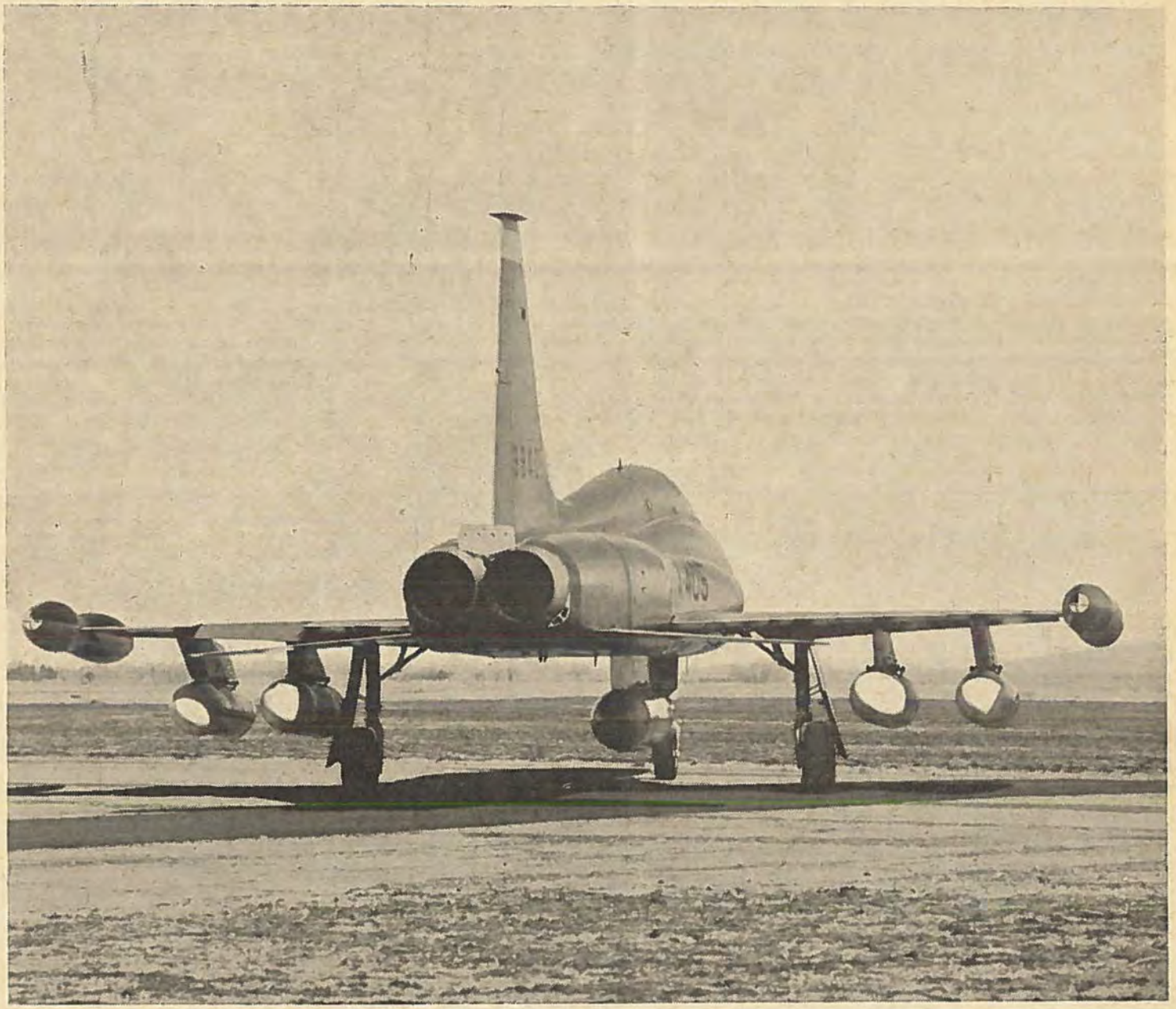
Fiat G.91Y er baseret på G.91T, men har to G.E. J85 i den omkonstruerede bagkrop. To prototyper er bestilt.

Canadair CL-84 Dynavert begyndte flyveprøverne den 7. maj.



Hvor lang tid tager det

På billedet til højre er F-5A blevet forsynet med fire LAU-3A 2,75 tommer raketholdere, et BLU-1/B napalm-aggregat og 560 bånd med 20 mm projektiler — en armering på 2.796 lbs. F-5'eren er i stand til at transportere over 6.200 lbs armering og ekstra brændstof.



at gøre en F-5 operationsklar?

Ikke længe.
Det tager ganske få minutter pany at bevæbne og tanke en F-5 imellem togterne.
F-5'eren er let at have med at gøre. Den skal kun påfyldes eet sted. Alle systemer samt bevæbningen er let tilgængelig uden brug af stilladser og stiger. Adskillige mand kan samtidigt arbejde på F-5'eren uden at komme i vejen for hinanden.
Eksempel: Ved en nylig afholdt prøve på en græsmark blev en ankommen F-5, af et jordpersonel på fire, fyldt op med brændstof, forsynet med 2 raketter og et napalmaggregat og igen sendt i luften efter nøjagtig 6 minutter og 40 sekunder.
F-5'eren er desuden et kraftigt og pålideligt luftfartøj, der aldrig viser tegn på fejl, som er vanskelig at lokalisere.

Vedligeholdelsen på en F-5 i operation er erfaringsmæssigt langt mindre end på nogen anden overlydsjager — lavere end på de allerbedste overlydsjagere.
Hvad dette betyder, er naturligvis en høj udnyttelsesgrad.
Eksempel: På en nylig stedfunden demonstrationstur i Europa og det mellemste Østen gennemførte en F-5 4,5 flyvninger daglig i 49 dage. Den foretog 8 flyvninger på een dag, 7 på 3 dage, 6 på 10 dage og 5 flyvninger daglig i 17 dage.
I fredstid kan F-5'eren i øvelsesområderne flyve mere end 45 timer pr. måned.
Derfor kan nationer, som har F-5'ere, påregne et betydeligt antal flyvetimer. F-5'eren er bygget til at opholde sig i luften.

NORTHROP F-5
NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

Sådan rejser man i dag ...

GARDAN
Horizon

Takket været denne maskines tre landingshjul kan den gå ned hvorsomhelst, blot der er en stribe græs. Herudover er den hurtig og komfortabel. Dens flyveegenskaber og store stabilitet gør den velegnet til IFR-operation. Der er afsat plads til installation af blindflyvningsinstrumenter.
Ligegyldig om De i denne maskine foretager forretningsrejser eller blot flyver for sportens skyld ... De kommer frem til tiden! ... tilmed hurtigere og billigere end i bil eller med tog.

Eneforhandling for Danmark:

LITEX AVIATION

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TLF. 30 10 14

SUD AVIATION

37, Bd DE MONTMORENCY, PARIS 16e - TÉL. 224-84-00

SIKKEN ET DM

Niels Sejstrup vandt i overlegen stil sit fjerde DM under meget vanskelige vejrforhold.

ALDRIG mere DM i juli — det var mange konklusion efter det 8. DM i svæveflyvning, der fandt sted fra 4. til 18. juli på Arnborg. Bevares, det vidste vi af mange års erfaringer, sidst i 1961, ligesom vi vidste fra 1963 og NM/HM ifjor, at maj—juni giver langt større chancer for en god konkurrence. Men ønsket om at imødekomme dem, der kun kan få ferie i juli, samt VM i foråret i England førte altså til endnu et juli-DM.

Der blev ganske vist gennemført syv gyldige konkurrencedage — men hvilke dage! Det var ikke et spørgsmål om at flyve langt eller hurtigt (kun hhv. 3 og 7 fik hastighedspoints i 6 hastighedskonkurrencer), men for det meste et spørgsmål om at holde sig oppe.

Tilfældighederne kunne ikke undgå at spille en betydningsfuld rolle trods syv konkurrencer. Men det var dog ingen tilfældighed, at *Niels Sejstrup* tog føringen fra starten og øgede sit forspring til godt 2200 points til slut, ejheller at *Ib Braes* igen blev nr 2 — de to havde iøvrigt fået fin træning i England.

Konkurrencen blev en skuffelse for de mange, der gerne ville flyve hurtigt i nye, moderne fly. Mange af disse kom ikke til deres ret. Ka-6'en var vel det bedste kompromis igen, men også Ka-8'ens fremragende svagtermik-egenskaber overvejede tit dens vanskelighed ved at komme mod vinden.

De mange, der måtte indkassere 0 points, mens vinderen fik 1000, vil håbe, at en behjertet mand gennemregner alle resultaterne efter VM-systemet for at se, om det skulle give mere retfærdige resultater.

Arnborg bestod ildprøven

Efter ét DM i Herning i 1953 og alle øvrige på Vandel var det spændende at se, hvordan et så stort arrangement med 38 deltagende fly og 2—300 personer kunne klares af vort nye flyvecenter.

Men de to trekantede udvidelser af græsbanen klarede problemerne med at få afviklet starterne hurtigt, og også med at tage mange landinger i tæt rækkefølge.

Af andre nyheder kunne Arnborg byde på et næsten færdigt kontroltårn øst for hangaren, et „dueslag" på 1. sal i hangarens østende (normalt til værksted, under DM som konkurrencetårn), en terrasse syd for hangaren med „Nordeuropas største grill", varmeanlæg og varme styrtebadeanlæg, stolerækker fra Herning gamle teater, militærtelte fra overskudslager til indkvartering (sovesalene blev brugt til briefing, fjernsyn etc.) og flere andre rare ting.

Ledelsen havde ikke været så bekymret for det flyvemæssige arrangement som for, hvordan vaske- og toiletforholdene kunne tage overbelastningen, men det gik med forbavsende ringe ventetider.

Et specielt forhold ved Arnborg er den tættere beliggenhed ved Karup. De vanskelige vejrforhold gav ikke konkurrenceledelsen meget valg, så man måtte lægge vendepunkter i Karups indflyvningslinier og ruter, der skar ind igennem Karups og Vandels kontrolzoner.

Samarbejdet med flyvevåbnet gik udmærket, men disse ruter giver ikke ensartede forhold for de piloter, der lovlydigt kæmpede sig udenfor kontrolzonerne og de, som med radiotilladelse eller uden skar en sektor af dem. Her må skaffes lige vilkår.

Et i betragtning af ferietiden uventet stort problem var det at skaffe hjælpere både til konkurrenceledelsen og holdene. Dette problem må tages op, så man gør det mere attraktivt at være med uden at være pilot, og så piloterne kan koncentrere sig om at flyve konkurrence.

Halvdelen af flyene havde en eller anden form for radio. Nogle forbandede den, fordi den ikke virkede eller forstyrrede dem under de enerverende flyvninger i lav højde. Men mange havde utvivlsomt gavn af den og kom langt hurtigere hjem til hvile eller omstart, de kunne hjælpes og hjælpe hinanden under flyvningen. Men også her må vi stræbe efter lige vilkår.

Men lad os nu se på, hvad der skete.

5/7: Fri distance

Opgaven for mandag lød på flyvning langs en kurslinie mod Frederikshavn; men vejret udviklede sig ikke som ventet, og kl 13 slækkede konkurrenceledelsen på kravene og udskrev fri distance. Problemet blev som så ofte før: mod nord eller syd?

For mange løste problemet sig af sig selv, for man fik hurtigt nok at gøre med bare at holde sig oppe; men da resultaterne var prikket ind på kortet, viste det en interessant spredning af feltet. 13 var gået til Fyn med *Sejstrup* i spidsen de 148 km til det fjernest mulige punkt i nærheden af Skårup, mens *Carsten Thomasen* fik 144 til kysten nord for Klintholm og *Borreby/Hagel* mellem Nyborg og Kerteminde. Det mindede meget om en tilsvarende dag ved DM i 1961.

Men i år blev der også noget til dem, der holdt nordpå og gik ud på Djursland, hvor *J. Friis* og *P. Bjørn Poulsen* begge fik 128 km og *Age Dyhr Thomsen* 114.

Der var imidlertid mange, som ikke kom så langt. Der kom tidvis sammenklapninger og byger, og med den ikke særlig høje skybasis varede det ikke længe, før man atter stod på jorden. For andres vedkommende kneb det med tillid til at kunne nå over vandet til Fyn, hvorfor der var mange landinger i Juelsminde-Vejle-Fredericia-området.

Dagen gav flere småskrammer på flyene og Ka-8'en EUX blev sat ud af spillet med en knækket vinge. 7 fik 0 points, 13 fik over 500:

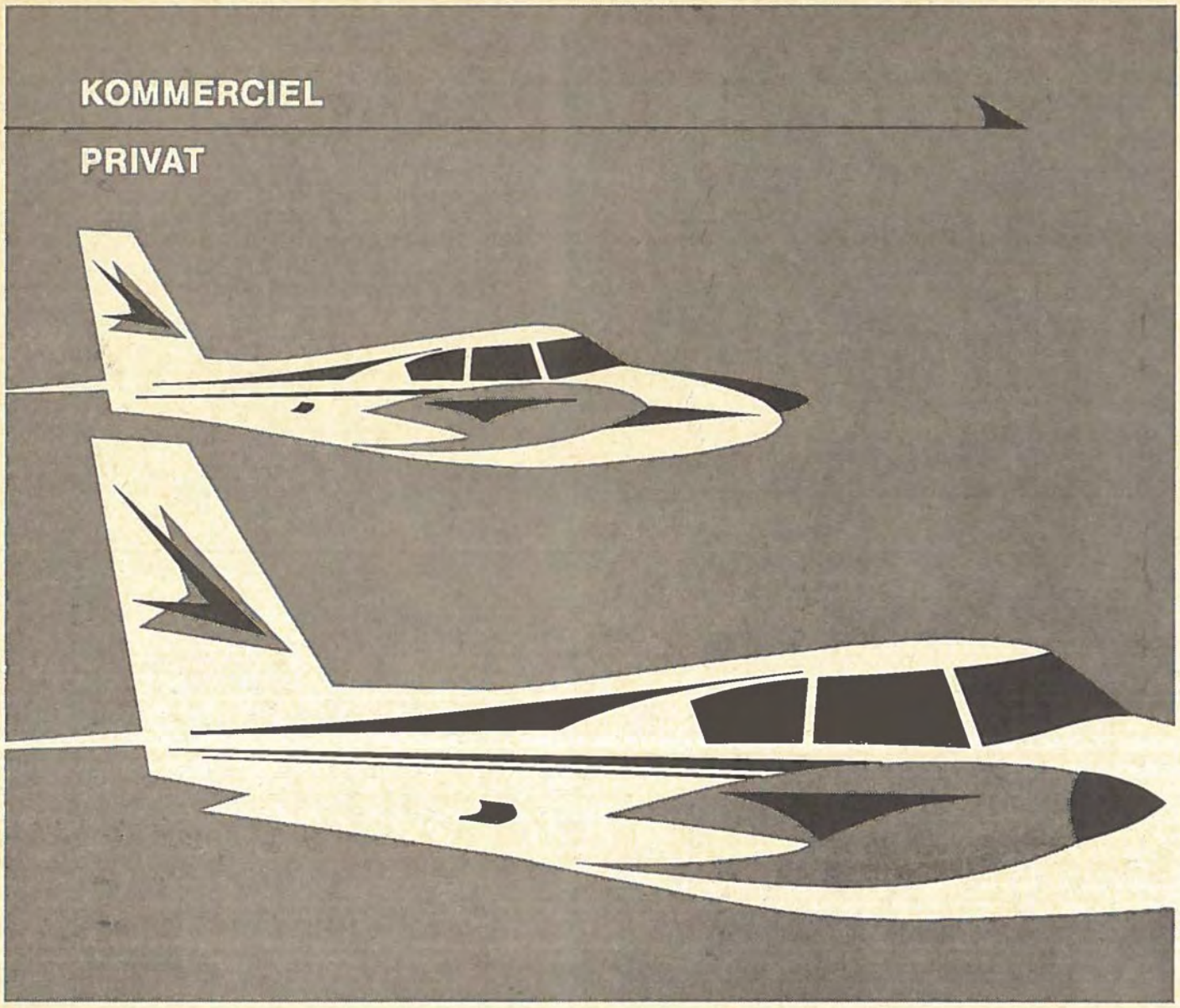
1. Sejstrup 1000, 2. Carsten Thomasen 962, 3. Hagel/Borreby 849, 4. Friis 831, Bjørn Poulsen 831, 6. Jørgen Andersen/O. Sørensen 767, 7. Dyhr 735, 8. P. H. Nielsen 715, 9. Braes 680, 10. Bent Skovgård Sørensen 662.

6/7: Hastighed til Odense (101 km)

Tirsdag bød på blæst og skygader, så den eneste rimelige mulighed for at få en konkurrencedag igennem var hastighed til Beldringe.

Der blev startet fra 1040, men de fleste kom snart ned igen. Det skiftevis mørknede og lysnede i vejret, og lidt over kl 12 kom der bevægelse i feltet, da Sejstrup besluttede

1. Arnborgs tårn og »dueslag«.
2. K. Dahl og B. Skovgård Sørensen.
3. Franzen og T. K. Nielsen ved Zugvogel.
4. Svend Michaelsen og Jørgen Andersen.
5. Dyhr, Ove Sørensen og Franzen.



1624

Flere forretningsbesøg på kortere tid! Hvorfor spilde så megen tid på landevejen? Flyvning med PIPER betyder stor rejsefart og stor rejsefart betyder flere kundebesøg – moderne PIPER fly giver Dem mulighed for intensiv bearbejdning af hele Deres markedsområde. Nyd hvert minut af Deres rejsetid i et komfortabelt og driftsikkert PIPER fly. Der er mange forskellige PIPER modeller til vidt forskellige formål – PIPER en stor fabrik for forretningsfly. – Verdens mest solgte fly.

PIPER

DANFOSS AVIATION
DIVISION A/S
FLYVEPLADSEN, SØNDERBORG, TLF. 22277

sig til at starte. Der var nu op til 3—4 m/sek stig op til 900 meter, man kunne gå på tværs af skygaderne for at arbejde sig sydover.

Men vejret skiftede atter hurtigt og der kom byger, så adskillige dumpede ned. Der var talrige omstarter ved 16-tiden, hvor nogle fik bid og nåede frem til Fyn.

Tre nåede frem til Beldringe, men kun 7 slap over på Fyn. Hovedmassen på ca 20 lå mellem Horsens—Vejle—Juelsminde og resten endnu kortere.

Dyhr blev dagens vinder med 70,5 km/t. Han gik i 550 m med en boble ud fra Juelsminde, steg til 900 m med vinden ud over vandet, nåede Æbelø i 500 m, hvorfra han kunne nå Beldringe. Braes lå lavt flere gange, gik en overgang tilbage, men fik en boble fra 550 m ved Juelsminde. Han gik i zig-zag ude over vandet, en overgang i synk og havde kun 200 m ved ankomsten til Fyn, men fik den fisket op igen og landede efter en sjældent spændende flyvning på lufthavnen med 52,9 km/t.

Poul H. Nielsen omstartede om eftermiddagen, fulgte en solplet ned gennem Jylland, havde hele 1100 m ude ved Endelave og nåede forholdsvis let frem med 51,8 km/t.

Disse tre fik hhv. 1000, 979 og 978 points. Nr 4 blev *H. Lindhardt* med 843, Sejstrup nåede 86 km og fik ligesom *Harry Nielsen* 780, mens *Ole Didriksen* fik 732, 8 *Johs. Lyng* 480 ligesom Friis, *Verner Pedersen* og Carsten Thomasen.

Samlet førte Sejstrup nu med 1780, fulgt af Dyhr med 1735, P. H. Nielsen med 1693, Braes med 1659, Thomasen med 1442 og Friis med 1311.

7/7: Århus–retur – bedste DM-dag

Udsigt: SV-blæst med tordenbyger. Opgave: Kirstinesminde og retur. Det så dårligt ud, da starten blev givet fri, og kun Braes skilte sig ud fra hoben og stak mod nord. Det viste sig senere, at han næsten var nået frem til Kirstinesminde, men han nåede hjem til en ny start kort før 17 og fik halet nogle flere points hjem.

Lidt før middag nåede det bedre vejr fra NV ind mod pladsen, og Sejstrup m.fl. tog fat på at starte. Der var også god termik med basis ca 850 m. Vejret var tydeligvis bedst nord for kursen, og store flokke lå snart langs hovedvej 15 på vej mod Silkeborg, hvor et helt cirkus med 12 fly plus et par jet'er kunne observeres i samme boble ved godt 13-tiden. Her kulminerede højden med ca 1000 m enkelte steder, hvorpå skybasis atter sank ud mod Århusbugten.

Syd for Hammel lå en langstrakt skypølse, en slags lokal regnfront i retning vest—øst med basis ned til 5—600 m. Det viste sig, at der kunne flyves på dens sydside uden for regnen, og snart gik en lang linie af svævefly i langsom flyvning og svag synk østpå ad denne vej. Af og til var der svagt stig, så man kunne opleve at se det forreste fly lave en enkelt højre-fuldkreds, hvorpå alle de efterfølgende lydigt gjorde det samme og derpå fortsatte, da der ikke var noget rigtigt alligevel! Det må have tage sig ejendommeligt ud fra jorden.

Men Kirstinesminde lå noget syd for pølsen. Hvad skulle man gøre, enkelte tjavser på vejen så ikke særligt lovende ud. Henad kl 14 fik *Fich* og hans hjælpere travlt, for da begyndte de første modige at passere vendepunktet — og at dumpe ned på dette eller kort vest herfor. Tiden var ikke moden.

Ikke længe efter kom Sejstrup m.fl. ud af busken, vendte og skyndte sig tilbage mod regnfronten, der nu var kommet lidt nærmere. Nogle nåede den, andre ikke; men de heldige kunne snart i radioen rapportere 2 m/sek under ligeudflyvning vestpå, hvor vejret stadig så mere gunstigt ud.

Syv nåede hjem til den spændt ventende ankomstkontrol i Arnborg. Den første kom kl 1550. Det var Carsten Thomasen, skarpt forfulgt af *Leif Midtbøll*, Jørgen Andersen/

DM-lejrens administrationschef, Peter Fahnøe, holdt som sædvanlig sammen på trådene og passede regnskab, telefon og radio.

Ove Sørensen samt Sejstrup. Kl 1634 nåede Borreby/Hagel og et par min. efter også Friis frem, og kl 1719 kom Lindhardt.

Carsten var også hurtigst med 2 t 53 min eller 52.1 km/t til de 1000 points. De fik alle 905 distancepoints, resten var hastighed. Sejstrup fik 982, J. Andersen 972, Friis 963, Midtbøll 961, Lindhardt 944 og Borreby/Hagel 931.

Af dem, der ikke kom hjem, kom *Poul Kragh* længst med 112.8 km og 638 points. Braes var med 539 den sidste over 500 points. De i Kirstinesminde og omegn måtte nøjes med 339.

Sejstrup førte nu med 2762 points, fulgt af Carsten med 2442, Friis med 2274, Braes med 2198 og Dyhr med 2111.

Denne interessante dag med flyvning på regnfronten var DM's mest interessante, spændende og fyldte med skønhedsindtryk, der nok kunne inspirere til svæveflyvemalerier som på South Cerney-udstillingen.

Den forløb dog ikke uden havarier. En Mucha fik ødelagt hele forpartiet, og en Ka-6 knækkede bagkroppen. Det blev tilladt havaristerne at fortsætte i andet fly uden for konkurrencen.

Torsdagens 160 km trekant måtte efter nogen venten aflyses på grund af regn.

9/7: Forsøg på 115 km trekant

Ved starten til fredagens 115 km trekant via Kjellerup og Brædstrup tegnede vejret lovende, og deltagerne ventede utålmodigt på afslutningen af dagens prøvestart, før de blev sluppet løs kl 1136.

Der var termik under fine skygader med 700 m basis og de fleste tog så fat på det vanskeligste ben fra skygade til skygade mod Kjellerup, mens andre sikrede sig points ved først at gå med vinden til Brædstrup.

Det sidste viste sig klogest, for snart begyndte det at regne hist og her, og kom man under springene fra skygade til skygade til en, der netop havde givet regn, begyndte deltagerne at dumpe ned.

Da man kom tilbage til omstart, var det for de fleste ude med vejret. Hvert vendepunkt noterede en halv snes passager, men kun *Svend Ravn* og Sejstrup passerede begge (i modsat retning). Ravn fik 1000 p. for 81.3 km, Sejstrup 954 for 78.3. Nr 3 var *Egon Briks Madsen* med 927, så fulgte Braes med 857, Midtbøll med 848, Jørgen Hansen med 778 og *Finn Dokkedal* udenfor konkurrencen med 739. 16 fik under 500 points og 14 fik 0.

En enkelt rapporterede 1100 m maximumhøjde. Dyhr måtte lande næsten helt ude ved Århus. Aviators splinternye Ka-8 fik bøjet kroppen ved landing i en kornmark, men nåede at blive repareret i de efterfølgende hviledage.

Samlet stilling herefter: Sejstrup 3716, Braes 3055, Carsten 2820, Midtbøll 2604, Friis 2596.

Med fire gennemførte konkurrencedage var DM nu sikret og alle trængte til at slappe lidt af, så da lørdag ikke blev bedre, holdt man fri og hangarfest (med grill'en indendørs for at varme) om aftenen.

Søndag var det lavtryk over Skandinavien, der havde sendt os den megen kolde luft, nået til Nordfinland, men i stedet kom der en varmfront vestfra og gav os regn (om aftenen stærk regn), så efter tre udsatte briefinger blev der ingen konkurrence.

Et „brækket ben" via Viborg til Kirstinesminde mandag måtte aflyses kl 14 på grund af lav skybasis. Kort efter klarede det imidlertid op og blev det dejligste vejr til glæde for hjælpere og andre.

Tirsdag begyndte det at regne fra om morgenen og fortsatte støt, så efter dagens aflysning begyndte man at drøfte muligheden for at inddrage lørdagen, som ellers efter fire dage ikke skulle bruges til konkurrence. Det blev godkendt.

14/7: Vamdrup–retur

Nu var det blevet varmt, men fugtigt, og kl 11 blev der udskrevet en hastighed til Vamdrup og retur, hvilket forekom meget optimistisk med den sædvanlige lave skybasis og modvind fra SW. Starten ved middagstid var heller ikke lovende — der var store flokke i lav højde og en del omstarter.

Man kunne kun langsomt avancere mod vinden, men efterhånden kom en del dernedad, mens mange dumpede ned. To skal som bekendt flyve over 75 km og 25 % over de minimale 25, for at det blev en konkurrencedag, men det nåedes lige godt og vel. 15 fik points.

Dagens vinder blev *Poul H. Nielsen*, der passerede Vamdrup sammen med Sejstrup, men nåede 6 km længere hjemad og landede efter 87 km ude på en hede. Han fik 1000, Sejstrup 910, *Johs. Lyng* 730 og Lindhardt 710.

Dahl, *Bent Skovgård* og *P. V. Franzen* fik 656 for at lande i Vamdrup.

Det var en uhyre anstrengende flyvning, man måtte hele tiden arbejde for at holde sig oppe og havde ikke megen tid til at se på kort. Flere fo'r derfor vild, og Carsten landede ved Varde!

De fleste landinger skete mellem 1630 og 1700, da et mellemhøjt skydække pludselig kom ind fra SW og lukkede for termikhanerne.

I betragtning af vejret var det med nogen forbavselse, at et hold 1½ time efter pilotens landing pludselig så Braes komme ind østfra og lande på samme plads kl 1800!

Sejstrup havde nu 4626, Braes 3365, Lindhardt 3166, P. H. Nielsen 3032 og Carsten Thomasen 2820.

16/7: Hastighed til Tønder

Nu var højtrykket vestfra endelig ankommet og skulle give NØ-vind, så mange begyndte at tage Tysklandskortet frem, men efter modtagelse af vejrkortet måtte de se denne sidste chance ryge (lørdag skulle vi være tidligt hjemme) og påny berede sig på Kjellerup—Brædstrup-trekanten, endog i modvind!

For første gang startede vi i vestenden af Arnborg, men efter en halv snes starter stoppede det igen, da der kun var 450—600 m skybasis og svage, uldne skyer.

Efter nogen diskussion fik man endelig ændret til en medvindsopgave, der var den eneste chance, det blev hastighed til den nye flyveplads til Tønder.

Dagen gav 12 nuller. Starterne gik fra kl 1337, mange arbejdede sig meget vest for kursen i et forgæves håb på søbrise og måtte lande med betydelige fradrag i den pointgivende distance.

Sejstrup fik sin anden sejrsdag 112,8 km til øst for Højer. Carsten fik 920 for 105, Friis 904, *Ib Jensen* 898, Braes 644, *J. Nesgård* 585, *Sv. Michaelsen* 575, B. Skovgård 521 og *J. Lauritzen* 505. Resten under 500.

Fra 25 til 250 passagerer . . .
fra 100 til 6.000 miles . . .
fra 3.000 til 100.000 lb last . . .
Nu kan ethvert luftfartsselskab få nøjagtigt de fly det har brug for - fra Douglas kongelige jet-familie.

DC-9-10. Den ny, hurtige, robuste, »tætte« jet-model, der giver overskud blot med 25 passagerer over ruter på kun 100 miles.

DC-9-30. En udvidet udgave, som tager op til 115 passagerer og dog alligevel stadig klarer sig med korte start- og landingsbaner.

DC-9F. Den mellemstore, meget store fortjenst-mager i luftfragt. Laster op til 30.000 lb over 800 miles.

DC-8-50. Fremragende eksempel på vor tids bedste jet-fly. Flyver mere end 550 miles i timen; tager 160 passagerer 5000 miles.

DC-8-50F. Den berømte jet-fragtmaskine. Laster ca. 100.000 lb. Maximum-radius: 5.000 miles. Let at skifte mellem passager- og fragttransport.

DC-8-61. Nummer 1 blandt de større, hurtigere ny Douglas jets, tager 250 passagerer til fantastisk lave omkostninger pr. person-mile.

DC-8-61F. Den ny fragtmodel går på vingerne i 1966 og giver kraftigt udvidede fortjenst-marginaler på luftfragt.

DC-8-62. Præsenterer ny aerodynamiske fordele, 6.000 miles aktionsradius, er skabt til at nedsætte omkostningerne på de særlig lange ruter.

DC-8-62F. Denne langdistance-maskine vil give luftfragten 100.000 lb laste-kapacitet på oversøiske ruter.

DC-8-63. Denne maskine forener ny aerodynamiske fordele med forøget brændstofkapacitet til 250-passagermaskinens særlige krav under intens international flyvning.

DC-8-63F. Lave omkostninger og stor brændstofkapacitet vil gøre denne maskine til topscorer i økonomiløbet for mellemstørrelser over lang-distancerne. **DOUGLAS**

Alle jet-fragtfly (F) forvandles let til passagertransport – helt eller delvist – efter ønske.

Johs. Lyng fra Vejle, der i år fløj klubbens nye Vasama.

Sejstrup var nu urørlig med 5626 points foran Braes med 4009, Carsten med 3740, Lindhardt 3644 og P. H. Nielsen med 3334.

17/7: Forsøg på 160 km trekant

Lørdag morgen klarede det op til en dejlig blå himmel — sommeren var endelig kommet. Der var udsigt til østlig vind på 15 knob, 1—4/8 cu med base i 2 til 4000 fod. Der blev pany udskrevet en modvindstrekant via Holstebro—Viborg, og den grønne lyskugle blev affyret allerede kl 1030.

Der viste sig at være kraftige termikbobler på både 3 og 4 m/sek, men også store og kraftige synkrområder — foruden den kraftige modvind. Skyerne forsvandt helt. En del dumpede ned på og i nærheden af pladsen, omstartede eller afventede bedre vejr. Mange kæmpede længe i nærheden af pladsen. Hver gang man gik frem mod vinden, måtte man langt ned, fik en ny boble i lav højde, fik højde på igen — og var drevet tilbage til udgangspunktet.

Noget over middag blev det dog lidt bedre, og også efternølerne kom fra pladsen. Med eller mod deres vilje måtte alle følge benet mod Holstebro.

Det var en dag, hvor man fløj på terræn'et og søgte bobler i læ af byer, over hedeflader, plantagekanter osv. Termikken gik til tider op til over 1200 m, men ofte kun til 900 eller 1000 m.

Mange passerede efterhånden Holstebro flyveplads, men herefter blev det endnu sværere lige mod vinden mod Viborg. Det var frem og tilbage. En brugte 1½ time til 10 km. Efterhånden placerede man sig langs linien, en lille flok med 5 forskellige typer samarbejdede sig frem til Haderup.

Niels Sejstrup blev dagens vinder med 93 km til Finderup kort før Viborg, men kom ikke længst! Det gjorde Finn Dokkedal i Ka-8 uden for konkurrence med 96.9 km, så han noterede sig i sin private konkurrence for 1070 points! Sejstrup landede allerede 1445.

Nr 2 blev Ole Didriksen med 91.2 og 976 (landing kl 1630), nr 3 Bent Skovgård 814, P. H. Nielsen fik 802, P. V. Franzen 782, Dyhr og Michaelsen hver 738 og Ib Jensen 646.

Og så gik det hjem til den af *Lykke Dyhr Thomsen* arrangerede afslutningsfest i hangaren, hvor *Mogens Buch Petersen* uddelte præmier, ros og tak til alle medvirkende, hvorpå man dansede og morede sig til den lyse morgen og derpå spredtes for alle vinde.

Resultatet

		points
1.	N. Sejstrup, FSN Ålborg, Ka-6	6626
2.	Ib Braes, Aviator, Ka-6	4481
3.	C. Thomasen, Skive, Ka-6	4385
4.	H. Lindhardt, Værløse, Ka-8	4140
5.	P. H. Nielsen, Havdrup, Vasama	4136
6.	J. Friis, Karup, Ka-8	3843
7.	B. Skovgård, Vestj., Vasama	3728
8.	Dyhr Thomsen, Midtj., Libelle	3693
9.	L. Midtbøll, Værløse, Foka	3394
10.	E. B. Madsen, Svævethy, Ka-6	3238
11.	J. Lyng, Vejle, Vasama	3221
12.	Hagel/Borreby, Værløse, K-7	3160
13.	J. Andersen/O. Sørensen, Midtjydsk, Lehrmeister	2900
14.	J. Nesgård, Aviator, Ka-8	2837
15.	P. Franzen, Aviator, Zugvogel	2733
16.	O. Didriksen, Aviator, Ka-6	2676
17.	S. Michaelsen, Midtj., Vasama	2525
18.	Ib Jensen, Birkerød, Ka-6	2389
19.	Bj. Poulsen, Kbh., Ka-6	2222
20.	Ole Borch, Kolding, Ka-6	2196
21.	J. Lauritzen, Kbh., Ka-6	1917
22.	Harry Nielsen, Birkerød, M.100	1888
23.	V. Pedersen, Aviator, Ka-6	1882
24.	Svend Ravn, Karup, Ka-6	1874
25.	K. Dahl, Skrydstrup, Ka-8	1792
27.	Jørg. Hansen, Birkerød, M.100	1596
28.	P. Weishaupt, Birkerød, MuchaSt.	1552
29.	Knud Høst, Næstved, Lis	1472
30.	T. K. Nielsen, Aviator, M.100	1119
31.	A. Christensen, Kolding, Ka-8	900
32.	F. Dokkedal-Hansen/Morten Voss, Havdrup, Ka-6	873
33.	F. K. Nielsen, Skrydstrup, K-7	863
34.	P. Ågård, West, Mucha St.	661
35.	Mogens Dam, Kbh., Ka-6	645
36.	V. Christensen, Midtj., Ka-8	308
37.	P. Andersen, Midtj., Mucha St.	305
38.	Finn Andersen/Ib Rasmussen, Silkeborg, Lehrmeister	134

FLYVEVÅBNET

Starfighterne overdraget officielt

Den 29. juni blev Starfighterne officielt overdraget Danmark ved en parade på FSN Ålborg. I sin tale sagde chefen for FLV, generalløjtnant *H. J. Pagh*, at man allerede har fløjet mere end 1000 timer med dem. Endvidere talte den amerikanske og den canadiske ambassadør, idet flyene er leveret som et fælles canadisk-amerikansk våbenhjælpeprogram. Den canadiske ambassadør oplyste, at der fra 1952 indtil 31. marts 1964 var uddannet 470 danske piloter og 59 navigatører i Canada. Efter den nu gældende aftale vil Canada hvert år uddanne 35 piloter, to helikopterpiloter og to langdistancenavigatører fra Danmark.

Flyvevåbnets aktive officerskorps består idag af ca. 250 linieofficerer, 570 specialofficerer og 235 reserveofficerer til fuld vedvarende tjeneste indtil det 60. eller 52. år.

Eskadrille 722 i Værløse har nu modtaget tre S-61. De resterende seks bliver leveret inden årets udgang, men først næste år vil S-61 indgå i SAR-beredskabet, oplyser Flyverkommandoen. Den første danske S-61 begyndte flyveprøverne i U.S.A. den 9. februar.

Flyveulykken 14. juli

En Hawker Hunter styrtede den 14. juli ned på skydeterrænet ved Rømø. Under sigteøvelser fløj den med 700 km/t lige i jorden og blev knust. Piloten, den 24-årige flyverløjtnant II *Henning Johansen*, blev dræbt på stedet.

Carsten Thomasen fra Skive blev nr. 3 og fløj ligesom Sejstrup og Braes en Ka-6CR.

Tuborgfondet støtter svæveflyvningen igen

Aeroklubben har haft den glæde fra Tuborgfondet at modtage 7.250 kr som den første halvdel af et beløb på 14.500 kr til indkøb af en Ka-8 til Svæveflyvecenter Arnborg. Takket være denne dejlige gave og den tidligere omtalte bevilling fra Dansk Idrætsforbund og ved særlig velvilje fra A. Schleicher, der ellers har lang leveringstid, lykkedes det lige efter afslutningen af DM at få OY-EYX hjem til brug på den igangværende svæveflyveskole, hvor det nye fly var ventet med længsel, ligesom det vil komme til at gøre god nytte på det instruktørkursus, der finder sted i den første august-uge på Arnborg.

Flyvedagskonkurrencerne

Ved redaktionens slutning havde det ikke været muligt at bearbejde ret mange af de under DM indkomne resultater, men stillingen var:

Varighed: Karup 38 t 17 m (10), København 35.19, Værløse 21.40 (8), Århus 19.02 (7), Vejle 18.20 (6), Als 12.13 (6).

Distance: Aviator 1271 km og 1518 p., Havdrup 636—959, PFG 759—951, Kbh. 613—869, Værløse 582—850 (hver 5 resultater).

Hastighed: Værløse 404, Karup 189, PFG 188, Kbh. 124, Aviator 68 points.

Bedste klub: Værløse 9, Kbh. 10, Karup og Havdrup 16, PFG 17 points.

Individuel distance: Kæld Wiehe 690—690, H. Thorsted 396—652, Braes 479—583, H. Markqvardsen 567—567, Midtbøll 323—529, B. Skovgård 264—528, V. Pedersen 370 — 505, P. Franzen 378—490, Evar Jensen 342—452.

Lad kvaliteten gøre udslaget!

PZL-variometer type WRs-5 er forsynet med Mac Cready-ringsystem, hvilket muliggør bestemmelse af det ideelle forhold mellem synketal og glidehastighed (glidetal) under strækflyvninger, baseret på den gennemsnitlige stigehastighed i termiken.

WRs-5 er konstrueret efter Stauscheibensystemet og har måleområde fra 0 til ± 5 meter med tolerance ± 0,3 meter.

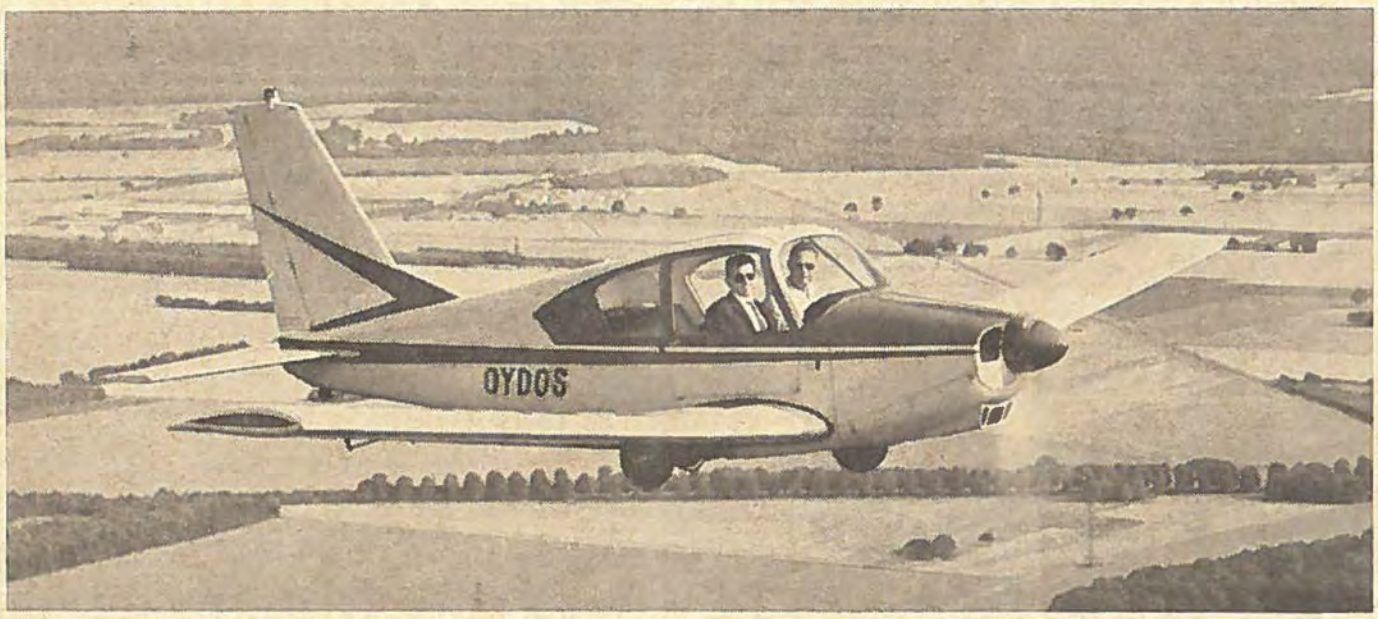
I PZL's omfattende program for flyinstrumenter findes også variometre til 30 meter, Total Energy Variometer, højdemålere, fartmålere, kompasser m. v. Polske flyinstrumenter er kvalitetskonstruktioner i et meget fornuftigt prisleje, og der ydes 6 måneders skriftlig garanti.

Brochurematerialer og priser på forlangende.

Alt tilbehør til svævefly, barografer, faldskærme m.v.

MOTOIMPORT
WARSZAWA . POLEN

REPR. I DANMARK
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53 . KGS. LYNGBY
TLF. (01) 87 69 15



Gardan Horizon fra Caravelle Fabrikkerne SUD AVIATION

GENERALAGENT:
Litex Aviation A/S
ELLEBJERGVEJ 138, KØBENHAVN SV - TELEFON 301014

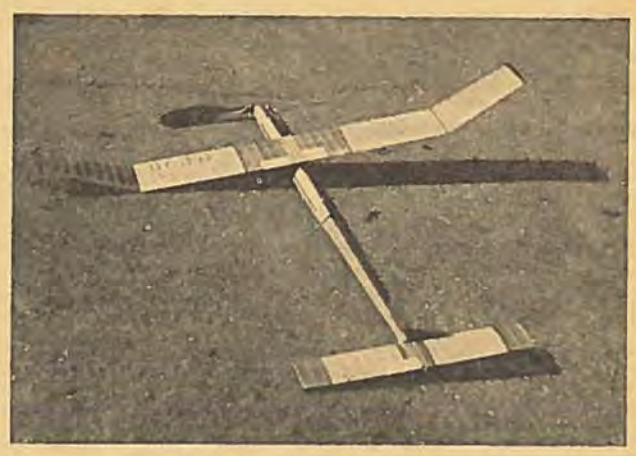
Blæsende modelflyve-sommerlejr

Lejren blev atter i år afviklet på Flyvestation Vandel takket være flyvevåbnets velvillige indstilling. Der var kun 42 deltagere, men disse fik til gengæld lejlighed til at stifte bekendtskab med en vindstyrke, der om muligt langt overgik sidste års!!!

Alligevel gennemførtes hele 4 perioder fritflyvende, og de øvrige klasser blev gennemført i fuld udstrækning. Foruden af vejret blev konkurrencerne i år noget hæmmet af, at vi kun kunne disponere over halvdelen af flyvepladsen om dagen.

KLM-pokalen blev som bekendt vundet til ejendom sidste år, men KLM har velvilligt stillet en ny pokal til rådighed, og denne blev vundet af *Erik Nienstædt* med en af hans mange Nille-Wakefields.

En særlig oplevelse var den for sommerlejren så traditionelle Marathonkonkurrence, hvor det gælder om at flyve så lang samlet tid som muligt inden for en time, idet hjemhentning foregår til fods. Med en vindstyrke på ca 20 knob var det en noget blandet fornøjelse, i hvert fald for deltagerne. Æren gik til *Jens Gerstrøm*, dels fordi han vandt, dels fordi han i den bidende kulde gennemførte konkurrencen barfodet.



Den første vinder af den nye KLM-pokal var Erik Nienstædt fra Gentofte, der gennem mange år har bygget og udviklet Wakefield-modeller. Her ses vindermodellen, der er i familie med den Nille V-udvikling, hvormed Thomas Køster blev verdensmester.

Vinderne

Svævemodeller A1	Per Grunnet, 131	450 sek
Svævemodeller A2 beg	Søren Hillerup, 228	569 „
Svævemodeller A2 eks	Michael Væth, 131	654 „
Gummimotormodeller C	Erik Nienstædt, 116	505 „
Gasmotormodeller D	Carl Gerstrøm, 523	422 „
Chuckglider	Michael Væth, 131	303 „
Marathon	Jens Gerstrøm, 523	588 „
Linestyret hastighed	Jens Geschwendtner, 138	180 km/t
Linestyret holdkap H	J. & H. Geschwendtner, 138	5 min 31 sek
Linestyret kunstflyvning Gbeg	Søren Hillerup, 228	1904 point
Linestyret kunstflyvning Geks	Leif Eskildsen, 630	5563 „
Radiostyring	Kaj Hansen, 623	6075 „
Indiv. pointturnering	Per Grunnet, 131	94 „
Holdpointturnering	H. & J. Geschwendtner samt Leif Eskildsen	163 „
Linestyret kampflyvning I	Jens Geschwendtner, 138	
KLM	Erik Nienstædt, 116	

Lyregård.

Pæn dansk placering ved de østtyske linestyringsmesterskaber

Vi blev modtaget ved færgen i Warnemünde, og fulgt til vort logi i Rostock, hvor vi blev indkvarteret i et studenterkollegium. Den østtyske aeroklub var meget gæstfri, ikke alene kost og logi var gratis, vi fik også 32 mark pro persona til lommepenge! Fredag d. 9/7 var afsat til træning, men det var dårligt vejr, regn og blæst, så der blev faktisk ikke fløjet.

Flyvepladsen hed Rostock Sportsforum, det er et større idrætsanlæg med fodboldbaner, tribune m.m. Banen, vi fløj på, var en slaggebane, der var tromlet. Det er bedre end en ujævn græsbane, selv om motorerne suger kraftigt til sig af støv og småsten.

Lørdag havde vejret bedret sig noget, det blæste dog stadig, så der var en del hvirvler grundet de nærliggende bygninger. *Sv. B. Neumann* startede som nr. 3 og *Eilif Madsen* som nr. 11 i kunstflyvningskonkurrencen, og efter første flyvning placerede Neumann sig på andenpladsen efter *Manfred Fricke*, Østtyskland, og Eilif Madsen på femte pladsen.

Efter anden flyvning førte Manfred Fricke stadig, med Neumann på andenpladsen, *Manfred Thörner* tredie, og Eilif Madsen delte fjerdepladsen med *Goulbier*, Østtyskland.

På hastighedsbanen, der var indhegnet med et over 2 meter højt hegn, havde *Jens Geschwendtner* efter første flyvning en andenplads med 180 km/t efter *Rachwal Andrezej*, Polen, der fløj 198 km/t. I anden periode kunne Jens ikke få startet sin motor og måtte udgå, så *Manfred Polster*, Østtyskland, tog føringen med 205 km/t.

Holdkapflyvning

Efter en spændende første omgang, som *Hans/Jens Geschwendtner* vandt i tiden 5,25, så det jo meget lovende ud for en god placering. I anden omgang vandt østtyskerne *Willberg/Zube* 4,48 foran *Volke/Meinhardt* 5,54 og Hans/Jens Geschwendtner 6,22, men heldigvis var Hans og Jens' tid fra første heat god nok til finalen.

Søndag blev der fløjet tredie flyvning i F 1 og G og finale i holdkapflyvning.

I kunstflyvning havde Neumann det kedelige uheld at have kørt for meget brændstof ud af tanken under motoropvarmning, så resultatet blev, at han ikke gennemførte tredie flyvning. Manfred Fricke var stadig urørlig, så han vandt med 2192 pt. foran Eilif Madsen 2065 pt., Goulbier 2059 pt., Manfred Thörner 2047 pt., nr. 5 Sv. B. Neumann 2041 pt.

I hastighed kunne Jens Geschwendtner ikke holde stillingen, selv om han forbedrede sit resultat til 193 km/t. Manfred Polster forbedrede sin i forvejen hurtige flyvning til 214 km/t og vandt dermed førstepladsen. Jens placerede sig som nr. 4.

I holdkapflyvningsfinalen var Hans og Jens nær ikke kommet i luften. Nåleskruen havde på en eller anden mærkelig måde skruet sig helt ud, selv om modellen var færdigtrimmet, så de kom først i luften, da de 2 andre hold havde fløjet ca. 60 omgange. Det blev til en tredieplads med tiden 17 m 16 sek efter Wilberg/Zube 9 m 47 sek. Nr. 2 Volke/Meinhardt 12 m 37 sek.

Efter præmieuddelingen var vi inviteret til en hyggelig komsammen med de tyske og polske deltagere. Vi havde en udmærket tolk, der talte russisk og svensk, så vi havde ingen sprogproblemer, og der blev diskuteret teamrace, propeller og lydpotter til henad 5 mandag morgen. Ved hjemrejsen mandag middag stod en repræsentant fra den østtyske aeroklub, *Gerhardt Zinke*, der overrakte os alle afskedsgaver og inviterede os alle til at komme igen næste år.

Eilif Madsen.

Bøger

Engelske jagere

Peter Lewis: *The British Fighter since 1912.* Putnam 1965. 14×22 cm. 400 s. pris 63 s.

Modsat Putnams typebøger er dette en kronologisk skildring, således at man bedre kan følge de engelske jageres udvikling. Det meget omfattende emne kræver mere plads, end der er til rådighed her, hvorfor flere interessante typer og projekter kun får ganske kort omtale. Forfatteren har haft adgang til hidtil utilgængelige rapporter fra Boscombe Down, og det er meget interessant at læse prøveflyvernes kritik af de forskellige typer. Ikke mindre interessant er uddragene af de officielle specifikationer med Royal Air Force's krav til de nye typer. Bogen er nydeligt udstyret med mange sjældne billeder, især i den første halvdel.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

København Ø (01) 293600

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.

KASTRUPGÆSTER

SAS's nye og stærkt tiltrængte DC-7F G-AOII, som er lejet hos BOAC, ankom 1/6 (ikke som tidligere meddelt 31/5) uden bemaling og vil i løbet af juli komme i dok og blive omregistreret til OY-KNE. Kar Air kom samme dag med DC-6B OH-KDC (ex-SE-BDX) og 9/6 med 'KDB (ex Northwest N581). Den 1/6 sås også DC-3 LN-RTO (ex-G-AMPO), der anvendes af Polaris Air Transport i Oslo men tilhører Aviation Overhouls Ltd. i Liverpool. Braathen har anskaffet tre DC-6B'ere fra Transair, og den første, LN-SUM (ex-SE-BDI), var her 4/6, og 19/6 ankom en fjerde ny DC-6B LN-SUD (ex-American Airlines N90775). Månedens største sensation skete 5/6, hvor Aeroflot landede med tre store helikoptere, en Mil Mi-6 CCCP-06174, en Mi-8 '06181 og en Mi-10 '04102, som var på vej til flyveudstillingen i Paris. 7/6 mellemlandede atter tre russere, og denne gang var det en TU-124 CCCP-45072, en TU-134 '45076 og en Antonov An-24B '46791; med undtagelse af TU-124'eren er det første gang de fem andre typer besøger Kastrup. British United havde i juni en del flyvninger til Leningrad med One-Eleven G-ASJJ, og første mellemlanding var 5/6. Saturn Airways ankom 5/6 med DC-7F N90773 (ex-BOAC G-AOIG), N90803 (ex-G-AOIA) 16/6 og N90778 (ex-G-AOID) 20/6, og fra Airlift kom N301G (ex-Swissair HB-IBL) 24/6 og N8219H (ex-SAS SE-CCE) 28/6, som fløj med fragt for SAS på grund af dokeftersyn af SAS-fragteren, da den nye endnu ikke er flyveklar. Capitol Airways kom på charterflyvning med DC-8F N4904C 11/6 og med Super Constellation N5402V 20/6 samt N1927H 22/6. International Airlines var her 15/6 med DC-6A N1281, og Globe Air kom med Britannia HB-ITC (ex-EL AL 4X-AGD) 16/6 og med en ny Herald HB-AAL 17/6. Tor Air har købt Curtiss C-46 SE-CFA af Transair, og den var her 18/6, men til gengæld landede Transair med to nye DC-7B'ere SE-ERK 19/6 og 'ERL 26/6. Faroe Airways fik leveret deres første DC-3 SE-BBO 23/6; den er købt af Linjeflyg og blev straks omregistreret til OY-DMN, men den gamle registrering blev ikke fjernet med det samme, så den kunne derfor i flere dage iagttages med to registreringer. Det jugoslaviske selskab Adria Airways kom på besøg 26/6 og 30/6 med DC-68 YU-AFC og 'AFF.

Tabso brugte i denne måned to nye IL-18B, LZ-BEV 15/6 og 'BEP 29/6, og Pan American er begyndt i en ny registreringsserie til deres nyanskaffede Boeing 707'ere; det var N410PA, der blev anvendt 18/6 og N412PA 29/6. Aer Lingus har nu fået leveret deres anden One-Eleven EI-ANF, som var her 26/6.

General Aviation vokser

Privatflyvningen er nu blevet så stor, at kun de fly, som aldrig før har været i Kastrup, kan medtages her i rapporten, og det blev i juni til ikke mindre end 40 fly. De første gæster var Herbert Eklöh fra Köln med Aztec D-IDEA og Uno Svedberg fra Halmstad med Cherokee 180 SE-EMT samt Tranner-Fly med Hughes 269 OY-HAM fra og til firmaets heliport på Jyllingevej i København, alle den 1/6. Hallands Aero kom på besøg med Cherokee SE-E00 2/6, Viborg Air Charter med Tri-Pacer OY-DMM (ex-SE-CEL) 3/6 og Gilbert Menth med Jodel 120 HB-SVZ. Dornier 28 CF-RZG 4/6 var fra Hamilton Aviation i Edmonton og Comanche G-ARDL fra Cromvell Ltd. i Newcastle. 5/6 landede Jodel DR.1050 D-EMMG tilhørende Martha Mendel fra Giessen og Cessna F.172E D-EBVI Helmut Barvig

Landets mest moderne maskinpark
bestående af typerne:

Piper Cherokee 140 (1965 model)
Piper Colt
Piper Tripacer

☆ FLYVESKOLE
☆ TEORISKOLE
☆ RADIOKURSUS
☆ LINKTRÆNING
☆ NAVIGATIONSTRÆNING
— ALT PÅ EET STED!

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Lær at flyve —
bliv medlem
i landets største og ældste flyveklub!

- stedet hvor privatflyvere mødes!

SPORTSFLYVEKLUBBEN

SKOVLUNDE FLYVEPLADS

Teoriskolen starter nyt hold i september.
Henvendelse til skolechefen overlærer W. Nielsen
RY 5615 — eller til vort kontor.

Praktisk fly-undervisning aftales med vort kontor
på telefon 94 47 35.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

TEORIKURSER · KORRESPONDANCEKURSER · ALLE FLYVECERTIFIKATER

UNDERVISNINGSPLAN FOR EFTERÅRET:

Nye aftenhold til INSTRUMENTBEVIS - C/D CERTIFIKAT - KLARERER-CERTIFIKAT og RADIOTELEFONISTBEVIS starter 9/10 aug.
LINKTRÆNING til privatflyvercertifikat 17. august — PRIVATFLYVERCERTIFIKAT medio september.

Kontakt skolen for nærmere oplysninger.

samt Oslo Flygklubb med Colt LN-IKP 6/6. 7/6 Cessna 170A HB-CMB og Twin Comanche N7548Y fra Piper International i Geneve. 10/6 fik Scandinavian Air Trading en ny Baron OY-DPD, og Dr. Otto Halbach var ejer af Jodel 140 D-EBFI og Arbeiterbund für Sport und Körperkultur in Österreich af Cessna 150D OE-AYN. 11/6 ankom Claas Maschinenfabrik med Queen Air 80 D-ILBO og International Telegraph & Telephone i USA med Gulfsteam N720G samt Bentwood Aero Club fra RAF Woodbridge i England med Tri-Pacer N8125D. Westdeutscher Luftfoto i Bremen kom på et smut 13/6 med KZ-III D-ENYL (ex-OY-DVA), og 14/6 ankom Jodel DR.1051 F-BMGH fra Aero-Club De Pontarlier. LN-BIP 15—6 var en Cessna Skymaster tilhørende Hans Meyer i Oslo og ØH-BTA 16/6 en Travel Air ejet af W. Bremer i Helsingfors samt Sabreliner HB-VAK fra Teseo AG. i Zürich. 19/6 landede B. E. Leudesdorff med Cherokee 235 OY-BAG og Societe Dumont & Cie med Nord 1101 F-BBJE; sidstnævnte fly forsvandt sporløst efter starten fra Kastrup, da den var på vej til Bergen og blev først fundet som udbrændt vrag i Norge en måned senere. 20/6 ankom Aero-Club Avis fra Seine med Jodel DR.1050 F-BLZY, og Twin Comanche G-ATEW 21/6 var det første fly i den nye G-AT serie, der besøgte Kastrup. 22/6 Cessna 310J G-ASZZ fra Mining Supplies Ltd., 23/6 MS.890B Rallye Commodore F-BLBB fra Aero-Club du France og Baron N1162 tilhørende Karl Freudenfeld fra Buckboard i Californien. 24/6 Bölkow 207 D-EJBI og Queen Air 80 D-ILBE. 26/6 to helt hvide Dornier 28 CF-WAM og 'WAN på leveringsflyvning til Wheeler Airlines i Canada. 27/6 Bonanza D-ECKU fra Travelair i Bremen og Cherokee 180 SE-EMH fra Cherokeeklubben i Stora Tuna. 28/6 Queen Air PH-ILS (ex-D-ILSA) fra Philips og Cessna F. 172F D-ELGN fra Westflug i Braunschweig samt B. Kulman og J. Sjöbergs Ercoupe SE-AWU fra Malmö.

Militær flyvning

USAF ankom 3/6 og 22/6 med C-130A Hercules 60531 og 60551 fra Tactical Air Command samt 30/6 med C-131 Samaritan 0-25806. U.S.Army var her 18/6 og 26/6 med Beaver 64415 påmalet „3. Spearhead" og 41728 samt 20/6 med Twin Bonanza 76093. RAF Transport Command landede 2/6 med Comet 2 XK697, og fra Army Air Corps sås Beaver XP811 10/6. Den belgiske hær promenerede 22/6 foran briefingbygningen med to Dornier 27, OL-DO4 og OL-D12, og fra deres flyvevåben kom 25/6 en DC-6A KY-1 med kode OT-CDA. Luftwaffe landede 27/6 med Convair 440 CA-033 (ex-Howard Hughes N8470H).

Rettelse: Caravellen OE-LCO i forrige måned var naturligvis fra Austrian og ikke Australian Airlines. *E.H.*

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-HAE og HAF, Sikorsky S-61N, A/S Grønlandsfly, Godthåb. — OY-AEC, Cessna 175, Chr. Nielsen, Tingheden, Sdr. Vium. — OY-DPL, Beech Musketeer, Danfly, Kalundborg. — OY-BAM, de Havilland Heron 2, Cimber Air, Sønderborg. — OY-AOG, Cessna 150, I. M. Antenner v/ L. Mazur, Kolding. — OY-BAE, Piper Cherokee 180, Thanner Fly, Odense. — OY-DMB, KZ III, Jens Tyrsted Toft, Højmark, Lem. — OY-DOS, Gardan, GY-80-160 Horizon, Litex Aviation, Kastrup. — OY-BAI, Cessna 140, William Käzner, Slagelse. — OY-HAD, Hughes 269A-1, Thanner Fly, København.

Ejerskifte: OY-AOY, Emeraude, Henry Schou, Sv. Hulthin Jensen og Anders Krogh Jørgensen, Esbjerg. (tidl. I. C. Jensen og A. Krogh Jørgensen, Esbjerg.) — OY-AAM, Tri-Pacer, Kolding Flyveklub, (tidl. Danfoss). — OY-DSO, Chr. Jensen og Niels Ange Nielsen, Sæby (tidl. Jørgen Jensen, Ålborg). — OY-ACP, Percival Proctor, Stig Magnussen, Slagelse (tidl. H. O. Hansen og H. H. Nygaard, København).

PIPER COLT

T. T. 560 timer sælges.

Telefon 34 44 37

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)

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

AERO CLEANING

Specialfirma for flyrengøring på alle typer. — Forlang tilbud!

Telf. (01) 51 25 23 og (01) 51 16 64

KZ IV

med 2 ekstra motorer og ekstra propel samt reservedele sælges billigt.

AARHUS LUFTFART
Telf. 0 61 6 34 47

Luftfoto-Kamera

Eastman Kodak type K 24, linse: Aero-Ektar f: 2,5 - 7 in 178 m/m, - 5×5 m. 100 optagelser på hver film, beregnet for lodret optagelser, men søger medfølger til almindelige optagelser, kan betjenes elektrisk ved 24 volt - og kan håndbetjenes, kabler til elektrisk betjetjening og dele til spaltelukker m. v. medfølger.
Kameraet, der er som nyt (der er kun optaget en film med det), ønskes solgt for det bedst antagelige bud.

KNUD P. ANDERSEN A/S
Borgergade 3 . Silkeborg . Telf. 1622

Demonstrationsfly
sælges

Type: Maule M-4, HK: 145, Udstyr: Blindflyvningspanel samt radio King KX 150, Flyet er 4-sædet, rejsehastighed 210 km/t, rækkevidde 1100 km.
Fordelagtig pris; evt. brugte fly tages i bytte.

Henvendelse
Midtjydsk Luftfart,
Herning Flyveplads.
Telefon Sunds 173 eller 183.

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERADET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstlæjtnant O. Petersen.
Falkonerallé 36, 4. sal tv., Kbh. F. (01) 39 36 32.

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.

Flyvelotteriets resultat

Så fik vi det overstået, sliddet med FLYVELOTTERIET, der gennem mange år har været en vigtig indtægtskilde for flyvesporten, og som atter i år vil lade en mild regn dale ned over de flittige klubber samt i de kommende år indgå i vor centralorganisations budget som et vigtigt led.

Overskuddet er endnu ikke regnet ud, men med de stærkt stegne omkostninger i forbindelse med knap 5 % mindre samlet salg bliver det ikke helt så stort som i 1963.

Følgende oversigt viser, at motorflyverne solgte næsten lige så mange lodsedler som sidst, svæveflyverne knap 1200 mindre og modelflyverne godt 2600 mindre.

Men svæveflyveklubberne tegner sig stadig for næsten to tredjedele af salget og vil også høste frugterne deraf.

Flyveklubben Aviator i Ålborg nåede fint sit mål med de 10.000 lodsedler, og fru *Bente Pedersen*, formandens kone, kom ind som en smuk individuel nr 1. Aviator kan kun være skuffet over, at landets godt 100 andre flyveklubber ikke gjorde en lige så stor indsats, for så havde Aviator også kunnet få en større andel.

For Aviator — og flere andre klubber — viste jo, at de sidste 23.607 lodsedler sagtens kunne være solgt, hvilket unægtelig ville have pyntet på overskuddet.

Men lad os nu takke alle, der hver på sit felt har været med til at hale det resultat i land, vi trods alt har opnået.

Bedste klubber

	lodsedler
Flyveklubben Aviator	10.111
Birkerød Flyveklub	7.100
Vejle Svæveflyveklub	5.431
Flyveklubben Als	2.650
Midtjydsk Flyveklub	2.500
Københavns Svæveflyveklub	2.441
Sportsflyveklubben	2.260
Midtsjællands Motorflyveklub	2.125
Frederikssund—Frederiksværk Flyveklub	2.001
Flyvegruppe WEST	1.963
Kolding Flyveklub	1.734
Nordjysk Svæveflyveklub	1.642
Odsherred Flyveklub	1.238
Nordals Flyveklub	1.190
Kølvrå Flyveklub	1.189
Holbæk Flyveklub	1.150
Værløse Flyveklub	1.100
Havdrup Svæveflyveklub	1.000
Viborg Svæveflyveklub	1.000

Bedste modelflyveklub

Modelflyveklubben Hurricane i Holte med 647 lodsedler.

Bedste sælgere

	lodsedler
Bente Pedersen, Aviator	1.555
Carl Erik Mikkelsen, Midtjysk	1.171
Herluf Thomsen, Aviator	1.114
Hanne Pedersen, Aviator	772
Kaj Lund, Birkerød	765
Børge Christiansen, Vejle	600
Poul Mogensen, Vejle	600
Erik Holten, Birkerød	550
Inge Agård, Flyvegruppe WEST	471
Preben Lund, Birkerød	450
Hans Kofoed, Københavns Svæveflk.	425
Jens Alfred Holbech, Vejle	400
Otto Overbye, Nordjysk	320
Lennart Gordon, Comet	300
Jens Gerstrøm, Djursland	300
Erik Mikkelsen, Nordvestjysk	280
Tom Thomsen, Nordals	270
Anders Andersen, Ringsted	243
Ole Kjær, Midtjydsk	242
Per Grunnet, Hurricane	234
David Hansen, Herning Motorflk.	200
H. Hesselbjerg, Værløse	200
H. Klint, Værløse	200
H. R. Hansen, Værløse	200

Ialt	*lodsedler*
Motorflyveklubber	10.596
Svæveflyveklubber	49.530
Modelflyveklubber	6.205
	66.331
Solgt på anden måde	10.062
Samlet salg	76.393

★

Flyvelotteriets trækningsliste

Serie A: En FOLKEVOGN VW 1200, en ECCLES Elegance eller køb hvad De vil for 16.000 kr. 062.079. Flyverejser: Tjæreborgrejse til Kanariske Øer 085.672, SAS indenrigs: 020.143, 074.328, 090.555, 036.452, 006.564, 025.957, 054.318, 019.021, 016.681, 075.974.

Serie B: En FIAT 600D, en SPRITE Musketeer eller køb hvad De vil for 11.700 kr. 000.060, SAS flyverejser: Mallorca 084.461, indenrigs: 023.744, 037.662, 017.692, 008.490, 046.019, 090.173, 012.317, 061.076, 021.122, 012.713.

Nye direkte medlemmer

Havnebetjent *John Erik Gammelgård Nielsen*, København

Flyvestyrmand *Bent Strømfeldt*, København

Karetmager *Bengt Engelbrecht Holm*, København

Sergent *Benny Troest Jørgensen*, København

Knud Mikkelsen, København

Runde fødselsdage

Direktør *Viggo Kramme*, Oberst Kochs Allé 18, Kastrup, 60 år den 14. august.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

KSAK NYTT 1962—64
KONTAKT 1955—60 (Sportsflyveklubben)
SAS PILOT 5—7, 1962—64

Dette nummer

Hvis dette nummer af FLYV er et par dage forsinket, skyldes det, at vi har ønsket at medtage referat af større begivenheder, der først er afsluttet efter redaktionens normale slutning. Vi går ud fra, at læserne hellere vil vente et par enkelte dage end en hel måned på dette stof.

KALENDER

25/6-3/10 Trafikudstilling i München.
11-12/9 Åbning af Stauning flyveplads.

Motorflyvning

30/7-1/8 Vestkystrally (Göteborg)
14-15/8 DM i motorflyvning
28-29/8 NM i motorflyvning
29/8-7/9 FAI's europæiske rally.
4-5/9 Vikingefest (Samsø).
12/9 Nordjysk Cup (Ålborg).
18-19/9 Rally i Lübeck.
7-21/10 Rally til Marokko og kanariske øer.

Svæveflyvning

1/3-30/9 Flyvedagskonkurrencerne.
31/7-8/8 I-kursus (Aarhorg).

Modelflyvning

1/8 NM fritflyvende (Norrköping).
9-15/8 VM (radiost.) i Ljungbyhed (Sv).
26-29/8 Criterium (linest.) i Belgien.
28-29/8 Skrænkonk. (Thisted).
12/9 Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9 Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9 Høstkonkurrence, linestyring.
26/9 Danalim-konkurrence (Odense).
2-3/10 DM-skræntfinale (Thisted).
9-10/10 UHU-International (F) Hillerød.
10/10 Moseslaget (Kbh.).
17/10 Repræsentantskabsmøde.
5/12 Djursland Cup (Lime).
31/12 Årsrekordåret slutter.

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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.

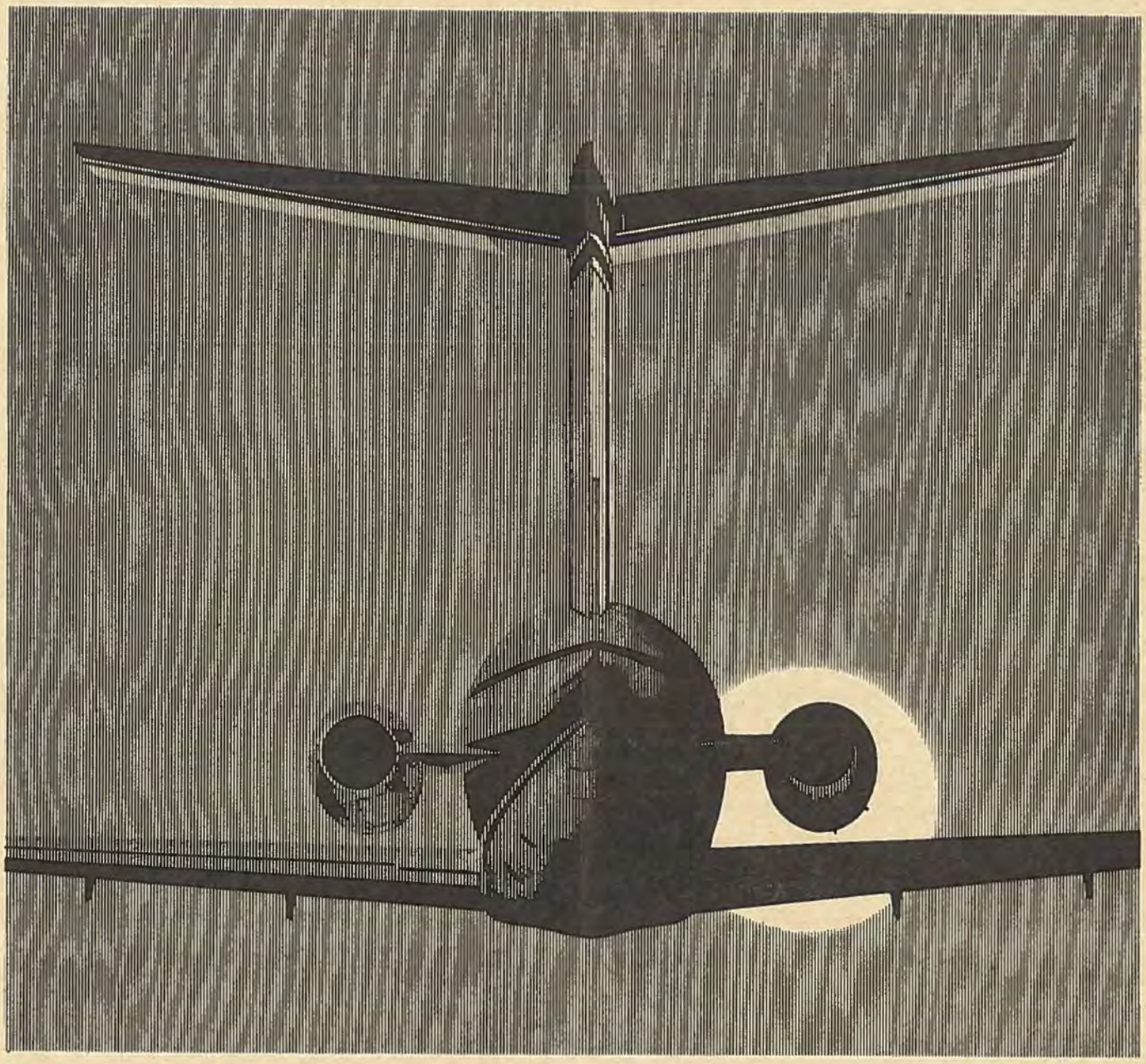
EKSPEDITION
Ejvind Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. Tlf. CEntral 13.404. – Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 19 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,40 kr. pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.
Tryk: Christensen & Eilersen, København.

Ingen manøvre er for vanskelig for at sikre større fortjeneste:

DC-9, det nyeste medlem af Douglas kongelige jetfamilie, er i øjeblikket under hård afprøvning. Denne rappe, robuste skønhed er skabt til at gøre flyvningen rentabel på alle ruter fra 100 til 1500 miles og selv med ringe kapacitetsudnyttelse. Da den oven i købet har kabineplads til 90 passagerer, vil god kapacitetsudnyttelse selvsagt give endog meget stor fortjeneste! 262 DC-9'ere er allerede i ordre og under overvejelse hos AIR Canada, Allegheny, Ansett-ANA, Bonanza, Continental, Delta, Eastern, Hawaiian, Iberia, KLM, Ozark, Saudi Arabian, Swissair, Trans Australia, TWA og West Coast.

