

FLYV

1

7. ÅRGANG

JANUAR 1984

KR. 13,00





ENERGI I **air BP**
international



FLYV

REDAKTION:
PER WEISHAAPT (ansvarshavende) og HANS KOFOED

1984

57. ÅRGANG

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
AAC A10/20 Wamira	328	Bohnstedt-Petersen	63, 344	DM, motorflyvning	212
ABC-beskyttelse	154	British Aerospace	110, 182	DM, svæveflyvning	219, 244
Aberdeen	262, 362	British Aerospace ATP	143	DM, varmluftballoner	220
Aerobatics	180	British Aerospace BAe 146	93, 331	Dornier ATT	205
Aero Gare Seabee	296	British Aerospace Hawk	11, 373	Dornier Do 228	209
Aeroklubben, se KDA		British Aerospace Jetstream	76, 174, 257, 269	Douglas DC-2	63
Aerospatiale Dauphin	232	British Caledonian	143, 359	Douglas DC-3	111
Aerospatiale Ecureuille	225, 232, 301	Brodersen, J.	52	Douglas DC-8	158, 205
Aerospatiale Super Puma	233	Brüel, Per V.	28	Dragefly, Regler for	152
Agusta A 129	372	Brändli, BX-2 Cherry	246	Druine Turbulent	28
Air BP	205	Brøgger Jensen, K.	54	Dræning af benzintanke	93
Air UK	359	Braagaard, Per	111	Dyrberg, Eivind	344
Airbus Industrie	263, 327	Braathen	175, 182	Dätwyler MD-3	145
Airbus A310	327, 353, 364	Business Flight Service	178	EAA Convention 1984	296, 337
Airbus A320	137, 141, 148, 271, 327	Bøger	37, 58, 60, 92, 125, 156, 158, 188, 212, 240, 246, 278, 310, 343, 374, 375	Edgley Optica	334
Airbus med mini-pind	83	Canard SCM	208	Efterretninger for luftfarende	77
Airbusiness	52, 53, 78, 175, 204, 262, 294, 331	Carlzon, Jan	39	EH 101	117
Air France	53, 181	CATCAS/SIMU'87	182	Ellehammer, J. C. H.	16
Air Lanka	230	Cathay Pacific	174	EM, motorsvævefly	250, 275
Air National Guard	262	Centrair Pegase	338, 371	EM, svævefly	251, 272
Aktieselskabsregisteret	35, 63, 94, 126, 158, 189, 214, 247, 279, 312, 344, 376	Cessna 152	310	Embraer Brasilia	332
Alkair	76	Cessna 185	145	Embraer Tucano	183, 328
Almenflyproduktion, Amerikansk	77	Cessna Caravan I	326	Englands Flyindustri 1983	94
Amled, B. E.	174	Cessna Caravan II	111	ESK 723	110, 158
AMX	364	Cessna Citation	175	ESK 726	110, 158
Andreasson, Björn BA-12	36, 366	Cessna rabat	279	Eskildsen, M. P.	19
Anthon Berg Rally	340	Cessna 1984-modeller	145	Fabre, Henri	263
Antonov, Oleg K.	174	CFM56	368	Fairchild forærer fabrik væk	87
Arnborg	29	CFM Shadow	153	Fairchild Metro	10, 295, 363
ATR 12	205, 330, 331	Chaffe dispenser	156	Falck-Air	60, 280
Australian, Kapflyvning til	342	Christianshede	370	Farman F 301	181
Avtek 400	362	Christiansen, Gunnar	371	Farnborough 1984	231, 328-335, 339, 372-373
Awacs	111	Christiansen-Skødstrup, P.C.L.	18	Film	343
Axelsen, E. H.	142	Cimber Air	52	Flare dispenser	156
BA-12 Sländan	36, 366	Claudius Dornier SeaStar	205, 311	Flensted-Jensen, K.	19
Balslev, Torkild	63, 112	CN-235	330, 331	Flybestanden, Tilbagegang i	119
Becker AR 3201	57	Computer, Den personlige	238	Flybrændstof	56
Beech Bonanza	278	Cub Aircraft Co. Ltd.	20	Flying Genesis	107
Beech Duke	189	Curtiss P-40	336	Flyvehistorisk Forening	34
Beech King Air	11, 144, 179	Damm, Inge	358	Flyvehistorisk Sektion	33
Beech Lightning	144, 359	Danair	142, 357	Flyvemedicinsk Klinik	325
Beech Starship	80, 242	Dannerbo, S. Tscherning	19	Flyvemuseum, Danmarks	33, 34, 84, 205, 215, 263
Beech Super King Air 300	144	Dansk Svæveflyver Union 1934-1984	293, 302-305, 369	Flyveredningstjenesten	76
Beech fly 1984	144	Dansk Veteranflysamling	309	Flyvermonumentet	88
Beldringe	54, 60	Dassault Falcon 900	149, 359	Flyvevåbnet	53, 110, 156, 158, 230, 231, 294, 295, 325, 367, 359
Bell 212	52	DDL	110	Fokker 50 (F. 27)	86
Bell TH-1S Cobra	294	De Grew HummingBird	337	Fokker 100 (F. 28)	86, 110, 263
Bell fabrik i Canada	84	De Havilland Comet	342	Fokker i 1983	182
Bellonte, Maurice	93	De Havilland DHC-7	75, 82, 331	Foltmann, John	26
Belægningsprocenter	357	De Havilland DHC-8	149, 321, 330	Forsgren LF-L	297
Bilbenzin	10	Danfoss Aviation Division	155	Forsvarsforliget	230
Billund	76, 230	Denney Kitfox	296	Frandsen, Flemming	155
Billund flyveklub i 20 år	150	Desoutter	342	Frankrig, Almenflyvning i	58
Birkholm, K. H.	294	Dewoitine D-332	181	Frati Falco	367
Boeing 737	87, 111, 264, 368	Didriksen, Ole	304	Fredede luftfartsbygninger	295
Boeing 767	175, 182				
Boeing Vertol XCH-62	341				

	Side		Side		Side
Frihed, For megen?	261	Ilyusin Il-20 Coot	267	McDonnell Douglas T-45 Hawk	373
Færøerne	52, 264	International Aero Engines	76	McDonnell Douglas, Overskud	110
Gabs, Kurt	213	Ibsen, Hjalmar	26	MacRobertson luftvæddeløb 1934 .	63, 342
Gates Learjet 35 (C-21A)	11, 143	Jacobsen, A. O.	76	Maxen, Jan	180
Gates Learjet som underleverandør .	279	Jakobsen, Søren	9	MBB Bo 105	279
Gates Learjet - Piaggio GP-180 .	116, 201	Jakobshavn	235	Mestersvig	205, 263, 359
Genair	262	Jensen, O. W.	294	Metro Airways	262, 344, 368
General Dynamics	110, 231, 243, 263	Jeppesen & Co.	300	MFI-9	366
Gibraltar	113	Jeppesen, Elroy B.	300	MFI BA-12 Sländan	36, 366
Glaser Dirks 10 år	35	Jetair	155, 178, 327	Michaelsen, Jørn	326
Glaser Dirks DG-300	274	Karburatoris	90	Middelhavet, Rundt om	112
Glaser Dirks DG-500	187	Karup	326	Midtfly	295
Glaser Dirks, - ny forhandler	35	Kastrup, navneændring	358	Miljøankenævnet	75, 82
Godthåb (Nuuk)	235	Kastrup, Bane 12-30	75, 82	Miller Gem 260	297
Grauengaard, Jørgen	231	Kastrup, Danmarks største arbejdsplads	78	Mitsubishi forhandler	63
Greve, Erling	147	Kastrup, Udbygning af	81	Mitsubishi MU-2	60
Grob G 102	121	KDA's 75 års jubilæum ..	9, 15-34, 53, 64, 88-89, 122, 191, 216	MLS	341
Grob G 103 Twin Astir	121, 370	KDA's årsberetning	122	Moltke-Leth, B.	26
Grob G 109	53, 121	Kirstinesminde	146	Monnet Soneraí	297
Grob G 110	121	Klasedeling af svævefly	184	MOPS	358
Grob G 111	207	Klemm L 20	19	Motorflyvehåndbogen	58
Grob G 112	121, 206	KLM	63	Motorlerche	284
Grob 2500 flymotor	112	Kløvermarken	263	Motorstop, Dobbelt	154
Grob c/s propel	278	Kofoed-Jensen, F.	77	Munninghoff Falcon A	297
Grumman Bearcat	336	Kontrolcentral, Ny	182	Museumsfly, Flyvende	309
Grumman X-29A	142	Kramme, Viggo	294	Maersk Air ..	52, 53, 55, 75, 78, 82, 204, 264, 326, 359, 360
Grunau Baby	303	Krebs, Georg	19	Mølgaard, Anders	289
Grønlands indlandsis	262	Kristensen, K. A.	76	Møllemosegård	178
Grønlandsfelt	143, 234	Kristoffersen, Villy	371	NASA AD-1	80
Gulfstream III (SRA-1)	230, 373	Kunstflyvning	180	NDN Fieldmaster	333
Gulfstream Peregrine	149	Kunstflyveunion, Dansk	115	NDN Firecracker	11, 328
Gyroflug Speed Canard	208, 367	Kunstudstilling	343	NDN Freelance	367
Hagerup, Viktor	60	Kurvning i termik	92	Nielsen, Bent	316
Hannover, se ILA '84		Kvindelige piloter	280	Nielsen, N. K.	20
Hansen, A. E.	111	KZ I	21	Nissen, Jørgen	262
Hansen, Michael	342	KZ II	21	Nord 262	54
Harris, Arthur	174	KZ III	309	Nordland, Oscar	358
Harttung, Mogens	295	KZ-rallyet	246	Nordstrøm Olsen, Ole	205
Havarier og ulykker ..	61, 62, 92, 126, 215, 230, 278, 326, 375	Københavns lufthavn, se Kastrup		North Flying	155
Heintz CH-600 Zodiac	296	Københavns lufthavns væsens statistik	142	North West Air Service	295
Helms, J. Lynn	76	Larsen, B. V.	174	Norving	10
Henrik, Prins	29, 174, 216	Larsen, Bent V.	294	Nyge VLA Sparrow	206
Hindustan HTT-34	329	Larsen, Steen	11	Oberallgäuer Kolibri	311
Hoffmann H 36 Dimona	121	Legind Larsen, Bjarke	156	Odense	54, 60
Hoffmann H 37 Fibreplane	121	Levi, Svend	230	Ohrt, A. T.	22
Hoffmann H 38 Observer	121, 207	Libelle (Libellula)	208, 268	Olorenshaw, David	10
Hoffmann H 39 Diana	208	Light Aero Avid Flyer	297	Olympic Airways	142
Hoffmann H 40 ATL	121	Lind, O. K.	174	Oppusteligt fly	268
Holgersen, Bent	59, 293	Lockheed Hercules	262, 327	Oscar Yankee ..	35, 63, 94, 127, 158, 189, 214, 247, 280, 312, 344, 376
Hollænder HT-1	309	Lockheed Orion	327	Oshkosh	296, 337
Holstein, John	277	Lotus flymotor	182	Overisning	13
Holdt, Kurt	29	Ludvigsen, S. E.	305	Pahling UL-1	268
Holtermann, Carl	17	Luftfartspokalen	39	Panavia Tornado	311, 373
Hughes 300	310	Luftfartsdirektoratet	118, 120, 154	Pencillygte	93
Hughes 530	175	Lufthansa	142, 143, 230, 364	Percival, Edgar W.	111
Hughes AH-64A Apache	73, 77	Luftpudefartøj	270	Pereira GP-4	296
Hughes Defender	372	Lund, Niels	77	Pflug, Torben	155
Hughes Helicopters Inc.	76	McDonnell Douglas MD-80 ..	87, 148, 271, 310, 359	Pilatus Britten Norman Islander ..	61, 334
Hultén, B. E.	326	McDonnell Douglas MD-90	10	Pilatus PC-7	182
Hunsaker, Jerome C.	359	McDonnell Douglas MD-100	10	Pilatus PC-9	182, 209, 329
Ikaros Fly	241				
ILA '84	77, 158, 206, 268				

	Side		Side		Side
Piper forhandler, Ny	155	Schempp, Martin	263	Tirstrup	110, 155
Piper lukker fabrikker	205	Schempp-Hirth Discus	187, 268	Trafikflyverskole	141
Piper skifter ejer	52	Schempp-Hirth Nimbus	121, 275	Tronbjerg, Mogens	174
Piper Cub	21	Schempp-Hirth Ventus	184, 210	Transportvogn, Slinger i	250
Piper PA-31T Cheyenne	235	Schempp-Hirth, Ny repræsentant	121	Trago Mills SAH-1	207
Pitts S-2A	115	Schleicher ASK-16	276	Tupolev Tu 16 Badger	266
Plakat, Ib Andersen	374	Schleicher ASK-23	14	Tupolev Tu-22 Blinder	266
Polyt I	22	Schleicher ASW-22	371	Tupolev Tu-22M Backfire	267
Polyt III	67	Schlichtkrull, J. V.	359	TV-udsendelse	62
Porsche flymotor	371	Schweizer Hughes 300	310		
Prip, T. S.	358	Schweizer SGM 2-37	186	Uddannelsesnorm for svæveflyvere	124
Prytz, Vagn	358	Sequoia Falco	367	Udkig fra svævefly	155
Paamand, Birte	194	S. E. 5A replica	337	Udsen, Per	52
		Shorts 330	143	Ullitz, Lars	35
Quicksilver MXL	49, 94	Shorts 360	52, 78, 262, 330, 331, 344	Ulnits, Ole	361
		Sikkerhed til forbandelse	12	Ultimate EA 230	341
Radioer, Gamle	127	Sikorsky S-61	363	Ultraletflyfabrikation, Dansk	312, 316
Radioerfaring	57	Sikorsky S-75	364	Ultraletflyvning, Regler for	109, 152, 261
Radiofyrr i Nordsean	10	Silkeborg Flyveklub	370	Ulykker, se havarier	
Radiokrav, Skærpede	57	Simulator	87		
Rasmussen, Poul	359	Simonsen, E. L. F.	10	Vagar	264
Rekorddag	188	Simonsen, K. E.	230	Valbrembo	371
Reuss, Carl Aage	308	Skandinavisk Aero Industri	20	Verdensrekord, der aldrig blev fløjet	91
RFD Ltd.	63	Skou, Sven	22	Veteranflysamling, Dansk	11, 205, 309
Riedel, Peter	91, 240, 306	Skuldereiser	327	VFR på Sjælland	298
Robin ATL	10	Skyship	149, 339	VHF-telefonistbevis	325, 345
Rolladen Schneider LS4	184, 244	Socata TB-21	371	VM-klasser (svævefly) ændres?	194
Rolladen Schneider LS6	52, 274	Soko SL-4 Liska	186	Voss, Morten	305
Roskilde	31, 358	Solhverv	51	Værløse 50 år	173, 174, 176, 243
Rotec Rally	236	Southend	326		
Rothe, Tyge J.	18	Spies, Simon	174	Weeks Solution	169
Rutan, Burt	80, 242	Squadron Aviation	337	Weng, B. K. S.	77
Rutan, Dick	242	Stauning	155	West Aerobatic	115
Rutan Voyager	242, 296, 367	Stavanger	294	Westland Lynx	335
Ryan Stormscope	301	Stenbøg, Poul	110	Westland-Agusta EH 101	117
Rygernes tilbagetog	295	Sterling Airways	76, 158, 204	West Malling	337
Rø	308	Stuhr, Hans Erik	10	Wheeler, A. H.	85
Rønne	360	Støjdæmpning	205	Wienberg, Ib	121, 245, 371
		Sun Ray 100	337	Wiin-Nielsen, Aksel	205
Saab B 17	34	Supermarine Spitfire	336	Wolff, Hans	358
Saab Fairchild SF340	11, 53, 110, 182, 183, 231, 294, 331, 359	Svæveflyverunionen 50 år	59, 289, 302-305, 369	Worldwide Clipper	337
Saab Helikopter AB	110	Svæveflyvere, Ny BL'er og uddannelsesnormer for	124	Yeager, Jeana	242
SAS-flådens fornyelse	271	Svæveflyverproblemer	120		
SAS' luftpudetrafik	270	Swearingen SX-300	296	Zeuthen, K. G.	26
SAS-overskud	12	Task Silhouette	297	Zøylner, Chr.	316
SAS, årets luftfartsselskab	78	Teisen, Gustav	53	Øresund, Første svæveflyvning over	306
SAS i øvrigt	10, 52, 76, 77, 78, 141, 142, 143, 175, 183, 205, 231, 262, 263, 295, 326, 327	Terma Elektronik	156	Østbirk, Erik	230
Scaled Composites	80	Thai International	11, 183	Øye, Stig	245, 304
Scanair	142	Thielst, C.	19		
ScanPara	276	Thorsen, P.	174	Ålborg	110, 158
Scheibe Spatz	370	Thunderbirds	243	Ålborg Aero Work	295

KDA

ønskes til lykke!



 **Aerodan**
LUFTFOTO

Karl E. Danielson





SAS **EuroClass**

Bedre service og komfort til den rene økonomipris



PIPER CHEYENNE III

Piper Cheyenne III er ikke kun en videreudvikling af en eksisterende model, men et fra grunden helt nykonstrueret fly. Dette indebærer, at det opfylder og er godkendt efter de amerikanske luftfartsmyndigheders nye og, i forhold til de tidligere gældende, meget rigoristiske krav, hvilket har krævet en meget stor indsats af tid og penge. Resultatet er også herefter. Et meget hurtigt og langtrækkende fly, med afprøvet, avanceret teknik og aerodynamik og en elegant, lydsvag trykkabine.

Kort sagt, intet fly kan flyve 10 personer så hurtigt, så behageligt, så økonomisk som Piper Cheyenne III.

Eneforhandler for Danmark:
Danfoss Aviation Division A/S
Sønderborg Lufthavn
6400 Sønderborg
Tlf.: (04) 42 22 77
Telex: 52315



**MORE AIRPLANE
FOR THE DOLLAR**

PILATUS PC-7 MILITÆRT TRÆNINGSFLY

Pilatus flyfabrikkerne fremstiller det kendte PILATUS PORTER STOL-fly og den nye PC-7 Turbo Træner. Schweizerpræcision, arbejds pålidelighed og stor industriel erfaring frembringer fly, der i kvalitet, konstruktion og effektivitet overgår andre fly i samme klasse.

Mere end 30 års erfaring i fabrikation af militær- og træningsfly, herunder den supersoniske Miragefighter o.a. giver garanti for det vigtigste: fysikkerhed.



PC-7 TURBO TRÆNER er udstyret med den kendte Pratt & Whitney PT6A-25A Turbinemotor, der i forbindelse med flyets aerodynamiske konstruktion giver en tophastighed på 270 knob. Hartzell 3-bladet constant speed propel, optrækkeligt understel – to landingsprojektører, specielt konstrueret tandem cockpit med instrumentplacering for forebyggelse af pilottræthed, standard-iltanlæg og højeffektive trepunkts-bremser m.m. Anvendelsesmulighederne er utallige: uovertruffen som militært træningsfly, til grænsepatuljering, jordmålsangreb, kort sagt multi-role-capability.

Yderligere oplysninger hos den danske repræsentant:

EUROPEAN AIRCRAFT & EQUIPMENT COMPANY ApS.

Nybrovej 69, 2820 Gentofte, Denmark. Tlf. (02) 87 00 08. Telegr.adr. Merkurholdt

Once upon a time...

On a cold, wintry night in a little country far to the north sat a mere handful of brave men creating the forerunner of SATAIR. It was midwinter, exactly the 23rd December 1957.

Since then SATAIR has expanded to more than 75 people. The motto of world famous Hans Christian Andersen: "To travel is to live" is, though said more than a hundred years ago, agreeable to us, and has in a way formed the leitmotif of our company.

This has through the years made us Europe's largest independent stockist of aircraft parts and equipment. And being all Danish, SATAIR is inspired by the deep ambition of world-wide fame for our capacity of "making it work"...



The statue stands in The King's Garden in Copenhagen. It was created by August Saabye in 1877, but the model for it was chosen by Hans Christian Andersen himself in 1874. (Hans Christian Andersen 1805-1875).

Twenty five years of making it work

Please send me the following information

<input type="checkbox"/>	Company brochure	Name
<input type="checkbox"/>	Gen. Aviation catalogue	Company
<input type="checkbox"/>	Tool catalogue	Nature of business
<input type="checkbox"/>	Airline pricebook	Address
<input type="checkbox"/>	As specified	City Country

SATAIR

Amager Landevej 147 A - DK-2770 Kastrup - Denmark
Telephone 45 *1 51 34 44 - Telex 31214 SAT DK.
Cable: Satairs Copenhagen



FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.
Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den første i forudgående måned.

Bidrag fra læserkredsen er velkomne, både tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt materiale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og om fornødent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs mening.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementspris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændringer rettes til det lokale postvæsen.

Annonsepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Rubrikannoncer (min. 20 mm):

8,25 kr. pr. mm

Sidste indleveringsfrist for annoncer: den første i forudgående måned.

Sets og tryk:

as N. Olaf Møller

I dette nummer:

Sikkerhed til forbandelse	12
Overskud i SAS	12
Overisning	13
Schleicher ASK-23 i luften	14
Kongelig Dansk Aeroklub 1909-84 ..	15
KDA står fadder til dansk flyvning ..	16
Tyge Rothe kommer til	18
Flyvesporten udvikler sig	19
Opgang i befrielsens rus	23
Kongelig Dansk Aeroklub tager fat ..	27
Nye problemer i 70'erne	30
Aeroklubben og flyvehistorien	33
Oscar Yankee	35
Mikrolet BA-12	36
Organisations-Nyt	38

Forsidebilledet:

Godt begyndt er halvt fuldendt... det er ungdommen, al flyvnings fremtid skal have som sit grundlag.

Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 1 Januar 1984

57. årgang



Formanden har ordet:

Ved Kongelig Dansk Aeroklubs 75 års jubilæum den 20. januar 1984 kan vi se tilbage på en udvikling, der i mange henseender har været overvældende, men også omskiftelig med strukturændringer adskillige gange og samtidig i høj grad præget af den fantastiske udvikling, der har fundet sted indenfor flyvningens forskellige afskygninger.

I de første år varetog det daværende KDA, der dengang hed Det Danske Aeronautiske Selskab, ved sin centrale placering mange af de opgaver, som senere myndighederne tog sig af.

Efterhånden udviklede klubben sig til at varetage privatflyvningens interesser som helhed, for i tiden efter den anden verdenskrig at blive en landsorganisation, der tog sig af samtlige luftrumsbrugeres interesser overfor, men også i samarbejde med myndighederne.

Igennem årene har KDA været præget af, at der blandt medlemmerne har været mange stærke personligheder, som har sat deres præg på organisationens udvikling, men som også har lagt en meget stor arbejdsindsats i KDA, en indsats, som ikke alene er gået på det organisatoriske, men også i høj grad er kommet såvel det sportslige som det faglige område tilgode. Denne indsats må vurderes meget højt, og den er sket på frivillig basis og har måske ikke altid båret lønnen i sig selv.

Også KDA's embedsmænd har gennem de mange år udført et stort arbejde og været med til at give den stabilitet i ikke mindst KDA's faglige virke, som har været uomgængelig nødvendig for at sikre kontinuiteten i arbejdet.

For at få varetaget KDA's medlemmers interesser overfor myndighederne, men også i ikke mindre grad, for at KDA kan fremtræde som en troværdig forhandlingspartner og for at opretholde og fastholde det gode forhold, vi efterhånden har oparbejdet primært til luftfartsdirektoratet, må det være mit ønske her i jubilæumsåret, at alle luftrumsbrugere vil stå sammen om KDA for derigennem at give vor organisation den styrke, den behøver, for fortsat at kunne arbejde for vor fælles interesse.

Søren Jakobsen



Sidste engelske kappilot har forladt SAS

Den 1. december fyldte luftkaptajn *David Olorenshaw* 60 år og faldt dermed for aldersgrænsen som pilot i SAS. Dermed er en æra i dansk luftfarts historie forbi. Olorenshaw var nemlig den sidste af de mange tidligere Royal Air Force piloter, der efter krigen gjorde tjeneste i DDL og SAS. På det højeste, i 1949, var der omkring 80.

Olorenshaw meldte sig til flyvetjeneste i 1941, da han kun var 17 år, og fløj 39 bombemissioner over Tyskland som kaptajn på Lancaster, derefter Dakota i det fjerne østen. Han kom til DDL i 1947, blev kaptajn i 1951 (og dansk statsborger) og har fløjet DC-3, Vickers Viking, DC-4, DC-6, DC-7C, Caravelle, DC-8 og DC-10, ligesom han har virket som instruktør og chefpilot.

Ny chef for SAS Cargo Center

Efter af *Poul-Erik Hansen* er flyttet til Globetrotter, er posten som direktør for SAS Cargo Center A/S i Kastrup blevet besat med *Hans-Erik Stuhr*. Han er 43 år, begyndte som elev i SAS i 1957 og var 22 år i Flight Operations, de sidste fire som chef for Crew Scheduling og planlægning, indtil han i 1980 blev leder af intendanttjenesten (bygninger, indkøb m.v.) for SAS Danmark.

Endnu en Metro III til Norge

Bohnstedt-Petersen & Dyrberg har leveret den anden af ialt tre Metro III til det norske selskab Norving, som i stedet for mindre fly vil indsætte det på ruten Tromsø-Kiruna-Rovaniemi oppe i Nordkalotten, hvor der i

øvrigt også i weekend'en flyves turistcharter fra Norge til Finland.

Norving har et udstrakt rutenet mellem Nordnorge og helt ned til Oslo og Skien. Den tredje Metro leveres i 1984.

Nyt Radiofy (NDB) i Nordsøen

Luftfartsdirektoratet planlægger i øjeblikket etablering af et nyt radiofy (Donna/Don) i Nordsøen, på positionen 552813N 050808E, nærmere betegnet i Danfeltet tæt ved FIR-grænsen.

Etableringen af radiofyret er kommet i stand efter aftale mellem Dansk Borelskab og Statens Luftfartsvæsen.

Radiofyret vil blive etableret med en rækkevidde på 100 NM, og netop dette forhold har givet anledning til en del problemer, idet det har vist sig umuligt at fremskaffe en ledig frekvens til et radiofy med nævnte rækkevidde. Da et radiofy på omtalte position imidlertid tillægges stor betydning, ikke mindst i forbindelse med navigationsdækningen i ATS-ruten UA 37, har luftfartsdirektoratet løst frekvensproblemet ved at foretage en rokering med eksisterende NDB VESTA, således at VESTA fremover vil sende på en ny frekvens samtidig med at dette radiofyrers rækkevidde reduceres til 50 NM.

Når radiofyret i Nordsøen med identifikations-signalet »DON« går i drift, formentlig i begyndelsen af februar 1984, vil dette altså ske på frekvensen 355.00 kHz, den frekvens som i dag er tildelt NDB VESTA.

Piloterne anmodes om at være opmærksomme på dette forhold, som i øvrigt naturligvis også vil blive meddelt i NOTAM.

Luftfartsdirektoratet, Luftfartstjenesten.

Nu også bilbenzin i Vesttyskland

Nu har også de vesttyske luftfartsmyndigheder besluttet sig til at tillade anvendelse af flymotorer af bilbenzin, omend ikke uden store betænkeligheder og på visse betingelser – samt helt på pilotens eget ansvar.

Tilladelsen gælder ikke-erhvervsmæssig flyvning med motorer tilladt til Avgas 80/87 samt ved anvendelse af bilbenzin efter normen DIN 51600-S med en temperatur under 25° C. Max. flyvehøjde 6000 fod.

Oberstløjtnant E. L. F. Simonsen

Oberstløjtnant *E. L. F. Simonsen*, der døde den 13. november, 72 år gammel, var militærflyver fra 1934–1939, var i nogle år ude af det civile liv, men genindtrådte i 1954 i Flyvevåbnet, hvor han især beskæftigede sig med personeladministration, dels ved Flyverstabens, dels ved FSN Værløse, og har nåede den for kontraktansatte officerer helt usædvanlige grad af oberstløjtnant.

Han var medstifter af Foreningen af officerer til vedvarende tjeneste i Flyvevåbnet og formand for denne i 19 år, ligesom han i 22 år var medlem af bestyrelsen for Danske Flyvere og 1973–1982 beklædte poster som foreningens generalsekretær. Han var en dygtig organisationsmand og organisator, der ikke selv var bange for at lave noget af det kedelige arbejde, som følger med den slags jobs.

McDonnell Douglas standser udviklingen af nye trafikfly

Bestyrelsen for McDonnell Douglas besluttede den 11. november at standse alt arbejde på og investeringer i udviklingen af de nye trafikfly MD-90 og MD-100. Som årsag angives lufttrafikindustriens fortsatte depression verden over, og at der ikke er tegn på væsentlige forbedringer på markedet for nye trafikfly i den nærmeste fremtid. Potentielle kunder har i for mange tilfælde vist sig ude af stand til at skrive under på ordrer, der kunne sætte de to programmer i gang, siger bestyrelsesformanden *Sanford N. McDonnell*.

MD-90 var en planlagt udvikling af MD-80 (tidligere DC-9 Super 90), men med kortere krop til 100–120 passagerer, mens MD-100 var et tremotors bredkropfly udviklet fra DC-10.

McDonnell Douglas fortsætter med MD-80-programmet og overvejer en udgave med den nye IAE V2500 motor. DC-10 fortsætter i produktion til USAF som KC-10 lufttankningsflyet, og fabrikken i Long Beach arbejder desuden på udvikling af C-17 transportflyet til USAF og forbereder licensfremstilling af British Aerospace Hawk til U.S. Navy som T-45.

MD-80 har i øvrigt i de tre år, der er gået siden den blev sat i drift den 5. oktober 1980 på Swissair-ruten Zürich–London, fløjet over 515.000 betalende timer, tilbagelagt 325 mio. km og foretaget 486.000 landinger. Knap 50 mio. passagerer har fløjet med MD-80, der nu i gennemsnit flyver 8 timer om dagen. Pr. 5. oktober var der leveret 134 til 23 brugere i versionerne MD-81, -82 og -83.



Robin's ATL (meget lette fly), der fløj første gang den 17. juni, er et forsøg på at løse klub- og skoleflyvningens verdensomspændende dilemma: de alt for høje omkostninger.



Også flyvevåbnene er ude efter mere økonomiske uddannelsesfly, og NDN-1T Firecracker er et af emnerne til at afløse den brændstofforslugne Jet Provost i Royal Air Force.

Firecracker med turbinemotor

Royal Air Force står over for at skulle anskaffe nye skolefly til afløsning af Jet Provost og vil efter al sandsynlighed vælge en type med turbinemotor på grund af dennes lave brændstofforbrug. Eneste britiske kandidat, når der ses bort fra projekter, er NDN-1T, en ny version af Firecracker.

NDN-1T fløj første gang den 1. september, ført af konstruktøren *Desmond Norman* og *John Davy*, administrerende direktør for Specialist Flying Training, der har købt tre. Den har en 550 hk Pratt & Whitney PT6A-25A, men en -25C på 750 hk kan installeres. Præstationerne med den førstnævnte motor er dog allerede på højde med Jet Provosts.

Turbo-Firecracker er den eneste type af sin art med luftbremse, som Norman mener er ved at blive en primær styreflade. Luftbremsen bruges på jettfly ved formationsflyvning og ved hurtig nedstigning.

De to besætningsmedlemmer sidder i tandem, og der er ikke katapultsæder som fx i Embraer Tucano, men der kan installeres et raketbaseret undslipningssystem, som NDN siger er lettere og billigere, og som ikke blokerer udsynet fra bagsædet. I øvrigt sidder instruktøren hævet noget op over eleven i forsædet.

Prisen ligger et sted mellem £ 450.000 og £ 660.000, bl.a. afhængig af avionik-udrustningen. En type som Pilatus PC-7 siges at koste £ 750.000, og Tucano er helt oppe på £ 2 mio.

Turbo-Firecracker er konstrueret og udviklet af NDN Aircraft i Sandown på øen Wight, på kontrakt med Firecracker Aircraft Ltd., med hvem NDN er associeret. Firecracker, der har ca. 70 ansatte, kan med de nuværende værktøjer bygge 1-2 fly om måneden. Får selskabet en større bestilling, fx den fra Royal Air Force, vil det derfor være nødvendigt med et produktions samarbejde med en anden engelsk virksomhed. Royal Air Force menes at have

brug for ca. 150 skolefly til levering mellem 1986 og 1989.

Med -25A motoren har NDN-1T en tomvægt på 1.065 kg og en normal startvægt på 1.540 kg. Max. rejsehastighed er 227 knob (420 km/t) i 15.000 fod, stallhastigheden 61 knob (113 km/t), rækkevidden 925 km i 10.000 fod (indvendige tanke, ingen reserver). Fuldt lastet stiger den 12,1 m/s ved havoverfladen.

USAF leaser fly

Leasing af fly er en udbredt foreteelse inden for den civile luftfart, men den har nu bredt sig til den militære. Som tidligere omtalt har USAF lejet et antal Gulfstream 3 til afløsning af nogle af sine Lockheed Jet-Star, og også North American (Rockwell) CT-39 Sabreliner vil blive erstattet af indledende fly. Ikke færre end 120 ialt, nemlig 80 Learjet 35A og 40 Beechcraft Super King Air B200C.

Fastpriskontrakten løber i første omgang 5 år, men kan forlænges i 3 år, hvorefter USAF har ret til at købe flyene til en allerede nu aftalt pris. Kontrakten omfatter også vedligeholdelse af flyene og pilotuddannelse.

Gates Learjets kontrakt er på \$ 175,4 mio. og er særdeles velkommen, for netop denne fabrik er hårdt ramt af krisen og har kun leveret godt 30 fly i 1983. Leverancerne af C-21A, den militære betegnelse for Learjet 35A, begynder til april, og der skal det følgende halvandet år leveres 4 fly om måneden. Det gør det nødvendigt at fordoble arbejdsstyrken, der i efteråret var nede på 2.200.

Beech's kontrakt er på \$ 86,6 mio. og også denne leverance begyndes til april, men afvikles over 10 måneder. King Air er i forvejen i brug i USAF (under betegnelsen C-12), og de nye fly tages fra den løbende produktion, så kontrakten får ikke større indvirkning på beskæftigelsen hos Beech.

I øvrigt

● *De Havilland Canada DHC-8* nr. 2 fløj første gang den 26. oktober, og nr. 3 har formentlig været i luften, når dette nummer udkommer.

● *Embraer* leverede den 5. oktober det første sæt vinger til AMX angrebsflyet. De blev fløjet i en C-130 Hercules til Aeritalia-fabrikken, hvor de bygges sammen med kroppen til prototype nr. 1.

● *Comair* har øget sin ordre på Saab-Fairchild 340 fra 4 til 12 fly til levering mellem april 1984 og april 1987. Comair bliver den første amerikanske operatør af SF 340. Selskabet har hjemsted i Cincinnati, Ohio, og beflyver 15 byer med en flåde på 10 Bandeirante, 5 Metro og 5 Shorts 330.

● *Steen Larsen* overtager 1. juni posten som chef for SAS' aktiviteter i Schweiz. Han er 57, begyndte i DDL i 1945 og har bl.a. været vicepræsident for IATA-anliggender ved SAS-hovedkontoret og for trafik fra 1973 til 1978. Siden har han været SAS chef i United Kingdom og Irland.

● *Airbus Industrie* planlægger fremstilling af 47 A300/A310 i 1984.

● *British Aerospace* har skrevet kontrakt med Kuwaits flyvevåben om levering af 12 Hawk Mk. 64. Eksportsalget af Hawk er dermed oppe på 126 (den planlagte licensbygning i USA ikke medregnet), og Royal Air Force har anskaffet 175.

● *Dansk Veteranflysamling* i Stauning har modtaget en Spatz OY-AXU. Den var luftdygtig indtil i sommer.

● *Ny departementschef*: Landsdommer Jaques Hermann er udnævnt til departementschef i Forsvarsministeriet efter Verner Christiansen, der er blevet pensioneret.

● *CASA/Nurtanio* »CN235«'s spanske prototype fløj første gang den 11. november.

● *Avions Mudry* er ved at trænge ind på det amerikanske marked med træ- og lærredskunstyvningsflyet CAP 10. Efter en demonstrationsturne er der foreløbig solgt 20.

● *Thai International* flyver nu fra Peking til København (via Bangkok) hver tirsdag og retur onsdag. Thai har flere non-stop afgangene til Bangkok ud af Kastrup end noget andet selskab, nemlig hver mandag, onsdag, fredag og søndag.

● *En Boeing B-52D Stratofortress*, som USAF har skænket til RAF, landede på museumsflyvepladsen Duxford den 8. oktober.

● *BMW* har købt en Junkers Ju 52/3m af det schweiziske flyvevåben. Den har nemlig BMW motorer og vil blive bevaret i flyvende stand (i reklameøjemed), fløjet af en Swissair-besætning, der til daglig flyver Boeing 747.

1909-1927

AERONAUTISK SELSKAB STÅR FADDER TIL DANSK FLYVNING

Tre stadier

Når man betragter aeroklubbens udvikling gennem 75 år, kan man dele den op i tre hovedafsnit:

1. 1909-34, hvor DDAS var en central forening med direkte medlemmer og virksomheden koncentreret i København. Der var kun sporadisk sportslig virksomhed og organisation.

2. 1934-50, årene omkring og under den anden verdenskrig, hvor DKDAS vokser som følge af privatflyvningens og flyvesportens modning i tre tilsluttede sportslige unioner for svæveflyvning, modellflyvning og motorflyvning, hvilket efter 2. verdenskrig nødvendiggjorde en strukturændring.

3. 1950-84, hvor KDA udvikles til en landsorganisation med organisationsmedlemmer dominerende, først i de tre »klassiske« råd i KDA, senere påny i efterhånden en halv snes selvstændige unioner, der varetager hver deres specielle område, men samles i KDA om det fælles.



1908: Ellehammer vinder 5000 mark for en flyvning på 11 sekunder i Kiel.

Ideen undfanges og realiseres

Da et par pionérer i 1908 begyndte at tænke på at oprette en aeroklub, hvad var da den flyvemæssige baggrund?

Mennesket havde fløjet ballon i 125 år, også i begrænset omfang i Danmark, mest som en art artistnumre i Tivoli, men på det sidste også militært.

Flyvemaskinen var kun fem år gammel og var ikke kommet langt i Europa, omend der især i Frankrig var en stor udviklingsigang. Tyskland var ikke længere, end at den danske opfinder Ellehammer kunne vinde en konkurrence i Kiel med en flyvning på 11 sekunder, der indbragte ham 5000 RM. Siden hans Lindholm-forsøg 1906 var Danmark i hvert fald med i forsøgene på at udvikle flyvemaskinen. Wilbur Wrights flyvning den 31. december 1908 i Frankrig på 2 timer 20 min. viste flyets store muligheder.

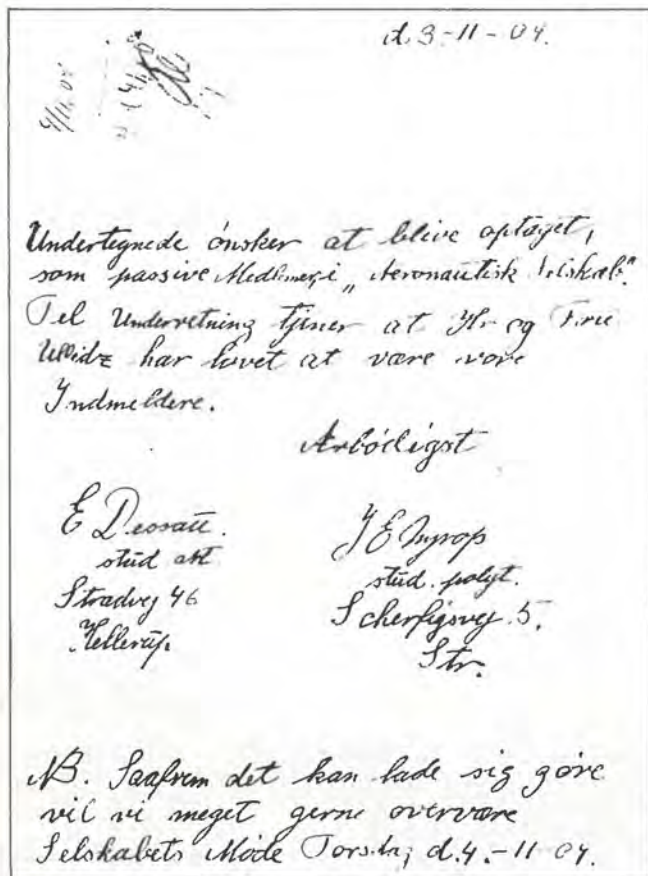
Der eksisterede fra slutningen af det 19. århundrede aeronautiske selskaber i Frankrig, Tyskland og andre lande, fra 1900 også i Sverige (SAS, Svenska Aeronautiska Sällskapet), og de sluttede sig i 1905 sammen i verdens første internationale flyveorganisation FAI.

Denne udvikling kendte den i 1870 fødte Carl Holtermann, en ingeniør som havde studeret i Tyskland og der med interesse fulgt grev Zeppelins udvikling af luftskibe. Han indså, at Danmark også måtte have en sådan forening og omtalte det for sin slægtning, kommandør Edvard Andersen, der oplyste, at en premierløjtnant H. C. Ullrich gik med lignende planer, hvorfor han skabte forbindelse mellem dem.

De gik systematisk til værks, forelagde først ideen individuelt for en række indflydelsesrige personer og indkaldte dernæst til det stiftende møde af Det Danske Aeronautiske Selskab på Hotel Phoenix i København. Det var den 20. januar 1909.

Der mødte ca 30 fremstående mænd, halvdelen officerer fra hær og marine, resten fra videnskab og erhvervsliv med reiseringschefen, konseilspræsident M. Neergaard, i spidsen – og naturligvis Ellehammer.

Ved en konstituerende generalforsamling



Einar Dessau og J. E. Nyrops optagelsesbegæring fra 1909.