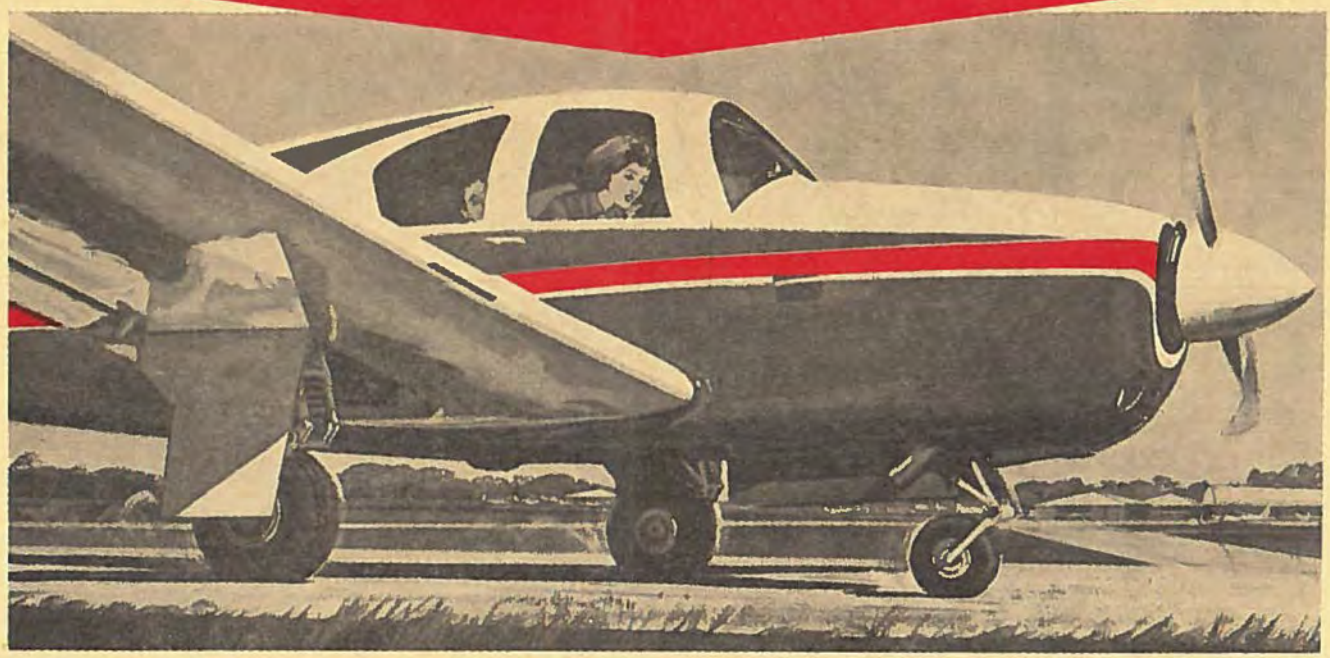
DOUGLAS DC-9

Douglas Aircraft Company, Inc.
3855 Lakewood Blvd., Long Beach, California, U. S. A.



Esso

WING TIPS VIII



BREMS FORSIGTIGT. Unødig hård opbremsning efter landing eller under taxiing er hårdt for dæk, bremsebelægninger og passagerer. Hvis De ønsker at gøre andre interesseret i flyvning, så gør som de professionelle piloter: brems lige så forsigtigt, som De flyver. Det betaler sig – giver bedre goodwill og mindre vedligeholdelse.

HOLD TANKENE FYLDTE! Ved at fylde tankene op, når som helst det er muligt, vil De i høj grad nedsætte den fare, der er forbundet med kondensvand og tilisning. Det er klogt at fylde op med Essoprodukter – tegnet på kvalitet, symbolet for service.

Her vil De finde Esso flyvebenzin med lavt blyindhold og Esso smøreolier, som nedsætter motorslitage og dermed formindsker vedligeholdelsesomkostningerne. Esso forhandlere af flyveprodukter er virkelig interesseret i Deres flyvemaskines ydelse. Husk derfor, at De alle steder får produkter af samme høje kvalitet hos Esso forhandlere i ind- og udland.

ind til Esso **der er mere energi**

flyv

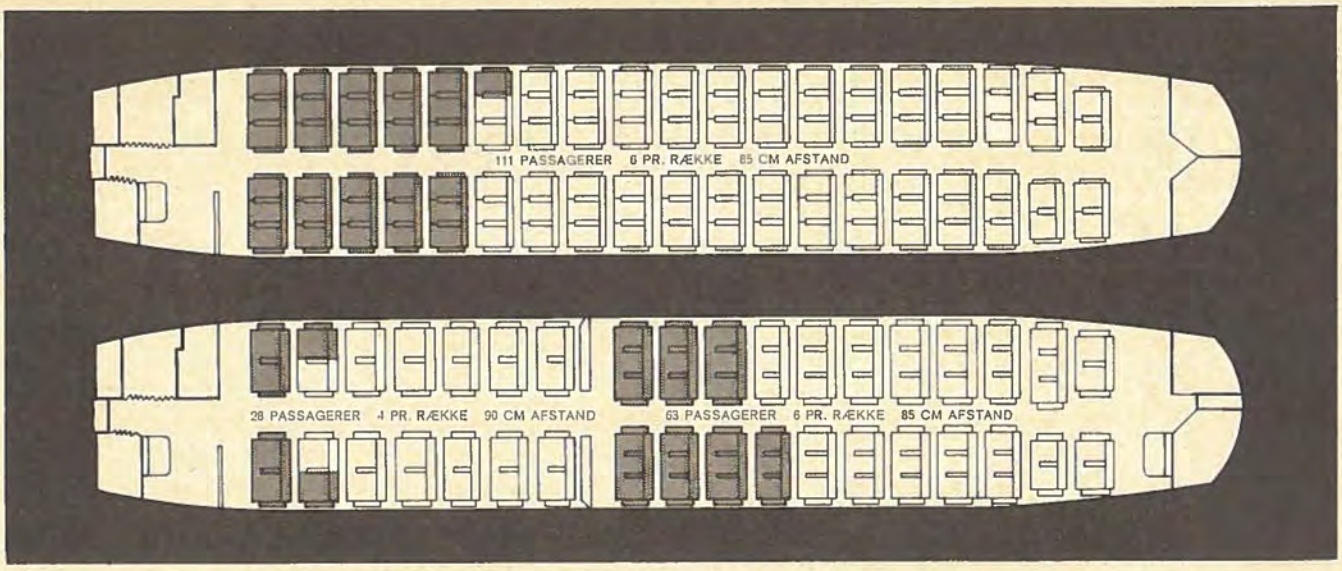
FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

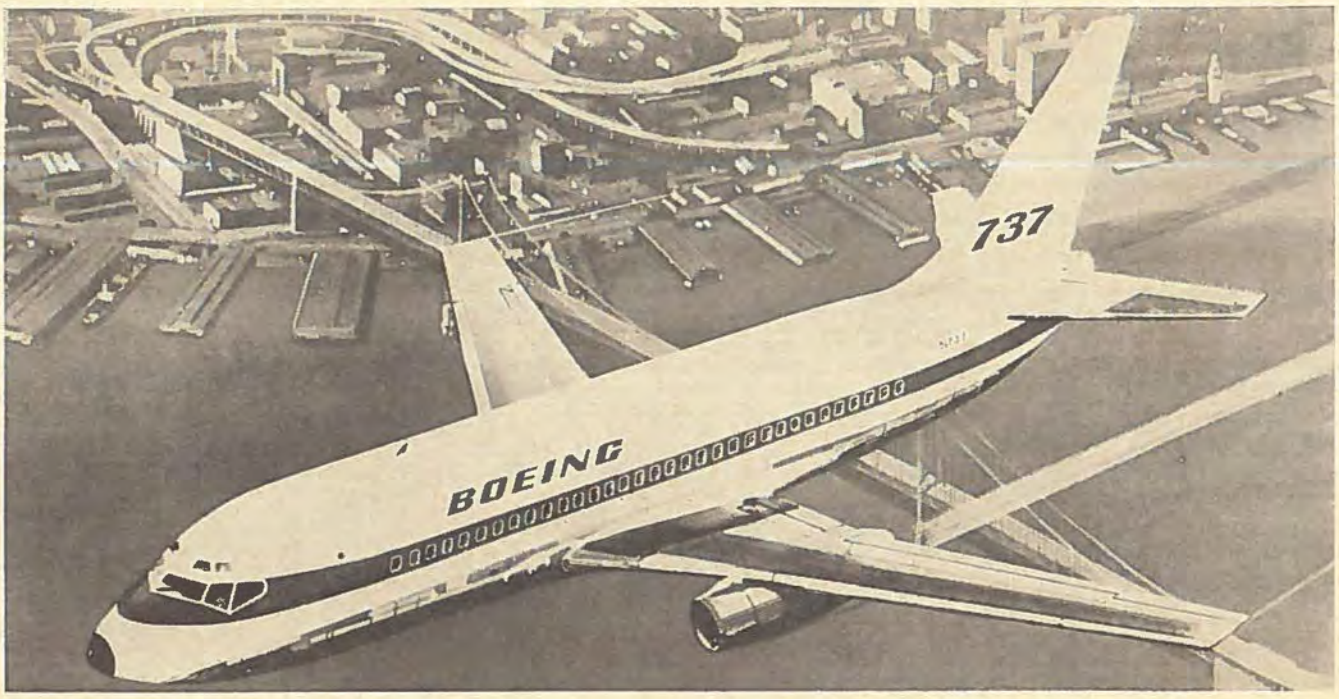
Trafikregulering i luften 187
Trafikflyvenyt 189
Svæveflyene ved VM . 190
OSTIV-kongressen ... 192
Nyt om privatfly ... 193
Flyvevåbnet 195
Flyvepladsnyt 195
Dornier-pokalen 199
DM i motorflyvning . 201
VM i radiostyring ... 202
NM for fritflyvende . 203
Kastrupgæster 204
Typenyt 205
Klubnyt 206

9 1965
PRIS KR. 1,65

Verdensmesteren i radiostyring, den amerikanske læge Ralph Brooke, kigger sammen med sin kone på en detalje ved sin sejrrige Crusader. Sådan en model med indhold repræsenterer en værdi af adskillige tusinde kroner. Læs om VM side 202.



Fyld disse pladser og De har overskud



med det ny Boeing 737 to-motorers jetfly

Der skal ikke mange pladser til for at dække 737's driftsomkostninger.* De få grå sæder klarer sagen, og de hvide sæder repræsenterer overskuddet. Og der er flere "overskudspladser" på det ny Boeing 737 end på noget andet jetpassagerfly på korte distancer.

Med de indtjeningsmuligheder, den brede kabine giver, kan 737 yde større overskud end noget andet jetfly på de korte ruter. Kun 737 muliggør smidig pladsudnyttelse med 4, 5 eller 6 sæder pr. række og dermed maksimum af økonomisk udbytte.

Det er det eneste kortdistance jetfly med en kabinehøjde og bredde, der svarer til de største Boeingmaskiner. - Og med sin rigelige hoved- og skulderplads giver 737 virkelig "stor-jet" komfort.

737 er konstrueret til at afløse propelturbine- og stempelmaskiner. Flyet rummer indtil 115 passagerer, har en hastighed på 900-1000 km i timen og opererer med lethed selv fra mindre lufthavne.

Særlig betydningsfuldt er det, at 737 produceres af det samme team, der har æren af konstruktionen af det sukcesombruste 727 Boeing jetfly. Mange systemer, komponenter og kabinedesigns er baseret på Boeings 4 milliarder km erfaring med jetpassagerfly. Denne enestående fordel sikrer yderste driftssikkerhed og betydelige besparelser indenfor vedligeholdelse, reservedele og uddannelsesomkostninger.

Lufthansa og United Air Lines har allerede placeret ordrer på Boeing 737 jetfly, og leveringerne starter i 1966.

*) *Baseret på typiske USA omkostninger og indtægter.*

BOEING 737

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 9 september 1965 38. årgang

flyv

Takster og sikkerhed

LANDINGSKONKURRENCEN ved DM i motorflyvning viste med al ønskelig tydelighed, hvor nødvendigt det er at animere vore piloter til at gøre noget mere for at holde den tillærte landingstræning vedlige. Landingskonkurrencen blev vundet af en ny pilot, der lige havde fået sit certifikat, mens en række gamle og tildels meget erfarne flyvere måtte se sig slået og tildelt talrige strafpoints. Adskillige landinger var af en sådan art, at man var dumpet på dem, hvis det havde været ved en certifikatprøve.

Det er ikke alene ti-timers-flyverne, der skal træne landinger, men også dem, der flyver hundrede timer eller mere om året. De får selvfølgelig en vis træning, men som regel er det på baner af rigelig længde og med brug af alle hjælpemidler, hvorfor det ikke er så vigtigt med beregningen og nøjagtigheden.

Men den dag, der skal landes på små og ukendte pladser, er det straks værre, og tvinges man en dag til en vanskelig sikkerhedslanding eller en regulær nødlanding, så er det, man har brug for den manglende træning.

Man kan indvende, at vore motorer er så pålidelige, at det sjældent sker, men havaristatistikken viser, at nogle f å r brug for det.

Derfor bør myndighederne gøre, hvad de kan, for at animere piloterne til at holde træningen vedlige. Det hjælper ikke meget, at luftfartsdirektoratets tekniske afdeling udsender vejledning i at undgå havarier på små pladser, når den administrative afdeling ved uhensigtsmæssige takster gør alt for at modvirke den nødvendige træning.

Mens man tog hensyn til nogle af de af KDA fremførte mundtlige ændringsforslag til det nye takstregulativ, blev der ikke tid til de mere detaljerede skriftlige, men man vil lade dem indgå i overvejelserne ved revision af takstregulativet om ca. 2 år, skriver Ministeriet for offentlige arbejder i sit svar.

Hvis man ikke inden da kan ændre i hvert fald punkter af sikkerhedsmæssig betydning, så kan i hvert fald de mindre flyvepladser ved en fornuftig administration af deres takster medvirke til at fremme den flyvesikkerhed, man andetsteds tilsyneladende ikke lægger megen vægt på.

Det kom ikke med i MOTORFLYVEHÅNDBOGEN:

Trafikregulering i luften

Dette afsnit om luftrummets inddeling har lige stor interesse for motor- og svæveflyvere. Det er noget enhver pilot må vide besked med — men mange gør det ikke!

HENSIGTEN med at regulere trafikken i luften er at opnå størst mulig sikkerhed for alle. Selv om den internationale flyveledertjeneste oprindelig er opbygget for trafikflyvningen og i meget stor udstrækning beskæftiger sig med IFR-trafik, så står den dog til rådighed for al flyvning. Det er i luften som på søen og landjorden, at enhver borger har ret til at færdes, og der er lige ret for alle former af trafik uanset denne trafiks formål. Omnibusserne, taxaerne, varebilerne, privatbilerne og motorcyklerne følger samme regler og har samme pligter, hvad enten de er på søndagstur eller driver erhverv. Sådan er det naturligvis også i luften.

Men trafikken i luften bliver mere indviklet, fordi her kommer en ny dimension til, og fordi den er meget uensartet. Vi har langsomme privatfly sammen med jetjagere, der kan flyve hurtigere end lyden, VFR-trafik sammen med IFR-trafik, fly med radio sammen med fly uden radio, fly med motorer sammen med fly uden motorer.

På vejene kan man opstille skilte og trafiksignaler samt foretage afstribninger; på søen kan man udlægge sømærker; og begge steder kan trafikken holde stille. Men i luften er det anderledes.

For at kunne benytte flyveledertjenesten på bedste måde og indpasse sig i trafikken, så man ikke vækker pinlig opmærksomhed, må man kende og forstå det rumlige trafiksystem, som måske ikke er så indlysende som tilsvarende systemer på jorden, men dog heller ikke så indviklet, som mange tror.

Man skal ikke lade sig forskrække af, at der ved flyveledelse anvendes en meget professionelt og internationalt præget terminologi, et sprog der forekommer mange udenforstående det rene volapyk. Gør man sig blot den ulejlighed at studere de følgende spalter om principperne for inddelingen af luftrummet og for flyveledelsens funktion, og lærer man at holde nogle få begreber ude fra hinanden, så er det slet ikke så svært, og så kan man også bedre forstå de bestemmelser, der gælder for benyttelsen af de forskellige dele af luftrummet.

Inddelingen af luftrummet

Trafikfly flyver idag op til 12 km højde, militærfly endnu højere, mens lette fly sjældent kommer over 4 km op. Det luftrum, den danske flyveledelse tager sig af – den danske FIR eller flyveinformationsregion – dækker et areal på ca 150.000 kvadratkilometer, og regner vi blot op til 12 km højde, er der altså et enormt luftrum på ca 1.800.000 kubikkilometer til de kun 600 civile og militære danske luftfartøjer og de udenlandske, der besøger os.

Flyveinformationsregion (Flight Information Region = FIR) er det første begreb, vi skal slå fast. Hele jorden er opdelt i sådanne regioner med hvert sin ansvarlige trafikledelse. Mens større lande er delt op i flere sådanne regioner, Sverige f.eks. i 4, klarer Danmark sig med én. Figur 1 viser den europæiske FIR-opdeling.

Der er ikke lige stærk trafik i alle en regions dele, og derfor deler man den op i 1) kontrolleret luftrum, 2) ikke kontrolleret luftrum samt 3) trafikzoner, der er en slags mellemting.

Kontrolleret luftrum gør det muligt at flyve fra lufthavn til lufthavn under flyveledelsens kontrol. Det opdeles i a) kontrolzoner lige omkring lufthavnene, anvendt til selve starterne og landingerne, b) terminalområder uden om disse igen til anflyvning og fraflyvning af havnene samt c) selve luftvejene mellem de enkelte områder.

Kontrolzoner (control zone, CTR) er ofte cylindriske, men kan også have andre former. De „står" på jorden med den pågældende lufthavn i midten og går normalt kun

nogle få hundrede meter op i luften, men kan have en vis virkning også i større højder. Nogle militære kontrolzoner går meget højt op.

Terminalområder (terminal control area, TMA) er noget større områder, af cylindrisk eller anden form. De går som regel meget højt op, men går ikke helt ned til jorden, således at der findes ikke-kontrolleret luftrum nedenunder. Underkanten kan ligge i samme højde eller være aftrappet, således at overkanten af det ikke kontrollerede luftrum bliver højere og højere, jo længere man kommer bort fra den lufthavn, der ligger i området.

Luftveje (airway, AWY) er luftens hovedveje mellem de store lufthavne. De går ikke altid i ret linie fra havn til havn, men kan have et eller flere knæk, f.eks. for at føre uden om militære områder eller for at tage hensyn til steder, hvor der kan opstilles de radiofyr af forskellig type, ved hvis hjælp man kan følge den usynlige luftvej. Luftvejene er som regel 10 nm (ca 18½ km) brede. Deres underkant ligger så højt, at de går fri af bjerge og lignende hindringer, og så der bliver plads under dem til anden trafik. I Danmark i 3000 ft eller højere.

Luftvejene er nummereret ligesom bilveje. Foruden et nummer har de et bogstav, eller en farvebetegnelse på engelsk: F.eks. R 1 = Red 1 (rød 1), A 7 = Amber 7 (orange 7), G 4 = Green 4 (grøn 4). Bogstavet eller farven giver en vis idé om luftvejens retning, idet man stort set bruger orange til N–S-gående, grøn til Ø–V-gående, rød til NØ–SV- og SØ–NV-gående luftveje. Blå er hjælpeluftveje, hvid indenrigsluftveje.

Overkanten kan gå meget højt op. Luftvejene opdeles ofte i en nedre og øvre del med grænse omkring 20.000 ft (6.000 m), og det samme kan være tilfældet for terminalområder. Terminalområder og luftveje kaldes med en fællesbetegnelse for *kontrolområder* (control area, CTA).

Ikke-kontrolleret luftrum. Mens IFR- og evt. anden trafik overvåges og dirigeres i de forskellige former for kontrolleret luftrum, er det ikke således, at flyveledelsen slet ikke har noget med resten af FIR'en at gøre. Her gives oplysninger efter behov, og her findes visse faste „ruter med rådgivende tjeneste" (advisory routes = AD).

Trafikzoner (aerodrome traffic zones) findes omkring visse flyvepladser. Her findes en vis trafikledelse, men ikke nogen egentlig flyvekontroltjeneste.

Både i det kontrollerede og ikke kontrollerede luftrum forekommer særlige områder med begrænsninger for trafikken:

Forbudte områder (prohibited areas) findes i større eller mindre omfang i mange lande, hovedsageligt med militær begrundelse, men også med andre formål. Deres udstrækning er altid fra jordens overflade og ubegrænset opefter.

Restriktionsbehæftede områder (restricted areas) kan være oprettet af meget forskellige grunde, og der kan være mange specielle bestemmelser for dem, som man må kende for at kunne benytte dem, når og hvis det er muligt.

Fareområder er oprettet i luftrum, hvor der f.eks. foregår skydning, bombekast eller lignende.

Oplysninger om inddelingen af luftrummet i de forskellige lande findes systematisk i disse landes AIP (Aeronautical Information Publication) og mere overskueligt, men ikke altid udtømmende og ofte ikke à jour-

Et udsnit af de europæiske FIR-områder. Nogle lande er opdelt i flere FIR-områder, mens andre – som Danmark – kun består af eet område.

ført på de officielle flyvekort. Få derfor altid grundig oplysning om de øjeblikkelige forhold i lufthavnenes briefing-kontorer.

Hvordan flyveledelsen regulerer trafikken

I grove træk kan man sige, at trafikken i en flyveinformationsregion (FIR) ledes af den pågældende FIR's områdekontrol i dennes *kontrolcentral* (area control centre, ACC), der specielt overvåger flyvningen ude i luftvejene. Ved til- eller fraflyvning af lufthavnen – som regel i et terminalområde – ekspederes flyene af *indflyvningskontrollen* (approach control – APP). Og i kontrolzonen og på selve flyvepladsen er det *flyvepladskontrollen* (aerodrome control, Tower, TWR), man har at gøre med. På meget store lufthavne kan man endog have en speciel afdeling til at dirigere kørslen på flyvepladsens område (taxi control).

Visse flyvepladser har ingen egentlig flyvekontrol, men er omgivet med en trafikzone med *flyveplads-informationstjeneste* (aerodrome flight information service, AFIS).

Langt størstedelen af trafikreguleringen foregår pr radio, og de forskellige instanser nås på bestemte frekvenser med kaldesignaler, der også angiver deres karakter. F.eks. *Copenhagen Control* til områdekontrollen, *Copenhagen Approach* til indflyvningskontrollen, *Kastrup Tower* til tårnkontrollen, *Kastrup Taxi* til kørselskontrollen og *Beldringe Radio* til flyvepladsinformationstjenesten.

Trafikregulering med andre midler er begrænset til lyssignaler og andre signaler på en flyveplads, hvormed man kan udøve en vis lokal kontrol med trafikken.

Ifølge lufttrafikreglerne inddeles trafikken i luften i to hovedgrupper. *VRF-trafik* og *IFR-trafik.* VFR betyder Visual Flight Rules og betegner flyvning efter „sigtflyvereglerne", IFR betyder Instrument Flight Rules og betegner flyvning efter instrumentflyvereglerne.

Der må skelnes mellem disse flyveregler og mellem de to *vejrforhold:* VMC (Visual Meteorological Conditions) og IMC (Instrument Meteorological Conditions), henholdsvis visuelle vejrforhold og instrumentvejrforhold.

For at man skal kunne flyve VFR, altså efter sigtflyvereglerne, skal der være VMC, dvs. nogenlunde klart og godt vejr med en vis minimal skyhøjde og sigtbarhed.

Kommer vejret under disse minima, er det IMC-vejr, og så skal man flyve IFR; de som ikke er i stand hertil, dvs. størstedelen af privatflyverne, må holde sig på jorden, med mindre de kan få en speciel VFR-tilladelse (SFR) til at flyve ud af lufthavnens kontrolzone og fortsætte i ikke-kontrolleret luftrum, hvor der er mindre strenge VFR-bestemmelser. Men er vejret også her under minimum, må man afvente bedre vejr, før man starter. Og hvis man *er* startet, må man om muligt returnere eller søge landing andetsteds.

De, der er i stand til at flyve IFR, er naturligvis langt mindre afhængige af vejrforholdene. Mange nøjes imidlertid ikke med at flyve IFR i dårligt vejr, men gør det også i godt vejr. Næsten al trafikflyvning foregår idag udelukkende efter IFR-bestemmelser.

Fordelen ved at flyve IFR er, at flyveledelsen sørger for at holde de forskellige fly adskilt på passende måde, så man undgår fare for kollisioner. Til gengæld bindes man til at flyve ad ganske bestemte ruter og i bestemte højder, og man kan komme til at ligge og vente over bestemte punkter. Er man i stand til at flyve IFR, men ikke bundet dertil, kan man efter omstændighederne vælge, hvad der er det fordelagtigste, og man kan under flyvningen gå fra den ene slags flyvning til den anden.

Selv om man ikke er kvalificeret til at flyve IFR, bør man dog kende principperne for denne flyvning for at kunne tage passende hensyn til denne trafik. Iøvrigt er man nogle steder i verden ved at forsøge at kontrollere VFR-trafik efter noget tilsvarende principper, såkaldt CVFR (Controlled Visual Flight Rules).

Vil man flyve IFR, indleverer man en IFR-flyveplan til flyveledelsen, hvori man skriver, at man vil flyve fra lufthavn A til lufthavn B ad de og de luftveje via de og de radiofyr og så vidt muligt i de og de højder. Måske godkendes disse ønsker, måske får man besked om at følge afvigende ruter og højder under hensyntagen til den øvrige trafik, som flyveledelsen jo kender.

Så går starten, og man flyver ud af kontrolzonen efter de givne direktiver, siger farvel til tårnet og skifter over til indflyvningskontrollen eller områdekontrollen (alt efter de regler, der gælder på stedet) og dirigeres ud i angiven luftvej og højde. Ved FIR-grænsen skifter man over til den nye FIR's kontrolcentral og således videre. Ind imellem kan man få besked om at ændre højde.

Når man nærmer sig bestemmelsesstedets terminalområde, bliver man af dettes indflyvningskontrol dirigeret ind i kontrolzonen, overtages her af tårnet og bringes til landing.

Man følges og passes altså hele tiden af flyveledertjenesten i de forskellige lande. Flyveplanen er i forvejen sendt videre pr fjernskriver eller lignende, så flyvelederne langs hele ruten er forberedt på flyets komme og indpasser det i den øvrige trafik, således at der enten er passende stor afstand mellem fly i samme højde langs luftvejen, eller de holdes i forskellige højder (flyveniveauer).

Flyveledelsen får oplysninger om flyets skiftende positioner gennem radioen, idet man skal give besked herom over forud bestemte rapportpunkter. I visse særligt stærkt trafikerede områder og især i terminalområderne har flyveledelsen som yderligere hjælpemidler radarsystemer, hvor de kan se flyene som små lyspletter på radarskærmene. På overvågelsesradar'en kan de dog ikke se flyenes højde, men kun deres position.

Piloten kan udføre hele sin flyvning undtagen start og landing uden at se spor til jorden, idet han – som navnet siger – flyver instrumentflyvning. Han ikke bare fører flyet efter instrumenterne, men navigerer også efter disse, f.eks. VOR og radiokompas, hvormed han flyver fra fyr til fyr, og ILS, hvormed han flyver ind på og langs en bestemt glidebane ned til den bane på lufthavnen, som han skal lande på. Mange steder kan flyveledelsen dirigere ham ind til lufthavnen og ned til banen ved hjælp af et radarsystem for indflyvning kontrolleret fra jorden (Ground Controlled Approach, GCA), så han først behøver at se banen det allersidste stykke for at udføre selve landingen. Men selv den vil efterhånden kunne udføres automatisk også.

Til at følge flyene og holde rede på deres bevægelser benytter flyveledelsen hjælpemidler som papirstrimler med oplysninger om flyet. Disse strimler (strips) er anbragt i holdere på et kontrolbord (flight progress board), og på strimlerne noteres de nødvendige data for flyvningen, efterhånden som den skrider frem. Efterhånden som trafikken øges og bliver svær at overskue, tages elektroniske hjælpemidler i brug.

En pilot, der flyver IFR, er som regel travlt optaget. Han skal ikke bare flyve sit fly, men også stille på og passe sine navigationsinstrumenter, tale i radio og meget andet. Men flyver han i luftrum, der ikke udelukkende er reserveret IFR-trafik, og der hersker VMC-forhold, har han også pligt til at holde udkig efter anden trafik. Det har han givetvis dårligere tid til end en VFR-pilot, og fra visse trafikfly f.eks. er der temmeligt dårligt udsyn, så VFR-piloten skal ikke blindt stole på at være blevet set, selv om det skulle være den anden, der har vigepligt.

I nogle lande må VFR-trafik godt flyve i luftvejene, når det er vejr til det. I andre er de reserveret IFR-trafik, men VFR-fly kan passere vinkelret på tværs af dem, forudsat de holder godt udkig. I sådanne lande kan VFR-piloten dog også have glæde af navigationshjælpemidlerne langs luftvejene, når blot han flyver under disses underkant.

Hvordan VFR-flyverne benytter flyveledertjenesten

Flyveledertjenesten er ikke blot til for IFR-flyvernes skyld, men også for VFR-flyverne, og man bør naturligvis benytte sig af den hjælp, man kan få. Når man har planlagt sin flyvning, studeret kortene og orienteret sig om vejret, foregår de næste forberedelser hos flyveledertjenesten, der ikke blot består af selve flyveledelsen, men også af informationstjeneste og en sikkerhedstjeneste i kontakt med flyveredningstjenesten.

Er der *briefingkontor* i lufthavnen, går man derind og orienterer sig om forholdene langs ruten og på de flyvepladser, man skal besøge. Nu kan man gøre sin plan for flyvningen færdig og afgør, om man skal indgive *ATC-flyveplan*. I mange tilfælde er det obligatorisk, f.eks. når man skal over grænserne eller flyver over en vis hastighed.

Men hvorfor ikke benytte sig af denne service, selv om det ikke kræves? Så har man nemlig sikkerhed for, at hvis man ikke er ankommet til sit bestemmelsessted inden for en vis frist efter den planlagte ankomsttid, så sættes en efterforskning iværk og om nødvendigt en større eftersøgning. Systemet indebærer imidlertid, at man sørger for, at dette *ikke* sker, hvis det ikke er nødvendigt. *Har man indgivet en flyveplan, har man også pligt til at melde sig i tide efter ankomsten.* Lander man ikke på en lufthavn med flyveledelse eller på en offentlig landingsplads med flyvepladsledelse, må man selv ringe til nærmeste flyveledelse og melde, at man er kommet frem.

Iøvrigt bruger man naturligvis tårnkontrollen ved start og landing, og pr radio kan man få mange oplysninger undervejs, både ved direkte kontakt med flyveledelsens forskellige organer og ved at høre samtaler mellem denne og andre fly.

Man kan få vejrmeldinger, specielt hvis der optræder farlige vejrforhold. Man kan få meddelelse, hvis der er uregelmæssigheder ved navigationshjælpemidlernes funktion. Man kan få oplysninger om forholdene på og ved bestemmelsesflyvepladsen.

Hvis man farer vild eller „ikke er helt sikker på sin nøjagtige position", kan man få hjælp af flyveledelsen, der ved pejlinger og ved hjælp af radar kan bestemme positionen og i givet fald dirigere én frem til bestemmelsesstedet. Det er bedre at erkende, at man ikke ved, hvor man er, og så benytte de hjælpemidler, der står til disposition, end at fortsætte på egen hånd og så måske flyve ind i forbudte områder og være til gene for andre.

På større lufthavne og i adskillige terminalområder kræves det, at man har radio og bruger denne. Her dirigeres man i et vist omfang ganske på samme måde som IFR-trafikken og får oplysninger om anden trafik, men som VFR-pilot har man selv ansvaret for at holde udkig og fornøden afstand.

TRAFIKFLYVENYT

Karup får sin første trafikflyveforbindelse, efter at denne flyvestation og Skrydstrup er frigivet hertil, i dagene 2.—12. september under Håndværker- og Industrimessen i Herning med to daglige returforbindelser.

SAS-Swissair-samarbejdet ændres nu således, at SAS fremtidig foretager eftersyn af Swissair's Pratt & Whitney motorer i Fornebu, mens Swissair som hidtil efterser SAS's Curtiss-Wright-motorer.

Faroe Airways og SAS har indgået samarbejde om billetsalg til Færø-ruten, der fra 1. juli beflyves af Faroe Airways med en DC-3, købt af Linjeflyg. Den har afgang fra København hver mandag og torsdag kl. 8.

SARCO, der hidtil har stået for Scandinavian Aircraft Repair Company, betyder nu Sterling Aircraft Repair Company. Navneskiftet er kun det ydre bevis på, at Sterling Airways i fjor overtog hele aktiekapitalen, og der sker ingen ændringer i SARCO's arbejde eller ledelse.

Sterlings Super Caravelle fløj i de tre første måneder efter leveringen 780 t 49 min. og transporterede 20.879 passagerer. I november i fjor havde man planlagt at flyet skulle flyve 316 enkeltture i denne periode; heraf måtte kun 8 erstattes med andre fly, mens der til gengæld blev mulighed for 6 ekstra ture. Det giver en regularitet på over 97 %.

Lufttrafikkens stigning i 1. halvår 1965

Af statistikken for statslufthavnene i 1. halvår fremgår, at antallet starter og landinger stiger med godt 11 %. I Kastrup er rutetrafikken steget 9,6 %, den samlede trafik med 11,1 % til 50.615 operationer, så man antagelig i 1965 for første gang runder de 100.000 på et år. Af provinslufthavnene tegner Rønne sig for 26 % tilbagegang, mens Odense har 49 % fremgang.

Passagertallet stiger stadig stærkere end antallet starter og landinger, nemlig med 20,2 % for rutetrafikken og 22,7 % ialt .

For Kastrup er tallene 17,7 % i rutetrafik, 20,5 % ialt, idet f. eks. chartertrafikken og anden trafik stadig stiger kraftigere. Ålborg noterer 28 %, Tirstrup 20 %, Rønne 39 % og Odense 53 % stigning, mens Esbjerg har 5 % tilbagegang og Billund ikke kan sammenlignes med ifjor.

Luftgods stiger også med godt 20 %.

I 1. halvår havde Kastrup i gennemsnit 279 operationer om dagen og 6.790 passagerer, men man har været oppe på et maximum af 407 operationer og 13.073 passagerer, hvilket passagertal er væsentligt højere, end havnebygningen er beregnet til, så det er intet under, at der bliver køer.

En oversigt over vesteuropæiske lufthavne i 1964 viser, at København ligger på femtepladsen efter London, Paris, Frankfurt og Rom (hvis statistik for en gangs skyld er kommet med). Men London, Paris og Rom har hver to lufthavne. Tager man ikke blot lufttransport, men al trafik, er København nr. 6:

London Heathrow 187.784, Frankfurt 125.412, Zürich 117.797, Rom (2 havne) 114.385, Paris Orly 99.550, København 95.807.

Passagertallene ser således ud: Heathrow 9.4 mill., Orly 4.4, Frankfurt 3.9, Rom 3.4 og København 2.7 mill.

S

D E
p
lande.
debut,
se på
sete.

Der
standa
dardfl
ten ku
vellykl
Stu
ducere
stor b
fly de
ikke s
Mei
23 fly
5 pols
Italien
fra U
land,
Selv
Argen
19 fly
Ka-6-
Slin
9 Skyl
Dart
419, 2
OS
kede d
5 nord
gen H
Standa
plus vi
Frar
rige E
Foka (
De
2 KA
Af d
eksemp
derime

Ka-6
Hvil
dette c
af op i
I d
rette h
Skylark
bygget
med er
Ogs
klimae
standa
hvilket
opbud,

først bestod af krop og hale forsynet med et par Ka-6-vinger (Ka-Bi-Vo), men nu produceres med Libelle-vinger under navnet Diamant. Det tilbydes i serieproduktion af Flug- & Fahrzeugwerke AG i Altenrhein til 21.900 Sfr. (ca. 35.000 kr. uden instrumenter). Så foreløbig er kunststofflyene ikke billige, men i større produktion skulle de komme ned i pris.

Mange andre typer

Om andre nye typer kan bemærkes, at *Deane-Drummond* med en niendeplads fik et pænt resultat ud af den nye Eon 465 i standardklassen. Flyet skal være væsentligt forbedret i forhold til 463, som *Peder Mortensen* ikke lød meget begejstret for.

Af de italienske fly placerede Uribel C sig bedst (16. plads), mens M100S'erne lå længere nede.

Uribel C er en forbedring af Uribel B, der var med i Argentina. Den har ny trapezformet vinge med Eppler-profil og slankere krop.

Af de tjekkiske kom L21 Spartak i den åbne klasse højest med en 15. plads, mens Standart M.25 lå mere beskedent.

Jugoslavernes førnævnte Meteor anbragte *Kriznar* fint på en 5. plads og vandt en speciel præmie for længste VM-distance. De to nye standardtyper, Libis-18 og Delfin (ikke at forveksle med diverse andre typer fra diverse lande med samme navn), placerede sig beskedent.

Fra Australien præsenterede E. Schneider sin ES 60A Boomerang i to eksemplarer. De udmærker sig ikke alene ved at have pilform på finnen, men også på haleplanet. Placeringen var beskeden.

Interessant var det at se den sydafrikanske BJ-2 med stor Fowler-flap, der ved de første 80 % udslag kun øger arealet for derpå til sidst at få 30° udslag. Denne flap kan ikke bruges som luftbremse, men i stedet har man hele to bremseskærme i halen, og de kan betjenes hver for sig eller samlet. Men det er et fly til Sydafrikas bragende termik mere end til den engelske.

Holland mødte igen med sin Sagitta, der ser vældig godt ud og må have et fint udsyn. Den blev nr 27.

Sluttelig skal vi lige omtale nr. 2 i standardklassen, Standard Elfe, der blev fløjet af *Ritzi*. Den har ligesom Dart en metalbjælke, som her er limet ind i trækontruktionen. Som så mange andre typer har den i prototypeform v-hale, men får normalhale i produktionsudgave. Bremseklapperne er interessante: det er simpelthen et stykke af bagkanten inderst på vingen, der drejes vinkelret på luftstrømmen. Vingen er tredelt. Standard Elfe er en undtagelse fra reglen om, at man sjældent får et godt konkurrenceresultat med en helt ny konstruktion – den blev først færdig lige før VM.

P. W.

Skolevirksomheden på Arnborg

Der var god tilstrømning til svæveflyveskolen i sidste halvdel af juli på Arnborg, og ind imellem var der også godt vejr for dem, der ville udføre videregående svæveflyvning. I den første uge af august var der instruktørkursus under ledelse af *Børge Christiansen*. Selv om man havde haft et kursus i foråret på Sjælland og tilstræbte at begrænse deltagerantallet, var der dog 17 aspiranter med.

OSTIV-prisen blev i år tildelt Slingsby Da Dart 17 med 17 m spændvidde, hvormed

OSTIV-kongressen

Hvilken anden idrætsgren kan præster sideløbende med sit VM at afholde en tek nisk og videnskabelig kongres, hvor eminen te ingeniører og meteorologer holder foredra og diskuterer de nyeste tekniske frembringel ser til forbedring af sportsrekvisittet og d sidste erfaringer om de omgivelser, sporte dyrkes i?

Det er noget specielt for svæveflyvninger og på OSTIV's 10. kongres, der blev afhold fra 4. til 12. juni i South Cerney, blev de præsteret 37 tekniske foredrag, 21 meteoro logiske og 6 fælles teknisk/meteorologiske Foredragsholderne kom fra 17 forskellig lande. Fra Danmark fortalte civiling. *Johs Teilgård* om arbejdet med Polyt 4. Så mang foredrag er naturligvis ikke til at fordøje p så kort tid, men de kommer efterhånden det svejtsiske Aero Revue og til sidst i e samlet bind. Bind VII med foredragene fr Argentina i 1963 udkom under kongresser

Der blev uddelt OSTIV-diplomer for d bedste foredrag ved sidste kongres til arger tinerne fru *M. L. Schwarzkopf* og hr. *E. E Lichtenstein* på det meteorologiske område („Bygelinier som hjælp til langdistanceflyv ninger i Argentina") og til tyskeren, dr. ing *F. X. Wortmann* for det bedste teknisk (om profiler) samt til ing. *Per Weishaup* for det bedste arbejde ved Varese-kursuse i 1963.

OSTIV-plaketten for fremragende videns skabeligt arbejde blev tildelt den engelsk meteorolog *C. E. Wallington*, der også sto for vejret under VM. OSTIV-prisen fo årets bedste standard-klasse-fly tilfaldt *E N. Slingsby, J. C. Reussner* og *W. Slate* for Dart 15, mens Foka 4 konstruktøre *Skarmus* fik hædrende omtale.

Den afgående OSTIV-redaktør Mr. *B. S Shenstone*, der forøvrigt holdt et glimrend foredrag om den sidste udvikling på muske flyvningens område, blev udnævnt til ære medlem.

Under ledelse af generalmajor, dipl.ing *C. W. A. Oyens* fra Holland drøftede luf dygtighedsudvalget den næste udgave a OSTIV's luftdygtighedskrav samt reglerne for standardklassen.

Ved generalforsamlingen blev den mang årige energiske formand, *L. A. de Lange* fr Holland genvalgt med stort flertal såvel som den øvrige bestyrelse på 6 mand, som ma iøvrigt vedtog at udvide til 8 næsten gan Englænderen *H. R. Watson* blev OSTIV nye redaktør.

NYT OM PRIVATFLY

1966-udgaven af Cessna 150 bliver billigere

Allerede inden første halvdel af 1965 var gået, udsendte Cessna Aircraft Company oplysninger om næste års model af det mindste fly i serien: den tosædede Cessna 150. Den kommer ikke alene til at indeholde en hel del ændringer, men bliver ca. 10 % billigere i USA. Når det kan lade sig gøre, er det et resultat af en øget produktion. Cessna har i noget tid gjort propaganda ikke bare for sine fly, men for at lære at flyve — ud fra det synspunkt, at hvis produktionen stadig skal kunne udvides, må der fremskaffes nye kunder.

Den billigste standardmodel er således sat ned fra 7.825 dollars til 6.995, den dyreste fra 9.425 til 9.275, samtidig med at den er forsynet med for 761 dollars mere udstyr.

Den tydeligste ændring er, at 150'eren nu også har fået pilformet finne og sideror. Desuden har den fået nye tipper, ny stallindikator, spinner, hjul og bremser, større kabinedør og bagagerum, helt fladt kabinegulv, elektriske flaps — foruden naturligvis nyt indtræk og maling.

Hjul og bremser er nu samme type som på Model 172, de er større, så flyet kører og bremser bedre.

Bagagerummet er 50 % større og kan også bruges til børnesæder.

1966-modellen betegnes 150F.

De første nye Cessna 150 vil være fuldført i begyndelsen af september. Man regner med at bygge op imod 3000 af dem.

I 1964 begyndte 85.551 elever at flyve i USA mod 51.465 i 1960, og i de første 5 måneder af 1965 lå man 13 % over sidste år. Da stigningen plejer at være størst i 2. halvår, regner man med at passere 100.000 elevtilladelser i 1965. Mindst 10.000 fly bruges til træning, der omfatter 2.4 mill. flyvetimer.

Danfly skifter ejer

Greve *C. A. V. Lerche-Lerchenborg* har solgt firmaet Danfly i Kalundborg med tilhørende 3 fly, hangar, flyreparationsværksted m. m. til teglværksejer *K. P. Munk* og fabrikant *Arne Bybjerg*, der fortsætter driften efter samme retningslinier som hidtil, dog med forsøg på øget skoleflyvnings- og forretningsflyvningsvirksomhed.

Narco Omnigator Mk III

Narco har sendt en ny billig kommunikations- og navigationsradio på markedet under navnet Omnigator III. Den har 90 kanaler med 100 kc/s afstand i området 118.0 til 126.0 Mc/s samt 100 navigationskanaler fra 108.0—117.9.

Når den bruges til VOR-navigation, og kanalvælgeren er indstillet på den pågældende VOR-frekvens, er senderdelen indstillet på 122.1 Mc/s, der er den vigtigste frekvens til forbindelse med de amerikanske Flight Service stationer. Man sender på denne frekvens og får svar på VOR-frekvensen, mens man med et tonefilter (IDENT) dæmper VOR-stationens identifikationssignal.

Mens Narco's berømte Omnigator II kun havde 27 sendekanaler, har den nye altså 90, og mens den gamle skulle indstilles til modtagning med håndkraft, er den nye krystalstyret overalt. Alligevel koster den nye kun 695 dollars, mens den gamle kostede 1190, så der er altså *noget*, der bliver billigere. Narco håber, at mange forældede radiosæt vil blive udskiftet med den nye type til glæde for alle implicerede.

Cessna 150 får i 1966-udgaven også den af moden foreskrevne stil over finne og sideror, men får f. eks. også elektriske flaps og andre raffinementer samtidig med, at prisen sættes ned.

Hannover-udstillingen næste år

Næste års luftfarts- og rumfartsudstilling i Hannover lufthavn finder sted fra 29. april til 8. maj. Man venter foruden den tyske meget stærk udenlandsk deltagelse.

Seksmotoret gyroplan

Det er de mærkeligste luftfartøjer, der kommer fra Bensen Aircraft Company. Nu har man f. eks. udrustet et gyroplan — altså et rotorfly med en fri rotor, der yder opdriften, mens fremdriften kommer ved propeller — ikke som normalt med én, men med hele seks motorer, arrangeret i to rækker over hinanden og med hver sin propel og hver sin brændstoftank!

Motorerne er McCulloch MC 75, der normalt bruges til go-karts, hvilket nok er grunden til, at luftfartøjet benævnes „Kopter-Kart".

Motorerne betjenes med ikke mindre end 7 gashåndtag, et til fælles betjening og 6 til individuel betjening af hver motor. Kopter-Kart'en har endda flermotors sikkerhed, for den kan holde højde med kun 5 af motorerne i funktion!

Den kan starte og lande på en 90 m lang bane og lande med så lav fart som 10 km/t, mens maximumfarten er 125 km/t.

Kopter-Kart'en vil som de øvrige Bensenprodukter blive solgt til selvbyggere som materialesæt.

Cherokee 140 nu også firesædet

Piper meddeler, at Cherokee 140, der så dagens lys som en tosædet udgave af den ellers firesædede serie, nu også kan fås eller ombygges til firesædet. Der er ikke tale om børnesæder, men rigtige sæder til to voksne. Samtidig er motorydelsen sat op fra 140 til 150 hk og fuldvægten øget til 975 kg. Det betyder en disponibel last på 431 kg eller tilstrækkeligt til 4 voksne, standardbrændstof (137 liter) samt bagage.

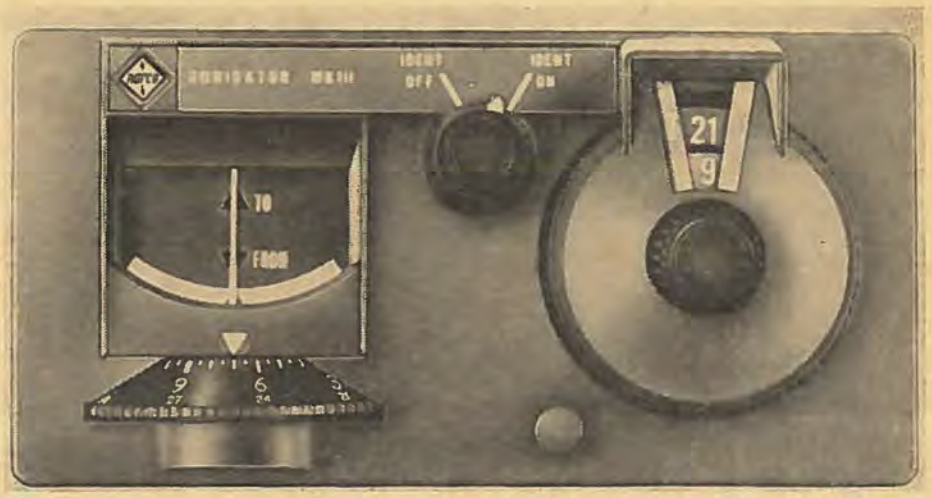
Alle nye 140'ere har 150 hk i motoren, mens de tidligere kan bringes til at yde det samme ved udskiftning eller ændring af propellen.

Ombygningssættet med de to ekstra sæder koster 1700 kr.

Produktionen af de forskellige Cherokeetyper i Vero Beach i Florida går i september op til ti om dagen, og over 1000 arbejder på fabrikken.

Heide flyver Debonair over Atlanten

Danmarksmesteren i motorflyvning, fabrikant *Poul Heide Andersen*, har i sin sommerferie været et smut i USA for at hente en Beechcraft Debonair, som han efter at være fløjet lidt med i USA selv færgede hjem via Grønland og Island sammen med ingeniør *Viggo Petersen*. De landede den 3. august med det nye fly i Kirstinesminde og fik en fin modtagelse af Århus Flyveklub.



Her er Narco's Omnigator III, som firmaet håber vil erstatte mange af de forældede radiosæt, der stadig er i brug, da den både er bedre og betydeligt billigere.

SATAIR si'r til lykke

2 nye Beechcraft til Danmark

Beechcraft
KING AIR
(Model 90)

Leveret til fabrikant Mads Clausen, Danfoss, Nordborg.

Første turbo-prop forretningsfly i Skandinavien.

Beechcraft
DEBONAIR
(Model C 33)

Leveret til fabrikant Poul Heide, Metri, Gramrode.

Beechcraft – dækker også DERES flyvebehov

SCANDINAVIAN AIR TRADING CO. A/S

HANGAR 144 — KØBENHAVNS LUFTHAVN — DRAGØR — TELEFON 531101

FLYVEVÅBNET

Generalløjtnant Tage Andersen død

Flyvevåbnets tidligere chef, generalløjtnant *Tage Andersen*, døde den 23. juli, 66 år gammel. Tage Andersen begyndte sin militære karriere i rytteriet, men i 1925 gik han over i flyvertropperne og blev pilot. I 1932 blev han chef for sjællandske flyverafdeling, i 1937 for jyske flyverafdeling.

Generalløjtnant Tage Andersen.

Efter krigen blev han chef for flyvertropperne i 1945 og for vestre flyvebasiskommando i 1950. I 1955 blev han chef for flyverstaben og samme år efterfulgte han general Førslev som chef for flyvevåbnet. I 1959 fratrådte han denne post for at blive chef for NATO-nordregionens flyverstyrker i Oslo, og fra 1962 og indtil han i 1963 trak sig tilbage på grund af sygdom var han chef for fælleskommandoen i Østersøområdet.

I 1956 fik generalløjtnant Tage Andersen tildelt KDA's ærespokal.

Just Rasmussen

Pens. orlogskaptajn *J. T. Just Rasmussen*, der fik marineflyvercertifikat nr. 9 i 1916, afgik ved døden i juli, knap 75 år gammel.

Udnævnelser etc.

Forsvarschefen, general *Kurt Ramberg*, og chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant *H. J. Pagh*, genansættes begge for 3 år fra 1/10 at regne.

Oberst *J. Horskjær* ansættes som chef for forsvarsstabens transport- og forsyningsafdeling fra 1/11.

Oberstløjtnant *P. Thorsen* fratræder som flyverattaché i Washington og Ottawa og ansættes til rådighed for FSN Ålborg fra 1/10.

Oberst *I. J. D. Schrøder* ansættes som flyverattaché i Washington og Ottawa fra 1/10.

Oberstløjtnant *A. H. Jørgensen* fratræder som chef for FSN Avnø og flyveskolen fra 1/11 og ansættes til rådighed for trænings-kommandoen, mens han på Avnø efterfølges af oberstløjtnant *A. S. Bendtsen*.

Afdelingsingeniør *Ib Thykier* er fra 1/7 udnævnt til overingeniør.

Afdelingsingeniør *Leif Prytz* afskediges efter ansøgning på grund af alder fra udgangen af oktober at regne.

Flyveulykken i Norge

Den 5. august forulykkede en RF-84F Thunderflash ved at flyve mod en fjeldtop ved Kongsberg i Norge. Piloten, den 26-årige ugifte flyverløjtnant *Rikard Lysgård*, der stammede fra Vildsted ved Løgstør, blev dræbt.

Douglas TA-4E, der er en tosædet træner-udgave af Skyhawk, foretog sin første flyvning den 30. juni.

FLYVEPLADSNYT

Flyvemål — Flyvepladser

Et af de mest påtrængende problemer for dansk privatflyvning er oprettelse af flere små flyvepladser, eller måske rettere betegnet air-strips.

Heldigvis kommer der mange nye små pladser, men man må nok forvente, at de pladser, der ikke bliver brugt tilstrækkeligt, ikke vil blive opretholdt.

For nylig skulle jeg på forretningsrejse i Jylland, og jeg besluttede mig til at arbejde ud fra den private plads i Egense. Herfra kunne jeg dække både Nord-, Vest-, Midt- og Sydjylland og besøge f. ex. Frederikshavn, Thisted, Ålborg, Holstebro, Viborg, Skive, Herning, Århus, Grenå, Samsø og de vigtigste byer, hvor der enten er pladser eller air-strips. De fleste af disse pladser er inden for rundt regnet en times flyvning fra Egense flyveplads.

Selve pladsen er beliggende ved færgelejet Egense-Hals og det er derfor meget nemt at finde den lange, brede og godt afmærkede bane, som grænser lige ud til Limfjorden. Der opkræves ingen landingsafgift, og pladsens ejer, herr *Jensen*, der er meget flyveinteresseret, giver alle flyvere en venlig modtagelse og al mulig assistance. (Tlf. Mou 99 giver gerne yderligere oplysninger). Samtidig findes der et moderne flymotel med meget moderate priser og med alt i en kvalitet, der vil tilfredsstille selv de mere forvænte.

Den svage side af sagen er, at pladsen har måttet placeres nord—syd, men da indflyvningen, når fjordsiden kan benyttes, giver god margin, spiller det normalt ingen rolle for en pilot med normal uddannelse og erfaring. Det er jo iøvrigt også godt at øve sig i sidevindslandinger, man ved jo ikke, når man ufrivilligt måtte få brug derfor. Med de nye landingsafgifter kan det rigeligt betale sig at flyve lidt længere. Til dem, der har radio, og gerne vil bruge den, kan jeg sige, at Ålborg Tower på bølgelængde 118,3 giver en perfekt service og gerne vil hjælpe den pilot, som eventuelt skulle blive overrasket af dårligt vejr og derfor måtte have brug for en positionsopgivelse.

Lad derfor næste tur gå til Egense flyveplads og oplev et dejligt stykke natur.

Kurt Holdt.

Stauning åbnes i denne måned

Vestjyllands Flyveplads i Stauning, som blev omtalt i FLYV nr. 6 1965, er nu færdigbygget. Den omfatter en vest—østlig 1000 ×30 m asfaltbane samt to 400×30 m græsbaner.

Flyvepladsen vil blive åbnet lørdag d. 11/9 kl. 11.00 af amtmand *Age Rangel-Nielsen*. Derudover vil der blive foretaget demonstrationer af nye og brugte fly hele fredagen d. 10/9. Lørdag og søndag eftermiddag kl. 15—17 vil der finde opvisning sted med kunstflyvning, faldskærmsudspring m. v. Søndag formiddag vil der være opvisning af svæveflyvere.

Lørdag aften vil der blive afholdt en flyverfest med middag. (Pris ca. 25 kr. excl. drikkevarer). Tilmelding kan ske til tandlæge *Ove Kelsø*, Tarm (0721) 240.

Flyvepladsens beliggenhed: Afstik en kurs 90° fra midten af Klægbanken (den lange ø i Ringkøbing Fjords østlige del).

2 km fra kysten lige syd for plantagen ligger flyvepladsen.

Flyvestævne i Esbjerg lufthavn søndag den 12. sept.

I weekend'en 11.—12. september åbnes ikke alene Stauning flyveplads, men der er også flyvestævne i Esbjerg lufthavn, arrangeret af Vestjysk Svæveflyveklub. Man regner med deltagelse af flyvevåbnet og muligvis også amerikanske militærfly, crazy-flyvning af *Boy Konstmann*, faldskærmsudspring, kunstflyvning, svæveflyvning (bl. a. Arnborg-nummeret med tre Vasama), radiostyret modelflyvning o.s.v., så der bliver nok at se på.

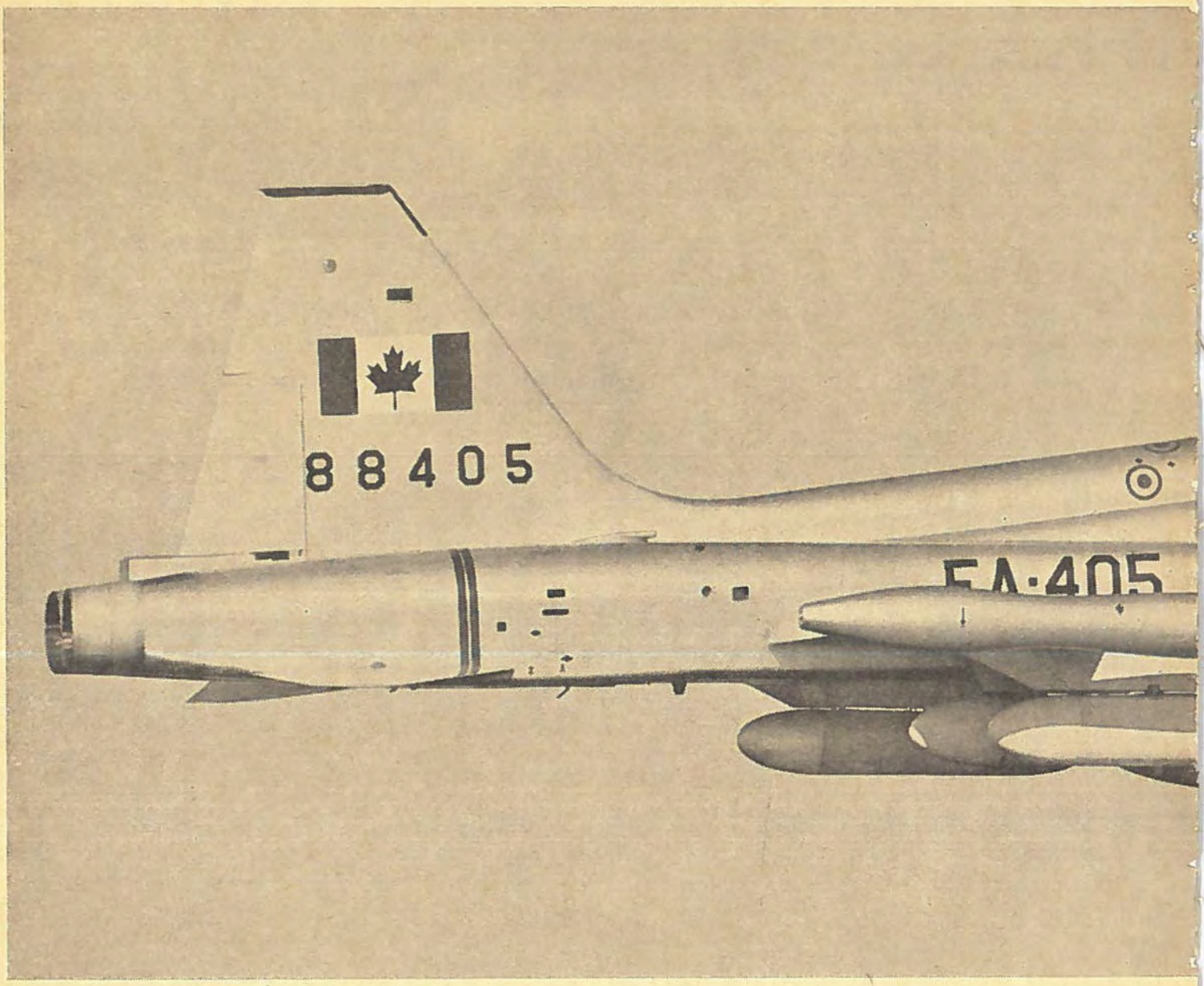
Brug Arnborg til landingstræning

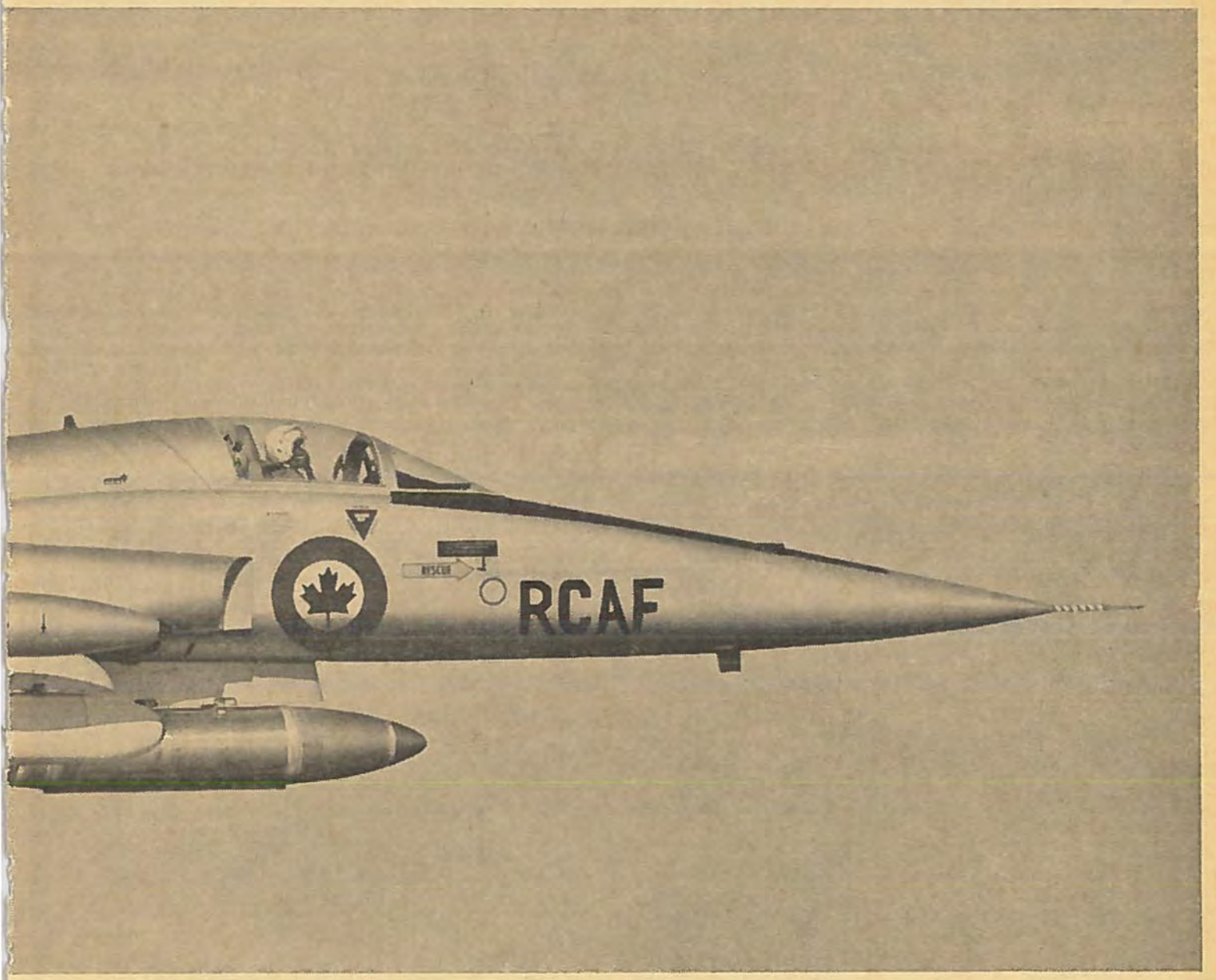
Landingsafgiften for motorfly på Svæveflyvecenter Arnborgs 1200 m lange bane er 5 kr. for en enkelt landing eller 10 kr. for lige så mange landinger, man vil, i løbet af en dag. Arnborg viser hermed vejen til den fremme af landingstræningen, som statens nye takstregulativ som omtalt i sidste nummer modarbejder.

Udenfor svæveflyvernes højsæson er der mange dage, hvor Arnborg ligger mere eller mindre øde hen, og der derfor er rig lejlighed for motorflyvere til at udnytte pladsen og samtidig stifte bekendtskab med det hyggelige center, svæveflyverne efterhånden har opbygget.

Ny plads ved Slagelse

En ny privat flyveplads umiddelbart sydvest for Slagelse ventes indviet i næste måned, men kan allerede frit benyttes. Den ligger ved Landsgrav tæt ved og parallelt med den nye motorvej og har en 500×30 m bane i retning 06—24. Der er afmærkning og vindpose, men endnu ikke benzin eller hangar.


88405



Også Canada har nu valgt F-5

Den canadiske regering har valgt overlydsflyet Northrop F-5 som deres nye taktiske jagermaskine til det canadiske luftvåben.

Den canadiske version af denne alsidige jagermaskine vil blive benævnt CF-5. Canada ventes at ville erhverve ca. 125 af disse nye taktiske jagere over en 4-årig periode. Canada bliver således den niende nation, der vælger en version af F-5'eren.

Blandt de mange fordele, der har gjort valget af F-5 logisk for disse nationer, kan nævnes jagerens store manøvredygtighed, store stigeevne og høje topfart, stabilitet under ildafgivelse, evne til at operere fra primitive startbaner, let at vedligeholde og forsyne, samt lang levetid.

F-5 er fremstillet med det formål at udføre mange opgaver over hele verden — og udføre dem godt.

NORTHROP F-5

NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

Brugte fly

TIL FORDELAGTIGE PRISER

KZ III	*CESSNA 150/1965*	*CESSNA 185/1964*
KZ VII	*CESSNA 172/1960*	*CESSNA 210/1963*
CESSNA 150/1961	*CESSNA 172/1961*	*CESSNA 310/1962*
CESSNA 150/1962	*CESSNA 172/1962*	*CESSNA 336/1964*
CESSNA 150/1964	*CESSNA 172/1964*	*PIPER CHEROKEE 235*

Vi sender Dem med glæde vort brugt-fly katalog med priser og alle specifikationer for de enkelte fly.
De er også velkommen til personligt at gennemgå vor hangar, der rummer Danmarks største udvalg i velholdte, brugte fly.

A/S COMMERTAS *Hangar 142, Københavns Lufthavn, Dragør. Telefon (01) 53 20 80.*

Ny og forbedret SZD-24-4A FOKA 4

Konventionelt opbygget vinge med lavere planbelastning.
Forbedret siddestilling og førerkabine.
Hurtigere og forenklet montering - og flere andre forbedringer.

Placering ved VM i England.

Standardklasse: FOKA 4: Nr. 3 og 4.
Åben klasse: FOKA 4: Nr. 1 og 4.

PRIS: Franco polsk grænse d. kr. 26.500
MED INSTRUMENTER. Lev.tid: 8 uger.

NB! Endnu enkelte Mucha Standard til kr. 12.600

MOTOIMPORT
WARSZAWA - POLEN

REPR. I DANMARK
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53, KGS. LYNGBY, TLF. (01) 87 69 15

Bybjerg beholdt Dornier-pokalen

ARNE BYBJERG fra Kalundborg sikrede sig Dornier-pokalen til ejendom ved 30. juli at gennemføre en flyvning med landing på 43 pladser. Flyvningen varede 17 timer på tre minuter nær. Det var tredie år i træk, at han vandt den, og pokalen er da i henhold til statutterne hans ejendom.

Antallet af pladser, der blev landet på, var det samme som sidste år. Men den rute, som vind og vejr nødvendiggjorde, man fulgte, førte til, at pointtallet ikke blev så højt som sidst.

Starten fandt sted fra Kaldred kl. 0345 eller knap 30 minutter senere end oprindeligt tænkt. En byge trak hen over pladsen, da der ellers var klar til start. Ruten gik derefter Lerchenborg, Tune, Skovlunde, Kastrup, Søsum, Allerød, Grønholt, Tisvildeleje, Landsgrav ved Slagelse, Ringsted, Holmegaard, Stenbæksholm, Valnæsgaard, Lundby, Maribo, Højbygård, Ærø, Sønderborg, Nordborg, Rødekro, Tønder, Rømø, Esbjerg, Årre, Varde, Lyhne ved Ølgod på Thyregods gamle og nye plads, Thinghede, Filskov, Herning, Viborg, Skive, Thisted, Pandrup, Lønstrup, Frederikshavn, Læsø, Mov, Estruplund, Samsø, Brattingborg, Endelave og Kaldred hvor landingen fandt sted kl. 2042.

Såvel forsinkelsen i starten samt vejret, som gav sydvestlig vind omkring 10 knob, senere på eftermiddagen nordvestlig med 18–20 knob, bidrog til, at de planlagte 51 landinger ikke kunne gennemføres.

En anden årsag var, at det voldte væsentlige vanskeligheder adskillige steder at finde vidner til at attestere landingen. Et komplikationsmoment var det yderligere, at ikke alle af de vidner, der blev fundet, ville uden videre skrive under. Der skulle en god del overtalelse til for at overbevise dem om, at der ikke var tale om leksikonkøb eller et ufejlbarligt hårpulver, som kort efter ville komme med posten – pr. efterkrav. Islættet var i og for sig morsomt, men særdeles tidsrøvende.

Flyvepladser har desuden en tendens til at være lagt i relativ ensomme egne og i væsentlig afstand fra boliger, så benene måtte bruges flittigt. Skønsmæssigt er der tilbagelagt op mod en lille snes kilometer i jagten på vidner. Hvor en landing og underskrift på listen mange steder kunne gennemføres inden for 5 minutter, tog det lige så hyppigt 20–30 minutter.

Flyvningen var søgt gennemført en uges tid i forvejen, men måtte opgives efter godt 4 timer og kun een landing. Lav stratus med regndis og uhyre ringe sigt satte en stopper for det. Det endelige forsøg blev besluttet allerede torsdag eftermiddag på grundlag af den vejrudsigt, som kom ved middagstid. Meteorologerne lovede opklaring og god sigt, selv i bygerne omkring 2 km. Men banerne for de lavtryk, som lå bagved ude over nordsøen og over England var ikke tilstrækkeligt afklarede til, at man turde love noget bedre for lørdagen, som var sidste frist for den lange flyveperiode.

Selv med forsinkelsen i starten ville det formentlig have været muligt at nå meget tæt mod de 51 pladser, der var stilet på, hvis enten kontrolpersonale havde været til stede på de forskellige pladser ved landingen, eller hvis en anden form for kontrol – stempel eller en plakette, som skulle medtages – havde eksisteret. Sammenholdt med rejse- og motorjournal skulle en betryggende dokumentation for landingen have været mulig.

Flyvningerne om Dornier-pokalen er dermed afsluttede. Tanken bag udsættelsen er anerkendelse værd – men kriteriet begrænser mulighederne for deltagere. Det er et fåtal af Danmarks privatflyvere, som såvel tidsmæssigt som økonomisk kan overkomme det, der kræves. Blot de 17 timers flyvetid beløber sig sammen med landingsafgifter, telefonregning ved forberedelserne, udsendelse af personale til særlige pladser m. m. op i summer, der for mange udgør to års flyvetid. Pokalen er nok et incitament, men den har ikke det tillokkende for den yngre del af pilot-klassen, som den burde være, hovedsagelig i kraft af de økonomiske krav, den stiller. Den pokal, som Arne Bybjerg agter at udsætte, skulle således i højere grad kunne virke som en ansporing for de yngre – hvis et passende kriterium for pokalen kan findes.

Foruden denne pokal, hvortil forslag og tanker synes velkomne, har Arne Bybjerg desuden udsat en præmie til en af de bedste placeringer ved danmarksmesterskaberne.

J. Pontoppidan

Ny KLM-direktør i Danmark

Efter syv års virksomhed i Danmark trækker direktør *N. C. Cardinaal* sig tilbage som leder af KLM's kontor i Danmark den 1. oktober og efterfølges af direktør *van Oostveen*. Direktør Cardinaal trækker sig i det hele taget tilbage fra KLM på grund af alder og slår sig efter 20 års udlændighed ned i Holland, hvor vi ønsker ham et godt otium.

Planche om »Flyvningens udvikling«

I samarbejde med vor medarbejder *Hans Kofoed* og afdøde kaptajn *John Foltmann* har Dansk Esso ladet fremstille en planche i formatet 100×69 cm om flyvningen udvikling. Den smukke planche er international i sin karakter, men er også forsynet med oplysninger fra dansk flyvnings historie. Den vil egne sig glimrende til flyveklubbernes klubhuse og kan fås ved henvendelse hos Dansk Esso, Informationsafdelingen, Sankt Annæ Plads 13, Kbh. K.

Peter Nielsen

Først nu erfarer vi, at flyvepioneren *Peter Nielsen* afgik ved døden 1. januar, 85 år gammel. Peter Nielsen lærte sig selv at flyve i 1911 på B & S monoplanet (der samtidig blev indfløjet!) og fik dansk flyvercertifikat nr. 4. Efter at have virket som flyvelærer ved den civile flyveskole, hvor de første militærflyvere blev uddannet, blev han i 1912 ansat som „flyver og mekaniker" ved hærens nyoprettede flyveskole. Ret hurtigt helligede han sig ledelsen af værkstederne, hvis chef han var indtil reorganiseringen i 1932, da han blev udnævnt til feltværkmester I, idet chefposten overgik til en ingeniør, hvilket Peter Nielsen følte som en forbigåelse. Han blev pensioneret i 1939 på grund af alder, hvilket fyldte ham med bitterhed, da han ikke følte sig gammel. Denne bitterhed i forbindelse med den tidligere skuffelse var så stor, at han for at få hævn gik i tysk tjeneste under besættelsen og derfor efter befrielsen måtte vandre i fængsel. På det organisatoriske område gjorde Peter Nielsen et stort arbejde som bestyrelsesmedlem i Aeronautisk Selskab og Danske Flyvere.

Flyvedagskonkurrencerne

Der er en del ændringer siden sidste nummer, ikke så meget p. gr. a. DM som fordi vi siden har haft perioder med helt anderledes fint vejr. Følgende resultater vil også undergå ændringer, når en række flyvninger midt i august bliver rapporteret:

Varighed: København 43 t 49 m (10), Karup 38 t 17 m (10), Værløse 27 t 54 m (10), Århus 19 t 02 m (7), Als 18 t 46 m (8), Vejle 18 t 20 m (6).