7. viser Prins Axel kong Christian den X
»ockpit'et i Maurice Farman flyet »Ørnen«,
ens den ene KDA-stifter kaptajn Ullidtz
ir til.

og den 11. marts valgtes direktøren for
»logsværftet, kommandør I. C. Tuxen til
formand, Ullidtz blev næstformand, Holter-
mann kasserer og premierløjtnant Hj.
»echntzer sekretær. Arbejdet deltes mel-
m et forretningsudvalg, et teknisk udvalg
og et sportsudvalg, hver på 3 medlemmer
i bestyrelsen, der ialt var på 10 mand.

Og så tog de fat på arbejdet! De bevare-
de arkiver giver et indtryk af et energisk og
blidt arbejde med gode internationale
kontakter til den dengang lille flyvningens
verden.

Allerede den 13. april 1909 var tilslutnin-
gen til FAI en kendsgerning (omend FAI se-
kere måtte rykke for nogle papirer). Her-
ved kunne DDAS udstede officielle certifi-
kater på FAI's vegne. Det første var ballon-
førercertifikat nr 1 til civilingeniør *Georg
Rebs*. Det er dateret 26. juni 1909, efter at
Rebs havde færdiggjort sin ballonuddan-
else i Tyskland, så han kunne føre ballo-
nen »Danmark«, som ritmester *Clauson-
aas* stillede til rådighed.

Den 9. juli steg Krebs og premierløjtnant
»Fr. Moltke« op fra Klampenborg Væd-
eløbsbane. Det var anderledes præstatio-
er end de nuværende varmluftballoners
orte hop: 430 km til Posen i Tyskland, kort-
fer 545 km til Memel – det meste af tiden
ed nat over Østersøen, og snart 610 km fra
»rhus til Uppsala i Sverige. Ballonsporten
avde fået en fin start, og Krebs deltog
ammen med 28 balloner i en konkurrence
Zürich i forbindelse med Gordon-Ben-
ett-løbet og blev nr. 2.

Kløvermarkens æra begynder

december 1909 påtog selskabet sig dom-
nerhvervet ved et ti dages arrangement for
lyvemaskiner på Kløvermarken, der i 1910
ar centret for flyveinteressen og opmærk-
omheden, især i forbindelse med kappe-
triden om, hvem der kunne udføre den
ørste motorflyvning over Øresund. Det
ykkedes *Robert Svendsen* – der havde
lansk flyvercertifikat nr 1 – den 17. juni
910.

I 1911 indviede »Skandinavisk Aero-
rom« nye bygninger på Kløvermarken,
ivor selskabet fik hjemsted og i øvrigt var
let sagkyndige mellemlid imellem krigs-
nisteriet og konsortiet.

Den fortsatte ballonvirksomhed irritere-
te nogle af flyverne, der også var utilfredse
ned, at selskabet ikke ville støtte en plan-
agt Danmarks-flyvning, og i efteråret 1913
ørte utilfredsheden til, at en opposition
ned *Alfred Nervø* i spidsen (ham der udfør-
e den første flyvning over København i
1910) løb storm mod bestyrelsen ved en
ekstraordinær generalforsamling. Fra an-
den side fremsattes en »afværgedags-
søjen«, der enstemmigt udtalte forsamlin-
gens tillid til bestyrelsen. Det var første,
men ikke sidste gang, motorflyverne oppo-
nerede...

Verdenskrigen gav snart alle andet at
tænke på.

Selskabets centrale stilling

Når man skuer bagud i dag, er det bemær-
kelsesværdigt, hvordan selskabet i sine



første ti år havde en central stilling i dansk
flyvning, og at det og dets medlemmer
»stod fadder« til såvel militær flyvning i
hær og marine som i 1918 til Det Danske
Luftfartsselskab og i 1919 til de luftfarts-
myndigheder, der overtog den officielle
certifikatuddstedelse. Selskabet fik statstil-
skud fra såvel krigsministeriet som mari-
neministeriet og uddannede de første mili-
tærflyvere. Medlemmer skaffede det første
flyvende materiel: generalkonsul V. *Lud-
vigsen* Robert Svendsens »Glenten« til
marinen, ingeniørkaptajn *Torben Grut*
B&S-monoplanet til hæren, mens en grup-
pe med Holtermann i spidsen indsamlede
midler til en observationsballon til hæren.

Svagheden i tyverne

Den halvofficielle virksomhed hørte altså
op, efterhånden som andre overtog arbej-
det. Statstilskuddet holdt op, og når kryb-
ben er tom, bides hestene. Kendte med-
lemmer meldte sig ud, deriblandt næstfor-
manden kaptajn Ullidtz, og i 1927 afgik
Holtermann som sekretær og kasserer ef-
ter i 18 år at have været en ledende figur i
selskabet.

En korrespondance mellem bestyrelsen
og Holtermann tyder på, at man i en vis
grad trængte ham bort fra kassererhvervet
og til sidst henstillede, at han udtrådte af
bestyrelsen. Han svarer den 9. juni 1927:

*Til Bestyrelsen for det kongelige danske
aeronautiske Selskab, Christiansborg.*

*Jeg har modtaget Selskabets brev af 7.
ds.*

*Alene Brevets Form og Tone overfor et
Bestyrelsesmedlem, der har stiftet Selska-
bet, siddet i Bestyrelsen siden da, og ofret
betydelige Beløb paa Sagen, foranlediger
mig til at udtræde af Bestyrelsen.*

*Ærbødigst
Carl Holtermann.»*

Sådan endte det! Heldigvis blev han si-
den udnævnt til æresmedlem. Jeg husker
endnu hans markante skikkelse fra møder
og fra hans besøg på KDA's kontor på Dag
Hammerskjølds Allé i 50'erne, hvor han alt-
så var over 80 og vel ved at blive lidt senil.
En statelig mand, overingeniøren, der ikke
bad om en cigar, men sagde »Jeg skal have

en cigar!«, hvis ikke damerne straks kom
springende med en.



Den anden KDA-stifter Carl Holtermann,
tegnet af Otto C.

Værre var det – især hvis vor generalsek-
retær, kaptajn *Foltmann*, ikke var til stede,
at han også gerne havde et par bøger fra
sin samling med, som han forlangte vi
skulle købe til biblioteket. Så vi undgik
ham helst og så bekymret efter ham, når
han med foragt for trafikken og fodgæn-
gerovergange med sin stok banede sig vej
over gaden...

Selv om han ikke selv fløj, havde han på
et meget tidligt tidspunkt forståelse for
flyvningen og dens muligheder. Han havde
format til at tage ned til grev Zeppelin, spi-
se frokost med ham og få ham til at sende
luftskibet »Hansa« til København i 1912.
Han korresponderede med flyveindustrien
i hele verden og han stillede sine egne kon-
torlokaler til rådighed for selskabet i lange
perioder.

Han var en af de første til at rejse sagen
om et dansk flyvemuseum.

– Faktisk ærgerligt, at man ikke dengang
kunne interviewe ham til dette nummer!

1927-1934

TYGE ROTHE KOMMER TIL

Efter fire kommandører som formænd på stribe stod selskabet nogle måneder uden formand i 1927 – endda mens *Charles Lindbergh* satte verden på den anden ende ved at flyve solo fra New York til Paris. Det hindrede ikke bestyrelsen i via vor ambassade i England at gøre et forsøg på at få Lindbergh hertil, men som bekendt blev han hentet hjem til USA af et slagskib. Ambassadøren svarer »strengt konfidentielt« – hvilket vi vel kan tillade os at se bort fra i dag – at han af den svenske minister fik at vide, at man fra den amerikanske ambassades side gjorde alt for at forhindre et eventuelt besøg i Sverige, da man var bange for, at noget af æren skulle gå fra Amerika, hvis Captain Lindbergh's svenske oprindelse blev for meget accentueret!

I 1926 havde man forhandlet med nogle initiativrige personer om en eventuel international luftfartsudstilling i Forum i København. Bestyrelsen troede ikke meget på sagen, men i april 1927 gav en komité med direktør *Tyge J. Rothe*, der i juni blev formand, et sådant tilbud på afholdelse af udstillingen uden økonomisk risiko for selskabet, men under dens auspicer, så udstillingen kunne realiseres.

Udstillingen blev en succes og indbragte også selskabet et pænt beløb på ialt 27.640 kr. – mange penge dengang.

Med *Tyge Rothe* fik selskabet for første gang en erhvervsmand som formand. Han var en overgang også handelsminister. Han ryddede op i selskabets økonomi, moderniserede lovene, fik med udstillingsresultatet i ryggen oprettet selskabets eget tidsskrift *FLYV* i 1928 og var gennem seks år selskabet en effektiv formand.

Luftskibspioneren dr. H. Eckener skriver sit navn i KDA's gæstebog, mens Tyge Rothe og Holtermann ser til. Det skete på selskabets stand på Forumudstillingen i 1934.



Den første danske atlantehavsflyver Holger Højriis ankommer til Københavns Rådhus ledsaget af Tyge Rothe.



FAI's hidtil eneste generalkonference i Danmark var i 1929. Her ses deltagerne foran Christiansborg, hvor den fandt sted. Th. for præsident de la Valux (forrest) Tyge Rothe. Foran FAI-skiltet (uden hat) M. P. Eskildsen.

Efter Lindberghs pionérflyvning fulgte en række andre langflyvninger, hvormed flyet viste sin evne til at flyve over hele jorden, fra kontinent til kontinent over de store have, og tværs over kontinenterne.

Kun få af disse flyvninger berørte Danmark, dog med *Holger Højriis* og *Otto Helligs* flyvning fra USA til Danmark i 1931 som en strålende undtagelse, hvilket Rothe og selskabet behørigt fejrede. Flere berørte dog Grønland, og nu kom Lindbergh og frue ad denne vej til København i 1933, hvilket selvfølgelig skulle fejres, og bestyrelsen under den nye formand Georg Krebs med tusinder af mennesker var klar til at tage imod på Langelinie. Men da den sky Lindbergh opdagede det, gav han påny gas i sit Lockheed Sirius søfly og flygtede til Luftmarinestationens ensomhed. »Og der sad vi som Marius på Karthago's ruiner«, var Krebs' kommentar...

Men mange andre pionérer kom til København i disse år som gæster hos selskabet og/eller de store dagblade og holdt foredrag, blev fejret og skrev deres autografer i selskabets fornemme gæstebog. Og i

329 holdt FAI sin generalkonference på Hristiansborg.

Tyge Rothe var nok i 1933 afgået som formand, men fortsatte sin indsats det følgende år med den 2. internationale luftfart-udstilling i Forum, der blev endnu en succes, også økonomisk, og som kørte helt i selskabets eget regi.

Rothe var endnu i mange år en hyppig æst ved generalforsamlinger og mødeafgange. Hans ord som »forhenværende formand« havde altid stor vægt. Han forventede også at blive behandlet med respekt, og vis en efterfølgende formand ikke stod ved indgangen til salen og tog imod medlemmerne, så sagde han »Hvor er formanden?«.

Rothe opnåede en høj alder, og jeg husker endnu, at jeg ved hans 90-års fødselsdag i 1967 besøgte ham i hans hjem og rakte ham aeroklubbens lykønskning.

ubillæet i 1934

5 års jubilæet den 20. januar 1934 fejredes ved fest på Hotel d'Angleterre med deltagelse af kronprins Frederik og prins Axel. Selskabet var blevet »kongeligt« i 1925.

Med Australienløbet i efteråret 1934 kan man sige, at de individuelle pionerflyvningers tid sluttede, og at flyet havde bevist sin praktiske egnethed som transportmiddel.

Derfor regner vi aeroklubbens første pionerperiode sluttet med 1934. P.W.

Det står i vejviseren

Mundheldet »Det kan du kigge i vejviseren efter!« er nu slet ikke så tosset endda, for man kan finde meget andet end adresser og telefonnumre i Kraks Vejviser. Fx kan man i realregisteret læse at Kongelig Dansk Aeroklub er stiftet den 20. januar 1909, og som læseren af dette nummer næppe kan være i tvivl om, skete det under navnet Det Danske Aeronautiske Selskab.

Men det er kun i de nyere vejvisere, stiftelsesdatoen er angivet således. Den halvgamle redaktør skulle forleden slå op i en vejviser fra århundredeskiftet og fandt da nedenstående:

Inspektør Johan Keller, adm.; Forstander E.V. Rolsted, R.; Inspektør M. Damm.
Aeronautisk Selskab, dansk, stiftet 1. Juli 1892 (Adr. Vandkunsten 13¹, B). Formand: P.O.L. Christiansen-Skødstrup.
Afholds-Forbundet, stiftet 8. Febr. 1893, er et af kbh'nske Afholdsselskaber nedsat Fælles-

Dette første aeronautiske selskab nævnes i vejviseren fra 1893 til og med 1901, men det er vist også det eneste spor, det har efterladt sig. Dets adresse var identisk med formandens private bopæl. Han hed Ludvig Christiansen, og var født den 5. august 1869 i København, men kaldtes i vejviseren Christiansen-Skødstrup og ernærede sig som »skriver« i Indenrigsministeriet, senere Ministeriet for offentlige Arbejder. Han blev kun 39 år, idet han døde den 23. november 1900, og det er nok forklaringen på at Dansk Aeronautisk Selskab forsvinder ud af vejviseren året efter.

1934-1950

FLYVESPORTEN UDVIKLER SIG

Selskabet havde hidtil bestået af nogle få hundrede direkte medlemmer, de fleste fra hovedstaden. Dets formål var at udvikle interessen for flyvning og at fremme flyvning og tilhørende videnskaber i Danmark.

Selskabet havde været med til at sætte militærflyvning og trafikflyvning samt luftfartsmyndigheder igang. Det havde ved foredrag, udstillinger og gennem FLYV holdt medlemmer og læsere ajour med hele flyvningens udvikling. Alene bladets navn var en opfordring til at flyve. Det var der ikke så mange muligheder for som i dag, og det var langt fra en selvfølge at bruge fly som transportmiddel. De fleste var nok bange for at flyve, så der var et føleligt behov for oplysning og PR for flyvning i almindelighed, og dette formål varetog DKDAS i muligt omfang særdeles pænt.

Ballonsport var nævnt i den oprindelige formålsparagraf, og den blev også straks taget op med godt resultat, men blev kvalt af verdenskrigen, hvorefter Hærens Ballonpark i mange år var den eneste, der havde balloner.

I 1927 blev der med Krebs som formand stiftet en klub, Ballonklubben, som »underklub« af DKDAS. Den deltog i 1928 og 1929 i Gordon-Bennett-løbet i USA, først med dansk-amerikaneren S. A. Rasmussen (der i 1927 havde sat FAI-rekord i kategori 3 (901-1200 m³) med 920,348 km), næste år med Georg Schenstrøm, begge gange med en femteplads som resultat.



Chr. Thielst fik certifikat i 1929 og var en tid medlem af KDA's bestyrelse.



Privatflyvning på vej: Hans Axels Klemm Daimler på vej til prøveflyvning på Avnø i 1934.

Klubben stagnerede imidlertid hurtigt som følge af indre splid og blev opløst i 1933. Dermed var dansk gasballonsport ophørt.

Modelflyvning var igang allerede i 1909, men manifesterede sig siden ikke meget. I 1923 tog selskabets sekretær kaptajn Alf Brun initiativet til flere kursuser med gummi-motormodeller, og 7. april 1924 stiftede C. le Dous Dansk Flyvemodel- og Glidflyverforening, holdt konkurrencer, men beskæftigede sig senere mest med svæveflyvning. I de fremspirende svæveflyveklubber var der ofte en modelflyveafdeling.

Motorflyvning som sports- eller privatflyvning begyndte i tyverne især i England og Tyskland med flytyper som de Havilland Moth og Klemm-typer som de første i større produktion.

I 1927 blev der stiftet to danske klubber: Fyens Flyveklub, der eksisterer den dag i dag som vor ældste flyveklub, og den første med navnet Sportsflyveklubben i København. Den satte selv skoling i gang med en Klemm Daimler, som 10 medlemmer tog certifikat på i 1928, før den havarerede. Klubben blev opløst i 1933.

Enkelte privatflyvere blev uddannet hos erhvervsflyveskoler eller i udlandet, men kun få holdt fly. Faktisk var de Havilland-repræsentanten Chr. Thielst (certifikat 1929) i flere år eneste private flyvejer.

Midt i 30'erne steg interessen for at få certifikat stærkt, men valutarestriktioner næsten umuliggjorde import. Salg af fem Gipsy Moth fra hæren hjalp lidt. I 1935 blev der udstedt 25 A-certifikater, og i 1936 stiftedes Danske Privatflyvere og holdt de første konkurrencer. Den var en klub af flyvejeje, mens Vestjysk Flyveklub i Esbjerg støttede sig på en flyveskole.

Svæveflyvning forekom eksperimentalt

fra Dessau og Nyrops forsøg i 1909-10, mens først da tyskerne efter krigen begyndte at flyve på Wasserkuppe i Rhön, begyndte sportslig svæveflyvning for alvor at udvikle sig.

Kaptajn Brun fik en af pionererne, Arthur Martens, op at holde foredrag, og han oversatte hans bog »Svæveflyvning«, der udkom i 1923 med tegninger til svæveflyet H5.

Som nævnt blev Dansk Flyvemodel- og Glideflyverforening oprettet, men kom først sidst i tyverne igang med svæveflyvning.

Seriøs dansk svæveflyvning og svæveflyveuddannelse begyndte i 1927 i den året før oprettede første Polyteknisk Svæveflyvergruppe, da Franz Davidsen var uddannet i Rhön. Klubben blev optaget i DKDAS, men opløstes igen i 1935.



Major G. Schenstrøm, ballonmand og en tid sekretær i KDA, Franz Davidsen der i 1927 satte systematisk svæveflyveskoling igang samt Per Weishaupt, første modellflyverformand.

Fleere andre klubber byggede nu selv deres skoleglidere; nogle gik hurtigt under igen, andre overlevede, den ældste af disse Aviator i Ålborg.

Den 1.1.1933 blev Dansk Luftsport optaget i DKDAS og søgte at starte grupper ude i landet og at samle de eksisterende. Selskabet udstedte A-diplom nr 1 i 1933 og B nr 1 i 1934.



S. Tscherning Dannerbo.

Første sportslige landsorganisationer

Den 5. oktober 1934 lykkedes det endelig på initiativ af S. Tscherning (Dannerbo) ved et møde i Århus at få stiftet Dansk Svæveflyver Union, der således også juberer i 1984, selv om DSvU-navnet i en årrække ikke blev anvendt. I 1935 blev det den første landsdækkende specialorganisation i DKDAS.

Den havde i sine første år som så mange andre nye organisationer sine indre stridigheder til bekymring for selskabet, men fik dem overstået og har vel været KDA's mest stabile organisation nu i et halvt århundrede.

Modellflyverne fulgte efter. I stedet for at være underafdelinger i svæveflyveklubber oprettede de – med Odense Model-Flyveklub i 1935 – rene modellflyveklubber. De første var inspireret af Knud Flensted-Jensens bog i 1934 med tegning til en svæve-model efter tysk forbillede.

I løbet af få år voksede modellflyvningen til at blive landsdækkende med ca 50 klubber og 600 medlemmer i 1939.

Medvirkende hertil var FLYV i ændret form efter en redaktionel omlægning i 1936 samt – efter stiftelsen af Dansk Modellflyver Forbund den 29. august 1937 i Odense med Per Weishaupt som første formand – et snævert samarbejde med Ill. Familie Journal, der udgav tegninger og byggesæt, samt med Berlingske Tidende, der støt-



Knud Flensted-Jensen, der i 1934 med en bog satte gang i modellflyvningen, konstruerede endnu i 1957 begyndermodeller Tops.

de den spirende sportslige flyvning under alle former og i 1939-40 også udgav tidsskriftet Flyvebladet.

TRE FORMÆND

Krebs, der var formand 1933-1936, var som ballonmand i realiteten vor første luftsportsudøver helt tilbage i 1909. Han havde da også god forståelse for den fremspirende flyvesport i nye udformninger som svæveflyvning og modellflyvning. Han var en fin og kultiveret mand, der ved flere højtidelige lejligheder bidrog med digte i FLYV!



Georg Krebs.

Efter ham hentede man igen formændene fra maritime kredse, omend ikke kommandører. Havnedirektør F. W. Laub var marineflyver fra 1913, men sad kun et år som formand.

Fra 1937-40 var det orlogsværftsdirektør N. K. Nielsen, der ifølge hans efterfølgers tale ved hans afgang var »en mand ved roret, der styrede skuden støt« og havde »klaret alle skær og genvordigheder med ro, værdighed, samvittighedsfuldhed og tålmodighed«.

Jeg vurderer hans efterfølger, overingeniør M. P. Eskildsen (1940-49) stedse højere ved udarbejdelsen af denne beretning. Hans karakteristik af N. K. Nielsen stemmer særdeles godt med det begrænsede indtryk, jeg havde af denne.

Eskildsen havde redigeret Dansk Flyvnings Historie og skrevet afsnittet om sel-

skabet heri. I udstyr var bogen lidt kedelig og den solgte dårligt, men den er et uvurderligt kildekrift i dag, og afsnittet om KDA's første 25 år et fortræffeligt resumé.

Som marineingeniør havde Eskildsen fra 1918 beskæftiget sig med fly, og har havde siddet i selskabets bestyrelse de meste af tiden fra 1923. I 1939 blev han chef for Statens Luftfartstilsyn. Som selskabets mangeårige kasserer Leif Prytz skrev i sin nekrolog over ham i FLYV i 1949, var de »ejendommeligt, at en sindig og stokkonservativ jyde skulle blive en af de mest fremtrædende foregangsmænd inden for et felt, som ellers mest hidkalder de unge og begejstrede idealister og fremsynede forretningsmænd.«

»Mads Peter« styrede både selskabet og luftfartstilsynet gennem krigstidens vanskeligheder og de første efterkrigsårs ekspansion af dansk civil flyvning samt af de gamle selskab ved dets overgang til en ny tid.



M. P. Eskildsen ved en svæveflydåb på Roskilde eksercerplads i 1943.

Motorflyvningens vanskeligheder

læringske støttede også motorflyvningen med stipendier til dem, der tog certifikat. Iladet havde sin egen Berlingske Flyveklub for alment flyveinteresserede, men yrkede ikke aktiv flyvning. En kreds af medlemmer stiftede imidlertid i 1938 endnu en klub med navn Sportsflyveklubben, der i mange år var landets største flyveklub.

Problemet med at skaffe fly blev løst dels ved oprettelsen af Skandinavisk Aero Industri med KZ-flyene og dels ved at Bohnstedt-Petersen oprettede Cub Aircraft Co.'s samlefabrik for Taylor Cub fly i Lundtofte.

Flere klubber blev enkeltvis tilsluttet selskabet, men det kneb med at finde sammen i en union, især da Sportsflyveklubben holdt sig helt udenfor.

En opposition, bestående af en gruppe medlemmer med Irs. S. G. Krenchel som alsmænd ønskede selskabet omorganiseret, og da forhandlinger ikke førte til resultat, krævede den ekstraordinær generalforsamling afholdt med henblik på »nedsættelse af et timandsudvalg til udarbejdelse af forslag til en nyordning af selskabets vedtægter i retning af at udvide dets område til at være en aktiv fællesorganisation for landets forskelligartede sammenslutninger inden for flyvning.«

På mødet den 20. februar 1939 indledte Krenchel med at sige, at da han gik op ad



N. K. Nielsen (i midten) lytter til oppositionen. Tv. dr. med. H. C. Hagedorn, th. dirigenten hrs. Stig Rode.

trapperne til mødet, var der et medlem, der spurgte: »Hvad skal vi egentlig her? Hvad er det, d'herrer strides om?«.

Når man gennemlæser referatet af generalforsamlingen, sidder man tilbage med det samme spørgsmål!

Oppositionen bestod bl.a. af formanden for Danske Privatflyvere, samt af Sportsflyveklubben der forgæves havde søgt at skaffe sig indflydelse ved indmeldelse af 100 medlemmer en bloc, hvilket selskabet havde afslået, og endelig af senere trafik-

minister Gunnar Larsen, der de foregående år havde været manden, som fik dansk indenrigsruteflyvning igang.

Oppositionen ønskede, at grundpillen i DKDAS ikke længere skulle være de direkte medlemmer, men at de aktive medlemmer af flyvesporten skulle have hovedindflydelsen. Dette ville man opnå ved en organisation, som den svenske aeroklub nogle år før havde indført med stor medlemsfremgang som resultat.

Bestyrelsen ønskede derimod, at motorflyverne som model- og svæveflyverne skulle tilsluttes gennem en union.

I realiteten var det nok mere måden, oppositionen førte sig frem på, der fik bestyrelsen til at stejle. En-bloc indmeldinger, individuelle indmeldinger af model- og svæveflyvere finansieret af oppositionen, ekstraordinær generalforsamling med presseomtale – alt det skabte utryghed og mistillid og avlede modstand.

Resultatet blev da også, at fx de nyindmeldte modelflyvere og svæveflyvere endte med at stemme for bestyrelsen, så oppositionens forslag faldt med 171 mod 120 stemmer.

Ved den ordinære generalforsamling i marts meddeltes det, at Dansk Modelflyver Forbund endelig var blevet tilsluttet (selskabet havde været meget forsigtigt efter sine erfaringer med uro blandt svæveflyverne, og det undgik heller ikke noget lignende med modelflyverne en overgang). Der blev gjort plads i bestyrelsen for en repræsentant for hver union – med en tredje ledig til en evt. motorflyverunion.

Selskabet var trods alt kommet et skridt fremad i en naturlig udvikling.



Dansk flyveindustri sidst i 30'erne. Foroven begyndelsen til Skandinavisk Aero Industri med KZ I og den første til KZ II. Forneðen Cub Aircraft Co.



2. Verdenskrig stimulerer interessen



I 1943 præsenteredes to danske skoleglidere: Poly I (herover) og KZ-G1. Kun få år efter kom et større fremskridt i form af den tosædede 2G.

Få måneder efter udbrød den Anden Verdenskrig, der straks i Polen viste flyets afgørende betydning i moderne krigsførelse.

Den 9. april 1940 væltede fly i et aldrig før set omfang ind i det danske luftrum. Først Luftwaffe, siden Royal Air Force og US Air Force.

Enhver blev klar over flyets betydning, og dette stimulerede flyveinteressen, selv om al privat flyvning straks blev forbudt. Eller måske netop derfor!

Modelflyverne kunne stort set udøve deres virksomhed, omend hæmmet af mangel på udenlandske materialer som balsatræ, motorgummi m.m. Dette koncentrerede interessen om svævemodeller, på hvilket område Danmark blev et af de førende lande. Rekorderne steg, der afholdtes stadig flere konkurrencer, bl.a. i centrale sommerlejre. Og der blev arran-



Svend Skou, Odense, øgede under krigen svævemodellernes præstationer mærkbart og blev senere fabrikant af model-bygesæt.



Hvorfor ikke vedligeholde lidt luftvane med glidefly, mens motorflyvning var forbudt? Det gjorde Ludvig Bjarkov (herover) og andre militærflyvere, men ret få privatflyvere.

geret udstillinger, ikke bare af flyvende modeller, men også af skalamodeller af de krigsførende landes flytyper, der jo havde almen interesse.

Der udsendtes bøger, tegninger og byggesæt. Bogen »Modelflyvesport« (Hasselbalch 1941) blev anmeldt på lederside i Berlingske Tidende og udgjorde de følgende år et godt grundlag for udviklingen. Trods afspærringen havde man pr post god kontakt med de andre nordiske lande.

DMF skiftede navn til Dansk Modelflyver Union og omfattede i 1945 54 klubber over hele landet.

Svæveflyverne måtte ikke flyve i Jylland, men i begrænset omfang enkelte steder på øerne – op til 200 meter. Men det var nok til datidens skoling. Der skød nye klubber op over hele landet, og de gik i gang med at bygge deres egne skoleglidere. Endvidere gik de på teorikursus med den ny bog »Svæveflyvning« (Berlingske 1943) som grundlag.

Centrale sommerlejre på Sjælland i 1942 og 1943 og på Falster i 1944 samlede hundreder af svæveflyvere fra hele landet til videreuddannelse og samvær.

Ved sit tiårs-jubilæum i 1944 havde DSvU tilsluttet 40 klubber med ca 1000 medlemmer.

Motorflyverne havde det sværest, men udviklede sig til den største organisation. De måtte slet ikke flyve, og efter et par flugter pr fly ud af landet beslaglagde tyskerne de resterende fly, som man aldrig så mere til.

Sportsflyveklubben og nogle af klubberne i provinsen fik den 11. marts 1941 endelig stiftet Dansk Motorflyver Union, der april blev tilsluttet DKDAS, som nu afgav ialt 5 bestyrelsesposter til de tre unioner.

Unionen udfoldede aktivitet på to hovedområder: teorikursus og propaganda for flyvepladser landet over.

I 1941 havde man samlet kræfterne DKDAS, Sportsflyveklubben, selskabet Nordisk Lufttrafik samt Berlingske Tidende om teorikursus i privatflyverstoffet.

M. P. Eskildsen stod som redaktør for lærebogen »Så flyver vi...« (Berlingske 1941). Den var skrevet af en række civile og militære professionelle eksperter på de forskellige områder, bl.a. overflyveleder, kaptajn-løjtnant Svend Aage Dalbro, der blev leder af landsdækkende kursus. DKDAS udstedte diplomer – i 1944 havde

1139 af 2126 kursusedtagere bestået, selv om de vidste, de måtte gentage teoriprøven, når freden kom.

Til supplement udskrev DMU en konkurrence om en enklere »Flyvningens ABC«, så man også kunne lave korrespondancekursus.

Den centrale skikkelse i DMU var A.T.H. Ohrt. Han var medstifter af Sportsflyve-



klubben og medvirkende til at banke den op til landets største flyveklub, og da stormløbet mod DKDAS i 1939 mislykkes, var han i 1941 med til at stifte DMU, som han var formand for fra 1941 til 1947, igesom han repræsenterede motorflyverne i selskabets bestyrelse i samme tidsrum.

Ohrt, der var trafikassistent i DSB, var en fremragende agitator og organisator, der også havde udfoldet sig på andre områder, men nu kastede sig over flyvningen, hvor han – i en tid, hvor man ikke kunne flyve – fik gjort DMU til landets største flyveorganisation med næsten 6000 medlemmer.

Han prædikede oprettelse af flyvepladser landet over og var også med til at stifte Dansk Luft-Taxa A/S, der skulle beflyve disse pladser efter krigen, og som mange motorflyveklubber tegnede aktier i.

Som første union fik DMU eget kontor med heldagspersonale!

En anden mand med succes var Dalbro, der var unionens populære kursuschef, og som – efter at spørgsmålet om ansættelse af faglig arbejdskraft i DKDAS flere gange havde været rejst – blev selskabets generalsekretær på deltid fra 1. maj 1944.

Diskussionen om enhedsklubber

I nogle byer, hvor der nu fandtes en motorflyveklub, en svæveflyveklub og en modelflyveklub, havde man ganske naturligt indledt et vist samarbejde. I Sverige havde man »enhedsklubber« med alle tre grene i samme klub, hvilket styrkede positionen i lokalsamfundet. Til gengæld havde man ikke de faglige landsunioner.

I 1944 blev der stor debat i KDA om betimeligheden af denne organisation i Danmark. Begyndelsen blev gjort oberstinde *Harriet Førslev* – vor første kvindelige privatflyver og svæveflyver og svæveflyvernes modstykke til Ohrt som fremragende PR-dame og organisator. Hun gjorde i FLYV opmærksom på, at de jordbundne motorflyveinteresserede da kunne vedligeholde eller opøve færdigheder som piloter på svævefly, som hendes mand, chefen for Hærens Flyvertropper, gjorde det med sine militærflyvere indtil 29. august 1943.

Som krigen gik mod sin slutning fortsatte debatten i FLYV, hvor bl.a. lrs. *Berge Moltke-Leth* gik ind for enhedsklubber, mens andre – især i DMU-ledelsen – var stærkt imod. Diskussionen i FLYV blev imidlertid brat stoppet, dels p.g.r.a. papirrestriktioner, dels fordi bladet efter selskabets mening ikke måtte bringe polemisk stof.

Dette gjaldt også kommentarer til en kronik i Politiken den 24. oktober 1944 »Samling om Flyvesagen«, som Dalbro på eget initiativ havde skrevet og offentliggjort, hvilket indbragte ham en »næse« fra formanden – mens DMU afskedigede ham som kursusleder.

Men diskussionen fortsatte dels i det lille odenseanske tidligere modelflyveblad »Luftsport«, dels i »Motorflyveren«, en kampavis, som DMU udsendte nogle numre af, og hvor man hellere så »sportsflyverne« allieret med erhvervsflyvere (Lufttaxa!) end med de egentlige flyvesportsgrene.

Og den 4. maj 1945 kom så Danmarks lykkelige befrielse. Nu skulle man til at flyve i stedet for at diskutere!

OPGANG I BEFRIELSENS RUS



De jordbundne privatflyvere stablede en landsdækkende union på benene i forventning om efterkrigstiden. Ohrt ses bagst bag blomsterne under en generalforsamling på Hotel Landsoldaten i Fredericia i 1943.

Da befrielsen kom, var alle klar til at tage fat på det forventede store opsving for almenflyvningen. Modelflyverne og svæveflyverne kom hurtigt igang. Motorflyverne måtte først skaffe fly. I England og især i USA spyede de store fabrikker, hvis militære produktion med ét ophørte, tusinder af små fly ud til forhandlere og kunder. Amerikanske fly havde vi slet ikke valuta til, ikke engang en planlagt stor import af Piper Cub fly fra overskudslagrene kunne gennemføres. Men Kramme og Zeuthen havde deres KZ III i produktion.

KDA håbede at opnå statsstøtte til virksomheden som i Sverige og andre lande, men det havde lange udsigter.

I stedet tog man et virkeligt initiativ og præsenterede det på generalforsamlingen kort før besættelsens ophør: Man ville indføre »Den Danske Flyvedag« med flyvestævner rundt om i landet samtidig med »Flyvelotteriet«, der skulle skaffe penge til unioner og klubber.

Ideen kom fra FLYV's daværende medarbejder, redaktør *Povl Westphall*, som også havde bearbejdet politikere som *Hans Hedtoft* og *Ole Bjørn Kraft*, der gik ind for støtte til almenflyvningen efter krigen.

Hurtigt efter befrielsen kom lotteribevillingen, og flyvedagen blev afholdt den 23. september, hvor der blev udsendt et ekstra særnummer af FLYV, samt udsat præmier til »flyvedagskonkurrencer« for model-, svæve- og motorflyvning, hvoraf flere pokaler stadig vandrer.

Grundet mangel på materiel var det begrænset, hvor mange og store flyvestævner, der kunne afholdes, men lotteriet blev en succes med et overskud på 79.000 kr.

Det dannede bl.a. grundlag for ansættelse af personel. Dalbro havde som mange andre fået travlt med sit egentlige arbejde igen, men selskabet ansatte nu en heldags generalsekretær, en tidligere militærflyver og jurist.

Svæveflyverunionen ansatte både en faglig medarbejder og en halvdagskontordame, og modelflyverunionen en »førsteinstruktør« – en sådan kunne dengang

fås for 6.000 kr. om året.

Flyvelotteriet fortsatte over 20 år frem i tiden og var en væsentlig indtægtskilde for selskabet, unioner og klubber.

Modelflyverne begyndte straks i 1945 nordiske konkurrencer og indledte et nordisk samarbejde om regler for et videre fremstød i FAI. Resultatet blev snart indførelse af verdensmesterskaber med ophøjelse af den tidligere Wakefield-konkurrence for gummimotormodeller til VM og indførelse af en »Nordic« eller A2-klasse for svæve modeller som en tilsvarende VM-klasse, der den dag i dag benyttes over hele verden.

Svæveflyverne tog imod svensk indbydelse til instruktøruddannelse og næste år i det første NM, og motorflyverne kom fra 1951 i gang med Nordisk Motorflyvekonkurrence eller NM, der for få år siden førte til VM i præcisionsflyvning.

Aeroklubberne som helhed var til Nordisk Privatflyvekonference i Stockholm, men dette samarbejde gik snart i stå, indtil ANA blev dannet i 1963.

1947 blev det helt store år! Vejret var strålende, og for svæveflyverne blev det et gennembrudsår for termikflyvning med de første strækflyvninger i stor stil – endda både over Øresund og Storebælt. Sølvdiplomer og rekorder i massevis blev suppleret af en stigende uddannelsesvirksomhed og nye fly.

Modelflyverne drog til England og vandt en andenplads i en konkurrence i Schweiz. Motorflyverne kom både i klubber og erhvervsflyveskoler igang med en hidtil uset uddannelse af nye piloter, og de danske KZ-fly begyndte at bevæge sig ud over Europa til rallyer, fx 20 fly til Derby i England.

Denne opsparede energi så man også i fx USA, hvor fabrikkerne spyede privatfly ud som aldrig før, men rusen kunne ikke vare ved. Alle var blevet fattige af krigen, og begejstringen måtte vige for mere nøgterne betragtninger, der allerede manifesterede sig som tilbagegangstendensen fra 1948 og fremad.

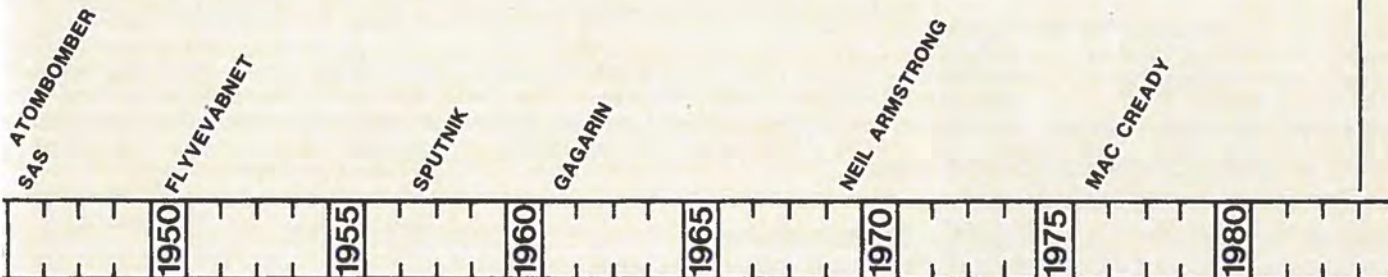
NAVN	DDAS: DET DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB		DKDAS: DET KONGELIGE D AERONAUTISKE SELSK	
ORGANISATIONSFORM	CENTRAL FORENING MED DIREKTE MEDLEMMER			
SPORTSLIG DEL	SPORADISK SPORTSLIG VIRKSOMHED OG ORGANISATION		3 SPORTSLIGE ORGAN OG TILFØRER STØR	
	BRD. WRIGHT FAI ELLEHAMMER	BLERIOT HER OG MARINE	1. VERDENSKRIG DDL ALCOCK & BROWN	TYR BOTVED LINDBERGH
				HØJRIIS MICHAEL HANSEN
	1905	1910	1915	1920
				1925
				1930
				1935
				1940
FORMÆND	TUXEN	MÆGAARD	ANDERSEN	GAD
GENERAL SEKRETÆRER				ROTHE
ADRESSE	KLØVER MARKEN	PALADS HOTELLET	AMALIEGADE 34	CHRISTIANSBORG
BLADE & BØGER	LUFTPOST	AUTO MOTOR	LUFTENS EROBRING	MOTORMANDENS MAGASIN
AKTIVITETER	BIBLIOTEK FAI	CERTIFIKATER	TIVOLI LEGAT	1. FORUMUDSTILLING
				2. FORUMUDSTILLING
MOTOR				2. SPORTSFLY 1. SPORTSFLYVEKLUB FYENS FLYVEKLUB
SVÆVE	DESSAU NYROP			DANSKE PRIVATFLYVERE
MODEL	UDSTILLING		MARTENS DANSK MODEL OG GLIDEFLYVERFORENING	1. PFG
BALLON				AVIATOR
FALDSKÆRM				DANSK SVÆVEFLYVER
DRAGE				OMF
MIKROLET				DANSK MODELFI
FLYVEHISTORIE				
MUSEUM				BALLONKLUBBEN
FLY-SIK				TRANUM
				HOLTERMANN

ÅR

KDA: KONGELIG DANSK AEROKLUB

LANDSORGANISATION MED DIREKTE OG ORGANISATIONSMEDLEMMER

MODNES
ITAL — 3 SPORTSLIGE RÅD — NYE GRENE DUKKER OP OG TILSLUTTES



PRINS HENRIK PROTEKTOR

GREV FLEMMING PRÆSIDENT

EN IBSEN MOLTKE LETH HARBOE KETTEL JAKOBSEN
FOLTMANN WEISHAAPT

VESTERBROGADE NR. FARIMAGSGADE D. HAMMERSKJØLDS ALLÉ 40 RØMERSGADE 19 ROSKILDE

RFF SFH MFH AFM DGA

FLYVELOTTERI UDVEKSLING ELLEHAMMERÅRET FLYVEPLADSUDVALG LUFTRUMUDVALG LÆGEUDVALG

SK /ER UNION MOTORFLYVERÅDET DMU

SVÆVEFLYVERÅDET ARNBORG DIF DANSK SVÆVEFLYVER UNION

BUND (UNION) MODELFLYVERÅDET FRITFLYVNINGSIONEN LINESTYRINGSUNIONEN R/C-UNIONEN

DANSK BALLONKLUB UNION

DANSK FALDSKÆRMKLUB DF UNION

DANSK DRAGEFLYVER UNION

DULFU

FLYVEHISTORISK SEKTION DANSK FLYVEHISTORISK FORENING

EGESKOV DANMARKS FLYVEMUSEUM

RÅDET FOR STØRRE FLYVESIKKERHED

ANA NORDISK FLYVEFORBUND

Ny omorganisation planlægges

Sportsflyveklubben som førende klub havde fået Børge Moltke-Leth som formand for en ny bestyrelse, der gjorde klubben til en enhedsklub med tre afdelinger og foretrak samarbejde med sportsgrene fremfor med erhverv. Dansk Luft-Taxa havde i øvrigt svært ved at slå igennem af valutamæssige grunde, og fordi de ventede mange flyvepladser ikke kom, og den blev få år efter ophævet. I 1947 blev Moltke-Leth formand for Dansk Motorflyver Union.



Børge Moltke-Leth havde to gange afgørende indflydelse på, at KDA's struktur fulgte med tiden.

Dette indvirkede på selskabet på den måde, at man allerede på generalforsamlingen i 1946 med baggrund i et omorganisationsforslag fra Moltke-Leth nedsatte et fælles udvalg med svæveflyverrådets formand Einar Dessau (der havde studeret den svenske organisation under sit ophold i Sverige under krigen) som formand.

På samme generalforsamling opfordrede en motorflyver fra Silkeborg Eskildsen til i hele flyvningens interesse at trække sig tilbage. »Vi har den kedelige situation, at formanden for vort selskab samtidig er en af de embedsmænd, som vi i stor udstrækning skal henvende os til, og De vil forstå, at vi ude i provinsen finder det ejendommeligt«.

FLYV's mangeårige redaktør og leder af



Hjalmar Ibsen (th) sammen med flykonstruktøren K. G. Zeuthen.

Flyvelotteriet, kaptajn John Foltmann protesterede energisk. »Eskildsen kan i den stilling tværtimod støtte os overordentligt meget, hvilket også har været tilfældet i den forløbne tid.«

Eskildsen blev, og Dalbro kom som endnu en embedsmand ind i bestyrelsen, men der var rørt ved et problem, som senere blev aktuelt, da KDA udviklede sig til egentlig interesseorganisation.

Dessau-udvalgets betænkning blev fremlagt på generalforsamlingen i 1948, men ligesom Eskildsen-bestyrelsen i sin forsigtighed aflyste et planlagt 3. udstilling i Forum dette år, ville den henlægge lovudvalgets omorganiserings forslag, fordi det efter bestyrelsens mening forudsatte den statsstøtte, man året før havde søgt om, men ikke fået svar på (og aldrig fik).

Protester fra forsamlingen fik dog sagen og udvalget i gang igen, og kort efter selskabets 40-års jubilæum i 1949 blev lovændringerne vedtaget på generalforsamlingen.

Skatter afskaffes

Selskabet kunne i øvrigt notere et par gladelige resultater: Mens staten hidtil havde fået næsten lige så meget ud af Flyvelotteriet i skat (på 3 år 203.000 kr. til selskabet, 168.000 til staten), hvilket var blevet kraftigt kritiseret og truede med at standse salgse entusiasmen, så opnåede man at lotteriet fremtidig kørte uden stempelafgift.

Og den benzinskat på flyvebenzin, man var blevet belejret med året før, lykkedes det mirakuløst nok selskabet at få fjernet igen.



Generalsekretær kaptajn John Foltmann modtager ved en FAI kongres i Tyrkiet årets Tissandier-diplom til Danmark.

Men senere i 1949 skete der to kedelige begivenheder: Eskildsen døde pludselig i juni, og næstformanden kontorchef Hjalmar Ibsen overtog foreløbig og senere for en lang periode formandsposten. Under nogle rutinemæssige kontrolforanstaltninger fik man mistanke til generalsekretæren, der senere måtte tilstå at have bedraget selskabet for 61.526 kr, hvorfor der blev holdt ekstraordinær generalforsamling i december måned.

På denne blev også de nye overenskomster, der i medfør af de nye love skulle undertegnes med de enkelte klubber, endnu engang diskuteret.

Det var det sidste møde under navnet Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

1950-1969

KONGELIG

Den nye organisation, der var resultatet af Dessau-udvalgets arbejde, gav de aktive flyvere den øgede indflydelse, som de tidligere havde efterlyst.

Bestyrelsen på 13 medlemmer bestod nu af 6 repræsentanter for »grundstammen« de direkte medlemmer, 6 for organisationsmedlemmerne samt 1 udpeget af direktøren for Statens Luftfartsvæsen.

En frygt for, at luftfartsdirektoratet skulle kunne blive »tungen på vægtskålen«, viste sig at være ubegrundet. Stemmerne kom sjældent eller aldrig til at stå 6-6, fordi de altid var folk med indsigt i aktiv flyvning blandt de seks direkte valgte.

De seks første var Hjalmar Ibsen, Dalbro Dessau, Leif Prytz, P. Beck-Nielsen fra SAS, samt erhvervsflyveren Sylvest Jensen.

Direktoratet var næsten fra begyndelsen repræsenteret af den senere direktør Hans Jensen, og det viste sig praktisk at have direktoratet ved hånden. Mange mindre bråvallaslag kunne udkæmpes internt i bestyrelsen i stedet for i fuld offentlighed – og blev det! Luftfartsdirektoratet var i øvrigt omtrent samtidig med KDA også blevet samlet, idet luftfartstilsynet og adm. afdeling flyttede sammen.

Organisationsmedlemmerne blev repræsenteret af to motorflyvere, to svæveflyvere og to modelflyvere. I stedet for repræsentation fra enhedsklubber (som dog fandtes, fx i København i Sportsflyveklubben), blev de repræsenteret via et motorflyverråd, et svæveflyverråd og et modelflyverråd, der simpelt hen var nye betegnelser for de gamle unionsbestyrelser, og som blev valgt på samme måde ved årlige repræsentantskabsmøder. Rådene var ikke bare rådgivende, men rådede over deres specialområder med en kun formel pligt til godkendelse fra KDA af koordinationshensyn af deres beslutninger, noget der sjældent var aktuelt.

Dansk Modelflyver Union blev ophævet den 14. marts, Dansk Svæveflyver Union den 16. april og Dansk Motorflyver Union den 4. november 1950.

Det havde hurtigt vist sig, at selv med lotteripengene kunne unionerne ikke opretholde egne kontorer og personale. Sammenslutningen gjorde det derimod muligt at blive betjent af et fælles personale med en fælles generalsekretær, hvilket var mere rationelt.

Nok var det kedeligt, at selskabet havde mistet over halvdelen af sin formue ved bedragerierne, men de kom ind igen! Generalsekretæren havde været mere sekretær end general, men nu kom der en efterfølger, der var begge dele.

Kaptajn John Foltmann blev ansat, og dermed fik KDA en fagmand med stor erfaring som leder af kontoret de næste 12 år. Foltmann var en kendt og populær skikkelse i presse og offentlighed. Han havde i mange år været formand for Foreningen Danske Flyvere og siden 1928 redaktør af

ANSK AEROKLUB TAGER FAT

LYV. Også Sportsflyveklubben var han den første formand for, samt for Skovlunde-konkordiet. Han havde opbygget Flyvelotteriet, og han var trods sine 58 år stadig fuld af initiativ og energi.

Udover Foltman, der med en heldagsdage mest tog sig af det generelle samt motorflyvningen, kom Per Weishaupt med en alvtdagsdame til at klare både model- og væveflyvningen, og endelig var der en bogholder – fra 1952 til 1975 fru Grethe Schultz.

Når man kom fra et lille unionskontor, opdagede man hurtigt, hvor meget mere effektivt det virkede ved telefonopringninger at kunne sige Kongelig Dansk Aeroklub i telefonen.

KDA havde kontorfællesskab med KDAK Nr. Farimagsgade indtil KDA i 1953 flyttede til Østerbrogade (senere Dag Hammerkjølds Allé) på Lille Triangel, hvor kontoret lå en halv snes år.

Vedgangsperioden i 50'erne

Generelt fortsatte 50'erne som en nedgangsperiode for landets økonomi og dermed også for almenflyvningen, hvad der tydeligt gav sig udtryk i medlemstallene.

Modelflyverne nåede bunden i 1960 med godt 500 medlemmer, motorflyverne i samme år med ca. 900, mens svæveflyverne gjorde det allerede i 1955 med godt 400.

Modelflyverne havde ellers håbet på et opsving efter at have vundet VM for svæveflyvermodeller og selv været arrangør af VM i Odense i 1954, men det virkede ikke på medlemstallet. Ej heller en begynderkonkurrence med en knallert som præmie – man anså de nye knallertter som en konkurrent i ungdommens øjne.

Svæveflyverrådet havde mere held med sit initiativ i form af klublederkursus, hvor man simpelthen lærte hinanden at drive klubber på effektiv vis, og som supplerede den instruktøruddannelse, der længe havde været uregnet.

Motorflyverrådet var temmeligt passivt og lavede ikke meget mere end lidt konkurrencer.



Første verdensmestre: Arne Hansen, Børge Hansen, Fritz Neumann og Hans Hansen – sidste også individuel mester med »nordisk« A2-model i Jugoslavien 1953.

Nyt initiativ: Udveksling og Ellehammeråret

Trods nedgangen tog KDA nye initiativer i 50'erne. Fra 1951 begyndte man en årlig udveksling af flyveinteresserede unge på 18–20 år mellem Civil Air Patrol i USA, Air Cadet League of Canada samt skiftende europæiske lande. Hver sommer indkaldte KDA ansøgninger og udtog hold på 5 unge, der med en civil leder og en fra Flyvevåbnet besøgte en stat i USA, 2 unge til Canada og 2 til dette års europæiske lande. De tilsvarende 3 uger var KDA vært for et tilsvarende antal unge fra de pågældende lande og lærte dem Danmark og dansk flyvning at kende.

Hvert år uddelte KDA i samarbejde med Pressens Luftfartsmedarbejdere en af dem skænket ærespokal til en fremtrædende modtager inden for dansk flyvning. Overrækkelsen fandt normalt sted på KDA's kontor og blev ofte foretaget af Prins Axel, der var en af de første modtagere.

I 1956 var det 50 år siden J. C. H. Ellehammer udførte sin første flyvning på øen Lindholm, og det benyttede KDA til at fejre hele året som »Ellehammerår« for at markere, at Danmark havde haft en pioner med ved

motorflyvningens begyndelse. Det blev samtidig udnyttet til mange KDA-aktiviteter og almindeligt PR omkring KDA-virksomheden.

Foredragsvirksomheden om vinteren i København fortsatte med mange prominente foredragsholdere fra alle sider af flyvningen.

Bestræbelserne for at opnå statsstøtte til ungdommens flyvning på linie med Sverige, Holland, Norge og andre lande fortsattes intensivt og var især aktuelt her i det nye danske flyvevåbens første år med stort behov for tilgang af piloter og andet personale, men trods opbakning fra de udenlandske militærrådgivere, der hjalp med flyvevåbnets opbygning, lykkedes det aldrig at få et positivt svar fra politikerne.

I 1957 byggede en vestjysk landmand Arne Hollænder et hjemmekonstrueret ensædet motorfly og fik med visse begrænsninger lov at flyve med det! Om efteråret tog KDA initiativet til at prøve at hjælpe den betrængte motorflyvning igang igen med hjemmebyggede fly og fik den svenske general Nils Söderberg fra KSAK til at fortælle om hjemmebygning i Frankrig og nu i Sverige. Et udvalg blev nedsat for at bearbejde de svenske ideer efter danske forhold. Man koncentrerede sig om den ensædede Druine Turbulent og den tosædede Jodel D.112, og i realiteten kom der mere gang i hjemmebygningen i Danmark end i Sverige, og der blev i de næste årtier hjemmebygget op mod et halvt hundrede fly med fuldt luftdygtighedsvis i Danmark.

Radio var begyndt at vinde indpas også i privatfly, og uddannelse til telefonistbeviset sat i gang. Der manglede imidlertid en lærebog, og den udgav KDA selv i 1957. Det var S. O. Madsens »Lærebog til brug ved uddannelse af radiotelefonister ved luftfartens bevægelige radiotjeneste«, som dens første titel lød. Den kom senere i 6 andre udgaver under navnet »Radiotelefoner for Flyvere«, indtil den blev afløst af en ny bog i 1981 efter et salg på næsten 13.000 eksemplarer.



Udvekslingen begyndte med en omhyggelig udtagelse, hvor de kommende »ambassadører« for Danmark fik afprøvet sprog, flyvekendskab, pæne spisemanerer og rene negle!

Ny udviklingen i motorflyvningen

Hen mod slutningen af 50'erne kom der ny udvikling i motorflyvning, idet amerikanske typer begyndte at vise sig i Europa. Cessna-, Piper- og Beech-fly med moderne radio- og navigationsudstyr kunne bruges til mere seriøs rejseflyvning, og med deres næsehjulunderstel kunne de nøjes med små smalle flyvepladser i stedet for dem, hvor man kunne lande i alle retninger.

Interessen for forretningsflyvning og for at handle med forretningsfly blev mærkbar fx i Sportsflyveklubben, hvor nye folk kom i ledelsen og i 1957 også forsøgte at få indflydelse i KDA. I stedet for at koncentrere sig om at gøre motorflyverrådet lige så aktivt som de to andre råd, lavede de et overraskelsesfremstød på KDA's generalforsamling i 1957 på en så udiplomatiske måde, at det førte til et årelangt spændt forhold mellem motorflyverne og generalsekretæren, så de nyvalgte havde svært ved at få genlyd for deres tanker.

Bestyrelsesskift i landets største klub Sportsflyveklubben havde det med at forplante sig både til KDA og til den af KDA udpegede Skovlunde-bestyrelse, idet der ofte sad medlemmer af »styrkede« bestyrelser i de to sidstnævnte organer.

Foltmann følte sig som en direktør i et A/S og samarbejdede med Hjalmar Ibsen på denne måde, og han havde ikke så store tanker om bestyrelser og udvalgsarbejdsevne (»et udvalg skal bestå af højst to personer«).

Efter 50-års jubilæet i 1959, der blev behørigt fejret med fest og et 68-sidet særnummer (23 sider annoncer, det var tider!), afgik Ibsen som formand i 1960 og blev efterfulgt af advokat *Børge Moltke-Leth*. Foltmann var ofte syg i sine sidste år, inden han trak sig tilbage ved sin 70-årsdag i 1962 og meget konsekvent ikke viste sig på kontoret siden (men dog fortsatte samarbejdet med sin efterfølger som redaktør af FLYV til sin død i 1964).

Hans sygdomsperioder betød, at Weishaupt langsomt gled ind i det samlede arbejde. Fra sit arbejde med svæve- og modelflyverådene havde han en lidt anden mening om samarbejde med frivillige kræfter, som han anså for en nødvendig-



Hans Axel prøvflyver sin første Druine Turbulent, begyndelsen til en lang række amatørbyggede danske fly.

hed i et så lille land, hvor medlemsskabets kontingenter ikke kunne bære et stort og effektivt personale (som i det statsstøttede KSAK).

I forbindelse med Weishaupts overtagelse af ledelsen af kontoret i 1962 besluttede bestyrelsen endnu engang at se på KDA's struktur og love, og igen var det Moltke-Leth, der var med til at modernisere KDA, assisteret i et udvalg af den tidligere svæveflyverrådsformand *Hans Harboe* og de tre rådsformænd.

I stedet for generalforsamling en hverdags aften i København (forudgået af et motorflyverrepræsentantskabsmøde om eftermiddagen, hvor motorflyverne lagde råd op og kom til at dominere generalforsamlingen) kom der nu et landsmøde hvert forår med de faglige repræsentantskabsmøder om efteråret. Landsmødet blev en weekend-begivenhed på skiftende steder i landet, ledsaget af interessante arrangementer.

Hovedbestyrelsen blev skåret ned til 8 personer: 2 fra de direkte medlemmers kreds (deriblandt formanden) og 2 fra hver af de 3 råd.

For at opretholde kontakt med myndigheder og institutioner inden for flyvningen oprettede man et præsidium. Forslaget blev enstemmigt vedtaget og en række trofaste bestyrelsesmedlemmer trak sig frivilligt tilbage.

Præsidiat blev nedsat i 1965 med grev *Flemming af Rosenborg* som formand.



Ved KDA's 50-års jubilæum i 1959 lagde en landsindsamling blandt svæveflyvere grunden til svæveflyvecentret. Her modtager Hjalmar Ibsen gavebrevet af Hans Harboe, Per Bach og K. V. Pedersen.

De glade 60'ere

1960erne var som bekendt det årti, hvor alting blomstrede og gik fremad. Det gjaldt ikke mindst motorflyvningen. Både forretningsfolk og almindelige mennesker ville lære at flyve, nye fly blev indkøbt, flyveskoler skød op.

Motorflyverne i KDA havde imidlertid stadig brydninger, bl.a. var provinsklubberne utilfredse med deres ringe repræsentation i motorflyverrådet. I 1962 gjorde Århus Flyveklub og Sportsflyveklubber m.fl. oprør, og på en ekstraordinær generalforsamling i Århus blev formanden *Arne Kragels* og de fleste andre i rådet afsat og en ny bestyrelse med *Per V. Brüel* som formand overtog arbejdet, der fra 1967 blev videreført med *Ejvind Dyrberg* som formand.



*Per V. Brüel
FAI vicepræsiden*

Den bratte afsættelse af Kragels medførte en vis bitterhed, der resulterede i en motorflyveorganisation uden for KDA. For at prøve at få de mange motorflyvere, der ikke ville i de lokale klubber, ind i KDA havde man i 1960 oprettet Landsmotorflyveklubben, som dog kun fik en snes medlemmer.

Midt i 1963 aftalte Kragels på denne klubs vegne, at den kunne omdannes til en aktiv klub i KDA, dog under andet navn, idet Landsmotorflyveklub-navnet skulle reserveres en eventuel dansk tilslutning til den internationale organisation, det store amerikanske AOPA var ved at oprette for at blive repræsenteret i ICAO, og som KDA var i kontakt med om evt. dansk tilslutning.

Den nye klub kaldte sig imidlertid Danish Private Aviation Club DANAC »Sammenlutningen af danske privatpiloter og flyejere«. Det indikerede en landsorganisation, hvilket ikke havde været aftalen, og medlemmerne brød helt med KDA og sluttede sig til IAOPA uden om KDA. Det gjorde ikke forholdet bedre, og der var en årelang kølig afstand mellem KDA/motorflyverrådet og AOPA-Denmark, indtil nye ledelser begge steder fik bilagt striden og indledte et samarbejde.

I virkeligheden havde Kragels-bestyrelsen fået sat en hel del ting igang, men nu kom det i takt med motorflyvningens rivende udvikling til at ske i øget tempo. Den servicevirksomhed, der var opbygget, blev i 1966 flyttet til en filial på Skovlunde flyveplads, og navnet KDA Service opstod. Her kunne motorflyverne direkte på en flyveplads købe flyvekort, undervisningsmateriel m.m. KDA havde i 1964 udgivet »Motorflyvehåndbogen« (der nu er trykt i ialt 20.000 eksemplarer på 20 år), og i 1967 blev de hidtidige små oplysninger om flyvepladser i et samarbejde med Dansk Shell udgivet flyvekort erstattet af KDA's Airfield Manual Denmark, som *Fritz Bang* på hobbybasis redigerede til sin død i 1983.



En smal strimmel blev fra sidst i 50'erne istrækkelig til privatflyvepladser.

Der var nemlig sket en rivende udvikling på flyvepladsområdet. KDA havde allerede omkring 1960 sat ind med systematisk arbejde for at få landet forsynet med flere flyvepladser, og i 1964 var dette arbejde blevet intensiveret af KDA's flyvepladsudvalg med Ole Remfeldt og Brüel som de ledende kræfter, og det gav som bekendt resultat. Vi fik ikke alene de ønskede flyvepladser til almenflyvningen, men der blev ift om at anlægge lufthavne til indenrigs-flyvning også.

Ekspansionen bevirkede også flere harvarier, og i 1968 tog KDA initiativet og fik stiftet »Rådet for større Flyvesikkerhed«.

Ved KDA's første landsmøde, der fandt sted i Århus i 1964, krævede man 28 nye flyvepladser for en rimelig landsdækning, for flyantallet ville stige til 2500 i 1985, og der ville være 25-30.000 piloter på det tidspunkt! Der var jo nok et »profetisk fejlsyn« i denne prognose, men i en lang årrække stemte den faktisk, og flyvepladserne blev oprettet. Senere kom der jo en energikrise...

Nye medlemmer gav selvfølgelig øgede kontingentindtægter, men samtidig var det svært at blive ved med at motivere medlem-

merne for at sælge lodsedler i Flyvelotteriet, der sluttede med 1967.

Der måtte andre indtægtskilder til, og det var der også kommet ved forlagsvirksomhed og serviceafdeling. FLYV blev i 1966 lagt om, så medlemsstoffet blev samlet på særskilte blå sider, og bladet blev i det hele taget kvikket op. Fra 1967 fik man lejlighed til selv at overtage FLYV's Forlag, og det gav stødet til, at KDA samlede de mere forretningsmæssige aktiviteter i selvselskabet Danish General Aviation.

Arnborg og idrætsforbundet

Også svæveflyvningen udviklede sig kraftigt i 60'erne med mere end en fordobling af medlemstallet. I 1961 udgav KDA »Svæveflyvehåndbogen«, der i stadig forbedrede udgaver er solgt i snart 12.000 eksemplarer i Danmark og Norge samt i finske udgaver.

I 1964 var det lykkedes at få virkeliggjort en årelang plan om et eget center, da Svæveflyvecenter Arnborg kunne indvies. Og i



Kurt Holdt.

ikke med. Denne gren af flyvningen fik ikke i 60'erne en tilsvarende medlemsudvikling som de andre, omend der skete en teknisk udvikling, især i retning af radiostyrede modeller.

Og der kom nye skud på KDA-stammen: I 1962 oprettedes der en Flyvehistorisk Sektion, ligesom der blev arbejdet på at få oprettet et dansk flyvemuseum – foreløbig med en del fly udstillet på Egeskov.

Faldskærmsporten dukkede for alvor op ude i verden. KDA medvirkede til, at grosserer Kurt Holdt blev uddannet i Sverige og fortalte herom ved en foredrags og



Siden 1964 har Arnborg været til uvurderlig gavn for dansk svæveflyvning.

1965 lykkedes andre langvarige bestræbelser, da svæveflyverne blev optaget i Dansk Idræts-Forbund.

Modelflyverne havde været med i disse forhandlinger fra begyndelsen, men kom

propagandaaften i KDA med det resultat, at KDA kunne hjælpe til med at stifte Dansk Faldskærms Klub med Holdt som formand i 1963 og virke som sekretariat for den i de første år.

I 1968 kom på tilsvarende måde Dansk Ballonklub til med svæveflyveunionsstifteren S. Tscherning Dannerbo som en af initiativtagerne i endnu en sportsgren, ligesom han trods sin alder havde været faldskærmspringer i denne sports første år.

Og i 1972 blev Dansk Kunstflyveunion tilsluttet KDA.

Civilingeniørtiden

Moltke-Leth var efter omorganisationen i 1964 blevet afløst af Hans Harboe, der ledede KDA til og med 60-års-jubilæet i 1959, og som var den første svæveflyver i formandsstolen. Man kan sige, at efter »kommandørtiden« i KDA's første år kom nu civilingeniørtiden, for Claus Kettel, der fra 1959 til 1978 holdt længere til formandsarbejdet end nogen anden, var også ingeniør ligesom den nuværende formand Søren Jakobsen.



KDA's protektor Prinsen ankommer pr Chipmunk for at overvære NM i motorflyvning i Ringsted.

NYE PROBLEMER I 70'ERNE

Unionernes tal øges



Grev Flemming med (fv.) Hans Kofoed, Hans Harboe, Claus Kettel.

I 1970-71 differentierede modellflyverne sig ud i tre special-unioner: Fritflyvningsunionen, Linestyingsunionen og RC-unionen (for radiostyring), stadig med et fælles modellflyverråd over for KDA og til løsning af fælles opgaver. Medlemstallet var da helt ned til under 400, men fra nu af gik det opad lige siden. Det var dog den nye gren, radiostyringen, der viste sig som en ny tids løsen og blev den kraftige ekspanderende, mens de to andre grene fortsat er små.



Per V. Brüel skabte i 1966 KDA's Skovlundekontor



Siden 1970 har det af Fritz Bang skabte KDA - Anthon Berg Air Rally været årets store motorflyvebegivenhed.

Faldskærmsfolkene havde i en brydningstid helt mistet forbindelsen med KDA, men var nu modnet til en union, der i 1970 genetablerede forbindelsen med KDA, og som i 1970 blev optaget også i Dansk Idræts-Forbund.

I 1973 genoprettede man Dansk Svæveflyver Union. Det var for kompliceret med én organisation over for KDA, en anden overfor DIF (Danske Svæveflyveklubberes Sammenslutning) samt Dansk Svæveflyvefond, der ejede Arnborg med materiel, og man rationaliserede derfor og oprettede eget kontor på Arnborg. Man kan sige, at nok bragte tilslutningen til DIF store fordele for unionerne, men i en vis grad svækkede det den i sammenligning med det rige DIF (der uddelte store tipsmidler), temmeligt fattige KDA, der var henvist til at leve af kontingenter. DIF-samarbejdet har dog

været til stor gavn for nu tre unioner og dermed styrket den samlede KDA-organisation.

Da der stadig kom nye fraktioner til, var KDA's struktur naturligvis under stadig debat og hyppig ændring for at tilpasse sig udviklingen.

I 1975 kom Dansk Drageflyver Union til, i 1982 Dansk Ballonunion som en tidligere planlagt udvikling af Dansk Ballonklub, og efterhånden var der et vist skævt forhold i, at kun motorflyveklubberne var direkte tilsluttet KDA med et råd, der ofte var rådvildt og førte motorflyvesager ind i KDA's hovedbestyrelse i stedet for som de andre unioner selv at løse dem. Det irriterede også de andre repræsentanter i hovedbestyrelsen og førte til de sidste års lovændringer og til oprettelsen af Dansk Motorflyver Union i 1982.

Almenflyvningen i et andet lys

Medvirkende til problemerne var naturligvis også, at 70'erne i landets økonomi blev nedgangstider især fra og med den første energikrise i 1973. Årsberetningen for 1972 havde titlen »To Be Or Not To Be - eller Skal almenflyvningen kvæles i Danmark«?

I trafikminister Jens Kampmanns tid blev

en individuelle og sportslige flyvning prioriteret lavt til fordel for kollektiv trafik og miljøsynspunkter. Højere gebyrer og krævende krav om mere og dyrt udstyr, stadig mere og dyrere helbredsundersøgelser og meget andet gav et helt andet og koldere klima end det, almenflyvningen havde levet under i 60'erne, men allerede i den tid havde den interessevaretagende virksomhed i KDA taget et større og større omfang for sig, som var medvirkende til at kuldaste prognoserne for udviklingen.

Staten havde ganske vist bygget en – for menflyvningen – overdimensioneret lufthavn i Roskilde (og kvalitetspladsen og i år efter indirekte også Skovlunde), men imidlertid var medvirkende til store betænkeligheder ved at investere i Roskilde.

Sådan var det også hos en gruppe motorflyvere(!), der længe kæmpede imod KDA's planer om at bygge eget hus i Roskilde til afløsning af utidssvarende lokaler i Østergade i det indre København. De boede endnu på Skovlunde (hvor KDA var i øvrigt), hvorimod de øvrige medlemsgrupper – og mange andre motorflyvere – løttede projektet, der blev virkeliggjort til fordel for flyvningen i februar 1975, hvor KDA endelig fik moderne, velindrettede og repræsentative lokaler på det, der blev centrum for den motoriserede almenflyvning i Danmark.

Fra 1976 blev KDA's årsberetning opdelt i afsnittene: 1. Interessevaretagelse, 2. Sport, 3. Service, og det blev i stadig større grad KDA's hovedopgave at lede det tværgående arbejde på en række områder.

Flyvepladsudvalgets opgaver var ikke længere at få oprettet flyvepladser, men at kæmpe for at bevare eller få erstattet dem, i møjsommeligt havde fået anlagt, efterhånden som miljø og økonomi prøvede at vælte dem.

Et lægeudvalg måtte i en lang årrække kæmpe dels for rimelige helbredsbestemmelser, men især for en mere fornuftig forordning af dem, og det førte efterhånden til en ankeinstans, der fik tingene bragt ind under mere fornuftige rammer. Dette var et spe-



1975 blev den nye drageflyvesport organiseret ved KDA's hjælp. Her slæber Gunnar Kelsen sine drage op ad bakken lidt anende, hvor meget organisatorisk slæb der senere fulgte med drageflyvning og den deraf udledte mikroletsport.



Roskilde lufthavn åbnede i 1973, og fra 1975 har KDA boet der i eget hus.

cielt dansk fænomen, som ingen anden aeroklub i verden har måttet bruge så meget tid og arbejde på.

Luftrumsudvalget blev først oprettet af svæveflyverne, der i særlig grad følte sig trængt, fordi flyveledertjenesten kun så sig som et organ for den kommercielle flyvning og indrettede luftrummet efter den. Men efter til tider kraftige sammenstød kom almenflyvningens brugere i højere grad med på råd og fik lydhørhed for sine problemer.

Stigende takster og gebyrer er et tilbagevendende emne. Nok må man finde sig i reguleringer i takt med inflationen, men som regel er det vigtigt at være med i den detaljerede udformning.

Uddannelsesbestemmelser er et andet stort område, der dog i højere grad behandles af de implicerede unioner selv, men hvor KDA altid står til rådighed med hjælp og erfaring og gerne vil koordinere på tværs af unionerne, ligesom på andre punkter.

Da der ofte var stridigheder mellem almenflyvningens organisationer og myndighederne, slog KDA sig sammen med Erhvervsflyvningens Sammenslutning og AOPA Danmark i General Aviation Rådet, der dog ikke længere er særligt aktivt, men man holder som regel altid kontakt indbyrdes, når det er aktuelt. Det gør man også i Kontaktudvalget for General Aviation, som daværende trafikminister Svend Horn så



Thomas Køster er den eneste i verden, der har fløjet sig til et VM i alle tre fritflyvningsklasser – en af gangene dog i Per Grunnets navn. Th. John Mau og Hans Geschwendter, verdensmestre i holdkapflyvning 1980. Modelflyverne har således ialt 8 VM-navne, før Stig Øye i 1983 vandt et VM i svæveflyvning.

nødvendigheden af at oprette i 1967, og hvor organisationerne mødes med luftfartsmyndighederne.

Således er KDA blevet i steds høje grad et fællesorgan til udførelse og koordination af bestræbelserne for at opretholde rimelige eksistensvilkår for stadig flere grupper af udøvere af flyvning og flyvesport i et stadigt mere kompliceret samfund.

For at være en troværdig modpart i forhandlinger med myndigheder må KDA være en sagkyndig og stabil organisation uden for megen indre splid, selv om meningene naturligvis må brydes på demokratisk vis.

Interessevaretagelsen består også i at opretholde og udgive et dansk flyvetidsskrift med en sådan faglig kvalitet, at det kan støtte det interessevaretagende arbejde, og som myndigheder, presse og offentlighed har respekt for.

Af andre væsentlige opgaver for KDA kan nævnes, at KDA må være det centrale organ for samarbejdet med den øvrige civile flyvning såvel med den militære flyvning, med andre landsorganisationer samt ikke mindst med internationale organisationer som ANA og især FAI.

Motorflyvningens skæbneår

Det sidste årti har været kendetegnet af energikrisen og dens følger for verdensøkonomien og især for dansk økonomi. Det har ført til nedgang for den traditionelle forretnings- og privatflyvning verden over, men samtidig til en udvikling af nye og billige former for flyvning, fx mikrolette fly.

1983 vil (forhåbentlig) komme til at stå som en bølgedal – det år hvor produktionen af de klassiske privat- og forretningsfly skurrende gik næsten i stå, men hvor nødvendigheden af at finde nye veje efterhånden gjorde sig gældende i større og større omfang og har sat nytænkning igang.

Strukturen må tilpasses udviklingen – men ikke for tit!

KDA har gennem årene tilpasset sig flyvningens stadig ændrede udvikling og vil fortsat gøre det. De foregående sider viser, hvor mange gange struktur og vedtægter er ændret. Ved jubilæet er KDA endnu ikke helt færdig med den seneste omgang, der blev sat igang i 1979, vedtaget i 1980 og 1982, men endnu ikke er ført helt ud i praksis, fordi nogle unioner ikke har haft »baglandet« i orden.

KDA's funktion er baseret på en demokratisk organisation med et stort antal frivillige ledere af såvel KDA som de tilsluttede organisationer og med kun et fåtalligt ansat personale i disse.

De færreste medlemmer gør sig vist klart, hvilket enormt arbejde bestyrelser og andre ledere i klubber, unioner og i KDA egentlig udfører for helheden i deres fritid – og ofte også i deres arbejdstid – støttet af et lille personale, der ikke bare arbejder i kontortiden, men også i deres fritid!

Strukturændringer sluger stor indsats af både folkevalgte og medarbejdere med betydelige (rejse- og andre) udgifter til følge. Det bør man tænke på både



Siden 1968 er ballonsporten genoplivet med varmluftballoner.



til daglig og næste gang, nogen vil ændre struktur – samt når man bliver stillet over for (eller selv stiller) det evige spørgsmål »Hvad får jeg for mit kontingent?«

Selve strukturen er ikke nær så vigtig som de personer, man vælger ind i ledelsen, og hvordan disse udfører arbejdet for helheden – og hvilke muligheder (økonomiske og andre) medlemmerne giver dem for at udføre arbejdet.

Muligheden for fortsat at få indvalgt kvalificerede medlemmer i bestyrelserne er en afgørende forudsætning for, hvordan KDA og de tilsluttede organisationer vil udvikle sig i de kommende år.

P.W.

Faldskærmssport voksede op til endnu en dansk flyvesportsgren.



De sidste år har KDA gennem forsøgstilladelse fra luftfartsdirektoratet hjulpet mikroletflyvningen i gang. Her har generalsekretæren forladt skrivebordarbejdet med udkast til regler og genoplevet frisklufflyvning (første hop med glideplan gjorde han i 1933).

AEROKLUBBEN OG FLYVEHISTORIEN



Grev Claus Ahlefeldt, grev Flemming og Hans Harboe med et tidligt projekt til museum på Kløvermarken.

ennem sine 75 år har den jubilerende roklub taget initiativ til eller stået fadder mange forskellige flyveaktiviteter. De ændrer lige fra ballonsport over certifikatuddannelse til militærflyvning, for blot at nævne nogle få, men aeroklubben har ikke været med til at skabe historie, den har været med til at sikre flyvehistorien i eftertiden. Eksempelvis er de ældre dele af aeroklubbens velbevarede arkiv afleveret til Rigsarkivet, hvor de er tilgængelige for den historiske forskning, hvadenten den udøves af videnskabeligt uddannede historikere eller amatører, og i anledning af sit 25-års jubilæum udgav aeroklubben en bog med den dækkende titel *Dansk Flyvnings Historie*, hvor klubbens egen historie har en beskedent plads barest i det 386 sider store værk. Det var en ædrift at udsende sådan en bog, der den dag er en enestående historisk kilde.

Desværre har der ikke ved de senere jubilæer været samme vilje og økonomiske baggrund for en fortsættelse. Det skyldes måske, at flyvningen – bl.a. takket være aeroklubben – er blevet så almindelig, at et værk med tilsvarende dækning af tiden efter 1935 ville fylde en halv snes bind af samme omfang som det, der udkom for godt 50 år siden.

Den fortabte Fokker

Dokumenter og bøger er dog ikke tilstrækkeligt til at sikre eftertiden et fyldestgørende billede af fortiden. Der må også bevares genstande, men da flyvemaskiner, for nu at bruge et historisk udtryk, fylder temmelig meget, er det svært at finde plads til at bevare andet end et repræsentativt udvalg. Og selv det kniber det med i Danmark, bl.a. fordi den tyske besættelsesmagt ribbede landet for næsten alle fly, skønt i hvert fald



Der er allerede forløbet 10 år, siden Danmarks Flyvemuseum blev stiftet på Kløvermarken i december 1983.

en del af de militære nærmest var museumsgenstande.

Aeroklubbens stifter overingenør C. Holtermann kæmpede fra 30'erne i mange år en forgæves kamp for at få oprettet et flyvemuseum. I de første efterkrigsårs flyvebegejstring var der optræk til, at det skulle lykkes. Man var nået så langt som at have fundet en nogenlunde velegnet barak i Kastrup, men desværre mødte planerne ikke den fornødne opbakning fra dem, der sad på pengene – en ikke ukendt situation for senere tiders flyvehistorikere.

Ganske vist havde aeroklubben blandt sine mange udvalg også et museumsudvalg, men det satsede i halvtredserne på at få en løsning i forbindelse med det tekniske museum, der dengang var planer om at bygge ved Østerport station i København. Det lykkedes heller ikke kaptajn Foltmann at rejse den beskedne kapital, der kunne sikre, at det eneste tilbageværende danske trafikfly fra før krigen, en Fokker F VII, blev i Danmark. Det fløj til Holland den 21. oktober 1955 og indtager nu hæderspladsen i det hollandske flyvemuseum – malet i KLM-farver.

Og endnu værre gik det med det eneste overlevende privatfly fra mellemkrigsårene, den Moth, som P. H. A. Perch var fløjet til England i under besættelsen. Den blev ophugget et par år efter, at Fokkeren var gået tabt.

En hvid elefant

Men så vendte billedet. Ved aeroklubbens 50-års jubilæum fik man en gave, som der ikke var plads til i lokalerne på Dag Hammarskjølds Allé. Zone-Redningskorpsets flyveinteresserede direktør E. Juel Wibolt mødte nemlig op på receptionen med et gavebrev på Danmarks første ambulancfly, den tomotors Monospar, bygget i 1937 og leveret til Danmark to år senere.

Det var vist ikke frit for, at i hvert fald en del af KDA's ledelse betragtede gaven som en hvid elefant, som det nok var en ære at modtage, men som også gav en masse besvær. Det lykkedes dog at få bevilget gratis husly i Hangar 141 i Kastrup Syd, og her stod OY-DAZ så en række år og drømte om fortiden, alt imens den blev mere og mere beskidt i ordets egentlige betydning. Mågeflokkene respekterede nemlig ikke vor flyvehistoriske arv!

Flyvehistorisk Sektion

Aeroklubbens medlemskreds var på den tid delt op i fire »områder«, motor-, svæve- og modelflyvere samt de direkte medlemmer, men i 1962 oprettedes på initiativ af Ib Kyhl og Hans Koføed en flyvehistorisk sektion. Den fik en helt anden tilslutningsform til KDA end de øvrige klubber. Det var nemlig en tværgående organisation, beregnet på at samle de flyvehistorisk interesserede medlemmer af KDA til fælles aktiviteter som fx møder og udflugter, og betingelse for at kunne være med i KDA's flyvehistoriske sektion, som det lidt tunge navn lød, var at man i forvejen var medlem af KDA, enten direkte eller gennem en tilsluttet klub. Der var naturligvis en del »ude fra«, der gerne ville være med, men de fik den besked, at først måtte de se at få tilhørsforholdet til KDA bragt i orden. I øvrigt var det

da naturligt, at flyveinteresserede var med i KDA og dermed støttede flyvesagen!

Flyvehistorisk Sektion nøjedes dog ikke med at holde møder. Man begyndte også på at lave et blad, begyndelsen til Flyvehistorisk tidsskrift, og en forårsdag drog en skare medlemmer til Kastrup, bevæbnet med børster og vandspande for at gøre Monosparen ren. Der var nemlig nogle sure opstød blandt Kastrups brugere, der havde meget ondt et vist sted over, at Monosparen stod og fyldte op i Kastrup og oven i købet var snavset. Men nu blev den hvid som sne, men den uskyldshvide farve kunne ikke formilde lufthavnens nye kontorchef, som pludselig ville have hangarleje af KDA!

Det blev dog forpurret, men det blev betydte, at Monosparen ikke kunne blive ret meget længere i Kastrup, der var en »trafikvirksomhed og ikke et museum«. Og nu begyndte en hektisk aktivitet for at redde Monosparen. Den, der skriver disse linjer, erindrere endnu alt for tydeligt forhandlingerne med et københavnsk museum, der trods alt skal have lov til at være anonymt, om husly til det historiske fly. Det kunne vi godt få, hvis vi leverede det ind til dem, savede vingerne af, så det kunne komme ind gennem deres port og så i øvrigt gav afkald på ejendomsretten!

Danmarks tekniske museum havde på det tidspunkt ikke fået løst sine lokale problemer, men så kom der hjælp fra en helt uventet side.

Egeskov – det store vendepunkt

Gennem nogen, der kendte nogen, der kendte nogen, kom Flyvehistorisk Sektion i kontakt med greve *Claus Ahlefeldt*, der havde indrettet et lille veteranbilmuseum i forbindelse med Egeskov slotspark. Han var lige så interesseret i gamle biler som flyvehistorikerne i gamle fly, og han forstod derfor deres entusiasme og var villig til at give Monosparen husly, men det varede ikke længe, før *Claus Ahlefeldt* og de unge flyvetosser var blevet enige om, at

man lige så godt kunne flytte bilsamlingen over i godsets store lade, der på grund af landbrugets mekanisering stod tom, og supplere den med fly.

Der var dog et par hurdler, der skulle overvindes. Aeroklubben havde et par år tidligere foreslået Kulturministeriet, at Kløvermarken blev reserveret til et kommende flyvemuseum og havde fået et venligt, men henholdende svar – samt besked på at komme tilbage med et overslag over udgifterne til istandsættelse af de historiske bygninger og opførelse af en museumshal samt et driftsbudget for flyvemu-seet. Denne plan ville man nødig have ødelagt af de unge fuserastere fynske initiativ, men efter et besøg på Egeskov i den »katedralagtige lade«, som formanden *Hans Harboe* så rammende udtrykte det, var han overbevist om, at Egeskov-planerne ikke var nogen hindring for planerne om et flyvemuseum på Kløvermarken. Tværtimod ville Egeskovs flyveafdeling være med til at sikre fly til det kommende museum og til at skabe interesse for, at man også fik et rigtigt flyvemuseum.

På et møde i Aeroklubben den 19. december 1967 blev begge projekter præsenteret for offentligheden og samarbejdsaftalen med Egeskov underskrevet.

Og nu begyndte en hektisk aktivitet for KDA og især dens flyvehistoriske sektion, for flyveafdelingen på Egeskov skulle åbnes til Pinse, og faktisk rådede man kun over ét fly, nemlig Monosparen. Det var nok lidt dristigt at underskrive aftalen på så spinkelt et grundlag, men man var bekendt med, at flyvevåbnet havde svære pladsproblemer med hensyn til sine historiske fly og ved underhåndsforhandlinger havde man fået det indtryk, at flyvevåbnet gerne ville have nogle af dem under tag på Egeskov.

Men det var åbenbart de forkerte, man havde forhandlet med. Den major i Flyverstaben, der fik sagen overdraget, var nemlig ikke særlig interesseret i en hurtig sagsbehandling. Han er død for nogle år siden og skal have lov til at være anonym, men vi

civilister kunne ikke frigøre os for en mistanke om, at han gerne så oprettet et muligt flyvemuseum (og med sig selv som direktør, når han faldt for 52-års aldersgrænsen for majorer).