Distance: Aviator 1271 km og 1518 p (5), Værløse 790—1444 (5), Havdrup 607—980 (5), PFG 759—951 (5), København 613—869 (5), Midtjydsk 677—728 (5)

Hastighed: Værløse 454 (5), PFG 262 (4), Karup 252 (3), København 124 (2), Vejle 92 (1), Midtjydsk 82 (1).

Bedste klub: Værløse 6 points, København 10, Karup 12, PFG 16, Havdrup 19, Aviator 20 points.

Individuel distance: Leif Midtbøll 473 km 829 p (3), B. Skovgård Sørensen 371—742 (3), Kæld Wiehe 690—690 (3), Ejvind Nielsen 663—663 (2), Verner Pedersen 472—658 (3), H. Thorsted 396—652 (3), Braes 479—583 (2), H. Marquardsen 567—567 (2).

Det var især weekenderne først og midt i august, der bød på store chancer. Lørdag den 31. juli var der ikke bare en privat hastighedskonkurrence Arnborg—Beldringe, der blev vundet af *J. Nesgård* med 92 km/t, men nogle stykker diskuterede Tyskland eller Sverige og forsøgte det sidste. *Braes* landede på Røsnæs, *Dyhr* ved Køge og *Ejvind Nielsen* på Møllemose.

Søndag den 1/8 gjorde Dyhr endnu et 500 km forsøg og nåede ca. 450 km op i Sverige til Kalmar-egnen, mens flere fra Sjælland ikke kom så langt over. Mandag forsøgte Ejvind Nielsen at nå Stockholm fra Kaltred, men måtte efter 7½ time standse 30 km øst for Norrköping efter 457 km.

Lørdag den 14. var det stille vejr med over 2000 m skybasis i Jylland, og der blev fløjet adskillige trekanter. Braes gennemfløj 200 km trekanten Arnborg—Hovedgård—Vamdrup by—Arnborg på 2 t 31 min, hvilket skal give 80 km/t; hvis den anerkendes, slår det både Didriksens lokale rekord på 60 km/t og Cowboy's nationale på 77.6 km/t.

Søndag den 15. blev ikke så god som ventet til Tysklandsflyvninger. Adskillige landede i Tønder fra Arnborg og Ålborg, heriblandt to, der havde landet i Leck syd for grænsen og fik spilstart med 2000 m wire til 650 og 850 m, så de kunne glide derfra til Tønder!

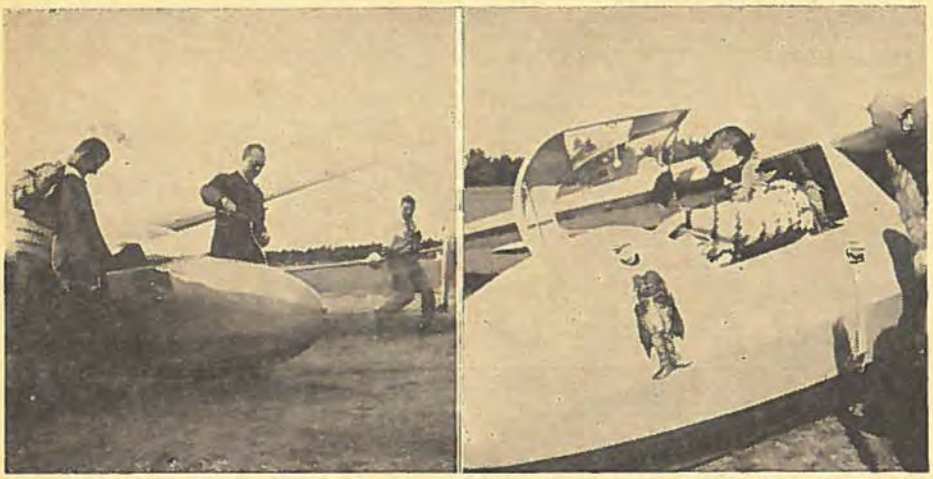
★

Ellehammer-filmen hædret ved FAI's filmfestival

FAI holdt i år for anden gang en festival for flyvefilms, og den fandt sted fra 21. til 27. juni i Vichy i Frankrig. 18 lande deltog med ialt 58 films i 9 forskellige kategorier, og samtidig blev der holdt rally i Vichy med forskellig flyveopvisning. En talstærk russisk rumfarts-delegation var blandt de mange gæster ved festivalen. I hver kategori blev der uddelt ikke medaljer, men hhv. en guldvinge og en sølv-vinge. Den eneste deltagende danske film var Ellehammer-filmen fra jubilæumsåret 1956, og den fik tildelt sølvvingen i den historiske kategori, hvor den engelske film om helikopterens historie fik guld-vingen.

Tuborgensere hos Arnborgenserne

Eller da OY-EYX blev døbt „Perikles"



Til venstre hælder direktør Øhrstrøm en grøn Tuborg ud over næsen på »Perikles«, og til højre gør rådsformand Mogens Buch Petersen klar til første start efter dåben.

Mens adskillige svæveflyvere overværede det fra de over to tusind meter, som det ideale svæveflyvevejr lørdag den 14. august muliggjorde, døbte direktør *Hans Øhrstrøm* fra Tuborg Dansk Svæveflyvefonds nye Ka-8 med navnet „Perikles", idet han hældte indholdet af en grøn Tuborg ud over flyets næse.

Direktør Øhrstrøm og hans ledsagere var forinden blevet budt velkommen af aeroklubbens formand, direktør *Hans Harboe*, der bød „tuborgenserne" velkommen og udnævnte ham til „æres-arnborgenser". Han omtalte det gode forhold, der i mange år havde været mellem Tuborgfondet og svæveflyverne og var klar over, at man skal bruge Perikles svar „Hver gang", når man spørger sig selv, hvornår vi skal søge fondet om hjælp.

Direktør Øhrstrøm betonede den stærke karakterdannende betydning, svæveflyvesporten har. Dette havde man gerne villet støtte ved det bidrag på ialt 14.500 kr., fordelt på to år, som fondet havde ydet.

Selv om en Ka-8 er en mangelvare med tre års leveringstid, var det dog lykkedes svæveflyverådets formand, kontorchef *Mogens Buch Petersen* at fremtrylle et nyt eksemplar fra fabrikken, da midlerne takket være Tuborgfondet og Dansk Idræts-Forbund i forsommeren var til stede, og både svæveflyveskolen og I-kursus har benyttet flyet flittigt. Buch Petersen foretog selv den første start efter dåben, mens KDA's generalsekretær umiddelbart før denne havde konstateret, at også „Perikles" kunne nå op i 2000 m og ned igen på en halv time.

Mens luften over Jylland iøvrigt blev fløjet tynd i trekantflyvninger på denne skønne sommerdag, viste fondsformanden *Age Dyhr Thomsen* gæsterne svæveflyvecentret, der som ved indvielsen sidste år viste sig fra sin allermest charmerende side.

1625

PRIVAT
KOMMERCIELT

7 indlysende fordele sætter det moderne lavvingede Piper fly i særklasse.

1. Moderne ren konstruktion med gennemgående vingebjælke
2. Bedre udsyn, ingen blinde drej
3. Lavt tyngdepunkt forhindrer, at flyet tipper på landjorden
4. Luftpudelanding. Speciel konstruktion giver en fjerlet landing
5. Bredsporet understel
6. God stabilitet i luften på grund af vingens specielle udformning i forbindelse med det »all-moving« haleplan
7. Let tankning og kontrol af brændstof
8. Verdens mest solgte fly

PIPER

DANFOSS AVIATION
DIVISION A/S
FLYVEPLADSEN, SØNDERBORG, TLF. 22277

NY DANMARKSMESTER I MOTORFLYVNING

Dårlige landinger — fin navigation.

Danmarksmesteren Ove Eriksen ses øverst til højre. Under ham tanker nr. 2, M. Lindberg Jensen. Nederst til venstre ses Heide ved »The Spirit of Gramrode«, og derover ses nr. 4, J. P. Degn (th.) sammen med sin klubkammerat Kæmpe.

Den 52-årige guldsmed *Ove Eriksen* fra Århus Flyveklub blev danmarksmester i motorflyvning og vandt desuden landingskonkurrencen, mens han blev nr. 4 i navigation. Det er et bemærkelsesværdigt resultat, idet han kun har fløjet knapt et år og først fik certifikat for et par måneder siden. Ialt har han fløjet 65 timer. Han anvendte en Cessna 150.

Der var ialt 17 deltagere på 10 fly med i konkurrencen, som begyndte i pragtfuldt sommervejr lørdag den 14. august på Kalundborg flyveplads. Vejret var dog ikke så pragtfuldt til en landingskonkurrence, for der var svag, skiftende vind, som gjorde opgaven langt sværere end med en regulær vind på langs af banen.

Inden man tog fat, havde en deltager under træning havareret en KZ IIT, muligvis på grund af randhvirvler fra et foranflyvende fly, men de to piloter blev samme dag omskolet til et fly af en anden type, hvormed de deltog om søndagen.

Ove Eriksen vandt med 50 points Ellehammerpokalen, fulgt af *J. P. Degn*, Samsø Flyveklub, med 52, *M. Lindberg Jensen*, Sportsflyveklubben, med 57, og *P. Heide Andersen* med 58 points. Man lå altså tæt i toppen, men herefter steg points'ene op til 200 for nr. 17.

Om aftenen holdt Kalundborg Flyveklub, der var vært for årets DM, en hyggelig middag på Gisseløre. En del var dog smuttet hjem for natten — eller var det for at se sidste del af TV-gyseren? Den blev imidlertid også vist på Gisseløre.

Navigationskonkurrencen om søndagen havde også fint vejr, og da banen via Nykøbing Sjælland, Helsinge, Skulderupholm og Skamstrup var meget let at følge i det klare vejr med de mange kystlinjer, var det indlysende, at der her ville blive tale om meget få strafpoints.

Heide gennemførte med kun hhv. 0, 1, 4 og 1 sekunders afvigelse og fik derved 0 points, så han vandt Skandinavisk Aero Industri's pokal, mens Lindberg Jensen fik 1 point, *Per Krog* 2, Ove Eriksen 5 og *Viggo Petersen* 8 points.

Da der ikke foretages nogen pointsfordeling mellem de to konkurrencetyper, kom landingerne til at veje tungest ved sammenlægningen, og resultatet blev:

1.	Ove Eriksen, Århus, Cessna 150	55
2.	M. Lindberg Jensen, Spflkl., Colt	58
3.	P. Heide Andersen, dir., MS 892	58
4.	J. P. Degn, Samsø, KZ VII	72
5.	O. Hermann, Midtsj., Cessna 172	85
6.	Erik Jensen, Spflkl., Colt	102
7.	H. Thyregod, Vestjydsk, KZ IIT	104
8.	Viggo Petersen, Spflkl., MS 892	121
9.	Kurt Holdt, Spflkl., KZ 10	152
9.	Fugmann, Spflkl., Colt	152

Foruden Ellehammer-pokalen vandt Eriksen Dansk Pool's pokal for den samlede konkurrence, mens Lindberg Jensen fik en præmie fra Danfly.

Efter denne sidste konkurrence førte Heide i kvalifikationsserien med 21 points; Ove Eriksen havde 7 og J. P. Degn, Per Krog og Viggo Petersen hver 6, så der alligevel måtte foretages en udtagelse af de to på NM-holdet. Resultatet blev, at Krog skulle flyve og Viggo Petersen være holdleder.

Heide fik ved den afsluttende frokost på Smakkerup kro overrakt Carmen Curler's pokal for dette årets samlede resultat.

Endvidere benyttede man lejligheden til at give *Arne Bybjerg* Dornier-pokalen til ejenejendom. Den blev overrakt af fabrikant *Jørgen Høyer*, der har skænket pokalen. Bybjerg har bebudet at ville udsætte en ny pokal — det gælder nu om at finde en konkurrence, som flere kan være med i.

Kalundborg Flyveklub havde ære af sit arrangement, der blev ledet af *John Jørgensen* med mange gode hjælpere både fra Kalundborg og andre klubber samt ikke mindst luftmeldekorpset, hvis poster blev brugt som vendepunkter.

Hjem igen efter besøget i Danmark

Vore ti gæster fra USA, Canada og Tyskland fotograferet umiddelbart før afrejsen fra Danmark. Nr. 2 fra højre er Capt. John R. Hartman fra New Jersey, der tog sig glimrende af vore egne unge derovre sidste år.

VM i radiostyring:

Doc. Brooke genvandt sit mesterskab

— Forinden trænede han nogle dage i Sengeløse —

Det danske hold: Erik Andersen, Jan Hackhe, Nordahl Rasmussen og holdlederen Ole Meyer Larsen.

Det fjerde verdensmesterskab for radiostyrede modeller blev en kæmpesucces. Arrangementet, der var overladt til Sveriges Modelflyveforbund i samarbejde med den svenske aeroklub, var det mest fuldkomne, der endnu er set. *G. Hofmann*, *R. Dilot* og *L. Hansson* i spidsen for en stor stab af svenske modelflyvere samarbejdede fortræffeligt med F5, Kungliga Svenska Krigsflygskolan i Ljungbyhed, hvis chef, oberst *Bellander*, med stor interesse gik ind for opgaven.

Vejret var det bedst tænkelige med svag til jævn vind, undertiden helt stille, og med sol fra morgen til aften gennem alle 6 dage. Det var ideale forhold ikke alene for piloterne, men i næsten højere grad for tilskuerne.

Endelig var flyvningerne af meget høj kvalitet. Der var 35 deltagere; med tre flyvninger til hver gav det 105 flyvninger, der alle blev gennemført planmæssigt. Der var kun to omstarter på grund af besvær med motorstarten, og der var på de 105 officielle flyvninger ikke et eneste havari eller uheld, kun et par enkelte knækkede propeller i landingen. Der var ingen tvivl om, at det var verdenseliten, der her mødtes!

To gode præstationer

To flyvemæssige præstationer fortjener særlig at fremhæves. Det er den nu dobbelte verdensmester doktor *Ralph Brooke* fra Seattle. Hans flyvning var fantastisk flot med store beherskede manøvrer, godt placeret for dommerne. Han kiksede vist ikke en eneste manøvre under konkurrencen. At han tillige fløj med mesterskabernes pæneste model, gør jo ikke hans præstation ringere. Hans *Crusader* har linier og bemaling som flådejageren F-8, og den var ualmindeligt pænt bygget.

Den anden store præstation viste tjekken *Jiri Michalovic*, den eneste deltager fra østlandene. Han fløj med et gammelt Orbit 10 anlæg med rørsender. Hans motor havde han selv måttet bygge, og det samme gælder kontakter, beslag og alle de øvrige ting, som vi andre kan købe i den nærmeste hobbyforretning. Dårlige gløderør, håndsnittede propeller m. v. blev efterhånden erstattet med foræringer fra de øvrige deltagere, der ganske åbenbart nærede den største respekt for det arbejde, der lå bag Michalovic's deltagelse. At han endte på sidstepladsen var uundgåeligt, men forhåbentlig kommer han igen næste gang med bedre muligheder. Grunden er i hvert fald lagt: Svenskerne gav ham et byggesæt til en Mustfire med hjem, og Brooke lagde diskret en ny Fox 59 ned i hans æske.

Træningen

fandt sted tirsdag og onsdag, hvor der var afsat 40 minutter pr. dag til hvert hold. Brooke havde dog tyvstartet, idet han kom til København en uges tid før konkurrencen og puslede sine modeller færdige hos *Nordahl Rasmussen*, hvorefter han fløj sammen med det danske hold et par dage i Sengeløse. Sidste års „medvinder" *Fritz Bosch* var den eneste, der havde uheld under træningen, idet han havarerede sin bedste model på grund af radiobesvær. Det danske hold kom godt gennem træningen. Kun en servo i *Erik Andersens* model gjorde knuder, men som service fra Bonner blev den udskiftet af firmaets chefmekaniker, der var kommet over med en stor ladning reservedele.

Den danske indsats

har vi grund til at være tilfredse med. Vore folk var alle tre debutanter, og deres værste modstander var deres egne nerver, men da de første flyvninger var overstået, og der faldt ro over holdet, gik det glimrende.

Erik Andersen var den, der var værst ramt af småuheld. I første flyvning satte motoren ud efter de to trediedele af programmet. I den næste flyvning skete et uheld med brændstoftanken under de udvendige loops, mens hans sidste flyvning forløb normalt. Det var ærgerligt med disse uheld, for kunne de have været undgået, havde vi nemt slået svenskerne og muligvis også italienerne.

Nordahl Rasmussens placering som nr. 16 var god og mere, end vi havde ventet. Hans sidste flyvning var særdeles fin og høstede fortjent bifald. *Jan Hackhe* fløj stabilt med sit reed-udstyr med en af stævnets pæneste modeller.

Livlig finale

Efter de officielle flyvninger, som kan virke noget trivielle, havde man arrangeret en times opvisning af mere varieret flyvning. Amerikanerne gav et nummer, som de kalder „Anything you can do I can do better" med to modeller. Belgierne viste reklameslæb og lavflyvning. Det engelske hold viste rygflyvning i laveste højde, hvilket sluttelig kostede en model. *Stephansen* viste fin STOL-flyvning med sin Maximum 4 og Bosch sluttede med en smuk opvisning med et biplan, der var utroligt manøvredygtigt.

Udstyret denne gang

kunne der skrives meget om, men pladsen tillader det ikke, så det må vi vende tilbage til senere. Lad os nævne blot, at af de 35 anlæg, der brugtes, var de 11 af reed-typen, mens 24 fløj med proportionalstyring. Mest dominerende type var Bonner Digimite, hvoraf der var 11.

oml.

Nr.	Navn	Land	Model	Motor	Udstyr	Resultat
1.	Ralph Brooke	U.S.A.	Crusader	Merco 61	Orbit Digital	20 347
2.	Chris Teuwen	Belgien	Trouble	S.T. 56	Bonner Digimite	19 993
3.	Cliff Weirick	U.S.A.	Candy	Veco 61	Bonner Digimite	19 889
4.	Poju Stephansen .	Norge	Maximum-4	Merco 61	Bonner Digimite	18 879
5.	Chris Olsen	England	Upset	Merco 61	F M 10 (reed)	18 328
6.	Zel Ritchie	U.S.A.	Phantom IV	Fox 59	Orbit Digital	17 710
7.	Ron Chapmann ...	Canada	Norseman 4	Merco 61	CRC proportional	17 593
8.	Stu Foster	England	Nimbus II	Merco 61	Orbit 10 (reed)	16 430
9.	Karl Blauhorn ...	Tyskland	Taurus	O.S. 60	Multiplex prop.	16 172
10.	Harold Tom	Canada	Cutlass	S.T. 60	Kraft prop.	16 050
11.	J. von Segebaden .	Sverige	Mustfire	Merco 61	Bonner Digimite	15 725
16.	Nordahl Rasmussen	Danmark	Beachcomber	S.T. 56	Bonner Digimite	14 263
23.	Jan Hackhe	Danmark	Beachcomber	Merco 49	Egen 10 kanal reed	11 240
26.	Jan Levenstam ...	Sverige	Mustfire	Merco 61	Kraft 10 reed	10 642
30.	Ulf Tønnesen	Norge	Flintstone	Merco 61	Propoflex	9 602
31.	Rolf Dilot	Sverige	Taurus	Merco 61	Min-X 10 reed	9 589
33.	Erik Andersen ...	Danmark	Egen	Merco 61	Bonner Digimite	7 692
35.	Jiri Michalovic ...	Tjekkoslov.	Egen	Egen 9 ccm	Orbit 10 (rør)	4 685

Fortsættes næste side.

NORDISK MESTERSKAB FOR FRITFLYVENDE

DET nordiske mesterskab for fritflyvende modeller blev søndag d. 1/8 afholdt på Kungsängens flyveplads ved Norrköping, Sverige. Deltagerne ankom om lørdagen med henblik på trimning lørdag aften, men blæst og regn forhindrede dette, hvorfor man måtte beskæftige sig med andre småsysler. Vejrudsigten lovede opklarende vejr om søndagen, og dette holdt også stik; men til gengæld tiltog vinden til stiv kuling, således at modellerne drev uden for pladsen, hvis ikke en hårdere skæbne havde indhentet dem forinden. Man vil forstå, at dette vejr umuliggjorde termiksøgning af enhver art, og betegnende for konkurrencen var bemærkninger som »aldrig mere Norrköping« og »nu skal den kun holde til to starter til«. Konkurrencen udartede sig egentlig til et tilfældighedernes spil, og her trak svenskerne det længste strå, idet de vandt alle tre klasser samt holdkonkurrencen.

A2 konkurrencen plaget af hvirvler

Det danske A2 hold bestod af *Børge Hansen* samt *Thomas* og *Michael Væth*. Thomas blev bedste dansker med en 6. plads, der måske ikke synes overvældende fremragende; men det bør understreges, at ingen andre danske A2-folk kunne have gjort det bedre. Efter 1. periode lå Michael som nr. 3 med en flyvning på 112 sek. efter *Hietanen* fra Finland og *Heggelund*, Norge, der var den eneste, der fløj max. Både Børge Hansen og Thomas Væth blev trukket ned af hvirvler og fik henholdsvis 29 og 48 sek. Michaels flyvning burde forøvrigt have været et sikkert max., men efter godt et minuts flyvning spiraldykkede den fra flere hundrede meters højde. Michael bødede dog på dette uheld ved i 2. periode at flyve 166 sek., hvilket var nok til at bringe ham i spidsen af konkurrencen, efterfulgt af Heggelund og *Dick Wiklund*, Sverige. Thomas fik en udmærket flyvning på 124 sek., hvorimod Børge Hansen endnu engang blev trukket ned af hvirvler. I 3. periode mistede Michael sin føring ved at flyve 44 sek., her var Børge bedst med 157 sek. I 4. periode fik hele holdet dårlige tider, men da ikke én fløj max., forblev stillingen næsten uændret. I 5. periode blev der kun fløjet 2 max. *Ambjørn Wahlund*, Sverige, sørgede for den ene, og han vandt derved konkurrencen. Thomas Væth fløj det andet max., og han rykkede fra 8. pladsen frem til 6. pladsen. Børge Hansen og Michael Væth blev begge »indhentet« af hvirvler og var nede under halvandet minut.

Resultat:

1)	Ambjørn Wahlund	613 sek.
2)	Tom Heggelund	528 sek.
3)	Ari Hietanen	516 sek.
6)	Thomas Væth	456 sek.
7)	Michael Væth	397 sek.
8)	Børge Hansen	346 sek.

Holdkonkurrence:

1)	Sverige	1402 sek.
2)	Finland	1300 sek.
3)	Danmark	1199 sek.
4)	Norge	1094 sek.

I wakefieldkonkurrencen klarede vi os bedst

Efter wakefieldresultatet ved VM satte vi store forventninger til denne konkurrence, og selvom vi mistede holdpokalen og ikke fik nogen individuel vinder, var det dog her, vi klarede os bedst. Hele holdet, *Nienstædt*, *Køster* og *Kongsberg*, fløj max. i 1. periode sammen med 7 andre. Både Nienstædt og Kongsberg maxede igen i 2. periode, hvorimod Køster fik 4 sek., fordi motoren sprang i hans 1. model, og hans utrimmede reservemodel gik i jorden efter et halvt loop. Nienstædt kunne med 136 sek. lægge sig i spidsen af konkurrencen. Køster fløj max. i 4. periode, hvorimod Nienstædt kun fik 59 sek., hvorved han rykkede ned på 4. pladsen. Kongsberg fløj 132 sek. og rykkede op på 2. pladsen efter *Anders Håkansson*, der med et max. førte konkurrencen. Nienstædt fløj max. i 5. periode, men kunne ikke slå Håkansson, der stadig førte konkurrencen selv efter en flyvning på 109 sek. Kongsberg måtte rykke en plads ned efter at have fløjet 119 sek., og Køster måtte se sig forvist til 9. pladsen, efter at hans model fra stor højde blev trykket til jorden af en hvirvel.

Individuelle resultater:

1)	Anders Håkansson	788 sek.
2)	Erik Nienstædt	735 sek.
3)	Kjeld Kongsberg	697 sek.
9)	Thomas Køster	580 sek.

Holdresultat:

1)	Sverige	2099 sek.
2)	Danmark	2002 sek.
3)	Finland	1716 sek.
4)	Norge	1690 sek.

D2 konkurrencen mest ramt af blæsten

Gasmotormodellerne var meget dårligt stiliede i det konkurrencevejr. Mange modeller gik i jorden på grund af hvirvler, og hvis man var heldig at få max., kunne man næsten være sikker på, at modellen ikke var til at finde igen. Værst gik det ud over *Carl Gerstrøm*, der ikke havde nogen model i to perioder og dernæst kom forsent til en tredje.

Efter 1. periode var *Niels Christensen* bedste dansker med 152 sek., hvilket rakte til en 5. plads. *Steen Agner* og Carl Gerstrøm fik henholdsvis 112 og 67 sek. I spidsen havde 4 mand max., men kun *Bulukin*, Norge, kunne gentage succes'en i 2. periode, hvorfor han kom i spidsen efterfulgt af *Rolf Hagel*, Sverige. På det danske hold fik Agner max., Niels Christensen 9 sek., og Gerstrøm nåede ikke tilbage til start, da han havde »overrun« i 1. forsøg. Såvel Agner som Niels fik max. i 3. periode, og herved kom Agner op på 2. pladsen efter Hagel. Gerstrøm startede med sin reservemodel, men den blev trykket af hvirvler, således at han ikke opnåede nogen tid. Selv med en flyvning på kun 93 sek. kunne Hagel beholde føringen foran *Haapalainen*, Finland, efter 4. periode. Steen Agner, der på dette tidspunkt havde fløjet begge sine modeller væk, fik ikke noteret nogen tid, hvorimod Niels og Gerstrøm fik henholdsvis 42 og 6 sek., fordi deres modeller kom ind i et hvirvelområde. I 5. periode fløj Hagel max., og han var således urørlig med 793 sek. Agner, der havde fundet den ene af sine modeller, fik 91 sek., hvilket var nok til en 5. plads, og Niels Christensen blev nr. 7, efter at han fik 32 sek. i 5. start. Carl Gerstrøm fik endnu engang ikke startet, da han manglede sin 1. model og havde havareret den anden.

Individuelle resultater:

1)	Rolf Hagel	793 sek.
2)	Seppo Haapalainen	701 sek.
3)	Thorbjørn Johannesen (N)	611 sek.
5)	Steen Agner	563 sek.
7)	Niels Christensen	415 sek.
11)	Carl Gerstrøm	73 sek.

Holdresultat:

1)	Finland	1649 sek.
2)	Sverige	1519 sek.
3)	Norge	1169 sek.
4)	Danmark	1051 sek.

Sammenlagt holdkonkurrence:

1)	Sverige	5020 sek.
2)	Finland	4665 sek.
3)	Danmark	4252 sek.
4)	Norge	3953 sek.

Eftersøgning fra luften

Efter konkurrencen arrangerede svenskerne flyeftersøgning, og alle modeller, med undtagelse af Steen Agners, blev fundet. Alle ved, hvor svært det er at få succes med et stævne, der afholdes i dårligt vejr; hele arrangementet må nødvendigvis være perfekt, hvis den enkelte deltager skal have et udbytte af konkurrencen. Hvis vi skal mindes dette nordiske mesterskab for noget positivt, må det blive bespisningen, indkvarteringen og konkurrenceorganisationen, som svenskerne havde ordnet på fremragende vis.

Endelig bør vi takke det danske hjælpemandskab, der frivilligt tilbragte en hel dag i en fugtig kornmark, og uden hvis hjælp det uden tvivl var gået langt værre, end det gik.

Thomas Kongsted.

★

Fortsat fra foregående side.

Nationsresultat

1.	U.S.A.	57 946
2.	England	48 227
3.	Canada	48 081
4.	Belgien	43 589
5.	Tyskland	42 629
6.	S. Africa	39 285
7.	Italien	37 237
8.	Sverige	35 956
9.	Danmark	33 195
10.	Norge	28 481
11.	Holland	26 987
12.	Japan	23 719
13.	Tjekkoslovakiet	4 685

Per Grunnet får kombineret C-diplom

Et af de meget sjældne kombinerede C-diplomer, hvortil kræves C-diplom i hele tre grupper, blev trods sommerlejrens dårlige vejr erobret under denne af *Per Grunnet* fra 131 Hurricane. Grunnet fik først c-diplom med indendørs gummimotormodel den 15/1-1963, derpå kort efter med svævemodel den 9/4-63 og nu med udendørs gummimotormodel den 3/7-65. Han har dermed ret til at bære det smukke emblem med tre stiliserede flymodeller.

Brugte fly

Fra England og Tyskland

V. Reitz & Co., Vangedevej 106 B, Gentofte. — Telefon (01) 69 16 55

KZ III og Auster

samt part-life Cirrus Minor II motor med starter og dynamo sælges.
■ Jens Toft, Lem. Tlf: (0731) Højmark 31.

Havareret Jodel D-112

til salg for selvbygger. Motor: Continental C90-12F kan medfølge. ■ Rudolf Frederiksen, Gl. Torv 19, Nysted. Telf. (03) 87 10 28.

CESSNA 140 OY-BAI

900 timer til hovedeftersyn. Årlig forsikring med fuld kasko kr. 18.000,— for 3 personer. Dobbelt styring, minimalt benzinforbrug, ideel til skoleflyvning, sælges for 35.000,— kr. evt. afbetaling.
■ WILLIAM KÄHLER, telefon Slagelse 52 38 00, aften 52 20 98.

PIPER COLT

i fineste stand ønskes solgt. Kun fløjet 456 t., udstyret m. Narco Superhomer VHF-3 og karburatortemperaturmåler.
■ Henvendelse: Ing. P V NIELSEN, Hinnerup. Telf. (061-97111) 219.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen — Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

København Ø — (01) 29 36 00

KASTRUPGÆSTER

Det første charterfly i juli blev en Pacific Western DC-7C CF-NAI, som tidligere har været i Kastrup i bemaling fra Nordair of Canada. Efter at Flying Enterprise's sidste tre Argonaut'er nu er ophugget, er denne type ved at være sjælden i lufthavnen, men Air Links ankom 2/7 med G-ALHW og 6/7 med 'LHI og 'LHM. 5/7 mellemlandede en DC-7C N904ME fra United States Leasing Corp. (ex-KLM PH-DSR); den var hvidmalet over det hele og havde gylden stribe langs vinduerne og gyldne skråstriber på halen. Airlift fløj med fragt for SAS samme dag og benyttede DC-7F N8215H (ex-SAS LN-MOF), og Balair var her 6/7 med Dove HB-LAQ. Tassa landede 8/7 og 19/7 med to nye DC-7'ere, EC-BAF (ex-United N6322 C) og 'BAE (ex-N6312C). Saturn Airways var her 19/7 med DC-7C N951 (ex-Pan American N751PA), og Sabena kom med DC-3 OO-AWZ medbringende en motor til en af selskabets Metropolitan, som havde motorskift hos SAS. Braathen's to sidste nye DC-6B'ere LN-SUH (ex-Transair SE-BDH) og 'SUT (ex-SE-BDG) ankom henholdsvis 21/7 og 31/7, og Continental mellemlandede natten til 24/7 med Boeing 707 N17324 på vej til Frankfurt samt Air Ferry med DC-4 G-ASOG (ex-Balair HB-ILB) 30/7.

Tarom anvendte på ruten 12/7 og 16/7 to nye IL-18B, YR-IMI og 'IMH, og BOAC var her 15/7 og 16/7 med Boeing 707 G-APFP og 'PFI, som var i stedet for BEA Trident; 'PFP var forøvrigt fra BOAC-Cunard. CSA's tredie TU-124 OK-UEC ankom 17/7, og 18/7 og 22/7 kom BEA med to nye Tridents G-ARPT og 'RPS samt med den femte nye Argosy 'SXP. Det skal dog bemærkes, at BEA nu kun har fire Argosies, da 'SXL forulykkede under landing ved Milano 4/7-65. En ny Lufthansa Boeing 727 D-ABIQ var her 19/7, og to af Finnair's tidligere Caraveller OH-LEB og 'LEC landede 24/7 og 29/7 i Air France-bemaling og var registreret henholdsvis F-BJTR og 'S.

General Aviation

Stockholms Flygskola aflagde visit med Cessna F.172F SE-EAW, men det skal oplyses, at mange af de nyleverede svenske Cessna'er, som kommer til Kastrup, kører til Transair og får udført en del modifikationer. Et privatfly i en noget dyrere prisklasse, nemlig en Lear Jet N818LJ ankom 2/7, og det er første besøg af denne type; den tilhørte P. E. Haggerty fra Dallas, og personerne ombord var en Texas-familie. Samme dag kom en Debonair D-EKVE, og 3/7 landede Cessna 182H SE-ESF fra Bromma Aero Service, Meta-Sokol D-EHSU fra Essen og en amerikansk Hiller 1100 helikopter N815Z, som også var et første besøg af denne type. P. Ahrweiler fra Hamburg var ejer af Jodel DR.1050 D-ENJE 6/7, Haeger Schmidt GmbH. af Queen Air D-IHAB 8/7 samt Dr. Steck fra Bern af Comanche HB-OVL og Debonair HB-EIU fra Commune de Lausanne.

9/7 ankom 28 amerikanske turister i 12 Horizon-fly, og det var et nydeligt syn at se dem opmarcheret på græsrabatten langs finger B. Maskinerne hed F-BLOU, 'LVB, 'D, 'K, 'L, 'M, 'N, 'O, 'T og 'U samt 'MUD og 'F. 'LVL tilhørte Aero-Club de France og 'MUD Aero-Club de Alcyons; de resterende fly var fra Sud Aviation, og de blev alle fulgt af nogle franskmænd, som fløj i en Marquis F-BKOP. Samme dag landede en Cessna F.172F OO-SIB fra Sotramat i Essex samt Cessna 320B HB-LCM fra Wienerwald Restaurants AG. i Feusisberg. Ljungbyheds Flygklubb kom på et smut 12/7 med Cherokee SE-ECB og Dr. Tebbenhof fra Settrup med Comanche D-EIER.

„Oscar Papa Romeo" kaldte 15/7, og det viste sig at være en ny Falck Heron OY-DPR (ex-South African Air Force 120 og G-ASUY). Gulfstream N900 tilhørte Owens-Illinois Inc. i Ohio, Jodel DR. 1050 F-BJNI Madam Stech fra Seine 16/7 og Cessna 310 TF-FLA fra flyveskolen „Thytur" i Reykjavik 17/7. 18/7 Tri-Pacer D-EMOL tilhørende W. Stang fra Rosenheim og Jodel DR.1051 D-ELBB F. Stiegelmair fra Neuburg. 19/7 og 21/7 Cessna F.172F SE-ESD og 'EHW fra henholdsvis Hälsinge Flygskola og Solberg Flyg samt Klemm 107C D-EFOH fra Bölkow Apparatebau. 23/7 landede en Twin Comanche HB-LAD fra Aviation Market i Bern, og Fried. Krupp's HS.125 D-COMA kom på et kort besøg 24/7. Hans Maus fra Rheydt var ejer af Cessna F.172F D-EDLO og Motor-Flieger Club fra Kassel af Jodel 150 D-EAHA 25/7. 26/7 ankom atter en HS.125, denne gang HB-VAG fra firmaet Chartag i Zürich. Volksbank Pforzheim kom med Cessna F.172E D-EFGY 27/7, Düsseldorfer Aero-Club med Bölkow 207 D-EFQA 29/7, Kungsair AB. med Baron SE-EKO og det tyske Inka Air med en amerikansk registreret Cherokee N7978W. 30/7 landede Wassmer 40 F-BIUB, Jodel DR.1050 PH-XAN, Cessna 175B D-EDCO, Cessna 205 N8357Z samt Travel Air G-ASZC (ex-OY-AOP), og 31/7 kom en fabriksejet Bölkow 207 D-EGLE og Borås Flygklubb med Cessna F.172F SE-EAU.

Militærtrafikken var meget sløj i juli. Kun ét USAF-fly er værd at nævne, og det var en C-118A O-33225, som ankom 17/7. U.S. Army var her 3/7 med Beaver 82028 samt 9/7 og 20/7 med Sikorsky CH--34C 54504 og 43001; sidstnævnte bar ordene „To the Sound of the Guns". Den franske flåde aflagde visit 11/7 med MS.760 Paris No. 31 og luftvåbnet 13/7 med Noratlas No. 52.

Rettelse: De to fly fra Adria Airways i forrige måned skulle læses som DC-6B og ikke DC-68.

E. H.

Gardan Horizon fra Caravelle Fabrikkerne SUD AVIATION

GENERALAGENT:
Litex Aviation
POSTBOX 7, GLOSTRUP, TELF. 531849 731122

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE
ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14
TEORIKURSER · KORRESPONDANCEKURSER · ALLE FLYVECERTIFIKATER

TYPENYT

Fairchild-Hiller FH-1100 bliver nu forsynet med 5 sæder i den civile udgave og bagagerum samt en række andre mindre ændringer i forhold til de militære prototyper, der har været på månedlange demonstrationsture i Europa, USA og Canada. Også fuldvægten vil blive sat i vejret.

Dornier Skyservant er en videreudvikling af Do-28, der i modelform blev vist i Paris. Den har en tykkere krop, som kan tage op til 15 personer og er forsynet med to 380 hk Lycoming IGSO-540 motorer. Med fuldvægt 3500 kg starter den over 15 m på 252 m og lander tilsvarende på 233 m. Den betegnes også Do-28D.

Canadair CL-84 Dynavert foretog sin første lodrette start den 7. maj og kunne inden for den første uge foretage fem flyvninger på stedet på fra 3 til 5 min.

De Havilland Twin Otter foretog sin første flyvning den 20. maj, en måned før planlagt. Den startede på tre gange sin egen kroplængde. Den er udstyret med to P & W turbinemotorer på hver 579 hk. Fuldvægt 4751 kg. Første flyvning varede næsten 3 timer.

Boeing 707-prototypen bruges stadig til forskellige forsøg, sidst med en 5½ meter lang næsespids som forsøg i forbindelse med Boeings overlydstrafikfly-projekt. Sidst i juni rullede den 600. civile Boeing jetliner, en 727, ud fra fabrikken. Ialt er hidtil bestilt 860.

Northrop F-5 er nu også bestilt af Canada, som bliver det 9. land, der anvender typen. Canada skal have 125, og denne udgave kaldes CF-5.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DMM, Piper Tri-Pacer, Viborg Air Charter A/S. — OY-BAJ, BAN og BAP, alle Piper Pawnee 235, Thanner Fly, Kbh. — OY-DPD, Beech Baron, Scandinavian Air Trading Co. A/S, Kastrup. — OY-ANB, Douglas DC-7B, Aero-Nord, Kastrup. — OY-DPP, Cessna F 172F, Danfly, Kalundborg. — OY-HAM, Hughes 269A, Thanner Fly, Kbh. — OY-BAG, Piper Cherokee 235, B. E. Leudesdorf, Kbh. — OY-BAK, de Havilland Tiger Moth, Københavns Svæveflyveklub, — OY-DMN, Douglas DC-3G, Faroe Airways A/S, Kastrup. — OY-DPC, Cessna 210E, Laboratorie-Teknik, v/ A. Bjerregaard, Sigerslevøster pr. Frederiksund. — OY-DMX, Ka 6CR, Københavns Svæveflyveklub. — OY-BXU, Vasama, Vejle Svæveflyveklub. — OY-BXV, K8B, Vejle Svæveflyveklub. — OY-FEX, M-100-S, Birkerød Aero-Sport. — OY-BXD, K8B, Polyteknisk Svæveflyvegruppe, Kbh. — OY-ATX, M-100-S, Birkerød Flyveklub. — OY-EEX, K8B, Aviator, Alborg.

Slettet: OY-ADJ, Piper Pawnee, Thanner Fly (solgt i England). — OY-ATX, 2G, Næstved Svæveflyveklub (p. gr. a. alder).

Ejerskifte: OY-EAK, M. S. Rallye, Bramminge Møbelværk v/ Jørgen K. Jørgensen (tidl. Metri, Gramrode). — OY-DPT, Beech Musketeer, Erik Thestrup og Johs. Nielsen, Slagelse, samt Thorkild Sørensen, Skælskør (tidl. Scand. Air Trading Co., Kastrup). — OY-AFW, Taylor Cub, Ove Solvang og Gert Sørensen, Sønderborg (tidl. Kjeld Mohr m. fl., Nordborg). — OY-DPI, Auster Autocrat, Knud V. Jensen, Kaj B. Mortensen, Fl. Jørgensen, Anders Iversen, alle Esbjerg, samt Poul E. Agård, Varde (tidl. Erik Møller Toft, Erritsø). — OY-AFP, Cessna 172B, Århus Luftfart v/ Sv. Fjeldsted Jensen (tidl. Transair, Kastrup). — OY-EAJ, Cessna 150C, Charles Tresselt, Hornbæk (tidl. Esbjerg Aero Service). — OY-TRE, Cessna F 172E, Kastrup Luftfoto, Skovlunde (ex Transair, Kastrup). — OY-AON, Piper Tri-Pacer, A. Knakkergaard, V. Møller, N. C. Andersen, Søren Andersen, alle Thisted, samt Ejvind Jensen og Heiberg Petersen, Nyk. Mors (tidl. Mogens Anker, Åbybro). — OY-BAF, Piper Cherokee 140, Sportsflyveklubben, Skovlunde (tidl. Danfoss, Sønderborg). — OY-DPW, Cessna 172B, Transair, Kastrup (tidl. Danfly, Kalundborg). — OY-AEL, Cessna 175C, Clip Renseri, A/S, Røde Kro (tidl. B. E. Leudesdorf, Kbh.). — OY-AOR, Piper Colt, Bent Jensen, Kbh. (tidl. Sylvest Jensens Luftfoto, Hillerød). — OY-XAE, Libelle, Age Dyhr Thomsen, Herning (tidl. Aviator, Ålborg). — OY-AJX, Ka 6BR, Skive Flyveklub (tidl. Midtjysk Flyveklub, Herning). — OY-BBX, Grunau Baby IIA, Viborg Svæveflyveklub (tidl. Vejle Svæveflyveklub).

AERO CLEANING
Specialfirma for flyrengøring på alle typer. — Forlang tilbud!
Telf. (01) 51 25 23 og (01) 51 16 64

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 73 64 — svares ikke 98 47 75

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.

Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER
G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED
HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - (01) 35 23 43

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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.

MOTORFLYVERÅDET
Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Falkonerallé 36, 4. sal tv., Kbh. F. (01) 39 36 32.

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.

Udvekslingen gennemført

For 15. gang har KDA gennemført ungdomsudveksling med USA og Canada og for første gang også med Vesttyskland. Den 12. august rejste vore udenlandske gæster hjem efter deres rundtur i Danmark (den ene tysker blev forhindret i at komme på grund af sygdom), hvor gæstfri medlemmer og klubber havde givet dem et indtryk af vort land, og dagen efter vendte vore egne unge hjem efter en spændende sommerferie i USA, Canada og Tyskland.

KDA-emblem som transfer

Det smukke KDA-emblem findes nu også som tør-transfer med 12 cm „spændvidde". Oprindelig er disse transfers fremstillet til modelfly, men de egner sig ligeså godt til at sætte på svævefly og motorfly eller på medlemmernes biler, hvor vi sikkert vil se mange i den kommende tid.

Underlaget skal være tørt og renset for smuds og fedtstof. Så fjerner man beskyttelsespapiret fra bagsiden af transfer'et og anbringer dette på det ønskede sted — pas på, det er rigtigt, for det kan ikke flyttes igen. Det presses nu godt fast og stryges fra midten til siderne, hvorpå man forsigtigt trækker dækpapiret bort, og så står emblemet i sine fine farver på flyet eller bilen. Udendørs opsætning bør ikke foretages ved for lave temperaturer.

Transfer'et fås hos KDA og koster 1 kr. pr. stk. Vi giver 10 % ved køb af mindst 10 og 25 % ved køb af mindst 25 for at animere klubberne til fælles indkøb, der er nemmere at ekspedere.

Nye direkte medlemmer

Peter Strufve, København.

Civilingeniør *Nils Juul Eilersen*, Vedbæk.

Gartner *Morris Thuesen*, Stenbjergholt pr. Auning J.

Runde fødselsdage

Grosserer *J. Vilh. Hoppe*, Grønnevej 253, Sorgenfri, 50 år den 7. september.

Fabrikant *Anker Pallesen*, P. Gydesvej 39, Esbjerg, 50 år den 10. september.

Underdirektør *N. Hostrup-Pedersen*, Strandvej 290, Skodsborg, 60 år den 11. september.

Fabrikant *A. Trangbæk Forsingdal*, Baldursgade 80, Esbjerg, 65 år den 14. september.

Col. *Paul Christopher Oscanyan*, 1215 N. Quinzy Street, Arlington 1 Va, USA, 65 år den 27. september.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Charles A. Zweng & Allan C. Zweng: *Radio and Instrument Flying.*

★

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Als har holdt sommerlejr på sin egen flyveplads. Klubben spekulerer på at købe et nyt fly.

Aviator's planer om egen flyveplads er ved at blive virkelighed, idet man har købt 26 tdr. land hede 27 km SW for Ålborg. I den anledning påtænker klubben at sælge sin Morelli og måske også det nye klubhus i Arnborg, så man straks kan få bygget hangar på den nye plads.

Birkerød har foruden 4 fly til DM haft sin Ka-8 i Zell am See. Efter to års udlændighed er klubben flyttet tilbage til Sandholm, der nu er ved at ligne en flyveplads, men man holdt dog i august et par ugers sommerlejr i Kaltred.

B.59 har haft et mindre landingshavari med sin 2G. Man overvejer at anskaffe et mere moderne fly.

FFF har fået elever uddannet i Arnborg og fortsætter i samarbejde med Holbæk, indtil man får flyveplads i Frederikssund og materiel til at flyve med. Klubben er begyndt at tænke på spil og er ude efter en brugt Bergfalke eller lign. Den 12/8 holdt klubben sin første mødeaften og bød på den nye amerikanske astronautfilm i farver.

Horsens har solgt sin Baby til bygmester Karstrøm i Pandrup.

København havde foruden DM-deltagelsen en væsentlig del af sin flåde på sommerlejr i Skinderholm.

Midtjydsk har købt Aviators første Ka-6, OY-AEX.

Nordjydsk har færdiguddannet sine første S-piloter og holdt sommerlejr med Willi Ramberg som gæsteinstruktør i tre uger, hvor man bl. a. nåede at pace to medlemmer frem, så de kunne komme på I-kursus.

Nordvestjysk Motorsektion, en afdeling af Nordvestjysk Svæveflyveklub i Holstebro, har købt en KZ VII. Den skal både bruges til flyslæb og motorflyveskoling. Sektionen starter teorikursus til vinter.

PFG har foruden sin sommerlejr i Kaltred, hvor vejret ikke tillod så mange starter som ifjor, haft en ekspedition i Angers i Frankrig — Tejlgård flyvende dertil fra Beynes ved Paris. Han udførte et forgæves 500 km forsøg (til Orleans), mens Vinther fik sin måldiamant med hele to 300 km trekanter.

Svævethy nåede lige at få sin Ka-6 til DM, hvor den gjorde god nytte. John Nydén har bestilt en brugt Mucha St. fra Polen.

Vejle havde et landingshavari med sin Bergfalke, men har fået den udskiftet med en Bergfalke fra Finland.

Østjysk har købt en brugt Mucha Standard fra Polen og venter den i denne måned. (Et tredie fly af samme type er købt af S. Grum-Schwensen, Allerød, og Chr. Lund, Birkerød).

Århus har havareret sin SF-26 ved en landing i træer på — — Himmelbjerget!

Århus Aero-Sport: Kurt Petersens LO-150, som han overtog i delvis brændt tilstand, er nu færdigrepareret.

Billund flyver nu på Vandel. Henning Nielsen har købt Wiehe's Fokker Olympia.

KALENDER

25/6-3/10	Trafikudstilling i München.
11-12/9	Åbning af Stauning flyveplads.
12/9	Flyvestævne i Esbjerg.
13-18/9	FAI-kongres (München).
12/10	Foredrag i Danske Flyvere
13/11	Årsfest i Danske Flyvere
7/12	Andespil i Danske Flyvere.

Motorflyvning

29/8-7/9	FAI's europæiske rally.
4-5/9	Vikingefest (Samsø).
12/9	Nordjysk Cup (Ålborg).
18-19/9	Rally i Lübeck.
7-21/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Svæveflyvning

1/3-30/9	Flyvedagskonkurrencerne.

Modelflyvning

12/9	Høstkonkurrence, fritflyvende.
19/9	Høstkonkurrence, radiostyring.
26/9	Høstkonkurrence, linestyring.
26/9	Danalim-konkurrence (Odense).
2-3/10	DM-skrænt-finale (Thisted).
9-10/10	UHU-International (F) Hillerød.
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

2 nye motorflyveklubber tilsluttet

Med virkning fra 1. juli er to nye motorflyveklubber blevet tilsluttet KDA. Det er B & O Flyveklub i Struer, der har 12 medlemmer, og hvis formand er ingeniør *Per Rubak*, Fjordvejen 1. Gimsing pr. Struer, samt Randers Flyveklub, der har 13 medlemmer, og hvis formand er direktør *N. Vesterheden Jensen*, Runddelsvej 4, Randers.

Ny bestyrelse i Varde

Varde Sportsflyveklub har efter sidste ordinære generalforsamling konstitueret sig med bankfuldmægtig *M. Raun Pedersen* som formand, ingeniør *L. Lind* nfm., sekretær overlæge *Chr. J. Petersen* og kasserer elmekaniker *Aksel Smidt.*

Nye priser

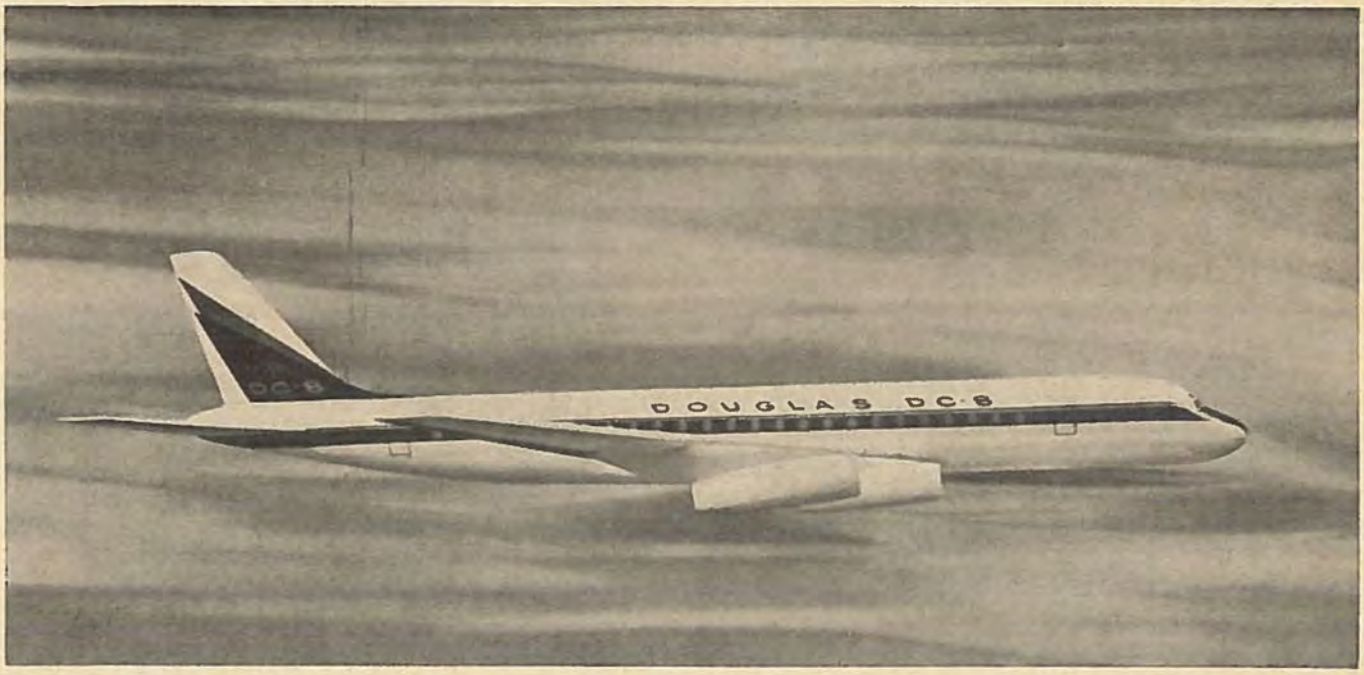
Tegninger (ikke medl. 3 kr. ekstra):

A 2:	Poul Lauridsens „641"	kr. 6.00
C 2:	Kongsbergs wakefield-træner	kr. 11.00
	Nienstædts Nille V	kr. 13.00
D 1:	Kongsbergs Conovery	kr. 11.00
F 1:	Sv. Nielsens hastighedsmodel	kr. 5.00
G:	Kaj Hansens DM-vinder ..	kr. 10.00

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. Tlf. CEntral 13.404. – Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 19 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.



Den ny Douglas DC-8-62 vil kunne flyve non-stop over mere end 5.000 sømil med 150 passagerer plus 8.000 lbs. last.

Tidligt i 1967 vil DC-8-62 foretage ultra-langdistanceflyvninger med stærkt forøget laste-evne og formindskede udgifter.
Den er mere end konkurrencedygtig, kræver ingen sær-foranstaltninger, intet nyt vedligeholdelsesudstyr, ingen ny træning af personellet.

Den ny DC-8-62 er et ægte barn af den fantastiske DC-8'er - i design og i konstruktion. Den „overdimensionerede" brændstofbeholdning og utraditionelle motorkappe og pylon har skabt et fly, der laster mere, længere - og for mindre! Denne fremragende model i Douglas' lange række af succes'er er blot et af de mange nye medlemmer af Douglas' kongelige jet-familie. Naturligvis åbner den alle kombinationsmuligheder hvad angår fragtmængde/passagerantal. **DOUGLAS**

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 passagerer 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

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

Danmark vandt NM . 213
Flere linkkursus 215
Rallye Commodore . 216
Nye Aero Commander fly 217
Stærkere jetmotorer . 219
Åbningen af Stauning 220
Vikingefest på Samsø 221
Svævefly med motor? 223
Kunststof-svævefly .. 225
Fritflyvningstaktik .. 226
Mere om radio VM .. 227
Trafikflyvenyt 228
Kastrupgæster 229
KDAs første mødeaften 230

Een mand og seks motorer — her er Bensen's Kopter-Kart, som vi omtalte i sidste nummer.

10 1965
PRIS KR. 1,65

AVIATION TRAINING

Danmarks største og førende uafhængige skole for opnåelse af luftfartscertifikater.

TAL, *der tæller...*

I den forløbne sæson afviklede skolen **6176** undervisningstimer fordelt på **44** kurser.

682 elever, såvel private som piloter og teknikere fra samtlige større danske flyveselskaber og luftfartsinstitutioner frekventerede skolens kurser.

92% af skolens elever opnåede efter indstilling fra skolen det ønskede certifikat.

Skolens undervisningsprogram for sæson 1965-66 indeholder bl. a. følgende:

AFTENHOLD

Periode	*Dage*	*Kl.*	*Teorikursus*	*Certifikat*
4/10—17/12	man-ons-fre.	1700-2100	Flyteknisk Grundkursusforskole	M
5/10—16/12	tirs-tors.	1900-2200	Privatflyvercertifikatkursus	A
5/10—21/12	man-ons-fre.	1700-2100	Flyteknisk Grundkursusforskole	M
4/10—30/12	tirs-tors.	1900-2100	Radiotelefonistkursus	FLTC
2/11—30/5	man-ons-fre.	1900-2200	Erhvervsflyvercertifikatkursus	B+I
5/1 —24/2	tirs-tors.	1900-2100	Radiotelefonistkursus	FLTC
15/1 —16/3	tirs-tors.	1900-2200	Privatflyvercertifikatkursus	»A«
2/2 —19/2	tirs-tors.	1900-2100	Radiokursus	VHF-bevis

DAGHOLD

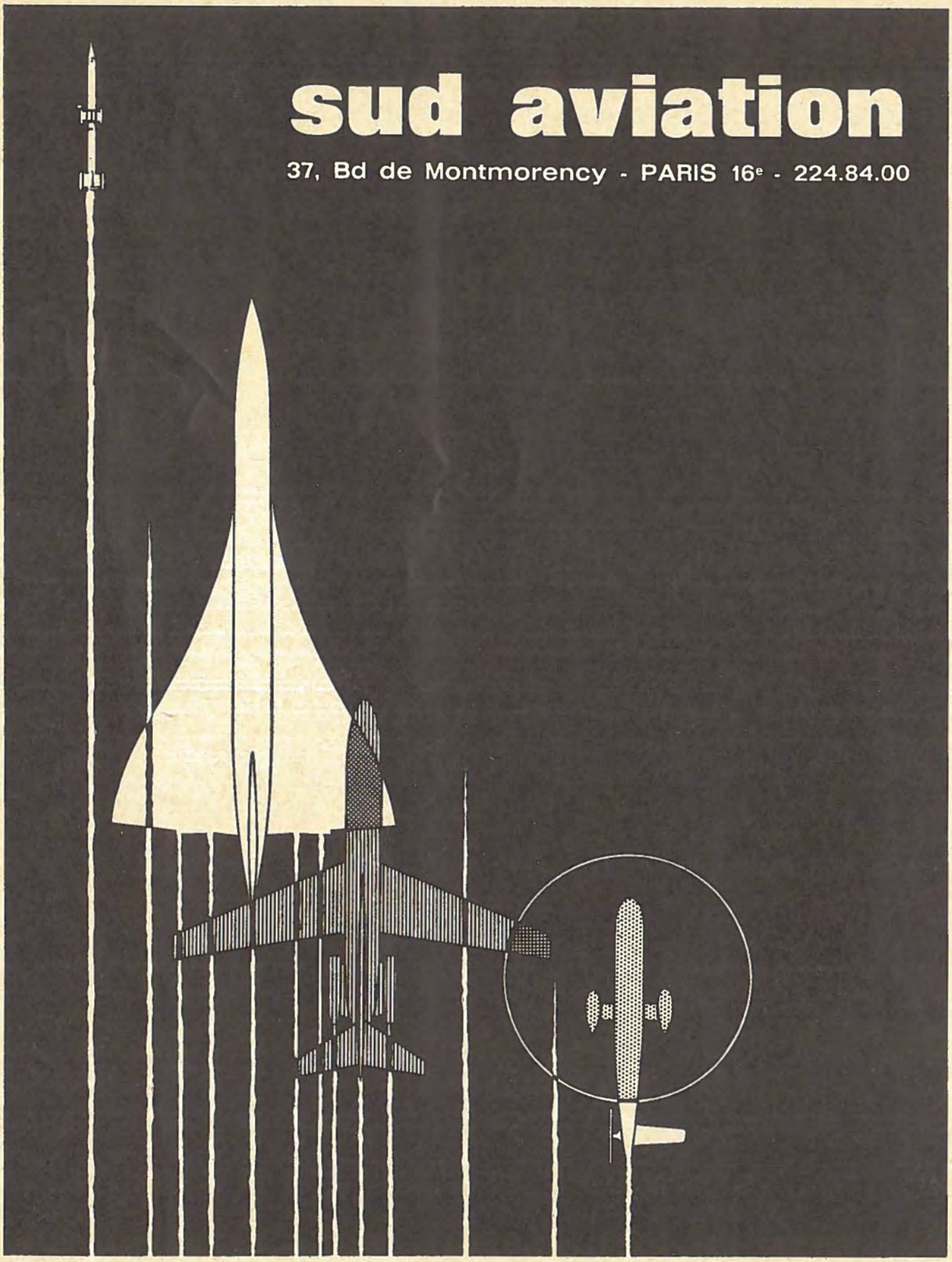
Periode	*Undervisning ugens fem første dage fra 0900—1600 - lørdag 0800—1200*
4/10—17/11	DC 6B — Typekursus for flymekanikere
15/11—25/2	Caravellekursus for piloter
3/1 — 1/4	Flyteknisk Grundkursus for flymekanikere
6/1 — 6/4	Flyteknisk Grundkursus for flymekanikere
1/2 —25/2	DC 6B-kursus for piloter
1/2 —23/3	Caravelle typekursus for flymekanikere
6/4 —21/5	DC 7B typekursus for flymekanikere
13/4 — 6/5	DC 7 kursus for piloter

SKOLEFLYVNING: MED NYE PIPER FLY

Nærmere oplysninger og tilmeldinger: ring **53 19 00**

INDEPENDENT AVIATION SCHOOL AND TRAINING CENTRE — CERTIFIED BY THE DIRECTORATE OF CIVIL AVIATION

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
LN-MOT
SHELL


sud aviation
37, Bd de Montmorency - PARIS 16e - 224.84.00

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 10 oktober 1965 38. årgang

flyv

Moderniseret NM?

NORDISK Motorflyvekonkurrence i Esbjerg viste påny, at der ingen udvikling er sket i disse konkurrencer, siden den nuværende serie startede i 1952, ja faktisk ikke siden Nordisk Flygarpokalen blev udsat i 1931.

Den viste endvidere, at piloterne kan flyve mere nøjagtigt, end man med de forhåndenværende midler kan kontrollere og bedømme deres resultater. Selvfølgelig kan man ved indsats af stemplende kontrolure eller fotografisk og tidsmæssig kontrol og mere trænet personel opnå forbedringer her – – og øget bekostning.

Allerede for fire år siden efter Avnø-konkurrencen efterlyste vi imidlertid en konkurrenceform, der mere svarer til moderne flyvning med nutidens privatfly end de grundlæggende kundskaber, der stadig lægges vægt på.

Desværre har ingen reageret, men er der virkelig ikke blandt vore privatflyvere et lyst hoved, der kan foreslå en mere moderne form?

Det må kunne lade sig gøre direkte at tage radio og eventuelt radio-navigationshjælpemidler i brug, at give nye opgaver under flyvningen gennem radioen, at udnytte VOR og radiokompas og dermed at komme bort fra målingen af sekunder og diskussionen om dem bagefter.

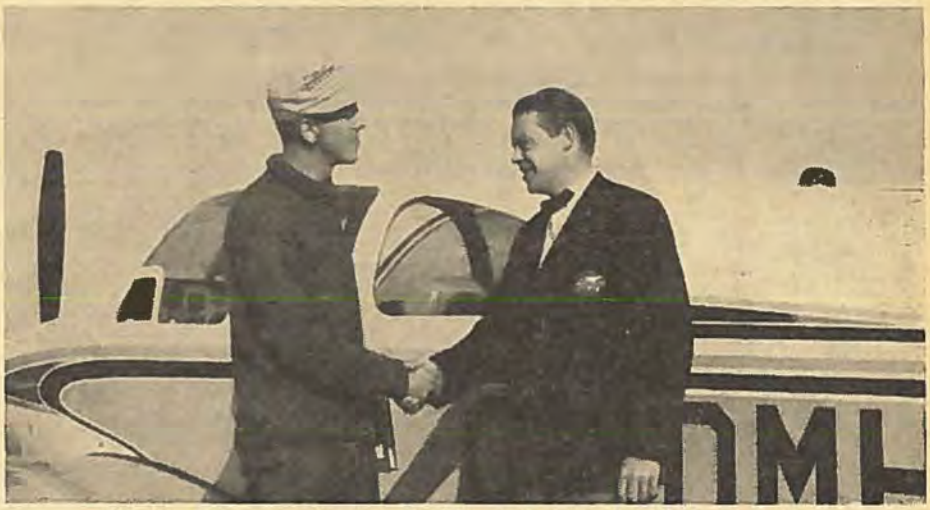
Man indvender, at ikke alle fly har disse hjælpemidler og ikke alle piloter kan bruge dem. Men det er der ingen grund til at tage hensyn til, ligeså lidt som man ved svæveflyvekonkurrencer tager hensyn til det betydelige antal gamle og ikke ydedygtige fly, vi stadig også har.

Tværtimod har svæveflyverne gennem deres konkurrencer fremelsket nye fly, nye instrumenter, brug af radio og begunstigelse af piloter, der behersker den moderne teknik.

På samme måde bør vore motorflyvekonkurrencer drive udviklingen fremad i stedet for at lade den stagnere. Vore spalter står gerne åbne for konkrete forslag hertil.

Da Danmark endelig vandt NM

Nordisk motorflyvekonkurrence i Esbjerg.



Nils-Åke Nilsson fra Sverige, der blev nr 2, lykønsker Heide med sejren.

DET var næsten lige så godt som at slå Sverige i fodbold, da det danske hold ved den 14. Nordiske Motorflyvekonkurrence endelig trak sejren i land både holdvis ved *Poul Heide Andersen* og *Per Krog* samt individuelt ved førstnævnte. Efter 13 magre år, hvor vi kun i 1957 i Ålborg kom op på andenpladsen i hold og fik en individuel tredieplads som ifjor, men ellers som efter en naturlov kæmpede med Norge om sidstepladsen langt under Sverige og Finland, der sloges om førstepladsen, så gjorde det godt at se resultatet i Esbjerg i week-enden 28.–29. august.

Nok var vi på hjemmebane, men det havde jo ikke hjulpet os spor hverken i 1953 i Herning eller i 1961 på Avnø, hvor vi stadig var nr 4. Efter Avnø besluttede motorflyverådet imidlertid at gøre noget for at søge at hæve standarden, og 1962-holdet blev trænet på Avnø inden afrejsen, hvilket kunne spores i landingsresultaterne i Gävle.

I 1964 begyndte vi at skærpe udtagelsen gennem en serie kvalifikationskonkurrencer, og vi havde den glæde, at Heide efter sin indledende sidsteplads i Finland nu opnåede en tredieplads. Træningen fortsatte gennem kvalifikationskonkurrencerne iår, der uventet bragte en helt ny mand på holdet, nemlig danmarksmesteren *Ove Eriksen*, der tilmeldte sig til NM med 67½ time og også indkasserede sig den sidsteplads, han efter sin erfaring kunne forvente. Men han lærte en del, og tager han ved lære som Heide for to år siden, så vent og se! Sidstepladsen belaster ikke holdresultatet, der baseres på de to bedste fra hvert land.

Iøvrigt mødtes holdet i Gramrode og trænede sammen, inden det kom til Esbjerg.

Heldig med vejret

Arrangørerne var heldige med vejrforholdene, der så tit har lagt sig på tværs. Samtlige deltagere kom frem fredag, omend nogle med en smule forsinkelse, men alle var – efter overnatningen på kursushjemmet »Mar-

bæk« ved Ho bugt – klar til navigationskonkurrencen lørdag, som vejret også tillod at gennemføre efter planen, hvilket er en stor lettelse i arrangementet. Vejret var nu næsten for godt med fin sigtbarhed, der lettede flyvningen over »det mørke Jylland«, hvortil konkurrencen var henlagt som det eneste sted i Danmark, hvor de dygtige gæster havde chance for at fare vild!

Det var der nu ingen, der rigtig gjorde i det vejr; men alle var enige om, at opgaven var tilpas svær – – også danskerne!

Ruten var 213 km lang og gik i 150 m højde fra Esbjerg 61 km mod nordøst til en luftmeldepost lige syd for Brande, derfra 38 km mod NW til en post ved Videbæk, så 24 km mod SSW til en post vest for Tarm. Herfra 55 km mod SE krydsende første ben til et punkt nord for Brørup og til slut 33 km stik W hjem til Esbjerg. – Prøv den selv engang!

Præcisionsnavigation

Reglerne siger, at der skal navigeres under pres af, at man samtidig med at flyve præcist på sekundet skal observere f.eks. udlagte mærker (af hvilke der var to på benene foruden et på et vendepunkt) samt andre mål. Disse indgår i specialprøverne, der tæller 15 % af den samlede konkurrence, mens navigationen tæller 55 og landingerne 30. Som specialprøver anvendes ofte meldingsnedkastning, som aldrig har interesseret os, og på Avnø havde vi megen glæde af en særlig eftersøgningsflyvning. Men i år var specialprøven udelukkende at stedfæste tre fotografier, der blev udleveret umiddelbart før starten. De fik derved ret stor vægt, selv om selve navigationen er det vigtigste.

Startrækkefølgen bestemmes af de rejsehastigheder, piloterne har valgt, idet de hurtigste starter først. Den unge *Björn Åhblom* startede først i en MFI-9, et kvarter senere fulgt af *Juhani Heinonen*, der iår ikke fløj sin tosædede HK-2, men den gamle ensædede HK-1, hvorfra udsynet nok er bedre nedad til begge sider. Heinonen er NM'ernes veteran både i antal gange og ved sine 4 sejre.

Og så fortsatte man med et helt kvarter mellem starterne for at gøre arbejdet lettere for luftmeldeposterne. Snart begyndte ankomsterne, Åhblom først lige på sekundet – havde det været for let? Nej, selv om de fleste kom ret præcist hjem, havde det været en svær opgave, som konkurrenceleder *Anker Pallesen* havde udtænkt. Der blev betydeligt flere strafpoints end ved den lette DM-opgave på Sjælland to uger før. Det var ikke let at orientere sig og samtidig passe tid, højde og søge efter mærker samt identificere fotos. Heide var da også den eneste, der fik placeret alle tre billeder, hvormed han vandt specialprøven.

Iøvrigt skulle man ikke blot holde sine tider på vendepunkterne, men også langs ruten, for ingen vidste, hvor tiden blev kontrolleret – der var to hemmelige poster på vejen.

Hen på eftermiddagen sluttede man med to nordmænd – den ene i en gammel Cub med 90 km/t rejsefart. Han kom hjem med kun få min brændstof tilovers.

Da »regnecentralen« var færdig med resultaterne, så det ud til, at Heide og *Per Krog* lå i spidsen efter de to første dele af konkurrencen. Men da holdlederne fik præsenteret resultaterne, fremkom de med en række indsigelser, hvoraf en del blev taget til følge. Luftmeldeposterne står i direkte telefonforbindelse med en central, på hvis ur alle tider aflæses, og da telefonvæsenet netop på dette tidspunkt var ved at automatisere en central, havde der været afbrydelser, hvilket medførte fejl. Derfor strøg man alle resultater fra denne post, og resultatet blev – som på Avnø – at *Erik Rudstrøm* fra Norge vandt navigationskonkurrencen med svenskeren *Nils-Åke Nilsson* på andenpladsen, hvorpå fulgte Krog og Heide, som derved førte sammenlagt med 52 strafpoints mod Nilsson og *Häggquists* 54 – altså en meget lille margin.

Rudstrøms resultat var så meget desto finere, som han ikke som sædvanligt fløj Cub, men ved afrejsen måtte flyve Cessna 150 for første gang i sit liv! Han havde trænet landinger i Herning på vejen, da han ikke var sikker på at få lov på konkurrencepladsen; men det måtte man nu undtagen på dagen for landingskonkurrencen, endda gratis, idet luftfartsvæsenet havde bevilget konkurrencen afgiftfrihed.

Nilsson førte individuelt med 21 points foran Heide med 22 og sidste års mester *I. Saavalainen* med 28.

Landinger i blæst

En front kom ind og regnede natten til søndag, men om morgenen klarede det op til en frisk bagside med 20–22 knobs vestenvind til landingskonkurrencen.

Denne består af en nødlanding, en motorlanding og en stillanding, alt i en afmærket bane på kun 12 m bredde med motorlandingen over en 2 m høj hindring 50 m før målinien.

Åhblom og Heinonen begyndte med ganske pæne landinger, men Per Krogs nødlanding gav os max. strafpoints, idet han var den eneste, der slet ikke kom ned! Han kom alt for højt ind i Commodoren og søgte ikke at trykke højden af, men at flyve på stallgrænsen med det resultat, at den i stor højde »flød« ned over banen, indtil han gav gas og gik rundt til motorlandingen. De næste to var bedre. Krog havde kun fløjet dette fly, som han har i fællesskab med Heide og den danske holdleder *Viggo Petersen*, i 14 dage, så han var ikke tilstrækkeligt fortrolig med den.

Men Savalainen fik anbragt sig *før* målstregen og havde en for lang stillanding. *Stoltuns* var pæne, men han var ikke farlig sammenlagt.

Så kom Heide, der havde lånt sin gamle Rallye Club til konkurrencen, og nu holdt vi vejret! Det er meget let at forregne sig, når man vil gøre det meget fint. Han kom lavt ind over banen i nødlandingen, og vi frygtede, han ikke nåede stregen. Men han listede mere og mere flaps ud, bar den over og satte den 16 m efter. Så kom motorlandingen, han trak den ind over snor-hindringen, sank ned mod stregen og satte hovedhjulene kun 8 m efter dem. I stillandingen havde han ikke meget flap ude – og man må ikke ændre stillingen fra 100 m før målstregen – var der nok ude? Det var der, han satte den perfekt kun 7 meter efter og blev lønnet med klapsalver. Et jurymedlem begyndte at mumle, at han som repræsentant for typen burde have 100 strafpoints, da han jo var næsten professionel, men man indrømmede, at det var en effektiv salgsdemonstration. Det var tre suveræne landinger med fuld udnyttelse af alle flyets muligheder.

Kunne han blive slået? Super Cub'erne er ikke dårlige. *Nieminen* begyndte godt, men kom alt for kort i stillandingen. Nilsson kom alt for kort i nødlandingen, Häggquist alt for langt. *Foss* i Cub'en lavede dagens bedste motorlanding på kun 3 m, men de andre var ikke så fine, og så var der kun Rudstrøm tilbage. Han ønskede stor sikkerhedszone, så alt og alle blev trukket langt ud til siden. Det var nu ikke nødvendigt, landingerne var lidt lange, men rakte til en femteplads.

Regnecentralen tog fat på de endelige resultater. Ville der blive protester? Nej, konkurrenceledelsen havde »taget misteltenen i ed« ved at have hvert lands holdleder med i stilbedømmelsen af sine piloter.

Heide sejrede i landingerne med Støltun som nr 2, Heinonen som nr 3.

Det gav det glædelige samlede resultat, at Heide blev nordisk mester med Nilsson som nr 2 og Krog som nr 3, og i holdkonkurrencen vandt Heide/Krog foran Nilsson/Åhblom. De øvrige resultater fremgår af tabellen.