Alligevel lykkedes det at få en repræsentativ samling fly til åbningen af det udvidede Egeskov Veteranmuseum den 12. maj 1968, bl.a. takket være at *Claus Ahlefeldt* tog til Værlose og købte en Harvard og en F-84G Thunderjet!

Samarbejde med flyvevåbnet

Det viste sig hurtigt, at det at der nu var kommet en ganske vist foreløbig løsning, gav museumsarbejdet langt større effekt end da man blot snakkede om det. I løbet af kort tid lykkedes det at sikre en repræsentativ, på visse områder endda unik samling fly, fx KZ II Sport, Fairchild Cornell og Saab B 17.

Ved overdragelsen af sidstnævnte den 1. maj 1970 udtalte grev *Flemming af Rosenborg*, at næste gang han skulle holde tale, ketale til et flyvevåben for en gave til museet, håbede han at det var til det danske Året i forvejen havde han nemlig takket Flygvåbnet for en Saab J 29 (den flyvende tønd).

Og den bemærkning tog gæsterne fra flyvevåbnet med hjem, så da KDA's generalsekretær og Flyvehistorisk Sektions formand tog til Flyvestation Vedbæk nogle måneder senere, nåede man hurtigt til enighed om, at et samarbejde var nødvendigt mellem den civile og den militære flyvning. Der nedsattes et Flyvehistorisk Fællesudvalg med repræsentanter for ikke blot flyvevåbnet og KDA, men også SAS Tøjhusmuseet, og Danmarks tekniske museum. Formanden for udvalget blev daværende oberst *K. Jørgensen*, og efter et år intensivt udvalgsarbejde enedes man om at oprette den selvejende institution Danmarks Flyvemuseum, og december 1971 blev museet formelt stiftet i den historiske messebygning på Kløvermarken.

En måneds tid forinden havde KDA's flyvehistoriske sektion ændret sine vedtægter og skiftet navn til Dansk Flyvehistorisk Forening. Tilslutningsforholdet til KDA blev ændret, så foreningens medlemmer qua deres medlemsskab i DFF også var medlemmer af KDA, og ved revisionen af KDA's vedtægter i 1980 fik DFF's formand sæde i hovedbestyrelsen.

20 fly til museet

Da Danmarks Flyvemuseum var blevet »institutionaliseret«, fandt KDA, at det var rigtigst at overdrage sine historiske samlinger til flyvemuseet (Flyvevåbnets museumsfly er derimod fortsat statens ejendom). Og det var en hel luftflåde, nemlig typerne Monospar, KZ II, KZ III, Cornell, KZ 29, B 17, Hollænder A. H. 1, Proctor, Rapide, FA 330, Miles Gemini, Lockheed 12 Klemm Kl 35, Polyt II, S. G. 38, 2G, Grunau Baby (2 stk.), Hütter 17, og Weihe, hvortil kommer næsepartiet fra en DC-7C, adskillige motorer og andre effekter.

Så når der til sin tid er noget at vise frem flyvemuseet på Vestamager, så skyldes det i meget væsentlig grad aeroklubbens indsats!



Saab B-17 på Egeskov, hvor mange af museets fly har haft husly og har kunnet beses i en årrække.

OSCAR YANKEE

Igang

-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
R	Cessna 402B	0875	16.9.	E. Sehested Hansen og E. Dyrberg, Roskilde
A	Cessna F 182Q	0114	11.11.	Jens Wendell, Åkirkeby og Mogens Brandt, Rønne
T	Fokker F. 27	10227	29.11.	Danish Aero Lease, Kalundborg

ettet

-	type	dato	ejer	årsag
K	AA-5A	2.11.	Ålborg Airtaxi	solgt til Holland
N	Cherokee Arrow	8.11.	Jetair, Roskilde	solgt til England
IL	Cessna F150H	9.11.	Frands Frandsen, Gjerlev	hav. 14.10.82, EKTS
IE	Mooney M-20K	9.11.	Electrical Contractors, Kolding	solgt til USA
IV	King AIR	15.11.	K/S Difko XVII, Kbh.	solgt til Sydafrika
PD	Fairchild Metro	16.11.	Bohnstedt-Petersen & Dyrberg	solgt til Tyskland
Y	Scheibe Falke	16.11.	Eric Broberg, Holstebro	solgt til Sverige

ferskifte

-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
L	Cessna 177	31.10	Børge Hosbond, Hobro	K. B. Nielsen, Greve
T	Warrior	3.11.	Jette Bidstrup, Skovlunde	Sv. E. Harpsøe + 1, Roskilde
W	P. 68B	4.11.	Dansk Autopart, Viborg	Hope Computer, Hadsund
F	Musketeer	24.11.	Grefte-Tryk, Grenå	Grenå Fly
H	AA-1	24.11.	United Helicopters, Roskilde	United Pilots, Roskilde
W	Tomahawk	24.11.	Svend Møller + 5, Nibe	E. Lund Bentsen, Brøndby St.
JO	Cessna 206	24.11.	Lars Christiansen, Virum	Hotel Skagen
LR	Cherokee 180	25.11.	Business Fl. Service, Sindal	Claes Moth, Frankrig
BO	Cessna 182	25.11.	Atlas, Ballerup	Thomas Th. Sabroe, Højberg
FC	Super Aero 45	30.11.	Henrik Solgård, Horsens	H. Mitrofanov, Kalundborg
MB	Bell 212	29.11.	Føroya Landsstyri, Thorshavn	Maersk Air, Esbjerg
CD	Club Libelle	1.11.	Jens Erik Jungersen + 1, Havdrup	Svævefly
ZX	Ka 6 CR	1.11.	Henriette Boel + 2, Næstved	Kaj Sarup + 4, Slangerup
CX	Ka 6 CR	2.11.	J. J. Lundbye + 1, Havdrup	E. Jungersen + 1, Havdrup

ommentarer til Oscar Yankee

Cessna 402 B har en ganske vist kortvarig anskaffelsestid, idet den som fabriksny var anskaffet registreret et par måneder i foråret 1975 (også dengang som OY-BIR), inden den blev solgt til Sverige som SE-GKV. Cessna 182 OYY-BYA kommer også fra Sverige, hvor den fløj som SE-IBA.

Friendship Mk. 200 OY-BST har haft en roget historie, siden den fløj første gang den 22. maj 1963 med den midlertidige hollandske registrering PH-FES. Den 31. maj samme år blev den afleveret til All Nippon Airways som JA8616 og efter 9 år på japan-

ske indenrigsruuter kom den til Air Polynesie som F-OCSH. I 1972 købte det franske lokalflyveselskab Touraine Air Transport flyet og fik den registreret F-BVTA. I 1975-76 og igen i 1976-77 var det udlejet til Somali Airlines, stadig med fransk registrering. De to sidste år har et været udlejet til British Midland Airways som G-BMAS.

Man skal dog ikke tage til Kaldred i håb om at se flyet. Efter at det engelske lejemål ophørte i efteråret, har det stået hos Fokker i Woensdrecht, og det kom overhovedet ikke til Danmark, inden det fløj til Syd-Afrika.

Aktieselskabs-registeret

Ændringer

A/S Aerokort, Dragør: Medlem af bestyrelsen Niels Engelhard Nørring er afgået ved døden. Ole Gandrup er indtrådt i bestyrelsen.

Sterling Airways A/S, Tårnby: Bestyrelsens formand Willy Banke er udtrådt af bestyrelsen. Direktør Steffen Gulman er indtrådt i bestyrelsen og valgt til formand. Medlem af direktionen Peter Vange er indtrådt i direktionen.

ApS SUBK Nr. 659 København er omdannet til aktieselskab under navnet A/S Heli-flight Denmark, postadr. Lufthavnsvej 31, 7190 Bilund. Formål at drive luftfart i ind- og udland og dermed forbunden virksomhed. Aktiekapital 500.000 kr. Bestyrelse direktør A. C. Poulsen, direktør Mogens Pind, direktør Poul Erik Nørskov. Direktion A. C. Poulsen.

Danish General Aviation (Handels- og Industriselskab) ApS, Roskilde: Claus Kettel er udtrådt af, og regnskabschef Bent Bjerg Holgersen er indtrådt i bestyrelsen. Medlem af direktionen Frits Bang er afgået ved døden. Per Weishaupt er indtrådt i direktionen.

Flight Training Center A/S, Dragør: Aktiekapitalen er udvidet med 200.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier og udgør nu 300.000 kr.

Aero-Chef A/S, Tårnby: Aktiekapitalen er udvidet med 800.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier og udgør nu 1.000.000 kr.

Avionic Denmark ApS, Århus: Indskudskapitalen er udvidet med 44.000 kr. og udgør nu 80.000 kr.

Nyregistreringer

Uni-Fly Bjarne Stuhr Petersen ApS, postadresse Tordengårdsvej 4, 5700 Svendborg. Formål luftfartsvirksomhed, entreprenørvirksomhed og dermed beslægtet virksomhed. Indskudskapital 80.000 kr. Stifter og direktion mekaniker Bjarne Stuhr Petersen. Eneprokura er meddelt Maja Irene Petersen.

Handelsregisteret i Thisted

Nyregistreringer

Firmaet Esbjerg Hangar Invest I/S driver håndværk i Thisted kommune. Vilhelm Jensen, Esbjerg, Bramming Byggeindustri ApS, North Flying A/S og Evald Christiansen, Brande er de ansvarlige deltagere og tegner firmaet i forening.

Ny Glaser-Dirks-forhandler

Repræsentationen for Glaser-Dirks Flugzeugbau er overtaget af Lars Ullitz, Rind ved Herring, der midt på sommeren venter den første DG-300 til Danmark. Der er foreløbig bestilt 70 af dette nye standardklassefly, der ellers først kan leveres i foråret 1985.

DG-101 kan leveres forår 84, 202 efterår 84, motorsvæveflyet DG-400 til august. Prototypen til DG-500 ventes i luften i anden halvår 84 - den er tosædet i flere versioner, heraf en med motor.

Glaser-Dirks havde 10 års jubilæum i september, afleverede da nr. 50 af DG-400 og nr. 500 totalt af svævefly: 105 DG-100, 189 DG-200, 50 DG-400, 151 DG-100 Elan (bygges i Jugoslavien) samt 5 DG-300.

For tiden produceres 10 fly pr. måned i Bruchsal.

Björn Andreassons seneste: Mikrolet af kompositkonstruktion

Hos MFI, Malmö Forskning och Innovation, på den nedlagte Bulltofta flyveplads i udkanten af Malmö er et ultralet fly helt af kompositmaterialer ved at tage form. Det har betegnelsen BA-12 og er konstrueret af Björn Andreasson, som fortæller at der er 3-4 mand, der arbejder på det i fritiden, mens han selv mest går rundt med hænderne i lommen og giver gode råd. Derfor går det lidt langsomt; ved vort besøg på MFI midt i november var den ene vinge dog færdig, den anden påbegyndt. Halebommen var også klar, og til »ægget« med cockpittet havde man lavet de to sideskaller og sædemodulet, der i ét stykke forener sæde, gulv og tværskot samt tunnel til rorliner. Man havde også lavet delene til det V-formede haleparti, samtlige beslag og havde fået både motor og propel hjem, så planen om at vise det på den store komposit-udstilling i Malmö midt i februar synes ikke urealistiske, omend Björn ikke er helt sikker på, at BA-12 prototypen når at komme i luften forinden.

BA-12, der er ensædet, har en rektangulær vinge med et nyt profil, udviklet på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm til lave hastigheder og helt forskelligt fra det, der anvendtes på MFI-18 (FLYV april 1983). Vingen er ikke lavet på »Rutan-måner« af glasfiberbeklædt plasticskum, men har bjælker og ribber. De er dog lavet af kompositmaterialer. I vingebjælken er der anvendt kul fibre, men man håber at finde

et billigere materiale til serieudgaven. I den øvrige struktur anvendes væv af glasfiber og aramid; understøtelsesbenene er lavet af glasfiber.

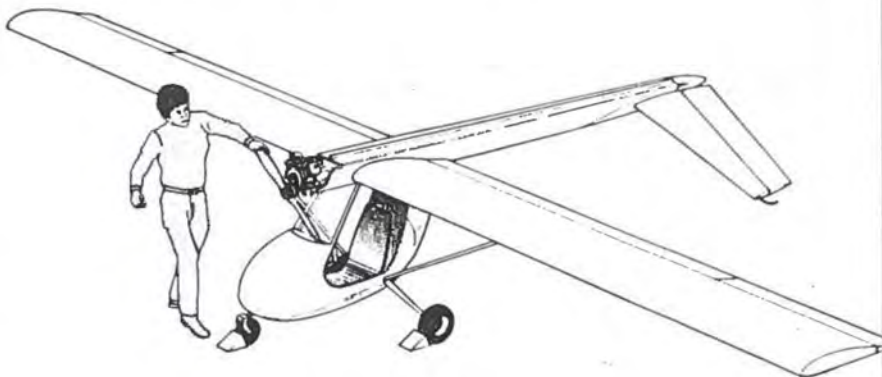
BA-12, der har treakset styring, er konstrueret til at opfylde kravene i FAR-23 og søges godkendt til begrænset kunstflyvning, altså manøvrer som loop, wing-over og tønderulning. Piloten sidder i et delvis lukket cockpit (sidevinduer bliver ekstra udstyr), og der er styrbart næsehjul. Vingene kan i øvrigt nemt demonteres, så flyet kan bugseres efter en bil.

Prototypen skal have en 28 hk König 570, en firecylindret totaktsmotor, men BA-12 kan tage andre motorer i størrelsesordenen 25-40 hk, og Rudolf Abelin sagde, at man var »meget interesseret« i den nye

Lotus 225, en tocyldret firetaktsmotor på 25 hk.

Det nye fly er beregnet til samling på amatørbasis. I samarbejde med Cana Aircraft Co., i Singapore, der forhandler byggesæt til hjemmebyggerudgaven af MFI Junior, vil MFI markedsføre byggesæt bestående af samtlige beslag og svejste deler, understel, ribber, bjælker og formstøbte skaller til krop og halebom, men ikke motor og propel. Prisen er ikke fastsat endnu.

BA-12 får en spændvidde på 10,00 m, bliver 5,00 m lang og 1,60 m høj. Vingearbejdet bliver 10,0 m² og tomvægten 115-125 kg (måske lidt mere (mikroletgrænsen i Sverige er 150 kg). Den største hastighed bliver »over 100 km/t«, landingshastigheden »under 40 km/t«.



ERFARINGER OG HÅRDE FACTS. SAMMENLIGN.

NR 42 GIVER D

Den der fører



BØGER

anderledes jubilæumsbog

af Ole Schierbeck (red.): *I Vilden Sky*. Nordisk Landes Bogforlag, København 1983. 15 s., 15x23 cm, 148,50 kr.

vilden sky



En jubilerende aeroklub har ikke søgt at være nogen fortsættelse af klassikeren Dansk Flyvnings Historie fra 25-års jubilæum, men har valgt en helt anden løsning. En lille kreds skribenter, dels skønlitterære forfattere, dels dagsbladsjournalister, skriver ud fra egne erfaringer om de

mange forskellige former for flyvning, som KDA dækker.

Det er altså først og fremmest for udenforstående, for meningen med bogen er ikke blot at markere 75-års jubilæet, men også at propagandere for flyvesagen. Perlen blandt disse bidrag er så afgjort *Klaus Rifbjergs* beskrivelse af, hvorfor han ikke fik privatflyvercertifikat, men det er svært at fremhæve nogle af de øvrige. Lad mig være diplomatisk og sige, at nogle forfattere har fået mere ud af det tildelte emne end andre.

I fortsættelse heraf har de forskellige tilsluttede organisationer fået stillet plads til rådighed til at fortælle om, hvad de laver. Den del af bogen er nu ikke blevet »harmoniseret«, som det jo hedder i disse EF-tider. Der er særdeles velkrevne indlæg, fx kunstflyveunionens, mens andre næppe får ret mange til at melde sig til vedkommende flyvesportsgren. Og så kan det undre, at der er to organisationer, der ikke har grebet chancen for at gøre den store almenhed bekendt med deres aktiviteter!

Heldigvis er der dog også blevet plads til den egentlige historieskrivning. I Dansk Flyvnings Historie var afsnittet om jubilarer beskedent placeret sidst i bogen. Her er det med rette trukket frem forrest i bogen, fordi det er vigtigt, at andre end flyvningens folk får svar på spørgsmålet »Hvad er Kongelig Dansk Aeroklub«.

En organisations historie kan være kedeligt stof, men generalsekretær *Per Weisshaupt* forstår at gøre udviklingen fra ballonklub til interesseorganisation levende,

og der er ingen tvivl om at han godt kunne have skrevet en hel bog om dette langt fra tørre emne.

Men der er mere »rigtig historie«. Redaktøren *Ole Schierbeck* skriver (godt) om to markante og vidt forskellige personer, der hver på sin måde har præget flyvningens udvikling i Danmark, nemlig *Einar Dessau* og *Morian Hansen*.

I Dansk Flyvnings Historie var billederne for små – her er de for få! Ubegribeligt at forlaget ikke af hensyn til salget har sørget for en bedre billeddækning. Bevares, visse litterære produkter behøver ikke illustrationer, men verdensmesteren *Stig Øye* kan man ikke få øje på, og selvom F-16 ikke sorterer under KDA, kunne der nu godt have været et billede af en sådan i kapitlet om jagerpiloten, der har svæveflyvning som hobby.

Til gengæld er det den første danske flyvebog med et digt af *Dan Turell!*

H. K.

Tysk ultralet-håndbog

Hellmut Penner: *Das Handbuch für den Ultraleicht-Flieger*. Motorbuch Verlag, Stuttgart. 14 x 21 cm, 205 s, 120 sort/hvide og 20 farveill. Pris DM 36.–

Elementær bog for interesserede i den nye flyvesport. Bogen giver systematisk overblik over de forskelligartede fly, om aerodynamik, flyvning, vejr, førstehjælp, motorer, anvendelsesmuligheder mm. Udmærkede billeder.



UFORLIGNELIG



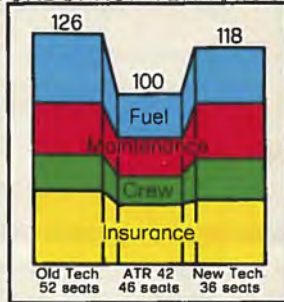
PASSAGERKOMFORT



TURBOPROP TEKNOLOGI



COCKPIT TEKNOLOGI



DRIFTSØKONOMI



aerospatiale





Protoktor
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident
Grev Flemming af Rosenborg

Formand
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverådet
Formand Advokat Johan Baade

Svæveflyverådet
Formand Regnskabschef Bent Holgersen

Modellflyverådet
Formand Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon 02 - 39 08 11
Telegramadresse Aeroklub
Postgirokonto 502 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja
Krogagavej 39, 2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 12 47

Dansk Faldskærms Union
Ildrættens Hus Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on fr fm)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Formand Eigil Christiansen, Arildsvej 8
Gråmose, 7442 Engesvang
Telefon 06 - 88 01 12

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon 07 - 14 91 55
Postgirokonto 612 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4 th, 2100 Kbh Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Ligestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4 th
2200 København N
Telefon 01 - 35 37 51

Radiostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lysirup
Telefon 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protoktor
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand
General K. Jørgensen
Generalsekretær
Generalmajor B. E. Amlø

Sekretariat
Direktør M. Tronbjerg
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyveklubber
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon 01 - 31 06 43

KDA's 75-årsdag 20. januar

Kransenedlægning, reception og middag

Aeroklubben fejrer 75-året for sin stiftelse fredag den 20. januar med kransenedlægning på Flyvermonumentet om formiddagen kl. 0930.

Derefter er der reception på SAS Hotel Scandinavia kl. 1000-1200.

Fredag aften kl. 1900 afholdes der festmiddag på Royal Hotel. Den finder sted under forsæde af KDA's præsident Grev Flemming af Rosenborg med gæster fra de nordiske aeroklubber, trafikministeren, forsvarschefen og andre indbudte, og ethvert medlem af KDA kan deltage. Påklædning: smoking eller mørkt tøj.

Prisen pr. kuvert er kr. 335,-, der må være indbetalt til KDA, postboks 68, 4000 Roskilde (postkonto 5025680) **senest mandag den 9. januar.**

Vi håber, at mange af KDA's medlemmer med damer vil være med til at fejre dagen.

De, som ønsker at overnatte på Royal Hotel, kan via KDA gøre det til specialpris

for KDA-medlemmer kr. 195,- pro person dobbelt- og kr. 320,- i enkeltværelse.

KDA's Jubilæumsfond

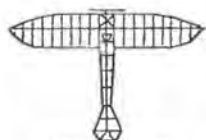
I forbindelse med KDA's jubilæum er der stillet det spørgsmål, om KDA har særlig ønsker til dagen. Svaret herpå er, at KDA altid har ønsker om hjælp til at opfylde sin formål, og at en indsamling i forbindelse med jubilæet allerede har resulteret i værdifulde beløb til KDA's Jubilæumsfond, der foruden at markere jubilæet med dagen arrangementer, jubilæumsbog og FLY-særnummer tilsigter at støtte KDA's formål.

Skulle nogen derfor i stedet for en hilse have lyst til at betænke KDA's Jubilæumsfond, er man sikker på at støtte en god sag.

KDA's kontor på jubilæumsdagen

KDA's kontor i Roskilde lufthavn vil på jubilæumsdagen fredag den 20. januar kunne være åbent fra kl. 1300-1600.

Filatelistisk specialarrangement



KONGELIG
DANSK
AEROKLUB
75 ÅR
1909-1984



KDA's jubilæum den 20. januar vil blive markeret for filatelister. Der udsendes en specialkuvert, frakeret bl.a. med værdien kr. 2,30 (SAS's DC-7 fra serien »Flyvningen gennem tiderne« fra 1981). På kuverten markerer Ellehammer's 1909-model KDA's stiftelsesår og KDA-logoet nutiden.

Kuverten afstemmes den 20. januar med et specialstempel på Roskilde postkontor.

Pris-pr. kuvert kr. 15,00 + porto kr. 2,70 for almindelig forsendelse til Deres adresse (eller porto kr. 15,70, hvis anbefalet forsendelse ønskes). Forbehold for portoændring.

Fremsendelse sker i slutningen af januar til Deres adresse. Bestillingerne ekspederes i den rækkefølge, i hvilken de indgår.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 9. januar

Kuverterne bestilles lettest ved at indsætte det pågældende beløb på KDA's girokonto 5025680 og under »Evt. meddelelser vedr. betaling« skrive ønsket antal kuverter - og husk navn og adresse på rettede sted!

Overskuddet ved salget går til KDA's Jubilæumsfond.

KDA-aktiviteter siden sidst

10/11: FLYV-redaktionsmøde (Kofod, F. Weishaupt).

14/11: Møde i jubilæums-udvalget (S. Jakobsen, Harboe, Rex Andersen, M. Voss PW).

22/11: Møde med luftfartstjenesten ang. militærøvelser (Finn Hansen, Mogen Hansen, MV, PW).

26/11: DMU-repræsentantskabsmøde Ebeltoft (S. Jakobsen).

Svæveflyverrådsmøde, Arnborg (rådet O. Didriksen og PW).

27/11: Micro '82-ophævelse og DULFU stiftelse, Korsør (PW).

2/12: Luftfartspokaluddeling, Kastrup (S. Jakobsen, PW).

3/12: Nordisk faldskærmsmøde, Ildrættens Hus (MV).

7/12: Kontaktudvalgsmøde (Brüel, Didriksen, PW).

Kalender - alment

17/1	Foredrag i Danske Flyvere
20/1	KDA's 75 års jubilæum
28/2	Generalfors. i Danske Flyvere
27/3	Kegleaften i Danske Flyvere
31/3	KDA's landsmøde
20-27/5	Hannover-udstilling
2-3/6	KDA-flyvedag landet over
17/6	Åbent Hus (FSN Værløse)

ftfartspokalen til Jan Carlzon



nske Flyvejournalister og Kongelig
nsk Aeroklub overrakte den 2. decem-
r luftfartspokalen til direktør *Jan Carl-
n, SAS*. Redaktør *Gunnar Hansen* moti-
ede uddelingen med, at SAS under
rizon's ledelse havde vendt et stort un-
rskud til to års fine overskud (se side 12) i
tid, hvor verdensluftfarten som helhed
rer med underskud, mens direktør *Sø-
7 Jakobsen* omtalte den markante virk-
ig, det (og/eller den borgerlige regering)
vde haft på DDL-aktiekurserne.
Sidste års modtager, formand *Simon
ies*, fik mindebæger samt KDA's gyldne
akette ved afleveringen af pokalen.

ister før landsmødet i KDA

dsendelse af forslag til landsmødebe-
jtninger samt til valg af formand skal iflg.
vene ske senest 1. februar.

verenskomst med DSvU fornyet

ansk Svæveflyver Union har forlængst til-
ndegivet at ville underskrive den ny
andoverenskomst mellem KDA og
ionerne, men ønskede at afvente andre
ioners underskrift. Den 19. november
83 har underskrivelsen nu fundet sted.

irekte medlemmers kontingent

I nytår er der udsendt opkrævning af de
rekte medlemmers kontingent, der for
184 er følgende:

Juniormedlemmer (u. 18 år) 120 kr.
eniormedlemmer 200 kr.
rmmedlemmer mindst 325 kr.
ktive seniormedlemmer mindst 325 kr.
ktive firmamedlemmer 750 kr.

orny dit sportslicens nu

al-sportslicenserne skal nu fornyes for
1984. Få det hellere i orden inden somme-
rens rekorder og konkurrencer!

Indsend dit gamle licens samt 30 kr, så
ommer det hurtigt retur med 1984-mær-
æ. – *Udstedelse* kræver navn, adresse,
idselsdata (inkl. fødested), pasfoto samt
D kr.

lye direkte medlemmer i KDA

ontorfunkt. *Peter Olsen*, Kbh. NV.
tud. *Kim Jakobsen*, Århus
ørelærer *Hans J. Christensen*, Støvring
alck-redder *Peder Jespersen-Skree*, Kø-
enhavn S.
ig. *Torben Vig*, Kbh. Ø.



DMU

Sekretæren,
Smålovsvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09-17 19 34
Næstfm.: Finn Brinch 07-11 04 31
Kasserer: Bøge Osmundsen 02-29 41 75
Sekretær: Ricard Matzen 03-61 52 50
Knud Larsen 03-42 45 16
Gunnar Hansen -
Knud Nielsen 05-65 74 25

1. repræsentantskabsmøde

Til DMU's første repræsentantskabsmøde
den 26/11 var mødt 35 delegerede, der re-
præsenterede 13 motorflyveklubber. End-
videre var KDA's formand *Søren Jakobsen*
inviteret. I forbindelse med formandens
beretning og bestyrelsens planer for frem-
tiden blev følgende emner diskuteret:

- direkte medlemmer
- landsflyveklub
- billigere certifikat
- billigere vedligeholdelse af fly
- konkurrencer
- opkrævning af enrouteafgift
- forhold til microlight

I bestyrelsen var 4 på valg, heraf ønskede
3 ikke genvalg. Der var opstillet 4 nye kan-
didater, alle blev valgt.

Repræsentantskabsmødet 1984 afhol-
des enten i Korsør eller i Kalundborg.

Efter repræsentantskabsmødet konsti-
tuerede bestyrelsen sig som følger:

Formand *Johan Baade* (Fyens flyveklub)
Næstformand *Finn Brinch* (Herning flyve-
klub)
Kasserer *Bøge Osmundsen* (Allerød flyve-
klub)
Sekretær *Ricard Matzen* (Midtsjællands
motorflyveklub)
Redaktør *Knud Larsen*
(Odsherred flyveklub)
Gunnar Hansen
(Tønder flyveklub)
Knud Nielsen
(Horsens flyveklub)

DMU's faste udvalg:

PR, miljø og kursus:
Knud Nielsen og *Gunnar Hansen*
Certifikatudvalg:
Ricard Matzen og *Bøge Osmundsen*
Konkurrenceudvalg: *Finn Brinch* og *Knud
Nielsen*.

Følgende er indstillet til KDA's bestyrelse/
udvalg:

Hovedbestyrelsen: *Johan Baade* og *Ricard
Matzen*
Forretningsudvalget: *Johan Baade*
Flyvepladsudvalget: *Finn Brinch*
Experimentaludvalget: *Finn Brinch* og
Gunnar Hansen
Luftrumsudvalget: *Knud Nielsen*
Lov- og registreringsudvalg: *Johan Baade*
Advokatudvalget: *Johan Baade*

Kalender – motorflyvning

28/4–1/5 Rally på Korsika
26–27/5 DM-motorflyvning (Herning)
2–3/6 Flyvningens dag
15–16/6 KZ-rally
3–4/8 KDA's Anthon Berg Air Rally

Godt nytår 1984

DMU's bestyrelse ønsker alle klubber godt
nytår.

Konkurrenceflyvning 1984

Konkurrenceudvalget har nyvurderet af-
viklingen af konkurrencer. De fremtidige
regler er ikke endelig fastlagt, men grund-
principperne vil være som følger.

Konkurrencereglerne, der skal flyves ef-
ter, er de europæiske-/verdensmester-
skabsreglerne med visse mindre danske
tilføjelser. Disse regler er ved at blive
oversat og vil blive tilsendt de enkelte klub-
ber.

Der vil kun blive afholdt ét DM i 1984, og
det er i Herning week-enden 26–27 maj.

Herudover opfordres klubberne til at af-
holde klubkonkurrence/regionsmester-
skaber, således at piloterne herigenem
kan kvalificere sig til Nordisk mesterskab i
Norge i juli 1984 samt til Verdensmester-
skabet i Florida i 1985. For at kvalificere sig
til de internationale mesterskaber er det
dog en betingelse, at man også har delta-
get i DM. De nærmere regler vil blive ud-
sendt sammen med de internationale reg-
ler i begyndelsen af januar 1984.

Såfremt klubber er interesseret i at være
vært for regionsmesterskaber, bedes man
kontakte *Finn Brinch*, tlf. 07 - 116431 for at
aftale dato, så den kan optages i kalende-
ren.

Udover DM er der for øjeblikket kun fast-
lagt Anthon Berg-rallyet den 3–4 aug. fra
Kruså-Padborg flyveplads.

Alle klubber opfordres desuden til at af-
vikle et eller andet arrangement den 2–3
juni for at markere »Flyvningens dag«.

Nyt fra motorflyveklubberne

Horsens er i fuld gang med vinteraktivite-
terne, idet *Kaj Giertz* på en klubaften har
fortalt om forberedelse og gennemførelse
af Cognac Air Rally. *Kaj* placerede sig i år
med en fin 2. plads som resultat.

Horsens ønsker alle klubber et godt air-
borne nytår.

Odsherreds underviser for tiden 10 nye
medlemmer i A-teori. Klubben har i decem-
ber afholdt filmsaften og julearrangement.

Midtsjællands har i november afholdt fo-
redragsaften og aflagt besøg på Brand- og
redningstjenesten i Kastrup Lufthavn. 24/
11 afholdtes planlægningsaften for kom-
mende sæson.

I december afholdtes traditionen tro ju-
lefest på Møllekroen samt julestue for børn
(og voksne) med juleklip, tegnefilm, gløg
og brune kager.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr 32 af 30/11 handler om svæveflyvningens radiofrekvenser, der vil blive anvendt således:

Jylland, lokalflyvning 122,65 MHz
Øerne, lokalflyvning 123,35 MHz
Strækflyvning og konk. ... 122,475 MHz

Meddelelse nr 33 af 1/12 drejer sig om Team Danmarks Sportskalender, der kan købes i boghandelen til kr. 49.50 pr stk og i over 10 stk. kunne bestilles gennem unionen inden 12/12.

Medd. nr 34 af 7/12 efterlyser to repræsentanter til Arnborg-udvalget fra klubber udenfor Arnborg. Nr. 35 handler om konkurrencemødet for piloter m.m. i Ebeltoft den 21/1 og nr 36 om konkurrenceledermødet samme sted den følgende dag.

Rådsmødet den 26. november

På mødet drøftede man foruden flyvelederspørgsmålet på Arnborg også fremtidig flypolitik, ligesom man hørte og besøgte igangværende arbejder på centret. En henvendelse om en vis skoling på motorsvævefly for kommende mikroletpiloter vil le rådet tage op med den union, der skulle stiftes dagen efter.

Status for de nye BL'er og nye skolingsnormer blev gennemgået og rådets holdning til anvendelse af motorsvævefly diskuteret.

Rådet finder det uheldigt, at det også er bestyrelse for forsikringsordningen, hvorfor man på repræsentantskabsmødet vil foreslå en valgt bestyrelse med fx 1 rådsmedlem og to andre.

Der er fra Team Danmark modtaget 35.000 kr til både *Stig Øye* og *Jan Andersen* i gruppe A samt 19.000 til *Ove Sørensen* i gruppe B. – Øye tilbydes – uanset reglerne – en plads på EM-holdet som »regerende verdensmester«.

Det nys afholdte materielkontrollantkursus gav 10 nye kontrollanter, så der nu ialt er 48.

Flyveleder til Arnborg

Svæveflyverådet har besluttet hurtigst muligt at besætte den ledige stilling som flyveleder på Arnborg.

Endelig stillingsbeskrivelse er endnu ikke udarbejdet, men man forestiller sig en erfaren FI-instruktør med gode samarbejdsevner. Det er ikke en forudsætning, at vedkommende også er motorflyver.

For at give den nye flyveleder lejlighed til at deltage i planlægning af den kommende sæson, beder svæveflyverådet interesserede henvende sig til Dansk Svæveflyver Union snarest muligt inden 15. januar.

Hytter på Arnborg 1984

For at muliggøre, at alle interesserede kan komme i betragtning, foregår udlejning af unionens hytter på Arnborg på den måde,

at der skal være indsendt skriftlig ansøgning, som er unionen i hænde *senest 1. februar*, hvorefter evt. kolliderende ønsker afgøres ved lodtrækning og meddelelse tilsendes ansøgerne.

På ansøgningerne bedes man anføre, hvor mange personer der forventes at være i den gruppe, der vil leje hytten.

Udlandsmuligheder

Det 3. EM i klubklassen ventes afholdt i det alpine flyvecenter Lesce-Bled i Jugoslavien fra 2–13. maj med officiel træning 28/4–1/5 og uofficiel træning fra og med 20/4. Når der skrives »forventes«, er det fordi formel CIVV-godkendelse må afvente mødet sidst i marts.

Jugoslaverne vil følge samme regler som ved det 2. EM i 1982 i Vesttyskland, men flyene udvides formentlig til at omfatte fly med oprækkeligt understel, men uden vandballast, efter de nye tyske handicapperegler med index op til 102. Dvs at fly op til ASW-19, LS-1f, PIK-20F etc. kan være med. Nærmere hos D.Sv.U.

Guld-diplom

91 Jens Bach Jepsen, Århus

Nye S-certifikater

Ivan S. Hansen, Hobro
Torben Simonsen, Bagsværd
Anders Søe-Jensen, Farum
Knud E. H. Bonderup, Ålborg
Jörg Gravinski, Karup
Henrik H. Nielsen, Bækmarksbro
Poul Johs. Nielsen, Silkeborg
Tinna Petersen, Maribo
Per Schütt, Vemb
Ingolf C. S. Jensen, Varde
Jan H. H. Jensen, Vamdrup
Jørgen Hedegaard, Tønder
Erik A. Nielsen, Ålborg
Bjarke S. Petersen, Tønder
Jesper Rasmussen, Helsingør
Flemming Jensen, Solrød Strand
Jørgen Giversen, Ålborg
Jørgen Bonde, Herning
Leif Jørgensen, Ribe
Bent Bylov, Lemvig
Niels P. Andersen, Ålborg
Morten A. Eriksen, Tønder

Nyt fra svæveflyveklubberne

Billund fylder 20 år 01.04.84. I den anledning afholder klubben BF-Rally på Billund lufthavn 18.–20.05. Klubben håber at se mange svæveflyvere med familier, da der også vil blive arrangementer med Legoland.

Fyns arrangerer flyslæb i Beldringe mellem jul og nytår den 29. eller 30.

Midtsjælland får den 12.01. besøg af en gammel svæveflyver, Jørgen Lindholm, der viser film optaget i 50erne på Fyn og i den gamle Ringsted Svæveflyveklub.

Polyteknisk er igang med at planlægge sommerens frankrigsferie, der denne gang går til Sisteron.

Skrydstrup starter S-teori- og VHF-kursus i januar.

Sønderjysk har modtaget sponsorbeløb på kr. 5.000 fra Sparekassen. Blå benzin er bevilliget til spil og wirehenter, men ikke til traktor. Man overvejer at udskifte til diesel-

Kalender – svæveflyvning

11–12/2	Nord. svæveflyvemøde (Norg)
25/2	Repræsentantskabsmøde
28–29/3	CIVV-møde (Paris)
12/4	S-teori-prøve
25/6–7/7	EM-motorsvævefly (Finland)
27/6–7/7	EM i VM-klasserne (Viron/Verdon, Fr.)
29/6–7/7	Hahnweide-konkurrence (Ty)

traktor. Startantallet nåede 2.795 i 1983 hvilket er ny klubrekord.

Svævefly har solgt Clublibellen til to privatejere. Klubben fløj i 1983 2.304 start- og 610 timer samt 48 strækflyvninger på ialt 4.294 km. Afslutningsfesten blev holdt den 26/11 – 300 km trekantpokalen blev for første gang ikke uddelt. Den nyindstiftede 200 km trekantpokal gik til Peter Somme-lade (Nimbus 2), der ligeledes tog varighed og distance, medens lokal varighed gik til Claus T. Sørensen. Hverken Whisky-tri-kanten, 100 km trekant – eller EKSU-retur-pokalen kom til uddeling, hvorimod »Åre Bommert«-pokal gik til Ole Præstgård og Kim Pedersen. Der blev uddelt 3 sølv- og guld-C diplomer. Guld-C'et er klubben andet og gik til Jens Chr. Pedersen.

Tølløse har udarbejdet tegning og budget for ny trailerhangar, der skal bygges på hangarens nordside. Klubben har siden 1977 investeret ca. 1,5 mio. kr. Bestyrelse har godkendt strukturforslag for de næste 3–4 år. Klubben arrangerer »Tølløse-Rally« i 1984. Harry Thorsted har været i Narrandine, Australien, hvor han på fire dage fløj 28 timer og 1.600 km, heraf én 500 km trekant.

Tønder har købt Arnborgs totromled spil for kr. 12.000. Generalforsamling afholdes 14.02. og navigationskursus i løbet af vinteren. Klubben fløj 1.291 starter i 1983.

Vejle har bestilt en ASK-21 til levering december 1984.

Vestjysk besluttede på ekstraordinær generalforsamling at købe nyt fly samt at bruge motorsvævefly. En privat LS-4 er bestilt til levering i marts 84.

Værløse har bestilt 2 ASW-19 til levering februar 84.

Øst-Sjælland holder klubaften den 14.01 hvor VM-deltageren Jan Andersen vil fortælle om sine oplevelser og flyvninger. Hobbs. Klubben har haft 3.246 starter og 1.536 timer i 1983. Privatiseringstendensen fortsætter. Endnu en ny privat gruppe har købt en Std. Cirrus, OY-XEZ, 31, hentet Jylland. Klubbens nye LS-4 leveres i uge og registreres OY-XMO, konkurrencebetegnelse MO.

Ålborg er igang med at modificere profillet på PIK-20D. Skabelonerne hertil udskæres med laserstyret skærebrænde med 1/10 millimeters nøjagtighed efter EDB-tegnede skitser. Årskommune har lovet at se velvilligt på ansøgninger om byggetilladelse til flere hytter. Nye hytter kan have samme udseende som de første 5, de blev seriebygget for en pris af kr. 26.000 pr stk.

Århus har fået løfte fra kommunen om at klubben ikke kommer til at stå uden flyveplads, når Kirstinesminde nedlægges. Et hurtigtarbejdende udvalg er nedsat af Århus og Randers kommuner, og en indstilling til amtet ventes klar i begyndelsen af det nye år. Generalforsamling afholdes den 18.02.

a Micro '82 til Dansk Ultralet ver Union (DULFU).

jagtigt et år efter, at man udsatte en inlagt stiftelse af en union for mikroletvning og som midlertidig foranstaltning ede den landsdækkende forening Micro '82, fik man nu ophævet sidstnævnte og ftet DULFU ved et møde på Tårnborgrøn i Korsør den 27. november. Knap 30 de 184 medlemmer af Micro '82 deltog. *Gunnar Kelsen* aflagde en detaljeret beretning om forsøgsgruppens arbejde i det løbne år med at indhøste stadig flere praktiske erfaringer samtidig med, at man i samarbejde med luftfartsdirektoratet og IAA arbejdede på udformning af den BL, der ventes i kraft til april, men som endnu angående afklaring af et par punkter.

Samtidig var der udarbejdet en håndbog med detaljer i den kommende unionsorganisation, således at den kan blive godkendt af luftfartsdirektoratet til selv at styre registrering, luftdygtighed og tilsyn af materiel, uddannelse af piloter og opretholdelse af disses færdighed osv.

I øjeblikket var der ved at blive dannet lokale klubber rundt om i landet, hvor virksomheden skal foregå på baggrund af BL's håndbog.

Efter at beretning og egenskab var godkendt, vedtog man at ophæve Micro '82 fra 1. januar samt straks at stifte den union, der skal afløse den.

Da der ikke forelå lovforslag til unionen, vedtog man i muligt omfang at arbejde videre på grundlag af Micro '82's love, indtil unionslove kan vedtages. Men et par vigtige punkter blev diskuteret og afgjort.

Af fem navneforslag vedtoges Dansk Ultraletflyver Union (Dansk UL-flyver Union eller DULFU). Der skal mindst være 5 medlemmer pr klub, unionskontingentet bliver 10 kr/år, og klubberne har 1 stemme pr medlem og 20 medlemmer.

Gunnar Kelsen blev valgt til formand, *Arne Højvig* til næstformand, *Tom Henriksen* til uddannelseschef, *Tonny Sulbæk* til materielchef og *Gert Juster* til flyvechef samt sekretær/kasserer. Suppleanter: *Finn Sørensen* og *Finn Sørensen*.