Berømt trofæ til Danmark

Ved præmieuddelingen kunne motorflyverådets formand, dr. techn. *Per V. Brüel*, for første gang overrække det danske hold SAS-pokalen, der blev udsat i 1959, og som Sverige og Finland hver har haft tre gange.

Og Heide fik den kæmpemæssige »Nordiska Flygarpokalen«, på hvilken der ikke har stået et dansk navn, siden den blev udsat ved luftfartsudstillingen i Stockholm i 1931 og blev vundet af daværende søløjtnant, nuv. generalmajor *Erik Rasmussen* – iøvrigt med KDA's æresmedlem, generalmajor *Nils Söderberg*, på andenpladsen efter gennemflyvningen af den 1183 km lange rute. Erik Rasmussen fløj en Dankok-jager og var ved seks tidskontroller kun to gange mere end fem sekunder fra sin idealtid.

Tredivernes »Nordiska Flygtävlingar« fortsattes i 1934 og 1936. I 1934 var det i forbindelse med luftfartsudstillingen i København. Ruten gik både gennem Sverige, Norge og Danmark, og svenskeren løjtnant *Thunberg* vandt, og det gjorde han igen i 1936 i forbindelse med en ny udstilling i Stockholm.

Så hvilede pokalen, til den nuværende konkurrenceserie for privatflyvere erstattede den første, der mest var for militærflyvere. Det var i 1952, og siden er der kun kommet navne på den svenske og den finske side, men nu står Heide's på den danske, og efter at »naturloven« er brudt, håber vi også at få den norske i brug.

Afslutningen fandt ligesom de øvrige måltider sted i Esbjergs hyggelige lufthavnsrestaurant, og et betydeligt antal af Vestjydsk Flyveklubs medlemmer med damer deltog i festen. Klubben havde under ledelse af formanden, *Jørgen Lisberg*, på udmærket vis klaret værtsskabet og arrangementet, hjulpet af flere medlemmer af motorflyverådet og andre interesserede fra forskellige klubber.

På Avnø i 1961 havde flyvevåbnet klaret hele arrangementet, men denne gang viste vi, at det kunne gøres på civil basis – med hjælp fra luftmeldeposterne, der atter fik støtte hver af en privatflyver med kendskab til flyene. Dengang var det et lukket foretagende, hvor man ikke kunne komme flyvende og kigge, men det kunne man denne gang, og adskillige benyttede sig af det. Der-

Statistik og flyvehavarier 1963

Kraftig fremgang for General Aviation.

Med en beklagelse af den sene udsendelse, der skyldes ekstraordinær stor arbejdsbelastning, udsendte luftfartsdirektoratet den 15. august sin statistik over flyvehavarier i 1963.

Flyvestatistikken ser således ud:

International regelmæssig offentlig lufttrafik	14.596.118 km
Indenlandsk do.	1.524.675 km
Div. erhvervsm. trafik	12.737.315 km
Skole- og træningsflyvning	1.700.534 km
Privatflyvning	2.461.049 km
Ialt	33.019.691 km

Det er en samlet fremgang på godt 20 % siden 1962. Mens lufttrafikkens kilometertal kun er steget 5.5 %, er resten — den motordrevne del af general aviation — steget hele 39 %, og mens den i 1962 præsterede godt 44 % af kilometrene, tegner den sig nu for 51 %, altså over halvdelen.

Mens erhvervsflyvningen kun gik lidet frem fra 1961 til 1962, hvor privat- og skoleflyvning steg voldsomt, er det fra 1962 til 1963 erhvervsflyvningen, der er steget mest, nemlig 47 %, mens skoleflyvning er steget 15 og privatflyvning 12 %.

Mens der blev registreret 40 havarier i 1961 og 29 i 1962, er tallet trods de 20 % flere km kun 30 for 1963. Trafikflyvningen kan igen notere sig et havarifrit år, mens erhvervsflyvningen havde 5 havarier (mod 6), skoleflyvningen 7 (mod 4) og privatflyvningen 18 (mod 19).

1 af erhvervsflyvningens havarier medførte tab af to menneskeliv.

Årsagsanalysen henfører 22 af havarierne til personelfejl (mod 19), 1 til materielfejl (4) og 4 til div. årsager (6).

Blader man gennemgangen af havarierne igennem, konstaterer man, at det er de gamle travere, der går igen . . . de klassiske typer, der findes omtalt i „Motorflyvehåndbogen"s flyvesikkerhedskapitel, og hvoraf de fleste kunne være undgået.

Et enkelt karakteristisk træk findes dog: Der er 6 havarier, hvor is- og snelag er medvirkende. Vi har ikke meget erfaring i vinterflyvning, og det betyder til gengæld, at vi må passe særligt på, når vi en vinter kommer til at flyve i is og sne.

Der er registreret 13 havarier med svæveflyv, heraf 1 med døden til følge.

— Og så venter vi på statistikken for 1964, der forhåbentlig fremkommer snart.

★

Første privatfly med turbinemotorer

Det første danske privatfly med turbinemotorer er denne Beechcraft King Air, som Danfoss har anskaffet, og som var blandt de fly, der blev vist ved åbningen af Stauning.

Resultatliste

			Landing	Navig.	Special	Samlet
1.	Heide Andersen	MS 880 B	3/1	22/4	0/1	25
2.	Nilsson	PA-18	20/10	14/2	7/5	41
3.	Krog	MS 892	16/6	18/3	12/7	46
4.	Rudstrøm	Cessna 150	14/5	13/1	20/9	47
5.	Savalainen	Cessna 172	20/9	22/4	6/3	48
6.	Ahblom	MFI-9	12/4	33/7	5/2	50
7.	Häggquist	PA-18	31/12	26/6	7/5	64
8.	Nieminen	PA-18	18/8	36/8	20/9	74
9.	Heinonen	HK-1	10/3	93/10	6/3	109
10.	Foss	Cub	18/7	79/9	20/9	117
11.	Støltun	Colt	9/2	219/11	20/9	248
12.	Eriksen	Cessna 150	21/11	302/12	13/8	336

imod var der ingen, udover de medvirkende og de lokale, der havde tilmeldt sig til det afsluttende samvær med vore nordiske kammerater.

Selv om der var en del diskussioner om enkeltheder i bedømmelsen, bl.a. efter protesttidens udløb over en mulig fejl i Saavalainens resultat, der – hvis den var taget til følge – måske havde bragt ham på andenpladsen, men ikke forrykket holdresultatet, så forløb alt i en hyggelig stemning. På gæsternes vegne takkede det svenske jurymedlem, oberst *Björn Lindskog*, og bød velkommen til Sverige næste år – og så gik SAS-pokalen traditionelt på omgang blandt deltagerne – i år med cognac, for den danske sejr måtte fejres. *P.W.*

HOLD:

1.	Danmark	Heide Andersen	25
		Krog	46
			71
2.	Sverige	Nilsson	41
		Ahblom	50
			91
3.	Finland	Saavalainen	48
		Nieminen	74
			122
4.	Norge	Rudstrøm	47
		Foss	117
			164

Flere linkkursus

Det første grundkursus i instrumentflyvning, som KDA arrangerer i samarbejde med Den Danske Luftfartsskole, er nu afsluttet.

15 deltagere gennemførte det fulde kursus og har modtaget bevis herpå i form af et af luftfartsdirektoratet godkendt diplom.

Kurset har — efter deltagernes udsagn — været interessant og lærerigt. Det vil derfor nu blive fulgt op med grundkursus type 2, der vil omfatte 9 timers teoriundervisning i klassen samt 4 linktimer dækkende radar, VOR og radiokompas.

For nye kursusdeltagere startes 16. oktober endnu et grundkursus af type 1. Kurset dækker, ligesom det første, 2 teoriaftener på Ellebjergvej og derefter 3 linktimer, der kan afvikles efter deltagernes ønske. Priserne er incl. materialer:

type 1: kr 250.—
type 2: kr 330.—

Tilmelding bedes foretaget på nedenstående blanket eller telefonisk til KDA (01) 14 46 55/14 68 55) eller Den Danske Luftfartsskole (01) 30 10 14.

Til KDA/Den Danske Luftfartsskole

Tilmelding til

BASIC INSTRUMENTKURSUS

Type 1 ☐

Type 2 ☐

(Sæt kryds ved det kursus, De ønsker)

(Benyt venligst blokbogstaver)

Fulde navn .....

Stilling .....

Adresse .....

.....

Telefon .....

MED flyv I MS 892 RALLYE COMMODORE

— en modnet udvikling af Rallye-serien.

MS 892 Rally Commodore under opholdet i Stauning.

PRÆCIS på 5-årsdagen for min første flyvning med Morane-Saulnier MS 880 Rallye prototypen i 1960 havde jeg lejlighed til at stifte bekendtskab med den modnede udgave MS 892 Rallye Commodore. I mellemtiden havde vi i 1962 prøvet MS 885 Super Rallye.

I disse år er der ikke alene sket et og andet med typen, der er solgt og leveret i over 500 eksemplarer til mange lande, men også med dens producenter, for Morane-Saulnier gik som bekendt nedenom og hjem, hvorpå Potez nogle år har stået fadder til flyet, som nu endelig er overtaget af Sud Aviation, der så pudsigt nok sælger to firesædede typer af ret forskellig karakter som Horizon og Rallye.

Det der karakteriserer Commodore-versionen er, at nu er Rallye endelig blevet rigtig firesædet. På de andre er der nok plads til 4, men vægtmæssigt må man nøjes med højst 3 voksne eller 2 voksne og 2 børn.

Det var vanskeligheder med tyngdepunktet og deraf følgende spindegenskaber, der dikterede begrænsningen på de tidligere typer, men Commodore har iflg. brochuren en fuldvægt på 1000 kg og en tomvægt på 535, således at den kan bære 4 voksne, 170 liter benzin samt lidt bagage eller ekstra udstyr.

OY-DMD havde med sit ekstra radio- og instrumentudstyr en tomvægt på 552 og dens fuldvægt iflg. luftdygtighedsbevis lå på 980 kg, så med fuldvoksne personer og fulde tanke kan der ikke blive megen bagageplads, men alligevel må den betegnes som et regulært 4-personers fly.

Med de nordiske mestre i Commodore

Den sejr, som typens danske repræsentant, fabrikant *Poul Heide Andersen* vandt individuelt i Nordisk Motorflyvekonkurrence i den velprøvede Rallye Club, som han havde brugt intensivt i nogle år, og som han og ingeniør *Per Krog* i Commodore vandt i fællesskab i holdkonkurrencen, gjorde det aktuelt pårny at se lidt nærmere på Rallye-familien, og det fik vi lejlighed til på en tur med Per Krog fra Skovlunde til Stauning lige før den officielle åbning og på en tur med Heide med nogle landinger lige efter åbningen.

Rallye fabrikeres idag som MS 881 Club med 105 hk Potez motor, som MS 885 med 145 hk Continental og som MS 892 med 150 hk Lycoming. Interessen for den midterste er dog minimal, efter at Commodoren er blevet disponibel.

Indbygningen af Lycoming-motoren er gjort på en sådan måde, at motoren sidder lidt højere, ligesom næsehjulbenet er gjort lidt længere, så propellen får større frigang. Til gengæld er det gået en smule ud over udsynet lige frem og ned, men det er stadig udmærket. Flyet er blevet 23 cm længere end 885, og sideroret er gjort noget højere.

Vingens geometri er uændret, dog er krængerorene gjort lidt større, ligesom der er indført de nødvendige forstærkninger til den større vægt etc.

Bortset fra, at man måske især ved udstigning savner et håndtag til at støtte sig til, er indstigningen via vingeroden nem både til for- og bagsæder, når den store acrylglas-førerskærm er skubbet helt bagud.

Bag bagsæderne er der et forsænket bagagerum med en vægtkapacitet på 45 kg, dog kun 20 kg, når der er 4 personer ombord og man mest har brug for – altså lidt rester af tyngdepunktsvanskelighederne. Flyet er heller ikke tilladt til kunstflyvning eller spind.

Der er jævn god plads på alle sæder i modsætning til mange franske og italienske typer, dog er der lidt ringe hovedplads til høje personer på bagsæderne, med mindre man bøjer sig lidt frem. Også på forsædet skal man huske at dukke hovedet, når man kører førerskærmen frem til lukket stilling. Glasset er blåtonet i taget for at dæmpe solindstrålingen.

Der er ikke større ændringer i instrumenteringen, der kan se lidt forvirret ud, men ikke er så dum endda. På prøveeksemplaret var der gyrohorisont og kursgyro anbragt på den affjedrede midterdel af instrumentbrættet og et VOR-instrument under dette, så man fik flyveinstrumenter som højdemåler og variometer til højre over og under en Narco Mk. 12.

Der er lidt for mange ens udseende hvide knapper, men dog så stor afstand mellem forvarmerknappen, der sidder helt til venstre lige ved venstre gashåndtag, og blandingsregulatoren lidt længere til højre, at man ikke skulle kunne gribe fejl (desuden har sidstnævnte låseanordning). Blandingsregulatoren bør iøvrigt bruges, også i lav højde, da motoren er stillet til ret fed blanding, og man ellers får for stort forbrug.

Der er stadig styrepind – eller rettere to, for dobbeltstyring er standard – følsomt trimhjul på venstre væg, flaphåndtag mellem sæderne og tåspidsbremser i venstre sæde med den pudsige parkeringsbremse ved hver pedal.

Samme fine flyveegenskaber

Flyveegenskaberne er stadig lige fremragende. Vi prøvede den ganske vist ikke ved fuldvægt, men kun med hhv. tre og to personer ombord og godt halv benzinlast, men selv med fuldvægt skal den starte og lande meget kort. Med flap i startstilling lettede vi med 3 ombord ved 52 mph (83 km/t), og slots'ene klappede ind ved 92 (148), hvorefter man normalt stiger på 90 (145 km/t) ved 2450 omdr./min.

Man *kan* starte denne type med fulde flaps (30°) for kort start og stigning over hindringer, og bedste stigevinkel er ved 72–75 km/t med slots ude, men giver dårlig motorkøling ved lang brug.

Udsynet er stadig fremragende i næsten alle retninger, støjniveauet er blevet dæmpet noget takket være isoleringsmateriale bag brandskot og rundt langs siderne, men man må naturligvis betale det fine udsyn med, at der trænger nogen larm ind, dog kan man udmærket tale sammen.

Ventilation fås dels foroven i førerskærmens midte og dels nede ved fødderne, hvor der også kan komme varme ind, idet man med to håndtag blander varm- og koldluft efter behag. Der er ikke »defroster« på frontruden, men den tendens til at dugge i regnvejr, vi noterede på 885, har man trods flyvning hjem fra Frankrig i megen regn ikke haft gene af.

Den store stabiliserende v-form giver stadig en tendens til at slingre og sejle lidt i urolig luft, men man skal bare stort set lade den passe sig selv. Længdestabiliteten er så stor, så flyet ved forstyrrelser enten op eller ned roligt vender tilbage til den indtrimmede flyvestilling uden mærkbare svingninger.

Trods stabiliteten er flyet ingenlunde trægt. Det går fra det ene 45° sving til det modsatte på 3 sek eller en smule mindre.

De berømmelige langsomflyvnings- og stall-egenskaber er stadig lige fantastiske. Slots'ene kommer ud ved ca 80 mph, og med motor på kan man trække næsen op i en utrolig stilling med pinden i maven og give udslag med de andre ror, uden at der sker noget. Trækker man næsen lidt hurtigere op, staller den på ret køl ved 42 (67 km/t) på fartmåleren. De rystelser i halen, jeg bemærkede ved 885'en, synes væk.

Med fuld flap og uden motor er hastigheden endnu lavere – her var en smule ry-

stelser, der sandsynligvis kom fra den meget langsomt malende propel.

Ved stall uden flap og motor med 3 i sporedes en svag tendens til, at venstre vinge gik ned, men det kan have været tilfældigheder. I hvert fald gjorde den det ikke med to i, selv ikke med kuglen en diameter ude til hver side. I 30° sving sejlede vi rundt på 60 mph med pinden helt i maven, uden at den stallede.

Som vi så ved NM og andre konkurrencer kan langsomflyvningsegenskaberne også udnyttes på mange måder ved landing, når man kender flyet godt. Man kan komme alt for højt ind og alligevel komme ned, hvis man dykker højden af, evt. suppleret ved lidt sideglidning, og man kan komme for lavt ind og alligevel løfte den over mållinien, hvis man har lidt flapudslag i reserve.

Mens jeg ved de tidligere prøver fandt den uhyre let at lande, fik jeg den i denne omgang prøvet under mere ugunstige forhold: en ca 80° kraftig sidevind på asfaltbane, og jeg fik ikke noget helt tilfredsstillende resultat ud af det, den første var faktisk bedst (Max. tværvind: 20 knob).

Heide viste til sidst, hvordan han ved fuld sideglidning holdt kursen ind og satte den med hjulet i vindsiden først, men det kræver naturligvis lidt træning.

Flyet angives at rejse 205 km/t ved 85 % ydelse. I praksis regner ejerne med 90 knob (168 km/t) som et godt gennemsnit. Vi fløj til Stauning i side-modvind og holdt 153 km/t i snit, mens fartmåleren viste 105 mph (168 km/t) ved 2500 omdr./min i 4000 fod, hvilket svarer til 180 km/t. Det er ikke et voldsomt hurtigt fly, men man kan ikke vente at få både i pose og sæk. Rækkevidden er for Commodoren lidt mindre (angives til 1000 km) end for Club'en.

Kommet for at blive

Med den modning af typen, der kommer til udtryk i Commodore, og med Sud Aviation's resourcer bag sig er Rallye i sine forskellige udgaver en type, man fortsat må regne med. Let at flyve, robust og sikker har den som et udpræget VFR-fly mange anvendelsesmuligheder fra skole- og rejseflyvning til svævefly-slæb og ambulanceflyvning.

Selv om priserne jo unægtelig også er steget i de forløbne 5 år fra de oprindelige 38.000 til 52.000 for de to ydertyper til de nuværende priser på fra 72.500 kr for Club til 83.500 kr for Commodore, er disse ikke afskrækkende for 3- og 4-sædede fly, så adskillige flere Rallye'er vil sikkert se dagens lys og hvorfor skulle nogle flere ikke også finde vej til Danmark? *PW*

DATA

MS 892 Rallye Commodore

150 hk Lycoming 0.320 E2A

Spændvidde	9.6 m
Længde	7.2 m
Højde	2.8 m
Vingeareal	12.3 m²
Tomvægt	535 kg
Disponibel last	445 kg
Fuldvægt	980 kg
Rejsefart v. 74 % i 1000 m	193 km/t
Stigeevne ved jorden	3.1 m/sek
Tjenestetophøjde	2810 m
Startstrækning til 15 m	365 m
Landing fra 15 m	266 m
Rækkev. v. 74 % i 1000 m	870 km
do. ved 55 % i 500 m	1090 km
Pris ab fabrik	83.500 kr

Aero Commander vil med blandt de store

Til venstre ses Aero Commander 100, som man har overtaget fra Volaircraft, og som man regner med at bygge 500 af næste år.

Til højre Aero Commander 200, overtaget fra Meyers Aircraft, et firesædet fly med 350 km/t rejsefart.

Aero Commander firmaet, der er et led i den store Rockwell-Standard Corporation, og som hidtil har specialiseret sig i de større forretningsfly, har nu besluttet at udvide sit program til også at omfatte enmotors general aviation-fly.

Efter at have konstateret, at der i 1964 blev solgt fly for 200 mill. dollars med projekterede stigninger for 1965 på 15—20 %, har Rockwell-Standard besluttet at give „de tre store" mere konkurrence. Salget af 4-sædede enmotors fly steg fra 17.000 i 1955 til over 45.000 i år, og tendensen er fortsat stigende. I løbet af tre år håber man at kunne tegne sig for 20 % af salget.

Men nye fly er ikke noget, man lige ryster ud af ærmet, så man har simpelthen overtaget to eksisterende typer fra andre fabrikker:

Aero Commander 100 er en firesædet højvinget helmetaltype, konstrueret af Volair-craft Corp. i Pennsylvania. Prototypen til Volair Model 10 med 135 hk Lycomingmotor fik sin typegodkendelse i 1961. Aero Commander 100 vil blive produceret med den 150 hk Lycoming O-320-A og en Sensenich metalpropel. Den har følgende hoveddata:

Spændvidde 10.7 m, længde 6.8 m, højde 2.9 m, vingeareal 16.8 m². Tomvægt 580 kg, disponibel last 440 kg, fuldvægt 1020 kg. Rejsehastighed 206 km/t, absolut rækkevidde 1040 km, stallingsfart med flaps 77 km/t, tjenestetophøjde 3960 m.

Prisen bliver 8.500 dollars, og flyet sælges fra sin „fødeby" Aliquippa, Penn. Man regner med at producere og sælge 180 fly af typen i indeværende år og mindst 500 i 1966.

Aero Commander 200 er en lavvinget firesædet type, der er udviklet af Meyers Aircraft Co. i Michigan og forsynet med en 285 hk Continental IO-520-A med McCauley constant-speed propel. Det er et hurtigt rejsefly med optrækkeligt understel, der vil komme til at koste 29.500 dollars og sælges fra Michigan. Man regner med at komme op på 8 fly pr. måned sidst i 1965 eller i begyndelsen af 1966. Såvel Meyers som Volairs fabrikker vil blive udvidet og støttes som den øvrige Aero Commander produktion af en ny fabrik i Albany. Aero Commander 200 har følgende data:

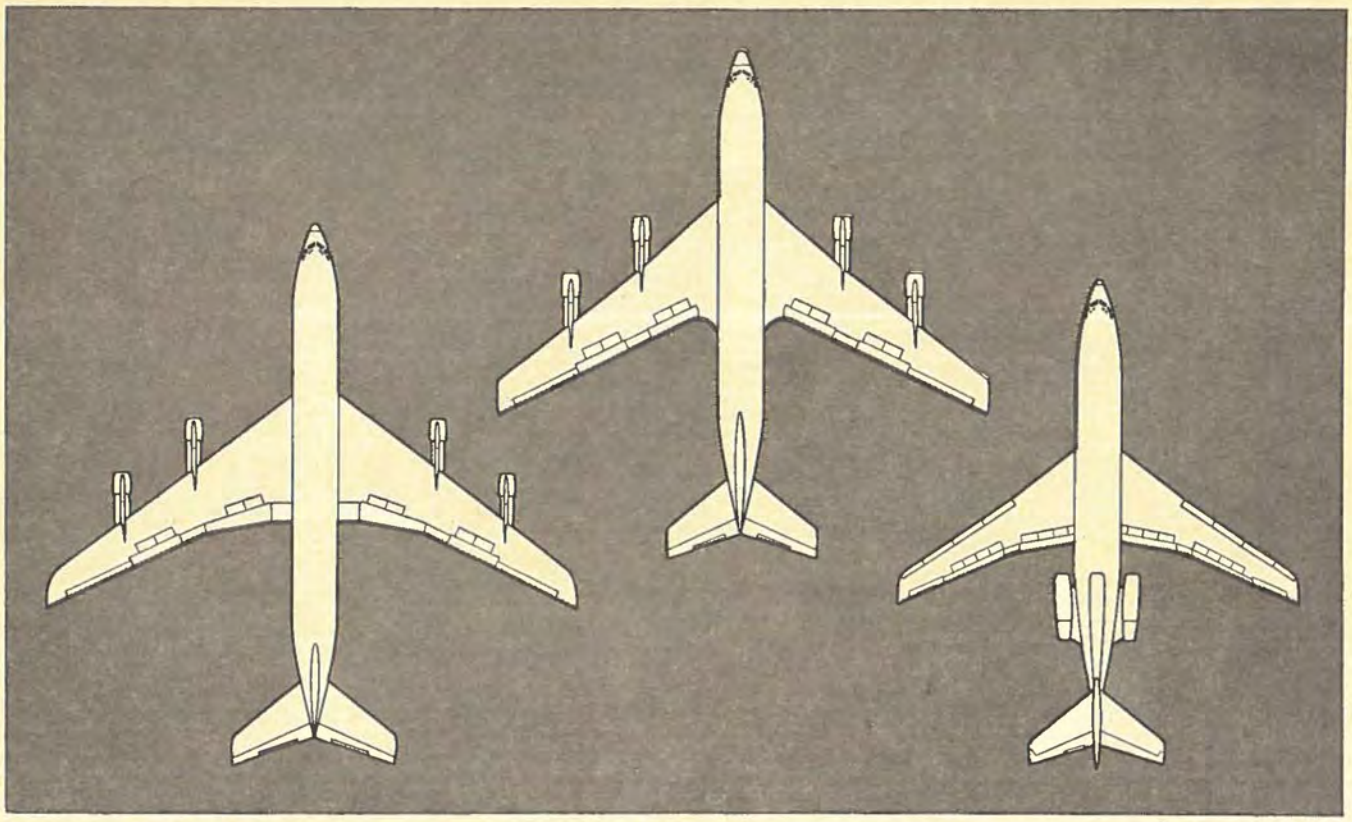
Spændvidde 9.3 m, længde 7.4 m, højde 2.2 m, vingeareal 17.6 m². Tomvægt 880 kg, disponibel last 480 kg, fuldvægt 1360 kg. Rejsefart på 75 % ydelse i 7.500 fod 350 km/t, absolut rækkevidde 2220 km, stallingshastighed 87 km/t, startdistance til 15 m 457 m, landingsdistance over 15 m: 350 m. Tjenestetophøjde 5660 meter.

Aero Commander tilbyder altså nu to firesædede enmotors fly, foruden tomotors typer med såvel stempelmotorer, turbinemotorer og rene jetmotorer. I år regner man med at levere 40—45 Jet Commanders og 48—50 Turbo-Commanders.

— — —

Der mangler således en let tomotors type i programmet, og en sådan kommer senere, når undersøgelse om dette marked er afsluttet.

Det skal blive interessant at se, om „de tre store" bliver til „de fire store" i løbet af nogle år.



Over 5½ million timers (627 års) erfaring i flyvning med Boeing jetlinere indgår i

den nye 2-motors Boeing 737

Ingen anden kortdistance-jet vil starte sin tilværelse som rutemaskine med så stor flyveerfaring bag sig som den nye Boeing 737. Dette nye medlem af Boeing familien arver fordele ved mere end 4 milliarder kilometers flyvning med Boeing 707, 720 og 727.

737 er bygget til at erstatte turboprop og stempelmotors rutemaskiner. Denne rolige, hurtigt stigende jet opererer med lethed fra mindre lufthavne. Afhængig af modellen kan 737 medføre op til 115

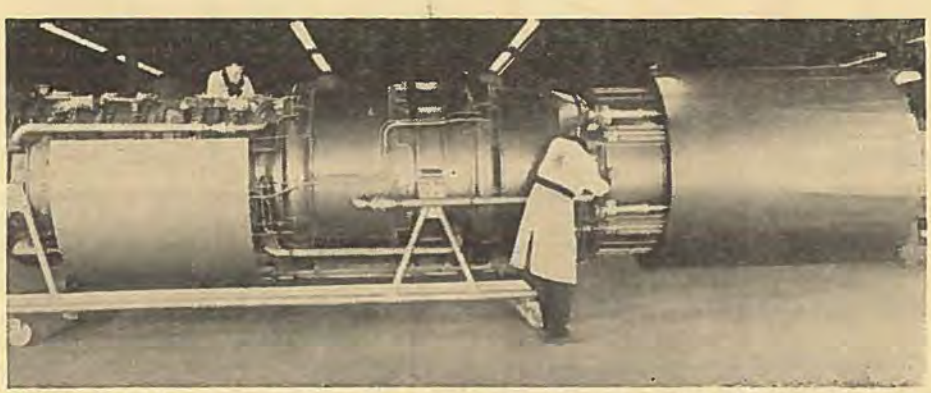
passagerer og flyve fra 885 til 935 km i timen.

Yderligere vil 737 blive den mest komfortable af alle kortdistancejets. Den kabine vil blive lige så høj og bred som den største Boeing Intercontinental. Det betyder mere skulderplads og højere til loftet, mere behagelig stor-jet komfort for passagererne.

Hvornår? Afleveringerne skal efter planen begynde til næste år. Ordrer på kortdistancemaskinen 737 er allerede blevet placeret af luftfartsselskaberne Lufthansa, Pacific, United og Western.

BOEING 737

Stærkere og stærkere jetmotorer!



På Paris-udstillingen viste General Electric dette mock-up af sin GE4/J5 motor, der er beregnet til overlyds-trafikfly.

Jetmotorerne udvikles stadig. Pratt & Whitney har for nylig afsluttet varighedsprøverne på den motor, der skal anvendes i F-111-jageren. Det er TF30P-1 turbofan motoren, som er i 20.000 pund-klassen (dvs. den yder ca. 9.000 kg statisk reaktionskraft), og som er den første turbofan-motor med efterbrænder, der fuldfører denne prøve. Programmet omfattede to 150 timers prøver, hvoraf den ene under simulerede flyvebetingelser, heraf 12½ time ved fuld kraft svarende til Mach 1.2 ved havoverfladen. Det hævdes at være de mest vanskelige og krævende betingelser, nogen flyvemotor har været underkastet ved sådanne prøver.

På luftfartsudstillingen i Paris gav General Electrics stand et glimrende overblik over udviklingen ved at vise motorer af vidt forskellige størrelser. Nogle af disse var ældre typer, og det var slående at se, hvor meget mindre og lettere en motor, der idag skal til for en given ydelse end for 10—15 år siden.

Hovedattraktionen var dog en mock-up af den kæmpemotor i 50.000 pund klassen (22.500 kg), som General Electric arbejder på som sit bidrag til konkurrencen om motoren til USA's overlydstrafikfly.

Denne motor betegnes GE4/J5 og er mere end 7½ meter lang og 180 cm i diameter. Man har naturligvis anvendt ideer og erfaringer fra f. eks. General Electric J79 (anvendes i Phantom II, F-104, B-58 og Vigilante), CJ805 (anvendes i Convair 880 og 990) og YJ93 (anvendes i XB-70).

GE4/J5 kan være klar til et overlydsflys første prøveflyvning om tre år og have afsluttet sine prøver om ca. 5 år.

Sikorsky's Rotoprop

Som nævnt i FLYV nr. 8 vil Sikorsky på sin S-66 anvende en halerotor, der ikke bare kan stabilisere som normalt, men også dreje sin akse parallelt med flyveretningen og bruges til fremdrift.

Dette system har man med held afprøvet på en S-61, som billederne viser. Når der flyves almindelig helikopterflyvning, virker Rotoprop på normal vis stabiliserende, men ved flyvning med høj hastighed overtages den stabiliserende virkning af en almindelig finne med sideror, mens rotoren drejes 90° og yder fremdrift.

Overgangen er ved forsøgene sket ved en hastighed af ca. 125 km/t. Den kan ske automatisk, uden at piloten skal tænke over det, eller også ved pilotens indgriben efter ønske.

S-61F, som denne udgave hedder, har opnået en fart af 388 km/t under vandret flyvning mod ellers 235 km/t. Det var dog ikke udelukkende på sin normale motorkraft af to General Electric T-58 på hver 1250 hk, at de 388 km/t blev opnået. De blev suppleret af to Pratt & Whitney J-60 jetmotorer på hver 1250 kg st. t. og ydede selv kun ca. 450 hk under hastighedsflyvningen.

Det menes at være den største fart, nogen helikopter uden faste vinger har præsteret. Iøvrigt har Sikorsky planer om at bygge et par korte vinger på for derved yderligere at øge hastigheden.

Den vingeløse Northrop M2-F2

Northrop afleverede for nylig et mærkeligt motorløst luftfartøj til NASA, på hvis vegne chefen for forsøgscentret i Edwards, *Paul F. Bikle* tog imod det. I modsætning til de svævefly, hvormed Bikle f. eks. har sat verdensrekord med 14.1 km i højde, har Northrops M2-F2 ingen vinger.

Det er et halv-kegleformet legeme, hvis næse man har afrundet, og som bagtil er forsynet med to finner. Opdriften fremkommer, når dette legeme glider gennem luften. Meningen er at indhøste erfaringer til brug for rumfartøjer, der vender tilbage til jordatmosfæren, så disse kan glide til landing selv i stedet for pr. faldskærm.

M2-F2 er baseret på erfaringer indvundet i 1963 og 1964 med M2-F1, der var af træ og som blev slæbt til vejrs af en C-47. Det nye luftfartøj er helt af metal og skal bringes til vejrs af en B-52 og udløses i 45.000 ft ved Mach 0.8, hvorfra det skal glide ned og lande. Det startes altså som en X-15 og flyves også af en X-15-pilot, *Milton Thompson*.

Luftfartøjerne antager stadig mærkeligere former, og efterhånden synes næsten alt at kunne bringes til at flyve. Her er Northrop M2-F2.

Flyet er 6½ meter langt og 3 m bredt bagtil, hvor der foruden sideror er et par flaps på oversiden og en enkelt på undersiden. De øverste bruges som en slags højderor og sammen med siderorene styrer de flyet om længdeaksen. Vægten er 2080 kg, men kan med vandballast øges til 3600 kg.

Efter vindtunnelforsøg skal M2-F2 i luften her i eftersommeren, og den får næste år følgeskab af et andet „flyvelegeme", der kaldes HL-10, og som har en flad bund, tre finner og førerrummet helt indbygget i legemets form.

Til venstre ses Pratt & Whitney's TF-30P-1 turbofan-motor til F-111 jageren.

Til højre ses Sikorsky S-61F, der har to ekstra jetmotorer. Halerotoren kan drejes 90 grader og være med til at yde fremdrift.

Vestjyllands flyveplads i Stauning indviet

Masser af fly på pladsen til indvielsesfestlighederne.

DA vi for mindre end to år siden var med til stiftelsen af Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub, regnede vi ikke med, at den kort tid efter ville være landets næststørste flyveklub og endnu mindre med, at den ville få gennemført bygningen af en så stor flyveplads, som tilfældet er, på så kort tid.

At der var behov for en flyveplads på denne egn, var dog en given sag, og dens fremskaffelse var også en forudsætning for flyvning i større omfang; her i Vestjylland har vi atter set, hvor stor en rolle flyveklubberne kan spille ved formidling af flyvepladser.

Som tidligere omtalt i FLYV er pladsen blevet til ved et enestående samarbejde mellem en hel egns kommuner, og alene at gennemføre dette er et diplomatisk mesterstykke, men det viser også, at der er tale om fremsynede kommuner, der har følt et stærkt behov for en flyveplads.

Det tog lidt længere tid end ventet at få alle formaliteterne og de økonomiske aftaler i gang, men det gik til gengæld hurtigt med at få bygget pladsen, da man først var kommet så langt.

Det ville unægtelig have taget en længere tid at anlægge en græsbane, men jordbunden var ikke bedst hertil, og desuden har man ment at have brug for mere end en minimumsplads og har derfor købt jord og anlagt en 30×1000 m asfaltbane i retning 09–27 for et beløb af 1.050.000 kr.

Banen er kantet med plastic-spande som i Tune og Kaltred, men de synes komplet overflødige langs den tydelige asfaltbane, hvis grænser man ikke er i tvivl om.

Samtidig er det imidlertid meningen at lave hele to tværbaner med græs på 30×460 m i retningerne 15–33 og 01–19.

Den sidste kunne godt være tiltrængt på den officielle åbningsdag, lørdag den 11. september, hvor en kraftig søndenvind var følelig ved landingerne på hovedbanen, og hvor meget støv fra flyene på den endnu bløde parkeringsplads blæste hen på tilskuerne, men det var nu kun et ringe skår i glæden på denne festdag.

Fly-marked

Det var en åbning af format, for vestjyderne har også klart indset betydningen af at henlede opmærksomheden på de nye pladser, der anlægges, og åbningen af Stauning gik ikke stille af.

Allerede fredag var der salgsudstilling af brugte fly med ca 30 fly på pladsen. Og man fik god publicity ved at give denne salgsudstilling et kolorit af marked i god gammeldags forstand.

Der var opstillet et kæmpemæssigt telt foruden diverse boder, der var flagallé langs vejen til pladsen og mange strømmede til.

Officiel åbning og flyvestævne

Den officielle åbning fandt sted lørdag eftermiddag, hvor der vel ialt var et halvt hundrede fly på pladsen og stadig kom fly strømmende til også i den periode, der var reserveret åbning og flyvestævne. De fik af og til vente en tid, men ellers var man meget elastisk med at tage dem ned og lade andre starte midt i det hele.

Tårnet på Vestjyllands flyveplads.

Ved den røde silkesnor midt ude på banen bød sognerådsformand *Sigurd Larsen* fra Stauning velkommen og mindedes amtmand *Rangel-Nielsen,* der skulle have åbnet pladsen, men var afgået ved døden få dage forinden.

Endvidere blev der talt af borgmester *Dalgård-Knudsen* fra Ringkøbing, som overdrog pladsen til Ringkøbing-Skjern-Tarms flyveklubs energiske formand, sekretær *Jørgen Andersen,* der takkede for pladsen og tilliden.

Det var direktøren for SAS Region Danmark, *Johs. Nielsen,* der klippede den røde snor over, og som påskønnede initiativet, men derimod ikke kunne love vestjyderne den SAS-rute, som man, bl.a. i aftenens radioudsendelse, ikke lagde skjul på var det, man i virkeligheden ønskede sig.

På KDA's vegne ønskede hovedbestyrelsens formand, *Hans Harboe,* klubben og egnen til lykke med pladsen, som den stigende aktivitet på den lette flyvnings område klart viste, at der var behov for.

Den første officielle start efter startbanens rydning var samtidig første punkt på programmet for flyvestævnet. Det var en Beechcraft Baron og en Cessna 310, der startede lige efter hinanden og derpå foretog en række overflyvninger af pladsen og omegnen.

Derpå fulgte et stort program bl.a. med kunstflyvning ved selve flyvepladsleder *Svend Åge Sørensen,* bedre kendt som »Indianer«, i en Lehrmeister, og derpå af den tyske mester *Herbert Greb,* der igen viste et præcisionsprogram i sin Trener, som vi sjældent har set mage til. Der var utallige kombinationer af kunstflyvningsfigurer, og man skal faktisk være ekspert selv i kunstflyvning for virkelig at vurdere det efter fortjeneste.

Dagens tredie kunstflyver var *Boy Konstmann,* som i KZ IIIC viste sit crazy-flying program.

Og så var der faldskærmsudspring af de tre tyskere af *Schiring*-gruppen, der ligesom Greb optrådte i Vamdrup i foråret, ligesom en anden tysker demonstrerede en Tiger Moth.

Nordahl Rasmussen repræsenterede på udmærket måde modelflyvningen med sin radiostyrede model.

Klubben havde til det store arrangement fået hjælp fra andre klubber. Sportsflyveklubbens formand *Frank Midtgård* var flyvestævneleder og blev iøvrigt om aftenen udnævnt til æresmedlem, *Egon Briks Madsen* fra Svævethy var speaker, og *J. Vestergård* fra KDA's generalsekretariat fungerede som flyveleder, idet pladsen for disse dage havde radio til at dirigere trafikken med.

Det var lykkedes at få pladsens tårn brugbart til dagen, selv om stilladset endnu ikke var pillet ned omkring det.

Iøvrigt er pladsen langtfra færdig endnu. Der skal bygges hangarer og næste skridt bliver at få opført en administrationsbygning med restaurant, så klubben kommer ikke til at ligge på den lade side i de kommende

Dir. Johs. Nielsen (th) efter åbningen sammen med sekretær Jørgen Andersen (tv), KDA's formand og Ringkøbings borgmester.

Vikingefest på Samsø –

og gengældelsesraid næste år!

Samsø Flyveklubs årlige sammenkomst — den tredie i træk — fandt sted i weekend'en 4.—5. september og denne gang i vikingernes tegn. Storhøvdingen *„Bjørn Benbrækker"* og hans mænd havde hidkaldt frænderne fra det ganske land, og trods ret dårligt vejr hen på eftermiddagen var der lørdag inden solnedgang samlet 18 fly på Samsø Flyveplads. To maskiner måtte endog gøre en ekstra tur for at hente 6 esbjergfolk i Billund, idet vejret umuliggjorde start fra Esbjerg. Samsø Flyveklub har et stampublikum, som hverken Skrydstrup eller vejrguder formår at lokke væk. To marshaller iført vikingeudstyr med sværd og skjolde jog de ankommende fly på plads, og foran hangaren stod festens vartegn, en herlig vikingeluftsnekke. Et skilt forkyndte, at man søgte en testpilot til fartøjet, men det kneb med ansøgere til pladsen — muligvis fordi aflønningen ville ske i form af så og så mange baller birkebark om året.

Nordby Kro var indrettet som borg for høvdingen og hans hird og dannede rammen om aftenens vikingefest. Klubbens fantastiske festudvalg havde pånу overgået sig selv og dekoreret salen som en veritabel vikingehal med alt, hvad dertil hører. Vikingemåltidet bestod af gule ærter, vikingeøl og snaps samt æbleskiver og kaffe. Omkring 130 gæster deltog i festen og Samsø Flyveklub kan atter notere sig en kæmpesucces.

Under gæstebudet enedes de flyvende gæster om, at man til næste sommer burde arrangere et gengældelsestogt og bortføre så mange af Samsø Flyveklubs medlemmer som muligt til en weekend et eller andet sted i landet. Der er jo endnu ikke så mange fly på Samsø, så hvis der skal ske noget effektivt, må vi alle give en hånd med. De tilstedeværende fartøjsejere var alle med på ideen. Arrangementet løber formentlig af stabelen den første weekend i juni måned næste år, og luftfartøjsejere, der vil være med i Samsø-raiden 1966, bedes kontakte en af følgende tre arrangører, alt efter hvor i landet man har hjemme. Jyderne kontakter: Direktør *Erik Jensen*, Romgårdsvej 5, Vejle. Fynboerne kontakter: Fabrikant *Ivar Häggman*, Allesø pr. Beldringe, og sjællænderne + lolland-falstringerne kontakter: varemægler *Ejvind Dyrberg*, Smaragdvej 19, Herlev. Turen organiseres i første omgang landsdelsvis, hvorefter den senere koordineres. Det endelige program vil, når tiden er inde, blive udførligt omtalt i FLYV. *Ariel.*

år, hvor mange flere af medlemmerne også selv skal til at flyve for at overgå i certifikatindehavernes rækker.

Også svæveflyvningen skal man til at tage fat på.

Mens en del af de forfløjne gæster tog hjem igen, blev et betydeligt antal natten over og deltog i middag med dans på Bechs Hotel i Tarm, hvor der var ca 150 deltagere. Her talte bl.a. KDA's formand, der overrakte materiale til et vægkort over Europa som KDA's gave. Harboe sluttede med at udbringe et leve for det skub, flyvningen havde fået ved den nye plads' oprettelse. Klubben fik også overrakt mange andre gaver.

Søndag bød på demonstrationsflyvninger med svævefly om formiddagen og igen flyvestævne om eftermiddagen, bl.a. med en Chipmunk-formation fra Avnø. *Ingolf Nielsen* gav om formiddagen en demonstration af Danfoss' nye Beechcraft King Air. Alle veje i omegnen blev tilstoppet af trafik, og folk strømmede ind over markerne – udenom tælleapparaterne! Så overskuddet blev ikke så stort, som det kunne være blevet, men der *blev* da et godt overskud.

Ialt menes 150 forskellige fly at have besøgt Stauning i åbningsdagene, og der var ca 400 landinger.

Herbert Greb tysk kunstflyvemester

Den tyske kunstflyver *Herbert Greb*, der vil huskes fra sine blændende opvisninger ved stævnerne i Vamdrup og Stauning, vandt det tyske kunstflyvningsmesterskab i år, fulgt af *Gerhard Pawolka* og *Paul Hoffmann*. De fløj alle Zlin Trener hhv. af udgaven 226T for de to første og 126 for den sidste, fortæller grosserer *Kurt Holdt*, der sammen med en række andre kunstflyvningsinteresserede danske flyvere overværede konkurrencen, der fandt sted på flyvepladsen Varrelbusch i Cloppenburg lidt syd for Oldenburg den 21.—22. august.

Kurt Holdt fortæller videre: „Den kendte flyvergeneral fra 2. verdenskrig *Adolf Galland*, var til stede. Da jeg blev præsenteret for general Galland, benyttede jeg lejligheden til at spørge om hans synspunkter om forskellige flyveforhold.

General Galland, som viste sig at være en meget sympatisk og beskeden flyvertype, sagde en hel del, hvoraf én ting har almen interesse, først og fremmest: at de kloge moderne militære flyvere og flyvevåbnet som sådan interesserer sig meget for de unge privatflyvere og den civile flyvning i det hele taget. Her er morgendagens flyvere. Det er vigtigt, at ethvert lands flyvevåben samarbejder positivt med de civile flyvere. Det var et godt synspunkt, som vi civile flyvere og flyveklubber kunne samles om herhjemme. Vi kunne nå længere, hvis vi kunne forstærke vort samarbejde med flyvevåbnet. F.ex. uden militærets indsats havde man ikke kunnet samle ca. 35.000 mennesker til et flyvestævne i en lille provinsby i Tyskland.

Fint flyvestævne i Esbjerg

Vestjysk Svæveflyveklub havde glæde af sit flyvestævne søndag den 12. september, hvor der var 6.000 betalende gæster — og adskillige tusinde af de andre. Esbjergs borgmester *Henning Rasmussen* bød velkommen og forsikrede, at man fra byens side var fast besluttet på at gennemføre Korskroprojektet. Derefter fløj han en tur i svævefly.

Programmet bød på Chipmunks fra Avnø (samt flyvevåbnets udstilling), kunstflyvning af *Boy Konstmann* og tyskeren *Helmut Heinze* i en Stieglitz samt af *Bent Skovgård Sørensen* i Vasama, foruden at han fløj i formation med to andre Vasama'er, ført af *Svend Michaelsen* og *Børge Christiansen*.

Modelflyvningen blev også vist i form af en radiostyret model tilhørende *Anton Johansen*, Røde kro.

Og Dansk Faldskærmsklub sprang for første gang offentligt — det var *P. A. Mygind* og *Mogens Holm*, og som afslutningsclou sprang ikke mindre end 16 mand fra Jægerkorpset ud fra en C-47.

Klubben fik et fint overskud på ca 17.000 kr ud af anstrengelserne med at arrangere flyvestævnet.

FLYVEPLADSNYT

Arhus-egnens flyveplads i Kirstinesminde indviede lørdag den 28. august pladsens nye bane og administrationsbygning ved en kort højtidelighed. Her talte bl.a. viceborgmester *Orla Hyllested*, der er formand for flyvepladsens bestyrelse, og som allerede kunne konstatere stigende aktivitet, efter at pladsen var kommet i orden. Formanden for Kongelig Dansk Aeroklub, civilingeniør *Hans Harboe* fandt, at man havde løst flyvepladsproblemet på en god måde og betonede nødvendigheden af, at hvert bysamfund har en flyveplads umiddelbart ved byen. Han påpegede, at statistikken viser, at pladsen er den af de offentlige landingspladser med den største trafik, og at der er tale om en kraftig stigning, der kan ventes fortsat.

Der var desuden taler af Århus Flyveklubs formand, godsejer *O. von Lowzow*, og af civilingeniør *C. V. Smith-Hansen*, der i mange år har ledet flyvepladsarbejdet i Århus.

Den nye administrationsbygning var for lille til dagens mange gæster, men er stor nok til den daglige trafik og en nydelig afveksling fra det sammensurium af mærkelige bygninger, der hidtil har præget pladsen, men som forhåbentlig efterhånden kan erstattes af andre, nu pladsens fremtid er sikret.

Ny hangar i Herning. Det har længe været småt med hangarplads på Herning flyveplads, hvis oprindelige hangar ikke har været stor nok til de sidste års udvikling, hvorfor der også er skudt private op. Den 12. august var der rejsegilde på en 16.5×44 m hangar, som medlemmer af Herning Motorflyveklub har ladet opføre. Det er direktør *Magne Nøhr*, Hammerum, der finansierer byggeriet, som er i størrelsesordenen 150.000 kr. Hangaren har plads til en halv snes fly, ligesom der er værkstedsrum og reservedelslager. Hangaren skulle være færdig ved dette nummers udkomst.

Rødekro arbejder på igen at få en offentlig landingsplads, efter at den gamle blev lukket for nogle år siden. Direktør *Vagn Jensen*, Åbenrå, har stillet sin lejede plads til rådighed mod at få græsset slået, hvorved problemet er løst i første omgang. Men et udvalg er nedsat for med luftfartsdirektoratet og andre at drøfte indrettelsen af en offentlig landingsplads i området.

Lolland skal have en ny flyveplads, idet den ifjor indviede plads lige øst for Maribo allerede skal nedlægges, da gården, den ligger på, har skiftet ejer, og den nye ejer vil ikke fortsætte lejemålet. I stedet er det meningen, at Maribo og Rødby i fællesskab vil oprette en plads hos baron *Poul Bertouch-Lehn* ved Højbygård øst for Rødby. Der er nedsat et udvalg bestående af to repræsentanter for hvert byråd. Etableringsudgiften anslås til 8000 kr og den årlige drift til højst 5000 kr, der deles ligeligt mellem kommunerne. Man tager fat på pladsen allerede i dette efterår med henblik på at tage den i brug til 1. oktober 1966.

TYPENYT

Douglas TA-4E, den tosædede træner-udgave af Skyhawk, der var udstillet som mock-up i Paris, foretog sin første flyvning den 30. juni. Det andet eksemplar gik i luften 2. august. De første produktionseksemplarer ventes leveret til flåden i februar.

Boeing 727-200 er en 6 m længere udgave end den nuværende 727 og kan rumme op til 170 passagerer til 20 % lavere sæde-kmpris. Fuldvægten bliver 77.000 kg som for 727C og 727QC. Den kan leveres fra 1967. Hidtil har Boeing leveret 160 af 727-typen.

Norge C

Norge har som Danmark ikke længere nogen flyveindustri, men det forhindrer ikke, at der bygges fly i vort nordlige naboland, selv om amatørbygning af fly ikke er så almindelig som i Danmark. Til gengæld kan nordmændene prale af, at man deroppe selv konstruerer sine fly, og det seneste produkt er oven i købet firesædet. Det kaldes Norge C og er konstrueret af bygmester *Aksel Kristiansen*, der tidligere har bygget to fly. Norge A fra 1938 var et højvinget tosædet privatfly, konstrueret af *Birger Hønningstad*, Norge B en tresædet udvikling, der blev bygget i største hemmelighed under besættelsen.

Norge C er bygget af *Finn Petter Berg*, der er trafikflyver hos Widerøe, og fløj første gang 20. marts 1960. De tobjælkede vinger (profil NACA 23012), flaps og krængeror er af træ, krop og haleparti af svejste stålrør, alt beklædt med lærred. Flaps og krængeror er ens, dog er de sidste hængslet noget højere og går 15° ned, når flapsene sænkes 45°. Motoren er en 260 hk Lycoming GO-435-C2B2 med Hartzel constant-speed-propel. Der to vingetanke, hver på 85 l. Norge C havde oprindelig halehjulsunderstel med Goodyear hjul og skivebremser, men er i år blevet forsynet med pontoner.

Norge C er et firesædet privatfly med en 260 hk Lycoming-motor. Det kan bruges med hjul og med pontoner.

Data med hjulunderstel:

Spændvidde 11,45 m, længde 7,60 m, højde 2,14 m, vingeareal 17,19 m². Tomvægt 775 kg, fuldvægt 1090 kg (skal øges til 1243 kg).

Max. hastighed 277 km/t, rejsehastighed 219 km/t, stallingshastighed 84 km/t. Flyvestrækning 800 km. Tophøjde 20.000 ft. Stigeevne gennemsnitlig 1000 ft/min til 10.000 ft. Startstrækning til 15 m 145 m, landingsstrækning fra 15 m 210 m.

Tilskud til erhvervscertifikat — for nordmænd

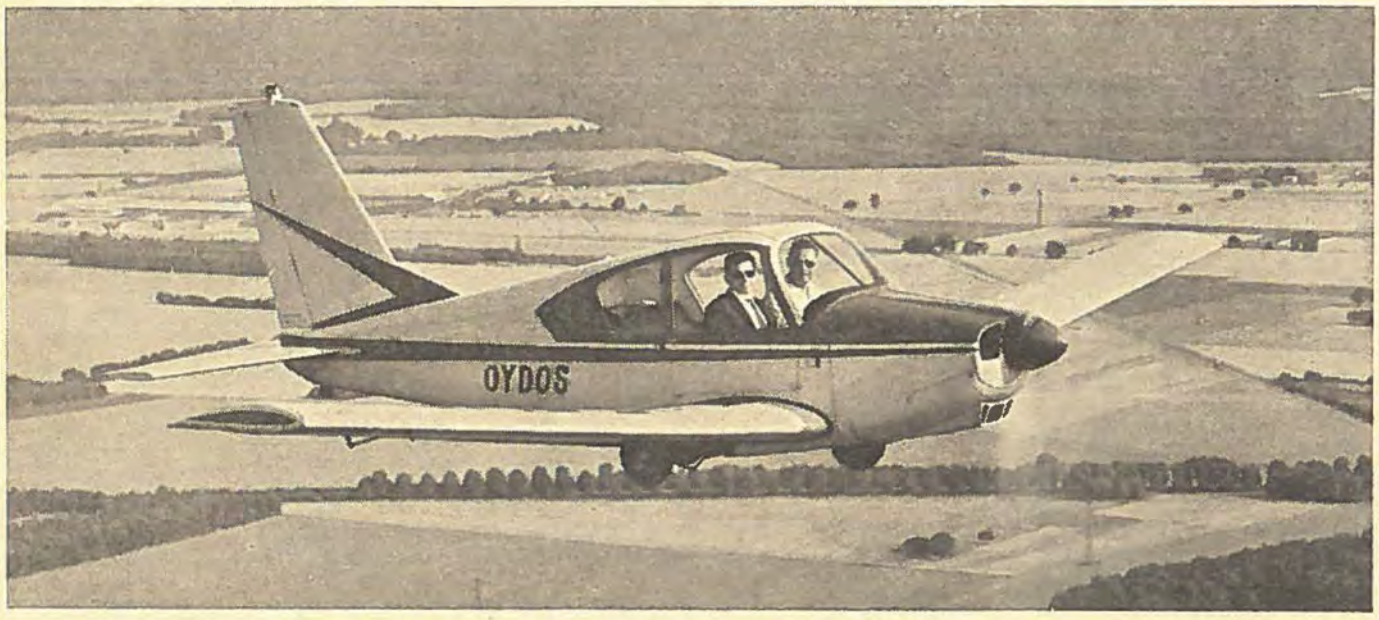
På Den Danske Luftfartsskole går nu ialt 5 nordmænd, der drager nytte af den norske lånekasse for studerende ungdom.

Man må håbe, det danske undervisningsministerium eller ungdommens uddannelsesfond snart finder ud af, at en pilotuddannelse er lige så god at investere i som andre former for uddannelse.

Lokal sejr i Nordjysk Cup

Erik Strøm Hansen fra Ålborg Flyveklub blev sejrherre i den af klubben arrangerede konkurrence Nordjysk Cup den 12. september og vandt således for iår Ålborg Stiftstidendes vandrepokal med 63 points. Nr 2 blev *Ove Eriksen* fra Århus med 71, nr 3 *Per Krog*, Sportsflyveklubben med 72 points.

Det var meningen at begynde med landingskonkurrencer om lørdagen, men vejret nødvendiggjorde afviklen af både navigation og landinger om søndagen.



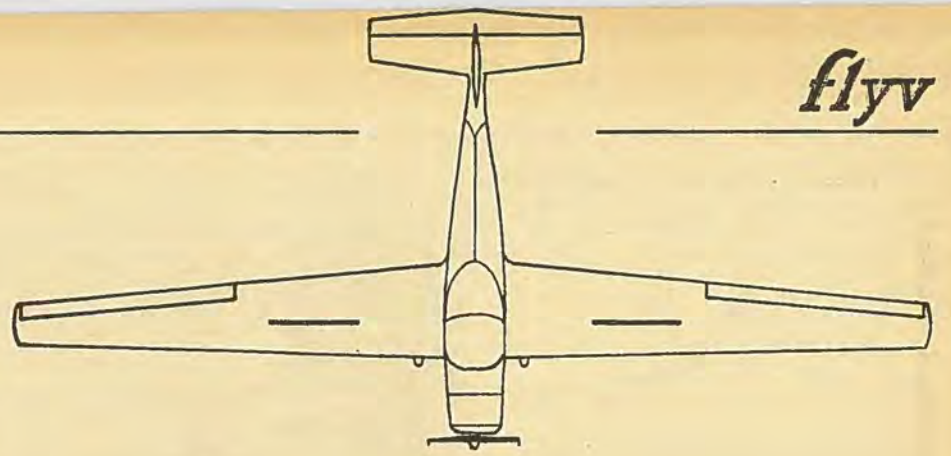
Gardan Horizon fra Caravelle Fabrikkerne SUD AVIATION

GENERALAGENT:
Litex Aviation
POSTBOX 7, GLOSTRUP, TELF. 531849 - 731122

Skal vi lære at

SVÆVEFLYVE MED MOTOR?

Det mener Derek Piggott, der arbejder på at fremstille et egnet fly.



Skitse af det påtænkte træningsfly til svæveflyveuddannelse. Nederst til venstre til sammenligning Capstan, som flyet udvikles af.

KOMPLIKATIONERNE ved at starte svævefly såvel med spil som med motorfly samt de virkelige omkostninger, der er forbundet hermed, har ført adskillige ind på den tanke at bygge et motoriseret svævefly specielt til uddannelse af svæveflyvere. Et eksempel herpå er den tyske Scheibe Motorfalke, der opnår forbavsende præstationer med en ganske svag motor på ca 30 hk, og som for tiden afprøves i praksis i Oerlinghausen.

I England stræber man efter at gå en lidt anden vej ved et fly med stærkere motor. Den drivende kraft er den kendte *Derek Piggott,* der var chefinstruktør på Lasham i en halv snes år og efter ca 25.000 starter i svævefly efterhånden er kommet til den overbevisning, at der må noget andet til.

Herom holdt han på OSTIV-kongressen i sommer et interessant foredrag.

Han indledede med at hævde, at vi endnu ikke har løst det problem at opskole nye svæveflyvere på en hurtig og effektiv måde, og det hæmmer udviklingen af svæveflyvningen.

Klubberne i England mister gennemsnitlig 20 % af deres medlemstal hvert år, og alene til at erstatte disse skal der skoles mange nye op. Det lægger så meget beslag på starthjælpemidlerne, at det går ud over soloflyvningen og den egentlige svæveflyvning og derved øger afgangen.

Den karakteristiske forskel mellem et svævefly og et moderne let motorfly er svæveflyets lavere flyvehastighed, som gør det meget mere påvirkeligt af opadgående og nedadgående luftstrømme, turbulens og vindgradienten. En svæveflyver må derfor være mere elastisk indstillet i sin planlægning og frem for alt må han lære at tænke forud og forbedre sin næste handling.

Starter og landinger frembyder ikke specielle problemer i sammenligning med det lette fly, men den rette koordination af krængeror og sideror er vigtigere ved svæveflyvning.

Det andet vitale krav til svæveflyveren er, at han må være mere kendt med og forberedt på et begyndende stall, fordi svæveflyet som regel kredser med lav fart og ofte i lave højder.

De nuværende skolemetoder

Ulemperne ved spil- og autostart er, at der kræves en stor flyveplads med mindst mulig gene af anden trafik. Flyvningerne er ofte rigeligt korte, men giver god lejlighed til at træne pladsrunder og landinger.

Hovedulempen er den relative dårlige udnyttelse af såvel fly som instruktører på grund af det tidskrævende arbejde på jorden og de forsinkelser, som skyldes menneskelige fejl og mekaniske forstyrrelser ved spillet.

Hver elev får normalt aldrig mere end 5 minutters flyveinstruktion for hver time, han arbejder på jorden.

Flyslæb kræver mindre jordarbejde og er mere elastisk. Udløsningshøjden kan varieres efter ønske. Under svæveflyveforhold kan man næsten give garanti for at få bid ved hver start. For effektiv begynderskoling kræves imidlertid korte flyvninger, og så er flyslæb dyrt.

På store centre som Lasham kræves imidlertid så mange slæbefly og slæbepiloter for at holde et par tosædede og en række ensædede fly i fortsat drift, at det bliver for dyr en metode til at trække et større antal mennesker til svæveflyvningen.

At udføre en del af skolingen på et almindeligt motorfly kræver derpå følgende omskoling til svævefly med dertil hørende rorkoordination, pladsrunde-planlægning, stall og spind, brug af luftbremser osv.

På grund af elevens manglende erfaring er overgangen fra motor- til svævefly et ret stort skridt for eleven. Der spares kun nogle få timers svæveflyveundervisning ved 5–10 timers motorflyvning.

Den motoriserede træner

Det ideale fly til træning er et motoriseret svævefly med egenskaber svarende til et moderne svævefly. Det behøver ikke have så fint glidetal, hvis man kan lade motoren gå langsomt og bruge den til at forbedre glidetallet. Kraftige luftbremser er en nødvendighed for at lære realistiske pladsrunder og indflyvninger. Et godt udsyn er også vigtigt, for at træneren på forsvarlig vis kan flyve sammen med svævefly i termikbobler.

Motoren må være økonomisk, pålidelig, let at starte og i stand til at gå på lave omdrejninger. En velprøvet flyvemotor er at foretrække, og da vægtforskellen mellem en 65 hk motor og en på 100 hk er ubetydelig, kan man ligeså godt bruge den store og derved forbedre stigeegenskaberne.

Betydningen af god stigeevne ved langsomme fly undervurderes ofte. To meter pr sekund lyder meget godt, men flyver man ind i turbulens eller synk, vil flyet kunne hindres i at stige i betydelige tidsrum.

Endelig må man forlange et normalt flyunderstel, så man kan køre på jorden uden hjælp udefra.

Den motoriserede træner vil give bedre kontinuitet i den enkelte elevs uddannelse, fordi man lettere kan give ham flere flyvninger i træk. Den vil give meget bedre fleksibilitet i flyvningen – korte og lange flyvninger; høje og lave; pladsrunder kan forlægges til en naboplads, når der er for travlt med egentlig svæveflyvning på hjemmepladser osv.

En sådan træner kan udføre samme arbejde som to eller flere tosædede svævefly med deraf følgende mindre antal instruktører. Den vil give mere tid tilovers til de andre medlemmers soloflyvning, og man kan nemt bruge den til videregående undervisning, f.eks. i overlandflyvning og udelandinger.

Motoriseret Capstan

Det er tanken i England at søge at skaffe midler til en prototype, baseret på det tosædede svævefly Slingsby Capstan. Den skulle forsynes med en Rolls-Royce Continental C-90 med selvstarter. Tomvægten menes at blive 500 kg, fuldvægten godt 700 kg. Flyet skulle få en stallingshastighed på 63 km/t, en stigeevne på mere end 5 m/sek og et glidetal med standset motor på 18 ved 83 km/t. Forbrug ved rejseydelse ca 9 liter i timen.

Man regner med at kunne producere sådanne fly for ca 64.000 kr pr stk. Forsikring og afskrivning (over 5 år) vil beløbe sig til små 20.000 kr pr år, de løbende omkostninger pr time til ca 27 kr til vedligeholdelse, hovedeftersyn af motor etc, samt 12 kr til benzin og olie.

Ialt vil det ved en udnyttelse på 500 timer pr år koste 80 kr pr time at bruge et sådant fly, faldende til 60 kr pr time ved 1000 timer pr år, men denne udgift kan mindskes betydeligt, hvis en del af flyvninger er svæveflyvning med stoppet motor.

Det lyder af en del, men regner man efter, hvad moderne svæveflyvning alt ialt koster pr time, er forskellen ikke så stor.

– En ulempe ved Piggotts projekt er, at hans fly ikke gør et tosædet svævefly unødvendigt. Der må en omskoling til, før man kan lade eleven flyve et ensædet svævefly med enten spilstart eller flyslæb.

1627

Cherokee til skoleflyvning

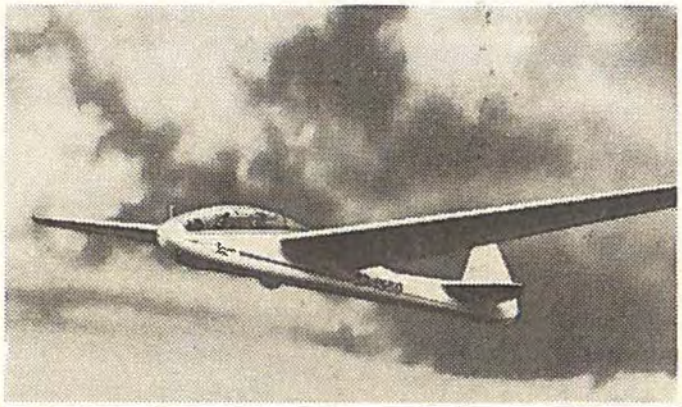
Flere og flere vil lære at flyve – det moderne lavvingede PIPER Cherokee fly er det ideelle skolefly – både for elev og lærer.
■ Stort udsyn, ingen blinde drej ■ Luftpudelanding ■ Bredsporet understel ■ God stabilitet i luften ■ Let tankning og kontrol af brændstof ■ Flere har lært at flyve på PIPER end noget andet fly.

PIPER

DANFOSS AVIATION DIVISION A/S
FLYVEPLADSEN, SØNDERBORG, TLF. 22277

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, maximal flyvevægt: 525 kg. Præstationerne: Glidetal: 26, mindste synkehastighed 0,8 m/sek, storste flyvehastighed: 200 km/t. Pris: kr. 21.000 med instrumenter.



Bocian

MOTOIMPORT
WARSZAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53
KGS. LYNGBY
TELF. (01) 87 69 15

DIAMANT

- endnu et kunststof-svævefly

Vi omtalte i artiklen i sidste nummer om svæveflyene ved VM også det nye svejsiske produkt HBV-Diamant, som vi denne gang bringer et billede af.

HBV står for ingeniør *E. Hänle* i Tyskland, der bygger vingerne, som er konstrueret af diplomingeniør *W. Hütter* og også anvendes på Hütter Libelle, som Cowboy fløj ved VM. Endvidere for diplomingeniørerne *T. Bircher* og *J. v. Voornveld*, der har udviklet krop og hale.

Prototypen på kroppen stammer fra 1962 og fløj med Ka-6-vinger, men nu er flyet altså helt i glasfiber. Vingerne er en skal af glasfiber og balsa uden ribber og er forsynet med flaps, der kan stilles fra + 20 til + 7 grader. Krængerorene følger delvis med. Bremseklapper sidder helt tilbage på vingen foran flapsene. Der kan indbygges vandballasttanke i vingerne.

Kroppen er en epoxy-glasfiber-sandwich med Airex-skumstof-indlæg. Kroppen er lav, og piloten ligger delvis ned som på Foka o.l. fly. Alle styreorganer er anbragt på kropsiderne med pind, understel og trim på højre væg og flaps, luft- og hjulbremser på venstre væg. Instrumentbrættet sidder på en konsol i midten. Der hævdes at være rigelig plads også til store piloter.

Al montering sker på enkel og tildels automatisk vis. Hjulet er affjedret og optrækkeligt og startkoblingen trækkes med ind.

Data: Spændvidde 15 m, kroplængde 7.56 m, vingeareal 9.5 m², tomvægt med normalt udstyr 170 kg, normal flyvevægt 260 kg, max. 300 kg.

Præstationer: Bedste glidetal 39 ved 90 km/t, mindste synk 58 cm/sek ved 75 km/t, stallingsfart 58 km/t, størst tilladt fart 250 kmt i rolig og 150 km/t i urolig luft.

Den svejtsiske Diamant er yderst elegant i linierne. Vingen er den samme som på Hütter Libelle.

Om meteorologi ...

Hans Buch og Steffen Hartby: *Vejr og vejrprognoser.* Berlingske Forlag, 156 sider, ill. Kr. 10.00.

Som led i Berlingske leksikon-bibliotek er der udgivet denne bog om vejret og vejrforudsigelser, illustreret med tegninger og fotografier. Bogen er naturligvis af mere almen end speciel flyvemæssig karakter, men det er ingen skade til at studere den, selv om det ingenlunde kan betegnes som en „populær" og særlig letforståelig bog. Det ligger desværre ikke til vore meteorologer at skrive enkelt og letforståeligt om deres komplicerede emne. I litteraturhenvisningen savnes helt henvisninger til dansk og udenlandsk litteratur om flyvemeteorologi.

A. C. Douglas: *Cloud Reading for Pilots.* John Murray, London. 120 sider, 164 fotos samt div. diagrammer.

Denne klassiske bog af den nuværende Ann Welch udkom først i 1943 og er genoptrykt gentagne gange, fordi den på en letfattelig måde fortæller motor- og svæveflyvere om skyerne, deres opståen og udseende, og deres betydning for pilotens bedømmelse af vejrets udvikling. Mange ville have godt af at studere den.

... og om svæveflyvning

Ann & Lorne Welch: *The Story of Gliding.* John Murray, London. 211 sider, 58 fotos, 29 tegninger. 28 shillings.

Den righoldige engelske svæveflyvelitteratur har savnet noget om det historiske, men her er — i fortællende, ikke tørt historisk — form en beretning om udviklingen fra menneskenes første flyveforsøg over mellemkrigsårenes opbygning af svæveflyvningen i Rhön og i England og til efterkrigsårenes rivende fremgang for svæveflyvesporten til og med 1000 km flyvningen. Altsammen livligt og let fortalt, med interessante kommentarer og udmærkede illustrationer.

OSTIV: *Publication VII.* 1965. 198 sider, ill. — Pris kr. 18.50 gennem KDA.

Det 7. OSTIV-bind samler foredragene fra 1963-kongressen i Argentina samt enkelte andre interessante foredrag, der er fremkommet siden i Aero Revue. De fleste er på engelsk eller tysk, enkelte på fransk. Nogle er meget tekniske og videnskabelige, andre af mere praktisk art, men værket indeholder et væld af oplysninger, og der er noget for enhver smag deri.

Richard Miller: *Soaring 1965.* — Soaring International 1965. 64 sider, ill., pris kr. 18.50 gennem KDA.

I et forsøg på at skabe en årbog om svæveflyvning foreligger dette nydelige hefte i smukt tryk med mange fine illustrationer. Her er artikler om 1000 km flyvningen, Sisu, distanceflyvningens historie, svæveflyvning i Skandinavien, en udmærket oversigt over verdens svævefly-produktion, lidt om kunststof-svævefly og adskilligt andet. Sammenlignet med et tidsskrift kan prisen forekomme høj, men man må huske, at der ikke er annoncer.

Hans Gräwe: *Am Himmel der Pampa.* 136 sider, heraf 40 sider fotoplancher. Eget forlag. DM 14.80 (hft.).

Hver gang man fortvivlet forsøger at presse en beskrivelse af et VM i svæveflyvning ned på et par tidsskrift-sider, tænker man: „Det kunne der skrives en bog om." Det er, hvad formanden for den tyske aeroklubs presseudvalg har gjort om det eventyrlige VM i Argentina i 1963, og det er blevet til en spændende og læseværdig bog med masser af dejlige fotografier. Også vore egne piloter er omtalt, først og fremmest er beretningen om Braes's berømte flyvning, som vore læsere tidligere fik beskrevet i FLYV, kommet med. Der har været udgivet forskellige pæne hefter fra tidligere VM, men denne bog er langt den udførligste og nok værd at læse.

Ændringer i flyvedags-konkurrencerne

Så er årets decentraliserede svæveflyvekonkurrencer forbi, og der skal have været helt usædvanligt vejr i sidste del af september, hvis der er sket megen forskydning siden denne opgørelse pr. 13/9:

Varighed: København 51 t 33 m (10), Karup 42 t 43 m (10), Als 36 t 25 m (10), Værløse 32 t 28 m (10), Havdrup 25 t 12 m (9), Ringsted 24 t 05 m (10), Ålborg 21 t 33 m (5).

Distance: Aviator 1354 km og 1684 p (5), Havdrup 1071 km — 1677 p (5), Værløse 802 km — 1600 p (5), Ålborg 623—1247 (5), PFG 742—1104 (5), København 760—1030 (5), Midtjydsk 931—982 (5).

Hastighed: Værløse 454 (5), Ålborg 416 (5), Aviator 369 (4), PFG 341 (5), Karup 317 (4).

Bedste klub: Værløse 8 points, København og Ålborg 13, Karup 15, Havdrup og Aviator 18 og PFG 19.

Individuel distance: Ejvind Nielsen 946 km 1229 p (3), Ib Braes 674—973 (3), H. Marqvardsen 737—907 (3), L. Midtbøll 473—829 (3), B. Skovgård Sørensen 371—742 (3), H. Thorsted 396—742 (3), H. Lindhardt 426—720 (3), K. Wiehe 690—690 (3), Verner Pedersen 472—658 (3), J. Friis 380—632 (3).

Alt naturligvis med forbehold over sådanne ændringer, som kontrollanternes gennemgang af materialet i denne måned måtte give anledning til, inden pokalerne uddeles ved repræsentantskabsmødet i Ålborg.

Det er især i den individuelle distance, der har været bevægelse siden sidst. Ejvind Nielsens tre flyvninger er den 31/7 206 km fra Arnborg til Møllemose, den 2/8 457 km fra Kaldred til Enskede v. Norrköping (årets længste frie distance) samt den 28/8 en 283 km trekant fra Kaldred via Helsingør og Præstø og hjem igen. Han havde et par uger før fløjet en 185 km trekant, men fotokontrollen svigtede, så han blev nødt til at lave en ny, der trods det sene tidspunkt på året er den hidtil længste, der er gennemført på Sjælland — får vi så den på 300 næste år?

En bemærkelsesværdig flyvning blev foretaget den 17/8 af Laurits Rasmussen, Havdrup, som med en Ka-8 lavede en guld- og diamantdistance Arnborg—Niebøl—Holstebro på 311 km.

Fritflyvningstaktik

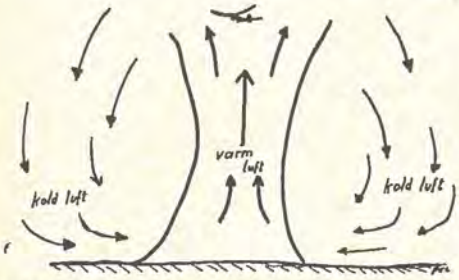
ved VM 1965 i Finland

MAN møder endnu den dag i dag modelflyvere, som med bestemthed hævder, at det er den bedste model, der vinder en konkurrence. At det yderst sjældent er i overensstemmelse med de faktiske forhold, synes ikke at rokke disse mennesker i deres tro på doktrinen om den mindste synkehastighed. Men hvad enten man kan lide det eller ikke, så må det erkendes, at det i reglen er den bedste taktiker, der løber af sted med pokalen. Det er den modelflyver, der vælger det rigtige starttidspunkt. Det er den mand, der er i stand til at få sin model tilbage i tide til næste start. Men her kommer vi til sagens egentlige kerne. Det er sjældent muligt for én og samme mand at klare dette. Han behøver nogen til at hjælpe sig, og da han kun yderst sjældent råder over en større mandskabsstyrke, må det til rådighed værende hjælpemandskab være velorganiseret. Og dette er såmænd denne artikels hovedtema!

I det følgende vil jeg beskrive den taktik, der kom til anvendelse ved VM 1965 for fritflyvende modeller. Yderligere vil det hovedsageligt omhandle det danske holds indsats, ikke så meget på grund af en uhæmmet trang til navlebeskuelse, som fordi vor taktik var fuldt på højde med de øvrige landes.

TERMIKSØGNING

Først et par bemærkninger om termikkens opståen: Som bekendt kan der kun dannes termik i ustabil luft, dvs at den lodrette temperaturgradient skal være større end adiabatens. Men selv om denne betingelse er opfyldt, må der en ydre påvirkning til, for at den ustabile luftmasse kan stige til vejrs som en termikboble. Som det ses af tegningen, vil der dannes en indblæsning af koldere luft langs jordoverfladen, og overlejres denne af en jævn vind, betyder det, at vinden er svag før en boble og kraftig lige efter, ligesom luften vil være varmere under bob-



Når termikboblen stiger til vejrs, strømmer der køligere luft ind fra siderne.

len end udenom. Denne vind- og temperaturgradient er sekundære virkninger af termikken, men har meget stor betydning for termiksøgning.

Ved VM i Finland var det ikke muligt at konstatere, hvorledes hver enkelt deltager valgte sit starttidspunkt, men nogle af de anvendte metoder bør nævnes:

Svenskerne og russerne havde hver en »termikekspert« stående ca 100 meter foran startstedet. Ved at »føle« temperatur- og vindhastighedsændringer gav denne startsignal, for svenskernes vedkommende ved hjælp af Walkie-talkie-anlæg.

Hollænderne benyttede sig af to mand med »termiksnusere« (elektroniske termometre), en ca 100 meter fremme, den anden lige ved startstedet. Derved var de i stand til at fastslå termikkens omfang.

I parentes bemærket har vi også her i Danmark eksperimenteret de sidste par år med selvbyggede termiksnusere, endda med noget held. Men da metoden jo bygger på en sekundær termikeffekt, er metoden næppe 100 % sikker, selv om den kan forbedre ens resultater betydeligt.

Franskmændene havde fremstillet den på skitsen viste indretning, beregnet til at vise vindens retning og styrke. Den var fremstillet af et stykke meget tyndt stof.

Fransk instrument til angivelse af vindens retning og styrke.

Den direkte metode

Alle de foregående metoder har et til fælles; de bygger på termikkens sekundære effekter: vind og temperatur.

Men der er en langt sikrere metode, og det er næppe galt at påstå, at 2/3 af alle de max, der blev fløjet ved VM, skyldes denne metode. Den består i al sin enkelthed i at overlade det hårde arbejde til modstanderne, lade dem finde termikken, og derpå starte sin model lige under de modeller, der allerede har fået termik. Mange kalder dette for snylteri, men jeg foretrækker nu betegnelsen taktik.

Og det er jo som oftest taktikken, der bestemmer, om man er en vinder – eller en taber!

Nu er det imidlertid ikke altid, denne metode kan anvendes; det må ikke blæse for meget. Men dette gælder nu de fleste »ufejlbarlige« metoder.

Danskens vej . . .

Såfremt man kunne anvende »pilotmodeller«, dvs modeller startet uden for konkurrence for at finde termik, ville ovennævnte system være ideelt, men det var forbudt at bruge pilotmodeller. I stedet brugte det danske hold i stor udstrækning – – sæbebobler. Disse er jo lige så lette som luften og viser derfor, hvor der er termik. Rent praktisk var det organiseret på følgende måde:

Ca 200 meter fremme i vindretningen placeredes en »sæbeboblefremstiller«, hvis opgave var at fremstille en stor mængde sæbebobler. Ca 100 m væk stod en mand, der skulle bedømme forholdene og gøre starteren opmærksom på et godt starttidspunkt. Væsentligt er det at nævne, at det blev overlagt deltageren selv at bestemme, hvilket tidspunkt han ville starte, således at »systemet« kun var en hjælp, ikke en ordre.

Grunden til, at vi havde så meget glæde af disse sæbebobler, må søges i den omstændighed, at vejret på det nærmeste var idealt til denne metode. Forøvrigt er denne ide ikke ny, allerede ved VM 1963 benyttede vi den. At man ikke ser sæbebobler ved de hjemlige konkurrencer, skyldes naturligvis, at det kræver hjælpemandskab, men vi er i færd med at lave en maskine, som automatisk fremstiller boblerne!

Ved VM var der mange, der satte det store grin på, da vi begyndte at lave sæbebobler, men som en af de danske deltagere så rigtigt sagde:

»Man griner ikke af en mand, der flyver 5 gange max!«

HJEMHENTNING

Selv om man har en god model, og selv om man er i stand til at placere den i termik hver gang, er det hele ikke til megen nytte, hvis man ikke kan finde sin model igen eller ikke få den rettidigt tilbage til start. Nu er der i reglen ved internationale konkurrencer en af arrangørerne oprettet eftersøgningsservice, og denne bestod i Finland af to Saab Safir fra den finske flyvevåben, samt mandskab på jorden med radiokontakt til flyene. Landingsterrænet var høje kornmarker, hvor man kunne gå 3 meter fra en model uden at få øje på den, og her var flyeftersøgning overordentlig fortræffelig. Flyene angav modellens position ved at dykke stejlt (*meget* stejlt) ned over dem.

Walkie-Talkies

Imidlertid kunne denne eftersøgning ikke klare alle modeller, og vi havde da også i forvejen organiseret vor egen hjemhentningsservice, takket være Radiomagasinet i København, som lånte os et sæt walkie-talkies. Systemet var følgende:

Holdlederen opholdt sig hele tiden på startstedet, udstyret med den ene radio, medens to mand opholdt sig i landingsområdet, forsynet med radio, bil, kikkerter samt kort over området. Når en af danskerne skulle til at starte, kaldte man hjemhentningsholdet over radio (de var i reglen ca 1 km væk), og under start og flyvning beskrev man over radioen, hvorledes modellen fløj, indtil de andre med sikkerhed havde fået øje på modellen. Dette var grunden til, at radioerne var så vigtige; når 15 modeller starter samtidigt, er det umuligt for hjemhentningsholdet at afgøre, hvilken model de skal følge. Modellen fulgte de så med kikkert, bil eller til fods. Men også her gjaldt det, at det kun var en hjælp til deltagerne, disse løb i reglen selv efter modellen. Men det viste sig at være en fortræffelig hjælp.

Vort store problem er i øjeblikket, hvorledes vi kan få fat på et sådant walkie-talkie anlæg; de er simpelt hen uundværlige ved store konkurrencer, men desværre ret dyre. Monstro nogen af vore læsere har en brillant idé?

Hvad gjorde de andre hold?

Ca 8 andre lande brugte også walkie-talkies til deres hjemhentning, og dette gav

Mere om radio-VM:

Enorm udvikling siden Genk 1963

NÅR der skal gøres status efter dette års radiostyrings-VM, vil det vel være naturligt at søge at drage sammenligninger med det nærmest foregående VM, der fandt sted i 1963 i Genk, Belgien. Resultaterne kan ikke sammenlignes, dels fordi vejret var vidt forskelligt ved de to lejligheder, og dels fordi bedømmelsesmetoderne er ændret siden 1963. Men det, der danner grundlaget for resultaterne – deltagere, udstyr, modeller og motorer – kan analyseres, og det er det, vi vil prøve her.

Færre deltagere – flere modeller

I Genk var der 39 deltagere fra 15 nationer. I Ljungbyhed mødtes 35 deltagere fra 13 nationer. Japan og Tjekkoslovakiet kom til som nye nationer, mens Finland, Schweiz, Østrig og Frankrig ikke var med denne gang. Frankrig var oprindeligt tilmeldt, men sendte afbud som en protest mod det påståede høje deltagergebyr på 50 US $ (der skulle dække kost og logi i 6 fulde dage plus banket m.v.).

Norge og Sverige stillede med samme hold som i 1963, men de øvrige nationer havde ændret mere eller mindre på holdsammensætningen.

Til trods for den lidt mindre deltagelse var der betydeligt flere modeller med denne gang. Mens man i Genk kun så nogle enkelte reservemodeller, så havde nu næsten alle 2 fuldt udrustede modeller med. 1 nordmand, 1 belgier, 2 japanere samt alle 3 danskere mødte med hver én model. Alle andre havde hver 2. Det gav ialt 63 modeller delt ud på godt 30 forskellige typer. I Genk var halvdelen af modellerne Taurus'er, og denne type er stadig den mest populære og fandtes her i 10 eksemplarer, hvoraf en del dog var modificeret mere eller mindre. Herudover var der af kendte typer 4 Norseman, 4 Mustfire, 3 Beachcomber og 2 af hver af følgende: Nimbus, Altair, Phantom, Candy og Super Thunderbird.

Større motorer

De 63 motorer fordelte sig således: 28 Merco (25 61'ere og 3 49'ere), 20 Super Tigre (60:4, 56:12, 51:3 og 46:1), 7 Veco (3 61'ere og 4 45'ere) og 2 af hver af følgende: Fox 59, OS 60, KB-45 samt den tjekkiske hjemmebyggede 9 ccm. Altså en stor overvægt af europæiske motorer. I 1963 benyttede 6 deltagere motorer på 9 ccm, resten var på 8 ccm og derunder. Denne gang var 36 motorer på de maximale 10 ccm og ialt 50 motorer var på 9 ccm og derover. Så nu kan udviklingen altså ikke komme ret meget længere i denne retning, og det er vel egentlig også meget godt. For hvis 1¼ hestekraft ikke er nok, så er det sikkert modellen, der er noget galt med.

2 proportionalanlæg for hvert reed

I 1963 fløj 3 deltagere med proportionalanlæg. I Ljungbyhed var ikke mindre end 42 anlæg af proportionaltypen, mens de resterende 21 var reedanlæg. Det er tal, der taler for sig selv, og som effektivt standser diskussionen for eller imod proportionalstyring. En reed-pilot skal være fantastisk dygtig for at klare sig mod folk, der flyver med proportionalanlæg. Det lykkedes kun for to reed-folk at komme mellem de 10 bedste.

De 63 anlæg bestod iøvrigt af følgende fabrikater: Bonner Digimite: 16, Orbit: 15 (prop.: 6 – reed: 9), det canadiske CRS proportional: 4, det sydafrikanske Constellation 7 prop.: 4, Kraft: 4 (prop.: 2 – reed: 2), Min-x reed: 3, F&M: 3 (prop.: 1 – reed: 2), Controlaire reed: 3, Simprop prop.: 3, Mulitiplex prop.: 2, Sampey prop.: 1 Bramco reed: 1, hjemmebyggede anlæg: 4 (prop.: 3 – reed: 1).

Bonner Digimite er jo et helt nyt fabrikat, der ikke før har deltaget, så det må jo siges at være flot, når det er så dominerende, som tilfældet er. Anlægget er iøvrigt grundigt beskrevet i FLYV nr. 12/1964. Af de europæiske anlæg er der særligt grund til at nævne det vesttyske Simprop, som bl.a. *Fritz Bosch* benyttede. Det fremstilles af en afdeling af Claas-koncernen (Mejetærskere!) og er opstået, fordi man gerne ville være med til at give tilbud til Bundeswehr om et anlæg til styring af droner. Når det til sin tid kommer her til landet, vil prisen formentlig komme til at ligge omkring 4000,– kroner.

oml.

---

meget besvær på 27,12 Mhz båndet, især når mange startede samtidigt. I en sådan situation kan man vist tale om »the survial of the fittest«, og desværre var vort anlæg langt fra det kraftigste. Et par hold benyttede sig af flagsignaler til deres hjemhentningshold, men forbløffende mange stolede på deres løbehastighed.

Svenskerne havde intet mindre end 5 radioer, og under Wakefield-fly-off, hvor både *Køster*, svenskeren og russeren havde fløjet modellerne langt væk, og tidsfaktoren var ved at blive kritisk, havde svenskerne fundet deres model og organiseret hjemtransport ved hjælp af stafetter med radio. Samtidig havde vi fundet Køsters model, men i mellemtiden var vognen kørt i grøften.

På startstedet hørte vi pludselig over radioen en af de svenske stafetter rapportere situationen med følgende ord, som siden blev et stående udtryk i den danske lejr:

»Vi løber stadig, men danskerne har organiseret en cykel!«

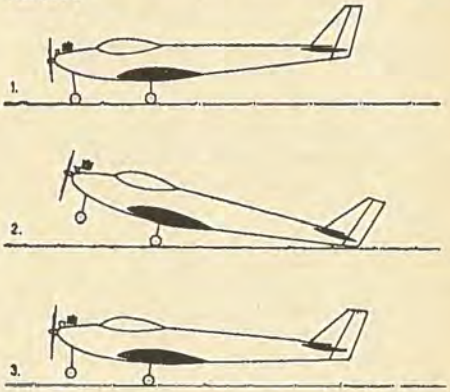
Lyregård.

KLM-POKALEN OVERRAKT

Inden direktør N. C. Cardinaal trak sig tilbage og forlod Danmark, overrakte han den nye KLM-pokal for årets smukkest byggede model til Erik Nienstædt.

Justering til god tomgang

I julinummeret viste vi, hvorledes man indstiller sin R/C-motor til god, stabil tomgang. *Frank Henriques*, der er redaktør af KFK's medlemsblad R/C nyt, beder os tilføje, at efter hans erfaring giver metoden det bedste resultat, når indstillingen foretages med ganske lidt brændstof i tanken. Det har Henriques naturligvis helt ret i, og derfor gentager vi her opskriften, der tager sit udgangspunkt i, at man stiller sin motor til god fuldgas-indstilling — man kan evt. flyve en tur med denne indstilling, for at kontrollere den — derefter må nåleskruen *ikke* røres, og indstillingen foretages som vist nedenfor:



1. Lad motoren gå tomgang, mens modellen står i normalstilling.

2. Pres langsomt halen ned mod jorden. Går motoren straks i stå, er blandingen for mager. Luk i for luftindstillingen.

3. Fortsætter motoren med at gå, når halen rører jorden, er blandingen for fed. Luk op for luftindstillingen. Motoren skal kunne gå jævnt i mellemstillingen.

Interview

— Petersen, hvad synes DE om FLYV?

— Det er et møjblad!

— Hvordan skal det forstås?

— Det ved jeg ikke!

Kan De ikke nærmere præcisere, på hvilke punkter De ønsker ændringer?

— Nej!

— Har De nogle særlige ønsker med hensyn til indholdet?

— Nej, det ved jeg ikke rigtigt!

— Har De selv følt trang til at bidrage med stof til bladet?

— Nej!

— Så vil vi takke Dem for interviewet. Vi skal forsøge at rette os efter Deres meninger og ønsker i fremtiden, så De kan få et blad, De virkelig synes om.

TRAFIKFLYVENYT

Grønlandsfly fik sin tredie Sikorsky S-61N den 12 august, som direktør *V. Lauritsen* tog imod og en dansk besætning derpå fløj til Grønland.

KLM går bedre. Efter en række dårlige år kunne KLM i sidste regnskabsår notere et driftsoverskud for første gang siden 1960. Med fradrag af visse udgifter giver det dog endnu et underskud på godt 8 mill. gylden, men det er langt mindre end de foregående år, og i indeværende regner man med et overskud.

SAS-simulator. Hos Link-General Precision Inc. har SAS til sit besætningstræningscenter i Stockholm bestilt en ny simulator, der tages i brug til nytår 1967 og er beregnet til at træne besætninger til DC-8 serie 62, men som også kan indstilles til andre typer, herunder overlydsfly. Simulatoren koster 11 mill. kr.

Nye indenrigsruter. SAS har ført en række forhandlinger om beflyvning af Karup og Skrydstrup med det resultat, at Karup ventes befløjet fra 1. november med to dobbeltture om dagen med chartret Falck-fly, mens Skrydstrup søges befløjet fra 1. april 1966 enten som forlængelse af Billund-ruten eller ved chartring af fly fra Cimber Air.

BEA har bestilt 15 Hawker Siddeley Trident 2 E til op til 109 passagerer. De skal leveres fra foråret 1968. I forvejen er der leveret 19 af 24 Trident 1 til BEA.

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.

De Havilland DHC-6 Twin Otter er et nyt kortstartfly, som bygges i Canada. Flyet er udstyret med to 579 hk turbinemotorer, og flyveprøverne skrider godt fremad.

Den canadiske CL-84 Dynavert, som kan starte og lande lodret, ses her under en lodret start.

Et helikopterhavari

En Hughes 269, OY-HAB, havarerede den 18. juni på Stenbjerggård i nærheden af Køge. De materielle skader var betydelige, men flyets svenske pilot — der seks dage tidligere havde beskadiget hovedrotorbladene ved samme helikopter ved at flyve ind i nogle elledninger — kom intet til.

Havariet skete på den måde, at helikopteren kom i nærheden af nogle plastik-presenninger, der som led i sprøjteforsøg var lagt på den mark, der skulle behandles. En af dem blev fanget af sprøjteaggregatet og blafrede ind i hovedrotoren, som derpå ved rystelser kom ud af kontrol.

Også om havariet den 12. juni har luftfartsdirektoratet udsendt en rapport.

FILM

»Disse prægtige mænd og deres flyvende maskiner«

eller „Hvordan jeg fløj fra London til Paris på 25 timer 11 minutter" eller „Hvordan heltinden taber nederdelen, hver gang helten er i nærheden" er den morsomste flyvefilm, der nogensinde er lavet. Den handler om et opdigtet internationalt luftvæddeløb i 1910, og nogle vil måske synes, at man ikke skal benytte de alvorligt arbejdende flyvepionerers vanskeligheder som grundlag for et lystspil; men filmen er lavet med en sådan charme og et så overdådigt humør, at selv en seriøs flyvehistoriker må kapitulere ubetinget. (HK forsøgte forgæves at give et nogenlunde forståeligt referat af filmen, men måtte opgive på grund af latterkrampe. - Red.).

Til brug for filmen har man rekonstrueret en halv snes gamle fly, bl.a. Boxkite, Antoinette, og Demoiselle. Den flyvetekniske og flyvemæssige ledelse var overdraget Air Commodore *Allen H. Wheeler*, nu direktør for Shuttleworth Trust Museum of Historical Aircraft, og var dermed i de allerbedste hænder. Alene at se de smukke gamle fly i luften er rigeligt filmen værd, og når den så er i dejlige farver, er hylende skæg og med fremragende skuespillere, hvad kan man så forlange mere? Det er for en gangs skyld en flyvefilm, som også piger kan have fornøjelse af at se, så tag hende med og hun vil bære over med mange timers „flyveenkestand".

H.K.

Da jeg ønsker at få installeret et andet fabrikat radio i mit fly er **1 stk. KING KX 120** (360 kanaler com., 90 kanaler nav) med VOR indikator og Power Unit til salg.

Prisen er nu kr. 12.000,oo. Såfremt den ikke er solgt inden udgangen af oktober, vil den i de følgende måneder blive nedsat med kr. 1.000,oo pr. måned.

Importøren påstår, at radioen var ny, da den blev solgt til mig, og gangtiden efter installationen i mit fly er ca. 60 timer.

VAGN JENSEN, Aabenraa - (046) 2 10 20

KASTRUPGÆSTER

Charter- og rutetrafikken bragte ikke mange nyheder i august. Jugoslovenski Aerotransport (JAT) ankom 1/8 på ruten med en ny Caravelle YU-AHE, og Aer Lingus var her 5/8 med deres tredie One-Eleven EI-ANG. Tor Air kom 12/8 med deres anden Curtiss C-46 SE-CFD, og Pan American kom på charterflyvning for General Electric 13/8 med DC-6B N6521C og '27C samt 15/8 med '20C og N5027K; alle fire fly kom fra Berlin. Det amerikanske indenrigsselskab Continental Airlines kom igen i denne måned på besøg med en Boeing 707 N17322 21/8, og Capitol International Airways Super Constellation N5401V var her 23/8. Air Ferry landede 27/8 med Viking G-AOCH og Shannon Air med DC-7CF EI-ANM (ex-Swissair HB-IBM og Overseas National N302G).

Af lette fly sås 1/8 Horizon G-ASJY tilhørende Jan Ponsford og 2/8 Twin Comanche G-ASWW fra Anglo-Nordic Burner Products. 4/8 landede Jodel DR.1050 D-EAHR fra Mannheim og Wassmer 40A F-BLFT fra Association Inter-Groupes de Lognes. Et nydeligt syn var det 5/8, da Bjørumfly fra Oslo landede med en Sini-Marchetti Riviera LN-NPA, og Travelair GmbH. var her med King Air D-ILMI samt 6/8 med Queen Air 80 D-ILLE. 8/8 kom en Super Aero 45 G-ASYY fra Junex of Sweden Ltd. på besøg samt Debonair OY-DMH tilhørende Poul Heide fra Gramrode. Strathair Ltd. var ejer af Aztec G-ARYG 9/8, og 10/8 ankom Mooney MK. 20C N79805 på levering til Ostermans Aero AB., Queen Air 80 D-ILGI fra Arwa Feinstrumpfwerke, Rallye-Club G-ASAU og Cessna F.172E G-ASMJ.

11/8 landede en Cessna 205 F-OCBZ ejet af Puibaraud Yves fra Cote d'Ivoire i Afrika og Fjord Christensens modificerede Jodel D.112 OY-AMU. 14/8 kom Cessna P.206 D-EKKS fra Kaiser Kraft GmbH. i Stuttgart, 16/8 Cessna 182G D-EHWK fra Aeroquip GmbH. i Auefeld, Rallye Commodore OY-DMD fra Handels-ingeniørfirmaet Metri i Gramrode og Queen Air G-AROU fra Kenwood Manufacturing Ltd. i Hampshire samt 17/8 Danfoss's King Air OY-BAL. Ehrenström Flyg kom på et smut 19/8 med Aero Commander 680F SE-EGZ, og 20/8 startede Cessna P.206 SE-ESG (ex-N2638X) fra Transair på vej til L. Bäck i Solna. 21/8 landede Bonanza HB-EGZ, 28/8 Twin Comanche D-GAGA, Apache G-ARBN og Jodel DR.250 F-BMZJ fra en flyveklub i Paris. 29/8 ankom en Aero Commander 680 N5564V fra Richins & Reese Enterprises i Californien, 30/8 Cessna 310G G-ASYV fra Williams Air Charter og en Lear Jet N477K fra Tracy Leasing Co. i Las Vegas; da sidstnævnte fly startede på vej til Prestwick, returnerede den to gange til Kastrup på grund af understelsvanskeligheder.

Militærtrafikken var ret livlig. USAF var her med T-39A Sabreliners; 24479 fra 86th Air Division (Ramstein Air Base) i Tyskland 12/8, 10665 19/8 og 10654 31/8. 4/8 landede en C-130A Hercules 60544 fra Tactical Air Command og påmalet „Thunderbird 14 ye old Faithfull" i næsen, 6/8 en C-131A Samaritan O-25798 og 29/8 en C-97K Stratofreighter O-22657 fra 4082nd Strategic Wing. Fra U.S.Navy sås 14/8 en SP-2H Neptune 141248 fra VP-56 Squadron, og RAF Transport Command var her 16/8 med Valetta VX580. Det franske luftvåben er også præsenteret i denne måned nemlig med Noratlas No.129, som bar koden 64-IC 25/8. Men det blev det belgiske luftvåben, som dominerede med fire C-119 Flying Boxcars; CP-29 med kode OT-CBI og CP-30 (OT-CBJ) 25/8 samt CP-9 (OT-CAI) og CP-13 (OT-CAM) 30/8. *E.H.*

Ændringer i civilregisteret:

Nye fly: OY-BAF, Piper Cherokee 140, Danfoss, Sønderborg. — OY-DPS, Gardan Horizon 160, Litex Aviation, Kastrup. — OY-DIV, Piper Tri-Pacer, Jens Ledgård Steffensen, Thisted. — OY-DMH, Beech Debonair, Metri v/ P. Heide Andersen, Gramrode. — OY-DMD, M.S. Rallye Commodore, P. Heide Andersen, Gramrode, Per Krog, Kbh. og Viggo Petersen, Kbh. — OY-EAH, Piper Apache, Brdr. Ludvigsen, Agerbæk. — OY-BXE, K 8B, Flyveklubben Horsens.

Slettet: OY-ADG, Dove, Falcks Redningskorps (solgt til USA). — OY-AFE, Aztec, Scandinavian Air Trading Co. (solgt til Italien).

Ejerskifte: OY-AAC, KZ III, Nord-Als Flyveklub, Nordborg (tidl. Clip Renseri, Røde Kro). — OY-AAV, KZ VII, Commertas, Kastrup (tidl. Sv. Fjeldsted Hansen, Århus). — OY-DVO, KZ III, Bendt Bendtsen, Kbh. (tidl. B. E. Leudesdorf, Kbh.). — OY-ABA, KZ III, Egon Iversen og A/S Thermor-Domestic, Kbh. (tidl. Sylvest Jensens Luftfoto, Hillerød). — OY-BCX, Grunau Baby, Østjysk Svæveflyveklub, Randers (tidl. Per Thorn Madsen, Århus).

Rettelse: Birkerøds Morelli M-100-S er indregistreret OY-BXF og ikke OY-ATX som angivet i sidste nummer.

★

FLYVEVÅBNET

Udnævnelse

Oberstløjtnant *P. Thorsen* udnævnes fra 1/10 til oberst og ansættes fra 18/10 som chef for FSN Alborg.

CESSNA 140 OY-BAI

900 timer til hovedeftersyn. Årlig forsikring med fuld kasko kr. 1800,— for 3 personer. Dobbelt styring, minimalt benzinforbrug, ideel til skoleflyvning, sælges for 35.000,— kr. evt. afbetaling.

WILLIAM KÄHLER, telefon Slagelse 52 38 00, aften 52 20 98.

HELICOPTERS for sale

Hiller UH 12 B (3 place) and Sikorsky H-19 D 4 (10 place). Excellent flying cond. Heater, radio, hoist. For full particulars write

P.O. Box 43, Detroit, Mich. 48221 USA.

Firmapilot søger

Ung mand, 22 år, med A-certifikat og telefonistbevis (engelsk) søger plads som firmapilot eller lignende.

Billet mrk. 101 til FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

SVANEMØLLEVEJ 17—19

København Ø (01) 29 36 00

AERO CLEANING

Specialfirma for flyrengøring på alle typer. — Forlang tilbud!

Telf. (01) 51 25 23 og (01) 51 16 64

FLY-UDLEJNING

KZ III (fra Skovlunde)

RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

GO 7364 — svares ikke 98 47 75

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

TEORIKURSER · KORRESPONDANCEKURSER · ALLE FLYVECERTIFIKATER

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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.

MOTORFLYVERÅDET
Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Falkonerallé 36, 4. sal tv., Kbh. F. (01) 39 36 32.

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

tirsdag den 5. oktober

Så starter vi vinterens mødearrangementer, og vi begynder tirsdag den 5. oktober kl 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, med følgende program:

Verdensmesteren i modelflyvning med gummimotormodeller, THOMAS KØSTER fra Hillerød, præsenteres sammen med den berømte Wakefield-pokal, han vandt i sommer i Finland, og holdleder POUL ERIK LYREGÅRD vil kort fortælle om den danske sejr. Der vises lysbilleder i tilslutning hertil.

Dernæst vil den nordiske mester i motorflyvning, POUL HEIDE ANDERSEN, Gramrode, og Nordiska Flygarpokalen blive præsenteret. Herefter fortæller Heide om

Med Debonair fra USA til Danmark.

Beretningen om hjemflyvningen over Nordatlanten vil blive ledsaget af farvelysbilleder.

Der er adgang for KDA-medlemmer af alle kategorier, altså også for tilsluttede klubbers medlemmer, og man er velkommen til at tage en ledsager med. Bagefter snakker vi videre om flyvningerne ved kaffebordene.

Kom og hør, hvad de to mestre kan fortælle.

Næste mødeaftener

KDA's anden mødeaften i vinter bliver torsdag den 4. november, som bliver en filmaften med afvekslende program.

Og den 4. december holder vi det traditionelle andespil.

Tissandier-diplom til Remfeldt

Ved FAI's general-konference i München i sidste måned fik civilingeniør *Ole Remfeldt* overrakt et af FAI's Tissandierdiplomer for det arbejde, han med udmærket resultat har udført i KDA's flyvepladsudvalg for at skaffe den lette flyvning i Danmark flere flyvepladser.

Blandt de andre, der i år fik Tissandierdiplomet, var flyfabrikanten *Donald Douglas*, den 85-årige østrigske flyvepioner *Igo Etrich*, hvis Taube fra omkring 1910 var så sikker, at ingen slog sig ihjel med den, samt tyskeren *Wolfgang von Gronau*, som i 30'erne foretog flyvetogter med Dornier Wal flyvebåde bl.a. til Grønland, USA og jorden rundt, og som i sin tid fik KDA's guldplakette.

Så er det mødetid:

Repræsentantskabsmøderne

Oven på sommersæsonens begivenheder er det nu den årstid, hvor vi skal gøre status for det gamle og lægge planer for næste år.

Den 17. oktober holder modelflyverne deres repræsentantskabsmøde i Grenå, hvor formanden, *Finn Mortensen*, på grund af mangel på tid har bebudet at ville gå af.

Ugen efter, den 23.—24. oktober, mødes motorflyveklubbernes repræsentanter i Ålborg med Ålborg Flyveklub som vært for de arrangementer, man i den weekend lægger om det officielle møde.

Og endelig den 7. november er det svæveflyvernes tur, også i Ålborg, hvor Aviator naturligvis er vært.

Ikke blot de officielle repræsentanter, men også andre interesserede medlemmer, er naturligvis velkomne såvel til møderne som til de øvrige arrangementer, hvorom klubberne får mere detaljerede oplysninger direkte.

Tak!

Efter min sygdom og rekreation, hvorunder jeg har modtaget så mange beviser på, at man tænker på mig, vil jeg gerne herved bringe jer alle min hjertelige tak.

E. Hultmann.

Første klub i Grønland

I Søndre Strømfjord på Grønland er netop startet en ny flyveklub med ing. *Kassow*, Danish Arctic Contractors, chefklarerer *Rindahl*, SAS og ass. *Løvenvig*, tidligere SAS-flyveklub, i bestyrelsen.

Danish Arctic Contractors har givet et betragteligt tilskud til køb af flyvemaskine, en Cessna 172, og 40 elever er allerede igang med korrespondanceundervisning i teori til privatflyvercertifikat hos Den Danske Luftfartsskole.

KALENDER

5/10	Mødeaften i KDA.
12/10	Foredrag i Danske Flyvere
4/11	Filmsaften i KDA
13/11	Årsfest i Danske Flyvere
4/12	Andespil i KDA
7/12	Andespil i Danske Flyvere.

Motorflyvning

7-21/10	Rally til Marokko og kanariske øer.

Modelflyvning

2-3/10	DM-skrænt-finale (Thisted).
9-10/10	UHU-International (F) Hillerød.
10/10	Moseslaget (Kbh.).
17/10	Repræsentantskabsmøde.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Nye direkte medlemmer

Flyvepladsleder *Erling Greve*, Kirstinesminde.

Kajchef *John Melgård Adelsparre*, Frederikshavn.

Kørelærer *Mogens Stjerngvist*, København.

Grosserer *Børge Sandagger*, Århus.

Karsten Brønnum, København.

Erling Moesgård, Lagos, Nigeria.

Runde fødselsdage

Fabrikant *S. A. Christensen*, Nordre Havnevej, Kolding, 65 år den 7. oktober.

Murermester *Helge Denlow*, Halmtorvet 15, Kbh. V., 50 år den 12. oktober.

Redaktør *Gunnar Hansen*, Danmarks Radio, Rosenørnsallé 22, Kbh. V., 60 år den 20. oktober.

Restaurator *Nis Mortensen*, Frederiksborgvej 12 B, NV, 60 år den 20. oktober.

Fabrikant *Mads Clausen*, Danfoss, Nordborg, 60 år den 21. oktober.

Værkmester *Valdemar Nielsen*, Gimles Allé 1 B, Kbh. S., 70 år den 29. oktober.

Direktør *Karl Andersen*, Meteorologisk Inst., Gamlehave Allé 8, Charl., 50 år den 30. oktober.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

William J. Claxton: *The Mastery of the Air.*
Charles A. Zweng: *Meteorology for Airmen.*
Hans Gräwe: *Am Himmel der Pampa.*
Dr. Hans Herb: *Wetterkundlicher Leitfaden für Sport- und Segelflieger.*
Pilot's Weather Handbook.
A. J. Jackson: *Avro Aircraft since 1908.*
Aircraft Powerplant Handbook.
OSTIV: *Publication VII*, IX Congress, Argentina.
Don Downie: *Cockpit Navigation Guide.*
T. M. Smith: *Multiengine Airplane Rating.*
Karl-Heinz Wollenzin: *Die Prüfung des Berufs-Flugzeugführers II.*
Charles A. Zweng: *The 7 Ground Instructor Ratings.*
John Dohm: *The New Private Pilot.* 3rd Ed.
Kurt Siebenwurst/Gustav Stock: *Der innerdeutsche Sprechflugfunkdienst.*
Harry V. Wenger: *My Wings are showing.*
FAA: *Civil Air Regulations and Flight Standards for Pilots.*
The Fowler Study Kit for Private Pilot Rating.

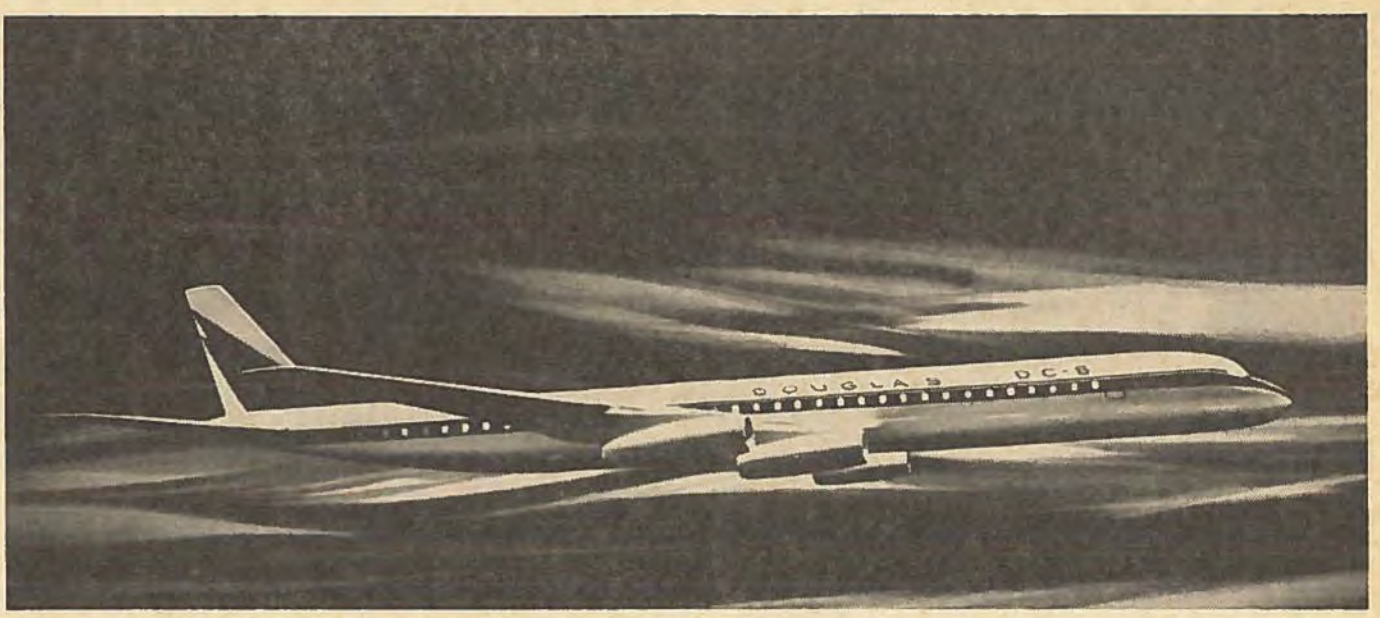
FAI's præsident sætter rekord

Den nuværende FAI-præsident, colombianeren *Mauricio Obregon* har med sin Cessna 310 den 18. august over en 3 km bane opnået 361.68 km/t for fly i klasse C1c, gruppe 1, og anmeldt den til FAI til anerkendelse.

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. Tlf. CEntral 13.404. – Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 19 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.



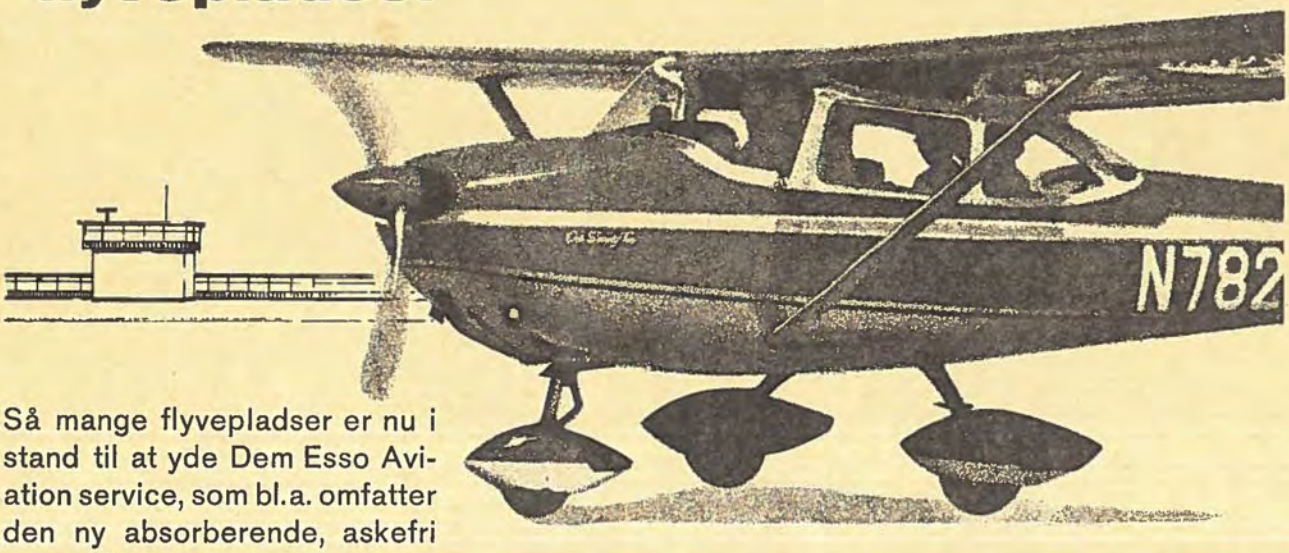
Denne nye Douglas DC-8-63 har plads til 243 passagerer

Her er gode tidender for luftfartsselskaber på de stærkt trafikerede, nordatlantiske ruter: Fra midten af 1967 kan De med DC-8-63 sætte passagerantallet op til 243 - og samtidig skære betydeligt af omkostningerne.
DC-8-63 er en direkte videreudvikling af DC-8'eren. Derfor kræver den ikke bekosteligt, nyt udstyr, betjeningen er den samme, og personalet skal ikke ny-instrueres.
Den forbedrede udformning og konstruktion har muliggjort en 400 tommers forlængelse af kroppen, til brug for større nyttelast, og den nye motors "pod and pylon" udformning nedsætter luftmodstanden med næsten 10% ved lave flyvehøjder.
Et enestående eksempel på Douglas maskinernes lange, succesfyldte tradition - og dog blot et enkelt af de nye medlemmer i Douglas' kongelige jetfamilie. For naturligvis findes den også i en jettransport udgave, der kan indrettes til enhver kombination af passager- og fragttransport. **DOUGLAS**

Aircraft Division
Long Beach, California, U.S.A.

Esso

SERVICE på mere end 25 danske flyvepladser



Så mange flyvepladser er nu i stand til at yde Dem Esso Aviation service, som bl.a. omfatter den ny absorberende, askefri motorolie

AVIATION OIL·E

Intens forskning og længere tids videnskabeligt arbejde har resulteret i denne flymotor-olie, hvis fordele Esso nu stiller til Deres rådighed.

Mindre motorslid

Esso Aviation Oil-E beskytter motorens dele effektivt - antallet af udskiftningsdele reduceres betydeligt. Driftsomkostningerne bliver mindre, og motorens levetid forlænges.

Renere motor

Esso Aviation Oil-E sikrer en ren motor, fri for skadelige aflejringer og stempelringe der altid arbejder perfekt. Olieforbruget bringes ned til det absolutte minimum.

Samme olie sommer og vinter

Esso Aviation Oil-E har et højt viskositetsindeks - det vil sige, at olien hverken bliver for tyk i kulde eller for tynd i varme. Denne kvalitetsolie bevirker den bedste og hurtigste motorstart og er i de fleste flyvemotorer lige velegnet til sommer- og vinterbrug.

LAVERE OLIEFORBRUG · LAVERE DRIFTSOMKOSTNINGER

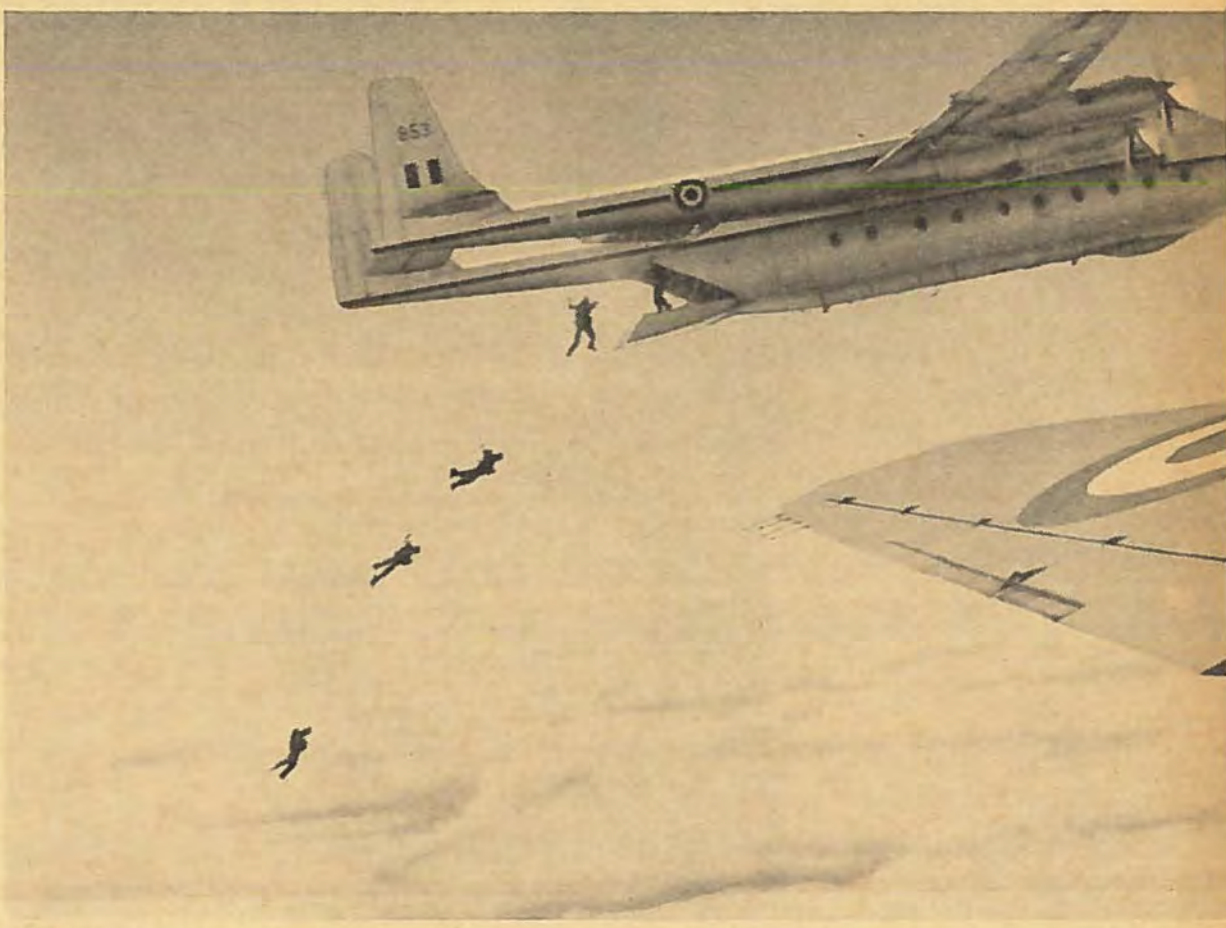
ind til Esso **der er mere energi**

flyv

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

Beechcraft Debonair 237
Nye privatfly 238
Lærerige erfaringer . 240
FAI's generalkonference. . . 241
Aero-Nord 243
Polyt IV, nyt svævefly 244
OSTIV-dommen..... 245
Trafikflyvenyt 247
Nyt ude og hjemme . 249
NM med linestyrede . 250
Mere om VM modeller 251
Kastrup-Nyt 253



Så står vi af! Engelske faldskærmssoldater springer ud fra en Hawker Siddeley Argosy C Mk. 1.

11 1965
PRIS KR. 1,65

De kunne ikke finde et mere robust nødradioanlæg til under sø-luft redningsaktioner at redde Deres liv.

Dette transportable Bendix* anlæg vejer trods sin robuste udførelse kun 756 gr. og opererer i båndet 240-260 mc afset til brug ved militære sø/luft-redningsaktioner. Der er anvendt trykte kredsløb og kompakte, indkapslede enheder, ligesom sender/modtager er udstyret med lavfrekvensforstærker — alt i en vandtæt beholder af en metallegering.

Selv efter flere timer i træk i saltvand vil anlægget arbejde perfekt.

Bendix nødradioanlægget er i allerhøjeste grad alsidigt. Det kan leveres med frekvenser inden for en overvejende del af den civile luftfarts frekvensbånd — blandt andet med den internationale nødfrekvens 121,5 Mc/s. Anlægget kan udsende CW-signaler, varierende tonefrekvenser og tale. Tonefrekvensgeneratoren kan til brug ved „homing" bringes i automatisk kontinuerlig funktion. Anlægget kan fungere i 60 timer med et fjerlet element på 16 volt. De vil med dette Bendix nødradioanlæg til brug ved sø/luft-redningsaktioner være bedre udrustet til at overleve. Det kunne redde Deres liv.

Ved kommercielle ordrer anvend da typebetegnelsen RCU-100A. Den militære betegnelse er AN/URC-10.

Skriv til Dept. M115-05, Third Ave., New York, N.Y. 10016, U.S.A.

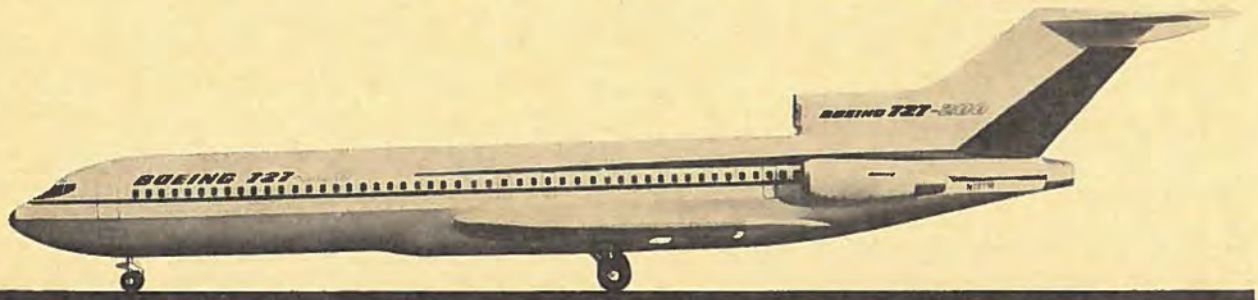
**Varemærke for Bendix Corporation U.S.A.*

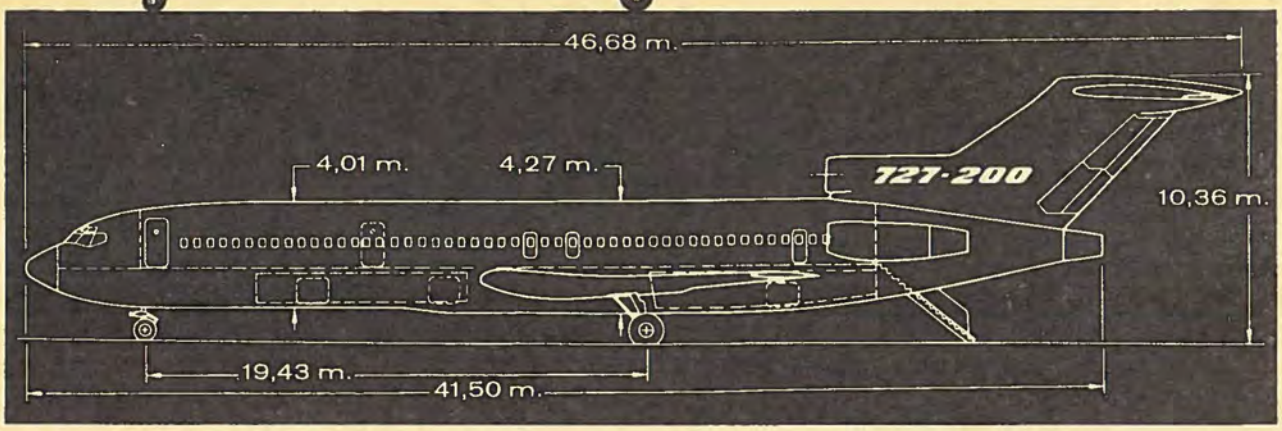
Bendix International Operations

THE Bendix CORPORATION

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
LN-MOT
SHELL

Endnu en ny Boeing med større fortjenstmuligheder - den ny, længere 727-200





Familien Boeing 727 kort- til mellemdistance jets har nu fået et nyt medlem, 727-200.

Den nye -200 model, der er godt 6 m længere end standard 727, kan medtage 126 passagerer på økonomi/1. klasse kombinationen eller op til 170, når pladsen udnyttes helt. Plads-kilometer omkostningerne vil blive reduceret med 20 %. 727-200 kan operere fra de samme, små, kortbanede lufthavne som den nuværende 727 benytter.

Standard 727 har leveret beviser for, at den er det mest økonomiske og mest profitable fly, der nu flyver på korte og mellemdistance ruter. Den nye -200 er konstrueret til at hjælpe selskaberne til at flyve med endnu større fortjeneste på tæt trafikerede ruter.

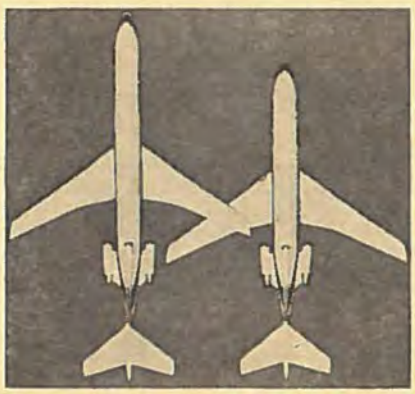
Denne nyeste jet er det femte medlem af Boeing 727-familien, der er beregnet til at møde særlige krav til ruterne. De andre indbefatter Standard 727, 727C, 727QC - omstilbare fragt-passager modeller - og den planlagte 727M, en militærmodel til støtte- og forsyningstjeneste.

Siden Boeing 727 i februar 1964 begyndte leveringen, har disse maskiner befordret over 11 millioner passagerer og har opereret med fragtfaktorer godt over industriens gennemsnit. De har opnået en startpålidelighed på 98 %. Boeing 727 har desuden vundet stor popularitet hos passagererne og har fået større ros fra piloter og administration end noget andet nyt fly i en årrække.

Boeing 727 er leveret til eller i ordre fra 25 luftfartsselskaber over hele verden.

BOEING 727

727-200 plads/km omk. bliver 20 % lavere



727-200 er godt 6 m længere end 727

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 11 november 1965 38. årgang

flyv

Heliports ved danske byer?

DET har taget længere tid end ventet for helikopteren at blive et nogenlunde økonomisk transportmiddel, og selv idag ville det koste dobbelt så meget at anvende den på danske indenrigsruter som konventionelle fly.

Amerikanske undersøgelser viser imidlertid, at med indsættelse af endnu større og videre udviklede typer skulle den om en halv snes år være konkurrencedygtig, men da er den ikke alene på kortstart-markedet, men må konkurrere med STOL- og VTOL-fly, hvorimod alle tre muligheder kan give hurtigere transport fra bymidte til bymidte end indsættelse af jetfly til normale lufthavne.

Netop på vore indenrigsruters længde skærer økonomi-kurverne hinanden, så det idag er umuligt at se, hvilken kategori man må vælge, fremgik det af trafikinspektør AHLGREEN ERIKSEN's foredrag i Dansk Ingeniørforening den 14. oktober. VTOL-flyets større hastighed giver kun 15–20 min. kortere samlet rejsetid, som modvirkes af dets højere støjniveau.

Som flere af luftfartsdirektoratets ingeniører fremhævede i diskussionen, er det nærliggende at overveje at kombinere pladser til disse kommende fly med pladser til General Aviation, for hvilken man også i direktoratet forventer en vældig vækst.

Men det er et spørgsmål, om disse større luftfartøjer trods alt ikke støjer så meget mere end de lette fly, at det gør det vanskeligt at kombinere deres pladser.

Hvor meget klogere de meget få byplanlæggere, der var mødt frem til mødet, blev af de forskellige synspunkter, som de talrigere luftfartsfolk fremsatte, er ikke godt at vide.

Men det er meget vigtigt at nå frem til fastere retningslinier for planlæggerne, for af hensyn til alle arter af flyvning er det af livsvigtig betydning at få flyvepladserne med ind i byplanerne, og det haster, hvis man skal få en for alle parter ønskelig udvikling.

MED *flyv* I

Beechcraft C 33 Debonair

— et hurtigt og bekvemt rejsefly!

»The Spirit of Gramrode«, Heide's Debonair foran hangaren i Gramrode. Trods sin hastighed kan Debonair bruges på helt små pladser.

DET var egentlig lidt dristigt, syntes jeg, at Rallye-repræsentanten efter demonstrationen af Rallye Commodore (se FLYV nr 10) lod mig flyve hjem fra Stauning pr Debonair – man kunne bedre have forstået det modsatte – for der er jo forskel på disse to firesædede fly.

Forskellen afspejler sig imidlertid også i prisen, for dette amerikanske fly koster 2–3 gang så meget som det franske. Er det da luksus at benytte et fly, der med udstyr koster op imod en kvart million fremfor et til omkring de 100.000?

Det afhænger naturligvis af det behov, man har. Det kan selvfølgelig være luksus, men det er jo ikke som ved biler, hvor en meget dyr bil i realiteten ikke giver meget større anvendelsesmulighed end en billig til samme antal personer.

Når en forretningsmand som fabrikant *Poul Heide Andersen* efter nogle års begejstret brug af et forholdsvis enkelt fly går over til det dyrere, så er det, fordi det byder på større muligheder:

Med en praktisk rejsehastighed på tæt ved 300 km/t bliver selv så forholdsvis korte ture som de indenlandske eller i dette tilfælde den hyppige tur til kontoret i Hamborg og hjem igen så meget hurtigere, at der i årets løb spares et ganske betydeligt antal kostbare timer, som kan udnyttes til andre formål, foruden at man hurtigere kan være på pletten. Det er ting, en forretningsmand må regne med.

Hertil kommer en større rækkevidde, som muliggør langt større hop uden tidsrøvende mellemlandinger lige til et fjenere bestemmelsessted.

Og en større lasteevne, der både tillader medførelse af en betydelig bagagemængde og et større instrument- og navigationsudstyr, der giver mulighed for IFR-flyvning med en sådan type og dermed en forhøjet regularitet og udnyttelsesmulighed.

Man kan altså ikke sammenligne dyre fly med dyre biler.

Fortsættes næste side.

5 år efter

Mit første bekendtskab med Debonair, ja med et Beechcraft-fly, var ved en ganske kort demonstrationsflyvning rundt om Skovlunde i meget dårligt vejr. (FLYV 2/1961). På det tidspunkt var det danske marked tilsyneladende endnu ikke rigtigt „modent" til de mere avancerede og dermed kostbarere fly, som Beechcraft-serien er et udpræget eksempel på, men idag kan SATAIR (Scandinavian Air Trading Co. Ltd.) glæde sig over et stigende antal Beechcraft-fly, både en- og tomotors, i det danske register.

Der er ikke sket større ændringer med typen på de fem år. Den drives stadig af samme 225 hk Continental IO-470K, der har direkte brændstofindsprøjtning og anvender 80 oktan benzin.

Den godt lydisolerede kabine er om muligt gjort endnu bekvemmere med vel udformede sæder, der individuelt kan vippe ryglænet bagover. Og den ekstra siderude bagtil i hver side leveres idag i større udførelse, der giver bedre udsyn bagud samt gør kabinen endnu mere lys og rummelig.

Bagagerummet, tilgængeligt gennem en lem på højre side, har en kapacitet på 122 kg. Over det er der inde i kabinen en hylde til let bagage.

Med standardtanke på 190 liter fulde er der godt 420 kg til 4 personer, bagage og ekstra udstyr, så da man i almindelighed vil installere i hvert fald *noget* udstyr for at kunne udnytte flyet rigtigt, vil man ikke med fire voksne ombord kunne udnytte bagagekapaciteten fuldtud, men der kan vel blive nok endda.

Instrumentbræt etc. har heller ikke undergået mange ændringer og er nydeligt og hensigtsmæssigt indrettet. Rattet har fået en lidt enklere form, men er stadig til at svinge over til brug fra højre sæde.

Bekvem flyvning

Efter at have kontrolleret flyet af efter checklisten startede vi motoren og kørte ned ad Stauning's asfaltbane med jævn god fart. Kørslen i sidevind var uden problemer, understellet er godt affjedret.

Efter motorprøve og sidste eftersyn startede vi med fire ombord, men forholdsvis lidt brændstof og bagage. Trods kraftig sidevind gik dette også meget nemt. Heide sørgede for at få understellet op – det går elektrisk – og jeg steg til en passende højde.

Heide greb flyets specielle computer, indstillede efter højde og temperatur motor og propel til økonomisk rejseindstilling, vi trimmede ud, satte autopiloten til – – og så var der ikke meget mere at foretage sig ud over af og til at korrigere kursen en smule med autopiloten.

Man kan læne stolene tilbage og snakke, men jeg foretrækker, at den ene sidder nogenlunde op, for det giver nu et bedre udsyn over næsen end den tilbagelænede stilling!

Hurtigt gled vi fra Jylland ud over Kattegat, forbi Samsø til Sjælland. I god tid begyndte vi at gå nedad – og kom endnu hurtigere frem. 57 min efter starten var vi over Skovlunde, dvs. vi havde trods en del sidevind holdt 270 km/t.

Forbavsende kort landing

Rent umiddelbart forestiller man sig, at et hurtigt fly med optrækkeligt understel også er en smule „hot" i landingen og kræver en del plads til denne. Men allerede ved en tidligere lejlighed, hvor jeg havde været med Heide på hans lille bane i Gramrode, der kun er knap 400 meter, var jeg blevet overbevist om det modsatte. Da den skråner en smule nedad i den retning, hvor vi landede, var vi et godt stykke inde på den, før Heide satte hjulene på græsset, og alligevel nåede vi uden vanskelighed at rulle af inden banen slap op.

Nu fløj jeg den selv ind til landing på Skovlunde med en god lang indflyvning. Heide stillede motor, satte flaps og understel ud, mens jeg trimmede efterhånden og styrede ned mod banen.

„Bare hold farten og gå lavt ind," sagde Heide, og vi gled ind over husene, ned over hækken, fladede ud, og så satte „The Spirit of Gramrode" sig fnuglet og rullede med kun lidt brug af bremsen ud i god tid. Så når man kender den, er landingen heller intet problem.

Jeg har ikke haft lejlighed til i større grad at manøvrere med flyet, afprøve stabilitet og stallegenskaber (den staller „ren" på 114, med alt ude på 96 km/t), men hovedsagelig at rejse i det, hvad det er vældig godt egnet til og vældigt bekvemt og komfortabelt til. Det er et dejligt fly, solidt bygget og gediget udført og med fine præstationer.

PW

DATA

Beechcraft C 33 Debonair

Spændvidde	10.0 m
Længde	7.8 m
Højde	2.5 m
Vingeareal	16.5 m²
Tomvægt	791 kg
Disponibel last	569 kg
Fuldvægt	1360 kg
Rejsefart v. 75 % i 7000 ft	298 km/t
do. ved 50 % i 10.000 ft	248 km/t
Stigeevne ved jorden	4.7 m/sek
Tjenestetophøjde	5600 m
Rækkev. v. 75 % i 7000 ft	870 km
do. ved 50 % i 10.000 ft med ekstratanke	1820 km
Pris i Danmark (standard) 26.620 dollars eller ca	184.000 kr.

NYT fra CESSNA

Cessna Agwagon afprøves nu i praksis af forskellige firmaer, der driver landbrugsflyvning.

Cessna Agwagon på prøve

Det nye Cessna landbrugsfly, Agwagon, der fløj første gang i februar i år, er nu i to eksemplarer til afprøvning i praksis hos omkring 30 firmaer, der driver landbrugsflyvning. Den nye type vil derpå blive sat i produktion næste år, og man venter et betydeligt marked for den til erstatning for forældede typer.

Cessna Executive Skyknight

1966-modellen af Cessna Skyknight har to 285 hk Continental TSIO-520-B motorer, hvormed hastigheden ved 75 % ydelse i 10.000 fod er gået ca 20 km/t op til 378 km/t, mens den maximale rejsefart i 20.000 fod er 420 km/t. Også stigeevne, startstrækning og tophøjde er forbedret — på én motor er tjenestetophøjden nu 19.200, så det er et højdefly, der er tale om.

Højderorsstyringen er forbedret, der er gjort stadig mere ud af lyddæmpningen, ligesom maling og kabineudstyr er ændret. Det elektriske udstyr er forbedret, der er større kapacitet i reservetankene — — og man kan vælge mellem hele otte farver både hvad angår rat og sikkerhedsseler . . .

60.000 Cessna

Den 19. august afleverede Cessna Aircraft Company sit fly nr 60.000. Det var en 150'er af model 1966, der som bekendt er tidligt på færde og allerede solgt i stort antal. Cessna nr 50.000 blev leveret i februar 1963.

66-modellerne af Cessna 172 m. fl.

Der er stort set kun ændringer mht farve og udseende på næste års Cessna 172, der hedder 172G samt på Skyhawk og på den franskbyggede F172, af hvilke der af 65-modellen blev bygget 94 mod 1400 på den amerikanske fabrik. Priserne er også uændrede.

Det med prisen gælder også Cessna 180H, 185E Skywagon og Super Skywagon i 1966. Den sidste har fået fuldvægten øget med 136 kg uden ændring i tomvægten og 185E har fået sin øget med 45 kg. Begge kan bære mere end deres egen tomvægt. 185 kan også leveres med 300 hk motor som ekstraudstyr.

★

ICAO tager sig mere af General Aviation

I pressemeddelelsen fra ICAO om denne staternes luftfartsorganisations 15. session hedder det om General Aviations problemer:

„Hidtil har ICAO's tekniske arbejde hovedsagelig været rettet imod international trafikflyvning. Udviklingen af andre former for international flyvning („general aviation") har nu nået det stadium, hvor det ser ud til at blive en betydningsfuld del af de samlede operationer. Forsamlingen anmodede derfor rådet om at tage tilstrækkeligt hensyn til hele den civile flyvnings krav og herunder at gennemgå de pågældende ICAO-standards og anbefalinger for at fastslå deres egnethed for al international flyvning, og således at de ændres eller udvikles, hvor det er nødvendigt".

At general aviation ser ud til at blive en betydningsfuld del af de samlede operationer må siges at være „the understatement of the year", hvis man ser på de sidste tal fra amerikanske lufthavne med kontroltårne (selv om det må indrømmes, der her ikke kun tales om international flyvning).

På 278 lufthavne blev der logget 10 % flere starter og landinger i 1964 end i 1963, nemlig godt 34 millioner, hvoraf trafikflyvningen tegner sig for godt 7 mill., general aviation for næsten 27!

O'Hare i Chicago ligger i toppen, men herefter kommer to havne med overvejende trafik af lette fly: Long Beach og Van Nuys i Californien med hhv. 422.620 og 386.063 operationer. Ialt har 153 lufthavne mere end de 100.000 operationer, Kastrup er ved at nå i år.

NYT fra PIPER

Piper Navajo

Piper PA-31 er nu døbt Navajo. Prototypen er blevet forsynet med to ekstra vinduer i hver side foruden de tre, der var i forvejen .Flyveprøverne, som tre andre eksemplarer snart vil deltage i, fortsætter for fuldt pres, og leverancerne af det 6—8-sædede firmafly ventes at begynde i midten af 1966.

Piper Comanche B og Twin Comanche B

De en- og tomotorede Comanche-typer kan i de nye B-versioner tage enten mere bagage eller 6 personer mod tidligere 4. Der er kommet nye og mere komfortable sæder på de 4 normale pladser — med en smule plads mellem sæderne, så der bliver adgang til „familiesæderne" bagtil, der let kan installeres i bagagerummet. Dette er forsynet med ekstra vinduer. Bagsæderne eller bagagerummet kan tage ialt 113 kg, så hvis man vil flyve med 6 voksne, skal det være de slanke af dem, der sidder bagi — normalt vil man vel bruge dem som børnesæder for også at kunne medtage lidt bagage.

Fuldvægten for den ensædede Comanche B er sat 90 kg op til 1400 kg, mens Twin Comanche B's fuldvægt uændret er 1630 kg.

Piper reklamerer også med de sædvanlige nye farvesammensætninger, der kan vælges imellem.

Twin Comanche B kan forsynes med tiptanke og har i så fald forøget fuldvægt på 1690 kg og en rækkevidde på over 2170 km ved 65 % ydelse eller over 9 timers varighed ved 55 %.

Piper Turbo Twin Comanche B

For dem, der vil flyve højt og hurtigt, kan man nu for godt 10.000 dollars ekstra få en Twin Comanche B med turbo-kompressorladede motorer, således at flyet har en tophøjde på 30.000 fod, tophøjde på én motor ved fuldvægt på 19.000 fod, rejsefart 368 km/t i 24.000 fod og størst rækkevidde på 2340 km.

Tiptanke og indbygget oxygen-system er standard på denne udgave, der koster 45.680 dollars.

B-udgaverne af Piper Twin Comanche og Comanche kan begge tage op til 6 personer og er derfor forsynet med flere vinduer end de tidligere udgaver.

NYE ITALIENSKE PRIVATFLY

Den italienske flyfabrik *SIAI Marchetti* har i efterkrigsårene ført en noget tilbagetrukket tilværelse og har hovedsagelig beskæftiget sig med fremstilling af jernbanemateriel o. l. samt eftersyns- og reparationsarbejder, men forbereder nu et come-back på de lette lys område.

Efter langvarige fødselsvanskeligheder synes der nu at være kommet gang i produktionen af amfibieflyet *FN 333 Riviera*, som tidligere har været udførligt omtalt i FLYV, og et par stykker er f. eks. blevet solgt i Norge.

Vi studsede, da vi fra fabrikken også fik billede og specifikation vedrørende f. 250, som vi omtalte i juli-nummeret som værende et produkt fra Aviamilano. Denne fabrik byggede kun prototypen, mens serieproduktionen skal foregå hos SIAI-Marchetti, der har omdøbt flyet til *sf 250*. Leveringerne påbegyndes tidligt 1966.

Mens begge de hidtil omtalte typer er konstrueret „i byen", så er *S 205* en original konstruktion. Det er et firesædet privatfly af helmetalkonstruktion, der tænkes fremstillet i en række forskellige udgaver med fast eller optrækkeligt understel og med 180 eller 300 hk motor. Den første serie på 25 fly skal have fast understel og en 180 hk Lycoming 0-360-AIA med constant-speed Hartzell propel. Denne version blev iøvrigt vist på Pariser-salonen, hvor man oplyste, at produktionsudgaven ville være klar i oktober—november. Kabine-interiøret er formgivet (designed hedder det vist) af *Pininfarina*.

Kabinen er iøvrigt 168 cm lang, 113 cm bred og 131 cm høj. Understellet har stor sporvidde, 3,48 m, og er forsynet med hydropneumatiske støddæmpere. Med fire personer og 60 kg bagage har S 205 en flyvestrækning på 1300 km. Prisen opgives ikke i brochuren.

Data (180 hk, fast understel): spændvidde 10,62 m, længde 8.00 m, højde 3,00 m, vingeareal 16,1 m². Tomvægt 680 kg, fuldvægt 1200 kg. Max.hastighed 237 km/t, marchhastighed (75 % motorydelse) 216 km/t i 6500 fod, do. (65 % motorydelse) 205 km/t i 10.000 fod. Stallingshastighed 84 km/t. Startstrækning til 50 fod 415 m, landingsstrækning fra 50 fod 385 m. Stigehastighed i 0 m 4 m/sek. Praktisk tophøjde 5250 m.

SIAI Marchetti S. 205 er et firesædet helmetalfly med 180 hk Lycoming-motor. Der påtænkes også udgaver med 300 hk motor og med optrækkeligt understel.

LÆRERIGE ERFARINGER

En mistede kontrollen med sit fly under instrumentflyvning, en anden mødte uventet jetjagere.

I vor serie af beretninger om flyveoplevelser, som andre piloter også kan lære noget af, har vi denne gang modtaget hele to.

I den første beretter en ny pilot om, hvordan han erfarede, at man trods de timers instrumentflyvning, der idag forlanges til A-certifikatet, ingenlunde er i stand til at flyve virkelig instrumentflyvning.

I den anden rejser en anden privatflyver spørgsmålet om, hvorvidt vore toldflyvepladser er tilstrækkeligt forsynet med oplysninger om flyveforholdene i vore nabolande.

PAS PÅ SKYERNE!

EN søndag morgen med rigtig pænt flyvevejr på vej til en landingsplads 45 minutters flyvning fra startstedet kom jeg ud for nogle hændelser som, min uerfarenhed taget i betragtning, bragte mig på én gang en erfaringsrigdom, tilstrækkelig stor til at alle VFR-piloter kan få del deraf.

Efter 35 minutters flyvning i vejr med nogenlunde sigtbarhed (skybase ned til 500 fod) tog jeg radiokontakt med landingspladsen, der meddelte mig, at vejret på stedet var dårligt. Da jeg lidt efter blev spærret af et meget lavtgående skybælte, vendte jeg 180 grader rundt med den hensigt at gå hjem igen. Nogle sekunder senere tilbød tårnet mig radarassistance, og glad var jeg. Igen et 180 grader drej med positionsmelding til radar, der trods min ringe højde fangede mig efter det velkendte drej for identifikation.

Så længe var legen god, men jeg burde selvfølgelig med mine 5 timers instrumentflyvning have givet afslag på den tilbudte assistance (manden i tårnet kunne jo ikke vide noget om mine evner). Via radarkontakten holdt jeg den dikterede heading, og climbede til 2000 fod gennem skydækket. Det gik vældig godt. Dernæst ændring af heading og descending til 1000 fod. Nu burde jeg have sagt stop til min flinke hjælper, men – jeg parerede ordre.

Nedad i skyerne var en anden sag! Efter få sekunder var det maskinen, der styrede, og gyrohorisonten snurrede rundt. Når den var vandret, prøvede jeg at blande mig i affæren, men uden held. Næsen holdt jeg oppe, så stallindikatoren vrælede det meste af tiden, men iøvrigt var min fornemmelse af op og ned lig nul. Da maskinen begyndte at styre, var mine reaktioner i begyndelsen ret skrækslagne, men meget hurtigt fik en iskold ro overtaget. Jeg erkendte for mig selv min afmagt, og kom i tanker om, at skyerne vel ikke gik helt ned til jorden. Der måtte være en chance, når skydækket blev brudt.

Netop således gik det. I 250 fod kunne jeg flade ud med jorden i en behagelig normal position. Min ven ved radarskærmen hjalp mig igen, således at landing på den tiltænkte plads blev mulig efter nogle minutters forløb.

Jeg havde under denne flyvning begået adskillige fejl, nogle af dem:

Ingen flyveplan var afsendt,
ingen rapport om aktuelt vejr til bestemmelsesstedet,
og sidst men ikke mindst: taget imod en assistance, jeg ikke var kompetent til.

70 timers piloten.

Apropos foranstående finder vi meget aktuelt følgende om dette emne i et af de sidste numre af det amerikanske „Air Facts":

Radarhjælp

Nogle piloter anmoder om og modtager radarassistance fra flyveledelsen for at undgå uvejr, og andre beder lejlighedsvis herom, fordi de midlertidigt er kommet ud af kurs og har behov for lidt hjælp til at finde frem til en lufthavn. Det er alt sammen udmærket, og denne service er en del af flyveledelsens opgave.

Det er imidlertid ikke noget, man skal basere sin flyvning på. For hvis en pilot, der ikke kan flyve instrumentflyvning, beder om assistance pr radar og de dirigerer ham gennem en sky, så kan manden på jorden ikke gøre andet end udtrykke sin medfølelse – han er ikke i stand til at holde flyet på ret køl. Hvis en radarmand skal hjælpe en pilot ned i god behold, må denne være i stand til at flyve IFR, hvis der er skyer mellem ham og jorden.