Dansk Drageflyver Union

Efter repræsentantskabsmødet den 22/10 består bestyrelsen af *Gunnar Kelsen* som formand, *John Carlsen* sekretær, *Ole Schou*, kasserer, *Bruno Jensen*, flyvechef og *Jørgen Abrahamsen*, klubkoordinator.



Skandinavisk 200-års fest

Ved et skandinavisk ballon-træf den 20-21. november 1983 i Oslo blev 200-års flyvejubilet fejret med udstilling, festbanket og ballonopstigninger fra Kontraskjæret nedenfor fæstningen, hvor så mange historiske starter er foregået. Flyvningen blev refereret ved direkte transmission i norsk radio.

I øvrigt kunne såvel den norske som den kongelige danske aeroklub gensidigt lykønske hverandre til det forestående 75-års jubilæum.

RC-Unionen godkendt efter BL 9-4

Flere års KDA-arbejde for sammen med luftfartsdirektoratet at få udarbejdet efterfølgere til BL 5-22 har nu givet sit første konkrete resultat i form af BL 9-4 og 9-4A, Luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 20 kg. De træder i kraft 1. januar 1984, og fra samme dato er RC-Unionen godkendt som landsorganisation for flyvning med radiostyrede modelfly af luftfartsdirektoratet.

Kalender – anden flyvesport

26/7-5/8	EM drageflyvning (Vågå, Norge)
22/8-2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26-31/8	EM varmluftballon (England)

Montgolfier mindeplatte

På Montgolfier-dagen den 21. november meddelte Danmarks Flyveplade, at man til minde om flyvningen for 200 år siden har fået lavet to platter hos Bing & Grøndahl – en i farver med guldbelægning og en i blå underglasur. De måler henholdsvis 25 og 21 cm. Oplaget er begrænset til 2000 stk., og der medfølger certifikat med nummer.

Platterne sælges bl.a. til støtte for Danmarks Flyvemuseum og koster hhv. 325 og 230 kr. plus forsendelse. De kan fås ved henvendelse til Danmarks Flyveplade, Box 33, 2770 Kastrup (telefon 01 - 516251).



Tillykke KDA med de 75 år i luften



**Og tak til alle, vi har holdt
flyvende gennem årene.**



Organisations-nyt

The Cessna Crusader. The twin that gives you more than just two engines.



(Cruise Speed: 196 Kts (363 Km/h) Range: 1020 nm (1889 Km) Seating Capacity: 6)

Step up to the spacious cabin-class Crusader. For more information, write our European Marketing Centre, Cessna Aircraft Company, Dept. PL2, Brussels National Airport, Post Bus Nr 2, Zaventem, Belgium. Or call 32-2-751-8110; or Telex 846-22502.



FLYSALG FLYKØB VEDLIGEHOOLD. RESERVEDELE

LUFTHAVNSVEJ 33
DK-7190 Billund
Telex - DK 60 892

TLF. (05) 331611



Forhandler og
servicecenter
for Cessna i
Danmark



Forhandler og
servicecenter
for Mooney i
Scandinavien



Servicecenter
for Mitsubishi
MU2 i Scandi-
navien.

FLYSALG, NYE OG BRUGTE

DET er for sent når
valget er gjort. Deres
ØNSKEFLY befinder sig
sikkert i vores EDB -
BRUGTFLYSLISTE.

FLYVEDLIGEHODELSE

Vort moderne autorise-
rede værksted tilbyder
reparation og vedlige-
holdelse af general
aviation fly. Eftersyn
til fast prissystem.
Ring og få et tilbud.

FLYRESERVEDELE

Stort reservedelslager
til Cessna, Mooney og
MU2. Vi kan tilbyde
dag til dag levering
af de fleste reserve-
dele De behøver.
Ellers hurtig levering
fra Fabrik.

Fly til salg

Rallye 235 til salg for højeste bud.

Billet mrk. 30, FLYV, Postbox 68,
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde

Astir CS »L2« sælges

Årgang 1976, 460 st. 860 t., meget velholdt,
aldrig havareret. Pris kr. 85.000.

Henv. Edvin Thomsen tlf. 09-13 82 49
eller Ole Bay Jensen tlf. 09-82 37 11

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 150, 172, 182, 310, Piper 140, 160
180, 235, Horizon, AA1, AA5, Arrow, Aztec P/
23/250, Rallye, Mooney, Piper Colt.

H. L. P. LAUGE ApS . Tlf. 05-62 66 16

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudslager!
ARMY-VARER
Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 1505 også aft. og sønd.

Transportvogn købes

åben eller lukket.

03-60 92 44

Til Rallye 180

Stigepropel købes eller byttes.
Haves: Sensenich propel 76EM8-060.

Jørn Askholm

Tlf. 06-13 11 17 eller 05-66 53 00

Bøger og tidsskrifter om fly og flyvning

Berger-Burr's Ultralight and Microlight Aircraft of the World af A.-Y. Berger & N. Burr. 35 s. 26 farvefot. Ca. 500 fot. og flyrids. chandler over 250 flytyper og 70 motorer. 8½ × 21 cm ib. Kr. 195,50.

Avy Air Colors. USN, Marine Corps and Coast Guard Aircraft Camouflage & Markings, volume 1 1911-1945 af T. E. Doll, B. L. Jackson & Wm. A. Riley. 96 s. 55 farvefot. 150 farveill., 150 farveill. af mærker osv. 231 st. & talrige ill. 28 × 21½ cm. Kr. 120,25.

Aircraft of the Soviet Union. The Encyclopedia of Soviet Aircraft since 1917 af Bill Gunton. Standardopslagsværk. 416 s. Næsten 100 fot. & 3-plan skitser. 28 × 23 cm ib. Kr. 25,00.

Camera above the Clouds. The aviation Photographs of Charles E. Brown af A. Harold. Perfekte flybilleder fra 50 år. 163 s. 24 farvefot. 129 fot. 27½ × 22 cm ib. Kr. 304,75.

United States Military Aircraft Serials af S. M. Jessup & A. G. W. Mower. 336 s. 44 fot. 1 kort. Kr. 131,00.

Kampfgeschwader »Legion Condor« 53. Eine Chronik, Berichte, Dokumente, Erlebnisse 1936-1945. H. Kiehl. 281 s. 130 fot. & ill. Ib. Kr. 219,25.

The Atlas of the Solar System af Patrick Moore & G. Hunt. Stort leksikon om vort solsystem. 464 s. 96 s. i 4 farver. Ca. 1000 fot. & ill. 28 × 21 cm ib. Kr. 415,75.

Boeing. Planemaker to the World af R. Redding & Bill Yenne. 256 s. 250 farvefot. & farveill. 150 fot. 20½ × 23 cm. Kr. 217,25.

Happy to Fly. An Autobiography af Ann Welch. 254 s. + Tvl. m/43 fot. Ib. Kr. 229,25.

Warbirds:

17: **America's Fighters of the 1980's: F-16 and F-18** af R. C. Stern. 68 s. 127 fot. + tvl. m/ 8 farvefot. Kr. 86,25.

18: **Military Prototypes of the 1950's** af M. J. H. Taylor. 68 s. 8 farvefot. 120 fot. Kr. 86,25.

19: **Carrier Air Operations since 1945** af P. Beaver. 72 s. 15 farvefot. 129 fot. Kr. 86,25.

20: **Harrier** af H. J. Gething. 72 s. 17 farvefot. 130 fot. Kr. 86,25.

21: **Air War over Vietnam, volume III** af D. Bell. 72 s. 9 farvefot. 134 fot. Kr. 86,25.

22: **Americas fighters of the 1970's: F-14 and F-15** af R. C. Stern. 72 s. 16 farvefot. 113 fot. Kr. 86,25.



ROSENKILDE og BAGGER

FORLAG - BOGHANDEL - ANTIVARIAT
Kron-prinsens-gade 3-5, Postboks 2184
1017 København K · Tlf. 01-15 70 44

VI ØNSKER ALLE VORE KUNDER EN GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR

Vi starter det nye år med et godt tilbud i 720 k
COM radioer f.eks. COM-810 med mikroprocessor.

Vi har fået fat i nogle stykker som sælges

til \$ 1.450 pr. stk. Eller hvad med
Mk-12D med indikator fra \$ 2.795

AVIONICS SERVICE CENTER APS

LAD VOR
MANGEÅRIGE
ERFARING KOMME
DIT Udstyr TIL GODE.
INDIVIDUEL SERVICE.
NEUTRAL, FAGLIG RÅDGIVNING.

BILLUND LUFTHAVN · DK 7190 BILLUND · TLF. (05) 33 84 88



Flyforsikring
01-14 16 18



Dansk Søassurance

Forsikringsaktieselskabet Hafnia

Niels Juels Gade 11, 1016 København K.

KDA Service, Postbox 68, 4000 Roskilde

Send mig _____ eksemplarer af I VILDEN SKY

Navn: _____

Gade: _____

Post-nr. _____ by: _____

Medlem af KDA: direkte, via union: _____

Ønskes pr. postopkrævning, check kr. _____ (inkl. porto) vedlægges.

NYTÅRSGAVEN:

eller fødselsdagsgave

eller en opmærksomhed til klubbens nære og andre venner.

aerospatiale ER MERE



For yderligere informationer, kontakt...

SOCATA
Direction des ventes
12 rue Pasteur
92150 Suresnes FRANCE
Télex : AISPA 620 059 F

**COPENHAGEN
AVIATION TRADING**
Roskilde Airport
4000 Roskilde
Tel. (02) 39.11.14

aerospatiale
aerospatiale
aerospatiale
aerospatiale
aerospatiale

DANNAID
Danish Airport Navigational Aid Aps
Valdemarsgade 19 · DK 1665 · Copenhagen V Denmark · Tlx.: 15801 danaid dk

Remote Control System

Specialist in airport lighting and electronic systems

VI GRATULERER KDA

Fa: Grob Flugzeugbau
BRD.

Fa: Dan-Glide
Forhandler Danmark-Norge



NYT: Grob G 109B

ERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONICS

VI SENDER VORE KUNDER
OG ALLE FLYINTERESSEREDE I DANMARK
DE BEDSTE ØNSKER OM ET

GODT NYTÅR

OG

TAK FOR ÅRET SOM GIK!

Vi sender Dem gerne vor liste over brugte flyanlæg.
Der er mange interessante tilbud. Ring 02-39 01 81 eller 01-53 08 00

SALG · SERVICE · GARANTI
Flyradio atc · dme · autopilot

Servicearbejde udføres bl. a. for:
SAS · Sterling Airways · Conair
Maersk Air · Fokker
Grønlandsfly · Flyvevåbnet.

A V I A RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

IT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVE INSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

United Pilots A/s

ønsker

**KONGELIG
DANSK AEROKLUB**
tillykke med jubilæet

Samtidig ønskes alle
kunder og
forretningsforbindelser et
rigtigt godt og
velflyvende
NYTÅR

United Pilots A/s

Københavns Lufthavn - 4000 Roskilde
Telefon 02-39 08 88 (døgnvagt)

NY UDGAVE

er udkommet



MOTORFLYVE HÅNDBOGEN

3. udgave.
Pris: kr. 340,-.
Medlemspris: kr. 305,-.
FLYV's FORLAG

ASK 21



ASK 21 – „DET BEDSTE
KØB – OG ET NYT
MESTERVÆRK” SIGER
EKSPERTERNE

- Fremragende flyveegenskaber.
- Overraskende letflyvende – hurtigt og fintfølelse på rorene.
- Samme flyveegenskaber som de nye GFK-fly, og derfor særdeles velegnet til skoling og videreuddannelse.
- Lav landingshastighed og harmløs ved langsom-flyvning.
- Gode præstationer i hele hastighedsområdet.
- Glidetid 34, min. synk 0,65 m/s tomvægt ca. 350 kp.
- Optimal sædeanordning med hensyn til plads, bekvemmelighed og udsyn.
- Todelt førerskærm – stilbare pedaler i begge sæder.
- Et lethåndterligt universelt fly til skoling, strækflyvning, kunstflyvning og skyflyvning.
- Et SCHLEICHER-produkt der holder sin værdi.

ERIK HOLTEN

Solvang 23 A, 3450 Allerød
Tlf.: 02-27 67 00 – 02-27 39 33 (after)

ASK 21



Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IF reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

Mooney

Usædvanlig velholdt Executive 1967, fuld IF med RNAV HSI intercom, 3 akset auto pilot
Tlf. 02-48 08 51

AVIATION WORK CENTER ApS

TIRSTRUP LUFTHAVN – TELEFON 06-363615

ønsker KONGELIG DANSK AEROKLUB tillykke med jubilæet

Vi anbefaler os samtidig med alle former for service, eftersyn og reparation af Deres fly.

Fly tages i kommission til gode, seriøse købere.
Ring og tag en uforbindende samtale med os.

VINTERRABAT

i perioden 1. dec. 83 – 1. marts 84

UDLEJNING

I vinterperioden gives der 7% vinterrabat på al flyudlejning ved kontant afregning.

OMSKOLING OG PFT

Udover vinterrabatten, gives der 10% på instruktøren ved omskoling og PFT, på fly af typerne PA 28, PA 28R, C 177RG, AA 5.

*IKAROS FLY ønsker hermed vore kunder,
venner og forretningsforbindelser et*

godt nytår

IKAROS FLY aps

KØBENHAVNS LUFTHAVN · DK-4000 ROSKILDE · 02-39 10 10

**Lær at flyve
i det nye år....**

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = tomotors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

**Commercial Air Training-
Erhvervsflyveskolen A/S**
Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14
A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS
Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14
A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS
Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10
A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

**Jetair Flight Training
Allerød & Aarhus Flyvecenter**
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00
A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training
v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA
A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.
A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S
Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.
Tlf. 05-33 89 11.
Helikopterskoling A og B.

Midtfly
Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.
Tlf. 07-36 92 66.
A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S
(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.
Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,
TS: 07-96 52 22.
A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

**- RADAR - AVIONIC - AUTOPILOT -
- INSTALLATION - SALES - REPAIR -**

*Vi ønsker K.D.A. tillykke med
75 års jubilæet.*



SCAN-AVIONICS ApS
YOUR AVIONICS SHOP IN SCANDINAVIA

BILLUND AIRPORT
7190 BILLUND, DENMARK
TLF. 05-33 84 22
TELEX 60107

OSLO AIRPORT
BOBLEHANGAREN
P.O. BOX 193, 1330 OSLO
NORWAY. TLF. 02-12 25 82

BROMMA AIRPORT
HANGAR 4 (B.A.M.)
P.O. BOX 20148, 16120 BROMMA
SWEDEN, TLF. 08-98 97 10

Vi hæver stemmen og synger i vilden sky:

**De skal leve...
De skal leve...
De skal leve...**

HØJT HURRA!



Det samlede personale hos Bohnstedt-Petersen & Dyrberg A/S
vil gerne benytte lejligheden til at ønske
Kongelig Dansk Aeroklub og alle dens medlemmer
tillykke med 75 års jubilæet.
Held og lykke fremover!



BOHNSTEDT-PETERSEN & DYRBERG AS
Flyvært

Solhøjgårdsvej 6-8 · Roskilde Lufthavn · 4000 Roskilde · Tlf. 02 - 39 11 15 · Telex: 43147

FLYV

2

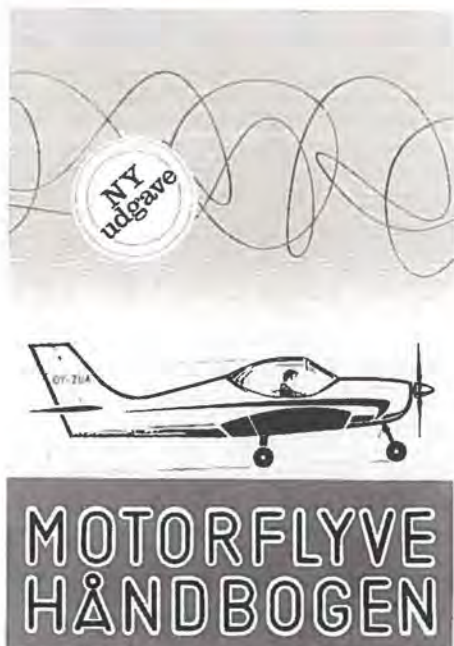
ÅRGANG

FEBRUAR 1984

KR. 13,00



3. UDGAVE - STÆRKT REVIDERET



En sikker vej til certifikatet:

Med **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN** er det let at bestå teoriprøven til A



Nu trykt i 20.400 eksemplarer

Men **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN** rækker videre end til teorien. Den er

En vej til fortsat sikker flyvning

Den er skrevet for at give dig størst mulig information om privatflyvningens baggrund og for at animere dig til at gøre din flyvning så effektiv og så sikker som muligt.

MOTORFLYVEHÅNDBOGEN er ikke bare en lærebog, men en håndbog man fortsat slår op i.

Et eftertænksomt studium af kapitlet Flyvesikkerhed fx her ved den ny flyvesæsons begyndelse vil kunne spare dig for havarier. Her er samlet et væld af erfaringer – nogle af dem bitre – som andre har gjort, men som du kan drage nytte af.

– og så fremtræder den lækker indbundet og trykt på fint hvidt papir, på både de mange fotografier og Tyr's uovertrufne tegninger rigtig kommer til deres ret.

Tegninger af: Tyr

Skrevet af:

P. Weishaupt
J. Thinesen
K. Rasmussen
P. A. Skovmand

440 sider - 365 illustrationer.

Pris kr. 340, inkl. moms

Fås i enhver boghandel samt hos:

FLYV
FLYVS FORLAG

Københavns Lufthavn
Postbox 68
4000 Roskilde

02-39 08 11

KDA
SERVICE

- med rabat til KDA-medlemmer
kr. 305,- inkl. moms

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.
Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for alment flyvning.



Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 2 Februar 1984

57. årgang

Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Koføed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den første i forudgående måned.

Bidrag fra læserkredsen er velkomne, både tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt materiale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og om fornødent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionen eller Kongelig Dansk Aeroklubs mening.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementspris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændringer rettes til det lokale postvæsen.

Annoncepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Rubrikannoncer (min. 20 mm):

8,25 kr. pr. mm

Sidste indleveringsfrist for annoncer: den første i forudgående måned.

Sats og tryk:

as N. Olaf Møller

I dette nummer:

Kort sagt	52
Odense lufthavn	54
Brændstof-kontrol	56
Nye radioer i hundreder af fly	57
En radio-erfaring rigere	57
Ny udgave af Motorflyvehåndbogen ..	58
Svæveflyvernes jubilæumsår	59
Falck-Air	60
Havarirapporter	61
Staten hjælper fransk privatflyvning ..	62
Bøger	62
Oscar Yankee	63

Forsidebilledet:

Den polske Wilga kan ikke alene bruges til at vinde VM, men er i Canada udrustet med pontoner. (Foto: Robert S. Grant).

Solhverv – er bunden nået?

KDA's jubilæum gav ikke plads til en nytårsleder i nr. 1. Til gengæld er denne leder skrevet nærmere nytår, nøjere sagt ved solhvervstide, og mon ikke dette er symbolsk for et år, der har været endnu et nedgangsår for store dele af flyvningen og især for alment flyvning.

Det er et verdensomspændende fænomen og gælder især de førende amerikanske producenter af alment fly. Når vi får de endelige tal fra GAMA, vil kurven vise, at den ikke som håbet fladede ud, men fortsatte uhyggeligt nær ned mod nul.

De danske statistikker for certifikater, registrerede fly og flyvevirksomhed m.m. vil i mange tilfælde også vise, at 1983 var endnu et nedgangsår.

Men mon ikke bunden er nået nu? Både for den verdensomspændende økonomiske afmatning og for flyvningen. De amerikanske fabrikker gav i hvert fald udtryk herfor ved efterårets udstilling af forretningsfly, og adskiltigt andet tyder på, at der er noget om det.

På nogle områder var 1983 imidlertid trods den lave produktion et mærkeår for flykonstruktion. Inspireret af svæveflyvning og hjemmebyggere har de »store« endelig for alvor adopteret komposit-opbygning og andefly-udformninger m.m., og det er især i den »dyre« ende af alment flyvningen, at der nu bliver sund konkurrence om at komme med i en teknisk udvikling, der længe har ladet vente på sig.

I den »billige« ende er en hel ny industri af fabrikker for byggesæt til ultralette fly ved at overtage et forsømt område, og hvis ikke de konservative verdens-fabrikker af motorer tager sig sammen hurtigt, risikerer de at miste deres monopol til fx Porsche, som har indset, at der er behov for stempel-motorer med moderne teknologi og mindre forslugenhed og kræsenhed med hensyn til brændstof.

Importen af nybyggede alment fly gik bogstaveligt talt i stå i Danmark i 1983, ligesom de gamle tilbragte endnu mere tid på jorden end ellers.

Det er imidlertid ikke nok at sidde og vente på bedring. Man må også selv gøre en indsats for at løse problemerne. Midt i en bølgedal i 50'erne tog KDA's svæveflyverråd systematisk fat på at vende en nedgang til en opgang, og det lykkedes.

Her er en enestående udfordring for Dansk Motorflyver Union og måske også for Dansk UL-Flyver Union at tage fat på.



Generalmajor J. Brodersen

Generalmajor *Jørgen Brodersen*, der døde den 14. december, 63 år gammel, var oprindeligt uddannet som søofficer, men kom i det første hold på flyveskolen på Avnø efter krigen og tilhørte siden flyvningen. Efter afvekslende eskadrille- og stabstjeneste blev han i 1959 chef for FSN Ålborg og i 1962 stabschef ved Flyvertaktisk kommando. I 1965 kom han til Enhedskommandoen, men året efter udnævntes han til generalmajor og chef for Flyvertaktisk kommando. I 1967 blev han chef for Flyverstaben, og ved omorganiseringen af forsvarsrets øverste ledelse i 1970 blev han chef for forsvarsstabens operationsstab. I 1971 vendte han tilbage til chefposten i Flyvertaktisk Kommando, og i 1978 blev han med rang som midlertidig generaløjtnant chef for nordregionens flyverstyrker. Han afgik med pension i 1981.

Nyt fly på indenrigsruterne

Bandeirante er blevet for lille til ruten København-Thisted, og Dash Seven er stadig for stor, så Maersk Air følger tilpasningspolitikken op og har skrevet kontrakt om levering af en Shorts 360, der blev indsejlet medio januar. Samtidig har man reserveret leveringspositioner på yderligere fly.

Shorts 360 har en stor og rummelig kabine med plads til 36 passagerer. Flyet af den nye type anvendes bl.a. på Genair's rute mellem Hull/Grimsby og Esbjerg. Det har to Pratt & Whitney PT6 turbinemotorer, samme motortype som Maersk Air's Dash Seven og Bell 212. Prisen er ca. 40 mio. kr. hvortil kommer reservedele m.v. Flyet er solgt i 70 eksemplarer, især til nordamerikanske commuter-selskaber og er en videreudvikling af Shorts 330, der er solgt i 111 eksemplarer.

Det nye indenrigsfly skal flyves af Maersk Air's datterselskab Airbusiness som nu udvider sit personale.

LS6 i luften

Rolladen Schneiders nye fly i 15 m klassen LS6, foretog sin første flyvning den 1. december med konstruktøren *Wolf Lembke* som pilot. Data for denne broder til verdenssucces'en LS4 vil først blive offentliggjort, når der foreligger konkrete målinger.

Stort overskud i Cimber Air

Det er ikke blot SAS, der har overskud. Det har Cimber Air også, og i forhold til omsætningen er det sønderjyske selskabs regnskabsresultat væsentligt bedre end det skandinaviske.

For perioden 1. maj 1982 til 30. april 1983 havde Cimber Air driftsindtægter på 116,6 mio. kr. og et overskud på 31,5 mio.; de tilsvarende tal for året før var henholdsvis 110,5 mio. og 10,5 mio.

Det er dog ikke på Sønderborg-ruten, at Cimber Air henter sine penge. En væsentlig del af omsætningen udgøres af udchartringen af de to F.28 til Saudia, hvor lejeren dækker udgifterne til brændstof, afgifter o.l. I Cimber's regnskab for 1982/83 udgør udgifterne til reservedele, brændstof m.v. 23,2 mio., personaleudgifterne 31,6 mio. og renteudgifterne 10,5 mio. kr., ligesom der har været et kurstab på fremmed valuta på 4,0 mio. kr. Til gengæld var der en avance på 6,7 mio. kr. ved salg af fly.

Afskrivningerne på grunde og bygninger var 2,6 mio. kr., på fly 21,1 mio. og på inventar 1,7 mio. kr., og den bogførte værdi på de tre felter var ved regnskabsårets udløb henholdsvis 6,0 mio., 91,4 mio. og 1,1 mio. kr.

Antallet af ansatte var i gennemsnit 116.

Maersk Air etablerer helikoptertjeneste på Færøerne

I 1981 lejede det færøske landsstyre en Bell 212 med besætning af Maersk Air for gennem nogle måneders operationer at få et vurderingsgrundlag for, om helikopteren var et supplerende samfærdselsmiddel mellem de mange og ofte vanskeligt tilgængelige småøer. Det blev en stor succes, men blev ikke fulgt op de næste par år; men pr. 1. december har landsstyret købt Maersk Air's Bell 212 OY-HMB og skrevet kontrakt med Maersk Air om drift og vedligeholdelse af helikopteren for en periode på et år. Derefter skal færingerne selv overtage operationerne, og færøsk personale begynder efter nytår uddannelse hos Maersk Air i Esbjerg med det for øje.

Efter salget har Maersk Air en helikopterflåde på fire Bell 212 og to Super Puma. Man har desuden siden i sommer fløjet med indlejet Super Puma fra den engelske operatør Bristow. Dette lejemål forventes at fortsætte nogle måneder endnu.

Piper skifter ejer

Lear Siegler Inc. har besluttet for \$ 290 mio. at overtage Bangor Punta koncernen, i hvilken man allerede havde 20% af aktiekapitalen. Bangor Punta ejer Piper Aircraft Corporation og fremstiller desuden skydevåben og dele til fritidsbåde. Bangor Punta's samlede underskud i afvigte regnskabsår var \$ 64,4 mio., hvoraf Piper tegned sig for de \$ 38,5 mio.

Lear Siegler omsatte i fjor for \$ 1.460 mio., hvoraf den fly- og rumfartsrelaterede produktion udgjorde en tredjedel.

Per Udsen

Fabrikant *Per Udsen*, Grenå, der omkom ved en trafikulykke den 10. december, blev kun 49 år gammel, men havde en livsbane, som minder om de amerikanske industrikonkurrenter. Han var oprindeligt ingeniør, oprettede et VVS-firma i Grenå i 1953, men da han fik en tipsgevinst, startede han i 1965 en maskinfabrik.

I forbindelse med købet af Draken skulle der placeres kompensationsordrer i Danmark. Mange veletablerede firmaer veg tilbage for at skulle leve op til flyindustriens strenge kvalitetskrav, men Per Udsen turde! I 1969 begyndte han at levere dele til Draken og senere Viggan, ikke blot som kompensation, men som regulær underleverandør, og da F-16 købet skulle følges op af kompensationsordrer, var Per Udsen selvskreven.

I dag er Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S et firma, der konkurrerer på det internationale marked om underleverancer til flyindustrien, beskæftiger et par hundrede mand og har en omsætning på et tocifret millionbeløb.

SAS prioritetsfragt

SAS har pr. 1. november i fjor indført princippet om bedre service til fuldt betalende kunder til også at gælde fragtområdet. Den nye ordning kaldes prioritetsfragt og består i, at selskabet garanterer, at ikke-rabatteret fragt kommer med det lovede fly. Ellers får afsenderen fragtbeløbet refunderet, og fragten bliver alligevel fremsendt med den næste forbindelse. Desuden er der automatisk tilbagemelding om, hvornår sendingen er blevet udleveret til modtageren. Det kræves dog, at der er bestilt plads, og at forsendelsen er mærket specielt, så den let kan lokaliseres.

Ordningen gælder foreløbig for fragtsendinger mellem Skandinavien og SAS' oversøiske destinationer. På det europæiske marked og det interskandinaviske ventes et udspil fra SAS i løbet af foråret.



En Maersk Bell 212 som den, der skal bruges på Færøerne – og som den der forsvandt i Nordsøen.



Den 15. december fik H.K.H. Prinsen i residenspalæet på Amalienborg overrakt et indbud-
 eksemplar af KDA's jubilæumsbog »I vilden sky«. Fra højre: Prinsen, KDA's formand
 Søren Jakobsen, direktør Hans Harboe, generalsekretær Per Weishaupt og
 direktør Rex Andersen. (Foto: AEROpress).

Gustav Teisen død

Præsidenten for Statens Luftfartsvæsen fra 1957 til 1961, Gustav Teisen, døde den 3. januar, næsten 92 år gammel. Han kom i 1918 i ministeriet for offentlige arbejder, og i 1928 knyttet til det daværende luftfartsråd og blev vicedirektør i luftfartsvæsenet i 1946.

Den tørre jurist kunne være forfriskende i et møde mellem ind og ud af en officiel indberetning skrive »Der er kommet klage-
 ig fra aeroklubben« – som han for øvrigt
 kort overgang sad i bestyrelsen for.

Han var også formand for KTAS og trak
 tilbage som luftfartsdirektør, da han var
 69.

Ulykken i Nordsøen

Den amerikanske Bell 212 OY-HMC havarede i
 Nordsøen den 2. januar på vej fra Esbjerg
 til Gorm-feltet. Foruden en passager om-
 bord på besætningen, den 32-årige kaptajn
 Jimmy Højstrup Nielsen og den 31-
 årige styrmand Verner Amlund Rasmus-
 sen.

Grob 109B typegodkendt

Grob's nye motorsvævefly (med lidt mere
 effekt på svæve) blev typegodkendt den 10.
 november, 6 dage efter at også dens motor,
 Grob G-2500, blev det. Denne er udviklet af
 Kevognsfabrikkerne og Grob i fælles-
 selskab, hvilket er noget nyt, idet VW hidtil
 kun har villet have at gøre med brug af
 VW's motorer i fly. Men Grob arbejder
 også i bilbranchen og har kunnet opnå det.
 Motoren bygges såvel som flyet i Grob's
 fabrik i Tyskland. Der er allerede solgt 120
 Grob 109B og produceres 18 om måneden.
 Grob er meget helt nyt i svæveflybranchen le-
 verer nogle af dem før aftalt!

Erkendelse til to flyveledere

Præsidenten for Flyvevåbnet, generalmajor
 Ulf Thorsen har udtrykt sin anerkendelse
 for fremragende tjeneste overfor senior-

sergenterne af 1. grad T. E. Milo og Torben
 L. Kirkegaard. Da et privatfly med fire men-
 nesker ombord på vej fra Hamburg mod
 Roskilde kom i skyer over Falster, gav red-
 ningscentralen i Karup vagthavende flyve-
 leder i tårnet i Værløse besked på at hjælpe
 piloten ned. Milo lod piloten fortsætte over
 skyerne nordpå i 50 minutter, hvorpå Kir-
 kegaard de sidste 10 minutter ved hjælp af
 GCA'en fik ham de sidste 1500 fod ned
 gennem skyerne under begyndende over-
 isningsproblemer. Landingen foregik på
 de sidste 2500 fod af banen med næsten
 tom brændstoftank syv minutter efter sol-
 nedgang.

Air France Le Club

Når luftfartsselskaberne skal oplyse noget
 konkret om komforten i deres fly, sker det i
 reglen ved opgivelse af seat pitch, afstan-
 den fra et stolesædes forkant til samme
 punkt på stolen foran. Men det er ikke no-
 gen særlig præcis indikation af komforten,
 mener Air France, for tallet siger ikke no-
 get om selve sædets bredde og dybde, altså
 ikke noget om den virkelige benplads
 og plads til knæ og eventuelt håndbagage.

Om den nye Le Club klasse, som Air
 France introducerede 1. november på sine
 oversøiske flyvninger fra Paris til Amerika
 og Asien, oplyser man derfor ikke blot, at
 »pitchen« er 91,5 cm, men også at sædet er
 46,5 cm bredt og at ryglænet kan lænes 36°
 bagud. Sæderne er anbragt i en særlig af-
 deling midt i flyet, adskilt fra økonomiklas-
 sen med en fast væg, og der er 8 sæder på
 tværs af flyet, mod normalt 10.

Saab-Fairchild 350?

Da Saab-Fairchild lancerede deres fælles
 trafikfly i 1980, fik det betegnelsen 340, for-
 di det var beregnet til 34 passagerer. Nu
 har man imidlertid øget kapaciteten til 35
 uden at ændre de ydre dimensioner, idet
 toiletet er flyttet bagud. Endvidere er start-
 vægten øget fra 11.794 kg til 12.247 kg (fra
 26.000 til 27.000 lbs.).

I øvrigt

● *Avianca's Boeing 747 HK-2910X*, der
 havarede under landing i Madrids luft-
 havn den 27. november, var indlejet fra
 SAS (ex LN-RNA). 190 mennesker omkom.

● *Arista* har tilbageleveret den indlejede
 DC-8-62CF OY-KTE til SAS. Flyet ankom til
 Kastrup den 13. november og havde da
 logget ialt 52.313:12 timer og 14.789 lan-
 dinger.

● *Marinefliegergeschwader 1*, der er sta-
 tioneret i Jagel ved Slesvig, er nu opera-
 tionel med Panavia Tornado. Den har si-
 den 1963 fløjet med F-104G Starfighter og
 fik sin første Tornado i juli 1982.

● *Holland* har besluttet at købe yderlige-
 re 57 F-16 til en værdi af \$ 780 mio. til
 levering 1987-1992. Det samlede hol-
 landske køb af F-16 er dermed ialt 213.

● *Nurtanio*, der har bygget over 100 MBB
 Bo 105 helikoptere siden 1976, vil fra april
 skifte over til BK117, først montering, der-
 efter også delfremstilling.

● *Flyvematerielkommandoen* har afgivet
 ordre på flere hundrede mobilradiostatio-
 ner fra Ericsson Radio System i Sverige
 (tidligere L. M. Ericsson). De kan bruges til
 både datatransmission og telekommuni-
 kation.

● *Dornier Do 228* skal bygges på licens af
 Hindustan Aeronautics Ltd.'s afdeling i
 Kanpur, der også bygger H.S. 748 på li-
 cens. Flyene er beregnet til såvel civil som
 militær anvendelse, men på grund af et
 akut behov vil nogle fly blive leveret færdi-
 ge fra Dornier, de første til lokalflyvesel-
 skabet Vayudoot omkring 1. maj. Hindu-
 stan planlægger en produktion på ca. 150
 Do 228 og har også erhvervet licens på
 fremstilling af motorer (Garrett TPE 331-5)
 til dem.

● *SAS Boeing 747B* Dan Viking (den ind-
 lejede N4501Q) blev rullet ud af Hangar V i
 Kastrup den 2. november som den første
 jumbo i selskabets nye farver. Renoverin-
 gen varede 18 dage, kostede 10.000 ar-
 bejdstimer og involverede direkte 200
 medarbejdere. Materialeforbruget var 300
 l maling, 216 m² gulvtæppe, 500 m stole-
 betræk, 50 kg sytråd og 150 m elastik.

● *Maersk Air* overtager 1. november selv
 ekspeditionen af sine fly i Esbjerg, og den
 derværende SAS-station nedlægges der-
 for samme dato.

● *En Beech KingAir G-BKID*, der fløj avi-
 ser på det engelske firma Airmores fragt-
 rute Luton-København, landede den 26.
 december i vandet udfor Kongelunden
 under indflyvning til Kastrup. Piloten, der
 var alene ombord, blev reddet af en S-61
 fra Værløse.

● *SAS Airbus OY-KAA*, der var udlejet til
 Malaysian Airline System, totalhavarede
 den 18. december i Kuala Lumpur. Alle
 247 ombordværende slap uskadt.

● *MBB Bo 105* helikopteren skal nu byg-
 ges i Canada i samarbejde med Fleet In-
 dustries, Fort Erie, Ontario.

● *AirBusiness* har indført grønne afgan-
 ge på sine ruter fra Esbjerg og Thisted til
 Stavanger med ca. 40% rabat.



Luftfartsdirektoratets Nord 262A, der bruges til kalibrering af navigationshjælpemidler, foran Beldringes nuværende terminalbygning med tårn.

ODENSE LUFTHAVN

Den af Luftwaffe anlagte flyveplads ved Beldringe er i dag en moderne lufthavn for rute- og almenflyvning og følger stadig med tiden.

I de sidste krigsår anlagde tyskerne en jagterbase på det nordlige Fyn. Pladsen nåede dårligt nok at blive færdig, før krigen var forbi, og så havde Odense pludselig og i og for sig gratis fået den lufthavn, som man allerede havde snakket om før krigen. Folk på Sydfyn havde dog nok hellere set, at de tyske planlæggere havde fundet en lokalitet syd for Odense i stedet for Beldringe, men i øvrigt var der ikke større interesse for pladsen i de første efterkrigsår. Den var rigeligt stor til de få enmotors fly, der hørte hjemme i Odense-området, og man må vist være taknemmelig for, at ikke også selve flyvepladsarealet blev leveret tilbage til de tidligere lodsejere. Årsagen har formentlig været, at man ønskede at have en flyveplads til brug, når færgedriften over Storebælt måtte indstilles under isvintre.

Den gang anså man det for en statsopgave at drive lufthavne, så Beldringe overgik til Statens Luftfartsvæsen, og i 1948 blev den 30-årige *K. Brøgger Jensen* sendt derover som chef for lufthavnen, og det har han været lige siden! Men han var faktisk allerede da en veteran inden for luftfartsvæsenet, for han begyndte som medhjælper i havnekontoret i Kastrup i 1937 i den gamle lufthavnsbygning (altså »træslotet«, der gik forud for den nuværende gamle lufthavnsbygning).

Tyskerne havde anlagt en 2.000 m lang

betonbane, men den var ikke i alt for god stand, fortæller Brøgger, for den var støbt på et dårligt bundlag. Men vi gjorde hvad vi kunne for at bevare den, sørgede fx for at holde fugerne mellem sektionerne rene, og så blev der jo også til sidst en rigtig lufthavn, da Odense Handelsstandsforening i 1958 tog initiativ til flyveruten Odense-København.

Nu er banen i udmærket stand; den har to gange fået langt asfalt på og skal snart have det igen, formentlig i 1985. Asfaltbelægningen skal gås efter, når der er gået 6-8 år, afhængig af hvilke typer, der lander på den, og set fra det synspunkt er Boeing 737 absolut at foretrække frem for DC-9, som var hård ved Odense-banen og kun kan operere på dispensation. Men nu er det næsten udelukkende Dash 7, der kommer, og den er meget skånsom mod banen.

Og mens andre lufthavne i reglen har fået banerne forlænget, er den i Odense blevet afkortet til 1.645 m, fordi der går en offentlig vej langs den oprindelige bane-tærskel mod nordvest. Betonen ligger der endnu, men kan ikke bruges, heller ikke ved start i den modsatte retning, fordi der er placeret indflyvningslys på den. Og det er nok en af grundene til, at der ikke er chartertrafik ud af Odense. Banen er ikke lang nok til at de gængse charterfly, fyldt med ferierejsende, kan starte fra Beldringe

med brændstof nok til at nå helt ned til feriemålene omkring Middelhavet.

En anden er at der nok heller ikke rigtig behov for det. Maersk Air forsøger da man havde sit eget inclusive tour bureau, og det gik så nogenlunde, men Kastrup og Billund kan tilbyde de langt mere varierede afgang, som Kastrup, og det kan man ikke rigtig konkurrere imod. Der er i øvrigt busforbindelse mellem Odense og Billund for charterpassagerer.

25.000 operationer om året

Da vi besøgte Odense lufthavn sidst i november, regnede Brøgger med at nå op på 25.000 operationer (starter og landinger) i 1983, hvoraf Maersk Air ruten til København tegner sig for ca. en sjettedel. Passageretallet (også for taxa- og forretningsfly) var i 1982 133.000, og det passerede man i november, så for 1983 ventede man at komme tæt på 150.000 eller næsten det samme som i 1979.

Lufthavnen er åben kl. 7-23 dansk tid, men er for så vidt bemanded hele døgn, idet der skal tages vejrobservationer hver time, under tiden hver halve time, og disse skal videregives pr. telex. Den vagthavnen kan derfor tilkalde flyveledelse m.v., hvis det bliver nødvendigt at åbne lufthavnen om natten, men havnen har fået pålagt mere jævne byggrænsninger, så det skal kun i ganske specielle tilfælde, fx ambu-

iceflyvninger – og ikke fordi et taxafly er svært forsømt. I øvrigt kan den vagthavende tænde for banebelysningen, og så kan Falck starte eller lande, uden at flyveledelsen er til stede, men kun hvis der er tale om en tomflyvning uden passagerer.

Åbningstiden er der brand- og redningsberedskab med to brandvogne og en brandsvovlvogn, bemandede med 4 mand og en leder, men da folk jo også skal have en ledelse, er der ialt 15 mand i denne tjeneste. Men de nøjes ikke med at være til rådighed. Det er dem, der foretager sikkerhedscheck (så tager de bare en anden uniform, siger Brøgger), de slår græs (der er så en 695 m græsbane omtrent vinkelret på hovedbanen), fejer baner m.v. rydder, og efterser hegn og meget andet – det er virkelig alsidig arbejdsstyrke.

Der er beskæftiget fire flyveledere, en tekniker og fire fra flyvevejrtjenesten. Havnekontoret er bemandede med tre. V.s. vejrfolkene og havneassistenterne er egeret, så de kan lave hinandens arbejder. Prognoser er dog forbeholdt vejrtjenestefolkene, men havneassistenterne foretager observationer og er med i nattevagterne, ligesom vejrtjenestefolkene deltager i ekspeditionen på havnekontoret.

Det administrative tager Brøgger og hans souschef *Bent Nielsen* sig selv af, bistøttet af en kontorassistent, og selvom en del af regnskabsfunktionerne foregår i København, er der nok af arbejde på det felt ved regningskontrol, lønindberetninger m.m., ligesom budgetstyringen foregår i Beldringe.