FAA giver følgende råd om dette emne:

For det første er en alternativ plan, der muliggør flyvning under VMC-betingelser, at foretrække. Ønsker man at lande et sted, hvor det er totalt overskyet, må man hellere finde et andet sted inden for rækkevidde, hvor man kan komme ned VFR.

For det andet: hvis der ikke findes et sådant sted, og en VFR-pilot er klar over, at han er tvunget til at komme ned nu, selv om dette medfører skyflyvning, så er der intet andet at gøre, end at meddele flyveledelsen de nøgne kendsgerninger og erklære, at man er i en nødssituation. Under sådanne forhold må piloten hele tiden holde flyvelederen underrettet om de vejrforhold, han flyver under, og hvordan det tegner forude. Den radarassistance, der så ydes, må kun betragtes som rådgivende.

Under alle omstændigheder må man være klar over, at flyvning med sådan radarassistance ikke er ensbetydende med en tilladelse til at overtræde trafikreglerne. Så hvis en VFR-pilot må have hjælp under IMC og overtræder en regel eller to, eller hvis en IFR-pilot i et VFR-fly gør det samme, så må man være forberedt på, at manden med notesbogen står parat ved landingen og udbeder sig en forklaring.

Men selvfølgelig er hovedsagen, at han lander i god behold, og derfor er det bedre at søge enhver mulig hjælp og derved også sikre fornøden afstand til IFR-trafik i disse skyer, selv om det medfører en konfrontation med loven bagefter.

V.F.R.-PROBLEMER

LIGE kommet hjem fra en tur til Leicester i England, en tur, der – som det vist er almindeligt for os, der endnu må flyve V.F.R. – gik den sædvanlige rute over Holland–Belgien til Kanalen, vil jeg gerne gøre opmærksom på den risiko, der kan være forbundet med ikke at have tilstrækkelige oplysninger om ruten inden start. Det er jo ikke nok at vide, at vejret er fint det meste og så nogenlunde resten af vejen.

På ruten måtte jeg passere et område af Holsten, der på de nye kort hedder Area 6 – jeg havde ikke fået specielle oplysninger om det inden jeg forlod Århus, som iøvrigt overhovedet ikke har oplysninger om Tyskland, men ved opkald til en flyveplads undervejs fik jeg at vide, at der tilsyneladende ikke var specielle restriktioner, som kunne få indflydelse på min tur.

Uheldet ville, at vejret var dårligt i området, og jeg måtte ned i ca. 700 ft. Man vil forstå min noget blandede overraskelse ved i denne højde tre gange at se jet-jagere, der med et fløjtende piv kom på skærende kurser. Først i Eelde fik jeg oplyst, at der er tale om et specielt lavtflyvningsområde fra G.L. til 600 ft.

– Har alle flyvepladser i Danmark tilstrækkelig informationer over vore nabolande, hvortil privatpiloter trods alt ofte flyver? Det gælder ikke blot faste restriktioner, men også midlertidige som f.eks. klokkeslet og områdegrænser for militære øvelser.

Vi kan jo ikke alle være så heldige som den hollandske pilot, der den dag, jeg kom til Groningen, landede sin SAAB Safir lykkeligt og lykkelig efter et blidt sammenstød med en Starfighter, hvor alt hvad der skete var, at hans sideror blev bøjet og Starfighterens hood fik et par skrammer!

For en ordens skyld skal tilføjes, at jeg naturligvis kaldte Ejder Control, men uden at få kontakt – måske netop fordi jeg måtte gå for lavt. Så vidt jeg kan se, bør alle danske flyvepladser, der har toldkontrol – eller tilkaldelse af told – og altså er indstillet på at ekspedere flyvning til udlandet, have AIP i hvert fald for Sverige, Norge, Tyskland, Holland, Belgien og måske endnu flere. Kan det la' sig gi' sig?

OY-EAF

Konkurrence i Århus

Århus Flyveklub afholdt søndag den 3. oktober klubbens årlige lokale orienterings- og landingskonkurrence arrangeret af ingeniør *Hans Horte*.

Grundet dårlige vejrudsigter fik konkurrencen kun 5 deltagere, som dog kunne gennemføre konkurrencen i pænt vejr.

Århus Flyveklubs vandrepokal tilfaldt *P. Kjær Jensen* som vinder af den samlede konkurrence med 112 points. Nr 2 blev *P. H. Carlsen* med 181 points og nr 3 *R. Qvist* med 252 points.

Vinder af orienteringen blev ligeledes Kjær Jensen, mens landingskonkurrencen blev vundet af *Ove Eriksen*.

FAI's generalkonference i München

Med den tyske aeroklub som vært og forbundspræsident Dr. *Heinrich Lübke* som protektor afholdt Fédération Aéronautique Internationale fra 12.—20. september sin 58. generalkonference, der fandt sted i München. Da det her i efteråret er 60 år siden, denne internationale organisation blev stiftet, havde den tyske aeroklub gjort sig store anstrengelser for at give konferencen en så festlig og fornem ramme som mulig.

Af de 55 lande, der samarbejder i FAI, var 34 repræsenteret ved større eller mindre delegationer.

Arbejdsmøderne var efter præsidenten, *M. Obregon's* ønske blevet samlet på 4 dage midt i ugen, så travle delegerede ikke behøvede være der 8 dage.

Ved den festlige åbning den 14. september uddeltes FAI's hædersbevisninger, men dog kun til dem, der personligt kom til stede for at hente dem — også en ny Obregonpraksis.

Guldmedaljen for 1964 tildeltes præsidenten for den sovjetrussiske aeroklub, prøveflyveren *V. K. Kokkinaki*, der ventes at blive FAI's præsident fra 1966—68. Han har været testpilot i 32 år og afprøvet talrige typer op til Il—62, ligesom han i årenes løb har fået anerkendt et stort antal rekorder af FAI.

Guld-rummedaljen gik til hans landsmænd *Komarov, Feoktistov* og *Egorov* for tremandsrumfærden i Voskhod 1 i oktober 1964. Blériot-medaljen tilfaldt den italienske oberst *Mantelli* for en højderekord på 9366 m med et jetfly på fuldvægt mellem 500 og 1000 kg. Og endelig tilfaldt Lilienthalmedaljen amerikaneren *A. Parker* for den første svæveflyvning over 1000 km. Desuden uddeltes som nævnt i sidste nummer Tissandier-diplomerne.

På arbejdsmøderne beskæftigede man sig hovedsagelig med medlemsforhold (det penible problem om Østtysklands ønske om at blive regulært i stedet for associeret medlem løstes ved, at de trak forslaget tilbage), FAI's økonomi, ændring i statutterne, årsrapporter, valg etc.

Det righoldige program udenom de egentlige møder omfattede bl.a. besøg på luftfartsafdelingen i den internationale trafikudstilling, grundig gennemgang af den genopbyggede luftfartsafdeling på Deutsches Museum samt om lørdagen en ekskursion til Augsburg, hvor man uden for byen blev mødt af et tomotoret luftskib for senere at se 5 friballoner stige til vejrs.

Senere var der på flyvepladsen demonstrationer af moderne privat- og forretningsfly, samt udstilling af motoriserede svævefly, 5 forskellige typer svævefly af kunststof, hvorimod en demonstration af et radiostyringsanlæg til samtidig flyvning med 12 modeller udeblev. Men det var da en alsidig dag, der sluttede af med besøg på Messerschmitt-fabrikken.

Næste års konference afholdes i Chile.

KDA var repræsenteret af civilingeniør *Ole Remfeldt*, afløst af generalsekretæren.

Civilingeniør Ole Remfeldt modtager Tissandier-diplomet af FAI's generaldirektør, C. E. Hennecart. I baggrunden applauderer prins Bernhard af Holland.

FLYVEPLADSNYT

Esbjerg kommune har for 271.980 kr. købt to gårde i Skads kommune. Arealerne skal indgå i den planlagte lufthavn ved Korskroen, ca. 11 km øst for Esbjerg.

Alborg lufthavns rullebane skal udvides fra 12 til 23 m bredde, så den kan tage de mest bredsporede fly. Samtidig udvides forpladsen. Ialt skal der etableres 17.000 m² betonbelægning.

Filskov udvides fortsat, og i forbindelse hermed skal der etableres en tankstation, der både skal betjene biler og fly. Man håber næste år at kunne få pladsen godkendt som offentlig.

Kastrup skal have et nyt automatisk system til transport af håndbagage. Det leveres af V. H. Langebæk & Søn og koster 1,1 mill. kr.

Ringsted har trukket sig ud af projektet til fælles sydsjællandsk flyveplads ved Fuglebjerg.

Nakskov flyveplads, der blev nedlagt for en halv snes år siden, vil, som tidligere nævnt, nu blive genoprettet. Byrådet har bevilget 150.000 kr. og arbejdet skulle nu være igang. Man forhandler med Cimber Air om ruteflyvning til København.

Ringsted synes nu at få en afløser for de sidste rester af den historiske gamle flyveplads. Den ligger tæt sydøst for den gamle plads og får en standard-øst/vest-bane, som man håber at kunne tage i brug hen på sommeren 1966. Klubben forpagter jorden, der tilhører kommunen, for 8 år.

I *Kastrup* har der været afholdt rejsegilde på udvidelsen af hangar I, der skal anvendes til DC-8 dok.

Vesthimmerlands flyveplads' beliggenhed ventes snart afgjort af trafikministeriet. Tisted-Binderup-Durup kommune har for 70.000 kr købt 19.4 ha i St. Binderup, som er et af projekterne.

Rødby og Maribo's nye flyveplads ved Højbygård er blevet fremskyndet og ventes allerede klar i denne måned.

Italiensk helikopter

SIAI-Marchetti har også bygget en tresædet helikopter, kaldet *SH-4*, med en 210 hk Franklin 6-A-350 motor. Den begyndte flyveprøverne tidligere på året, men om produktionsplaner er der endnu ikke givet meddelelse. Den tobladede rotor har træblade med en stabiliseringsstang anbragt nedenunder og vinkelret på bladene. Rotorhovedet er af en ny type, der „eliminerer vibration". Rotordiameter 9,03 m, længde 7,50 m, højde 2,74 m. Tomvægt 505 kg, fuldvægt 800 kg. Max. hastighed 200 km/t, marchhastighed 175 km/t (75 % motorydelse). Flyvestrækning 360 km.

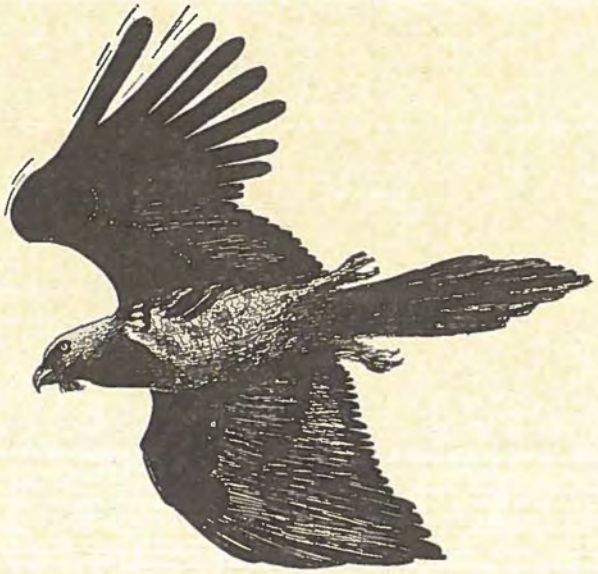
SIAI-Marchetti SH-4 helikopteren rummer tre personer og drives af en 210 hk Franklin-motor.

★

Sportsflyveklubben

Der er stort run og lang kø for at blive omskolet på Piper Cherokee, hvoraf klubbens andet eksemplar nu skulle være i drift. Vintersæsonens klubarrangementer begyndte i september med orientering om VFR-flyvning omkring Kastrup, fulgt af træning i GCA-landinger derude, ligesom der har været arrangeret besøg i tårnet i Kastrup samt på SAS-flyveværftet. Den 17. ds. finder det traditionelle andespil sted.

Højderekord... 9000 meter?



Den store, kraftige rovfugl, Lammegribben, som kan have et vingefang på over 2½ meter, formodes at have verdensrekorden i højdeflyvning for fugle! - Den holder til omkring klippetinder, hvor den evige sne hersker - og skal være set omkring Mount Everest's tinder, da Sir Hillary og hans folk besejrede »verdens tag«... De lange spidse vinger giver den en enorm flyvefærdighed i de tynde luftlag...

Moderne fly stiger op i de store højder med energi fra AIR BP - i luftfartens tjeneste verden over . . .

AIR BP

AERO-NORD, det nye charterselskab,

...ER KOMMET GODT I GANG

DET nye charterselskab Aero-Nord har i bogstaveligste forstand haft en flyvende start, idet man regner med regnskabsmæssig balance allerede i år i stedet for det budgetterede millionunderskud. Det skyldes, at selskabets to DC-7B har været udnyttet i langt højere grad end ventet, og for næste års vedkommende kan man allerede melde alt udsolgt i sommersæsonen på de fem fly, man da råder over. Den tredje DC-7B afleveres 7. dec. i år, de to næste henholdsvis 15. marts og 15. maj næste år. Som de allerede leverede er de købt hos American Airlines.

Over 90 % af selskabets trafik er turistflyvninger til Middelhavslandene, og af disse kommer Spanien ind som en flot nr. 1.

I trafiksvage perioder har man også fløjet spotcharters o.l., bl.a. fragt til de danske styrker på Cypern. Som første og hidtil eneste skandinaviske selskab har Aero-Nord fået tilladelse til at flyve charterture til Israel, foreløbig 5 i 1965 og 15 i 1966, og den første blev fløjet den 11. oktober.

Fra et driftsmæssigt synspunkt er der ikke større forskel på rutetrafik og chartertrafik med ferierejsende, idet man også ved den slags chartertrafik flyver efter en nøje fastlagt fartplan hele sæsonen igennem. Ikke alle rejsebureauer er i stand til at fylde alle flyets 104 pladser, hvorfor to eller tre bureauer ofte deler et fly. Der er dog altid kun et bureau, der står som kunde hos Aero-Nord, og dette bureau videresælger så eventuelle pladser til andre bureauer, og kontakten mellem bureauerne formidles ofte af Aero-Nords salgsafdeling.

Aero-Nord har for tiden ca. 120 ansatte, men dette tal vil stige væsentligt næste år i forbindelse med levering af de tre nye fly. Man råder over 7 besætninger, hver bestående af to piloter og en flyvemaskinist. Besætningsmedlemmerne er som firmaets ledelse overvejende tidligere Nordair-folk. De fleste piloter er danske, men man har dog også svenske, norske og et enkelt australsk besætningsmedlem. – Kabinepersonalet er 100 % kvindeligt; på længere ture er der tre stewardesser, mens det på de kortere er nødvendigt med fire, da man ellers ikke kan nå at servere mad og sælge cigaretter og spiritus til passagererne!

Aero-Nord har til huse i en meget smuk nyopført bygning på hjørnet af Amager Landevej og Lufthavnsvej. I stueetagen rummer den flyvekøkkenet Aero-Chef, der har en kapacitet på 6000 måltider pr. dag, og som foruden Aero-Nord selv også forsyner SABENA, Loftleidir m.fl.

På første sal findes kontorer og undervisningslokaler. Bygningen har kostet 2¼ mill. kr. og blev opført på rekordtid (tre måneder) takket være anvendelse af præfabrikerede elementer.

Den nye hangar

Da der ikke fandtes ledig hangarplads i Kastrup, har selskabet selv opført en hangar i Kastrup Syd ved siden af indkørselen. Hangaren er som kontorbygningen tegnet af arkitekt *Bent Severin* og opført med Højgaard & Schultz A/S som hovedentreprenør, idet de oprindelige planer om at lade et engelsk firma opføre en hangar af færdige elementer måtte opgives. Den nye hangar er 50 m bred og 38 m dyb og forsynet med en port på 50×7,75 m, hvortil kommer en lille port på 4×5 m, så halefinnen kan komme ind. Udvendigt er hangaren beklædt med letmetalplader. Langs østsiden findes en 6 m bred bygning med kontorer, kantine og omklædningsrum, mens en tilsvarende bygning på vestsiden rummer lager og værksteder. Hangaren er forsynet med et stort varmeanlæg, der kan varme den op fra 0° til normal arbejdstemperatur på ca. 30 minutter.

I den tekniske afdeling er der ansat ca. 50. Aero-Nord giver sig kun af med den daglige vedligeholdelse af flyene, hvilket dog skal forstås i videste forstand, og de store dokeftersyn vil man overdrage til fremmede værksteder, ligesom man ikke foretager komponent- og motoreftersyn.

Hangaren har kostet 3 mill. kr. og er bygget sådan, at den ret nemt kan forlænges, hvis man skulle anskaffe større fly. Den er rigelig stor til en DC-7B, og Aero-Nord har derfor både plads, kapacitet og lyst til at udføre arbejde på privatfly, hvilket man allerede så småt er begyndt på.

Den grund, hvorpå hangaren er opført, har man lejet af Statens Luftfartsvæsen med kun seks måneders opsigelsesfrist! Aero-Nord regner ikke med, at lufthavnen bliver flyttet foreløbig, og direktør *A. Lauesen* hævder således, at lufthavnen i dag hverken operationelt eller med hensyn til selve passagerekspeditionen har udnyttet halvdelen af sin kapacitet. Han foreslås således, at den gamle hovedbygning tages i brug til indenrigstrafikken og at der sker en spredning af trafikken, f.eks. ved en nedsættelse af landingsafgifterne i de trafiksvage perioder.

Hvad Aero-Nords egen fremtid angår, så regner man med, at DC-7B vil være konkurrencedygtig endnu nogle år, men man har sikret sig forkøbsret hos American Airlines på fire Lockheed Electra. Man har dog ikke truffet bestemmelse om, hvorvidt man vil gøre brug af denne forkøbsret, eller om man vil gå direkte over til jetfly.

Aero-Nord har kun fået koncession for to år, mens de tidligere blev givet for fem år, og ifølge bestyrelsens formand, direktør *Erik Østbirk*, er det mere end håndfæstning end en egentlig koncession. Han siger, at det ud fra et forretningsmæssigt synspunkt vil være ganske uforsvarligt at langtidsplanlægge med indkøb af jetfly til ca. 25 mill. kr. stk., før koncessionsforholdene er afklaret, og før chartertrafikens luftfartspolitiske stilling ligger klart belyst for en længere årrække.

H.K.

Aero-Nords nye hangar i Kastrup-Syd er i fuld brug. Den er 38×50 m og har kostet 3 millioner kroner. Der er en speciel portåbning i midten til halefinnerne.

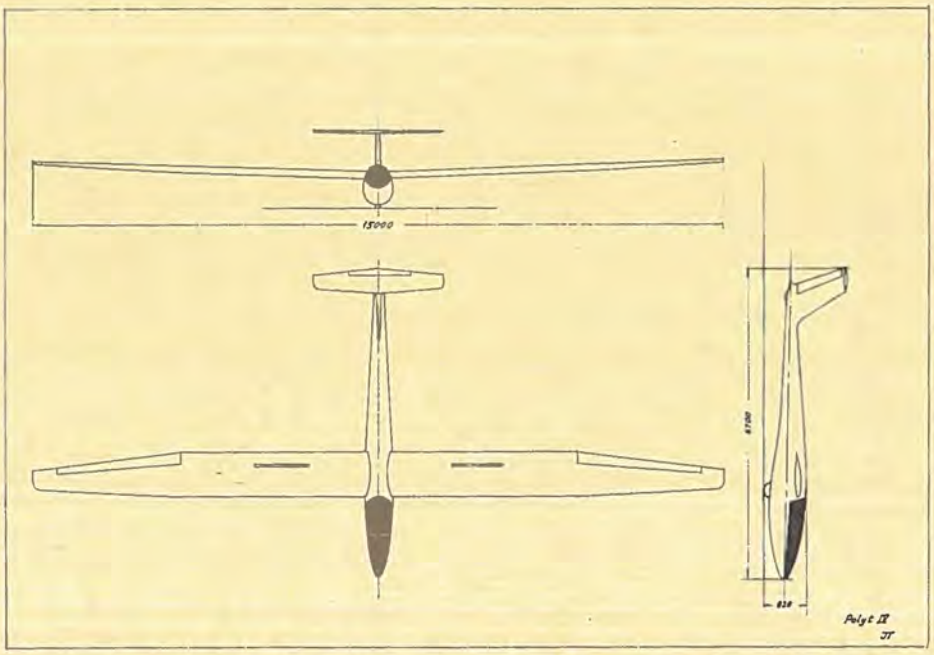
POLYT IV, nyt dansk svævefly

Polyteknisk Flyvegruppe arbejder med et højtydende svævefly, bygget op efter de nyeste konstruktionsmetoder

VI har i Polyteknisk Flyvegruppe igennem flere år været beskæftiget med at konstruere et nyt svæveplan i standardklassen. Da vores sidste konstruktion, der var et tosædet skolingsplan, blev kaldt Polyt III, kalder vi det nuværende projekt for Polyt IV.

Vi har med Polyt IV tænkt os at lave et fly med præstationer helt i topklasse, d.v.s. med et glidetal i nærheden af de 40, og det skulle samtidig meget gerne have så gode langsomflyvningsegenskaber, at det også skulle kunne udnyttes i normal dansk termik. Disse to krav medfører, at flyet i aerodynamisk henseende skal udføres meget omhyggeligt og med meget stor overfladenøjagtighed. Det sidste krav om de gode langsomflyvningsegenskaber kræver desuden, at man holder planbelastningen lav. Desværre arbejder de to krav imod hinanden, så her som så mange andre steder må man indgå et kompromis.

Man har i de senere år i Tyskland arbejdet meget med at bygge svæveplaner i glasfiberarmeret kunstharpiks og har opnået meget fine resultater hermed. Man kan med glasfiber opnå meget lette og nøjagtige konstruktioner, og fly som Phönix, D-36 og BS-1 har vist, at vi-kelige præstationsforbedringer kan opnås ad denne vej. Glasfiberen har dog en ulempe: Konstruktionerne bliver meget lidt stive.



Oversigtstegning over det nye danske svævefly Polyt IV, der har helt moderne linier. Bygningen er i fuld gang.

Bjælke- og ribbeløs vinge i aluminium-honeycomb

For at undgå denne ulempe vil vi i Polytten udføre den bærende del af vingen i aluminium, der stivhedsmæssigt er langt bedre end glasfiber. Som vist på tegningen af et vingetværsnit er hele den midterste del af vingen lavet som en aluminiumsskal, der både er beregnet til at optage bøjning og torsion. Der er altså ingen normal hovedbjælke, og heller ingen formgivende ribber. Forkant og bagkant i vingen er lavet i glasfiber og skummateriale og indgår ikke i den bærende konstruktion.

Det nye i Polyt IV'ens konstruktion er først og fremmest, at vi ikke vil bruge nitter, men lim, til at samle aluminiummet med, og endvidere at aluminiumsskallerne er udført som en sandwich, hvor udfyldningen er af aluminiumshoneycomb. (Honeycomb betyder biceller, og materialet består af 0,05 mm tykke aluminiumsplader, der er bukket og limet sammen, så det ligner biceller.) Limer man to tynde aluminiumsplader på hver side af en honeycombplade, får man en plade, der er langt stivere end de to aluminiumsplader alene, og som kun vejer en ubetydelighed mere. Pladen er meget formstabil, således at den i modsætning til træ ikke arbejder, når den bliver fugtig.

Polyt IV's skaller bliver limet op af 0,3 mm tykke aluminiumsplader med 9,5 mm honeycomb imellem. Inde ved roden består skallen af 4 lag 0,3 mm plader, et lag 9,5 mm honeycomb og igen 4 lag 0,3 mm aluminium. Antallet af plader aftager udefter vingespidsen, således at der på de yderste 3,5 m kun er ét lag 0,3 mm aluminiumsplade på hver side af honeycomben. En skal limes op på én gang i en negativ-form under vacuum. Vingens over- og underskal samles derefter med nogle få ribber, og med to langsgående plader, der limes fast til skallerne med vinkellister.

Også for- og bagkanterne af glasfiber støbes op i negative forme og limes fast ind i aluminiumsskallerne. Overgangen fra glasfiber til aluminium spartles ud og slibes.

Vi regner med på denne måde at kunne lave en vinge, hvor alle målene overholdes med 1/10 mm's nøjagtighed, og hvor bølgeujævnheder er mindre end 1/20 mm. Denne nøjagtighed er nødvendig for at kunne udnytte det laminarprofil, som dr. *R. Eppler*, Bölkow Entwicklungen KG, har været så venlig at beregne specielt til Polyt IV og de vejrforhold, vi har her i landet.

Krop og hale af glasfiber

Polyt IV'ens krop og haleplan skal fremstilles af balsa og glasfiber efter en metode, som er blevet udviklet af AKA-flieg Braunschweig. Den er blevet anvendt bl.a. i SB-6, SB-7 og D-36. Den består i, at man bygger kroppen op af ca 8 mm tykke balsalister, der er limet sammen, så de danner et lukket rør, som har kroppens facon. Uden på balsarøret lægges så nogle lag glasfiber med kunstharpiks. Hele overfladen spartles og slibes. Der er ingen spanter i denne konstruktionsform, og det påstås, at den er meget hurtig at lave. SB-7 kroppen skulle således være lavet på ca 14 dage. Ulempen ved metoden er, at det er vanskeligt at lave konstruktionen let.

Polyt IV vil, selv om den er i standardklasse, blive udstyret med optrækkeligt understel. Hvis den skal deltage i konkurrencer, må man så sætte et fast hjul ind.

Bygningen begyndt

Vi er efterhånden kommet så langt med projektet, at vi er ved at have lavet værktøjet. Vi er i gang med at lave limprøver, og vi er færdige med vindtunnelundersøgelserne, der bliver lavet som eksamensprojekt på Polyteknisk Læreanstalt. Vingerne er tegnet og beregnede, og vi skal nu til at lave

Snit gennem den bjælkeløse vinge. Midterpartiet er af aluminium-honeycomb, mens for- og bagkanterne er i glasfiber-skumstof-sandwich konstruktion. Profil: Eppler 450.

JURYENS DOM *Interessante kommentarer fra OSTIV-dommerne*

OSTIV har nu offentliggjort den rapport, som juryen afleverede efter bedømmelsen af standardklasseflyene under VM i South Cerney i sommer. Juryen bestod af *Lorne Welch* (England) som formand, *J. Bojanowski* (Polen), *I. de Boer* (Holland), *H. Zacher* (Tyskland) og *Paul Schweizer* (USA), alle erfarne prøveflyvere med mindst 700 timers og 60 typers erfaring.

Fra den 21. til 30. maj afprøvede de, ofte i meget tidlige og kolde morgentimer, de 13 fremstillede fly: Boomerang, Dart, Delfin, Edelweiss, Foka, Havukka, HP-12, Libis, M 100 S, Olympia 465, Phoebus SF-27 og Uribel.

Standardklassens mål er som bekendt at fremme konstruktion og bygning af svævefly, der er billige at bygge samt sikre, billige og nemme at anvende og reparere, hvorved man samtidig skal befordre svæveflyvningens udbredelse i verden.

20 forskellige sider af flyene blev bedømt af hvert jurymedlem efter en 6-skala, men ikke lagt sammen, da der ikke var enighed om, hvor stor vægt man skulle lægge på de enkelte punkter. OSTIV har udbedt sig forslag til en mere fast bedømmelsesmetode for fremtiden.

Om *Dart*, der fik prisen i år, udtaler juryen, at den synes at være et godt kompromis, og trods det, at den ikke var billigst, fandt man den højere pris berettiget ved flyets forbedrede kvalitet. Komfort, førersædets indretning, udsyn og pilotens sikkerhed blev især fremhævet. Flyet var let og behageligt at flyve og blev betragtet som egnet til almindelig klubbrug.

Foka 4 blev som i 1960 og 63 betragtet som et udmærket fly, særdeles vel udviklet, med fremragende flyveegenskaber og gode præstationer.

Herudover udtalte man sig om HP-12 og om *Phoebus*, det første kunststoffly, der er blevet bedømt af OSTIV. Opbygningen af glasfiberforstærket kunstharpiks og balsa synes meget omhyggeligt udtænkt, overfladen var fremragende og den aerodynamiske udformning en af de reneste. Juryen anser den for et lovende forsøg og afventer med interesse resultaterne af yderligere erfaring samt af strukturmæssig og træthedsmæssige afprøvninger.

Om *HP-12* siger man, at skønt den udelukkende er bygget af letmetal uden lærredsbeklædte flader, var den dog et af de letteste af flyene. Opbygningen er bemærkelsesværdig enkel og stærk og vingen har en usædvanlig god overflade.

– Som man ser, nævner man kun flyenes positive sider, så man bør også tænke over, hvad juryen *ikke* udtaler sig om.

Juryen har yderligere fremsat følgende almindelige bemærkninger:

Man anser det konventionelle haleparti for det bedste. Pilformet finne (eller endog haleplan) er mindre god både aerodynamisk og mht opbygning. V-halen betragtes ikke som nogen forbedring på grund af uønsket mellemvirkning mellem højde- og sideror. Og T-halen frembyder opbygningsmæssige problemer, selv om den er aerodynamisk sund.

Det synes, som om luftbremser i bagkanten kan have både aerodynamiske og strukturmæssige fordele frem for den almindelige DFS-type. Det foreslås at foretage yderligere undersøgelser angående denne bremsetype, især hvad angår styremekanismen og formindskelsen af betjeningskraft.

Intet fly havde støddæmper udover selve dækket. Man mener, at risikoen for beskadigelse af såvel fly som pilot kan formindskes, hvis der indbygges støddæmper i understellets befæstigelse.

Der bør gøres mere ud af pilotsikkerheden. Det må gøres nemmere at hoppe ud ved hjælp af et gribehåndtag, ligesom man må sikre sig, at piloten kan få fødderne ud under instrumentbrættet. Førerskærmen skal let kunne kastes af, og låsen skal være idiotsikker.

Længdestabiliteten var utilstrækkelig på nogle af flyene, især dem med énfladehale uden stabiliserende klap.

Nogle fly havde for lille spillerum mht pilotvægt og havde ikke egnede ballastarrangementer. OSTIV's luftdygtighedskrav anbefaler, at flyet skal være egnet til vægte for pilot plus faldskærm fra 55 til 110 kg, helst uden ballast.

Nogle fly havde meget ringe frigang mellem jorden og krop eller højderor.

Vingebelastningen var gennemgående højere end tidligere, hvormed hastighederne for såvel stall, kurveflyvning som alm. flyvning er gået i vejret. Denne tendens giver utvivlsomt forbedrede præstationer på gode dage, men på bekostning af større vanskelighed ved at holde sig oppe i svag opvind. Om det er klogt at gå videre ad denne vej bør omhyggeligt overvejes.

Den fladt siddende pilotstilling er ikke længere så ualmindelig. Den bør imidlertid ikke blive for yderliggående.

Visse af flyene havde dårlige stall-egenskaber med udpræget vingetab eller næsefald og uden advarsel mod stall.

Alle flyene var temmelig nemme at samle og adskille, men i nogle tilfælde kan der gøres yderligere forbedringer ved at mindske antallet af løse dele.

Den samlede rapport findes i „Aero Revue" nr 10.

---

en prøvevinge, der skal bruges til styrke- og træthedsundersøgelser. Endvidere er vi klar til at blæse en førerskærm og til at lave et prøvestykke af kroppen. Kroppen skulle gerne stå færdig i løbet af vinteren. Vingerne er det meget vanskeligt at give noget byggetidspunkt for, da vi sikkert vil blive udsat for en mængde overraskelser, før de er færdige.

Vi har til bygningen af Polytten fået stillet penge til rådighed af Laurits Andersens Fond, Tuborgfondet og Otto Mønsteds Fond.

Data for Polyt IV:

Spændvidde	15 m
Sideforhold	18
Planbelastning	25 kg/m²
Nyttelast	110 kg
Bedste glidemetal ...	38–40 ved 90 km/h

Flyet er beregnet til at opnå bedst mulig rejsehastighed ved snæver termik på 1–2 m/sek.

J. Tejlgård.

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Aviator har solgt sin Morelli til Als og har også afsat klubhuset på Arnborg, og man er klar til at bygge 11×30 m hangar på klubbens nye flyveplads ved Borup.

Billund har købt en Bergfalke fra 1955 i Tyskland for 3.500 DM.

Birkerød måtte sidst i september indstille flyvningen på Sandholm, hvis nye banes midterparti da blev tilsået. Næste år skulle pladsen være fin.

Frederikssund—Frederiksværk har startet sit andet s-teorikursus, forhandler om køb af en Bergfalke og har fået værkstedsplads stillet til rådighed til arbejdet på spil og hangar, og man påregner i efteråret at kunne begynde at føre byens flyvepladsplaner ud i livet.

Havdrup, der i 1954 som den første klub gik ind for skoling på lukkede tosædede svævefly og dertil anskaffede en Specht, har til afløsning af denne bestilt en ny Bergfalke III til levering til foråret.

Holbæk har i efteråret fået en forsmag på, hvordan det kan blive, når eksercerpladsen flyttes til et nyt areal syd for det gamle. Med ca 2000 m wire ude kom Doppelraab'en op i 950 m højde en dag. Der er den fordel ved den nye plads, at man ikke behøver flytte hangaren.

Odense har bestemt sig til at forsøge at afsætte sine to Baby'er for bedre at udnytte de nyere fly.

København passerede i begyndelsen af september årets start nr 3.000.

Ringsteds længe drøftede anskaffelsesplaner resulterer nu nok i en ny Ka-8 til foråret.

Silkeborg fik et nyt elevhold i sommer ved at holde „åbent hus" og må i øjeblikket stoppe for tilgangen. Klubben overvejer nu køb af et ensædet fly til erstatning for Danmarks ældste Baby (1939) og er interesseret i en Ka-6.

Svævethy, der pr 1/10 havde passeret 1400 flyvninger mod 1133 i 1964, er begyndt på en opsparing på langt sigt med henblik på en afløser til Baby'en.

Vejle havde først i oktober passeret 2200 starter, 200 over budgettet for 1965. Man fortsætter til midt i december. Den havarerede Bergfalke ventes snart genopbygget.

Viborg har købt Dansk Svæveflyvefonds Rhönlerche.

Flyvevåbnet har fået 4 Ka-8, som de 4 stationer selv beklæder og gør færdige. Til gengæld udrangeres de resterende gamle fly, så flyvestationerne kommer på højde med de mange civile klubber, der har fundet ud af, at det er dyrt at holde gammelt materiel flyvedygtigt.

Flere sølvdiplomer

I fortsættelse af listen i nr 9 kan vi oplyse, at der er udstedt følgende sølvdiplomer:

272 Jørgen S. Jørgensen, Odense. 273 Hans A. Kubstrup, København. 274 Erik Stilling Pedersen, Silkeborg. 275 Leif Fuglsang, Ålborg. 276 Johann Sommerlade, Svævethy. 277 Mogens Hansen, Birkerød. 278 Poul Erik Hvass, Ålborg. 279 Andreas Schack, Als. 280 Werner Wismar, Als. 281 Per Breitenstein Kristensen, Havdrup. 282 Erik Høffner Petersen, København. 283 Per Enggård Pedersen, Havdrup, 284 Ib Overgård, Århus. 285 H. O. Jensen, Aviator.

SÅ BILLIGT ER DET AT VÆRE FORSIKRET NU!

Ulykkesforsikring kan tegnes på følgende to måder:

Alt. nr. 1.: Ren ulykkesforsikring kun omfattende risikoen ved flyvning.
Alt. nr. 2.: Tillægsforsikring til en i et af nedenstående forsikringsselskaber løbende heltidsforsikring.

Hvis forsikringssummerne for eksempel er 100.000,— kr. ved dødsfald og 100.000,— kr. ved fuldstændig invaliditet, andrager de årlige præmier følgende:

	Alt. nr. 1.	Alt. nr. 2.
Besætningsmedlemmer i flermotorede trafik- og charterfly	450.— kr.	295.— kr.
Andre erhvervsflyvere	875.— kr.	720,— kr.
Privatflyvere	400.— kr.	245.— kr.
Skoleflyvning (lærer eller elev)	875 — kr.	720.— kr.
Svæveflyvere	500 — kr.	345.— kr.
Faldskærmsudspringere	600.— kr.	445.— kr.

NB! PRÆMIERNE ER FULDT FRADRAGSBERETTIGEDE PÅ SELVANGIVELSEN

Policer udfærdiges i overensstemmelse med ovenstående af nedenfor anførte forsikringsselskaber, som alle er medlem af:

DANSK POOL FOR LUFTFARTFORSIKRING

Absalon/Skandinavia
Aika
Auto-Lloyd
Baltica
Baltiske Assurandører
Basler Brandforsikring
Basler Transport-Forsikring
Dannevirke
Dansk Bygnings Assurance
Dansk Kautionsforsikring
Danske Lloyd
Europæiske
Haand i Haand
Hafnia-Skade
Kjøbenhavnske Re
Kjøbenhavnske Sø
Kgl. Brand
National
Norden
Nordeuropa
Nordisk Brand
Nordisk Gjen
Nordisk Ulykke
Nye Danske
Private Assurandører
Salamandra
Schweizisk Ulykke
Skjold
Terra
Trekroner

Brugte fly

TIL FORDELAGTIGE PRISER

CESSNA 150/1961	*TOTALTID: 1915 TIMER*	*KR.*	*58.000,—*
CESSNA 172/1962	*„ 2155 „*	*„*	*68.000,—*
CESSNA 205/1963	*„ 200 „*	*„*	*180.000,—*
CESSNA 210/1963	*„ 890 „*	*„*	*194.300,—*
CESSNA 310/1962	*„ 930 „*	*„*	*425.000,—*
PIPER CHEROKEE 235/64	*„ 80 „*	*„*	*154.000,—*
KZ VII	*1100 TIMER TIL NÆSTE OVERHAUL*	*„*	*35.000,—*

Vi har flere fly til fordelagtige priser på lager. Rekvirer venligst vort brugtflykatalog med priser og specifikationer for de enkelte fly.

A/S COMMERTAS *Hangar 142, Københavns Lufthavn, Dragør. Telefon (01) 53 20 80.*

Resultaterne fra flyvedags-konkurrencerne

Værløse vandt igen

De sidste resultater og forskellige ændringer ved udvalgets gennemgang af resultaterne bevirkede, at Værløse kom over Aviator i distance. Da *Holger Lindhardt* kom foran Braes, mens *Ejv. Nielsen* fik sin store trekant kasseret, vandt Lindhart individuelt, så med Københavns sejr i varighed blev det totalt sjællandsk sejr iår.

Ialt indkom 337 resultater mod 360 ifjor, nemlig i varighed 154 mod 177, i distance 146 mod 141 og i hastighed 37 mod 42. Der var 30 kasserede resultater.

Hold-distance (Politikens pokal)

	km	p	g	i	k	d*
1. Værløse	890	1776	5	14	1	4
2. Aviator	1336	1511	5	11	0	5
3. Havdrup ..	990	1317	5	18	6	9
4. Ålborg	624	1163	5	9	1	5
5. Midtjydsk ..	931	1142	5	9	2	4
6. PFG	742	1104	5	7	1	4
7. København ..	760	1022	5	12	0	7
8. Karup	462	869	4	7	2	2
9. Odense	541	665	5	5	0	4
10. Skrydstrup ..	415	622	5	8	0	3
11. Vestjysk ..	264	528	2	3	0	1
12. Ringsted ..	401	525	5	13	0	9
13. Vejle	433	462	4	4	0	4
14. Birkerød ..	425	425	3	3	0	3
15. Skive	268	418	2	3	1	2
16. Århus	404	404	5	10	3	5
17. Kolding	240	388	3	5	0	2
18. Svævethy ..	246	246	2	2	0	2
19. Nordvestjysk	102	204	1	1	0	1
20. Als	103	103	1	1	0	1
21. Næstved	97	97	1	1	0	1

* g = gyldige, i = indsendt, k = kasseret, d = deltagere.

Hastighed (Codans pokal)

	p	g	i	k	d
1. Værløse	465	5	7	0	3
2. Ålborg	416	5	5	0	3
3. Aviator	356	4	4	0	2
4. PFG	341	5	5	0	4
5. Karup	318	4	4	0	2
6. København	124	2	2	0	1
7. Havdrup	117	2	3	1	2
8. Vejle	92	1	2	1	1
9. Midtjydsk	82	1	3	2	2
10. Birkerød	0	0	1	1	1
Skive	0	0	1	1	1

Varighed (Ekstrabladets pokal)

		g	i	k	d
1. København ..	50 t 10 m	10	17	0	10
2. Karup	43 t 43 m	10	18	0	8
3. Als	35 t 15 m	10	15	2	7
4. Værløse	31 t 07 m	10	16	0	6
5. Havdrup	25 t 12 m	9	13	3	7
6. Ringsted	22 t 55 m	10	20	1	11
7. Ålborg	21 t 23 m	5	5	0	3
8. Vejle	19 t 45 m	6	7	0	4
9. Århus	19 t 02 m	7	8	0	6
10. PFG	15 t 17 m	6	6	0	4
11. Birkerød	10 t 47 m	2	2	0	2
12. Skrydstrup ..	8 t 27 m	4	4	0	2
13. Kolding	8 t 15 m	2	2	0	2
14. Aviator	7 t 10 m	4	4	0	2
15. Midtjydsk ..	6 t 10 m	1	2	1	2
16. Nordvestjysk .	5 t 40 m	1	1	0	1
17. Svævethy	5 t 32 m	1	1	0	1
18. Skive	4 t 58 m	1	1	0	1
19. Vejle	2 t 30 m	1	1	0	1
20. Næstved	0 t 0 m	1	1	1	1

Individuel distance (Berl. Tid.s pokal)

	km	p	
1. H. Lindhardt	532	1064	(3)
2. Ib Braes	654	933	(3)
3. H. Marqvardsen	737	907	(3)
4. L. Midtbøll	473	829	(3)
5. B. Skovgård	371	742	(3)
H. Thorsted	396	742	(3)
7. K. Wiehe	690	690	(3)
8. V. Pedersen	622	673	(3)
9. Ejv. Nielsen	633	633	(2)
10. J. Friis	380	632	(3)
11. N. Sejstrup	260	519	(2)
12. P. V. Franzen	378	490	(2)
13. H. Breitling	406	457	(2)
14. Evar Jensen	342	452	(3)
15. L. Fuglsang	248	351	(2)

Bedste klub (Augustinus-pokalen)

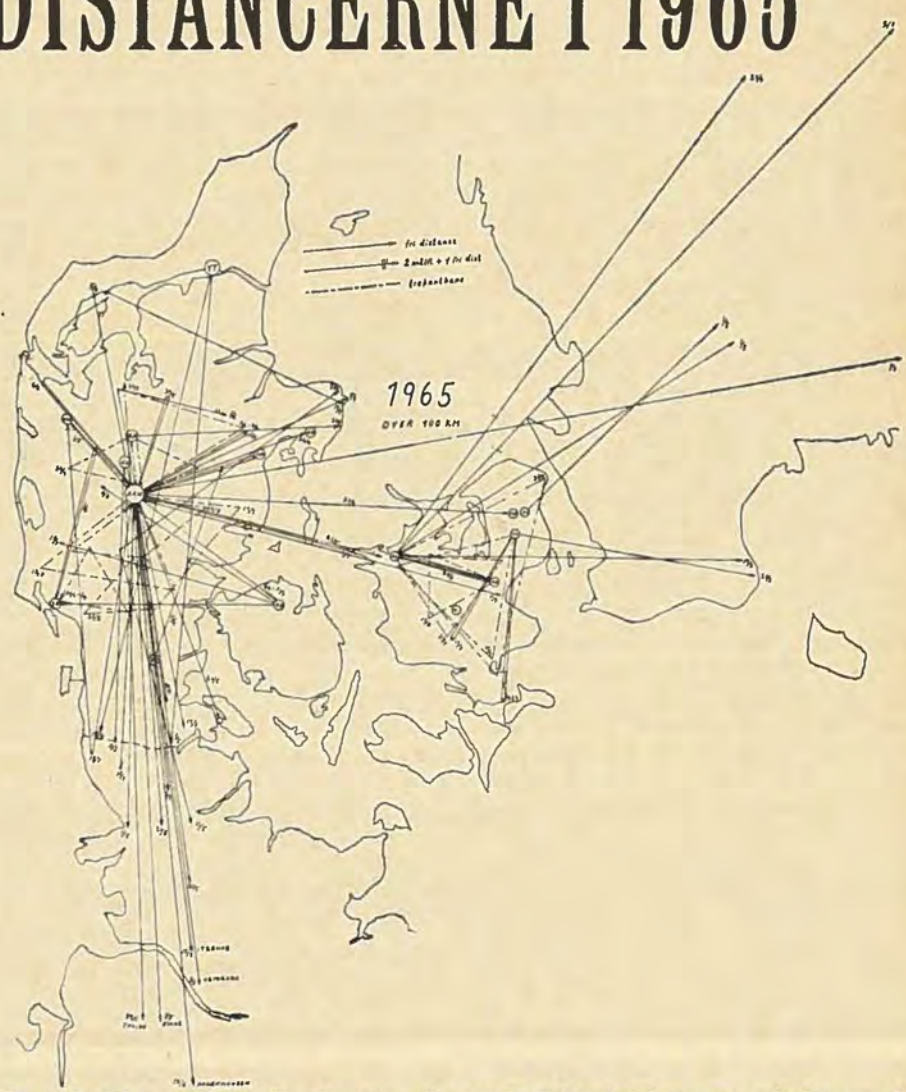
1. Værløse	6	points
2. Ålborg	13	„
3. København	14	„
4. Karup	15	„
Havdrup	15	„
6. Aviator	19	„
7. PFG	20	„
8. Ringsted	28	„
9. Midtjydsk	29	„
10. Skrydstrup	32	„
11. Als	33	„
12. Århus	35	„
Birkerød	35	„
14. Odense	39	„
Vejle	39	„
16. Kolding	40	„
17. Vestjysk	41	„
18. Skive	43	„
19. Nordvestjysk	45	„
Svævethy	45	„
21. Næstved	51	„

*

Et guld-diplom

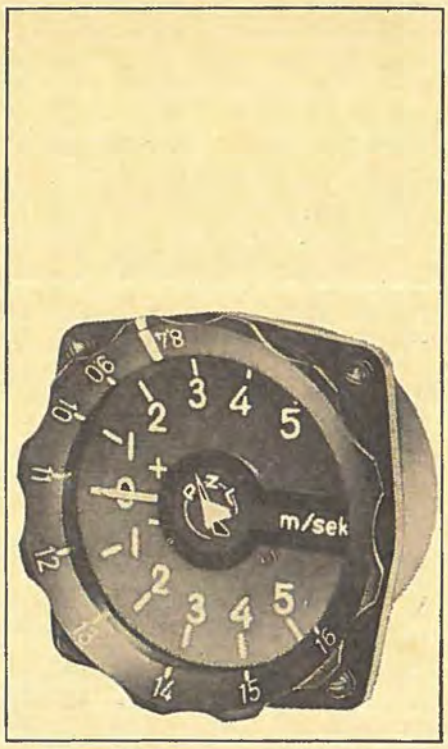
Årets tredie gulddiplom, dansk nr 17, er udstedt til *Klaus Wiese Niesen*, Reno i USA, der i 1962 i en Schweizer 1—26 fik sin guldhøjde med 3390 m højdevinding (max. højde 5160 m o.h.). Den 3. august fik han udført sin distance. Han var kort efter hjemme på besøg, men flytter iøvrigt til foråret til England for at studere videre der.

DISTANCERNE I 1965



Her er kortet over distanceflyvningerne med svævefly i den forløbne sæson, således som de fremgår af flyvedagskonkurrencer, diplombetingelser etc. Kun distancer over 100 km er medtaget. Skulle vi have glemt nogle, så lad os dem vide, så vi i hvert fald kan få dem med på originalkortet.

Lad instrumenter og svævefly gøre udslaget!



1 stk. Mucha Standard tilbage til kr. 12600 franco polsk grænse
Svævefly af typen SZD-25 LIS, hovedefterset, kan i begrænset omfang leveres i 2. kvartal 1966

Alt tilbehør til svævefly, barografer, faldskærme m. v.

BESTIL INSTRUMENTER NU, TIL SENERE LEVERING EVT. TIL FORÅRET

MOTOIMPORT
WARSZAWA - POLEN

PZL-variometer type WRs-5 er forsynet med Mac Cready-ringsystem, hvilket muliggør bestemmelse af det ideelle forhold mellem synketal og glidehastighed (glidetal) under strækflyvninger, baseret på den gennemsnitlige stigehastighed i termiken.

WRs-5 er konstrueret efter Stauscheibensystemet og har måleområde fra 0 til ±5 meter med tolerance ±3 meter.

I PZL's omfattende program for flyinstrumenter findes også variometre til 30 meter, Total Energi Variometer, højdemålere, fartmålere, kompasser m. v. Polske flyinstrumenter er kvalitetskonstruktioner i et meget fornuftigt prisleje, og der ydes 6 måneders skriftlig garanti.

Brochurematerialе og priser på forlangende.

REPR. I DANMARK
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53, KGS. LYNGBY, TLF. (01) 87 69 15

Så De vort indlagte supplements-katalog?

Gode gaveideer til venner og bekendte.
Har De stadig nr. 1?
Skriv og forlang disse supplementskataloger til Deres eget brug,
— eller bed os om at fremsende det til interesserede i Deres omgangskreds.

Knud Rasmussens Eftf.
GREGERS HØEG - BOGHANDEL
Vesterbrogade 60, Kbh. V.
*Telefon *HI 2055 — Giro 27529*

Bristede trekanter

To af vore toppiloter foretog i august to fine trekantflyvninger, men har fået dem kasseret, da reglerne ikke var opfyldt. *Ib Braes'* 200 km trekant den 14/8 på 2 t 31 m var for det første næppe på 200 km, måling til flyvedagskonkurrencen gav kun 195. Det var en sjælden dag med 2000 m skybasis, hvor reglen om forholdet mellem højde og distance blev aktuel. At højdetabet ikke må overskride 1 % af distancen er bekendt, og en anden pilot, der skulle på 100 km trekant, blev pr radio kaldt ned fra 2000 til 1000 m før tærsklingen. Til en 200 km trekant giver 1 % jo 2000 m, MEN når højdetabet er større end 1000 meter, anerkendtes som officiel distance kun den sande distance minus 25 gange den højde, som højdetabet overskred 1000 meter.

Det havde Braes overset — og vi andre med, indtil rekordansøgningen „kom i maskinen". Til flyvedagskonkurrencen kunne flyvningen medregnes med 175 km og tilsvarende mindre hastighed, men som rekord var den udelukket. Der var et svagt håb om at hale den igennem fra udkobling til landing i stedet for med flyvende start og ankomst og stadig med en pæn hastighed, men her manglede en startattest med udkoblingssted, og da distancen stadig var tvivlsom, trak Braes sin ansøgning tilbage og prøver igen næste år.

Så skal han og andre blot huske, at iflg. den nye udgave af rekordreglerne i SM-bladene er det nu 30 gange overskridelsen, der skal reduceres med.

— Den anden kasserede trekant er *Ejvind Nielsens* 283 km på Sjælland den 28/8, hvilket koster ham den individuelle sejr i flyvedagskonkurrencen. Foruden at fotokontrollen mangler et startbillede, så falder den på, at Helsingør er fotograferet fra landsiden — beregnet til 3½ km fra centrum. Husk altid at fotografere fra *ydersiden* af trekanten. — Iøvrigt er det tidligere præciseret, at byer ikke duer som mål- og vendepunktsangivelser, det er alt for upræcist. Selv Braes' Hovedgård og Vamdrup giver anledning til diskussion, når man skal måle distancen. Det må være til stationen, torvet, domkirken, et vejkryds el. lign. i de pågældende byer.

Brug vinteren til at repetere regler. Klubben har fået de nye SM-blade, der iøvrigt kan købes for 4.00 kr hos KDA. Det er ingen undskyldning for andre, at selv vore VM-piloter kan kikse sådanne flyvninger.

Edelweiss i produktion

VM-sejren samt de to første pladser i „8 Jours d'Angers"-konkurrencen har øget interessen for Siren Edelweiss svæveflyet, hvoraf der hidtil er leveret 11. Hidtil er der bestilt 13 til eksport, bl.a. til USA, hvor den har fået amerikansk typecertifikat. Hele produktionen i 1966 er solgt, men der laves også kun et fly pr måned. Man håber efterhånden at nå de planlagte 2 pr måned. USA hævdes at være interesseret i en tosædet version.

FLYVEVÅBNET

Oberstløjtnant *A. K. Hovgård* gør fra 1/10 tjeneste som forsvarsattache ved de danske ambassader i Stockholm og Helsingfors.

Luftværnsgruppen har nu fået sine Hawkmissiler, der skal anvendes mod lavtgående mål. De opstilles bl.a. på Middelgrundsfortet og bliver operationelle efter nytår. Hawkmissilet er 5,03 m langt, vejer 587 kg, kan flyve Mach 2,8 og har en skrå rækkevidde på 35 km.

Civilslips

Chefen for Flyvevåbnet har godkendt et særligt Flyvevåben-slips til civilt brug for personel tilknyttet Flyvevåbnet. Slipset er mørkeblåt og forsynet med en 8 mm bred skrå stribe i flyverblåt (som farven i distinktionerne).

NYT *ude og hjemme*

Republik likviderer

Den verdensberømte amerikanske fabrik The Republic Aviation Corporation træder nu i likvidation. Den blev oprettet i 1931 og har siden da bygget ca. 25.000 fly, navnlig ensædede jagerbombere som Thunderbolt, Thunderjet og Thunderchief. Produktionen af den sidstnævnte ophørte i fjor, efter at ordrerne var blevet kraftigt reduceret til fordel for McDonnell F-4 Phantom, og siden har man kun haft underleverandørarbejde o.l. Man havde investeret store summer i rumforskningsudstyr, men kom for sent til at få de fede kontrakter. Selve fabrikken ventes at blive overtaget af Fairchild Hiller, mens flyvepladsen i Farmingdale, en forstad til New York, skal anvendes til et general aviation center.

Henri Mignet død

Den franske flykonstruktør *Henri Mignet* døde 10. sept., 71 år gammel. Han blev verdenskendt i 30'erne for sin Pou-de-Ciel eller „himmellus", et tandemvinget fly til amatørbygning. Den oprindelige type blev ramt af en række ulykker og forbudt i de fleste lande, men havde alligevel betydning ved at inspirere til de mange typer til amatørbygning, der siden er fremkommet.

Over 90.000 fly i USA

FAA har udsendt en statistik, hvoraf det fremgår, at der ved årsskiftet var registreret over 90.000 fly i USA, heraf 88.742 til General Aviation. Af disse sidste var der 10.644 flermotorede, 45.777 enmotorede med fire eller flere sæder og 30.367 enmotorede med et til tre sæder. De tilsvarende tal for 1959 var 6.034, 27.301 og 34.543, altså en tydelig tilbagegang for de helt små fly, både relativt og bogstaveligt.

Film om angrebet på Shellhuset

Et engelsk selskab vil lave en film om angrebet på Shellhuset i København den 21. marts 1945. Drejebogen er skrevet, og til foråret vil filmens danske scener blive optaget i København. Af selve angrebet findes autentiske filmsoptagelser, optaget fra en af de deltagende Mosquitos.

Kommunalt tilskud

Skive flyveplads, der er oprettet på privat basis for fem år siden og som hidtil kun har haft en nord-sydvendt bane, har netop fået bevilget 4.500 kr af Skive kommune til udbygning af en ny øst—vest-vendt bane i størrelsen 30×650 m og med de nødvendige sikkerhedszoner. Desuden vil afmærkningen blive fornyet.

TRAFIKFLYVENYT

Falck har købt endnu en Heron og råder herefter over 5 Herons, 1 Dornier Do 28 og 1 Lockheed-Aermacchi 60. Dove'n er blevet solgt til USA. Den nye Heron er indrettet som ambulancefly med plads til to liggende patienter og fem siddende passagerer.

Sterling Airways ejer, pastor Ejlif Krogager, har købt et areal op til Billund lufthavn og vil muligvis opføre en hangar på det, idet han overvejer at lade en del flyvninger udgå fra denne plads. Han har også planer om at bygge et hotel i Kastrup.

SAS har solgt de fire Caraveller, der hidtil har været udlejet til Swissair, til dette selskab. Derimod har SAS ikke selv ønsket at købe de to Swissair-ejede Coronado'er, man har lejet siden 1962, og de vil blive returneret i begyndelsen af 1966.

SAS indenrigsruter viste en fremgang på 42 % i de første fire måneder af sommersæsonen. Fordelingen var Tirstrup 44.207, Ålborg 39.126, Rønne 29.029 og Billund 14.265, ialt 126.627.

SAS egne eksperter skal i samarbejde med et amerikansk rationaliseringsfirma udarbejde et effektiviseringsprogram på følgende områder: flådens sammensætning, SAS organisatoriske struktur, den tekniske og vedligeholdelsesmæssige struktur, langsigtede rationaliseringsprojekter og kortfristede effektivitetsforbedringer. Karl Nilsson, SAS præsident, skriver i personalebladet Inside SAS, at det er nødvendigt med en kraftanstrengelse, hvis selskabet ikke meget snart skal lide tab, og at det gælder om at få en højere produktivitet.

SAS har øget sin DC-8-62 ordre fra 4 til 8, der alle leveres i 1967. Nogle kan evt. leveres som konvertible passager- og fragtfly. SAS har forkøbsret på endnu 4 igen. Den nye kontrakt er på næsten 260 mill. kr.

SAS ansatte den 4/10 endnu 7 danske pilotaspiranter, hvortil kommer 6 til november. Inden årets udgang regner man med at have 275 danske piloter, hvoraf næsten 100 kaptajner, idet der også skal være kaptajnskursus for 31 danske trafikflyvere.

SAS byder i sin vinterfartplan på godt 1 million pladser eller 15 % stigning. Der bliver en ny rute til Tampere i Finland via Norrköping med Metropolitan, DC-8 på London-ruten og to daglige Caravelleflyvninger på Nordnorge.

SAS har indsat sin anden DC-7F fragter i trafikken. Den hedder OY-KNE „Eiliv Viking".

Conair vil købe endnu en DC-7B.

IATA har udarbejdet forslag til endnu lavere priser på atlantruterne. En 21-dages returbillet fra Danmark til New York skulle komme på 2492 kr, dvs. 137 til 379 kr mindre end den nuværende pris. De nye priser skal træde i kraft til 1. april, men skal dog godkendes af myndighederne først.

Japan Air Lines har bestilt 3 Concorde, hvorefter der ialt er bestilt 48. JAL har i forvejen reserveret 5 amerikanske overlydsfly. Når man nu har bestilt Concorde, er det fordi den ventes først i drift og nu også kan klare Tokio—Honolulu-strækket.

TWA har bestilt yderligere 23 Boeing-fly, nemlig 16 707'ere af forskellig art, og 7 727 i to udgaver.

Sterling Airways har den 23. sept. skrevet kontrakt med Sud-Aviation om endnu en Super Caravelle, selskabets tredje, til levering i marts 1967. Den første Super Caravelle har fløjet 1651 timer pr. 30. sept. og transporteret 49.740 passagerer. Dens faste ugentlige ture har været 2 gange til Rhodos, 2 gange til Stockholm, 2 gange til Palma, 2 gange til Malaga, 1 gang til Barcelona, 1 gang til Rom, 1 gang til Rimini og 1 gang Athen-Rhodos.

Niels Egebjerg går af

Luftkaptajn *Niels Egebjerg* fyldte 60 år den 3. oktober og er dermed faldet for SAS' aldersgrænse. Han blev militærflyver i 1929 og ansat i DDL i 1934 og har fløjet alle siden da anvendte propelfly i DDL og SAS, ialt i henved 14.000 timer.

Luftfartspokalen til Johs. Nielsen

Pressens Luftfartsmedarbejdere uddelte i september Luftfartspokalen for 1964, som blev tildelt chefen for SAS Region Danmark, direktør *Johs. Nielsen*.

NM med linestyrede

Erling Jensen, der var med som dommer i kunstflyvning, fortæller om konkurrencen i Norge.

NM-65 blev afholdt 18.–19. september på Gardermoen Flyvestation ca 50 km nord for Oslo. Det var første gang, nordmændene holdt dette stævne, og til trods for det store arbejde, det medfører, og den kendsgerning, at der er ret få modelflyvere i Norge, lykkedes arrangementet til fulde. Det var et stævne, som nordmændene kun fortjener ros for.

Stævnet skulle begynde lørdag ved 14-tiden, og på dette tidspunkt styrtede regnen ned i spandevis. Dette indvirkede kraftigt på resultaterne, i hvert fald for danskernes vedkommende, for ingen kunne stille deres motorer rigtigt i det alt for våde vejr. Efter de sidste flyvninger i første runde havde danskerne også placeret sig pænt og beskedent på nogle af de nederste pladser i næsten alle klasser.

I kunstflyvningen havde *Eilif Madsen* (der også var holdleder) vrøvl med motoren under konkurrenceflyvningen, under trimflyvningen gik det derimod strålende. *Hans Geschwendtner* var oversidder i 1. runde kampflyvning, og broderen *Jens* blev slået ud i første kamp. I hastighed fik *Dirch Ehlers* noteret nul for 1. flyvning, medens Jens fløj 171 km/t med to liner. Holdkapflyvnings-folkene havde også deres at slås med: *Werner Siggård*/Eilif Madsen fik en tid på 6,00 min., ikke overgået af *Jørgen B. Larsen/Dennis Nordahl Jacobsen*, der fik 6,12 min. *Per/Ole Hasling* havde skruet forventningerne ned til en tid omkring 4,40 min, men en overvarm Super Tigre fik først standset uret ved 5,27 min.

Efter lørdagens flyvninger førte *Kari* (Finland) kunstflyvningen, *Arnipahlo/Järvi* holdkapflyvning med 4,37 min., og *Ralf Ekholm*, ligeledes Finland, hastighed med 194 km/t. Så det kan roligt siges, at første omgang gik til finnerne!

Søndagen kom med sol og hård blæst. Eilif Madsen fløj en pæn 2. og 3. flyvning og rykkede op fra 11.-pladsen til en 5.-plads. I kampflyvning skulle Hans Geschwendtner møde *Folke Olsson*, Sverige, og efter en hård og spændende kamp vandt Olsson med kun 5 points mere end Hans. Eilif Madsen/Werner Siggård gennemførte ikke 2. heat holdkapflyvning, Jørgen B. Larsen/Dennis N. Jacobsen fik noteret 6,25 min., medens Per/Ole Hasling endelig fik deres 4,40 min. i en flot flyvning. I hastighed kunne Dirch Ehlers stadig ikke forliges med den spinkle stander og den hårde blæst og fik ligeledes 0 for 2. og 3. flyvning. Jens fløj pænt ligeud og rykkede op på 2.-pladsen med 194 km/t, men måtte iøvrigt noteres for et nul i 3. flyvning, der ellers begyndte meget lovende.

De andre nationer fik også gode resultater i slutrunden. Især skal fremhæves *Ove Andersson's* (Sverige) fine kunstflyvning, som skaffede ham 2.-pladsen, Kari var allerede vinder, med nok en finne, *Pätiälä*, på 3.-pladsen. I hastighed fløj *Ralf Ekholm*, Finland, 211 km/t. Den svenske trio fik 4., 5. og 6.-pladser med 189, 185 og 175 km/t.

I holdkapflyvning kom de tre finske hold i finalen, alle mand! *Nohre/Pahlo* „trak" sig til 4,39 min. uden at få én eneste advarsel, og brdr. *Sundell* lavede en fin soloopvisning og fik 4,25 min.

Ved et regelmøde holdt lørdag aften, var FAI's 50-omgangsregel blevet sløjfet, og protester fra dansk side blev ikke imødekommet! Finalen i Team-Race var ret en ynk at overvære. *Arnipahlo/Järvi* laveste „stående et-tal" i asfalten p g.a. et linebrud og var dermed ude af spillet. Sundell landede en gang med understellet trukket op, og en anden gang måtte mekanikeren inden for cirklen for at bjærge modellen. Nohre/Pahlo trak alt, hvad linerne kunne bære, ja, når tilskuerne begyndte at råbe ukvemsord ind til de mindre sportslige, blev der bare trukket lidt mere! Ingen fik advarsler!! I kampflyvning stod finalekampen mellem *Ytreøy* (Norge) og *Larsson* (Sverige). Efter glimrende underholdning vandt Larsson. Men det var ligeved, at de ellers skrappe svenskere havde fået tørt på af de overraskende gode nordmænd.

PS.: Desværre var der fotograferingsforbud på Gardermoen, derfor intet billedmateriale.

RESULTATER

Hastighed

1. Ralf Ekholm, F. ..... 211 km/t
2. Jens Geschwendtner, D. .... 194 –
3. Matti Lahtinen, F. ..... 193 –

Hold

1. Finland ..... 13 points
2. Sverige ..... 15 –
3. Danmark ..... 19 –
4. Norge ..... 25 –

Kampflyvning

1. Staffan Larsson, S.
2. Andreas Ytreøy, N.
3. Folke Olsson, S.
5. Hans Geschwendtner, D.
11. Jens Geschwendtner, D.

Hold

1. Sverige ..... 9 points
2. Norge ..... 9 –
3. Finland ..... 13 –
4. Danmark ..... 15 –

Kunstflyvning

1. Juhani Kari, F. ..... 1897 points
2. Ove Andersson, S. ..... 1800 –
3. Pennti Pätiälä, F. ..... 1787 –

Hold

1. Finland ..... 11 points
2. Sverige ..... 16 –
3. Norge ..... 24 –
4. Danmark ..... 27 –

Holdkapflyvning	**Bedste heat**	**Finale**
1. Sundell/Sundell, F.	4,25 min.	10,03 m.
2. Nohre/Pahlo, F.	4,39 –	10,22 –
3. Arnipahlo/Järvi, F.	4,39 –	– – –

Hold

1. Finland ..... 6 points
2. Danmark ..... 21 –
3. Sverige ..... 21 –
4. Norge ..... 29 –

Samlet holdkonkurrence

1. Finland ..... 43 points
2. Sverige ..... 61 –
3. Danmark ..... 82 –
4. Norge ..... 86 –

DM i skræntflyvning

Danmarksmesterskabet med skræntmodeller fordelte sig i år over 3 konkurrencer hhv. den 2. maj, 29. august og 3. oktober, og konkurrencerne fandt sted i det egnede terræn i Hjardemål i Thy, arrangeret af Modelflyveklubben Zephyr. I blæsten sidst i august var der kun ringe deltagelse, men blev specielt med de radiostyrede modeller udført imponerende flyvninger på trekantbane.

Ved finalen var det overskyet med god vind, men ingen regn. I balsaglinderklassen udeblev storfavoritten *P. Dueholm* og forspildte derfor sin mesterskabschance. Der er iøvrigt sket en sørgelig tilbagegang i deltagertallet i den klasse. *Hans Gerstrøm* (430) vandt med 384 sek (for sine to bedste resultater), fulgt af Dueholm med 278 og *Hans Rasmussen* (430) med 241.

Den store klasse Skr. II havde så ringe konkurrence, at man spekulerer på at lade den udgå. *Niels Frederiksen* (430) vandt med 605 sek foran hhv. *Ole* og Hans Gerstrøm med 463 og 292 sek.

I de kompasstyrede modellers klasse var der meget hård konkurrence, idet Hans Rasmussen viste overraskende styrke og bl.a. havde en enkelt flyvning på hele 4 min 22 sek, men trods sin sejr i dagens konkurrence måtte han lade *Poul Chr. Andersen* med hans Cobra (001) vinde med 868 mod sine 733 sek.

Med radiostyrede modeller kæmpedes der bravt til den bitre ende. *Ole Christiansen* (403) lagde sig straks i spidsen og holdt pladsen trods hårdt pres fra de 4—5 følgende konkurrenter. Enkelte af disse udførte ret opsigtsvækkende manøvrer i forsøg på at avancere.

Ole Christiansen vandt samlet med 3521 points, fulgt af *Niels Linnet* (001) med 3429 og *Frits Nielsen* (539) med 3304. Alle disse tre brugte K 10, der er ved at være enerådende på dette felt.

Danalimkonkurrencen

Odense Model-Flyveklub kan notere stigende interesse for sin årlige konkurrence for fritflyvende gasmotormodeller, Danalimkonkurrencen, der blev afholdt under gode vejrbetingelser i Odense lufthavn den 26/9. Men efter en del havarier under trimningen kunne dog kun 9 af de 17 tilmeldte gennemføre konkurrencen.

Selv om den sydøstlige vind friskede noget op efterhånden, var der dog fine flyveforhold på tværbanen, der i dagens anledning var reserveret modelflyverne.

Det blev *Per Svensson* fra Klub 630, der i år vandt Danalimpokalen og den medfølgende gavecheck fra Dansk Limfabrik i Køge, hvorfra også en del andre præmier i form af lim stammede. Svensson opnåede 595 sek i D 2. *Erik Nienstædt* blev nr 2 med 529 og *Bernt Jensen*, Askov, nr 3 med 328 sek.

I den lille klasse D 1 vandt *Steen Agner*, København, med 476 sek foran *M. Birchløv*, Odense, med 370.

Konkurrencen blev ledet af *Jørgen Surlykke Petersen*, og der var også præmier fra Dansk Modelflyveindustri og Greigs Hobbycenter.

Mere om modellerne ved VM for radiostyrede

Optrækkeligt understel

Den canadiske skolelærer *Ron Chapmann* havde forsynet sin Norseman IV med optrækkeligt understel – noget der så vældig elegant ud, og en ting, der medvirker til at nedsætte modellens luftmodstand en hel del. Når vi alligevel ikke tror på, at optrækkeligt understel bliver ret almindelige, så er det, fordi disse understel er ret tunge og meget kostbare, ca 200 kr pr ben. Hertil kommer, at de elektromotorer, der driver mekanismen, tærer så meget på strømforsyningen, at det i mange tilfælde vil være nødvendigt at forsyne modellen med ekstra batterier, der atter kræver plads og koster vægt. Fordelene

Chris Teuwen med mekaniker og model.

kan således næppe opveje ulemperne, og det er vel også grunden til, at systemet ikke har fået nogen videre udbredelse i de tre år, det har været på markedet.

En anden konstruktionsmæssig nyhed, som vi synes bedre om, er at man går væk fra at sætte planerne fast med gummibånd. – Disse er efterhånden så kraftige, at de alligevel ikke giver sig noget videre, og derfor sætter man planerne fast med snap-låse af typen cam-lock eller duz-fastener. De er hurtigere at arbejde med, og de skæmmer ikke modellerne, som de kraftige gummibånd. Man bør dog nok have en hel del rutine i at lande, før man går over til dette system.

Topmodellerne

har vi for nogles vedkommende omtalt i FLYV nr. 5/1965. Men der kan vel være grund til at gentage, at man kan købe tegninger til nr. 1 og 3 i U.S.A. *Ralph Brooke's* Crusader – forsidebilledet i sidste nummer – er udgivet af Model Airplane News (februar 1965). Modellen angives kun at egne sig til proportionalstyring, men Brooke indrømmede dog, at det kun var noget, han havde på fornemmelsen, idet modellen ham bekendt aldrig har været prøvet med reedudstyr.

Han mener dog, at reedservoerne er så meget langsommere end proportionalservoerne, at det kan få betydning, især for krængerorenes vedkommende. Men, siger han, det kan selvfølgelig afhjælpes med lidt større krængeror. Candy'en kan købes hos R/C-modeler (november 1964). Den er konstrueret til begge styreformer, og der kan købes færdig glasfiberkrop til den.

Cris Teuwens model, Trouble, kan formentlig ikke fås som tegning, da konstruktionen ikke er endelig. Teuwen har eksperimenteret en hel del de sidste par år, bl.a. i samarbejde med *Fritz Bosch*. Man gik oprindelig ud fra den evige teori om, at det man havde brug for, var et plan til at bære modellen, rorflader til at styre med, samt en krop, der kun skulle tjene som forbindelse mellem disse to ting. Samt naturligvis huse radio og motor. Man lavede derfor nogle kroppe efter pod-and-boom systemet. Men dels var det umuligt at drive modeller med disse kroppe til at flyve stærkt, og dels havde man besvær med lateralcentret, så man opgav helt og gik i stedet til den modsatte side og byggede nogle ret buttede modeller. Både Teuwen og Bosch er enige om, at man her er inde på det rigtige; men at der er et stykke vej endnu, vidnede en mægtig interimistisk underfinne på Trouble'n om. Af samme grund var Teuwen vældig omhyggelig med at placere modellen rigtigt for de mange interesserede fotografer, så den kun blev foreviget fra den pæne side!

oml.

Høstkonkurrencerne

Høstkonkurrencerne var forfulgt af en del vanskeligheder. Grundet den sene høst måtte fritflyvningskonkurrencen på Sjælland udsættes fra den 12. til 19. september, hvor den måtte aflyses p. gr. a. vejret.

Vest for Storebælt måtte man af samme grund flytte fra Djursland til „Musvågen" i Hejnsvig, hvor man havde en udmærket konkurrence den 12/9 i Fugdal mose. Stævnet var præget af mange gode termikflyvninger og det stik modsatte. Nye og ret uerfarne deltagere prægede også en del og er årsagen til, at resultaterne trods det fine vejr ikke blev bedre.

Jens Theut (632) vandt A 1 med 574 sek., *Arne Kristensen* (632) vandt A-beg. med 651 og *Erik Grove-Nielsen* (632) A-eksp. med 807 sek., fulgt af *Jørgen Larsen* (538) med 718 og *Bjarne Jensen* (538) med 683 sek.

I C 2 vandt *Jens Gerstrøm* (523) med 682, i D 1 *P. Birchløv* (301) med 424 og i D 2 Carl Gerstrøm (523) med 688 sek.

Høstkonkurrencen i radiostyring den 19. skulle i Jylland have fundet sted i Ø. Børsting, hvor også 3 deltagere og nogle tilskuere var mødt op. Grundet hård kuling besluttede man at aflyse. Fra Sjælland har vi intet hørt.

Linestyringskonkurrencen i Jylland kunne ikke afholdes som planlagt på grund af, at man ikke kunne anvende det stadion, der var udset. Den blev udsat til 24/10.

Øst for Storebælt gennemførte man den 26/9 konkurrencen på Maribo stadion. Kunstflyvning for eksperter vandtes af *Orla Larsen* (144) med 1688 points foran klubkammeraten *Walther Willems* med 1424. Begynderklassen blev vundet af *Robert Petersen* (143) med 814.

I hastighed vandt *Jens Geschwendtner* (138) med hele 206 km/t foran *Kjeld Frimand Jensen* (130) med 200 km/t.

Holdkapflyvning havde 7 deltagende hold. Finalen over 200 omgange fandt af *Erling Jensen*/Kjeld F. Jensen (130) med 10 min 53 sek foran brødrene Geschwendtner med 14 min 46 sek.

Kampflyvning vandtes af *Søren Dalby* (227) foran *Jørgen Dobel* (227) og Jens Geschwendtner.

Moseslaget

Windy afholdt den 10/10 sin årlige konkurrence „Moseslaget" på Amager Fælled med deltagelse fra 7 klubber. *Uffe Olesen* (508) vandt kunstflyvning med 966 p. foran *Jørgen Larsen* (316) med 946 og *Eilif Madsen* (130) med 940. Begynderklassen blev vundet af *Ole Cortsen* (316) med 475. *Kjeld Frimand Jensen* (130) vandt hastighed med 201 km/t og *Jørgen B. Larsen* (145) kampflyvning med 297 points.

Der blev ikke fløjet holdkapflyvning, da der kun kunne flyves på én bane, men man kunne glæde sig til næste år ved at se det netop spirede græs på den nye bane, hvor der bliver 4 cirkler.

Ny formand for modelflyverådet

Ved modelflyveklubbernes repræsentantskabsmøde i Grenå søndag den 17. oktober trak formanden *Finn Mortensen* sig tilbage, idet han kun havde påtaget sig posten midlertidigt, og det samme gjorde næstformanden *Kjeld Frimand Jensen*. I deres sted indvalgtes *Dennis Nordahl Jacobsen* (klub 145 Wasp) og *Erik Nienstædt* (116 Gentofte) i modelflyverådet.

Ved et konstituerende møde samme dag blev *Poul Erik Lyregård* formand, Dennis Nordahl Jacobsen næstformand, Erik Nienstædt grenchef for fritflyvende, *Eilif Madsen* uændret grenchef for linestyrede og *Ole Christiansen* grenchef for radiostyrede. I rådet sidder desuden *Axel E. Mortensen* og *Frits Nielsen*.

Rådet vil i KDA's hovedbestyrelse blive repræsenteret af Lyregård og Nienstædt.

Repræsentantskabsmødet, der blev ledet af *Hans Schiøtt*, varede 6 timer, afbrudt af en times spisepause.

Der blev vedtaget forslag om at føre rekorder over både 100 og 200 omgange i holdkapflyvning, at lade D2-klassen gå fra 0 til 2.5 ccm og dermed overlappe D 1, at holde DM for indendørs modeller, at indføre tvungen lyddæmper for motorer over 2.5 cm³ samt at indstille til hovedbestyrelsen, at kontingentet for 1966 sættes til 20 kr for junior- og 30 kr for seniormedlemmer.

Udrensning

Ifølge luftfartsloven skal et fly slettes af luftfartøjsregisteret, når det er solgt til udlandet, totalhavareret, ophugget eller forsvundet. Desværre overholdes denne bestemmelse ikke altid, bl.a. fordi Luftfartsdirektoratet forlanger flyets registreringsbevis indsendt sammen med en erklæring fra rettighedsregisteret om at det fly, der ønskes slettet, ikke er behæftet med gældsforpligtelser. Der optræder derfor en del ikke-eksisterende fly i registeret, men direktoratet har mulighed for selv at slette sådanne fly, idet nævnte lovs § 13 siger: „Har et luftfartøj i tre år ikke haft gyldigt luftdygtighedsbevis, kan det slettes, såfremt ejeren ikke inden en af registreringsmyndighederne fastsat frist tilvejebringer sådant bevis". Under henvisning hertil blev tre motorfly allerede slettet pr. 31. dec. 1964, nemlig OY-ACM, Percival Proctor, Jørgen Mortensen, Kastrup (vistnok ophugget), OY-DAZ, General Monospar, Zone-Redningskorpset (overdraget KDA i 1956 til anbringelse på museum) og OY-DMI, Messerschmitt Me 108 Taifun, P. H. A. Perch, Esbjerg (beskadiget ved havari og solgt til Sverige til kannibalisering).

BØGER

Birch & Bramson: *Flight Briefing for Pilots, III. Radio Aids to Air Navigation.* Pitman, London, 1965. 191 sider, 60 ill. Pris 30 shillings.

Til de to tidligere bind i denne serie slutter sig nu tredie del om radiohjælpemidler. Gennemgangen af radiohjælpemidlerne og deres brug er gjort ud fra den forudsætning, at piloten ikke er og ikke behøver at være radiotekniker, og det har resulteret i en udmærket beskrivelse af interesse både for almindelige piloter og for den, der vil tage instrumentbevis.

Alverdens fly

William Green & Gerald Pollinger: *The Aircraft of the World.* MacDonald, London 1965. 360 s., 29×23 cm. 110,25 kr. indb.

Denne bog, der bringer oplysninger om *alle* eksisterende flytyper, foreligger nu i 3. og komplet ændrede udgave, idet det kun er navnet, der er tilbage fra den forrige fra 1955. Der er over 1200 billeder og ca. 600 treplanstegninger og en koncentreret tekst med både tekniske og historiske oplysninger. Bogen er forbavsende up-to-date og medtager f.eks. alle de nye typer fra Paris-udstillingen. Også de hjemmebyggede fly er med, og det samme gælder de historiske fly, som vises ved flyveopvisninger o.l. Vist er det er dyr bog, men som altid ved Greens produkter får man fuld valuta for pengene.

Forretnings- og sportsfly
SÆLGES

Fint 2 pers. fly, motor næsten fabriksny, marchfart ca. 200 km/t. Aktionsradius ca. 2000 km.

K. A. Rasmussen, »Lille Sølyst«, Skrillinge pr. Middelfart, Telf. (09) 41 15 98.

TYPENYT

Fokker Friendship skal bygges i en ny fabrik i Indonesien, der oprettes med hollandsk bistand. De første 40 skal bygges af hollandske komponenter, mens resten af de planlagte 100 skal være rent indonesiske. Desuden skal Fokker levere 20 færdige Friendship til Indonesien. Den engelske regering har nægtet at give udførselstilladelse til motorer m.v. til disse fly på grund af det spændte forhold mellem Indonesien og Malaysia, hvorfor Fokker undersøger muligheden af at anvende amerikanske eller russiske motorer. Iøvrigt går salget af Friendship fortsat strygende, og der er i år hidtil solgt 50, hvorefter det samlede salg udgør 340. Af de nye ordrer kan nævnes 10 til Allegheny Airlines, USA, 1 til Braathen (selskabets ottende) og 1 til Icelandair (selskabets anden).

McDonnell Phantom nr. 1000 blev afleveret 7. juli. Det var en F-4B til U.S.Navy; samtidig blev nr. 999, en RF-4B, leveret til U.S.Marines og nr. 1001, en F-4C, til U.S. Air Force. USAF har allerede over 400 F-4 i tjeneste.

SAAB 105 (Sk 60): første produktionsfly fløj 27. august, og leveringer til Flygvapnet begynder til november. Flygvapnet har bestilt yderligere 20 (150 ialt). En af prototyperne er blevet prøvefløjet med fotorecognosceringsnæse og to 30 mm maskinkanoner under vingerne.

Idealtrafikflyet for 1970'erne til mellemdistancer er blevet drøftet af teknikere fra SAS, Air France, Alitalia, BEA, Lufthansa og SABENA. Man enedes om følgende specifikation: to fanjetmotorer, 150—175 pass. på ruter fra 900 til 2700 km, lave fremstillings- og driftsudgifter, start- og landingsbanebehov max. 1600 m. Motorerne bør være af samme type som i 1970'ernes tunge trafikfly, d.v.s. ca 13 t trykkraft og 20 % lavere specifikt brændstofforbrug end de i dag anvendte motorer. SAS vil behøve mindst 40 for at kunne erstatte sine Metropolitans og Caraveller.

To *Nihon YS-11* er blevet bestilt af Filipinas Orient Airways til en pris af 3.384.000 Dollars. Det er den første exportordre på dette tomotorede japanske turboprop-transportfly.

Lear Jet Model 23 er pr. 13. august solgt i 124 eksemplarer, af hvilke 45 var leveret. Produktionen er nu 10 pr. måned. Blandt kunderne er skuespilleren Frank Sinatra, der allerede har besøgt Europa i sin Lear Jet N175FS. Efter ønske fra det amerikanske forsvarsministerium har Lear Jet projekteret forskellige militære versioner af Model 23.

Dassault Mirage IV med Rolls-Royce Spey motorer vil muligvis blive anskaffet af Royal Air Force som Canberra afløser. RAF har dog også tegnet option på 110 F-111, men Mirage IV er betydeligt billigere end det amerikanske fly.

Curtiss Wright X-19, et V/STOL transportfly, styrtede ned 25. august under en prøveflyvning.

Distributor Wing er et amerikansk landbrugsfly meget lig Pawnee med en 260 hk Lycoming IO-540-A1A plus en Lycoming O-320 hjælpemotor til at drive sprøjtesystemet. Nyttelast 725 kg.

En *Auster Autocrat* med en 118 hk Rover TP.90 turbinemotor fløj første gang 13. juni.

Beagle B. 213 er en firesædet udgave af B. 242 med en 210 hk Continental IO-360. B. 242 produktionen forberedes nu, og det første seriefly skal flyve om et lille års tid. Serieudgaven får ændret haleparti med konventionelt højderor i stedet for prototypens „flying tail".

Lockheed C-5A har vundet konkurrencen om et nyt transportfly til USAF. Flyet vil veje ca. 320 t og have en nyttelast på 115 t. Spændvidde ca. 67 m, længde ca. 70 m, højde ca. 19 m. USAF har bestilt 58 fly, hvoraf det første leveres i 1969, til en samlet pris af ca. 2.000 mill. $ incl. reservedele.

★

2 stk. Cirrus Minor II sælges

370 og 630 timer tilbage.

JENS TOFT, (073 4 41 11) Højmark 31.

Brugte fly

Fra England og Tyskland

1 stk. motor Gipsy Major 10 Mk 1, 0 stillet £ 750 f.o.b. London.

V. Reitz & Co., Vangedevej 106 B, Gentofte — Telefon (01) 69 16 55

Gipsy Major Mark X-I

Vi er interesseret i tilbud på brugt motor af ovenstående type, der bl. a. er anvendt i en del KZ II.

Oplysning bedes sendt til Aerokort A/S, Løvegården, St. Magleby, Telf. 53 22 11.

East African Airways

Due to continued expansion, East African Airways will shortly have vacancies for qualified FLIGHT NAVIGATORS in their Comet and Super V.C. 10 Fleets.

Applicants must have valid I.C.A.O. Licences and be fluent in English.

Salaries and Allowances will be according to experience and qualifications, in the scale £2244 by increments to £2618. In addition, Housing Allowances, where applicable, will be paid. Generous Local and Contract Leave, and rebated travel facilities, plus contributory Pension and Medical Scheme.

■ Applications by Air Mail to: The Administrative Superintendent, Operation Department — East African Airways — P.O. Box 19002 — NAIROBI.

L-Spatz 55

Byggeår 1957
til salg for 5000 kr. ■ Henv. Vejle Svæveflyveklub - Vestergade 2 - Grindsted.

Velholdt Bergfalke II-55
til salg

Nordjysk Svæveflyveklub,
Kalkværksvej 9c, 3. Frederikshavn.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE
ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14
TEORIKURSER · KORRESPONDANCEKURSER · ALLE FLYVECERTIFIKATER

KASTRUPGÆSTER

Lufthansa oprettede fra 1. september en daglig fragtrute til Kastrup, som beflyves med to Fokker Friendships, D-BARI og 'BARO fra det tyske Condor og om lørdagen med en Capitol Curtiss C-46 N9891Z, der er malet op i Lufthansas farver. British United havde en Leningrad-flyvning 12/9 med One-Eleven G-ASJD og 26/9 med 'SJI, og Linjeflyg kom samme dag med Convair 440 SE-CCM (ex-SAS OY-KPC). Sabena og BEA anvendte 4/9 henholdsvis en ny Caravelle OO-SRK og en ny Trident G-ARPU, og Aer Lingus kom med deres fjerde One-Eleven EI-ANH 16/9.

Firmaet ESAB Ltd. fra Kent, som dog ikke må forveksles med det svenske ESAB, ankom 2/9 med Cherokee 180 G-ATAS og AB. Nyge-Aero med Cherokee 235 SE-EMU samt Montis AG. fra Zürich med Cessna 337 Super Skymaster HB-LCO. 3/9 landede Tri-Pacer OY-DMG (ex-SE-CEI) tilhørende E. Aaen og B. Sandagger fra Århus og Jodel DR.1050 F-BJYF fra Paris. I. & C. Meyer var ejer af Cessna 182G D-ENHU 6/9 og Transair SA. af Queen Air HB-GAZ 7/9 samt Svenska Flygmotor AB. af Aztec SE-EOG. 9/9 kom Cessna 205 HB-CMW og 10/9 Fried. Krupp's anden HS. 125 D-COME.

Baron D-IEHW 11/9 tilhørte Rheinland-Flugdienst og Jodel D.119 SE-CID Olle Berndtssen fra Malmö. 14/9 kom en finsk Musketeer OH-BMB på besøg og 15/9 William Kählers Cessna 140 OY-BAI fra Slagelse. Shell Aviation var her 16/9 med en Gulfstream G-ASXT og Julian Sandys fra Templer med Super Rallye G-ASAO. U. Fisher fra Haar var ejer af Comanche 400 D-EFCO og S. Sjödin fra Lidingö af Cessna 337 SE-ESA, som ankom 19/9. 25/9 sås to nye danske Cherokee'er OY-BBB og 'BBD, men ejerne vides endnu ikke med bestemthed. 27/9 landede Cherokee 150 SE-EPE fra AB. Nyge-Aero og Apache D-GABI fra Trix Spielwarenfabrieken i Nürnberg.

Månedens største sensation ankom 28/9, nemlig SAAB-fabrikkernes „jettræner" SAAB 105 SE-XBZ, som er det første besøg af denne type. Grunden til at maskinen, som er den anden prototype, kom til Kastrup, var at den medbragte SAS-direktøren Karl Nilson. (Det har tidligere været på tale, at SAS måske skal købe nogle af disse fly, men mon det bliver til noget?). Samme dag sås også Super Cup SE-CZZ (ex-OY-ACL) fra Nordflyg AB. i Eskilstuna og 29/9 Cherokee 140 SE-EOP fra Varbergs Flygklubb.

USAF Tactical Air Command var her 1/9 med C-130A Hercules 60505 fra 317th Troop Carrier Wing af 840th Air Division på Evreux Air Base i Frankrig. Mange fly fra denne Division hørte før i tiden under 322nd Air Division (se FLYV nr. 9/64). U.S. Army landede 21/9 med Beaver 16798 og 30/9 med en Bell UH-1B helikopter 38514, som deltog i efter årsmanøvren „Absalon 65" og var stationeret i Kastrup, medens andre to og ca. atten Sikorsky H-34'ere holdt til på Værløse. Maskiner fra U.S. Marines er yderst sjældne i Kastrup, så det var derfor en kærkommen gæst, da en SC-130J Hercules 148896 ankom 19/9; den var fra Squadron VMGR-252 og bar koden BH. U.S.Coast Guard kom også på besøg med Hercules, nemlig en HC-130B 1345 fra Elizabeth City 309.

E.H.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
SVANEMØLLEVEJ 17—19
København Ø (01) 29 36 00

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-BAL, Beech King Air, Danfoss A/S, Sønderborg. — OY-DPR, De Havilland Heron 2E, Falcks Flyvetjeneste, — Kastrup. — OY-BAZ, Piper Cherokee 180, Midtfly A/S, Ringsted. — OY-DML, KZ VII, Motorflyvesektion Holstebro (ex LN-RAE). — OY-AIK, Piper Apache 160, Viborg Air Charter A/S (tidl. Cimber Air, genopbygget efter havari ved Skelskør 30.3. 1964). — OY-DMJ, KZ VII, Jørgen Hegnet Touborg, Skrydstrup (ex D-ECOC, ex HB-EPZ). — OY-DIW, Cessna 172C, Transair, Kastrup. — OY-BAR, Piper Tri-Pacer, Flyvegruppe Vestjyden, Varde. — OY-EIX, Ka 6CR, Svævethy, Thisted. — OY-EYX, K 8B, Dansk Svæveflyvefond, Arnborg.

Slettet: OY-AET, Cessna 210, Scandinavian Air Trading Co. (solgt i Tyskland).

Ejerskifte: OY-BAC, Mooney M-20, T. Østrem, Kbh. (tidl. Walther Greulich A/S). — OY-EAT, Piper Colt, Jørgen Frederik Waldorf, Oliver Mikél Sørensen, Aksel Koch Petersen og Jørgen Ingvar Bondesen, Nordborg (tidl. Sportsflyveklubben). — OY-DPW, Cessna 172, Stjernqvists Bilskole Kbh. (tidl. Transair). — OY-DPD, Beech Baron, Egetæpper A/S, Herning, (tidl. Scand. Air Trading Co.). — OY-AEX, Ka 6, Midtjysk Flyveklub, Herning (tidl. Aviator, Ålborg).

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE
GO 73 64 — svares ikke 98 47 75

AERO CLEANING
Specialfirma for flyrengøring på alle typer. — Forlang tilbud!
Telf. (01) 51 25 23 og (01) 51 16 64

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 - (01) 35 23 43

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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.

MOTORFLYVERÅDET
Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERÅDET
Formand: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERÅDET
Formand: Konstruktør Finn Mortensen.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Falkonerallé 36, 4. sal tv., Kbh. F. (01) 39 36 32.

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.

FILMSAFTEN

torsdag den 4. november

KDA's anden mødeaften i vintersæsonen er en filmsaften på torsdag den 4. ds. kl 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København.

Der vises følgende film:

1. Den amerikanske »GEMINI II« om rumfærden i sommer, hvor amerikanerne for første gang havde en astronaut på »rumvandring« uden for rumskibet.

2. Den franske »RESEARCH, TESTING AND PRODUCTION FACILITIES« en film om den franske flyveindustri og dens forsøgslaboratorier og prøvecentre. Det er en slags fortsættelse af »In Time with Progress«, som KDA viste for et par år siden.

3. Den nye SAS-film »OPERATION VIKING«, der skildrer alt det, der går forud for en flyvning fra pilottræning og eftersyn til stewardess-uddannelse, flykøkkenet og flylastning.

Som vi plejer, indbyder vi KDA-medlemmer af alle kategorier med ledsagere til at overvære disse interessante film, der nok er værd at se. Der plejer at være god tilstrømning til filmsaftener, så kom i god tid for at få en god plads.

– NB: Næste mødeaften, andespillet, er ikke som angivet i sidste nummer den 4., men først FREDAG DEN 10. DECEMBER.

Nye direkte medlemmer

Fabrikant *Erik Wulff*, København.
Jørgen Skov Nielsen, Harløse.

Runde fødselsdage

Direktør *Eiler Juul Eilersen*, Folebakkegård, Vedbæk, 60 år den 20. november.
Direktør *Tage Nielsen*, Vesterbrogade 1, V. 65 år den 20. november.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

N. H. Birch & A. E. Bramson: *Flight Briefing for Pilots* Vol. III.

Zuerls *Adressbuch der Deutschen Luft- und Raumfahrt, 1965.*

Flying 1964.

Verdensmester og nordisk mester i KDA

På KDA's første mødeaften i denne sæson den 5. oktober blev verdensmesteren i modelflyvning, *Thomas Køster*, præsenteret sammen med wakefieldpokalen. Derpå fortalte holdlederen, *Poul Erik Lyregård*, kort og livligt, ledsaget af lysbilleder, om den spændende finale med den danske sejr ved VM i Finland.

Så blev den nordiske mester i motorflyvning, *Poul Heide Andersen*, præsenteret sammen med Nordiska Flygarpokalen. Heide udfyldte herefter hovedparten af programmet med en meget interessant beretning om hjemflyvningen af OY-DMII, der ikke skal udlægges „danmarksmester Heide", men „Danske Metri Huse". Ja, vi fik også turen derover pr trafikfly med samt nogle glimt fra USA, inden hjemturen begyndte. Heide ledsagede sin beretning med en righoldig samling dejlige farvelysbilleder.

Der havde iøvrigt været plads til både flere modelflyvere og flere motorflyvere i salen ved denne lejlighed.

Tid at tænke på skattefri gaver

Man skal disponere i god tid, hvis man vil have tilstrækkeligt at fradrage den dag, selvangivelsen skal skrives.

Som bekendt er KDA godkendt som berettiget til at modtage gaver efter nærmere bestemmelser med den virkning, at de er fradragsberettigede for giveren. Alt udover de første 100 kr må fradrages op til 1000 fradragsberettigede kroner.

Man kan give sin gave generelt til KDA's arbejde for flyvesagen eller specielt til visse formål såsom Svæveflyvecentret Arnborg, Boligfondet, Dansk Modelflyvefond eller hvad der nu særligt interesserer en.

Men det skal være inden nytår, og op til jul glemmer man det let, så tænk venligst på det allerede nu — og glæd Dem over Deres gavmildhed sidst i januar.

Ny motorflyveklub

I september stiftedes Nordvestjysk Motorflyveklub, der er tilsluttet KDA med 20 medlemmer. Den fornylig startede B & O Flyveklub i Struer er gået med ind i den nye klub, der har Holstebro, Lemvig og Struer-området som opland. Klubbens formand er civilingeniør *Age Ørum*, Brotorvet 1, Holstebro.

KALENDER

4/11	Filmsaften i KDA
13/11	Årsfest i Danske Flyvere
13-14/11	Møde i Nordisk Flyveforbund
17/11	Møde i Flyveteknisk Sektion
6/12	Møde i Flyveteknisk Sektion
7/12	Andespil i Danske Flyvere
10/12	Andespil i KDA

Svæveflyvning

7/11	Repræsentantskabsmøde i Arnborg

Modelflyvning

6-7/11	Københavnsmesterskab (L), Am. Fælled.
5/12	Djursland Cup (Lime).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Ny formand for Vestjysk Flyveklub

På grund af mangel på tid har *J. Lisberg* trukket sig tilbage fra formandsposten, men forbliver i bestyrelsen. Den nye formand og klubbens adresse er direktør *Svend Hulthin Jensen*, Jernbanegade 1, Esbjerg.

Flyvehistorisk sektion

Sektionen afholder møde fredag den 12. ds. kl 1945 i Hjemstavnslokalerne, Vartov, Løngangsstræde 28, København.

Der vises film fra det norske flyvevåben under krigen.

Prisliste

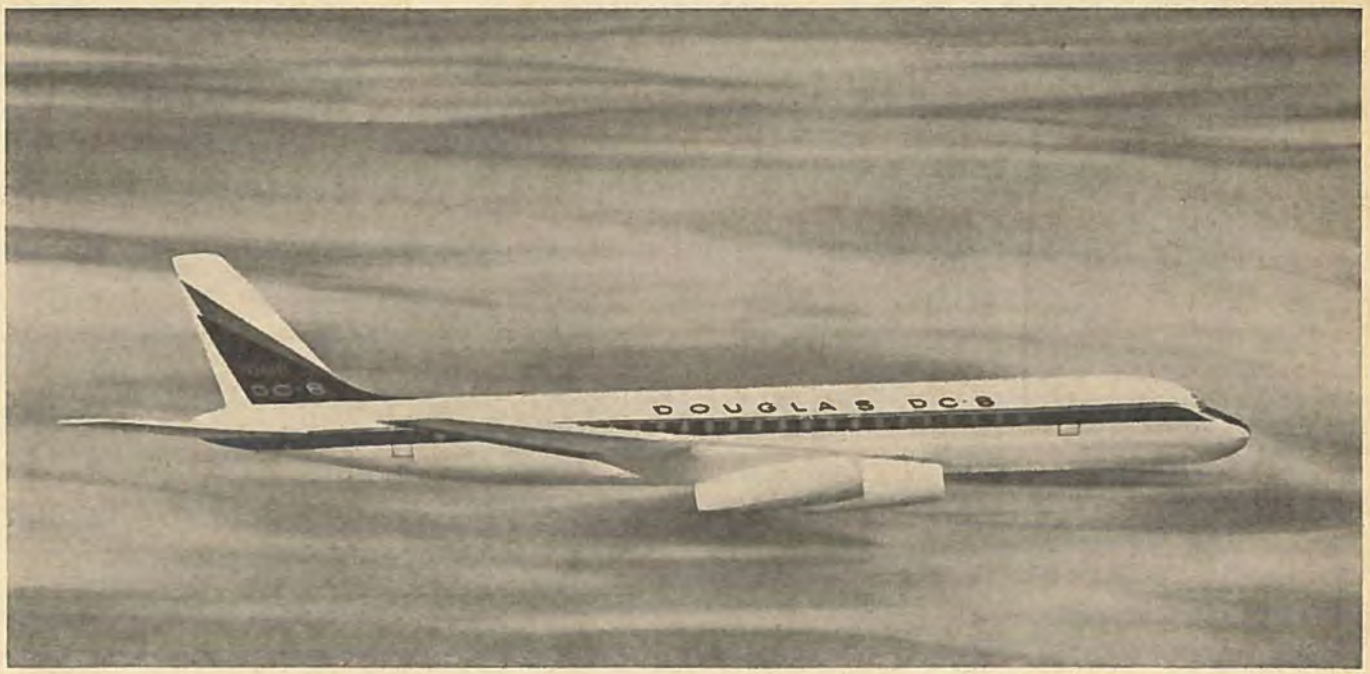
Mod forudbetaling i check eller på postkonto 2 56 80 leverer KDA f.eks. følgende. Husk venligst at opgive medlemsforhold (klub eller direkte). Bestillinger uden samtidig betaling forsendes normalt pr efterkrav:

KDA-emblem som transfer	kr.	1.00
Lille KDA-emblem	kr.	8.00
Stort KDA-emblem	kr.	20.00
Jakkemærke	kr.	6.00
Jakkemærke i guldbroderi	kr.	38.00
KDA-banner	kr.	35.00
Flagstang hertil	kr.	15.00
For motorflyvere:		
Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill.) pr. stk.	kr.	15.00
Air Touring Guide Europe	kr.	22.00
Luftfartøjs- og rejsejournal	kr.	19.00
Målepasser	kr.	26.00
Diverse computere fra	kr.	74.50
Dalton E—6B computer	kr.	80.00
Airtour-protractor	kr.	12.00
Dalton-knæbræt m. regneskive	kr.	38.00
KDA's driftsflyveplan, pr. blok	kr.	6.00
„Radiotelefoni for Flyvere"	kr.	25.25
Motorflyvehåndbogen, indb.	kr.	74.50
For svæveflyvere		
„The World's Sailplanes"	kr.	31.00
„Soaring"	kr.	18.50
SM-bladenes rekordregler	kr.	4.00
Svæveflyvehåndbogen, hft.	kr.	27.00
Personlig flyvebog	kr.	6.75
Svæveflyjournal	kr.	22.00
Startlisteblokke	kr.	9.00
Ekstra B- og C-emblemer	kr.	8.00
Ekstra sølv-emblemer	kr.	10.00
Startattestblokke	kr.	4.00
Landingsattestblokke	kr.	3.00
For modelflyvere		
Modelflyve-Bestemmelser	kr.	8.00
Dommervejledning i radiostyring	kr.	3.00
Tegninger (ikke medl. 3 kr. ekstra):		
A 2: Poul Lauridsens „641"	kr.	6.00
C 2: Kongsbergs wakefield-træner	kr.	11.00
Nienstædts Nille V	kr.	13.00
D 1: Kongsbergs Conovery	kr.	11.00
F 1: Sv. Nielsens hastighedsmodel	kr.	5.00
G: Kaj Hansens DM-vinder	kr.	10.00

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. Tlf. CEntral 13.404. – Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 19 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.



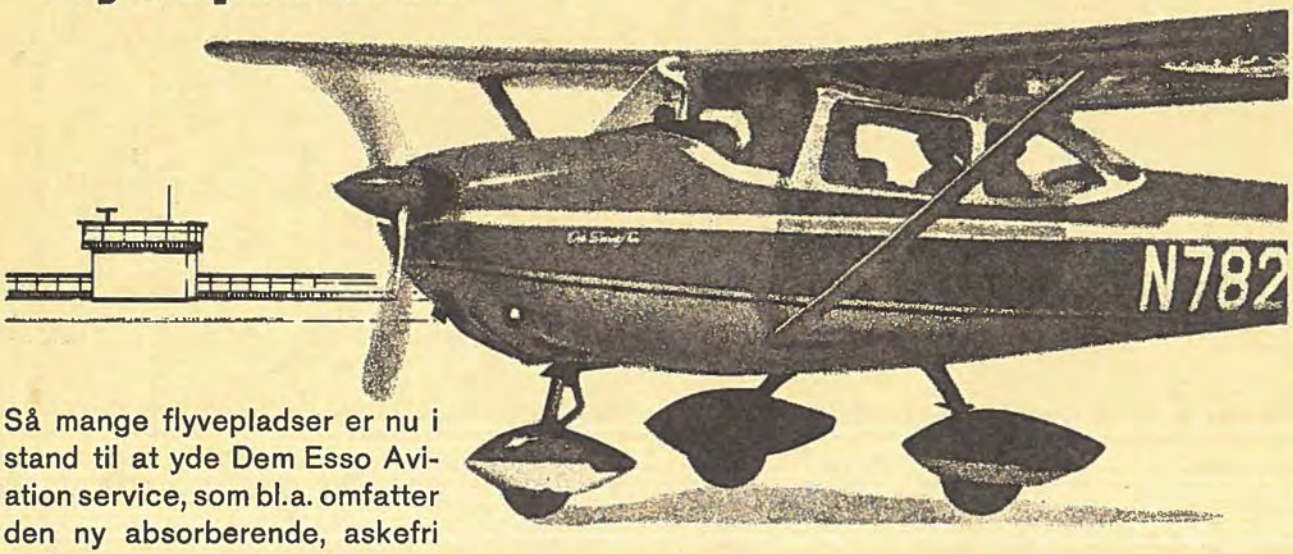
Den ny Douglas DC-8-62
vil kunne flyve non-stop over mere end 5.000 sømil
med 150 passagerer plus 8.000 lbs. last.

Tidligt i 1967 vil DC-8-62 foretage ultra-langdistanceflyvninger med stærkt forøget laste-evne og formindskede udgifter.
Den er mere end konkurrencedygtig, kræver ingen sær-foranstaltninger, intet nyt vedligeholdelsesudstyr, ingen ny træning af personellet.

Den ny DC-8-62 er et ægte barn af den fantastiske DC-8'er - i design og i konstruktion. Den „overdimensionerede" brændstofbeholdning og utraditionelle motorkappe og pylon har skabt et fly, der laster mere, længere - og for mindre! Denne fremragende model i Douglas' lange række af succes'er er blot et af de mange nye medlemmer af Douglas' kongelige jet-familie. Naturligvis åbner den alle kombinationsmuligheder hvad angår fragtmænge/passagerantal. **DOUGLAS**

Esso

SERVICE på mere end 25 danske flyvepladser



Så mange flyvepladser er nu i stand til at yde Dem Esso Aviation service, som bl.a. omfatter den ny absorberende, askefri motorolie

AVIATION OIL·E

Intens forskning og længere tids videnskabeligt arbejde har resulteret i denne flymotor-olie, hvis fordele Esso nu stiller til Deres rådighed.

Mindre motorslid

Esso Aviation Oil-E beskytter motorens dele effektivt - antallet af udskiftningsdele reduceres betydeligt. Driftsomkostningerne bliver mindre, og motorens levetid forlænges.

Renere motor

Esso Aviation Oil-E sikrer en ren motor, fri for skadelige aflejringer og stempelringe der altid arbejder perfekt. Olieforbruget bringes ned til det absolutte minimum.

Samme olie sommer og vinter

Esso Aviation Oil-E har et højt viskositetsindeks - det vil sige, at olien hverken bliver for tyk i kulde eller for tynd i varme. Denne kvalitetsolie bevirker den bedste og hurtigste motorstart og er i de fleste flyvemotorer lige velegnet til sommer- og vinterbrug.

LAVERE OLIEFORBRUG · LAVERE DRIFTSOMKOSTNINGER

ind til Esso **der er mere energi**

flyv

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

INDHOLD

Besøg hos Starfighterne i Ålborg 259
Fokker Friendship .. 261
Motorflyvenyt 262
Nyt dansk fly: Polyt V 263
Med FLYV i Bocian . 264
Arnborgmødet 265
Trafikflyvenyt 269
Flyvevåbnet 269
Bøger 269
Europa-Cup 1965.... 270
Modeller i kunststof. 271
Kastrup-gæster 272
Typenyt 273

12 1965
PRIS KR. 1,65

Kunsten stiger — — fly, som for få år tilbage kun optrådte i tegneserier, bliver nu til virkelighed som f. eks. denne XC-142A, der bygges af Ling-Temco-Vought. Den drejelige vinge muliggør lodret start og stor vandret fart.

Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE
SAS
LN-MOT
SHELL

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB
og
DANSKE FLYVERE

Nordens ældste
og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 12 december 1965 38. årgang

flyv

Over alle grænser ...

DET lette fly's store fordel er, at det kan flyve direkte fra sted til sted mellem et mere end ti gange så stort antal flyvepladser som rutetrafikken. Herved kan man selv ved lavere flyvehastigheder komme hurtigere fra sit udgangspunkt til sit mål.

Flyvekontrolsystemet hindrer ikke denne udnyttelse af flyet, men en del mere jordbundne myndigheder har ikke indrettet sig efter tidens krav. Vi tænker her især på told- og pasmyndighederne ved de mange grænser i Europa, som hæmmer den lette flyvnings udvikling her i sammenligning med i USA.

Meget ofte er det ikke „grænselufthavne", man flyver fra og til, og i så fald tvinges man til at foretage to ellers helt unødvendige mellemlandinger. Det gør ofte flyveruten længere og spilder en masse af den tidsbesparelse, man ellers netop tilsigter ved at benytte fly. Hertil kommer udgifter til landingsafgifter og i nogle tilfælde også til toldvæsen.

KDA har for nylig opfordret den tyske aeroklub til at tage initiativet til, at nogle flere tyske flyvepladser får status som grænselufthavne, ligesom vi hele tiden har holdt på, at alle offentlige danske landingspladser bør være det.

Et område, hvor man forholdsvis let burde kunne opnå lempelser, er Norden, hvor f. eks. bil- og bådtrafik foregår langt mindre hæmmet end flyvning.

De fem aeroklubber i Nordisk Flyveforbund har da også allerede for et par år siden fået Nordisk Råd til at tage sagen op og behandlede den igen på sit årsmøde i Stockholm i sidste måned.

Selv om ikke mindst de svenske toldmyndigheder er meget imødekommende, støder en forenkling på talrige andre myndigheder og bestemmelser, og sagen skrider derfor kun langsomt frem.

Det må imidlertid kunne lade sig gøre f. eks. at nøjes med én toldbehandling, som det ene land foretager på begge implicerede landes vegne, og Nordisk Flyveforbund vil fortsat arbejde på disse og andre lettelser.

BESØG HOS

STARFIGHTERNE I ÅLBORG

FLYV besøger F-104 G-eskadrillen

SOM første og hidtil eneste danske flyveplads har Ålborg for nylig fået landingsrunden ændret fra venstresving til højresving. Årsagen er, at flyvestationen er hjemsted for vore F-104G Starfightere og man gerne vil skåne byen for den ikke ubetydelige støj, som disse Flyvevåbnets nyeste, hurtigste og måske sidste luftforsvarsjagere frembringer.

For yderligere at bekæmpe støjplagen anvender man ikke efterbrænder i højder under 5000 fod.

Det er Ålborgs to gamle altvejrsjagereskadriller, der har erstattet den veltjente F-86D Sabre med den næsten dobbelt så hurtige F-104G. Ifølge dagspressen har vi som en art våbenhjælp modtaget 25 ensædede F-104G og 4 tosædede TF-104G. Det er lovlig lidt til to eskadriller, idet NATO-standarden er 16 fly i en jagereskadrille, men det søger man at råde bod på ved at holde en høj „serviceability", og man mener selv at råde over verdens bedste flyteknikere.

Teknikeruddannelsen begyndte længe før de første fly blev leveret og foregik ved det norske flyvevåben, dels på den tekniske skole i Kjevik ved Kristianssand, dels ved den norske Starfighter-eskadrille. Også piloter har været til teknisk uddannelse i Norge, men den egentlige typeomskoling er foregået

Major Kurt Abildskov er chef for vor første F-104G-eskadrille – og desuden formand for Ålborg Flyveklub. Dagen efter repræsentantskabsmødet gav han KDA's medlemmer en glimrende orientering om de nye fly.

Der er ikke meget vinge på Lockheed F-104G.

i Danmark, efter at seks piloter var blevet uddannet til instruktører på F-104G ved det amerikanske flyvevåben.

Omskolingen foregår ved ESK 726, hvis chef er major *Kurt Abildskov* med kaptajn *Jørn Nødskov* som næstkommanderende. Foruden sine ensædede F-104G har denne eskadrille derfor også de fire tosædede TF-104G, der i parantes bemærket har aluminiumsfarvet krop, mens de ensædede fly har krigsskibsgrå krop. Det skyldes, at TF-104G'erne er bygget af Lockheed, hvor man anvender klar lak til korrosionsbeskyttelse, mens F-104G'erne er bygget af Canadair, der anvender en særlig type grå maling. Man har måske også ønsket at gøre træneren lidt mere synlig end kampflyet. Ellers adskiller træneren sig kun ved at have længere krop med besætningen i tandem, ligesom kanonen er fjernet og næsehjulet trækkes op bagud. De nærmere enkeltheder om omskolingen er desværre endnu ikke frigivet til publikation til videre kredse, men vi kan dog oplyse, at man gør flittigt brug af en simulator.

Nyttig simulator

Simulatoren fylder et helt hus og kører hele døgnet. Ganske vist arbejder man ikke i treholdsskift, men det tager 4–5 timer at varme den op, og så er der i øvrigt så meget vedligeholdelsesarbejde, at man ikke kan nøjes med en almindelig arbejdsdag. Simulatoren er bygget af Canadian Aviation Electronics Ltd. og har inclusive opstilling kostet godt 10 mill kr eller næsten lige så meget som en Starfighter. Den vejer godt 25 t, indeholder over 100 servosystemer, ca. 500 forstærkere og flere tusinde radiorør og transistorer. Strømforbruget er 90.000 watt. Cockpittet er indrettet fuldstændig som i det rigtige fly og kan til en vis grad bevæges op og ned og krænges. På en stor skærm foran sig ser piloten et billede af det landskab, han „flyver" henover eller den flyveplads, han er ved at starte fra eller lande på. Billedet frembringes ved hjælp af et internt fjernsynsnet, kombineret med et lysbilledapparat. Det skal være næsten lige så livagtigt at flyve simulatoren som det rigtige fly; når man f.eks. kører ud til start, kan man tydeligt mærke bumpene mellem rullebanens enkelte sektioner! Foruden at være billigere i drift end et rigtigt fly har simulatoren den store fordel, at man i den kan øve nødprocedurer o.l. uden risiko for besætning og fly. Simulatoren kan også anvendes til navigationstræning og til øvelse i interception, og det er forøvrigt ikke alene de piloter, der er til omskoling, der flyver til simulator. Alle F-104 piloter skal hver måned flyve et vist antal timer i simulatoren.

ESK 726's primære opgave er imidlertid luftforsvar. Man har blot fundet det mest rationelt at koncentrere omskolingen ved denne eskadrille og lade ESK 723 (chef major *Caj Holt)* udelukkende hellige sig operative opgaver.

F-104G kan udmærket anvendes til angreb på jordmål, men det er ikke af den grund, at man også skyder mod skiver på jorden. Ved sådanne skydninger kan piloten selv se sine træffere, og de har derfor stor uddannelsesmæssig betydning.

Luftmålsskydninger foregår ved Rømø mod slæbemål, bugseret af Hunters, hvorimod det ikke er muligt at skyde med Sidewinder-missiler i dette område.

Flyet og dets systemer

Den bekendte pladsmangel må tjene som undskyldning for, at vi ikke går alt for meget i dybden ved en omtale af selve flyet F-104G, og vi vil nøjes med at fremdrage visse karakteristiske eller specielle punkter. F-104G er et ensædet kampfly, anvendeligt som luftforsvarsjager, jagerbomber og recognosceringsfly. Den er konstrueret af den amerikanske fabrik Lockheed, men flertallet af F-104G er bygget på licens i Canada og Vesteuropa, og den er i anvendelse i Vesttyskland, Holland, Belgien, Italien, Norge og Danmark, mens næsten identiske udgaver anvendes i Canada og Japan. Motoren er en General Electric J79 på ca. 7200 kg st.t. Bevæbningen består af en seksløbet 20 mm Vulcan maskinkanon, indbygget i kroppens venstre side, samt vekslende kombinationer af bomber og missiler, afhængig af flyets mission. De danske F-104G vil normalt medføre to målsøgende Sidewinder missiler ophængt på en såkaldt Katamaran-pylon under kroppen.

Takket være det såkaldte Control Stick Stearing System kan man med autopiloten slået til også styre flyet manuelt, og inden for visse begrænsninger i højde og side. Autopiloten kan i øvrigt indstilles til at holde en bestemt højde, hastighed og/eller kurs. Endvidere kan den kobles til flyets navigationssystem og derved styre flyet omtrent hen til den geografiske position, som systemet er indstillet til. På hver side af flyets næse sidder et instrument, der måler flyets relative indfaldsvinkel. Hvis indfaldsvinkelen nærmer sig den kritiske værdi, vil en indbygget mekanisme begynde at ryste i styrepinden for at advare piloten, og skulle han ikke reagere på det og indfaldsvinkelen vokse yderligere, vil pinden automatisk blive skubbet fremad.

De nærmest symbolske vinger er forsynet med såvel forkant- som bagkantflaps, hvoraf de sidste endda er forsynet med bremselagskontrol, d. v. s. at der kan blæses luft ned over dem for at forøge effektiviteten. Flapsene anvendes også i luften (ved hastigheder under 650 km/t) til at forøge flyets drejningsevne. Med flaps er landingshastigheden ca. 325 km/t, uden flaps knap 500 km/t, og så kræves der endda en meget lang bane, helst længere end den længste på Ålborg! F-104G er i øvrigt forsynet med bremsefaldskærm og bremsekrog under bagkroppen ligesom på hangarskibsbaserede fly. Vingernes forkant er så skarp, at flyet vil fare lige igennem et fangnet af den almindeligt anvendte type. Når flyet står parkeret på jorden, er såvel forkant som bagkant da også forsynet med beskyttelseslister, så man ikke skærer sig. Skarp som et barberblad er forkanten ikke, nærmere som en bajonet (i fredstid).

Engelsk katapultsæde

I tilfælde af motorstop vil piloten normalt „stå af" ved hjælp af katapultsædet, der i de danske F-104G er af det engelske fabrikat Martin–Baker. Det er et såkaldt raketsæde, der foruden den almindelige drivladning er forsynet med en raketmotor, så sædet skydes så højt op, at skærmen kan nå at folde sig ud, også selv om flyet holder helt stille. På de tidligere anvendte sæder krævedes en vis mindste hastighed og/eller højde. Glidetallet for F-104G er nemlig kun 1 : 6, så piloten har ikke store chancer for at nå en flyveplads, med mindre den er tæt på, og han er meget højt til vejrs. Man øver landing uden motor med TF-104G, d.v.s. har motoren gående på et meget lavt omdrejningstal og samtidig luftbremserne ude til at opveje motoreffekten. Med landing uden motor glider man helt ned på pladsen og fælder først hjulene ud, umiddelbart før flyet er ved at mavelande. Når hjulene er ude, vokser synkehastigheden nemlig med næsten 100 %! Understellet er i øvrigt konstrueret sådan, at det kan fældes ud ved sin egen vægt og fartvinden i tilfælde af det hydrauliske systems svigten.

Navigationssystemet er noget af det mest fantastiske, man endnu har set. Før start indstiller man positionen på mål, drejepunkter og den plads, hvor man agter at lande, på en særlig „hukommelsesanordning", der har plads til 12 positioner, og når man så er i luften, kan man spørge det om kurs og afstand til disse! Endvidere findes et PHI-system (position homing indicator), der hele tiden udregner flyets position i forhold til hjemmebasen. Det anvendes kun, såfremt det skulle svigte. Endelig kan flyets sigteradar også drejes nedad og aflæse det terræn, man flyver henover, ja, man kan endog få selve startbanen frem på radarscopet, sådan at man kan lave en slags blindflyvning uden hjælp fra jorden.

Det er ikke nødvendigt med rumdragtslignende udrustning for at flyve F-104G, ja, selv anti-G udstyr er overflødigt, da piloterne kan tåle flere G end flyets systemer. Da en stor del af flyvningerne foregår over vand, anvender man om vinteren altid „immersion suits", en vandtæt gummidragt be-

Fokker F.27 Friendship har haft en mægtig salgssucces i år – skal vi også have den i Danmark?

Fokker Friendship

Aktuelt succes-fly demonstreret i Danmark

SELV om det hollandske trafikfly Fokker Friendship i snart mange år har været en hyppig gæst i de danske lufthavne, så havde den af en eller anden grund, formentlig SAS-ledelsens domicil i Stockholm, aldrig været officielt demonstreret i Danmark. Det blev der imidlertid rådet bod på den 10. november, da Fokkers nye danske agent, Fourways, præsenterede det smukke fly for en række indbudte. Den direkte årsag til demonstrationen er de undersøgelser om eventuel erhvervelse af eget transportfly, som familien *von Kauffmann* (Richs-koncernen, Palace Hotel m.v.) har indledt i samarbejde med Falck's Flyvetjeneste, idet de to parter tænker sig et udstrakt teknisk og operativt samarbejde, således at flyet skal flyves og vedligeholdes af Falck og også benyttes af dette selskab, når familien Kauffmann ikke selv har brug for det. Man kan f. eks. tænke sig flyet anvendt på Falcks indenrigsruter, omend det jo nok er rigeligt stort hertil i øjeblikket, men Falck har også brug for et fly med trykkabine og stor rækkevidde til sin omfattende virksomhed med hjemtransport af syge og tilskadekomne ferierejsende. Efterhånden som folk tager længere og længere sydpå i deres ferie, er det ønskeligt med et fly, der uden besvær kan gå over Alperne, og de små jetforretningsfly, der ganske vist er noget hurtigere end Friendship, har næppe den fornøde rækkevidde til at flyve nonstop fra middelhavsområdet til København, ligesom et fly i Friendships klasse vel nok er mere flexibelt og også kan anvendes til egentlig chartertrafik med skibsbesætninger, fodboldhold o. l.

Friendship er i samme klasse som Hawker Siddeley 748, Handley-Page Dart Herald og den japanske YS-11, men har totalt uddistanceret disse med hensyn til salg, idet der i skrivende stund er solgt 365 af Fokker og den amerikanske licenshaver Fairchild Hiller Corporation. Det er ca. dobbelt så mange som de andre tilsammen! Og så har Fokker endda ikke haft noget stort hjemmemarked, idet typen ikke anvendes af KLM, selvom der er leveret 12 til det hollandske flyvevåben. De to prototyper fløj første gang henholdsvis 24. nov. 1955 og 31. marts 1957, i september 1958 gik Friendship i tjeneste hos det amerikanske selskab West Coast Airlines. I Europa debuterede den hos Aer Lingus i december samme år. Den anvendes nu af 95 kunder i 34 lande, og den samlede flyvetid er tæt ved 2 mill. timer.

Friendship har som passagerfly plads til 48 passagerer, der alle har fint udsyn takket være de store vinduer og flyets højvingede udformning. Dette giver også den fordel, at ind- og udtagning af passagerer og fragt sker nemt uden anvendelse af høje trapper og platforme. Til gengæld går det lidt ud over start- og landingsegenskaberne, idet et højvinget fly ikke har det lavvingede flys „luftpudeeffekt", men ved demonstrationen fik vi nu bevis for, at Friendship kan stige næsten lige så godt som en Caravelle. Efter et meget kort startløb gik vi til vejrs med en stigevinkel på ca. 30°, og landingen i Billund var også i bedste STOL-stil, så der næsten slog blå flammer ud af dækkene. Det røg i hvert fald ret kraftigt. Det fly, der blev demonstreret, var indrettet som direktionsfly til 20 passagerer, men de nye Friendship versioner er således indrettet, at de hurtigt kan ændre indretning, idet både passagersæderne og luksussæderne anvender de samme gulvskinner. Friendship kan også leveres som „Combiplane" med forstærket gulv og stor fragtdør fortil. Døren er stor nok til, at en lille bil, f. eks. en VW, kan medtages.

Motorinstallationen er to Rolls-Royce Dart, enten RDa. 6 på 1715 hk eller RDa. 7 på 2050 hk i de seneste udførelser. De driver Rotol-propeller, og der er i det hele taget meget engelsk udstyr i Friendship, f. eks. Dowty-understel. Friendship er iøvrigt bemærkelsesværdig ved ikke at anvende hydrauliske systemer; understel o. l. betjenes ad pneumatisk vej.

Det er altid svært at opgive priser på store trafikfly, bl. a. på grund af særlig kabineindretning, forskellig radio- og radarudrustning o. l., men for Friendship ligger grundprisen på ca. 7 mill. kr. For de to fly, som familien Kauffmann eventuelt vil anskaffe sammen med Falck, vil der derfor blive tale om en investering på 16–17 mill. kr., og det må endnu en gang kraftigt understreges, at der ved redaktionens slutning endnu ikke var truffet nogen beslutning om anskaffelse af Friendship eller andet fly overhovedet.

Data for Friendship Series 200 (RDa. 7): Spændvidde 29,00 m, længde 23,10 m, højde 8,40 m. Vingeareal 70,2 m². Tomvægt (40 sæder) 10.477 kg, max. startvægt 19.051 kg, max. landingsvægt 18.145 kg. Normal marchhastighed 480 km/t i 20.000 fod. Stigeevne ved havoverfladen 1350 fod/min. Praktisk tophøjde 30.000 fod, på e nmotor 9200 fod. Startstrækning 686 m til 15 m ved en startvægt på 17.010 kg, landingsstrækning 965 m. Flyvestrækning med max. nyttelast 1890 km (med reservebrændstof).

H. K.

---

stående af bukser, der når omtrent op til halsen og en bluse, der rulles sammen med bukserne, så dragten bliver vandtæt. I danske farvande vil man ikke kunne tåle mere end nogle få minutters ophold i det kolde vand, hvis man kun var iført almindelig flyverudrustning. Med immersion suits kan man klare sig en times tid, men så kan helikopteren også nå at være fremme.

Der er ingen tvivl om, at F-104G betyder en meget stor forstærkning af vort luftforsvar, og man må kun håbe på, at vi snarest får nogle flere, så eskadrillerne kan bringes op på fuld NATO-styrke og den sidste Sabre-eskadrille blive nyudrustet.

H.K.

NYT OM *trafikfly*

BAC har projekteret en udvikling af Super VC 10 med plads til 265 passagerer på to dæk. Kroppen er ca. 62 m lang. Flyet tænkes udstyret med fire Rolls-Royce Conway eller RB 178 turbofans.

Douglas DC-9 er nu bestilt af 19 luftfartsselskaber i et antal af 204, incl. lejemål. Den første leverance fandt sted 7. okt. til Delta Airlines, der vil benytte flyet til omskoling, indtil FAA giver typegodkendelse, formentlig sidst i november. Blandt de seneste ordrer kan nævnes 5 til North Central Airlines, 10 til Northeast Arilines og tre til Southern Airlines, mens Delta har forøget sin ordre fra 15 til 30 og Ozark sin fra 3 til 6; endvidere agter Trans-Texas Airways at købe 7. Northeast's version kaldes Model 30 og har 4,5 m længere krop med plads til ialt 115 passagerer. Produktionen af bagkroppe og vinger hos de Havilland Canada er blevet overtaget af Douglas selv, der har lejet ⅔ af de Havillands fabrik i Malton, Toronto, til dette formål for en periode af 5 år.

DC-8 salget er nu oppe på 301, hvoraf 236 er leveret. Fem Model 62, som SAS også har bestilt, er blevet solgt til Pan American Grace Airways.

Fokker F. 28 er nu i fuld produktion. Fokker selv bygger forkrop og monterer flyene, Hamburger Flugzeugbau bygger bagkrop og naceller, VFW (Vereignigte Flugtechnische Werke) haleparti og kropkomponenter, Short vinger.

Motorflyveklubbernes repræsentantskabsmøde i Ålborg

Ålborg Flyveklub var vært for repræsentanterne for de danske motorflyveklubber ved repræsentantskabsmødet lørdag den 23. oktober og havde lavet et nydeligt arrangement med møde, middag og indkvartering på Hotel Phønix, et kig på nattelivet i Ålborg om aftenen og et brandinteressant besøg på Flyvestation Ålborg søndag formiddag, hvor klubbens formand, major *K. Abildskov*, der er chef for en af Starfighter-eskadrillerne, gav en meget grundig orientering om de nye fly, og hvordan de benyttes. Efter en afsluttende frokost på „Italiano" fløj man hjem — eller forsøgte på det, for tågen lagde sig hindrende i vejen for adskillige.

Selve mødet havde turistchef *P. E. Jensen* som dirigent, og der var foruden rådet repræsentanter fra 8 klubber.

Formanden, civiling. dr. techn. *Per V. Brüel*, kunne i sin beretning konstatere stadig tilgang af nye klubber, hvorimod medlemstallet p. gr. a. SAS Flyveklubs bortfald stort set var uændret, dog med en tydelig stigning for certifikatindehavernes vedkommende. Året ser iøvrigt ud til at give ny rekord i tilgang af nye A-piloter.

Det samme gælder nye fly, hvor stigningen ser ud til at være større end de foregående år.

Det går fortsat godt med flyvepladser, og vi havde haft en tilfredsstillende konkurrenceserie, kronet med sejren i NM i sommer.

Formanden omtalte en række forhandlinger, der var ført med forskellige myndigheder, og nævnte det internationale samarbejde, vi deltager i.

KDA's serviceafdeling har vist fortsat fremgang, og man omgås med planer om at oprette et filialkontor i Skovlunde for at kunne betjene medlemmerne endnu bedre.

Derimod var det ikke gået så godt med de forhandlinger om samarbejde med flyverhjemmeværnet, der nu havde været ført i en årrække, men man giver ikke op af den grund.

Den efterfølgende diskussion viste fortsat interesse for at medvirke, men ikke gratis eller mod en godtgørelse, der ikke dækker udgifterne.

Der var ikke indkommet forslag til behandling på mødet.

Til motorflyverådet genvalgtes foruden dr. Brüel tandlæge *S. Elsnab*, Århus, og civiling. *P. C. Wistisen*, Frederikshavn, såvel som suppleanterne fabrikant *A. Pallesen* og overassistent *Niels Axel*.

Der var stemning for et konkurrenceprogram næste år i lighed med i år. Rådet blev anmodet om at få en ordning, så man ikke på visse pladser kom til at betale et urimeligt stort beløb for sine landinger.

Rådet foreslog at indstille uændret kontingent til hovedbestyrelsen, hvilket man vedtog.

Til næste års mødested valgtes Stauning — eller en af byerne ved den nye plads.

Iøvrigt drøftede man FLYV, konkurrencepropositioner for Bybjerg-pokalen, teoriprøverne til A-certifikat, støttemedlemmer og andre problemer.

Flyveulykken ved Smidstrup

Fredag den 22. oktober forulykkede en Aero Commander tilhørende Scan-Fly ved Smidstrup i Nordsjælland, hvor den styrtede ned mellem nogle sommerhuse og kom i brand. Førstepiloten *Andrezj Krajewski*, andenpiloten *Freddy Leander Hansen* og flyvemekaniker *Viggo Christensen* omkom. Ved redaktionens slutning foreligger der ikke nogen rapport, men teorier om ulykkens årsag går ud på, at den er sket som følge af fejl under omskoling på vej hjem fra slæbemålsflyvning. Krajewski var i 1959 flygtet fra Polen til Bornholm i en PO-2.

Det går den rigtige vej

I tidsskriftet „Elektronik" har motorflyverådets formand, civilingeniør, dr. techn. *Per V. Brüel* specielt for dette blads læsekreds skrevet en interessant artikel om „Elektronik i forretningsfly". Vi tillader os herfra at låne hosstående tabel, der viser den betydelige nedgang i vægt og pris for elektronisk udstyr til lette fly fra 1958 til idag — og som dr. Brüel mener, udviklingen vil fortsætte i den kommende syvårsperiode. Der er noget at glæde sig over — og til.

Oversigt over elektronisk udstyr til lette fly

Apparat	1958 Vægt	1958 Pris $	1965 Vægt	1965 Pris $	1972 Vægt	1972 Pris $
Kommunikationssender	6	1200	2,8	800	1,5	450
Transceiver (Sender + modtager) 360	—	—	6,5	2100	4,5	800
Modtager (Kommunikation + VOR + Loc)	6	1400	4,8	1200	2,0	600
Glideslope modtager	9	2000	4,0	1000	1,0	400
Radiokompas	25	4000	7,5	1200	3,5	600
Marker Beacon modtager	4	800	1,5	350	0,5	200
VOR + ILS indikator	2	800	1,0	550	1,0	400
DME (Distance Measuring)	—	—	6,5	3200	3,5	1800
Vejrradar	—	—	8,0	7200	6,0	5500
Transponder	—	—	6,0	2400	3,0	1500

Tredie helikopter-havari

Juni var en uheldig måned for de små landbrugshelikoptere i Danmark. Vi har tidligere omtalt to havarier den 12. og 18. juni. Nu har luftfartsdirektoratet udsendt rapport over havariet med Hughes 269A OY-HAC ved ringvejen mellem Ejby og Glostrup den 24. juni.

Mens de to første havarier skyldtes fejl på grund af flyvning i så lav højde, som landbrugsflyvning nødvendiggør, skyldes det tredie en teknisk fejl. Man havde under udskiftning af halerotorblade glemt at montere en nylon-manchet inderst på bladet, der har til opgave at absorbere svingningspåvirkninger. Det førte til udmattelsesbrud og havari, hvorved helikopteren blev stærkt beskadiget, hvorimod piloten slap med mindre læsioner.

Dansk enmandshelikopter

Et medlem af Dansk Faldskærmsklub, konstruktør *Vincent Seremet*, har bygget en enmandshelikopter af egen konstruktion. Den har en 15 hk motor (fra en scooter) og er spændt fast på ryggen som en rygsæk.

Bell Jet Ranger

Her er en mock-up af den nye helikopter, der vil være velegnet til transport af personel mellem fabriksanlæg.

I 1966 tilbyder Bell Helicopter Company en ny femsædet hurtig helikopter med turbinemotor, kaldet Bell Jet Ranger. Den kan bruges såvel til firmaflyvning som en lang række andre opgaver. Foruden i USA vil den nye type også blive bygget i Italien af Agusta. Motoren er en 317 hk Allison 250-C18, der kun vejer 62 kg. Den må gå 750 timer mellem hovedeftersyn.

Jet Ranger får en fuldvægt på 1310 kg og vil med 5 personer, fulde tanke og 45 kg bagage have en rækkevidde på over 640 km. Den kan flyve op til 225 km/t.

FLYVEPLADSNYT

Stauning: Klubben har holdt møde med egnens handelsstandsforeninger, erhvervsråd, håndværkerforeninger, borgerforeninger og turistforeninger for at vurdere behovet for rutemæssig beflyvning af havnen. Man mente, at tilstrækkeligt behov ville vise sig, den dag ruten begyndte. Der er ført forhandlinger både med Faroe luftfart og Cimber Airways. Der er givet tilsagn om de første 100.000 af de 300.000 kr, en planlagt administrationsbygning vil koste, og man fortsætter aktietegningen.

Viborg. Der er allerede for lidt plads i hangaren på den nye flyveplads, så man er i gang med opførelse af endnu en.

Maribo skiftede flyveplads den 1. november, idet den „gamle" lige øst for pladsen blev nedlagt den 28. oktober og den nye, der ligger 3 km øst for Rødby ved Højbygård, men stadig kaldes Maribo (EKMB), blev åbnet den 1. november. Den har standardmål og ligger i retning 10-28. Det viste sig umuligt at flytte den lille administrationsbygning, så det kostede 23.500 kr i stedet for som beregnet 8.000 kr at etablere pladsen, der lejes på 10 år af Højbygård, som påtager sig den daglige ledelse og sørger for hangar til 4 fly.

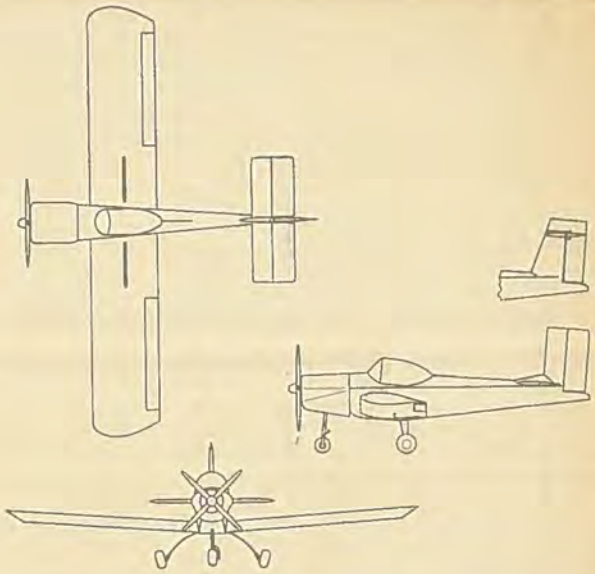
Vesthimmerlands flyveplads bliver nu placeret ved Søttrup, efter at provinslufthavnsudvalget har foretrukket denne plan frem for den første ved St. Binderup, der bl.a. ville have kostet 40.000 kr ekstra til flytning af elledninger. Pladsen får to græsbaner.

Flyvende præst

Også Grønland får nu sin flyvende præst, idet den katolske kirke i Grønland har købt en fabriksny Piper Super Cub, der skal anvendes med pontoner om sommeren og ski om vinteren. Flyet vil formentlig blive stationeret i Qutdligssat.

POLYT V -

Nyt dansk motorfly specielt til start af svævefly!



Oversigtstegning over Polyt V, der eventuelt får haleplan og højderor anbragt øverst på finnen som på den ekstra skitse.

POLYTEKNISK Flyvegruppes nyeste skud på Polyt-stammen blev til i den svundne sommers regntid. Vi drømte om højt sommervejr og hurtige starter i slæb efter et rigtigt slæbefly. Men det rigtige slæbefly var endnu ikke lavet, så hvad var mere nærliggende end at tage den opgave op?

Det rigtige slæbefly skal først og fremmest stige godt med et svævefly på slæb, og vi tog vort udgangspunkt i følgende tal: svæveflyets vægt 460 kg, glidetal 20 (ell. 5 %), fart 90 km/time (25 m/sek) og stig 5 m/sek. Dette kræver 65 hk alene for svæveflyet, og det tal kan måske undre nogen, men er nemt at eftervise i et simpelt overslag. Stigevinklen er forholdet mellem hastighederne, 5/25 = 20 %, og trækkraften i tovet bliver summen af kraften til stig 460 . 20 % = 92 kg og modstanden 460 . 5 % = 23 kg, ialt 115 kg. Den nødvendige effekt er da 115 . 25 = 2900 kg m/sek eller 39 hk. Desværre har en propel, ved den for et motorfly så lave flyvehastighed, kun en virkningsgrad på ca. 60 %, så den nødvendige effekt bliver 39/0,6 = 65 hk.

Slæbeflyet skal altså under stiget have et motoroverskud på 65 hk. Vejer slæbeflyet 600 kg, og er dets glidetal 10, finder vi på samme måde, at slæbeflyet kræver 100 hk for selv at stige, og dermed at ialt 165 hk er nødvendig.

Vi har valgt at bruge en Lycoming med 180 hk starteffekt, således at de 165 hk kan præsteres uden at overbelaste motoren ,og sørger endvidere for god køling ved at sætte en ventilator bag propellen. Propellen, der er et problem for sig, vil blive beregnet på laboratoriet for fluid mekanik som eksamensarbejde.

Som nævnt regner vi med, at slæbeflyet må veje op til 600 kg. Stallingshastigheden ønsker vi holdt nede på 75 km/time uden at have flaps, og dette giver bæreplanet dimensionerne: spændvidde 9,6 m, korde 1,5 m. Profilet er et moderat laminarprofil 63–618, lige så meget for det bløde stall's skyld som for den lave modstands.

Skal have luftbremser

Et andet vigtigt krav til et slæbefly er, at det kan dykke stejlt igen uden at gå urimeligt op i fart. For en svæveflyver er der kun ét svar herpå: luftbremser. Den korte spændvidde betyder imidlertid, at bremserne må sidde ret tæt ved kroppen, og dermed muligvis forstyrre haleplanet, så vi overvejer at placere dette højt på halefinnen. I dykket må motoren beskyttes mod for hård afkøling, hvorfor der er stilbare spjæld i køleluftsafgangen.

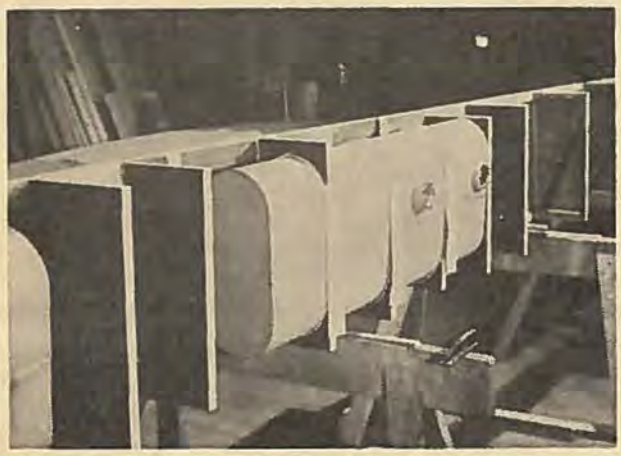
Der kunne nævnes endnu en række krav, som kan stilles til det gode slæbefly, og som vi prøver at opfylde, f. eks. at slæbetovet skal kunne trækkes ind i flyet, således som det er kendt fra slæbemålsfly, og det må egentlig undre en, at dette ikke før har været brugt ved slæb af svævefly.

Polyt V er i øvrigt konventionelt bygget som trækonstruktion. Planbjælken er en kasse, 22 cm høj og 40 cm bred. Planet er finér- og lærredsbeklædt. Krængerorene simple tohængslede. Kroppen er i tilsvarende enkel finérkonstruktion. Understellet er med færdigkøbt næsehjulsophæng, mens vi prøver at lave hovedhjulsbenene i glasfiber efter svensk mønster.

Projektet er allerede langt fremme, hovedparten af tegninger og beregninger er lavede, og planbjælken er fremstillet og klar til prøvebelastning.

Hvornår projektet kan afsluttes, er således et spørgsmål om likvide midler.

HP.



Polyt V får en stor kassehovedbjælke, hvori benzintankene bliver indbygget. Her ses et stykke af bjælken med en af tankene under bygningen.

5.038 civile Cessna-fly på et år

I finansåret, der sluttede 30. september, 5.038 privat- og forretningsfly foruden 170 af den militære 172, der betegnes T-41A. I foregående finansår var tallet 3985, så der er tale om en forøgelse på 26 %.

Cessna har leveret 46 % af de over 11.000 fly, de 6 største fabrikker for general aviation fly har leveret i perioden. De fordeler sig med 4471 enmotors og 567 tomotors fly. Salget af sidstnævnte steg med 40 % og bringer Cessna på andenpladsen, men iøvrigt ligger stigningen først og fremmest på de billigste fly i den serie, man tilbyder.

Ialt blev der solgt for 148 millioner dollars, hvoraf 93 mill. falder på civile fly. Foruden disse laver Cessna militære fly, hydrauliske apparater, elektronisk udstyr til civile og militære fly m. m.

Ny type fra Andreasson

Da *Björn Andreasson* for en snes år siden var ansat hos KZ, stod hans diminutive biplan BA-4 i et skur bagved fabrikken i Kastrup Syd. Han har nu genoplivet denne gamle konstruktion med versionen BA-4B, der har helmetalkrop (bygget med udstrakt anvendelse af POP-nitter), Cessna-type understel og 100 hk Continental O-200-A. En prototype er under bygning og forventes at flyve omkring nytår.

Midlertidige luftdygtighedsbeviser

Med henblik på at smidiggøre forretningsgangen mellem andragere og luftfartsdirektoratet samt for at undgå, at fly skal stå unødigt længe på jorden, indtil alle formaliteter er ordnet, har luftfartsdirektoratet indført, at der kan udstedes et midlertidigt luftdygtighedsbevis med 30 dages gyldighed.

Der skal dog foreligge nødvendig dokumentation for udstedelse af dansk registreringsbevis og luftdygtighedsbevis, herunder godkendt instruktionsbog. Endvidere skal flyet være besigtiget af materielkontrollen og have rettet alle evt. mangler.

Det er efterhånden noget af en videnskab at få indregistreret et fly i Danmark, især efter at luftfartsloven muliggjorde registrering af rettigheder i luftfartøjer, og det er både et irritationsmoment og koster økonomiske tab at have et fly stående uvirksomt på jorden, mens papirkrigen foregår — hvad enten det drejer sig om en DC-8 eller en K-8 — så ethvert skridt i retning af en lettelse må hilses med glæde.

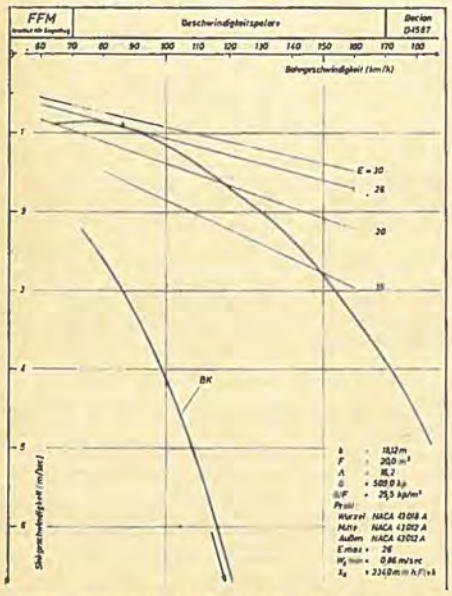
MED flyv I SZD-9bis BOCIAN

— det berømte polske rekordfly.

BLANDT den række tosædede svævefly, vi for et par år siden afprøvede ved OSTIV-kursuset i Varese, var også den polske Bocian; men vi bragte dengang ingen rapport over den, dels af pladsmangel, dels fordi jeg anså den for at være på vej ud. Typen fløj første gang i 1952, og det blev for flere år siden meddelt, at den i produktionen ville blive efterfulgt af SZD-27 Kormorant – et nyt helmetalsfly – men det trækker åbenbart ud med det. I år har Motoimport startet en salgskampagne for Bocian 1D, og da den tilbydes til en pris, der ligger væsentligt under Bergfalke og Rhönadler samt ikke mindst Blanik, er den påny blevet aktuel her i landet. Det første eksemplar OY-DSX skulle ved dette nummers udkomst være leveret til Ringkøbing–Skjern–Tarm Flyveklub. Prisen med instrumenter leveret i Stauning er 21.336 kr, så den registreret og flyveklar skulle kunne fås til under 22.000 kr.

SZD-9bis Bocian (betyder Stork) er konstrueret af *Wasilewski, Zatwarnicki* og *Sandauer* i konventionel trækonstruktion. Det er et midtvinget fly med to sæder bag hinanden, som vel primært er beregnet til præstationsflyvning under kontinentale forhold med kraftig termik, og som ved 15 internationale rekorder har bekræftet sin egnethed hertil. Den kan imidlertid også anvendes til såvel begynderskoling (som man man gjorde i Varese med Mucha 100 som første ensædede fly derefter) som til skoling i skyflyvning og kunstflyvning. Brudlastfaktorerne er hhv. + 10.5 og ÷ 5.25. Med en tomvægt på 342 kg er det et temmelig tungt fly.

I Varese havde jeg (udelukkende i flyslæb) en halv snes starter og ca. 2½ time på typen i såvel typeprøveflyvninger som skolingsdemonstrationsflyvninger med en række internationalt kendte instruktører.



Tyske målinger af Bocian's polar bekræfter det bedste glidetal på 26, men får mindste synk til 86 cm/sek ved 76 km/t ved en vægt noget under fuldvægten.

Indretning

Indstigningen går nogenlunde let fortil, mens man bagi først hopper baglæns og sætter sig på vingeroden og dernæst svinger sig ind på sædet, hvilket kan gøres med forreste del af førerskærmen lukket. Fortil sidder man udmærket, måske med lidt ringe albueplads, mens der bagtil er særdeles god plads, forøget ved store åbninger i planrødderne, hvor man kan hvile albuerne eller medbringe bagage. Hertil er der desuden lommer i højre side på begge pladser.

Forreste del af førerskærmen åbnes til højre, mens den bageste skubbes bagud og kan låses i flere stillinger fortil.

På begge de italienske eksemplarer var lukkemekanismerne meget slidte, og der skulle hjælp til udefra med at trykke og trække de rigtige steder for at få dem lukket. Der er en stor åbning i hver side fortil, men ikke bagtil.

Når vi var meget omhyggelige med at få dem lukket rigtigt, var det på baggrund af bitre erfaringer. Det er farligt, hvis de ryger af i luften. *Derek Piggott* havde måttet forlade en i faldskærm i England, og *Ann Welch* havde i Polen haft en hårrejsende oplevelse, hvor hendes ledsager havde måttet sidde og holde førerskærmen fast under flyvningen. Så hvis systemet ikke siden er forbedret, er det altså noget, man skal passe på.