Mio. i afgifter

Der kommer også penge i kassen, ca. 3 mio. om året i start-, passager- og opholdsgifter. Der er omkring 40 lejemaal at holde styr på, spændende fra grundarealer til erksteds hangarer til fast parkering af et fly (det kan være billigere end at betale opholdsafgift), og kafeteriaet betaler en vis procent af sin omsætning til lufthavnen. Det har i øvrigt hjulpet på omsætningen, at Odense bybusser nu kører ud til lufthav-

nen en gang i timen – der er en del, der tager en udflugt til Beldringe for at se på fly og så få en forfriskning ved samme lejlighed.

De tre biludlejningsfirmaer betaler dels en fast leje for deres lokaler, dels en afgift der er afhængig ikke af deres omsætning, men af antallet af flyvepassagerer, uden hensyn til om disse lejer en bil og uden hensyn til hvilket selskab bilerne benyttes. De har alle tre chancen for at kapre kunder, og det er den de betaler for.

Forretningsfolkernes lufthavn

Da Danair ved vinterfartplanens ikrafttræden i fjor lagde stilen om, blev Boeing 737 og DC-9 taget bort fra Odense-ruten og afløst af de Havilland DHC-7 (Dash Seven), men til gengæld blev der 7 daglige afgange på hverdage mod tidligere 5. Det betød et lidt mindre udbud af sæder, men de hyppigere frekvenser faldt i publikums smag, og passagertallet er voksende. Årsresultatet forelå ikke ved vort besøg, men stationschef *Peter Justesen* fortalte, at mens Danair-ruterne generelt havde tilbagegang i sommer og dalende kabinefaktor, har Odense stort set holdt stillingen og belægningsprocenten er gået op med 6.

Odense-ruten er i høj grad præget af egentlige forretningsrejsende. Der er kun 2% rabatpassagerer (grønne afgange og stand-by), og over halvdelen af passagererne til Kastrup flyver videre derfra. Juli var den dårligste måned p.g.a. industriferien – der var da kun 9.000 passagerer mod 12.000 i juni og 11.000 i september. Prisen for en enkelt billet er nu oppe på 395 kr., men det synes ikke at være nogen hindring. Morgenmaskinen til København kl. 0740 er ofte udsolgt. Den udgår fra Odense, hvortil den ankommer sent aftenen før, så Maersk Air har fast tre værelser på et hotel i Odense til flybesætninger.

Da indeværende vinterfartplan trådte i kraft den 25. september, fik Odense i øvrigt endnu en forbindelse, nemlig en morgenmaskine søndag, og den udgår fra Kastrup kl. 0930 og returnerer fra Odense kl. 1020. Den er beregnet på, at de fynske rejsende

fra oversøiske destinationer, der kommer til Kastrup natten mellem lørdag og søndag, hurtigt kan komme hjem uden at skulle tage toget, for tidligere gik der først et fly søndag kl. 2210. Og ruten er blevet en stor succes med næsten 100% belægning til Odense, men det må retfærdigvis indrømmes, at den beflyves med Bandeirante fra Airbusbusiness, og den tager kun 17 passagerer mod de 50 i Dash Seven.

Men Maersk Air har endnu en rute mellem den sjællandske og den fynske hovedstad, som ikke står i fartplanen, dels fordi det er en ren fragtrute, dels fordi den »beflyves« med lastbil. Der er nemlig ofte så meget luftfragt ud af og til Odense, at der ikke er plads til den i de ordinære rutefly, fx havde man midt i november en enkeltsending på 3½ t tekstiler fra Odense.

Odense-stationens personale består af 6 damer til check-in skrankeekspedition (plus en free lance), en kontorpersone og seks portører til lastning og losning af flyene. Maersk Air har i øvrigt koncession på flyhandling i Odense, og det giver lejlighedsvis en del ekstraarbejde. Peter Justesen selv er i øvrigt kun deltidsansat, idet han også virker som konsulent for Maersk Air's rejsebureau i selve Odense.

Derimod har man ikke stationsmekanikere. Check'et inden start klarer piloterne, og ellers er der udmærkede flyværksteder at trække på et par hundrede meter fra platformen.

Endnu to flyveruter

Odense har imidlertid endnu to luftruter, nemlig til Maribo og Ålborg, som Fyns Air Taxi og Ålborg Airtaxi beflyver i forening med Chieftain og Aztec. Det er rutetaxa, d.v.s. man behøver kun flyve, hvis der er passagerer, mens rigtige rutekoncessioner kræver, at der altid flyves på de bekendtgjorte afgange.

Vinterfartplanen er nu ret beskeden. To afgange til Ålborg onsdage, torsdage og fredage og en enkelt til Maribo onsdag – og der flyves ikke på helligdage. En enkeltbillet til Maribo koster 330 kr., til Ålborg 550 kr., men flyver man mellem de to endestationer, får man rabat og kan nøjes med 700 kr. ialt. Dyrt? Måske, men man sparer i alt fald en masse tid.

Også vigtig almenflyveplads

Alt i alt er der stationeret 35–40 fly i Odense lufthavn. Tallet varierer lidt bl.a. afhængig af årstiden, fx har KFK Landbrugsflyvning sine fly »opstaldet« i Beldringe udenfor sæsonen. Af erhvervsflyvevirksomheder med hjemsted i Odense lufthavn kan udover Fyn Air Taxi nævnes Falck Air (men herom i en særlig artikel), Belair, Center Air og Fyns Flyvecenter, og desuden er der to flyveklubber, Fyns Flyveklub og Beldringe Flyveklub.

Der er to værksteder, Odense Aero Service og Danish Aircraft Maintenance Co. Sidstnævnte planlægger en udbygning af værkstedshangaren til det dobbelte, og endnu et værksted er ved at blive etableret. Desuden har et ekspeditionsfirma lejet en grund til opførelse af en kontorbygning.

På Fyn er der åbenbart folk, der tror på at flyvningen har en fremtid!

H.K.



Havnechef K. Brøgger Jensen har været med i næsten hele EKOD's lufthavnstid. Udover stigende trafik har havnen i denne periode haft flere internationale motorflyverallyer, hjemmbyggestævne, flyvestævner, VM i modellflyvning i 1954, og den havde i mange år også fast svæveflyvevirksomhed.

DERFOR ER KONTROLLEN MED FLY-BRÆNDSTOF SÅ STOR

Ingeniør Erik Grønhøj Andersen fra Air BP INTERNATIONAL skriver om kontrollen med AVGAS 100 LL og JET A-1.

Der findes ingen brændstoftyper, der kontrolleres så minutiøst som fly-brændstof. Det gælder både AVGAS 100 LL og JET A-1. AVGAS 100 LL anvendes som bekendt i stempelmotorer og JET A-1 i turbinemotorer.

Med ovennævnte mener undertegnede naturligvis ikke, at kontrollen med andre brændstoffer er utilstrækkelig. Naturligvis ikke, men kontrollen med fly-brændstof er blot endnu mere omfattende.

Hvis det overhovedet er muligt at foretage en sammenligning, så kan det lidt populært siges, at kontrollen med fly-brændstoffer er omkring fire gange så omfattende p.g.a. de mange analyser og kontroller.

Sikkerheden

Den direkte årsag til den hyppige kontrol af fly-brændstof er, hvad naturligvis ikke er vanskeligt at gætte, den betydelige sikkerhed, som er og skal være forbundet med aviation-brændstof. En sikkerhed der igen knytter sig til de evt. konsekvenser af motorstop i luften.

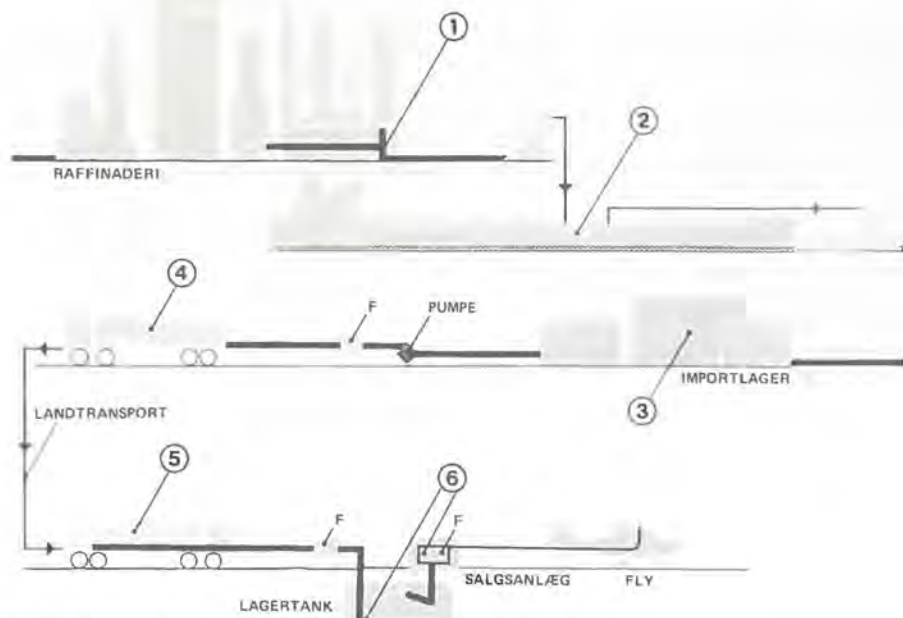
Men det er på den anden side også sikkerheden, der er en af de medvirkende årsager til niveauet for priserne på fly-brændstof. Omvendt er der næppe nogen ansvarlig person inden for luftfarten, der ønsker prisreduktioner på bekostning af sikkerheden. Endelig er de omfattende sikkerhedsforanstaltninger et internationalt krav.

Kontrollen

Men hvad indebærer så den omfattende kontrol? Hvor og hvordan udføres den?

Lad os skematisk følge fly-brændstoffet fra raffinaderi til flytanking.

Når en tank er fyldt op med fly-brændstof på raffinaderiet (se skitsen pkt. 1), så testes produktet og undersøges i overensstemmelse med krav og specifikationer.



Kontrollen under brændstoffets vej fra raffinaderi til fly.

Kun hvis alle krav er opfyldt – i modsat fald går produktet tilbage og raffineres igen – så udstedes det certifikat, der følger sendingen hele vejen igennem.

Fra raffinaderiets tank pumpes brændstoffet derefter over i et tankskib, hvor alle tanker forinden er omhyggeligt gennemgået og rensat.

Skibet ankommer til importlageret, hvorefter der med det samme udtages en gennemsnitsprøve fra hvert eneste tankrum (pkt. 2). Prøverne undersøges bl.a. for vand, snavs, vægtfylde og farve.

Resultatet af denne analyse sammenholdes med raffinaderiets certifikat, og kun hvis der er sammenfald, gives der tilladelse til indpumpning i en lagertank (pkt. 3).

Efter indpumpningen plomberes tankens til- og afgangsrør, hvorefter prøver igen udtages til laboratorietest.

Det er den sidste laboratorietest, der er afgørende for fly-brændstoffets videre frigivelse. Der er tale om en forholdsvis omfattende analyse, hvor laboratoriet kontrollerer alle produktets specifikationer. Evt. kondensvand kontrolleres og fjernes ved daglig dræning af tanken. Kondensvand kan være opstået som følge af temperatursvingninger.

Specielle tankvogne

De tankvogne, der kører med fly-brændstof, er specielt byggede og forsynede med særlige slangestudse, der kun passer til fly-brændstof og yderligere kun til anlæg med den pågældende type. Det kan tilføjes, at inden der fyldes fly-brændstof i tankvognen, så inspiceres tankene.

Selve opfyldningen sker via et microfilter (F) eller en filtervandseparator. Tankvognen står efter opfyldningen i ca. 10 minutter, herefter udtages gennem drænrør fra samtlige rum nye prøver, der undersøges endnu en gang for bl.a. vægtfylde, farve, vand og snavs (pkt. 4). Først herefter udstedes et leveringscertifikat.

Fremme i lufthavnen står tankvognene igen i ca. 10 minutter. Modtageren kontrollerer, at de plomber, der blev monteret ligesom inden tankvognen forlod importlageret, er intakte. Igen udtages prøver af indholdet til ny kontrol og analyse (pkt. 5).

Kun hvis der er overensstemmelse med leveringscertifikatet, må brændstoffet pumpes over i lagertanken, hvilket i øvrigt sker gennem et meget finmasket trådvævsfilter (F).

Fra lagertanken tages endnu en gang prøver til analysekontrol (pkt. 6). Er resultaterne tilfredsstillende, kan brændstoffet frigives til udlevering. Som en ekstra sikkerhed gennemføres frigivelseskontrolle dagligt.

Desuden opbevares alle leveringscertifikater på flyvepladsen. Alle prøveresultater er registrerede. Den sidste sikkerheds- og kontrolforanstaltning finder sted, når flyet tankes op. Brændstoffet løber gennem en filtervandseparator.

Fire gange om året foretages en større inspektion og gennemgang af alle fly-brændstofanlæggene. Der udtages prøver til laboratoriekontrol, filternes effektivitet testes, og alt i alt får hele anlægget et gennemgribende eftersyn.

Erik Grønhøj Andersen

Hundreder af danske fly skal have nye radioer i 1984.

Virksomheden af de skærpede nøjagtighedskrav.

om bebudet fra helt tilbage i 1973 og gennem de senere år, sidst i MfL 95/83, trækker skærpede krav til flyradioer i kraft 1. januar 1985, så der er nu kun 11 måneder tilbage til at forberede sig på det, hvis man ikke allerede er på højde med situationen til nytår. Mange er det dog forlængst, men afmatningen i privatflyvningen de senere år har nok bevirket, at især mange privatflyvere har udsendt nyanskaffelsen længst muligt. Det er ikke rigtigt, at alle fly fra 1985 skal være forsynet med radio – man kan uædret flyve uden radio de steder, hvor det tidligere ikke har været krævet. Man kan flyve i områder omkring små private flyvepladser og lignende, men ikke bruge sit flyret meget praktisk, før det er nødvendigt at være oppe på mærkerne med en radio, der opfylder de nye krav.

Årsagen til disse er problemer med at træffe tilstrækkeligt med frekvenser. Men selv om 25 kHz-kravet har været international standard siden 1. januar 1977, har flyvedienstjenesten i Danmark udsendt skæningsdatoen længst muligt at hensyn til brugerne, men nu går den altså ikke længere.

En halv snes europæiske lande, fx Vestskandinavien, har de senere år indført kravet, og følger Danmark, Finland og andre i 1985, Sverige i 1986, og snart er 720 kanaler med 25 kHz afstand alment krav over hele Europa.

Det primære krav er, at anlægget skal opfylde nøjagtighedskravene. Det gør mange gamle radioer ikke, og de må ikke kunne forstyrre trafikken for de andre.

Med 25 kHz kravet bliver der i 118–136 kHz båndet plads til 720 kanaler, og da der er flere af de »skæve« frekvenser bruges i brug, får man hurtigt brug for hele båndet. Selv på Copenhagen Information har man ifjor nødt til at tage en af de nye frekvenser i brug, hvilket var uheldigt, men undgåeligt, fordi det kræver en frekvens der dækker et stort område.

Man kan fortsat godt bruge gamle 50 kHz anlæg som reserve ved siden af et nyt anlæg eller som vagtmodtager på nødfrekvensen – og man må bruge dem i fuldt omfang, hvis de kan modificeres til de nye nøjagtighedskrav, hvilket i nogle tilfælde kan gøres for ca. 1500 kr. Men det er på længere sigt en dårlig løsning af ovennævnte årsag.

Der er også den mulighed, at man kan købe en brugt 720 kanals radio – og måske sætte sin gamle 360 kanals til lande, hvor den endnu kan anvendes.

En helt ny 720 kanals ren kommunikationsradio kan købes for ca. 10.000 kr. plus ca. 2000 kr. for installationen (Becker). Men de fleste motorflyvere vil have en kombineret navigations- og kommunikationsradio, og så er vi oppe på ca. 30.000 kr. plus installation. For nogen lyder det måske ikke af så meget, men for mange med gamle fly er det noget, der svarer til hele dettes



Billigste mulighed for ny 760 kanals COM-radio er Beckers AR 3201, der er godkendt i kategori 2, omfattende IFR-flyvning med fly under 5.700 kg.

fly's værdi i dag – eller en stor del af det, og så er det meget for at holde det flyvende.

Hvor mange rammes?

Lufftartsdirektoratet har ikke nogen op-to-date oversigt over, hvor mange fly, der må skifte ud. Men en opgørelse for nogle år siden viste, at der dengang var 337 IFR-tilladte fly og 412 VFR-tilladte med 50 kHz radioer. Og man har ikke fornemmelsen af, at ret mange har skiftet ud i mellemtiden. Så det drejer sig om et beløb på omkring 10 millioner kroner, som der skal skiftes radio for i år.

Svæveflyverne har været relativt hurtigere til at følge med udviklingen. Ca. 100 af vore knap 400 svævefly, hvilket i praksis vil sige alle konkurrencefly, har allerede 720 kanaler. Og 200 har ældre radioer med 6–10 kanaler, der imidlertid opfylder kravene og fortsat kan anvendes. Tilbage er så de helt gamle 3-kanals Pye-radioer, hvorved svæveflyverunionen ved et fællesindkøb i 1969 indførte radiotiden i dansk svæveflyvning. De kan dog bruges på jorden, fx af transportholdene.

Nye problemer i 1990

I 1990 udvides fly-båndet til 137.000 MHz, hvorved der bliver 40 nye kanaler til rådighed. De færreste nuværende 720 kanals radioer kan modificeres hertil, hvilket man bør tage hensyn til ved udskiftningen nu.

KDA har henstillet til direktoratet til sin tid at bruge disse frekvenser på en sådan måde, at privatflyvningen ikke allerede da igen kommer i vanskeligheder som nu. Direktoratet er opmærksom på forholdet og påtænker i første omgang at bruge de nye frekvenser til specielle forhold som fx company-frekvenser.

En radio-erfaring rigere

Følgende oplevelse havde J. Clemens Pedersen under en VFR flyvning fra EKKM-EKRR under passage af ruten Samsø-Roskilde.

Jeg var VFR retur fra en lille forretning i Århus og havde netop skiftet fra Kirstinesminde Radio til nødfrekvensen 121,5 MHz på den gamle Narco 12 A. COM 2 stod på Copenhagen Info.

ADF fangede Kalundborg og VOR havde Holbæk inde og livet var bare lykken. VMC med ca 60 km sigt og ikke en sky.

Pludselig fanger mit øre et blip, som kom rytmisk på nødfrekvensen, og så var idyllen ligesom lidt ødelagt. Jeg kontrollerede frekvenser, og squelch-blippet kom kun på Narco'en og ikke på den nye King 720 ch.

Så var der kun et at gøre – kalde Info og rapportere. Man bad om blip'ets art og rytme. Jeg beskrev det som det korte signal i morsesystemet og frekvensen et blip hvert 3' die sekund.

Efter en periode forsvandt signalet pludseligt. Først troede jeg, at jeg var kommet væk fra den mystiske sender, men efter 1/2–1 min. begyndte det igen. Jeg rapporterede dette.

Min position var over Kattegat i FL 35.

Et par gange gentager situationen sig, blip'et forsvinder for efter en stund at komme igen.

Da jeg nærmer mig Holbæk og skal til at have ATIS fra Roskilde og forberede min ankomst, må jeg jo have en afklaring på problemet, for på den ene side kan jeg ikke lokalisere en evt. nødsender med mit udstyr, og på den anden side må jeg heller ikke forlade nødfrekvensen, før der er en afklaring. Derfor kalder jeg Info og spørger, om man har bekræftelse på det blip, som jeg hører. Man meddeler, at sagen er undersøgt, og at ingen andre kan høre noget.

Jeg får derefter lov at forlade frekvensen, kalder Roskilde TWR og melder kort om min oplevelse. Dog har den mistanke, som begynder at tage form hos mig, fået en bekræftelse, nemlig hvergang jeg stiller transponderen på STBY, forsvinder blip'et, det melder jeg. Mit eget udstyr er åbenbart selv skyld i mystikken, og en masse mennesker er blevet revet ud af den daglige rutine, til ingen nytte.

Efter landing i Roskilde henvender jeg mig hos min radiomand, som bekræfter, at problemet ikke er ukendt. Årsagen kan være, at antennekablet og strømførende ledninger ligger for tæt på hinanden, og at de gamle radioer ikke er så selektive.

Heldigvis var der tale om falsk alarm, og det er der vel nok i de fleste tilfælde, men havde jeg fx via FLYV eller under min uddannelse fået at vide, at den slags falske alarmer kunne forekomme, så havde jeg ikke startet en »lille alarm«.

Til slut et spørgsmål: Da der ikke var harmoni mellem blip'ene og kontrollampen i transponderen, hvordan kan denne så være »støjkilde« og hvorfor opstod der pauser i blip'ene?

J. Clemens Pedersen

Også nedgang i Frankrig

Det er ikke alene i USA, at produktionen af almenfly har været i bund i 1983. Det næststørste land på området – Frankrig – har haft samme tendens. Efter i 1982 at have produceret 50% af antallet i 1979 er det fortsat ned ad bakke ifjor:

Socata, Mudry, Robin og Reims (Cessna) regnede med følgende tal: 80, 42, 50 og 50 – ialt 222 i 1983, mens tallet i 1982 var 342.

Staten kommer privatflyvningen til hjælp – i Frankrig

Ifølge vor kollega *Aviation Magazine International* har den franske generaldirektør for civilflyvningen ved en pressekonference redegjort for, hvordan man i Frankrig søger at hjælpe den betrængte private flyvning på forskellig måde, idet premierministeren havde instrueret trafik- og fritidsministrene om at se på sagen.

Et nedsat udvalg havde anbefalet, at man forøgede støtten til den lette flyvning, gav støtte til udvikling af franske fly og motorer, indførte et grundcertifikat og en progressiv uddannelse, indførte et ultralet-certifikat samt søgte at mindske risiko for kollisioner mellem IFR og VFR-flyvninger.

Fra og med 1983 er støtten til den lette flyvning øget til 16 mio. francs, hvoraf 8 MF går til motorflyvning, 6,5 MF til svæveflyvning, 0,25 MF til modelflyvning, 0,25 MF til hjemmebygning og 1 MF til diverse.

Stipendier ved uddannelse af motorflyvere blev sat op fra 800 til 1000 frcs, for svæveflyvere fra 400 til 600.

For 1984 bliver det samlede beløb sat op fra 16 til 18,878 MF.

Efter en ordre på 30 to-sædede svævefly af den ny type Centrair Marianne, for hvilken man regner med et marked på 250 fly indtil 1991, er der truffet en aftale med Centrair, ligesom den franske svæveflyveorganisation FFVV animerer klubberne ved rentefrie lån til at anskaffe flyet, hvoraf prototypen ventes i luften til sommer.

Robin og Socata har indgået en samarbejdsaftale om fælles markedsføring af en del af deres lette fly, så bl.a. Robin's R3000 serie kan komme i sving. Den meget lette Robin ATL arbejdes der ivrigt videre på med henblik på en produktion af 400 til klubberne. Heraf er de første 30 nu bestilt.

De franske regler for hjemmebygning bliver ændret, så det bliver muligt at sælge byggesæt til det 4-sædede kompositbyggede fly Orion.

Grundcertifikat med overbygning

For påny at få gang i uddannelsen af privatflyvere har de franske myndigheder indført et mere overkommeligt grundcertifikat med følgende begrænsninger:

Gælder til soloflyvning på den type, man har aflagt prøve på, inden for en radius af 30 km fra startflyvepladsen, under VFR-forhold samt over fransk område.

Med stigende erfaring kan man få dette certifikat udvidet til fx andre typer, andre flyvepladser, medtagelse af passagerer, flyslæb, faldskærmsflyvning, nat-VFR i lokalt område etc.

Ny udgave af MOTORFLYVEHÅNDBOGEN

I 1984 er det 20 år siden, at Motorflyvehåndbogen begyndte at udkomme – i 5 dele og fra 1965 som et samlet hele.

2. udgave kom i 1973, siden er der ændret småting ved nyoptryk i 1976 og 1981. På sidstnævnte tidspunkt blev det imidlertid klart, at tiden var inde til en gennemrevideret 3. udgave, og denne forelå efter 14 måneders arbejde så kort før jul, at den burde være dateret 1984-udgave.

Nogle måneders forsinkelse skyldtes dels, at bogen af tekniske grunde måtte nysættes (moderne teknik!) med deraf følgende ombydning og korrekturlæsning, dels at trykkeriet stod for lukning efter 212 år.

Hvad er der ændret?

FLYV's Forlag har altid bedt om impulser til ændringer fra læserkredsen og skrev denne gang til alle flyveskoler, ligesom man indhentede luftfartsdirektoratets ønsker.

Det afgørende initiativ kom imidlertid i 1981 fra *Preben Larsen* fra det daværende Interflight, som gennemgik sit slidte eksemplar med redaktøren og derved overbeviste ham om nødvendigheden af den nye udgave.

Siden muliggjorde nysætningen, at ændringerne kunne gøres mere gennemgribende. Fx diskuterede forfatterne for 20 år siden, om et fly svinger eller drejer. Dengang sagde man 50% svinger og 50% drejer, men idag har drejet klart overvægt og er gjort gennemgående.

Ligeledes er flyvelæreren »forfremmet« til det nudanske instruktør, snapsepumpen gjort til primer etc., selv om bogen fremdeles bruger danske udtryk, når det er muligt (engelske i parentes til orientering).

I »Det moderne privatfly« er der ikke alene kommet fotografier af nye konventionelle typer med, men også af de omsiggri-

bende ukonventionelle som andel o.lign., ja endog en mikrolet. Cockpitbill der er ændret i pagt med indretningen og nutidig instrumentering og avionik.

Selv om aerodynamik vel ikke ændres, så er »Hvordan flyver man« gået grundigt igennem og bragt ajour eller forbedret. Fx er vægt og balance moderniseret, kompasset flyttet fra navigation til de andre instrumenter og især spindafsnittet gennemarbejdet på baggrund af nye typer og deres egenskaber. Under præstationer er et afsnit om jordeffekt kommet med, og instrumenterne i afsnittet om instrumentflyvning anbragt i T-standard, ligesom linetræneren er vejet for en moderne simulator.

I »Fra sted til sted« er vejkortet erstattet med ICAO-kort, nye driftslyveplaner, computer, VOR etc. kommet med – mens driftnerne på kort er udgået.

»Vejr og flyvning« er også ført ajour, vej kort moderniseret og gjort mere realistisk samt suppleret med satellitfotos. Tabeller over METAR/SPECI/TAF er også fornyet.

»Flyvesikkerhed« er ikke ændret meget for det er de samme havarityper, der gik igen som for 20 år siden. Derimod er »I fly's økonomi« fjernet – for ikke at forskrække nogen!

Ved det, der blev fjernet, er der skaffet plads til nyt, hvorved de 440 sider har kunnet bibeholdes, mens antallet af illustrationer er sat op til 365 – faktisk er 74 af dem helt nye, ændrede eller erstattet med klarere udgaver.

Prisen har desværre også måttet ajourføres, efter at 1981-oplagets pris kunstigt blev holdt nede. Så de 340 kr. (KDA-merlemmer 305 kr.) skal i virkeligheden sammenlignes med 1976-prisen, og der er sket en del med kronen siden da. Men bogekoster stadig væsentligt mindre end en flvetime!

Anholt og flyvningen

Bo Nielsen: *Anholts Flyvehistorie*. Eget forlag, Fredensborg 1983, 48 s., A5, 15,00 kr. hft.

Serien Fortællinger fra Anholt har bragt litterære beretninger af danske klassikere, men også skildringer af den lille kattegatø's havn og færger, så det er helt naturligt, at man også skriver om flyveforbindelserne. Det er gjort på utraditionel vis; forfatterens vigtigste hjælpemiddel har været en saks og en klisterpotte, for den alt overvejende del af teksten er udklip fra aviser og andre publikationer. På den måde kan det naturligvis ikke blive en fuldstændig dækkende historisk skildring med statistiske tabeller og hvad der ellers hører til, men det er til gengæld en sjov og charmerende lille tryksag – og bestemt ikke uden historisk kildeværdi.

Bogen kan fås ved henvendelse til Bo Nielsen, Kildevænget 7, Nødebo, 3480 Fredensborg, tlf. 02 - 28 33 96.

Flyve hobby

Freddy Stenbom: *Flyghobby 2*. Alt or Hobby AB, Box 9185, S-102 73 Stockholm 17 x 24 cm, 96 s., ill.

Bogen er en efterfølger til en lignende fra 1977/78 og handler om modelflyvning, historie, bogsamlinger om fly, luftpost, museer, præcisionsflyvning, rotorflyvning og ultralet flyvning m.m. Den er rigt illustreret med fotos og tegninger.

Johannes Thinesen, der tidligere har offentliggjort fortegnelser over dansk flyvelitteratur, bringer her en om den svenske hvor man dog leder forgæves efter de *Handbok i Motorflyg* fra 1968, en oversættelse af Motorflyvehåndbogen, som han selv er medarbejder i.

Arne Nyléns artikel om motorflyvekorrurkurrencer kunne med fordel studeres af danske konkurrencepiloter, der vil konkurrere på internationalt plan.

SVÆVEFLYVERNES JUBILÆUMSÅR

Dansk Svæveflyver Union markerer sit 50-års-jubilæum hele den forventede rekordsæson.

Det er ikke alene KDA, der jubilerer i 1984, men også svæveflyverne, idet Dansk Svæveflyver Union den 5. oktober holder 50 års jubilæum, og dette markerer unionen allesteds fra repræsentantskabsmødet i februa-

mesterskaber i Benalla, hvor VM i 1987 skal finde sted. Han er også inviteret til Finland for at holde foredrag.

Den 21.-22. januar var der iøvrigt konkurrencemøder for piloter og ledere i Ebeltoft for at drøfte den kommende konkurrence-sæson.

1984-sæsonen

Unionens repræsentantskabsmøde lørdag den 25. februar er iøvrigt henlagt til Århus, hvor unionen blev stiftet i 1934. Det foregår på Hotel Mercur med festmiddag og andre arrangementer om aftenen og søndag formiddag (se Organisations-Nyt).

På det internationale plan finder det årlige nordiske svæveflyvemøde sted den 11.-12. februar i Norge, mens FAI-mødet i CIVV finder sted i Paris den 28.-29. marts.

Påskeferien ligger i år efter midten af april, så forhåbentlig venter ingen klub af gammel vane med sin sæsonåbning til da, men hejser vindposen og går i luften, så snart vejret er til det – og det er visse år faktisk allerede i marts. Der er jo nogle forsømte starter fra ifjor at indhente...

De længe ventede nye BL'er til afløsning af den historiske BL 8-1 skulle forhåbentlig være udsendt og sat i kraft til det tidspunkt, og de dermed sammenhængende skolingsnormer ligeledes, selv om 1984 for sidstnævnte absolut betragtes som et forsøgsår, hvorefter de kan justeres.

Efter sæsonåbningen i marts/april er man straks i maj/juni i højsæsonen for konkurrencevirksomheden, der internationalt set byder på hele tre Europamesterskaber. Det fra 2.-13. maj i klubklassen i Jugoslavien synes vi trods vor gamle interesse for denne omstridte klasse igen ikke at deltage i.

EM for motorsvævefly er for første gang lagt uden for Tyskland, idet det finder sted i Rääskälä i Finland – forhåbentlig med lidt større dansk deltagelse end tidligere, når det nu er i Norden.

Omtrent samtidig finder EM i VM-klasserne sted i bjergterrænet ved Vinon i Sydfrankrig. Holdet, der har *Holger Lindhardt* som holdleder, består af *Jan Andersen*, *Per Winther*, *Jørgen Lauritsen* (Viborg), *Ib Wienberg*, *Niels Tårnhøj* og *Jan S. Pedersen*. Desuden søger man at skaffe en ekstra plads til verdensmesteren, hvis det kan indpasses i hans program.

Forinden har der fra Kr. Himmelfartsdag til pinse været DM på Arnborg med *Hans Borreby* som DM-chef. Deltagerantallet er begrænset til 50 fly, og DM udtager som

bekendt nationalholdet for 1985, herunder VM-deltagelsen i Rieti. Under DM falder KDA's flyvedag 2.-3. juni, hvor der sandelig bliver noget at se for offentligheden på Arnborg. Den 27. juni er det forøvrigt 20 år siden, at svævecentret blev åbnet.

To måneder senere finder den næste store konkurrence på Arnborg sted. Det er Arnborg Åben og Old Boys konkurrencen, men de er i jubilæumsåret udvidet til at være Nordic Open, som der forhåbentlig kommer gæster til fra alle fire andre nordiske lande. *Kurt Thybo* står for ledelsen.

Herudover har Arnborg naturligvis løbende sit normale kursusprogram med instruktøruddannelse osv. – ved redaktionens slutning var nærmere detaljer endnu ikke klar, fordi der som bekendt skulle findes en efterfølger til *Finn T. Andersen* på dette område.

Jubilæet i oktober

Fredag den 5. oktober fejres unionens 50-årsdag for stiftelsen ved en reception i Idrættens Hus efterfulgt af spisning og aftenarrangementer.

Den 6.-7. oktober er flyvesæsonen vel ikke slut endnu, hvorfor klubberne opfordres til i denne weekend at holde en Old Boys dag, hvor man inviterer sine gamle medlemmer på besøg for at vise dem, hvor langt svæveflyvningen er kommet idag, og giver dem en flyvetur.

NORDIC - OPEN '84



Forsiden af indbydelsen til Nordic Open '84, der også er tilsendt Belgien, Holland og Vesttyskland.



DSvU's formand Bent Holgersen, der også er næstformand i KDA.

Modsat meget anden flyvning klarer svæveflyvningen de strammere økonomiske forhold forholdsvis godt. Mens der ikke er registreret et eneste enmotors 1983-torfly (dog en ny TB-10 fra sidst i 1982), fortsætter fornyelsen til flåden af svævefly ganske pænt. Vel ikke som under den voldsomme ekspansion for nogle år siden, men jævnt og roligt. Foruden i hvert fald 4 nye ensædede konkurrencefly er der kommet 2 Grob 109 motorsvævefly og 2 G.109B om til landet inden nytår, omend de nok først dukker op på registret i år. I hvert fald forventes i det nye år sammen med mindst 6 nye ensædede og 2-3 nye to-sædede glasfiberfly.

Medlemstilgangen fortsætter, men der er naturligvis også afgang, og resultatet er, at tallet de seneste år har ligget temmelig konstant omkring 2200 medlemmer.

Flyvestatistikken for 1983 vil udvise en etydelig tilbagegang som samlet resultat. Men det skyldes som bekendt vort upålidelige vejrlig, der ikke alene direkte, men også indirekte ved lang tids oversvømmelse eller bløde pladser ødelagde forårssæsonen mange steder.

Interessant er det også, at der nok blev et mange danmarkrekorder ifjor, men altså sammen i Australien – heraf *Finn T. Andersens* verdensrekord.

Og Danmarks VM-indsats var som bekendt den bedste nogensinde med *Stig Øye* som vor første verdensmester i svæveflyvning.

Øye har iøvrigt allerede indledt årets konkurrencevirksomhed, idet han i januar er gæst ved Austraglide '84, de australske

FALCK-AIR

Ti års patienttransport med to Islander-fly suppleret med en Mitsubishi

Den 21. marts er det 10 år siden Britten Norman Islander OY-DZV blev afleveret til Falck-Air, og da vi i den forløbne tid kun har omtalt selskabet sporadisk, syntes vi at det var på tide, at vi bringer en *rigtig* artikel – inden 10-års jubilæet, et jubilæum det i øvrigt kun er et fåtal danske erhvervsflyvevirksomheder beskåret at opnå. Men Falcks Redningskorps har dog forlængst haft flyvevirksomhed i over 25 år, for allereede i 1946 købte man en Dragon Rapide og oprettede en flyveambulancetjeneste. Det var Rapiden måske ikke det mest velegnede fly til, og Falcks Flyvetjeneste udviklede sig efterhånden mere og mere til at blive et luftfartsselskab, der drev danske indenrigsruter, mens der blev mindre og mindre brug for flyvende ambulancer, dels på grund af udbygningen af provinssygehuse, dels fordi Flyvevåbnets redningshelikoptere kunne klare også den opgave. I 1969 blev Falckair, som navnet nu lød, solgt til A.P. Møller koncernen og indgik i det nyoprettede Maersk Air, mens Falcks Redningskorps koncentrerede sig om sin egentlige virksomhed.

Årsag: høje færgetakster

En af årsagerne til at Falck et par år senere »fortrød« og igen købte fly var de høje færgetakster. Korpsset har mange sygetransporter, fx af mennesker, der er blevet syge på en rejse og gerne vil behandles på et sygehus i nærheden af bopælen, og det var efterhånden blevet dyrt at udføre dem med bil, ligesom det måske heller ikke er den allermost bekvemme måde at blive transporteret på fra den ene ende af landet til den anden. Den tager i hvert fald tid.

Til hjemsted for den nye virksomhed valgte man Odense, fordi man derved var centralt placeret midt i landet, og det selskab, der blev oprettet til at stå for flydriften, fik navnet Falcks Redningskorps Beldringe A/S. I 1976 ændredes vedtægterne, så selskabet kunne benytte det mere mundrette Falck-Air (i to ord) – det oprindelige var jo heller ikke til at udtale for udlændinge.

Og det nye selskab viste hurtigt sin eksistensberettigelse. Et fly kunne ikke klare efterspørgselen, og den 6. april 1975 fik man leveret endnu en Islander, OY-RPZ. Islander er imidlertid for langsom til de længere ture (danskere på udlandsferie bliver også syge og har måske en ganske særlig interesse i at komme under behandling i deres eget land), så pr. 1. juli 1977 udvidede man flåden med en Mitsubishi MU-2J OY-ATZ. Den tager dog normalt kun en liggende passager og 5 siddende, mens Islander kan have to bårer og desuden tre siddende passagerer.

Islander mange år endnu

OY-DZV har passeret de 10.000 flyvetimer, men skal holde til mindst 10.000 endnu, siger Falck Air's chef Viktor Hagerup, for bedre fly til vort formål er ikke på markedet. Vi flyver ca. 2.000–2.500 timer om året med vore to Islanders, men vore flyvninger er mest mellem danske pladser, så der er 8–10 starter om dagen pr. fly.

MU-2'en udnyttes ikke nær så intensivt, fra 200 til 500 timer om året – og sidstnævnte tal regnes for et godt resultat. Falck-Air har taxikoncession, men udnytter den kun i begrænset omfang, da man altid har to fly i beredskab til egentlige am-

balanceopgaver. Det betyder dog ikke, de to fly til stadighed står klar til udrykning. Fly i drift kan jo omdirigeres, hvis det bliver nødvendigt.

Hurtig hjælp er dobbelt hjælp

Den overvejende del af flyvningerne er sygetransporter. Egentlige udrykninger kommer dog et par gange om ugen, of med patienter til brandsårsafdelingen i Københavns kommunes hospital i Hvidovre, der har landets bedste udstyr og ekspertise på det felt. Skal en patient til behandling her, bør det ske enten inden d er gået 6 timer, inden chocket er sat in Ellers må man hellere vente et par dage, chocket er overstået.



Falck-Air's chef Viktor Hagerup foran Mitsubishien.

Men Falck-Air lever op til korpssets motto, om at »Hurtig hjælp er dobbelt hjælp. Fx fik man i efteråret ordre på at transportere en 8-årig pige, der havde fået en kgende frituregrydes indhold ned over sig fra Skive til Hvidovre hospital, og der gik kun 1 time og 15 minutter, fra alarmerne indgik, til pigen lå på operationsbordet i den anden ende af landet.

MU-2'en var netop landet og blev straks dirigeret til Skive, hvilket ikke tog mere end 20 minutter. I Skive holdt ambulancen ventede, så 30 minutter senere var man i Roskilde. Her holdt der også en ambulance klar, og den brugte 25 minutter om turen ind til Hvidovre.

Falck-Air udfører lejlighedsvis også flyvninger med organer til transplantation, f.eks. nyrer, men næppe mere end 5, højst 10 gange om året.

Omsætningen for 1983 nærmede sig 10 mio. kr. Heraf skyldes de to tredjedele intern fakturering, d.v.s. flyvninger for Falck-koncernen, især af syge abonnenter. Idet patienttransport indgår i almindelig



En Islander og MU-2'en foran hangaren. I baggrunden gården, der længe rummede havneledelse, tårn, restaurant og klublokaler, før den nye terminalbygning blev opført.



Beldringe som overalt, hvor Falck-flyene kommer, er der et præcist virkende samspil mellem flyvende og kørende ambulance.

lck-abonnementer, men Falck-Air får naturligvis betaling herfor af moderselskabet.

Falck-Air er døgnet rundt klar til at gå i den senest 20 minutter efter at man bliver alarmeret, og de flyvende besætninger er derfor alle inden for en radius af 10 km i Beldringe, ligesom flyene altid klargøres umiddelbart efter at de er landet. Besætningen på Islander består normalt af pilot og en falckoline, dog flyver man i månederne december, januar og februar altid med to piloter – og i øvrigt når vejrforholdene gør det ønskeligt. På MU-2'en har man altid to piloter og en falckoline.

ansatte

Falck-Air har for tiden syv piloter og seks falckoliner, to på kontoret og en altnulig, ialt 16. På det tekniske område bruger man Odense Aero Service, så man har selv mekanikere.

Falck-Air er ikke en gennemgangslejr, siger Viktor Hagerup. Flere af piloterne har været mellem 5.000 og 10.000 timer i selbets tjeneste, men nogle af dem har så været med siden starten. Vi planlægger tjenesten to måneder frem – hvilke anselskaber kan tilbyde sine besætninger det?

Hagerup selv er dog en »ny dreng«, idet han begyndte i Falck-Air den 1. august 83, da hans forgænger som flyvechef blev overvældet af længsel efter jetfly og ev firmapilot på Grundfos' Learjet. Hagerup er i øvrigt nordmand, 39 år gammel og blev pilot i det norske flyvevåben i 1963. I 1966 fik han trafikflyvercertifikat (i Danmark) og siden har han hovedsagelig fløjet danske selskaber, bortset fra kortere perioder i Sverige, Irland, Afrika og Tyskland, sidstnævnte sted som udstationeret i Cimber Air, hvor han var nogle år. I fem år var han flyvechef i Høm Fly, og inden han kom til Falck, fløj han Beech 99 for uk Air på ruten Ålborg-Kristianssand.

Alle piloter er checket ud på både Islander og MU-2, dog flyver de to yngste endnu in som styrmænd på sidstnævnte.

Vi har flere gange omtalt falckoliner, men at forklare hvad det er. Det er en slags »stewardesser«, der også har gennemgået et udvidet førstehjælpsuddannelse, den samme som Falcks ambulancepersonale, en i særlige tilfælde medfører man også plejerske og/eller læge, og Falck-Air

kan til det formål trække på 7 odenseanske læger, der indgår i et alarmberedskab, samt på Falcks egen læge i København.

Når der er tale om »udrykninger«, må man godt benytte lufthavnen, selvom den er lukket, ligesom man ved den slags flyvninger benytter den nærmeste flyveplads, uanset om den er godkendt eller ej, ja i nødsfald græsmarker. Ved patienttransporter bruger man derimod kun de offentlige flyvepladser, men Islander er nøjsom med hensyn til banelængde.

Nyt fly?

Orderne til Falck-Air på patienttransport indgår telefonisk fra de forskellige Falckstationer landet over, men da det ikke gælder liv eller død, kan man tillade sig at vælge de mest økonomiske flyveruter. En patient, der fx skal flyves fra Nakskov til Esbjerg, kan udmærket risikere at flyet mellemlander i både Sønderborg og Tønder, og det tager de fleste pænt. Mange af patienterne er i øvrigt ikke så syge, at de behøver ligge ned, og mange af dem tager flyveturen som en oplevelse. Der er jo fremragende udsyn for passagererne på en Islander, og flyvningen foregår i forholdsvis lav højde, så man virkelig har noget ud af landskabet.

Det bør måske nævnes, at Falck-Air også flyver patienter ud af Danmark. Udlændinge, der bliver syge i Danmark, føler sikkert også trang til at blive behandlet i deres eget land eller i hvert fald være nær familien.

Den nuværende flåde passer udmærket til trafikmønsteret, Islander nok bedst. I takt med at danskerne rejser længere og længere væk på ferie, er der dog behov for et virkelig langtrækkende fly, og også gerne et med plads til to bårer. Det kan der presses ind i MU-2'en, men så skal de stå ved siden af hinanden og hindrer passageren, for den lille trinde Mitsubishi er ikke nogen widebody! Men den er betalt (det er Islanderne også) og da man ikke får særlig meget for den hvis man ville sælge den, beholder man den formentlig, selvom man i jubilæumsåret nok anskaffer et nyt fly til de lange ture.

Men hvilken type man har kig på, ville Hagerup ikke ud med. Han nøjedes med at sige, at det blev enten en turboprop eller en jet!

H.K.

Branden i OY-AUI i Kastrup i 1982

En Swearingen Merlin IV, SA-226AT, OY-AUI, kom efter landing i Kastrup den 12.11.1982 i brand under kørsel på bane 30. Tretten passagerer og to piloter slap uskadt ud af flyet, men dette blev stærkt beskadiget.

Branden opstod i venstre cockpitkonsol som følge af en kortslutning i det elektriske anlæg, og den blev meget intens, da den smeltede en slange i oxygenanlægget, så oxygen under tryk strømmede ud. Der havde 1½ måned før været arbejdet i det elektriske anlæg det pågældende sted, men der var intet bevis for, at dette var årsag til branden.

3 passagerer samt piloterne forlod flyet ad døren i venstre side, mens 10 passagerer benyttede nødudgangen i højre side og kom ud ad vingens bagkant.

Besætningen nåede ikke at give alarm pr. radio, og af forskellige grunde varede det 6 min., før brandtjenesten nåede frem, alarmeret af et bagved kørende fly.

Fabrikken og havarikommissionen udsendte advarsler om hændelsen og inspektionen og modifikation af elektriske ledninger og oxygen-slanger.

Havarikommissionen anbefaler, at alarm-sirenen også kan betjenes fra apron tower, at den bruges også i situationer, der kan udvikle sig farligt samt at der er en læge tilkaldt, efter at et fly er nødbrømt. Og endelig at der overvejes anvendt et varmemodstandsdygtigt materiale til oxygen-slanger i cockpit'et.

(Rapport nr. 6/83).

Baron landede i Vejle havn

Den 25. januar 1983 foretog en svensk Beechcraft Baron D55 SE-FNR en vellykket nødlanding i mørke i Vejle havnebassin. 30 sekunder efter blev de to ombordværende undsat af en slæbebåd. Flyet sank efter 3-4 min., men blev senere bjærget og var svært beskadiget.

Flyehavarirapporten (7/83) oplyser – at flyvningen fra Salzburg mod Göteborg var forløbet normalt, indtil flyet efter passage af Alsie VOR skiftede frekvens. Da svingtede flyets strømforsyning til alt kommunikations- og radionavigationsudstyr, kompas-system og udvendigt belysning. Fejlsøgning gav intet resultat, men passageren fik aktiveret ELT'en (nødsender).

Flyet fortsatte nordover, til man så en lysende plet i skylaget, og gennem et hul i dette kom ned i 500-800' og var VMC. Man identificerede byen som Vejle, anså videre flyvning for alt for risikabel og satte derfor flyet med flaps ude og hjulene inde i havnebassinet med stoppede motorer.

ELT-signalerne blev hørt, men ikke meldinger over denne. Flyet blev observeret på radar, men to F-104 fik p.g.a. vejret ikke kontakt med flyet.

Undersøgelserne viste, at en fastspændingsmøtrik for en kontakt manglede, hvorved kontakten sad løs, og opstået varme smeltede en forbindelsesskinne i elsystemet. Fejlene er efter havarikommissionens opfattelse så enestående, at der ikke vil være noget at anbefale, hvorimod den svenske kommission ønskede anbefaling af forholdsregler, som de danske kolleger imidlertid ikke fandt nødvendige.

Bøger:

God jubilæumsbog

L. Angvik og Björn Johansson: *Mot vidare horisonter. Allmänflyg under 50 år i Linköpings Flygklubb 1933-1983*. 17 x 22 cm, 207 s. Ill. Fås hos Linköpings Flygklubb, S-58188 Linköping for 85 sv. kr. plus porto.

Til sit jubilæum i fjor havde klubben med kort frist fået samlet og udgivet en nydelig jubilæumsbog, der giver et godt indblik i almenflyvningens udvikling i 50 år. En række forskellige forfattere har bidraget med afsnit om klubbens forskelligartede aktiviteter.

Mange svenske klubber ejer egne fly og driver flyveskole og anden virksomhed. Klubben har ejet eller disponeret over 45 fly fra de Havilland Gipsy Moth til Cessna F152, har fløjet 111.700 timer og uddannet 698 privatflyvere.

Klubben har domineret svensk konkurrenceflyvning i mange år (og nordisk med), havde svæveflyveafdeling i 30 år, men kom relativt senere end danske klubber i gang med rejsevirksomhed Europa over.

I »hovedstaden« for Sveriges fly-industri har klubben ikke alene haft en enestående grobund, men også kunnet finde kvalificerede ledere til at opnå så fine resultater. Og de skriver også godt!

Over 250 mikrolet-typer

A-Y. Berger & N. Burr: *Ultralight & Micro-light Aircraft of the World*. Haynes Publishing Group, England. 21 x 28 cm, 285 s. Farve- og sort/hvid ill. Pris £ 8.95.



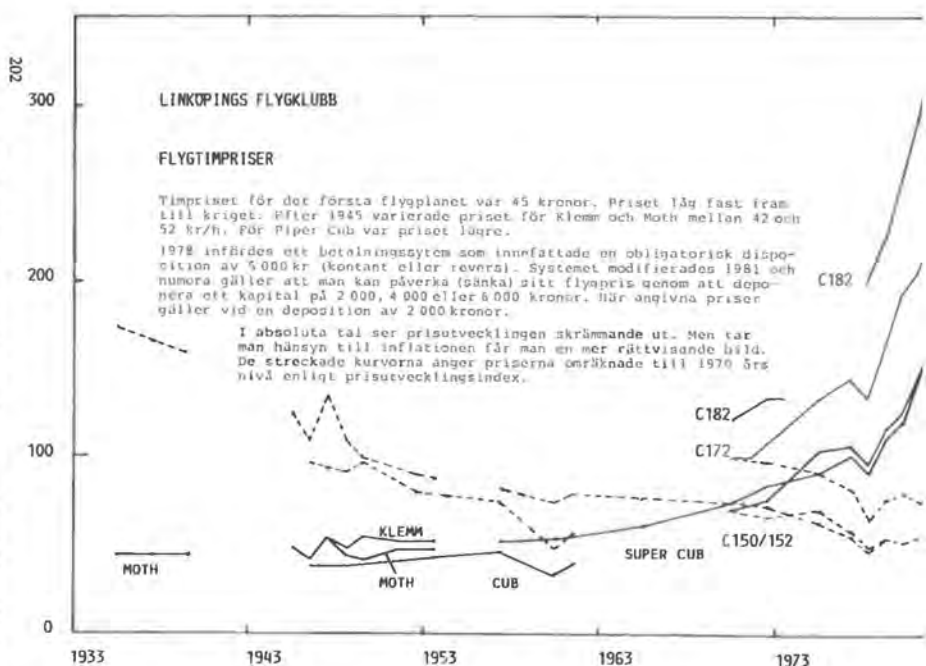
De næsten uoverskueligt mange typer og varianter af mikrolette og meget lette fly er nu sat i et vist system i en Jane's-lignende bog. Den er forfattet af et fransk/engelsk team og findes på begge sprog.

Opdelt efter lande og herpå efter firmaer giver bogen i tekst med data, sort/hvide fotografier og i et vist omfang treplanstegninger ret grundige oplysninger om de enkelte typer af såvel tyngdepunktstyrede som rorstyrede (og kombinerede) fly. De store variationsmuligheder har nødvendiggjort en lidt ukonventionel form for beskrivelsen.

Indledningsvis er der 16 dejlige farvesider og til slut en motoroversigt. En god ny årbog – for udviklingen nødvendiggør hurtigt nye udgaver.

Horten-flyene 1933-1960

Reimar Horten og Peter Selinger: *Nurflügel*. H. Weishaupt Verlag, Graz. 23 x 27 cm,



Blandt de mange interessante bilag i Linköping-bogen er denne oversigt over timeprisen udvikling. Det ser voldsomt ud mod slutningen, som vi også føler det: men punkterne er alle priser omregnet til 1970-niveau, og det ændrer billedet. Man burde have haft disponibel indkomst minus skatter med også for en gennemsnitspilot!

240 s., pris DM 84,-.

To navne trænger sig på, når det drejer sig om haleløse fly, trekantfly og »kun vinger«, eller hvad de kaldes. Vi har tidligere anmeldt A. Lippisch's »Ein Dreieck fliegt«. Nu foreligger også bogen om brødrene Reimar og Walter Horten's udvikling af et halvt hundrede fly.

De begyndte som skoledrenge med modelfly og fortsatte på Wasserkuppe med avancerede svævefly. Under krigen fortsatte de mere eller mindre officielt udviklingen videre mod jagere, bombefly og trafikfly. Modsat andre konstruktører havde udlandet (Fairey, Northrop) efter krigen ikke brug for Horten-brødrene, der med overbevisende smil så udlandet arbejde sig gennem en forskning og udvikling, de selv havde lagt bag sig.

Reimar emigrerede til Argentina, hvor svævefly, motorsvævefly og motorfly så dagens lys – ja endog allerede i 50'erne hængesvæveflyet H X a »alita«, bygget af træ med vægt 42 kg og med start på pilotens ben, som han derpå lagde op under vingen. Præstationerne for denne vinge og projekterede udviklinger opgives at have glidetale på 18 til 30, men der krævedes også et væsentligt større antal arbejdstimer end til nutidens dragefly.

NURFLÜGEL



Oscar Kilo Whisky

Lørdag aften kl. halvti er nok noget i ugens bedste TV-tid, og udsendelsen den 29. oktober levede fuldt op til forventningerne om spænding, drama og happy ending – også hos de ikke flyveinteresserede.

Det var en rekonstruktion af hændelsen for en halv snes år siden, da piloten på Sportsflyveklubbens Cherokee 140 OY-BKW mistede orienteringen, da han kom ind i skyer, og nær var havareret. Heldigvis fik han kontakt med GCA'en på FSN Værløse og blev »talt ned« til en sikker landing.

Båndet af radiokorrespondancen har tidligere på foranledning af fysikrådet cirkuleret i klubberne og dannede baggrund for udsendelsen, der var lavet af Børge Reikamp og Tommy Rasmussen. Derimod var billedsiden af gode grunde rekonstrueret dog ikke med den uheldige pilot, men OY-BKW spillede sig selv, og det gjorde major Peter Appel også (det var ham, der var tjentegørende radarofficer den færdige dag). En par historiske unøjagtigheder var der dog. Flyet kunne af gode grunde ikke starte fra Skovlunde, og Værløse havde vist ikke fået sit nye tårn, da hændelsen skete. Men det kan være ligemeget. Det var en god og redelig udsendelse, som i lighed med lydbåndet burde bruges i fysik-arbejdet.

Canberra mange år endnu

Canberra, den første engelske jetbomber blev taget i brug i Royal Air Force i 1951 men synes at skulle fortsætte adskillige år endnu. Short Brothers i Belfast, der byggede 132 Canberra på licens i 1950'erne, har siden udført modifikationer og eftersyn på typen og er nu i gang med en ny kontrakt på £ 3,5 mio. (ca. 50 mio. kr.) på renovering af Canberra P. R. 9. Arbejdet vil strække sig over flere år.

OSCAR YANKEE

gang

type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
E Mitsubishi MU-2B-60	1562 SA	6.12.	Bohnstedt-Petersen, Hillerød
D Cessna F 172P	2204	20.12.	Sun-Air, Billund
G Grob G. 109B	6219	20.12.	Bol-Air, Esbjerg

ettet

type	dato	ejer	årsag
T Friendship	9.12.	Danish Aero Lease	solgt til Syd-Afrika
Γ Turbo Arrow	12.12.	Metallic, Skive	hav. 2.11.83, Flensborg
O Learjet 35A	14.12.	Alkair, Skodsborg	solgt til USA
IC Twin Comanche	16.12.	Prim-Air, Maribo	ophugget
X Falke	22.12.	Villy Bach, Aulum	solgt til Tyskland

erskifte

type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
Y Aztec	12.12.	Eli Wallin, Kolding og Hans Ehner, Vejle	Elisabeth og Hans Ehner, Vejle
iG Cherokee 140	23.12.	Delta Fly, Hedehusene	Jette Bidstrup, Skovlunde
Z St. Cirrus	2.11.	Kjeld Josephsen + 2, Brøndby Str.	Aviator, Nibe
X ASW-15	22.11.	Kjeld Østergaard + 2, Fjenneslev	FSN Værløse flyveklub
X Ka 6CR	1.12.	Nordjysk Svæveflyveklub, Frederikshavn	FSN Værløse flyveklub

ommentarer til Oscar Yankee

En gangs skyld udelukkende fabriksfly i afsnittet tilgang – det plejer at være beholdt svæveflyene at komme direkte fra fabrikken! OY-BPE kaldes af sælgerne en Marquise, og den har Nantucket interiør og eksteriør – sikken en opfindsomhed! Grob'ens ejer holder til på Bolhede svæveflyveplads, og partnerne i interesseklubben er Svend Aage Kærslund Nielsen, Margit Karin Nielsen og Peter Møller Singsboe, alle Esbjerg. Flyet blev prøvet den 6. december og fik midlertidigt gistreringsbevis med henblik på hjemmningen den 8. samme måned.

M køber DC-2

Indledning af 50-året for MacRobertson tvæddeløbet til Australien har KLM købt DC-2 (selskabets »Uiver« fik andenpræmien i hastighedsløbet og førstepremien i vindicapløbet) for at foretage en mindevning til Australien, dog godt et år for lidt! Flyets to piloter flyver til daglig Boeing 747 – kaptajnen er i øvrigt sønnesøn KLM's stifter *Albert Plesman*.

I England arbejder man ihærdigt på genbygning af vinderflyet D.H. 88 Comet, så også det kan gennemføre en mindeflyvning til Australien, og fra Danmark er *Milael Hansen* taget på en ny tur til den gamle verdensdel, Thai International's est. Han blev i sin tid nr. 7 i handicapløbet (på et Desoutter privatfly).

Kursus i flyflytning

Det engelske firma RFD Ltd., der bl.a. fremstiller gummibåde og redningsveste, er også en af verdens førende fabrikanter for udstyr til bjergning af fly.

Det har hjemsted i Godalming i Surrey syd for London og har netop købt en Trident One af British Airways og fået den leveret til sin afdeling på Dunsfold flyvepladsen, som tilhører British Aerospace og bruges til indflyvning af Harrier og Hawk.

RFD skal dog ikke bruge sin nyhvervelse som forretningsfly. Det kommer aldrig mere i luften igen, men skal bruges til uddannelse af lufthavnspersonale i flytning af havarerede fly væk fra startbanerne, så lufthavnen hurtigst muligt kan komme i drift igen. Kurset omfatter dels kendskab til bjergningsudstyr, dels principperne for løftning af fly ved hjælp af »pneumatiske donkrafte«, altså oppustelige gummisække samt flytning af beskadigede fly.

Til det formål anvendte man tidligere en udrangeret Canberra jetbomber, der stod opstillet i gården bag fabrikken, men den har man nu overdraget til en flybevaringsgruppe.

Mitsubishi i Skandinavien

Bohnstedt-Petersen A/S, afdelingen på Grønholt flyveplads har overtaget forhandlingen af Mitsubishi fly i Danmark, Island, Norge og Sverige. Man har taget en Diamond og en MU-2 hjem, men allerede solgt Diamond'en til Sverige. En ny er dog i ordre.

Aktieselskabsregisteret

Ændringer

Bohnstedt-Petersen & Dyrberg A/S, Hillerød: Eivind Dyrberg er udtrådt af, og medlem af bestyrelsen Peter Bohnstedt-Petersen er indtrådt i direktionen.

Teeair Inc. ApS, København: Likvidationen er sluttet og selskabet hævet.

Aircraft Servicenter, Bov ApS, Vamdrup: Indskudskapitalen er udvidet med 50.000 kr. ved konvertering af gæld og udgør nu 80.000 kr.

Up Air ApS, Sindal: Skifteretten i Hjørring er anmodet om at opløse selskabet.

Air Frölich ApS, Hørsholm: Indskudskapitalen er udvidet med 225.000 kr. ved udstedelse af fondsanpart og udgør nu 300.000 kr.

Handelsregistre

Nyregistreringer

Ålborg Hangar Invest I/S driver handel og håndværk i Ålborg kommune. Anders Ib Bønnelycke Nielsen, MUK Air Taxi og North Air Mec, Ålborg lufthavn ApS er de ansvarlige deltagere.

Rettelser

På side 29 nederst til højre under »Civilingeniørtiden« skal der to gange stå 1969 i stedet for 1959.

I billedteksten nederst side 33 skal der stå 1973 i stedet for 1983.

Under Ejerskifte side 35 skal der som ejer af OY-FZX stå Henriette Borch i stedet for Boel.

Under Ny Glaser-Dirks forhandler samme side skal 1885 rettes til 1985.

SMALKOST



Luftfotograf Torkild Balslevs julekort viser hans økonomimodel, kaldet »smalkost«. Mon han jager hekse med den St. Hansaften?



Protector
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident
Grev Flemming af Rosenborg

Formand
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverådet
Formand Advokat Johan Baade

Svæveflyverådet
Formand Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverådet
Formand Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon 02 - 39 08 11
Telegramadresse Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 12 47

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 55 55 lok 392
(ma on fr tm)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Formand Eigil Christiansen, Arildsvej 8
Gråmose, 7442 Engesvang
Telefon 06 - 88 01 12

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon 07 - 14 91 55
Postgirokonto 6 12 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4 th., 2100 Kbh Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4 th.
2200 København N
Telefon 01 - 35 37 51

Radiostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand
General K. Jørgensen
Generalsekretær
Generalmajor B. E. Amlid

Sekretariat
Direktør M. Tronbjerg
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Denmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

KDA's 75-års jubilæum

Da dette nummer var færdigtrykt den 20. januar for at udkomme i ugen efter jubilæet, må en egentlig reportage vente til nr 3. Men noget kan der dog godt siges om forberedelserne til den runde dag, og hvordan den tegnede ved redaktionens slutning.

Første led i markeringen af jubilæet var udkomsten af »I vilden sky«, den utraditionelle jubilæumsbog med udenforstående forfatteres oplevelser i KDA's forskellige virksomhedsområder. Den blev lidt forsinket, men nåede dog at komme på julebordet hos de mange KDA-medlemmer, der har forudbestilt den. Den kan stadig fås i jubilæumsudgaven til reduceret pris (98,50 kr. plus porto) for medlemmer, og det kan anbefales fx klubber at sikre sig eksemplarer til gavebrug til klubbens eller flyvepladsens venner i jubilæumsåret.

KDA's protector, Hans Kongelige Højhed Prinsen, var i udlandet på jubilæumsdagen og kunne ikke deltage i festlighederne. Et eksemplar af »I vilden sky«, smukt indbundet i skindbind, blev derfor overrakt Prinsen af jubilæumskomiteén på Amalienborg den 15. december, som det fremgår af fotografiet side 53 og herunder.



Bestillinger på særkuverterne med specialstemplet den 20. januar indløb ved redaktionens slutning i en stadig strøm, og kuverterne skulle være kommet ud til filatelisterne umiddelbart efter jubilæet. KDA har imidlertid sikret sig et ekstra oplag, således at vi stadig kan forsyne medlemmer, der ikke nåede at bestille i tide. Også en god gaveidé til filatelistisk indstillede familiemedlemmer og venner og bekendte...

Stor deltagelse i receptionen

Ved 60-års-jubilæet for 15 år siden holdt KDA både reception og fest på Royal Hotel. Dengang boede KDA under beskedne forhold på Rømersgade i København, og det

havde egentlig været rart, om reception denne gang kunne have fundet sted i KDA huset i Roskilde. Det opgav komiteén af grunde: Dels er biblioteket næppe stort nok til så omfattende et arrangement, dels – og især – kunne eventuelt vinterv afskrække mange fra at tage til Roskilde.

Derfor blev det SAS Hotel Scandinavia der i øvrigt ligger praktisk nær ved Flyve monumentet, hvor kransenedlægni skulle finde sted for receptionen.

Foruden at der var åbent hus til receptionen, havde KDA indbudt en lang række kendte ansigter inden for dansk flyvning og unge og gamle mødtes ved denne lejlighed for at fejre dagen.

Her havde KDA's præsidium og hovedbestyrelse lejlighed til at møde repræsentanter fra de tilsluttede unioner, tidligere bestyrelsesmedlemmer, modtagere af Luftfartspokalen, firmamedlemmer og andre af KDA-familien.

Udefra kom repræsentanter for ministerier, luftfartsdirektoratet, KLV, SAS og andre selskaber, andre foreninger inden for dansk flyvning, DIF, Flyvevåbnet og mange flere.

Og fra udlandet kom repræsentanter for de nordiske aeroklubber. Af KDA's 5 ære-medlemmer kom de 4, heriblandt den 81-årige general *Nils Söderberg*, tidligere generalsekretær i den svenske aeroklub, som stadig meget aktiv inden for flyvehistorisk virksomhed i Sverige.

Store bidrag til jubilæums-fondene

Det er som bekendt ikke gratis at holde fest og at markere en 75-årsdag, så med hjælp af KDA's præsidium og ikke mindst KDA's præsident, grev *Flemming af Rosenborg*, har jubilæumskomiteén gennem hele året arbejdet på gennem firmaer og foreninger at skaffe midler i en indsamling i forbindelse med jubilæet.

I kontanter samt i form af tilsagn om bidrag, der ville blive overrakt på jubilæumsdagen, havde KDA ved redaktionens slutning modtaget følgende værdifulde bidrag:

Bankerne – Den Danske Bank af 1818, Københavns Handelsbank og Privatbankens i fællesskab kr. 25.000
Boel Foods Ltd kr. 5.000
Bohnstedt-Petersen A/S kr. 5.000
Cimber Air A/S kr. 5.500
Fabrikant Mads Clausens Fond kr. 10.000
Codan Forsikring kr. 5.000

Kalender – alment

28/2 Generalfors. i Danske Flyvere
27/3 Keglæften i Danske Flyvere
31/3 KDA's landsmøde
20-27/5 Hannover-udstilling
2-3/6 KDA-flyvedag landet over
17/6 Åbent Hus (FSN Værløse)
3-9/9 Farnborough-udstilling

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 6. februar

Conair (Spies Fonden)	kr. 5.000
Tysk Pool for Luftfarts-	
sikring	kr. 10.000
nia-Haand i Haand Fondet	kr. 3.000
ersk Air	kr. 5.000
okkat Børge Moltke-Leth	kr. 5.000
andinavian Airlines System	kr. 25.000
Dansk Shell	kr. 3.000
rling Airways A/S	kr. 5.000
orgfondet	kr. 15.000

Udvalgte oplærende liste følger i næste nummer.

ntaktudvalgsmøde i december

I sidste møde i Kontaktudvalget for General Aviation (7. december) blev der udgivet orienteringen om radiokravene, som er beskrevet side 57, drøftet en række andre emner.

Udvalget oplyste direktoratet, at man har fået en opfordring fra KDA om ligesom andre myndigheder at udsende girokort til betaling af afgifter. Foreløbig er det ikke besluttet med flyvepladserne, og koncessionsansøgere vil følge, så snart de er indkodet i systemet.

Udvalget KDA's forespørgsel bekræftede ministeriet for offentlige arbejder forlydende, at en route afgifterne vil blive forhøjet 1. oktober, men at formen endnu ikke er besluttet. Der er planer om at gøre dem afhængige af vægt og fløjet distance, og man påtænker også at inddrage VFR-flyvning – uden at det derfor skulle blive umuligt at flyve almenflyvning i Danmark. Udvalget ville komme på offentlig høring om nye nytår, men forelå endnu ikke ved rektionens slutning.

Direktoratet overvejer en henvendelse til ministeren med forsvaret til justitsministeriet om at henstille, at også flyvesikkerheden skal ses i betragtning i bekendtgørelsen om luftfartsmålinger.

Direktoratet havde afvist Dansk Svæveflyver Unions tilbud om kanalisering af DMFL'ere etc. med den motivering, at det ikke er pligt for svæveflyvere til at være medlem af DSvU. Selv om 99,999% af svæveflyverne gennem 50 år har været medlemmer af unionen, foreslog denne dog, at de aktuelle »outsidere« kunne tegne direkteabonnement, for unionens forslag var regnet at kunne spare ca 252.000 kr årligt, hvilket kunne være med til at billiggøre udstyret.

En arbejdsgruppe har behandlet forholdene omkring Flyvemedicinsk Klinik og dennes organisation og udarbejdet en rapport, der vil blive offentlig tilgængelig, når den frigives af Rigshospitalet.

Direktoratet efterlyste tilbagemelding om, hvordan effektiviteten er af den nye metode for afmærkning, der er foretaget af ministeren ved Sindal. Punktet optages ved næste møde i marts, og KDA modtager gerne kommentarer herom.

Tysk ny pris for sportslicenser

En del medlemmer har fulgt vor opfordring i sidste nummer om at forny sportslicens tidligt i år, men ikke alle har opdaget, at prisen er ændret til 30 kr. for såvel udstedelse som fornyelse.

Dansk Flyvehistorisk Forening, Kbh.

Efter en filmaften den 11. januar er næste møde den 8. februar, hvor chefen for Søværnets Flyvetjeneste, orlogskaptajn Carlsson, beretter om SF's opgaver og dagligdag på Færøerne og Grønland.

Den 14. marts er der generalforsamling med filmprogram. Begge møder finder sted på Svanemøllens kaserne.

KDA-aktiviteter siden sidst

12/12: Møde i jubilæumsudvalget (Jakobsen, Harboe, Rex Andersen, M. Voss, P. Weishaupt).

15/12: Overrækkelse af »I vilden sky« til Prinsen (jubilæumsudvalget).

3/1: Møde i jubilæumsudvalget.

6/1: Møde i luftfartsdirektoratet om BL 9-5. Flyvning med dragefly (G. Kelsen, PW).

13/1: Møde med luftfartstjenesten om svæveflyvning på Sjælland (Finn Hansen, Mogens Hansen, MV og PW).

20/1: KDA's 75-års Jubilæum.

FAI's Sporting Codes

FAI's Sporting Codes med regler for konkurrencer og rekorder i de forskellige sportslige kategorier kan som hidtil købes gennem KDA, men prisen er ændret til 20 kr. pr. stk.

Nye bøger i KDA's bibliotek

Jeffrey Quill: *Spitfire, A Test Pilot's Story*.

H. Dieter Köhler: *Die deutsche Luftfahrt*.

Ernst Heinkel – Pionier der Schnellflugzeuge.

Ann Welch: *Happy to fly, An Autobiography*.

Hans Kosman: *Hoger op*.

Don Lodge: *Radio Control Model Helicopter Handbook*.

Per Weishaupt (red.): *Motorflyvehåndbogen* 3. udg.

Nye direkte medlemmer i KDA

Dir. Chr. Thind Jensen, Kolding

Mads Byskov, Kbh. N.

Tirstrup Lufthavn, Kolind

Ing. Claus Egholm Petersen, Rungsted Kyst

Tom Villy Schmidt, Kbh. N.

Ria Maria Sparrevohn, Lyngby

Chauffør Hans Fleischer, Ballerup

Dir. John Brinck, Espergærde

Insp., dr. med. Niels P. Skamris, Middelfart

Civ.ing. Peter Kann, Haslev

Godsejer Knud Højgaard, Nykøbing F.

Nyt takstregulativ

Efter KLV's nye takstregulativ for Kastrup og Roskilde (i kraft fra 1. januar) er minimumsafgiften for lette fly i Kastrup øget til 300 kr., mens den for Roskilde uændret er 20 kr. for fly indtil 1500 kg og 30 indtil 2500 kg. Hertil kommer moms.

For tungere fly er startafgiften for hver påbegyndt 1000 kg for begge lufthavne sat op fra 10 til 17 kr, mens der er nedsættelse for udenrigstrafikken.

Flyveteknisk Sektion

Dansk Ingeniørforenings flyvetekniske sektion holder generalforsamling torsdag den 23/2 kl. 1930, og herefter (kl. 2000) er der foredrag om flyvning med Catalina. Til sidst nævnt er der adgang for KDA-medlemmer. Mødet holdes i Ingeniørhuset, Vester Farimagsgade 31, København.

Flyvefilm i Filmmuseet

Filmmuseet i København indledte det nye år med en serie spillefilm, hvis eneste fællestræk er, at de har flyvning som baggrund. Programmet forelå så sent, at film som »Det ligger i luften« og »Memphis Belle« allerede har været vist; men der er stadig mulighed for at opleve klassikere som »Luftens hårde halse« og »Mørkets eskadrille« (The Dam Busters), men serien omfatter også den tyske »Stukas« og den svenske »Første flyverdivision«, og selv et par danske film er der blevet plads til: »Nu stiger den!« om Ellehammer og den temmelig rædselsfulde »Jetpiloter« – den indeholder dog nogle ganske gode luftoptagelser af F-86D.

For at overvære filmene skal man dels løse medlemskort for 1984 (60 kr.), dels betale 15 kr. pr. film. Filmmuseet ligger i Store Søndervoldstræde på Christianshavn og har telefon 01 - 571003.

Gratis tysk annonce-service

KDA-medlem Hans Günter Lintl og hans kone Ruth har været så glad for dansk gæstfrihed, at de tilbyder andre KDA-medlemmer følgende gratis service:

De modtager hver måned tidsskrifterne Aero-Kurier, Fliegermagazin og Luftsport, hvori mange motor- og svævefly averteres til salg, men som ofte først når danske abonnenter, når de pågældende fly allerede er solgt.

Klubber og piloter, der søger brugte fly, kan derfor (på tysk) skrive til Lintl, hvilken flytype, de søger, og hvilken maximal pris de vil give, samt hvad deres telefon-nummer er, og hvornår de træffes.

Så snart der dukker et egnet tilbud op i de pågældende bladets spalter, vil man blive ringet op, så man kan sætte sig i direkte forbindelse med annoncøren. På den måde har Lintl allerede formidlet to svævefly i de sidste to år til Danmark.

Denne service er gratis, der er ingen provision til nogen side, ja undervejs kan man endda skaffe overnatning hos Lintl-familien, der bor nær autobanen mellem Dortmund og Köln. Adressen er Hans Günter Lintl, Kölner Strasse 6A, D-5820 Gevelsberg, Vesttyskland.

Caravelle på 1984-platten

Danmarks Flyveplatte's 1984-motiv er SAS-Caravelle »Finn Viking«, idet vi her har endnu et jubilæum i 1984: Den 26. april er det 25 år siden, at SAS som verdens første luftfartsselskab indsatte Caravelen som passagerfly.

Platten koster 175 kr incl. moms (plus opkrævning og forsendelse) og kan fås ved henvendelse til Danmarks Flyveplatte, Box 33, 2770 Kastrup (telefon 01 - 51 62 51, giro 2293234). Platten sælges til støtte for bl.a. Danmarks Flyvemuseum.



Sekretæren,
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade	09-17 19 34
Næstfm.: Finn Brinch	07-11 04 31
Kasserer: Bøge Osmundsen	02-29 41 75
Sekretær: Ricard Matzen	03-61 52 50
Knud Larsen	03-42 45 16
Gunnar Hansen	-
Knud Nielsen	05-65 74 25

Flyv fugl, flyv...

Dagene længes, og vi går snart på vingerne igen. For at få flyvelysten tilfredsstillt deltager de fleste af os i en eller flere konkurrencer. Det er sjovt og det er lærerigt. De danske regler følger nu de udenlandske – det er ikke vanskeligere, og det er hyggeligere end før, for nu kan alle klubber og deres medlemmer deltage i den landsomfattende dyst om hvem, der skal repræsentere de danske farver. De nye regler er fremsendt til din klubs sekretær, så her kan du få flere oplysninger, og det kan du også få ved konkurrenceudvalgets formand *Finn Brinch*.

Lær noget nyt

Kursusudvalget indbyder til kursus på Herring flyveplads den 5. og 6. maj. Der kan deltages en eller begge dage. Lørdag er beregnet for alle dem, der ønsker at høre om de nye konkurrenceregler. Søndag flyves en konkurrence med teoretisk gennemgang og efterfølgende diskussion. Sæt kryds i kalenderen og lær EKHG at kende, så er du også bedre rustet til DM senere i maj. Nærmere om kurset meddeles til din klub samt i disse spalter.

Nyt fra motorflyveklubberne

Horsens har fastlagt forårets mødeprogram:

16. jan	Gensyn med Oshkosh
6. feb	En flyvelæge og om fly-medicin
20. feb	Fortællinger og foto om gamle fly
12. marts	Generalforsamling
26. marts	PFT på klubaften

Nærmere om programmet udsendes til medlemmerne.

Odsherred har udsendt program over vintrens aktiviteter. Generalforsamling afholdes den 3. marts. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, kan allerede nu indsendes til bestyrelsen.

Århus får den 7. februar besøg af formanden for DMU, der kommer og fortæller om sine oplevelser i forbindelse med verdensmesterskabet i Norge.

Bøgsted-sagen nu afsluttet

I FLYV nr. 3/82 side 89 omtales den langvarige sag, der drejer sig om hvorvidt offentlige myndigheder, med hjemmel i by- og

Kalender – motorflyvning

28/4–1/5	Rally på Korsika
26–27/5	DM-motorflyvning (Herning)
2–3/6	Flyvningens dag
23–28/6	Rally på Malta
15–16/6	KZ-rally
3-4/8	KDA's Anthon Berg Air Rally

landzonenloven, kan forbyde motorflyvning fra en flyveplads, hvorfra der har været motorfløjet før lovens ikrafttræden i 1970.

Sagen ansås for afsluttet med det indgåede forlig, hvorefter ét motorfly kunne stationeres og yderligere ét til to fly lejligheidsvis anvendes.

Forliget blev imidlertid anket, og Miljøankenævnets kendelse gik flyveklubben imod, hvorefter politimesteren i Hjørring rejste tiltale med krav om bødeforlæg på kr. 5.000 til både Hjørring Flyveklub og Hjørring Svæveflyveklub, da motorflyvningen var fortsat under sagsbehandlingen.

På grund af vanskeligheder med at forny lejemeålet for pladsen på rimelige vilkår har Hjørring Flyveklub imidlertid i mellemtiden opgivet at motorflyve fra pladsen og er derfor ikke længere indstillet på at gennemføre en omkostningskrævende sag, der måtte forudses at ende i Landsretten.

Ved advokat *Søren B. Henriksens* mellemkomst opnåedes en aftale med anklagemyndigheden om vedtagelse af bøde på kr. 3.000 til Hjørring Flyveklub og kr. 2.000 til Hjørring Svæveflyveklub, dog uden at disse vedkender overtrædelse af by- og landzonenloven.

Sagen må herefter anses for endelig afsluttet, uden en retslig afgørelse af det principielle spørgsmål om tolkning af by- og landzonenloven.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr 37 af 14/12 gav oplysning om, hvordan det gik med de nye BL'er og skolingsnormer. BL'erne var da klar til trykning og ventedes i kraft 1/2. Normerne var ved at blive efterjusteret på baggrund af resultatet af Ebeltoft-møderne. Nærmere fremkommer på Instruktørmøder i februar-marts.

Medd. nr. 1/1984 af 4/1 var et spørgeskema angående faldskærmspakkekursus. Det skulle være besvaret senest 20/1.

Eggers til paneldiskussion

Luftfartsdirektør *Val Eggers* er ikke i stand til at overvære selve repræsentantskabsmødet i Århus den 25/2, men har givet tilsagn om at komme til stede til arrangementet om søndagen den 26., hvor der om formiddagen bliver en paneldiskussion om det spændende emne:

Samarbejds- og konfrontationsmuligheder mellem luftfartsdirektoratet og unionen.

Der skal nok blive fuldt hus!

MUX'en skal rip-rapperes

Som bekendt er den gamle Mü-13d, O. MUX, under restaurering til museumsbrug og *Erik Holten* har nu samlet et solidt hold af Nordsjællands Flyveklub til slutspurten nemlig *Harry Nielsen* (svæveflyver siden 1936), *Christian Lund*, *Knud Christoffersen*, *Ebbe Løvig Nielsen* og ham selv.

Da flyet skal have nyt lærred, får *Niels Ebbe Gjørup*, der forsker flyets historie, lejlighed til at undersøge stemplerne med henblik på at opdage mere om dets oprindelse.

Men der mangler en journal! Man har den første »Bordbuch« fra 1.7.1939 og den sidste danske luftfartstidsjournal fra 20.5.1956. Men ingen har kunnet finde den manglende journal imellem disse, hvorfor et kom til at flyve i Herring Svæveflyveklub.

Da det færdige fly gerne skulle fremtræde så tæt ved dets udseende i 1939, er han meget interesseret i oplysninger om farve, bemaling m.m. Er der læsere, der ved noget, eller har (farve) fotografier af flyet, kontakt N. E. Gjørup (07 - 127509) eller *Holten* (02 - 273933).

EM for motorsvævefly

Da EM for motorsvævefly i år for første gang er lagt uden for Tyskland og endelig placeret i Norden, skulle de nordiske lande gerne repræsenteres bedre end hidtil. Der var et dansk motorsvævefly på tur til Finland i fjor, så det er bevist, at de netop kan flyve turen til Rääskälä, hvor VM i svæveflyvning som bekendt fandt sted i 1974.

Konkurrencen finder sted i svæveflyvehøjsæsonen fra 25/6 til 7/7, hvor solen på himlen fra kl. 4 til næsten 23! Typisk termikvirksomhed er mellem 9 og 20.

Der flyves i åben klasse (inkl. Janus-M 15 m klasse og tosædede efter regler til op ad de sidste på Feuerstein).

Gebyr FM 850, fin indkvartering til 100 FM pr dag, mad til 15–20 FM pr måltid.

DSvU har nærmere detaljer. Nye informationer bebudes i februar, og *tilmeldingsfristen er 31. marts*, så kom ud og starthullerne med planlægning NU!

To dødsfald

To kendte svæveflyvere er gået bort i efteråret.

Den 18. oktober døde *Helge G. Nielsen* 74 år. Han begyndte at svæveflyve i Fredrikssund, men kom senere til Kalundborg klubben hos sin broder Ejvind (der i øvrigt har været ramt af svær sygdom i efteråret). Helge fik sølv i 1969, 60 år gammel, og præsterede i 1972 at flyve guld-højde over en markbrand, hvad han levende beskrev i FLYV nr 11/72. Helge var et hjælpsomt menneske og lavede bl.a. den svævefly-skulptur, der står på Kaldred.

Den 1. december døde *Gustav W. B. Birkerød*, 67 år. Hans virksomhed lå fra 1956 Birkerød, København, Holbæk og Tølløse klubberne. Han var en overgang formand for Københavns Svæveflyveklub, som han blev æresmedlem af, og var en tid en effektiv dansk forhandler af Schleicher-svæveflyene, ligesom han også fløj motorfly.

lender – svæveflyvning

-12/2	Nord. svæveflyvemøde (Norge)
2	Repræsentantskabsmøde
-29/3	CIVV-møde (Paris)
4	s-teoriprøve
4-5/5	HI-kursus 1
17/5	Grundkursus (Arnborg)
-26/5	HI-kursus 2
5-10/6	DM st. og 15 m (Arnborg)
-17/6	Strækkursus (Arnborg)
6-1/7	FI-kursus 1
6-7/7	EM-motorsvævefly (Finland)
6-7/7	EM i VM-klasserne (Vinson/Verdon, Fr.)
6-7/7	Hahnweide-konkurrence (Ty.)
-29/7	Talentkursus (Arnborg)
7-10/8	Nordic Open (Arnborg)
-26/8	FI-kursus 2
8-8/9	Grundkursus (Arnborg)
-22/9	HI-kursus 3.

rt fra svæveflyveklubberne

iator har af Ålborg kommune fået værkslokale stillet gratis til rådighed på rholmsvej og tilbyder at lade andre svæveflyveklubber i Ålborgområdet benytte t, når det er ledigt. Teoriundervisning irter med introduktionsaftalen den 25/1. *Billund* fløj i 1983 2.225 starter, 528 timer 4.919 strækkilometer på 46 strækflyvger. Værksted med varme indrettes i ngaren.