Udsynet fortil er udmærket undtagen lige frem, hvor det høje instrumentbræt kan genere lidt. Bagtil – altid problemet i de tosædede – generer diverse rammer i den lange førerskærm noget og elevens hoved meget. Man ser godt op og bagud samt ned, hvis man bøjer sig lidt frem.

Standardinstrumentudstyret omfatter fartmåler ,højdemåler, to variometre, det ene med totalenergi og McCready-ring, krængnings- og drejningsviser (elektrisk) samt kompas. Det fremgår intetsteds hverken i brochurerne eller i „The World's Sailplanes", om der er instrumenter også i bagsædet, men det var der på dem, jeg fløj.

Udløser i form af en læderbetrukket wire findes til venstre i hvert sæde.

Trimhåndtaget sidder i forsædet lidt for langt tilbage til bekvem betjening, bagtil bedre. Bremsehåndtaget går fortil så tæt ved låsemekanismen for førerskærmen ,at man kan klemme fingrene.

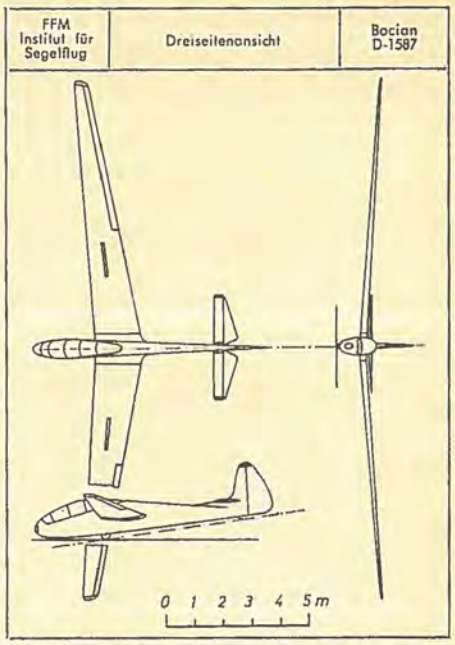
Der er ikke megen friktion i styrepinden. Pedalerne sidder fortil lidt rigeligt langt fremme. Bagtil er pedalbevægelsen i retning op/ned, hvad man dog hurtigt vænner sig til, og der er god plads til at hvile fødderne bag dem, når eleven flyver (ingen undskyldning for at lade fødderne blive på pedalerne!)

Udstigningen forfra er nem – dog hang et bukseopslag fast i et eller andet. Bagtil er det lidt besværligt via vingeroden, og faldskærmen kunne let komme i karambolage med en antenne.

Trods sin vægt var Bocian til at håndtere på jorden, men vi havde ikke lejlighed til at prøve montage og demontage, der dog hævdes at gå let.

Hvordan er Bocian i luften?

Bocian går udmærket i flyslæb, udsynet



Oversigtstegning af Bocian – vi venter med et foto, til vi kan vise den første dansk-registrerede af typen.

frem er bedre end ventet. Den går i luften af sig selv og uden tendens til at stikke næsen op. Vi slæbte ved 85 km/t. Der var ikke som på en del af de andre typer tendenser til sidesvingninger i slæbet. Der var trimvirkning nok, og udløserkraften var normal.

I fri flyvning kunne den trimmes mellem over 120 og ned til 70, hvad der imidlertid ikke gav trimvirkning nok til termikflyvning, hvor man måtte sidde og trække lidt i pinden.

Bocian ligger støt og solidt i luften, er godt rorharmonisk og behagelig at flyve. Fuldt krængerorsudslag bevirker, at næsen går ca 10° til modsat side. Med sideror alene kan man nå til 30° krængning og tilbage på 10 sekunder. Den går fra 45 til 45° sving på lige knap 4 sekunder ,hvad der er fint for så stort og tungt et fly.

Længdestabiliteten viste, at den nærmest var dynamisk indifferent.

I stall begyndte den at advare ved 62–63 km/t og nåede ned på 57–58, før den stallede og gik lidt ned med venstre vinge. Krængerorene har virkning til det sidste, men man kan ikke med sideror hindre vingen i at gå ned. Med åbne bremser stallede den mellem 61 og 58, og det var skiftevis den højre og venstre vinge, der gik ned.

Når man kredsede, kom advarslen ved 68 og stallet ved 66 km/t.

Man kan sideglide med Bocian. Sideroret har tendens til selv at slå fuldt ud, når der krænges 20°.

Vi fløj normalt ind til landing på 85 km/t i stille vejr og fik foreskrevet lavere indflyvning end for de andre typer på grund af de ikke særligt virkningsfulde luftbremser. Kraften til at betjene bremsehåndtaget er ikke særlig stor, men virkningen altså heller ikke. Man kan få halen ned i landingen. Der er ringe fjedring i hjulet. Forøvrigt havde det ene fly ikke indbygget hjul, men en „hund", og rullestrækningen var meget lang. Men den leveres normalt med indbygget 350/125 mm hjul med bremse.

Der var alt for megen støj i kabinen i de to fly, formentlig på grund af de slidte førerskærme.

ARNBORG-MØDET

Rekordtilstrømning til svæveflyveklubbernes første repræsentantskabsmøde under eget tag!

ALDRIG før – i hvert fald ikke i det, der kaldes „mands minde" – har der været en sådan tilslutning til et svæveflyverepræsentantskabsmøde som søndag den 7. november, hvor svæveflyverne for første gang holdt deres årsmøde under eget tag. Af vore 37 klubber var det vist kun 4 af de fjerneste, der ikke var med på den ene eller anden måde. Foruden de 27 klubber, der var officielt repræsenteret ved fuldmagter, havde adskillige andre nemlig folk med alligevel.

Det gav nogen trængsel i lokalet, og det kunne genere mødets afvikling lidt ligesom den omstændighed, at middagspausen måtte foregå sammesteds; men hvor der er hjerterum, er der husrum, og foruden de 42 stemmeberettigede var der ca. 60 andre, der med interesse fulgte forhandlingerne, der blev ledet af *Kæld Wiehe*.

Årsberetningerne

Mogens Buch Petersen aflagde svæveflyverådets årsberetning og indledte med at omtale de forskellige kursus, der havde været afholdt: s-teoriprøverne, som der stadig var for mange, der ikke bestod, og s-kontrollantinspektionerne. Han oplyste, at skolingsnormerne vil blive ændret, SM-bladene rationaliseret og „Svæveflyvehåndbogen" næste år udsendt i ny udgave. Diplomsystemet vil blive ændret, så A-diplom genindføres (ved første solo), B-diplomet kommer til at svare til det nuværende C, mens et nyt C-diplom indføres for en times varighedsflyvning. Til den tid skal der ikke indsendes papirer til KDA ved disse diplomer.

Han omtalte det havariforebyggende arbejde, eftersynene af de gamle svævefly, skyflyvningsbestemmelserne og luftrumsproblemerne og kunne fortælle, at luftfartsdirektoratet arbejder på aftaler med Sverige og Vesttyskland om faste bestemmelser for grænseoverflyvninger i svævefly.

Under sportslig virksomhed uddeltes flyvedagspokalerne til vinderne, hvis navne tidligere er omtalt i FLYV.

Götapokalen blev tildelt *I. P. Fahnøe* for hans store arbejde ved organisationen af vore DM siden 1955.

Vore hold til NM og VM vil fremtidig blive udtaget efter en vurderingsliste baseret på hver pilots 2 bedste resultater ved de tre sidste DM.

Til slut i beretningen omtalte formanden det arbejde, der er gjort med henblik på at gøre FLYV større og bedre, noget man venter at kunne gennemføre i 1966. Endvidere omtalte han planerne om en reorganisation og forstærkning af generalsekretariatet.

Åge Dyhr Thomsen aflagde beretning som formand for Dansk Svæveflyvefond. Der havde været foretaget ca. 4852 starter på Arnborg i 1965, og såvel selve startbanen som bygningerne var blevet udvidet. (Det nyeste, man kunne konstatere, var vinylgulv i opholdslokalerne, og Dyhr redegjorde med lune for de mærkelige transaktioner med telte etc., der havde ført hertil). Dyhr Thomsen pegede på, at man fremover ikke udelukkende kunne drive Arnborg ved frivillig arbejdskraft, men måtte have en mand der om sommeren, hvilket måske kunne kombineres med ønsket om mere personel i generalsekretariatet. Han advarede dog mod at sprede dette på 3 forskellige steder og så hellere hele sekretariatet flyttet til Skovlunde eller en ny flyveplads på Sjælland ved hovedvej 1.

Sluttelig aflagde M. Buch Petersen fondsregnskaberne og kommenterede disse.

Debat om regnskab og beretninger

Styrket af kantinens gode middagsmad tog man om eftermiddagen fat på diskussionen. Først om regnskaberne, som nogle ønskede mere specificeret (og også fik mundtligt). Derpå blev de godkendt.

Så tog man fat på beretningerne, og især på forholdene omkring generalsekretariatet og planerne om kontorer i Skovlunde og Arnborg. Der blev advaret mod for megen spredning, og Buch Petersen svarede, at man var fuldtud klar over risikoen herved, og at man ville modarbejde splittelsestendenser.

Flere klubber ville gerne kunne afmelde medlemmer midt i året igen, og man lovede at tage dette spørgsmål op.

Der blev fremsat ønsker om skærpede krav til instruktører, men lempede for motorflyvere, der skulle slæbe svævefly.

Sluttelig blev beretningerne godkendt.

Forslagene

Et fra finansministeriet inspireret ønske om en ændring i statutterne for Dansk Svæveflyvefond blev vedtaget enstemmigt ligesom et forslag fra Kalundborg Flyveklub om at udvide Danske Svæveflyveklubbers Sammenslutnings bestyrelse, så den blev identisk med fondsbestyrelsen (11 mand mod nu 5).

Aviators forslag om et kontor på Arnborg og ændringer i FLYV var sådan set allerede diskuteret, og efter yderligee bemærkninger tog man til efterretning, at rådet arbejder videre med sagen.

Indviklede valg

Valg til råd og fondsbestyrelse voldte en del kvaler og tog lang tid. I stedet for *H. Thorsted*, der ikke ønskede genvalg, blev *H. R. Hansen* indvalgt i svæveflyverådet, mens Braes og Sejstrup blev genvalgt.

Til fondsbestyrelsen (hvor *Dyhr* og *Ib Randers* ikke ønskede genvalg) valgtes *Verner Jensen, Ejvind Nielsen, P. V. Franzen, Egon Briks Madsen, P. G. Jørgensen* og *H. Vinther*, d. v. s. der indvalgtes tre nye. De to første er rådssuppleanter.

Til amatør- og ordensudvalget genvalgtes *H. Harboe* og suppleanterne *Sv. Michaelsen* og *Sv. Vestergård*.

Sluttelig gennemgik man program og kontingent for det kommende år. Fondskontingentet på 15 kr. bortfaldt, mens det ordinære KDA-kontingent blev hævet fra 20 til 25 kr. for juniorer og fra 30 til 40 kr. for seniorer.

Der var så godt som ingen lejlighed til at flyve termik, men der er næppe tvivl om, at i god jysk termik skulle der med en Bocian være mulighed for at pille ved vore hastighedsrekorder for tosædede, og typen kan udmærket anvendes på store og gode flyvepladser, men vil næppe være egnet til de små og knoldede, ligesom man skal være lidt kræsen ved udelandinger.

Som ved de øvrige polske fly får man imidlertid noget for pengene.

DATA

SZD-9bis Bocian 1D

Spændvidde	18.1	m
Længde	8.2	m
Højde	1.9	m
Vingeareal	20.0	m²
Tomvægt	342	kg
Disponibel last	198	kg
Fuldvægt	540	kg
Største fart (rolig luft)	200	km/t
do. (flyslæb)	140	km/t
do. (spilstart)	115	km/t
Stallingsfart	59	km/t
Min.synk (v. 72 km/t)	82	cm/sek
Bedste glidetal (v.80 km/t)	26	
Pris ved grænsen	21.000	kr

NYT *fra svæveflyveklubberne*

Havdrup, der i sin tid financierede sin Specht ved, at medlemmerne en tid holdt op at ryge, skaffer nogle af pengene til sin Bergfalke ved at sælge et parti af en særlig fin husholdningskniv.

Holbæk fejrede sin tiårsdag ved en fest søndag den 31. oktober. Blandt gaverne på dagen var 500 kr fra borgmesteren og 499 fra SAS Flyveklub, hvorfra klubben i sin tid fik sit første fly, en SG-38.

Kolding har nået 1600 starter i år. Klubben var repræsenteret på hobbyudstillingen i Vingstedhallen med sin Ka-6 ophængt under loftet. Dette arrangement gav flere nye medlemmer. Man kigger på nyt spil med 2 tromler i Tyskland og håber på 2500 starter næste år med bl. a. Rhönadleren, som kommer til foråret.

Københavns reparation af Ka-8'en, der havarerede i fjor ved start i for højt græs, kom på godt 13.500 kr. Klubbens sommerlejr i år præsterede 839 flyvninger og 149 timer med 5 fly. Rhönlerchen havde midt i oktober udført 1313 flyvninger i år. Klubbens Tiger Moth blev dyrere end ventet, godt 16.700 kr. Man tager 10 kr. pr. slæb til 400 m og 2 kr. ekstra pr. 100 m. øvrigt flyvning 60 kr. pr. time. I vinter bygges der nyt spil.

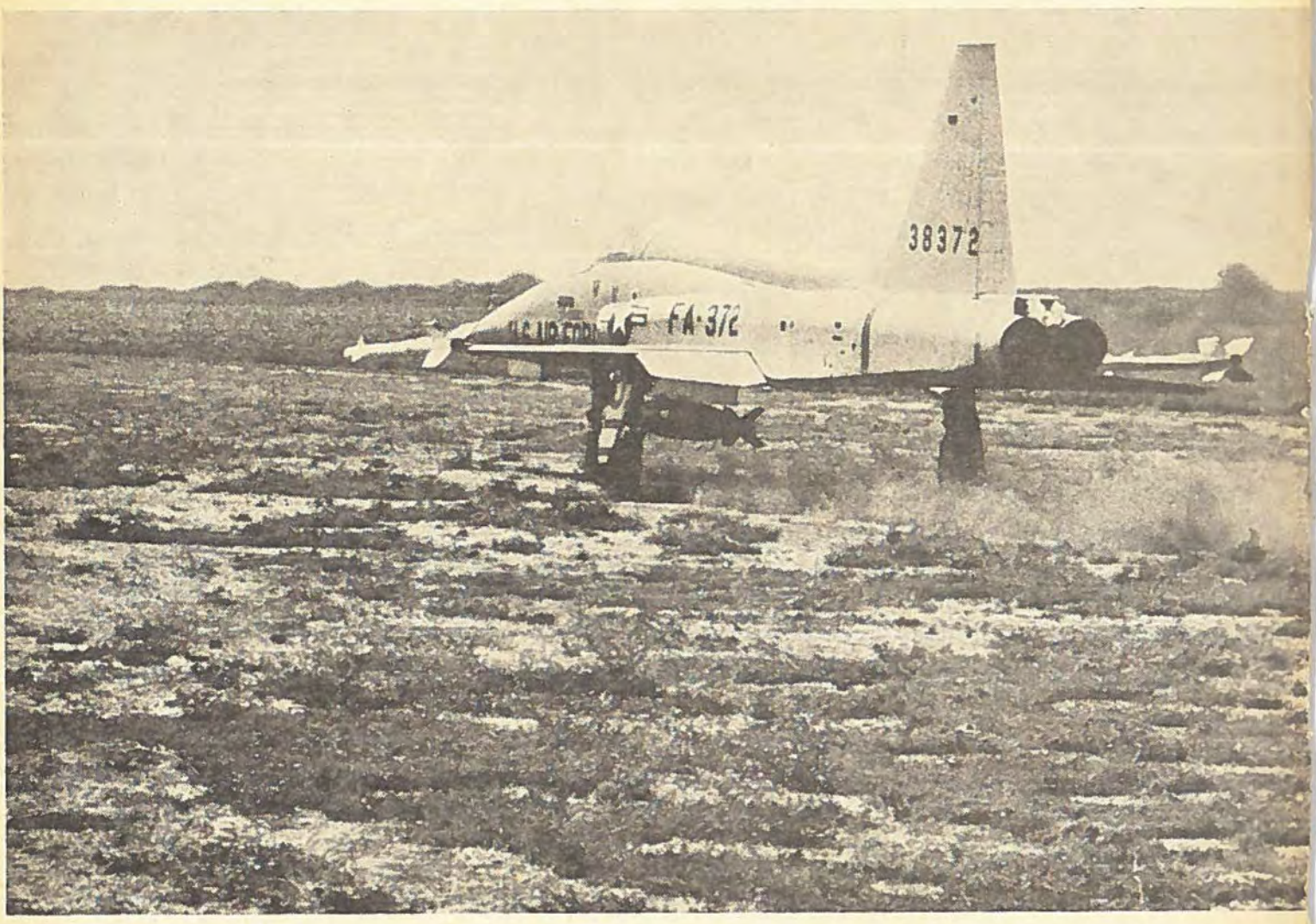
Midtjydsk fejrede sin 20 års dag med stor „Toreadorfest" lørdag den 6. november, aftenen før Arnborg-mødet.

Næstved holdt den 7/11 landingskonkurrence på Avnø med Grunau Baby. Hver pilot havde 3 starter og fik op til 5 strafpoints for anflyvning, indflyvning og landing. Knud Høst vandt med 23.5 points, fulgt af Erik Riis Klausen med 34.2 og Otto Poulsen med 45.9.

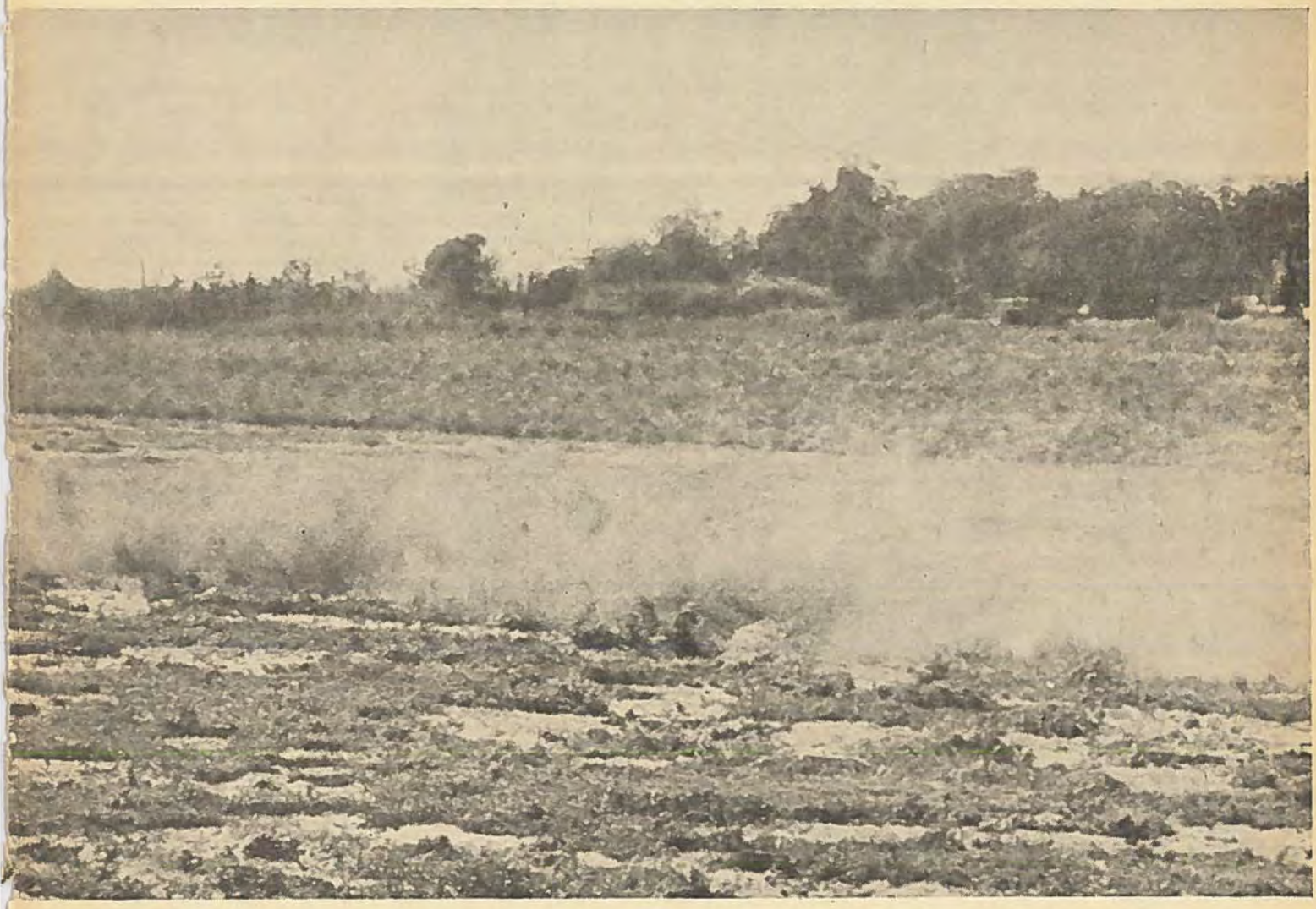
Polyteknisk vil sælge sin ældste Baby. Klubben slutter sit s-teorikursus med skriftlig prøve i denne måned.

Ringkøbing—Skjern—Tarm har købt en Bocian og vil flyve uden spil, enten med fly- eller autoslæb. Der synes stor interesse for svæveflyvning på egnen, så „Indianer" får noget at gøre.

Arhus: OY-BJX,Scheibe SF-26, flyver igen efter havariet på Himmelbjerget. — Inspireret af tre mands vellykkede tur i foråret, er 10—12 mand allerede ved at planlægge en tur til Fagernes, i Norge, i marts næste år. Klubben har iøvrigt haft en stor medlemstilgang her i efteråret.


38372
FA-372

Denne ujævne græsmark er netop blevet en taktisk luftbase

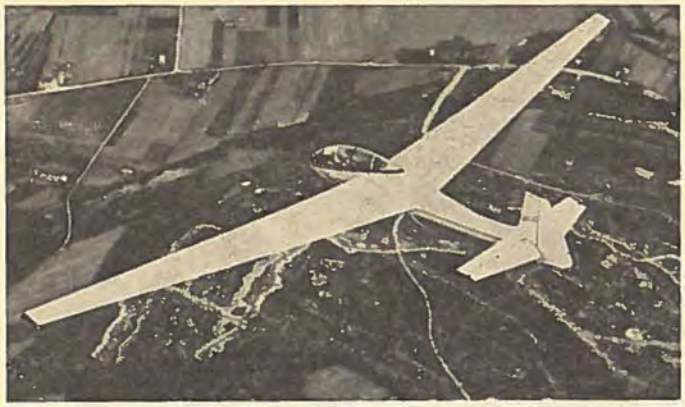


En F-5 taktisk jager kan lande på en ujævn græsmark fuldt lastet med brændstof og med mere end 2000 punds bevæbning.
Den kan starte med den samme last.
En angrebstruet nation kan føre bevæbnede F-5'ere frem til afsidesliggende startsteder, der er ukendt af angriberen. Fra sådanne spredte startsteder kan F-5'eren derpå gå i luften og foretage kamphandlinger — endog før ellers nødvendige hjælpetjenester ankommer.
Med en maksimal last af våben og ekstra brændstof på over 6.200 pund kan F-5'eren operere fra start- og landingsbaner udlagt som perforerede stålplader eller måtter. F-5'eren kan således være fremrykkende tropper en tro følgesvend. Lige så hurtigt som fjendtlige landingsbaner rømmes, kan F-5'eren operere fra dem. Da F-5'eren er nem at fylde op med brændstof og andre fornødenheder og er let at vedligeholde, er øvrige problemer ved opretholdelse af kampklar stand bragt ned til et minimum.
Og F-5'eren kan passe på sig selv i kampområdet. Dens overlydshastighed, store stigeevne, hurtige acceleration og evne til at foretage bratte drejninger sætter den i stand til at tage kampen op med, udmanøvrere og nedskyde ethvert indtrængende, fjendtligt fly i de taktiske flyvehøjder.
Det er derfor ikke nødvendigt med asfalt eller beton for at oprette en taktisk luftbase
— når blot man har F-5'ere.

NORTHROP
NORTHROP CORPORATION, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA, USA

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: glidetal 26, mindste synkehastighed 0,8 m/sek., største flyvehastighed 200 km/t.



Pris franco dansk grænse m/ INSTRUMENTER KR. 21.400.-

SE DEN I STAUNING

Svævefly af typen SZD-25 LIS, hovedefterset, kan i begrænset omfang leveres i 2. kvartal 1966

Alt tilbehør til svævefly, barografer, faldskærme m. v.

BESTIL INSTRUMENTER NU, TIL LEVERING I FORÅRET

MOTOIMPORT
WARSZAWA . POLEN

REPR. I DANMARK:
ELI V. NIELSEN
DANMARKSVEJ 53
KGS. LYNGBY
TELF. (01) 87 69 15

Brugte fly

TIL FORDELAGTIGE PRISER

CESSNA 150/1961	*TOTALTID: 1915 TIMER*	*KR.*	*58.000,—*
CESSNA 172/1962	*„ 2155 „*	*„*	*68.000,—*
CESSNA 205/1963	*„ 200 „*	*„*	*180.000,—*
CESSNA 210/1963	*„ 890 „*	*„*	*194.300,—*
CESSNA 310/1962	*„ 930 „*	*„*	*425.000,—*
PIPER CHEROKEE 235/64	*„ 80 „*	*„*	*154.000,—*
KZ VII	*1100 TIMER TIL NÆSTE OVERHAUL*	*„*	*35.000,—*

Vi har flere fly til fordelagtige priser på lager. Rekvirer venligst vort brugtflykatalog med priser og specifikationer for de enkelte fly.

A/S COMMERTAS *Hangar 142, Københavns Lufthavn, Dragør. Telefon (01) 53 20 80.*

TRAFIKFLYVENYT

Flyveruten København—Karup åbnedes 1. november. Den beflyves indtil videre med Herons fra Falck, da SAS, der har enekoncession på al dansk lufttrafik, ikke selv råder over tilstrækkeligt materiel. Der flyves to dobbeltture dagligt, søndag undtaget, og billetprisen er 80 kr for en enkelttur, 144 kr for en dobbelttur.

Og så kan man sætte sig ned og undre sig over, at man kan få lov til at flyve med civile fly på en af Flyvevåbnets vigtigste og mest trafikerede stationer, når man ikke kunne få det på den hovedsagelig af måger benyttede flyveplads Vandel. Nå, danskerne har jo altid været kendt som store dyrevenner.

Sterling Airways overtager fra 1. januar hangar 144 i Kastrup Syd. Selve hangarrummet overgår til datterselskabet SARCO, mens kontorfløjen omdannes til kontorer m.v. for Sterlings operationsafdeling. Af de hidtidige lejere af hangaren flytter Scandinavian Air Trading Co. til en ny kontor- og lagerbygning, mens Scanaviation koncentrerer sin virksomhed i hangar 104, i forbindelse med hvilken man har planlagt en ny bygning til motor- og propelværksted.

Amerika-flyvningen stiger fortsat stærkt. Mens der i 1954 ialt var 581.000 flyvepassagerer og 795.000 skibspassagerer over Nordatlanten, var tallene i 1964 henholdsvis 3.563.000 og 714.000, og i de første 7 måneder af 1965 hhv. 2.180.000 og 388.000. I 1945 kostede det ca 5000 kr at flyve til New York og tilbage, idag koster den billigste returbillet 2629 kr.

Ruten København—Rønne kunne den 16. nov. fejre 25-års jubilæum. På grund af minefaren under krigen fik ruten en god start, men efter krigen gik det en overgang voldsomt tilbage og ruten var i fare for at blive nedlagt. Nu er der imidlertid stor fremgang, idet der i det netop afsluttede driftsår blev befordret 65.000 passagerer mod 53.000 året før, en fremgang på 21 %.

Ikke brug for garantien på Billund-ruten

Først i november havde Billund-ruten eksisteret et år. Af de 64.700 udbudte passagerpladser var ca 38.500 benyttet, hvilket svarer til 59.5 %, således at der ikke er blevet brug for den belægningsgaranti, som omegnskommunerne måtte tegne før rutens åbning. Her i vintersæsonen beflyves ruten med to dobbeltture om hverdagen og en om søndagen.

Statsstøtte til BN-2 Islander

Det i FLYV tidligere omtalte tisædede trafikfly til korte ruter, Britten-Norman BN-2 Islander, tegner til at blive en succes, og for at sikre denne har den engelske regering ydet et 50 % bidrag på ialt ca 4 millioner kroner, som man dog regner med at få ind igen gennem salgsindtægterne. Løsning af financieringsproblemerne skulle sikre leverancer til tiden.

Prototypen har nu foretaget 245 prøveflyvninger og undergår for tiden forskellige ændringer, der uden forhøjelse af prisen vil resultere i forbedrede præstationer. Spændvidden øges lidt og der anvendes to 260 hk motorer i stedet for 210 hk.

Hidtil er der modtaget faste ordrer på 30 fly og forespørgsler på mange flere. Man regner med at levere 9 i 1966, 25 i 1967 og en om ugen i 1968, mest til eksport. Prisen er 17.500 pund sterling eller ca 340.000 kr.

Lear bygger nu også trafikfly

Model af Lear Liner Model 40.

William P. Lear hviler ikke på laurbærrene. Nu da Lear Jet forretningsflyet er i fuld produktion og sælges godt, har man taget fat på et trafikfly til op til 28 personer foruden besætningen, og prototypen skal være i luften allerede om 1½ år.

Lear Liner Model 40, der forøvrigt ikke blot bygges til ruteflyvning, men også som firmafly i større stil, bliver drevet af to Rolls-Royce Spey Junior motorer på hver 8000 kg st. t. De anbringes på bagkroppen.

Flyet skal kunne rejse med op til Mach 0.84 eller 900 km/t i 41.000 fod og med en normal rejsefart på 815 km/t i 45.000 fod. Rækkevidden bliver over 3.200 km.

Spey Junior er en fan-jet motor, der bliver meget økonomisk i drift, selv i lavere højder, så man regner med 21.000 fod som gennemsnit på korte ruter.

Flyet skal kunne starte på 915 m og lande på omkring 1000 m, men kræver efter FAA-bestemmelser ved største landingsvægt en bane på knap 1500 m.

Der bliver indbygget trappe og kræves ikke hjælpemotorudstyr i lufthavnene. Flyet kan let ændres til ren fragttransport.

Prisen bliver 1½ million dollars inklusive vejrradar og to—tre navigations- og kommunikationssystemer. Prisen omfatter også den indre indretning til såvel rute- som firmaflyvning.

Lear Liner Model 40 får en spændvidde på 19 m, længde på 24 m, tomvægt på 9900 kg, største startvægt på 16.500 kg, der samtidig er største landingsvægt.

Fourways

Et nyt dansk luftfartsforetagende blev stiftet den 15. august. Det hedder *Fourways Aircraft Corporation Ltd.*, og i bestyrelsen sidder LRS *Erik Münter*, direktør *Mogens Baungård*, civilingeniør *Chr. Mørup*, indehaver af firmaet Avi Advisor samt direktør *Knud-Ole Larsen*, den tidligere direktør for Conair, indtil dette selskab blev overtaget af cand. psyk. *Simon Spies*.

Fourways har kontor i Ny Østergade 10, Kbh. K., og har som formål at assistere bestående eller nydannede luftfartsvirksomheder med at udvælge de rette flytyper, at udfærdige beregninger for operations- og vedligeholdelsesomkostninger, at omskole besætninger og teknikere, at være formidler ved køb af fly og reservedele og finansieringen heraf m.v. Fourways er endvidere generalagent for Fokker og repræsentant for en række andre luftfartsvirksomheder, bl.a. International Aerodyne, Amerikas største leverandør af brugte fly, ligesom man også vil virke som rådgiver ved indretning af lufthavne, opførelse af hangarer o.l. Endelig har man planer om at nedsætte sig som udlejer af fly til charterselskaber.

FLYVEVÅBNET

Ingeniør *Erik Jørgensen* er udnævnt til afdelingsingeniør.

Major *Lars Folmer Hansen* er udnævnt til oberstløjtnant og ansat til rådighed for FSN Karup.

Nye våbenskjolde

Flyvevåbnet har i over en halv snes år anvendt våbenskjolde ved eskadriller m.v., men modsat de af Hærens regimenter og Søværnets skibe anvendte våbener var Flyvevåbnets mærker ikke officielt godkendt. Sagen er for år tilbage blevet forelagt forsvarsministeriet og statens heraldiske konsulent til godkendelse, men det er ikke alle steder, at man bevæger sig med jetfart, og det påstås endog, at Flyverkommandoens første indstilling herom er forsvundet i papirbunkerne på Slotsholmen. Nu synes der imidlertid at komme gang i sagen, og årsagen skal være den, at der i den kommende store bog om Flyvevåbnet skal være farvetavler med eskadrillemærker, og man vil ikke risikere at give de private mærker en art officiel godkendelse ved at de bliver bragt i denne bog. Flere af mærkerne er nemlig ikke heraldisk korrekte.

Det er beklageligt, at der er gået så mange år, før sagen er blevet taget op, for nu er der jo tradition for de gamle mærker, og traditioner har man jo som bekendt ikke for mange af i vort unge Flyvevåben.

H.K.

BØGER

Focke-Wulf 190

Heinz J. Nowarra: *The Focke-Wulf 190. A Famous German Fighter.* Harleyford 1965. 212 s., 22×29 cm, ill. Pris indb. 69,75 kr.

Mens forfatterens tidligere bog om Messerschmitt Bf 109 var lidt tyndbenet, så har han denne gang proppet så mange detaljer i sit værk, at bogen sine steder er nærmest ulæselig, med mindre man ser på den som håndbog, og det kniber flere steder med det store overblik over flyets udviklingshistorie. Bortset fra, at det er en dejlig bog med masser af nye oplysninger, hovedsagelig fra fabrikkens endnu bevarede arkiver. Der er også masser af nye billeder, og reproduktionen af dem er betydeligt bedre end i Messerschmitt-bogen: Ialt er der over 360 fotos, adskillige tegninger, 24 treplanstegninger i 1 : 72, 4 sider med farveskemaer. Bogen giver også fabrikkens historie og har også et par billeder fra Kastrup, idet konstruktøren af Fw 190, *Kurt Tank*, i 1920'erne var ingeniør ved Rohrbachs flyvebådsfabrik på Øresundsvej i København. Bogen er Harleyfords 12. publikation, og et katalog over disse fås gratis ved at sende et brevkort med navn og adresse til Harleyford Publications Ltd., Letchworth, Herts, England, eller til Knud Rasmussens Boghandel, Vesterbrogade 60, København V.

EUROPA-CUP 1965

P. Chr. Andersen fortæller om skrænteonkurrencen i Schweiz

Konkurrencen fandt sted 21.—22. august i Melchsee-Frutt, et skisportsterræn syd for Luzern i Schweiz, beliggende 1930 m over havet. De alpine konkurrencebetingelser var ret specielle. Med et barometertryk på 475 mm var modellernes flyvehastighed kendeligt forøget. Terrænets karakter — det var en gryde eller dalsænkning i fjeldet — gjorde vindens skiften ret lunefuld.

Hans Rasmussen fra Thistedklubben Zephyr, der til konkurrencen havde bygget to Cobraer, fandt på 2. og 3. start ud af den rette taktik under disse forhold: at indstille kompasset, så at modellen fløj så meget sidelæns og så tæt på skrænten som muligt. Max. 5 minutter på 2. start. På 3. start fløj Hans igen over 5 minutter, desværre i 31 sekunder ude af sigt. På 3. start var jeg også selv ved at komme efter det med 238 sek. Ved supéren om aftenen på hotellet — man klædte sig om, undtagen Hans og jeg, der havde glemt jakkesættet hjemme — var Hans' flyvninger samtaleemne, så meget mere som ingen havde ventet, at „flachländerne" overhovedet kunne flyve skræntflyvnnig. Næste dag silede regnen ned. Det var katastrofe for Hans, hvis v-formede haleplan faldt fra hinanden. De folk, der havde silicone-spray med til at præparere modellen med, kunne konstatere en udbredt og bæredygtig opvind.

Hans blev nr. 42 med 587 på kun 3 flyvninger, og jeg blev nr. 51 ud af ialt 80 deltagere fra Danmark, Tyskland, Italien, Østrig og Schweiz. Arrangørerne var i resultatlisten så unfair også at angive den danske nations placering, som naturligvis i kraft af vort ringe antal var en jumboplads. Det må ikke ske mere. Næste år må vi flere med.

Konkurrencens vinder var *Werner Berger*, Zürich, med 1278 sek. Schweiz var bedste nation med 5530, fulgt af Tyskland og Østrig.

De fritflyvningsfolk, der er blevet trætte af at fræse flere kilometer efter en A-2'er, der er gået på langfart, med den her forbandelse over hovedet: Never take the eye from the model, dem vil jeg stærkt anbefale at bygge en kompasstyret model, f.eks. en Cobra (byggeplan fra Graupner). Den udmærker sig ved en uhyre kursstabilitet, der naturligvis bliver forstærket af styringen. Den har få svagheder. Det v-formede haleplan er et af dem. Magnetstave til styringen kan rekvireres fra mit ringe domicil, Vejlevej 20, Horsens, for en hinsides forretningsmæssige principper kalkuleret pris af 15 kr. for 2 stk. Man bedes endvidere tilskrive mig, hvis man har råd og vejledning behov på kompasstyringens områder. Til de sjællændere, der mener, at der ikke findes skrænter på Sjælland, vil jeg sige: prøv Bjergsted. Den opvind, der kan bære et svæveplan, kan sikkert også bære en model. Bjergsted er for øvrigt blevet opkøbt af *Paul Bergsøe*, der har udlagt den til offentlig naturpark. Jeg er sikker på, at det vil være helt i Paul Bergsøes ånd, hvis modelflyverne tager skrænten i besiddelse.

P. C. Andersen.

Nogle af de italienske deltagere i det dejlige terræn, hvor konkurrencen blev afholdt.

Høstkonkurrencen i Hinnum

Den jyske høstkonkurrence for linestyrede blev endelig gennemført den 24. oktober, begunstiget af fint vejr og klub 630's fine flyveplads i Hinnum, hvor man kan larme så meget, man vil, uden at nogen klager (heller ingen nervøse køer i omegnen!).

Der var dog kun 9 deltagere, hvoraf *Leif Eskildsen* (630) vandt kunstflyvning for eksperter med 6411 p., *Kaj Petersen* (630) begynderklassen med 2976 og *Bent Gasbjerg* (630) hastighed med 164 km/t. Kun i holdkapflyvning vandt nogle af de udenbys, nemlig *A. Jensen* og *M. Uldum* (540) med 5 min 06 sek.

UHU-konkurrencen ved Hillerød

Vi glædede os over stor kvindelig deltagelse i UHU-konkurrencen. Silke Fischer herover var rigtig nok og højstartede i elegant stil sin A-2 – –

UHU-konkurrencen, der blev arrangeret af „Termik" i Hillerød på Favrholm-markerne lige uden for byen den 10. oktober, havde stor deltagelse (75) og internationalt tilsnit med gæster fra Malmö, Göteborg, Norrköping, Flensburg, Rendsburg og Hamburg.

Da konkurrencen yderligere var godt organiseret og begunstiget af det dejligste solskinsvejr med termik og det hele, blev det en vellykket foranstaltning.

I A2, der havde hele 49 deltagere, vandt *Kåre Lauridsen* (208) med 791 sek og fik samtidig sit C-diplom. Nr 2 blev *Arne Hansen* (105) med 781 og nr 3 *Per Grunnet* (131) med 757.

C2 havde 15 deltagere. KDA's nye hovedbestyrelsesmedlem *Erik Nienstædt* (116) vandt med 872, *Rune Johansson* (Gamen) havde 842 og verdensmester *Thomas Køster* 820.

Af de 7 i D2 vandt *Ulf Carlsson* (Göteborg) med 762, fulgt af *Åke Sjöström* (Göteborg) med 695 og *Steen Agner* (105) med 680 sek.

– – men da vi efter at have fotograferet denne svenske pige aflæste navnet på modellen, hed »hun« – – Anders Hansson! Det er ikke let nutildags.

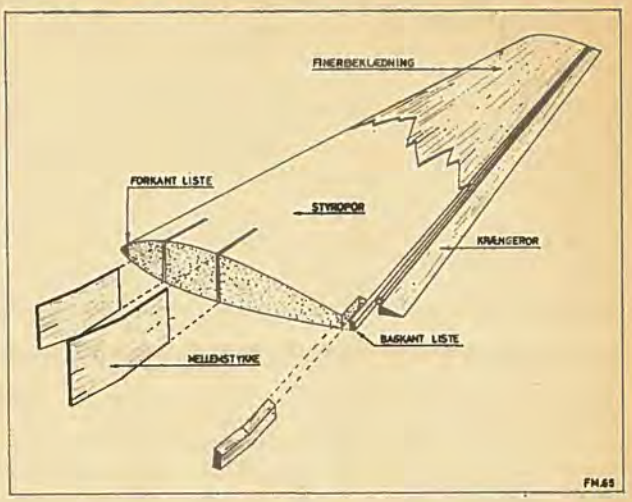
Kan vi bygge vore modeller

HURTIGERE, BEDRE og BILLIGERE ?

ved hjælp af kunststoffer

Det mener Niels Egelund, OM-F, der har lavet udkastet til følgende artikel.

★



Tegning af en vinge, bygget af skumstof. De to halvdele samles med v-formede balsastykker.

I de senere år har kunststofferne vundet indpas også på modelflyvningens område, og også her i landet ser man nu modeller med glasfiberkroppe og styrofoam-planer. Odense-folkene har eksperimenteret en del med kunststofmodeller til radiostyring, og man mener nu, at man er kommet så langt, at man kan anbefale disse byggemetoder til andre. Nu skal dog ingen tro, siger *Niels Egelund,* at vi har været foregangsmænd på dette område. Tværtimod! Vi har hentet fiduser her og der, studeret udenlandske tidsskrifter og har derefter prøvet at finde frem til de materialer, der giver de bedste resultater.

Vi vil i denne artikel berette om bygningen af et styrofoam-plan. FLYV har prøvebygget dette plan efter Niels Egelunds opskrift, og med et yderst tilfredsstillende resultat.

Glasfiberkroppen vender vi tilbage til i næste måned, idet det skal tilføjes, at disse byggemetoder jo langtfra er forbeholdt radiostyringsfolkene. Også andre grupper kan med stor fordel udnytte disse nye ting. Begrænsningen sættes faktisk kun af ens egen fantasi.

Hurtigere og bedre

Det er hurtigt at fremstille et styrofoam-plan; med lidt øvelse og med de rette materialer – først og fremmest lim – kan man bygge et helt plan på en aften helt frem til afpudsningsstadiet.

Og et skum-plan er bedre end et almindeligt opbygget plan, fordi det kan bygges 100 % lige ,og fordi det vil *holde* sig lige, uanset hvilke temperaturer og fugtighedsgrader, det udsættes for.

Skumplanet har vel en tendens til at blive lidt tungere end det almindelige plan, men det er ikke nødvendigt, at det bliver det. Man kan spare vægt ved at udhule det, og man kan spare megen vægt i overfladebehandlingen. Der er ingen grund til at beklæde med silke. Brug bare almindeligt beklædningspapir, hvilket igen ikke kræver nær de samme mængder dope som silken.

Opbygningen

Selve skumkernen skæres ud af en klods skumplastic, og det er vigtigt, at denne klods er helt ret. Vrider den sig, er det fordi der er spændinger i den, og disse spændinger kan ikke fjernes, selv om man arbejder nok så meget på at rette klodsen op. Skummaterialet fås i forskellige vægtfylder. Til vort brug kan anvendes fra 12 til godt 30 kg/m³. De lettere typer skal blot skæres ud og derefter beklædes, mens de tungere typer kræver en eller anden form for udhuling. Til udskæringen bruges et flitsbuelignende instrument, som kan laves af en bambusstok på en meter samt en guitarstreng. Det vil lette arbejdet, hvis man ophænger buen i loftet ved hjælp af nogle lange gummistrenge, således at man ikke behøver bære buens vægt, når man arbejder med den, og så man blot kan give slip på den, når man er færdig med at skære.

Når man skal skære, opvarmes tråden elektrisk, f.eks. med strøm fra en modeljernbanetransformator. Den spænding, der skal bruges, må findes ved forsøg (FLYVs plan blev lavet med 80 km/tim). Strengen må ikke være varmere, end at den netop kan smelte sig vej gennem materialet, og den må slet ikke være glødende .

Først skæres klodserne til i den længde, man skal bruge, hvilket normalt vil sige den halve spændvidde minus randbuen. Samtidig skæres smig, så de to halvdele kan samles i den rette v-form. Brug skabelon til at skære efter.

Nu fremstilles to skabeloner til at skære klodserne i profilform efter, d.v.s. inderste og yderste ribbe. Skabelonerne kan laves af 2 eller 3 mm krydsfiner, der pudses glatte på kanterne. Skabelonerne opmærkes i et antal – f.eks. 30 – lige store felter, der nummereres fortløbende. Så sættes skabelonerne fast i hver sin ende af klodsen, og de skal sidde meget nøjagtigt, idet man ellers indbygger en skævhed i planet, som det ikke vil være muligt at fjerne senere. Skabelonerne kan f.eks. sættes fast ved, at man stikker nogle tandstikkere gennem stramme huller i skabelonen og ind i klodsen.

Til udskæringen må man have en hjælper, der kan føre den ene ende af buen. Man fører strengen i langsomt tempo, f.eks. 1 cm på 10 sek., mens man tæller højt 1 – 2 – 3 – 4 o.s.v., idet man passerer mærkerne på skabelonen. Hjælperen kan på denne måde holde samme tempo. Arbejdet lettes ved, at man hæfter skumklodsen fast til sit byggebræt med lidt lim, mens man skærer. De skaller, der bliver tilovers, når planet er skåret helt ud, smides ikke væk, men gemmes, da vi senere kan få brug for dem som bedding, når beklædningen limes på.

Hvis man har været omhyggelig med udskæringen, har man nu to planhalvdele, der kun behøver pudses let med sandpapir, før de samles. Styrofoam støver mindst lige så meget som balsa, når det pudses, så på dette punkt er der ikke fremskridt.

De to planhalvdele samles med et v-formet mellemstykke af f.eks. 10 mm balsa, som kun behøver nå et lille stykke ud i planet. Hertil udskæres en spalte i halvdelene ca. 33 % fra forkanten. Til understellets og rormaskinens fastgørelse monteres nogle 3 mm krydsfinerplader, der limes fast i en forsænkning. Denne laves med et elektrisk opvarmet stykke u-formet 0,8 mm pianotråd. Brug også her skabelon til at skære efter.

Det er hensigtsmæssigt at have for- og bagkant i planet, men ikke nødvendigt. Det er imidertid det nemmeste at lave planet på denne måde, idet man så er fri for at bøje balsabeklædningen om forkanten. Man laver så sin skabelon således, at planet skæres stumpt af ved for- og bagkant. Dette plan beklædes nu med balsafiner – 1 mm er nok – og når dette er tørt, rettes for- og bagkanter af med en pudseklods, og balsalisterne limes på og pudses senere i kontur. Randbuen limes ligeledes på bagefter i form af en balsaklods – evt. udhulet – der senere skæres og pudses i facon.

Den midterste del af planet – i en bredde af ca. 15 cm – beklædes med glasfiber for at sikre en ordentlig samling af balsaskallerne.

I næste nummer skal vi se, hvordan man udfører limninger, og hvordan man bygger en glasfiberkrop.

Københavnsmesterskabet

Søndag den 7/11 afholdtes på Amager Fælled Københavnsmesterskabet i linestyring. Da det ikke blæste, og det var tørvejr, var vejret faktisk ideelt. Efter de sædvanlige 2 timers forsinkelse startede konkurrencen kl 1100 med ½H holdkapflyvning, som blev vundet af *Per/Ole Hasling,* „Comet", med en finaletid på 9m48sek (heats: 4:46—4:29. Hastighed blev vundet af *Jens Geschwendtner,* „Comet", med det usædvanligt fine resultat på 209,3 km/t.

I holdkapflyvning gruppe H var dagens hurtigste hold (som sædvanligt) Per/Ole Hasling med tiderne 5:09min og 4:40min — virkeligt top-resultater!

I finalen vandt de med 10:02min.

Kampflyvning havde igen sløj kvalitet. — Resultatet af nedstyrtninger og ikke-startende motorer var, at *Hans Geschwendtner,* 138, (194 pts) vandt over sin bror, Jens, i finalen (167 pts).

Alt i alt var konkurrencen præget af pæne resultater og god sportsånd.

KASTRUPGÆSTER

Rent typemæssigt bragte oktober ingen nyheder. Pacific Western landede 5/10 med deres DC-6B CF-PWF, som før har besøgt Kastrup på en passager-charterflyvning, men denne gang fløj den „efter olie" og var forsynet med et magnetometer i halen med dertil hørende instrumenter i kabinen. Thai Airways International har lånt en tredie Caravelle (SE-DAD) af SAS, som mellemlandede samme dag fra Stockholm til Istanbul og var registreret HS-TGH. 10/10 ankom TMA of Lebanon med en DC-6A OD-AES (ex-Braathen LN-SUI), som fløj med bagage for FN-soldater, der selv blev befordret med en MEA Comet. Statsminister Jens Otto Krag vendte hjem fra sin ruslandstur 17/10 med en Aeroflot IL-18B CCCP-75586, og 21/10 ankom atter et fly, som var fyldt med instrumenter i kabinen, nemlig Global Presentations Inc.'s DC-7B N774R; den var i Kastrup for et år siden som en flyvende industriudstilling, men denne gang præsenterede den IBM-maskiner, og på oversiden af kroppen, som ikke var hvid, men lyseblå, stod der IBM Computour. En anden fin gæst var en Queen Air N141 fra FAA (det amerikanske luftfartsdirektorat), som landede 24/10.

General Aviation

SE-EMW var en Cherokee 180, som ankom 2/10 tilhørende S. Lindahl fra Farsta, og SE-EGN en Horizon 8/10 fra SAS Flygklubb samt Cessna F.172F D-EKHR fra Kundenkreditbank Kommanditgesellschaft auf Aktien 9/10. Enfield Rolling Mills Ltd. var ejer af Dove G-AKSW 10/10, og det skal oplyses at denne maskine dog før har været i Kastrup, men det er 5 år siden. AB. Nyge-Aero var her med to nye Cherokee'er 14/10 og 16/10, henholdsvis en 150 SE-EOZ og en 180 'EOS. Også 16/10 landede to kontraster, nemlig en de Havilland DH. 89A Rapide D-IGEL tilhørende U.Reszka fra Flensburg og en HS.125 G-ATFO fra Grundig Works Ltd. i Belfast; desværre blev „den gamle" parkeret ved briefing-bygningen og „den nye" på den gamle platform, det kunne ellers have set smukt ud, hvis de havde stået ved siden af hinanden. Det er godt 7 år siden, at D-IGEL sidst besøgte Kastrup. Cessna 206 N2641X var fabriksejet, og 19/10 ankom atter en HS.125 F-BKMF (ex-HB-VAH) fra Societe Trans-Azur i Paris. Lufthansa var ejer af Debonair D-EMYU 23/10, Ferranti Ltd. af Heron G-ASCX 27/10, Cinex Ltd. af Cessna 310J G-ATCS 28/10 og Aztec D-IBOK fløj for Cimber Air 29/10.

På grund af tåge i Værløse landede det svenske flyvevåben 24/10 med deres C-130E Hercules 40546 (ex-USAF 64-546), og RCAF var her 5/10 med samme type 10306. USAF Tactical Air Command kom også med C-130B 23487 6/10 og 10948 11/10 samt med C-131D Samaritan 42819 8/10, som var fra Air Force System Command. U.S.Army afsluttede efterårsmanøvren i Danmark i begyndelsen af oktober, og 3/10 landede en Sikorsky CH-34 42879 og afleverede en „heater" til SAS, som 30. Infantry Division i Marne i Tyskland, hvorfra helikopterne kommer, havde lånt under øvelsen. 13/10 landede det danske flyvevåben med en Sikorsky S-61 U-280 og satte en enkelt person af, og Luftwaffe var her 23/10 med Convair 440 CA-033.

E.Π.

Ændringer i luftfartøjsregisteret

Nye fly: OY-DMY, Piper Tri-Pacer, Jørgen og Arne Møller Wrå, Viborg. — OY-BBB, Piper Cherokee 180, A/S Eurotrans, Kbh. — OY-BBD, Piper Cherokee 140, Sportsflyveklubben, Skovlunde. — OY-HAG, Sikorsky S-61N, A/S Grønlandsfly, Godthåb. — OY-DGB, Cessna 150A (ex SE-CXR), Palle Kastrup Jensen, Alborg. — OY-EOX, Mucha Standard, Chr. Lund og S. Grum-Schwensen, Allerød. — OY-EHX, Mucha Standard, Randers Flyvegruppe. — OY-EGX, Bergfalke II/55, Billund Flyveklub. — OY-ELX, Mucha Standard, John Nydén, Alborg.

Ejerskifte: OY-DML, KZ VII, Nordvestjysk Motorflyveklub, Holstebro (tidl. Motorflyvesektion Holstebro). — OY-AFL, Piper Super Cub, OY-DEE, KZ III og OY-DPP, Cessna F 172F, alle Danfly v/ Arne Bybjerg Pedersen, Kalundborg, (tidl. Danfly v/ C. A. V. greve Lerche-Lerchenborg). — OY-EAM, Piper Super Cub, Danfly v/ Arne Bybjerg Pedersen, Kalundborg, (tidl. Carmen Curlers, Kalundborg). — OY-DVE, KZ III, Vagn Nielsen, Smedebæk pr. Ejstrupholm, (tidl. Sylvest Jensens Luftfoto, Hillerød). — OY-ACG, KZ III, Jens Rauff Hansen, Højslev, Jylland, (tidl. Stjernqvist's Bilskole, Kbh.). — OY-AFT, Piper Colt, Robert Quist Andersen, Århus, (tidl. Per Vogn Nielsen, Hinnerup. — OY-BAD, Maule M-4, Eigil Andersen og Carl H. Michelsen, Skanderborg, (tidl. Midtjysk Luftfart, Herning). — OY-AAX, Grunau Baby, Erik Richter Karstrøm, Pandrup (tidl. Kolding Flyveklub). — OY-DXD, Olympia, Jørgen Kristensen og Henning Nielsen, Billund, (tidl. Kæld Wiehe, Århus). — OY-BGX, Rhönlerche II, Viborg Sværeflyveklub, (tidl. Dansk Sværeflyvefond). — OY-DCD, Cessna F 172E, Sandved Import & Export A/S, Sandved (tidl. A/S Næstved Fly). — OY-DMG, Piper Tri-Pacer, Ole Korsholm, Herning (tidl. Erik Aaen og Børge Sorlie Sandagger, Århus). — OY-DZU, KZ IV, Ole Korsholm, Herning (tidl. Sv. Fjeldsted Hansen, Århus). — OY-AMC, Druine Turbulent, Reno Thorvald Jensen, Vordingborg (tidl. Bror Henry Nissen, Odense).

AERO CLEANING

Specialfirma for flyrengøring på alle typer. — Forlang tilbud!

Telf. (01) 51 25 23 og (01) 51 16 64

Firmapilot

29-årig A-certifikatindehaver søger stilling som firmapilot eller lignende. Flyveerfaring 225 timer.

Billet mrk. 121 til FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Erhvervsflyver søges

Ansvarlig B-pilot med taxabevis, som har lyst og interesse til at virke som driftsleder og pilot ved nystartet taxaselskab, søges.

NORFLY . Thisted . Telf. (0791) 12 88

Tripacer til salg

Kolding Flyveklub's Tripacer OY-AAM til salg, kr. 38.000. ■ Henv. til Kolding Flyveklub v/ arkitekt P. Eduard Petersen, Helligkorsgade 16, Kolding, telefon (055) 2 00 11.

CESSNA 175

sælges billigt kontant.

Telefon (052 4 92 11) Lyne 77.

EMERAUDE til salg

CP 301 med 90 hk continental. Total tid stel og motor 400 t. Tid til hovedeftersyn 800 t. Flyet er i fineste stand og meget velflyvende. En ejer.

Henvendelse: Telefon 044-23452.

AUSTER D/6-180 OY-ABV

til salg. 180 hk Lycoming motor m/constant speed propeller, T. T. siden ny 600 timer. Een ejer, 1 stk. 360 kanal kommunikationsmodtager, 1 stk. 90 kanal modtager tilsluttet VOR og ILS, alt Motorola. Fartøjet i meget fin stand.

Sigv. Larsen, Banevænget 3, (01) 500367

Atter en 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, kort sagt, over alt, og til enhver tid kan De lytte til kontroltårnet og flyet i luften på den nye CAE model 600 AM-VHF transistor-modtager.

Den kan det hele, og koster nu kun det halve

forlang gratis brochure tilsendt.

ESBJERG MUSIKIMPORT

Torvegade 6, Esbjerg, telf. (051) 2 30 22

Fly til salg

Tripacer PA 160, 0-stillet motor og metalkrop.

Cherokee 180, 64-model Custom, 0-stillet motor.

Colt, 0-stillet motor, 3-sædet.

DANSK AERO, ÅRHUS. Tlf. (061) 6 36 39

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

TEORIKURSER · KORRESPONDANCEKURSER · ALLE FLYVECERTIFIKATER

TYPENYT

Sikorsky S-61R er blevet bestilt af U.S. Coast Guard.

Nord 600 er en projekteret luftbus med fire Rolls-Royce Spey 50 til 200—250 passagerer. Fuldvægt ca. 80 t, hastighed Mach 0,8.

Breguet 124 er et andet luftbusprojekt til 240—265 passagerer på to dæk og med to eller fire jetmotorer. Fuldvægt 90 t.

Sud Galion er også et luftbusprojekt til 200 passagerer, beregnet til flyvestrækninger mellem 370 og 1850 km. Det får motorer anbragt under vingen og udvikles i samarbejde med Dassault og British Aircraft Corporation.

Cessna F 172 nr. 200 blev færdig fra fabrikken i Rheims i Frankrig den 16. okt. Man planlægger at fremstille 300 i 1966.

Sud Caravelle 11R er 1 m længere end Caravelle 10R, har APU og en stor fragtdør fortil. Den kan f.eks. medføre 4 t fragt og 50 passagerer. To er bestilt af Air Afrique.

12 Northrop F-5, camoufleret i brunt og grønt, er nu på vej ad luftvejen til Vietnam, hvor de skal udprøves af 4503rd Tactical Fighter Squadron.

North American Hoverbuggy er en flyvende VTOL-simulator med to General Electric J85 løftejetmotorer.

Vought RF-8G fløj første gang 31. august. Det er en recognosceringsversion af Crusader med nyt navigationssystem, forskellige forstærkninger, pylonbeslag under vingen og nye bugfinner. 53 F-8A skal ombygges til RF-8G.

BAC One-Eleven havde den 25. oktober været 6 måneder i tjeneste. De 26 fly havde da fløjet 25.000 timer, og dette tal vokser med ca. 1400 timer om ugen. One-Eleven er i tjeneste hos British United, Braniff, Aer Lingus og Mohawk. Sidste bestilling er fra British Eagle (tre series 300/400), og salget er dermed oppe på 101.

Vickers Viscount er nu oppe på over 7 mill. flyvetimer, opnået på 12½ års tjenestetid ved luftfartsselskaber over hele verden. Viscount anvendes nu af 64 selskaber m.v. i 40 lande. N7408 fra United Airlines har det højeste timetal, nemlig 25.641 pr. 28. juni.

SAAB S 35C, recognosceringsversionen af Draken, er nu i tjeneste ved F 11 i Nyköping, der fik sit første eksemplar den 17. august.

Dassault Balzac, VTOL-prototypen af Mirage III, forulykkede den 8. september, da dens løftemotorer satte ud, mens den svævede i 100 m højde. Piloten, en major fra USAF ,omkom, da hans faldskærm ikke nåede at folde sig ud. Det er anden gang, Balzac havererer; første gang var i januar 1964.

North American Sabreliner produktionen er blevet forøget fra to til tre om måneden. De militære ordrer er nu effektueret.

Bell 209 HueyCobra er en tosædet kamphelikopter, der fløj første gang 7. sept. Den har samme transmissionssystem som UH-1B Iroquois, en 1400 hk Lycoming T53-L-13 og en slank krop med besætningen i tandem. Bevæbningen er seksløbet 7,62 mm maskingevær i et drejeligt tårn under næsen, og desuden kan der medføres bevæbning under stubvingerne.

Hughes har ændret sine modelbetegnelser. Den tosædede Hughes 269A kaldes nu Hughes 200, mens den tresædede Hughes 269B analogt nu hedder Hughes 300. Hughes 500 er den civile udgave af den militære OH-6A.

Go/Convair Charger prototypen totalhavarerede under en landing på én motor den 19. okt.

FLY-UDLEJNING
KZ III (fra Skovlunde)
RICHARDT 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 ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

NB! KUNSTFLYVNING NB!

Med det formål at danne en kunstflyvegruppe/-forening til uddannelse i kunstflyvning efter F.A.I.-reglerne, bedes seriøst interesserede indsende nedenstående kupon til:

KURT HOLDT
FREDERIKSGADE 17 . KØBENHAVN K

Jeg er interesseret i som aktivt/passivt medlem at deltage i oprettelsen af en gruppe/forening med det formål at fremme kunstflyvning i Danmark.

Navn: *Alder:*

Adresse: *Stilling:*

Pilotuddannelsesår: *Antal flyvetimer:*

Jeg er i stand til at betale et månedskontingent på kr. 100,- / kr. 50,-.

Jeg vil som parthaver i klubfly kunne indskyde kr. 5.000,- / kr. 10.000,-.

(Sidstnævnte en fordel, men ingen betingelse for medlemsskab)

(Det ikke ønskede bedes overstreget)

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 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: Kontorchef M. Buch Petersen.

MODELFLYVERADET
Formand: Stud. polyt. Poul Erik Lyregård.

DANSK FALDSKÆRMSKLUB
Formand: Oberstløjtnant O. Petersen, Falkonerallé 36, 4. sal tv., Kbh. F. (01) 39 36 32.

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.

Andespil fredag d. 10. dec.

»Det er ikke rigtig jul, før vi har været til andespil i aeroklubben,« er der nogle af medlemmerne, der siger, og da vi nødig skulle spolere juleglæden, indbyder vi atter til andespil i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, fredag den 10. ds. kl. 1945.

Der er adgang for KDA-medlemmer af alle kategorier med ledsagere. Tag damerne med – vi byder dem efter traditionen på gratis kaffe i pausen. Og hvorfor ikke også tage børn med?

Andespillet ligger igen en fredag aften og kan derfor af vore mange medlemmer rundt om på Sjælland kombineres med en julegaveindkøbstur.

Fuldt hus til filmsaften

Der var mange, som fulgte vor opfordring til at møde i god tid til filmsaftenen den 4. november, og det var klogt, for der mødte så mange medlemmer op, at vi måtte tage ekstra stole ind for at skaffe siddeplads til alle.

De tre films var også værd at se. Farvefilmen om *Ed White's* spadseretur i rummet uden for „Gemini IV", ført af *Jim McDivitt* giver et betagende indblik i denne bedrift.

Den franske farvefilm „Research, Testing and Production Facilities" giver et godt indtryk af den enorme og kostbare baggrund, der er nødvendig for en første klasses flyveindustri, som den Frankrig har idag. Og desuden var det en vældig godt fotograferet film.

Endelig var der den nye SAS-farvefilm, „Operation Viking", der i en fiks og morsom ramme skildrer, hvad der går forud for en flyvning, både med hensyn til materiel, træning af personel, lastning og forsyning med fødevarer.

Flyvehistorisk sektion

Årets sidste møde bliver et besøg på Søværnets Fjernkendingsskole på Holmen *mandag den 13. dec. kl. 1930.* Mødested: Værftsbrovagten (for enden af Prinsessegade). Man anmodes i egen interesse om at møde præcis, da det ikke vil være muligt at lukke efternølere ind.

Tænk på selvangivelsen NU

Det er ikke nogen rar tanke, og julen ligger mere for døren, men alligevel skal man jo disponere nu, hvis man vil „klippe toppen af skatten".

KDA er godkendt som berettiget til at modtage gaver med den virkning, at de er fradragsberettigede for giveren. Alt udover de første 100 kr må fradrages op til 1000 fradragsberettigede kroner.

Mange vil kunne sole sig i bevidstheden om at være mæcen og kunne tilføre deres organisation værdifuld hjælp for et beløb, der takket være fradraget bliver langt mindre for giveren.

Gaven kan ydes til KDA generelt eller til specielle formål, man særligt interesserer sig for.

Kalundborg Flyveklub

Kalundborg Flyveklub, der både er en motor- og en svæveflyveklub, er nu som så mange andre klubber begyndt at udstede et duplikeret „flyvenyt" med et hoved, der symboliserer forbindelsen mellem motor- og svæveflyvning rent bogstaveligt ved et flyslæb. Der er nu 19 motorflyvere og 30 svæveflyvere i klubben, der som bekendt har eget klubhus på Kaldred. Dette suppleres nu ved Danfly's udvidede lokale til teoriundervisning m. m. Forskellige faciliteter ved klubhuset er under videre udbygning i vinterens løb.

På et klubmøde den 4. november blev der valgt et særligt motorflyveudvalg til at tage sig af den voksende motorflyveinteresse i klubben.

Mere om modelflyve-repræsentantskabsmødet

I årsberetningen, som *Finn Mortensen* aflagde, måtte man konstatere en tendens til nedgang i medlemstallet i år, især ved en mindre tilgang af unge medlemmer. Man forsøgte at finde frem til årsagerne hertil og til, hvad man skal gøre for at modvirke tendensen, og mente, at rådet skulle søge at drage en lære af, hvad den nye formand, *Poul Erik Lyregård* erfarede, da han deltog i et instruktørkursus i Norrköping i sommer.

Man drøftede også udvekslingen, som der i KDA stort set kun hos modelflyveklubberne er ønske om at fortsætte med. Det forudsætter imidlertid en positiv indsats fra klubbernes og de enkelte medlemmers side, når vi får de tilsvarende gæster fra andre lande på besøg næste sommer, og da flere gav tilsagn om at hjælpe, har KDA besluttet at forsøge endnu engang i 1966. Går det da ikke væsentligt bedre med at finde værter og værtsklubber, bliver der ingen udveksling i 1967.

Nye direkte medlemmer

Tømrermester *K. Søe Pedersen*, Nr. Snede
Flymekaniker *Peter Christensen*, Vridsløselille
Henning Nähr, København
Povl Bøjehøj Andersen, København
Tømrermester *Carl H. Michelsen*, Skanderborg

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Heinz J. Nowarra: *The Focke-Wulf 190*, A Famous German Fighter.

KALENDER

6/12	Møde i Flyveteknisk Sektion
7/12	Andespil i Danske Flyvere
10/12	Andespil i KDA
13/12	Møde i Flyvehistorisk Sektion.

Modelflyvning

5/12	**Djursland Cup (Lime).**
31/12	**Årsrekordåret slutter.**

Runde fødselsdage

Overingeniør *C. O. Elvers*, Ll. Fredensvej 10, Charlottenlund, 75 år d. 20. december.

Bogtrykker *F. Leisner*, Gl. Kongevej 15 C, København V., 65 år d. 21. december.

Ingeniør *C. Schönwälder*, Lindenovsgade 9, København Ø., 80 år d. 25. december.

JULEGAVE-IDEER

Hvad i al verden skal vi dog give hinanden i julegave i år? Månedens problem kan måske for mange af vore medlemmer og deres pårørende løses ved en af de mange ting, KDA's serviceafdeling byder på.

Mod forudbetaling i check eller på postkonto 2 56 80 leverer KDA f.eks. følgende. Husk venligst at opgive medlemsforhold (klub eller direkte). Bestillinger uden samtidig betaling forsendes normalt pr efterkrav:

KDA-emblem som transfer	kr.	1.00
Lille KDA-emblem	kr.	8.00
Stort KDA-emblem	kr.	20.00
Jakkemærke	kr.	6.00
Jakkemærke i guldbroderi	kr.	38.00
KDA-banner	kr.	35.00
Flagstang hertil	kr.	15.00

For motorflyvere:

Flyvekort over det meste af Europa (1:500.000 og 1:1 mill.) pr. stk.	kr.	15.00
Air Touring Guide Europe	kr.	22.00
Luftfartøjs- og rejsejournal	kr.	19.00
Målepasser	kr.	26.00
Diverse computere fra	kr.	74.50
Dalton E—6B computer	kr.	80.00
Airtour-protractor	kr.	12.00
Dalton-knæbræt m. regneskive	kr.	38.00
KDA's driftsflyveplan, pr. blok	kr.	6.00
„Radiotelefoni for Flyvere"	kr.	25.25
Motorflyvehåndbogen, indb.	kr.	74.50

For svæveflyvere

„The World's Sailplanes"	kr.	31.00
„Soaring"	kr.	18.50
SM-bladenes rekordregler	kr.	4.00
Svæveflyvehåndbogen, hft.	kr.	27.00
Personlig flyvebog	kr.	6.75
Svæveflyjournal	kr.	22.00
Startlisteblokke	kr.	9.00
Ekstra B- og C-emblemer	kr.	8.00
Ekstra sølv-emblemer	kr.	10.00
Startattestblokke	kr.	4.00
Landingsattestblokke	kr.	3.00

For modelflyvere

Modelflyve-Bestemmelser	kr.	8.00
Dommervejledning i radiostyring	kr.	3.00

Tegninger (ikke medl. 3 kr. ekstra):

A 2:	Poul Lauridsens „641"	kr.	6.00
C 2:	Kongsbergs wakefield-træner	kr.	11.00
	Nienstædts Nille V	kr.	13.00
D 1:	Kongsbergs Conovery	kr.	11.00
F 1:	Sv. Nielsens hastighedsmodel	kr.	5.00
G:	Kaj Hansens DM-vinder	kr.	10.00

flyv

REDAKTION
Kongelig Dansk Aeroklub, Rømersgade 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 Christensens Eftf., Vesterbrogade 60, V. Gregers Høeg. Tlf. CEntral 13.404. – Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 19 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.

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 humør 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

Redigeret af Per Weishaupt. Denne stærkt savnede lærebog er gennemillustreret med plancher, stregtegninger og fotos. Pris indbundet i blåt helfablea ..... kr. 74,50

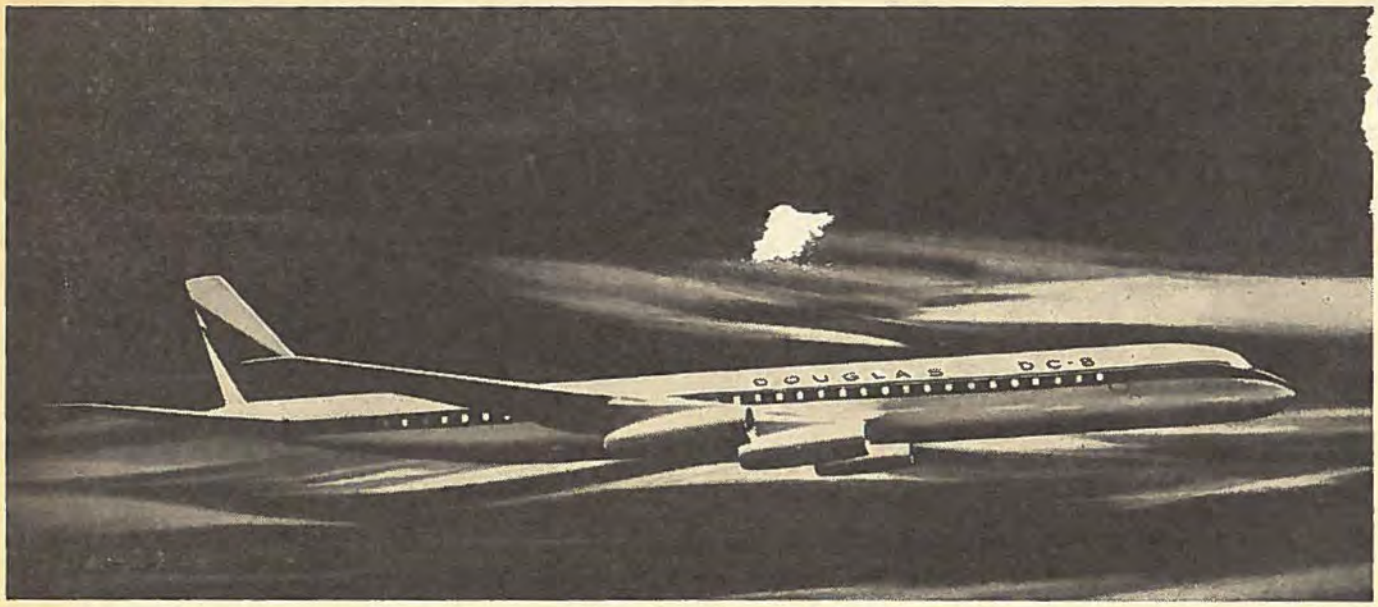
The Observers Book of Aircraft - 1965 udg.

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



Denne nye Douglas DC-8-63 har plads til 243 passagerer

Her er gode tidender for luftfartsselskaber på de stærkt trafikerede, nordatlantiske ruter: Fra midten af 1967 kan De med DC-8-63 sætte passagerantallet op til 243 - og samtidig skære betydeligt af omkostningerne.
DC-8-63 er en direkte videreudvikling af DC-8'eren. Derfor kræver den ikke bekosteligt, nyt udstyr, betjeningen er den samme, og personalet skal ikke ny-instrueres.
Den forbedrede udformning og konstruktion har muliggjort en 400 tommers forlængelse af kroppen, til brug for større nyttelast, og den nye motors "pod and pylon" udformning nedsætter luftmodstanden med næsten 10% ved lave flyvehøjder.
Et enestående eksempel på Douglas maskinernes lange, succesfyldte tradition - og dog blot et enkelt af de nye medlemmer i Douglas' kongelige jetfamilie. For naturligvis findes den også i en jettransport udgave, der kan indrettes til enhver kombination af passager- og fragttransport. **DOUGLAS**

Aircraft Division
Long Beach, California, U.S.A.