Herning har 18 tilmeldt til S-teorikursus, ortil max. 20 vil blive optaget. Ved afflyvngsfesten hædredes Kaj Fredsø som ðbmester, Søren Kampmann for hurtig- 100 km Δ og bedste Δ samt Kirsten mgaard for varighed. Den af en privat uppe anskaffede ASW-20 kan ved simpel skiftning af tipperne forvandles til hendsvi ASW-20 F, FL og FP. Sidstnævnte udgaven med winglets udviklet af Cen- ir i samarbejde med the French Aero- utical Resarch Institute i Toulouse (ikke forveksle med Tølløse). FL udgaven har ændvidde på 16,6 m og glidetæl 46. Privat ob 109 B er bestilt og leveres i januar. *Kalundborg* har besluttet at optage »mi- clette« i klubben som medlemmer til al- ndeligt kontingent men reduceret ind- ud.

Lemvig afholder rejseflyvningskursus r motorfalk 1/2-84 kl. 1900 og følgende 3 idage. Løn til flykøb er bevilliget og nkes anvendt til anskaffelse af LS-1.

Nordsjælland sidste flyvning i 1984 fore- r den 31/12, hvor Henning Kærgård fik en adsrunde med færgepiloten af den netop komne Grob 109B, OY-XMU, inden vin- rne blev foldet tilbage og flyet fik skaffet plads i hangaren.

Silkeborg planlægger åbent hus/flyve- ævne 26/5, men overvejer at flytte dette til eller 3/6 som led i KDAs »åbent hus« rangementer landet over. Klubben har ødtaget tilskud på kr. 40.000 fra tipsmid- rne til nybyggeriet.

Tølløse afholder S-teorikursus på Absa- ns Skole i Roskilde fra 5/1 til 12/4.

Værløse afholdt sæsonens sidste certifikatprøve 17/12. To prøver blev af- gt 11/12. Aspiranterne begyndte skolin- i juni 83. Ved teoriprøven 6/12 deltog , heraf 6 drageflyvere.

Ålborg arbejder på at lave en fortælling

om den »pensionerede Polyt« til FLYV og »Svævenyt« og er derfor interesseret i op- lysninger, fotos og anekdoter om veteran- flyet. Henvendelse til Finn Hougaard, Bak- kelyvej 9, Krogstrup, 9600 Års.

Kalender – anden flyvesport

26/7-5/8	EM drageflyvning (Vågå, Nor- ge)
22/8-2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26-31/8	EM varmluftballon (England)



Her slæber Finn N. Hovgaard i KZ VII OY-ATM den gamle Polyt III OY-XFA med Gert Frikke og Dan Hansen som pilot og passager på dens sidste flyvetur fra Vesthimmerlands flyveplads, hvis bane og faldskærmsgrav man ser. Turen gik til Flyvestation Ålborg, hvor klubben oprindeligt havde hjemme. (Foto: Vesthimmerlands Luftfoto, V. Evan Bisgaard).

10 nye ballonskipperere?

DDAS førte i december et nyt ballonteori- hold op til eksamen i aerostatik samt mate- riel- og gaslære.

Man skal dog ikke forvente en omgåen- de fordobling af landets ballonpark (p.t. 15). Praktisk skoling kan vare 1-2 år. Hidtil har tilvæksten i gennemsnit været 1 pilot/ ballon om året.

Første 1983-skipperbrev: *Asbjørn Dam- hus*, København.

Højde-diamant

Preben Bruhn Jensen, Tølløse

Nye S-certifikater

Ole Fløe Nielsen, Herning
Tom Leonhard Finsen, Viborg
Svend Galsgaard, Vemb

Klubblade til statsbiblioteket

Redaktøren af KF-NYT, medlemsblad for Kalundborg Flyveklub, har modtaget et brev fra Statsbiblioteket, hvori man gør op- mærksom på, at bladet ikke er modtaget til biblioteket.

Indsendelse af tryksager sker normalt direkte fra trykkerierne. Men da mange klubblade jo trykkes privat, fungerer auto- matikken ikke.

Bibliotekets opgave er at opbevare en komplet samling med henblik på forskning og udlån.

Indsendelse af klubblade kan ske uden frankering. Ved indsendelse som brev skrives på frimærkets plads: »Lovbefalet ind- sendelse. Modtageren betaler portoen«.

Adressen er: Statsbiblioteket, Universi- tetsparken, DK 8000 Århus C.



Særstemplet på jubilæumsdagen. Fik du sikret dig en af kuverterne? Ellers prøv hos KDA. Pris inkl. fremsendelsesporto kr. 17,70.

World Jet Trading

- when you want to trade-in, buy or sell...

LEARJET 35A 1978, TT 1550 HRS T/R, MSP DUAL COLL 3RD INV. CARGO DOOR	LEARJET 35A 1981, TT 630 HRS MSP GNS 500-III COLL FIS 84 LIKE NEW	LEARJET 36 1975, TT 1350 HRS GNS 500-III COLL 332C-10 RMI COLL 718U-5 HF	LEARJET 35A 1980, TT 2100 HRS COLL FIS 84 FD ASB 500 HF CARGO DOOR NO DAMAGE	CITATION II 1978, TT 1675 HRS DUAL ADF, DME DUAL TDR ANGLE OF ATTACK ATT. BUY	CITATION I/SP 1980, TT 630 HRS GNS 500A-II ASB 500 HF ANGLE OF ATTACK	CITATION II 1982, TT 635 HRS RDR 1100 COL RAD ANGLE OF ATTACK OPTION 1 ATT. BUY	CITATION I/SP 1981, TT 485 HRS DUAL ADF, DME AA 215 ALT RDR 1200 RADAR LIKE NEW	CITATION I 1977, TT 2800 HRS ENGS. 2800/300 T/R DUAL TDR/ADF ANGLE OF ATTACK
CITATION 500 1974, ENGS 1810/1720 SOH NEW HSI COLL 50 ALT, ANGLE OF ATTACK	CITATION 500 1974, TT 3980 HRS RCA AVIONICS COLL ALT. RAD. NEW INT./EXT. ON CESCOC	LEARJET 25B 1974, TT 3875 HRS 870 HRS SOH DUAL ADF CARGO DOOR	HS 125/400/731 1973, TT 3575 HRS ENGINES 85 HRS GNS 500-III 618T 3HF APU	FALCON 10 1976, TT 4775 HRS 1080/695 SOH COLL ALT 55A PRIMUS 40 WXD RAD.	FALCON 50 1980, TT 1000 HRS RCA PRIMUS 40 COLL ALT 55 APU 700 HRS LIKE NEW	FALCON 50 1982, TT 30 HRS DUAL 718U-5HF GNS 500-III PRIMUS 400 RAD APU GARRETT	CHALLENGER 1982, TT 250 HRS DUAL GNS 500 COLL ALT 55 B 11 PASS	LEARJET 55 1981, TT 600 HRS T/R FIS 85/FIS-84 FD TRIPLE COMM 7 PAX
CONQUEST I 1981, TT 350 HRS DUAL DME, TDR ANGLE OF ATTACK 160 COL. RADAR	CONQUEST II 1981, TT 400 HRS GOLD CROWN DUAL ADF, DME TDR. WXR 300 COL RAD DUAL COMPASS	CONQUEST II 1981, TT 575 HRS COLL AVION WXR 300 RADAR RNS 3500 RNAV ATT. PRICE	KING AIR 200 1976, TT 2500 HRS 200 HRS SHSI GOLD CROWN AFT AIR COND.	KING AIR 200 1977, ENGS 1375/1200 SOH DUAL RMI AFT AIR COND. ONE OWNER	KING AIR 200 1981, TT 1500 HRS GOLD CROWN GNS 500-III AFT AIR COND. LARGE WHEELS	KING AIR 200 1981, TT 2350 HRS COLL PROLINE AFT AIR COND. ANS-31 RNAV LARGE GEAR	KING AIR E90 1979, TT 1600 HRS GOLD CROWN DUAL RMI DUAL TDR, ADF AFT CABIN DOOR	KING AIR C90 1978, TT 2725 HRS 300 HR SHSI 5 YEAR INSP PERFORMED, GOOD CONDITION
KING AIR C90 1980, TT 1255 HRS GOLD CROWN DUAL ADF, RMI COLL HF 220 ONE OWNER	KING AIR C90 1974, TT 4075 HRS RCA AVIONICS PRIMUS 40 WXD RAD 8 PASS	KING AIR F90 1980, TT 1300 HRS 200 HRS SHSI GOLD CROWN PRIMUS 300 RAD ATT. BUY	T C 690B 1977, TT 2750 HRS ENGS. 0 HRS SOH RDR 1200 RADAR IOC ENC. ALT 8 SEAT	T C 690 B 1977, 0 HRS ENGS COLL AVION PRIMUS 40 RAD LEATHER INT.	TWIN OTTER 300 1979, TT 3500 HRS ENGS. 800 HRS SOH DUAL COLL PROLI- NE NEW INT/EXT	CHEYENNE III 1981, TT 550 HRS GOLD CROWN RDR 1100 COL. RAD EXCEL COND. NO DAMAGE	CHEYENNE III 1981, TT 130 HRS COLL PRO LINE RNAV EXEC. INT. LEASE POSS.	GULFSTREAM I 1959, TT 9750 HRS COMMUTER CONF. 24 SEATS GOOD CONDI- TION

WORLD JET TRADING ApS., COPENHAGEN, DENMARK, TELEX 22366 WJT DEN DK, TELEPHONE: 1-133 133

I VILDEN SKY

Årets flyvebog. I anledning af KDA's 75-års jubilæum.

Læs den selv!

Brug den som gave til klubbens naboer og venner



Til KDA Service, Postbox 68, 4000 Roskilde

Send mig _____ eksemplarer af I VILDEN SKY

Navn: _____

Gade: _____

Post-nr. _____ by: _____

Medlem af KDA: direkte, via union: _____

Ønskes pr. postoprævning, check kr. _____ (inkl. porto) vedlægges.

1 sæt hjulskærme

til Piper PA 28 sælges billigt.

Tlf. 03-43 42 10
bedst aften

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFL reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

Morelli M100S årg. 1965

844 starter - 788 timer. Incl. transportvogn, faldskærm, el-vario og standard instrumenter. Godk. til kunst- og skyflyvning. Kr. 28.000,-

Tlf. 08-15 51 55

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 150, 172, 182, 310, Piper 140, 160, 180, 235, Horizon, AA1, AA5, Arrow, Aztec P 23/250, Rallye, Mooney, Piper Colt.

H. L. P. LAUGE ApS . Tlf. 05-62 66 16

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.

Europas største Overskudslager!

ARMY-VARER

Middelfartvej, 5610 Assens

Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

Take Anywhere Tape Recorders



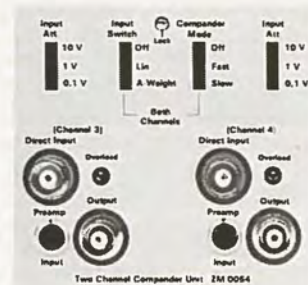
**New Generation
Types 7005 and 7006.
The Only Truly Portable
Tape Recorders for
both Mobile and
Laboratory Use**



82-060



- DC to 60 kHz frequency range
- Choice of easy-fit plug-in units for any mixture of 4 IRIG FM and Direct channels
- Differential tape drive, phase locked to internal crystal reference. Ensures ultra dependable bench and mobile use
- 5 hours continuous operation from self-contained Battery Pack
- Optional plug-in Mains Adapter/Battery Charger
- Weigh less than 20 lbs



Plug-in Two Channel Compander Unit for automatic level regulation plus effective dynamic range of over 70 dB. Each channel includes Direct and Microphone Preamplifier Inputs, supplemented by "Lin" and "A" weighted Input modes

See for yourself. Call or write today for a demonstration or additional information.

 **Brüel & Kjær**

DK-2850 NÆRUM, DENMARK · Telephone: -- 45 2 800500 · Telex: 37316 brukar dk

aerospatiale ER MERE



For yderligere informationer, kontakt...

SOCATA
Direction des ventes
12 rue Pasteur
92150 Suresnes FRANCE
Télex: AISPA 620 059 F

COPENHAGEN
AVIATION TRADING
Roskilde Airport
4000 Roskilde
Tel. (02) 39.11.14

arion
spatia
spatia
erospatia
erospatia
rospati

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONIC



Illustration i nat. størrelse

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

760 kanaler
4 faste kanaler
Strømforbrug: 70 mA
Montering: 2" Hul.

Ideel som 3die VHF forsynet direkte fra akkumulator.
Venligst forlang brochure tilsendt.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

AVIA RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

HT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVE INSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

Lær at flyve
i det nye år....

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = to motors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA

A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.
A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.
Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.
Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S


(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,
TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

UNG PILOT SØGES

Illig til alt forefaldende arbejde. Mini-
mumskrav: A certifikat samt teori B og in-
struktørbevis. Vi færdiggør uddannelsen.
kriftlig ansøgning til:

 **midtfly** Stauning Lufthavn
6900 Skjern

Piper Cub J3C

17 PA18 90C eller lign. veteranfly købes. Må
ne trænge til renovering.
et mrk. 35, FLYV, Postboks 68. Køben-
havs Lufthavn, 4000 Roskilde.

Pilot/Flymekaniker

år søger job som pilot og/eller flymekani-
ker. TT ca. 700, B + Twin-I og M certifikat.
et mrk. 34, FLYV, Postboks 68. Køben-
havs Lufthavn, 4000 Roskilde

SKOLEFLYVNING

Omskoling/nat-PFT

Udlejning: C 150 VFR kr. 325, C 172 VFR+IFR
kr. 425, C 182 IFR kr. 625.
VHF, I-VHF samt a-teori starter NU.

West-fly
Lindtorp, Holstebro
Tlf. 07-48 74 80

Standard Libelle sælges

Flyet sælges fuldt instrumenteret med lukket
transportvogn. Pris kr. 100.000.

Henv. Per Selmoose
Aften 02-52 03 37

TIL SALG

Velflyvende PA 28-140 1968, VHF, Com,
VOR, Loc + ADF, godkendt til nat-VFR.
Tlf. 02-90 30 05, 03-44 06 71 efter kl. 1730.

STD. Cirrus 1974 til salg

m/u instrumenter og radio. 377 starter, 840
timer. Aldrig skadet. Privatejet.

Per Winther
05-39 27 46

Særdeles velholdt

SHK-1, 1497 timer, 960 starter. Fuld instru-
menteret med el-vario/SG. 10 CH radio,
transportvogn og næsten ny faldskærm.
Pris kr. 63.000,-.

Henv. Kai Binderup-Schultz
Tlf. 03-65 70 06

Har du
læst den?

Ivilden sky



Medlemspris:
Kr. 98,50

KDA
SERVICE

(02) 39 08 11

VORE FLYMEKANIKERE HAR BEGGE BEN PÅ JORDEN!



Vi har en effektiv besætning når det gælder driftsikker reparation og service

Et godt team betyder lige så meget som den enkelte mekaniker dygtighed og vel er vore mekanikere dygtige.

Men sammen udgør de et ubrydeligt hold, der når langt større resultater på hjemmebanen, end du er vant til.

De udfører reparationer af enhver art, de udfører almindelig vedligeholdelse, foretager batteriservice, trouble shooting, genopbygger efter skader, lydisolerer, afbalancerer propeller, hydraulic test, de producerer og sælger specialværktøj samt udstyr og så står de for kurser tilrettet mekanikere og piloter.

Vi er servicecenter for:


FAIRCHILD
AIRCRAFT CORPORATION
INTERNATIONAL DISTRIBUTORS




Gulfstream Aerospace Corporation



BOHNSTEDT-PETERSEN & DYRBERG AS
Flyværft

Solhøjgårdsvej 6-8 · Roskilde Lufthavn · 4000 Roskilde · Tlf. 02 - 39 11 11
Telex: 43147 · Radio: 130-57 mcs.



FLYV

3

ÅRGANG

MARTS 1984

KR. 13,00



3. UDGAVE - STÆRKT REVIDERET



**MOTORFLYVE
HÅNDBOGEN**

En sikker vej til certifikatet:

Med **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN**
er det let at bestå teoriprøven til A



Nu trykt i 20.400 eksemplarer

Men **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN** rækker videre end til teorien. Den er
En vej til fortsat sikker flyvning

Den er skrevet for at give dig størst mulig information om privatflyvningens baggrund og for at animere dig til at gøre din flyvning så effektiv og så sikker som muligt.

MOTORFLYVEHÅNDBOGEN er ikke bare en lærebog, men en håndbog man fortsat slår op i.

Et eftertænksomt studium af kapitlet Flyvesikkerhed fx her ved den ny flyvesæsons begyndelse vil kunne spare dig for havarier. Her er samlet et væld af erfaringer – nogle af dem bitre – som andre har gjort, men som du kan drage nytte af.

– og så fremtræder den lækker indbundet og trykt på fint hvidt papir, så både de mange fotografier og Tyr's uovertrufne tegninger rigtig kommer til deres ret.

Tegninger af: Tyr

Skrevet af:
P. Weishaupt
J. Thinesen
K. Rasmussen
P. A. Skovmand

440 sider - 365 illustrationer.

Pris kr. 340, inkl. moms

Fås i enhver boghandel samt hos:

FLYV

FLYVS FORLAG

Københavns Lufthavn
Postbox 68
4000 Roskilde

02-39 08 11

KDA

SERVICE

- med rabat til KDA-medlemmer
kr. 305,- inkl. moms

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.

 Medlem af
**Dansk
Fagpresseforening**

Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 3 Marts 1984

57. årgang

Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den første i forudgående måned.

Bidrag fra læserkredsen er velkomne, både tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt materiale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og om fornødent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionen eller Kongelig Dansk Aeroklubs mening.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændringer rettes til det lokale postvæsen.

Annoncepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Rubrikannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Sidste indlægningsfrist for annoncer: den første i forudgående måned.

Sats og tryk:

af N. Olaf Møller

I dette nummer:

Kort sagt	76
Shorts 360	78
Flyvende skalamodeller	80
Udbygningen af Kastrup	81
Miljøankenævnet om bane 12/30	82
Airbus med mini-pind	83
Nyt projekt til flyvemuseum	84
Ellehammer støtter museerne	85
Fokker 50 og 100	86
Trafikflyvenyt	87
KDA's store jubilæumsdag	88
Karburatoris	90
Verdensrekord, der ikke blev fløjet	91
Farlig, ubetænksom flyvning	92
Havarirapporter	92
Bøger	92
Dræning af flybenzintanke	93
Oscar Yankee	94

Forsidebilledet:

Den første produktionsudgave af Hughes AH-64A Apache panserværnshelikopteren gik i luften den 9. januar. Til venstre næsen af en af de 6 YAH-64 prototyper, der tilsammen har fløjet 4500 timers prøvflyvning.

Paradoksal afgørelse: Lovgivningen hindrer hensigtsmæssig udnyttelse af meget støjsvagt trafikfly

At Miljøankenævnet den 13. januar ophævede miljøstyrelsens afgørelse af 8. juli 1983 og dermed afskar benyttelsen af et så støjsvagt fly som Dash 7 på tværbanen 12/30 i Kastrup, har vakt stor opsigt i fagkredse.

De sidste af de 28 sider i nævnets afgørelse (som vi gengiver på side 82) giver imidlertid forklaringen:

Udbygningsloven for Kastrup og et landsplandirektiv har en sådan udformning, at hensynet til beboerne i nærheden af den hovedlufthavn, de fleste er flyttet ud til, vejer tungere end en hensigtsmæssig udnyttelse af dette kostbare trafik anlæg.

Desuden har disse bestemmelser ikke holdt trit med flyvningens tekniske udvikling. Vi står i den situation, at når flyindustrien som følge af miljøhensynenes betydning har frembragt fly, der både er uhyre støjsvage, og som kan anvende meget hurtigere til- og fraflyvningsveje samt kortere start- og landingsbaner, så kan disse moderne fly ikke udnyttes efter hensigten og til gavn for passagererne på grund af forældede bestemmelser!

Nævnet peger forsigtigt på disse forhold, som det så må være andres opgave at vække politikerne til at blive klar over:

Det er på høje tid at få ændret udbygningslov m.m., så moderne flyteknologi kan anvendes – ellers animerer man ikke flyindustrien til at gå videre ad denne rette vej, ligesom selskaberne ikke blive ved med at satse store beløb på at anskaffe denne nye teknik.

Herudover må det være på tide ikke at forsinke, men derimod fremme den planlagte udbygning, ikke blot af hensyn til naboerne, men også af hensyn til passagererne – samt at gøre det med skyldig tilpasning til de muligheder, den tekniske udvikling stiller til rådighed.

Den afgørelse, miljøankenævnet har måttet tage på grundlag af den foreliggende lovgivning, er simpelthen grotesk...



J. Lynn Helms forlader FAA

Den amerikanske luftfartsdirektør, chefen for FAA J. Lynn Helms har trukket sig tilbage på grund af kritik af hans private forretningsmæssige dispositioner. Før han overtog posten som chef for FAA, var han præsident for Piper Aircraft. Han gjorde tjeneste som pilot i U.S. Marine Corps under Anden Verdenskrig og forlod korpset i 1956 med rang af oberstløjtnant.

Han blev aldrig populær blandt amerikanske politikere, der ofte blev stødt over hans karske kommentarer.

Sterling sælger fly

Sterling har solgt sine tre ældste Boeing 727, de godt 10 år gamle OY-SAS, 'T' og 'U', til et amerikansk selskab til levering i maj, juni og september. Hvilket selskab er ikke blevet oplyst, men det forlyder, at det er Boeing, der har købt flyene med henblik på videresalg, og at den egentlige køber er Texas-selskabet South-West.

Prisen er heller ikke oplyst, men ligger ifølge avismeddelelser på \$ 8,5 mio. pr. stk. eller ialt 260 mio. kr.

For at hjælpe på sin anstrengte økonomi, der plages stærkt af dollarkursens eksplosive vækst, har Sterling længe søgt at afhænde sine tre nye Boeing 727, leveret i 1980-81, men uden held.

Til erstatning for de tre solgte fly agter Sterling at indkøbe langtrækkende fly som DC-8, der kan gå non-stop til langdistance-mål som Sri Lanka, Canada og Florida. Dem er der nok af på markedet, men de vil ikke kunne registreres i Danmark, uden at myndighederne giver dispensation fra støjreglerne. Sterling er nemlig ikke interesseret i de DC-8-62, som SAS måske vil sælge, men foretrækker DC-8-63.

Det er derfor muligt, at Sterling vil lade sine nye fly registrere i Norge, hvor man ikke håndhæver støjbestemmelserne så stærkt som i Danmark, men det vil til gengæld betyde tab af arbejdspladser, da nordmændene kræver norske besætninger på norsk-registrerede fly.

Billund i 1983

Mens den tidligere så prompte udkommende trafikstatistik over Københavns lufthavne sakker mere og mere agterud (vi har midt i januar modtaget den for september!), så forelæ Billund Lufthavns 1983-statistik allerede den 2. januar.

Den viser, at tilbagegangstendensen for starter og landinger, der var særlig udpræget i 1982, nu er afløst af fremgang, omend de 46.951 operationer (+ 8,4%) ikke er på højde med årene 1979-81. Det er både rute- og lokal trafik, der er gået frem, mens chartertrafik er gået tilbage.

Passagertallet på 651.355 er 5% tilbagegang - mest udpræget for transitpassagerer, mens chartertrafikken har en ganske lille fremgang.

Luftfragt er gået 37% frem til 4.947.489 kg.

Fairchild 227 til Alkair

Per Alkærsig, der i fjor solgte sit luftfarts-selskab Airbusiness til Mærsk Air, har siden koncentreret sig om flyhandel, men agter nu igen at gå ind i aktiv luftfart. Han forhandler om køb af en Fairchild 227 (en forlænget udgave af Fokker Friendship, bygget på licens i USA), idet han mener at der er et marked for charterflyvning med et fly til et halvt hundrede passagerer. De eksisterende typer i Danmark er enten væsentligt mindre eller meget større.

Flyet kommer til Danmark om et par måneder, hvis vi ellers kan blive enige om prisen, siger direktør Alkærsig. Det, der forhandles om, er hvem der skal betale for ombygningen af flyet, så det opfylder myndighedernes krav med hensyn til brandsikring af kabinen.

Det vil blive stationeret i Roskilde, hvor Bohnstedt-Petersen & Dyrberg skal tage sig af vedligeholdelsen (deres hangar er dimensioneret omkring Friendship), men driften tager Alkair sig selv af.

McDonnell Douglas køber Hughes Helicopters

McDonnell Douglas har for godt \$ 470 mio. købt Hughes Helicopters Inc. af dødsboet efter den legendariske multimillionær og flyver Howard Hughes. Årsagen til salget er, at boets eksekutører skal skaffe kontanter til arveafgifterne.

Hughes Helicopters Inc. vil, i hvert fald indtil videre, blive videreført under dette navn. Selskabet har sin hovedfabrik i Culver City i Californien, og en nyåbnet filial i Mesa, Arizona for montering og indflyvning af AH-64 Apache panserværnshelikopteren. Selskabet har 5.000 ansatte og venter en omsætning i år på \$ 540 mio.

Internationalt flymotorsamarbejde

Fem af den vestligste verdens førende flymotorfabrikker har besluttet i fællesskab at udvikle en ny flyvemotor, beregnet til de kommende 150-sædede trafikfly, fx Airbus A320. Det er Rolls-Royce, Pratt & Whitney, MTU, Fiat og Japanese Aero Engine Corporation (JAEC). Styringsselskabet kaldes International Aero Engines (IAE) og får sæde i Schweiz.

Den nye motor betegnes V2500, og her er V'et romertallet 5 (der er 5 partnere), mens 2500 er en forkortet udgave af ydelser, der bliver på 25.000 lbs. (11.325 kp). Den ventes typegodkendt i 1988 og IAE anslår markedet over de næste 20 år til 5.000 stk., hvoraf man venter at levere de 3.000, for man mener at den er betydelig mere effektiv end konkurrenten CFM56 fra General Electric/SNECMA, idet brændstofforbruget bliver 14% mindre.

Pratt & Whitney og Rolls-Royce får hver en andel på 30%, japanerne 24%, MTU 11% og Fiat 6%. Rolls-Royce og JAEC har arbejdet sammen en årrække på en motor af samme kategori, RJ500. De skal stå for fan og kompressorsektionen på V2500, mens

Pratt & Whitney tager sig af brænder højtryksturbine, MTU af lavtryksturbine og Fiat af gearboxen.

A. O. Jacobsen

Fhv. luftfartsinspektør A. O. Jacobsen døde den 10. december, 78 år gammel. Han var oprindeligt sejlede radiotelegrafi men gik i land og blev uddannet til meteorolog. I 1936 blev han ansat ved vejrtjenesten i Kastrup, og fra 1948 til 1958 var han leder af vejrtjenesten der. Han blev da luftfartsinspektør og souschef for flyvevejrtjenesten. Inden han fratrådte med pension i 1971, fungerede han i tre år som chef.

Flyveredningstjenesten i 1983

Flyvevåbnets redningstjeneste udførte i 1983 ialt 360 udrykninger, en mindre nedgang i forhold til 1982, hvor tallet var 381. Helikopterne har i 263 tilfælde ydet assistance til søredningstjenesten i forbindelse med ulykker til søs og ved kysterne.

Der blev anvendt ialt 500:35 flyvetimer på nær 17:45 timer med langtrækkende og 21:40 timer med udenlandske fly. Der blev fløjet af S-61. De 494:55 timer eller 91 skyldtes civile opgaver.

Årets mest omfattende eftersøgning var den resultatløse i dagene 20.-22. januar efter den forsvundne engelske fiskekut Zanto. Der blev her fløjet 27:25 timer med dansk C-130 Hercules og tysk Breguet Atlantique.

Årets travleste dage var den 21. juli, hvor der blev udført 22 redningsmissioner, og hidtil højeste for en enkelt dag.

Af de 360 opgaver skyldtes de 177 fritidsprægede aktiviteter. Der var 64 assistancer til sygehusvæsenet, blev reddet 42 personer og evakueret 70 fra skibe, mens 70 komne blev opsamlet.

Siden S-61 gik i drift i 1966, har den udført 5.551 redningsoperationer og opsamlet (reddet/transporteret) ialt 2.666 personer.

K. A. Kristensen nu i London

K. A. Kristensen overtager 1. juni posten som direktør for SAS' aktiviteter i Storbritannien og Irland med domicil i London. Han afløser Steen Larsen, der nu er chef for SAS i Schweiz.

K. A. Kristensen, der er 60, begyndte i DDL i 1945 og var passagersalgsschef i 1955 til 1959 og vicepræsident for salg i 1960 til 1966. Derefter var han chef for fjernøstregionen med base i Tokio indtil 1970 og blev så udlånt til Thai International som viceadministrerende direktør.

I 1973 vendte han tilbage til hovedkontoret i Stockholm som vicepræsident for markedsføring. I 1979 blev han vicepræsident for internationale relationer og i januar 1981 overtog han posten i Frankfurt som områdechef for Tyskland.

Metro Airlines vælger Jetstream

Metro Airlines i Houston, Texas har ikke taget navn efter Fairchilds regionalflytype. Flåden består af 18 Twin Otter, 7 Shorts 360 og 5 Convair 580, og nu har ledelsen besluttet at købe 12 Jetstream. De skal anvendes i samarbejde med Eastern Airlines på fløjer til sidstnævntes rutenet til og fra Atlanta.

Salget af Jetstream er hermed oppe på 36 fly.

Ørretninger for luftfarende

bliver helt nostalgisk ved at modtage ny publikation fra luftfartsdirektoratet. I samme navn, som i gamle dage blev ændret til meddelelser – i analogi med ørretninger for Søfarende.

FL nr. 1 af 18. januar redegør for nyordningen, hvorefter alle hidtidige modtagere af FL modtager EFL. Denne er opdelt i (Aeronautical Information Circular), (Meddelelser fra luftfartsdirektoratet), (Meddelelser fra direktoratet vedrørende flyvesikkerhedsmæssige forhold) og Bulletin fra Havarikommissionen.

De tre første meddelelser forsynes med orkørtelse, der angiver hvilket kontor i den Luftfartsvæsen, der har udsendt meddelelsen. Det vil nok være praktisk at inkludere en oversigt over, hvad disse orkørtelser betyder.

Man kan tegne abonnement på EFL for 75,05 inkl. moms for et år (giro nr. 0283, anfør »AIS EFL 84«).

Derudover udsendes stadig NOTAM (Notice to Airmen), men kun til abonnenter på Danmark, også den forkortede udgave, som indholdet i særlig grad knytter sig til området i AIP.

Man kan abonnere for kr. 108,60 årligt for »AIS NOTAM 84«.

n 2691 GA-fly ifjor

General Aviation Manufacturers Association (GAMA)'s facit for 1983-produktionen af almentfly i USA blev 2691 mod 4266 i 1982. Det var det laveste tal siden de 2302 i 1971. I dollars blev solgt ca. 1,5 milliard i 1983, hvilket er et procentvis mindre fald i forhold til 1982 – et resultat af den høje inflation samt den lave kurs for den amerikanske dollar. I 1983 blev der solgt 1,9 milliard dollars værdi af fly – et procentvis mindre fald i forhold til 1982 – et resultat af den høje inflation samt den lave kurs for den amerikanske dollar.

Det samlede antal flyturer i 1983 var 11,887 milliarder, hvilket er et procentvis mindre fald i forhold til 1982 – et resultat af den høje inflation samt den lave kurs for den amerikanske dollar.

De samlede flyturer i 1983 var 11,887 milliarder, hvilket er et procentvis mindre fald i forhold til 1982 – et resultat af den høje inflation samt den lave kurs for den amerikanske dollar.

De samlede flyturer i 1983 var 11,887 milliarder, hvilket er et procentvis mindre fald i forhold til 1982 – et resultat af den høje inflation samt den lave kurs for den amerikanske dollar.

ILA '84

Også ILA kan fejre 75-års jubilæum i år, idet den første internationale luftfartsudstilling i Tyskland blev afholdt i 1909.

I år afholdes udstillingen i dagene 20.–27. maj, for anden gang helt adskilt fra Hannover-messen. Det er i øvrigt 15. gang, at Hannovers lufthavn er vært for det store arrangement, der ventes at tiltrække 350 udstillere fra 20 lande.

De ultralette fly begynder nu også at præge Hannover-udstillingen, der udvider med en fjerde hal, specielt for disse og andre rekreative fly.

Hverdagene i udstillingsperioden er stort set reserveret for fagfolk, men der bliver store opvisninger søndag den 20. maj («Tag der Luftsport») og i den afsluttende weekend. Her kommer berømte »Kunstflugstaffeln« som Red Arrows og Patrouille de France.

To pensionister

Two kendte officerer har forladt flyvevåbnet den 31. januar med pension:

Oberst *Niels Lund* begyndte som officer i hæren. Han blev militærflyver i 1950 og var fra 1953 til 1957 chef for ESK 728, der da fløj med F-84. Derefter var han indtil 1959 operationsofficer på Skrydstrup, så tjenestegørende ved flyverstaben og i 1960–64 chef for Flyverdetachment 600. I 1964 vendte han tilbage til Skrydstrup som administrationsofficer, i 1966 kom han til Airbaltap. I 1969 blev han chef for FSN Skrydstrup og i 1972 for FSN Karup. Fra 1977 til 1980 var han stabschef i Airbaltap, hvorefter han var dansk militærrepræsentant ved Shape i Bruxelles.

Oberstløjtnant *B. K. S. Weng* fyldte 60 år den 5. januar. Han var oprindelig officer i hæren, kom til flyvevåbnet i 1951 og blev pilotuddannet i USA. Efter vekslende tjenester bl.a. som chef for ESK 726 1957–1960 (F-84G og F-86D), blev han operationsofficer på Skrydstrup i 1965 og administrationsofficer i 1968. Fra 1971 til 1976 var han ved NATO-hovedkvarteret i Bruxelles, hvorefter han blev administrationsofficer ved Flyvertaktisk Kommando. Året efter kom han til Airbaltap, og i 1980 blev han administrationsofficer på Karup.

(mere KORT SAGT næste side)

I øvrigt

● *Embraer Brasilia* nr. 2 fløj første gang den 21. december. Fly nr. 1 havde da fløjet 220 timer fordelt på 118 flyvninger.

● *Saab-Fairchild 340* prototyperne havde den 30. december foretaget 500 prøveflyvninger og havde da en samlet flyvetid på knap 800 timer.

● *SAS og Lufthansa* indfører fra 1. april minipriser (røde og grønne afgang) mellem København og Vesttyskland.

● *Cessna* afleverede omkring nytår Conquest nr. 500. Det var Conquest II nr. 324, idet der siden modellen blev introduceret i 1980, også er leveret 176 Conquest I.

● *Inex-adria*, det jugoslaviske charter- og ruteselskab, har købt to Dash Seven.

● *Vraget af Maersk Air's Bell 212 OY-HMC*, der havarerede den 2. januar, blev lokaliseret den 10. på 50 m, 20 sømil nordøst for Danfjellet, men blev på grund af hårdt vejr først bjerget den 22.

● *Lufthansa* har bestilt seks Boeing 737 til levering næste forår og har dermed købt 70 Boeing 737, hvoraf de 22 Series 100 er afhændet.

● *En Tornado* fra den tyske marineflyvevåben havarerede den 9. januar i Kattegat, 2,8 sømil sydøst for Vejrhø ved Samsø. De to besætningsmedlemmer blev reddet af en S-61 fra Værløse.

● *Oberstløjtnant F. Kofod-Jensen*, der for nylig afgik fra Flyvevåbnet (se FLYV december) afgik ved døden den 12. januar.

● *Hughes AH-64 Apache* serieproduktionen er i fuld sving. Seriefly nr. 1 var i luften første gang den 9. januar. Stykprisen er \$ 7,8 mio.!

● *Panavia-konsortiet* har fået bestilling på den sjette serie Tornado, 92 luftforsvarsfly og 63 angrebsfly. Ved årsskiftet var der afleveret ca. 300 Tornado.

● *CN-235 nr. 2*, der er monteret af Nur-tanio i Indonesien, fløj første gang den 30. december.

● *Lockheed* har solgt de sidste fem Tri-Star, der henstod usolgte, til det japanske selskab Alia, der i forvejen har 5.

● *Cessna Caravan I* er blevet bestilt i 30 eksemplarer af det amerikanske pakke-transport-selskab Federal Express.

● *SAS rejsebureauet* i Hammerichsgade i København (Royal Hotel) fejrede 25-års jubilæum den 17. januar. Det har 130 ansatte, incl. telefonsalgsafdelingen, og der udstedes i gennemsnit en billet hvert minut.

● *En engelsk Cherokee* på vej fra Keflavik til Sønder Strømfjord havarerede i Danmarks Strædet den 12. jan. Piloten, der var ene ombord, blev reddet af en helikopter fra Grønlandsfly.

● *SAS* tillader nu 30 kg fribagage på EuroClass flyvninger i Skandinavien, fra 1. april også på alle EuroClass flyvninger og på First Business Class.



gik stadig nedad med produktionen af almentfly i fjor, men kurven rettede sig lidt ud sin afgrundskurs, og i år regner GAMA med en lille stigning (den punkterede prognosekurve).

SAS årets luftfartsselskab

Den 19. januar fik SAS' koncernchef Jan Carlzon overrakt tidsskriftet Air Transport World's pris som årets luftfartsselskab.

Den fuldstændige tekst til motivationen for prisen lyder således:

»Scandinavian Airlines System kunne have vundet vor passagerservice-pris for de mange fornyelser og for den kvalitets-service, som selskabet har skabt for detts fuldt betalende passagerer. SAS kunne have vundet vor økonomiske pris for det imponerende opsving, SAS har gennemført under ledelse af dets administrerende direktør, koncernchef Jan Carlzon, som overtog selskabets ledelse i august 1981. Efter 17 år med overskud fik SAS underskud. I regnskabsåret, som sluttede 30. september, kom SAS igen med et overskud på \$ 24,6 mio. på flyvirksomheden, fulgt af et overskud på \$ 58,9 mio. i det regnskabsår, der sluttede 30. september sidste år – et af de største inden for branchen. For dette kunne SAS have fået årets come-back-pris, hvis vi havde haft en sådan.

For mange års fremragende teknisk standard kunne SAS have vundet vor tekniske pris. Den fik selskabet i 1977 for arbejdet i KSSU-gruppen.

SAS' administrerende direktør Jan Carlzon kunne også have fået prisen for specielle egenskaber for sine ideer, dynamik og den friske luft, som han har pustet ind i nogle af de mørkeste timer. Nogle er måske ikke enige i alle hans ideer, men Carlzon kan samle opmærksomhed, og vi værdsætter hans indsats i en tid, hvor luftfartsselskaber har været tvunget ind i betydelige negative handlinger.

Der er også mange gode grunde til at give SAS vor pris for markedsudvikling. Selskabet, der igen er fyldt med vitalitet, har skabt markante fornyelser i sin stræben efter at blive bedst inden for forretningsrejsemarkedet både i Europa og over Atlanten. Det skal også bemærkes, hvorledes SAS i sammenhæng hermed har givet sit image et nyt udseende.

Men hellere end at give alle disse udmærkelser til et og samme luftfartsselskab i et og samme år mente vi, at det ville være mere passende ganske enkelt at tildele SAS vor højeste pris:

Årets luftfartsselskab 1983.

Vi mener, at SAS virkelig udmærker sig generelt på en række områder, har skabt fremragende service for det rejsende publikum og i sandhed er et af de bedste luftfartsselskaber i verden.

Vi synes, at Danmark, Norge og Sverige kan være stolte af deres luftfartsselskab.

Prisoverdragelsen blev markeret over hele verden ved at der blev serveret champagne til passagererne ombord på SAS' rutefly – undtagen på de svenske og norske indenrigsruter, hvor de måtte nøjes med at få et stykke chokolade.

Flere DC-9 til SAS?

SAS agter at købe to (brugte) DC-9 på grund af den voksende svenske indenrigstrafik, hvor man allerede har 6 fly indsat. Efter at indenrigstrafikken til den svenske hovedstad er blevet koncentreret på Arlanda, har SAS/LIN registreret en trafikstigning på 22%, formentlig på grund af de bedre muligheder for overgang til udenrigsruterne. På stamruten Göteborg-Stockholm har der endda været en stigning i passagertallet på 31%.

Det kan dog blive svært at få fat på DC-9-40, for det amerikanske indenrigsselskab Ozark siges at have forkøbsret på de første 20 af denne version, som McDonnell Douglas måtte tage i bytte for MD-80 (ex DC-9-80). Og på de store amerikanske flyoplægningspladser står der ikke en eneste DC-9 (eller Boeing 737), for der er rift om trafikfly til to piloter. Derimod er der masser af jumboer!

Kastrup – Danmarks største arbejdsplads

At Kastrup udgør en beskæftigelsesfaktor af meget store dimensioner turde være almindelig bekendt, men hvor stor? Svaret kan man finde i en analyse, som er udarbejdet under ledelse af professor Ejler Alkjær i nært samarbejde med Københavns lufthavnsvæsen, der bl.a. har stillet en mængde data til rådighed.

Sponsor for projektet er SAS stationsafdeling.

Omregnet til heltidsbeskæftigede er der på og i umiddelbar nærhed af lufthavnarealet over 12.000 arbejdspladser! Københavns lufthavnsvæsen har ca. 1.000, Statens lufthavnsvæsen 200, politi og told 200, ialt 1.400 for de offentlige myndigheder. Blandt luftfartsselskaberne dominerer SAS med 6.500, mens de andre danske har 2.000 og de udenlandske 200, ialt 8.700. Salgs- og serviceaktiviteter i selve lufthavnen giver arbejde til 800, virksomheder i lufthavnens umiddelbare nærhed med direkte tilknytning til denne beskæftiger 1.200, således at totalresultatet bliver 12.100.

Aktiviteterne i lufthavnen fordrer betydelige køb af varer og ydelser hos leverandører i Københavns regionen (Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns amt), hvilket professor Alkjær anslår svarer til 8.000 arbejdspladser. Investeringer som bygninger og maskiner m.v. er ikke medregnet.

Da der i Kastrup vil blive gennemført meget store anlægs- og vedligeholdelsesarbejder frem til år 2000, regner man desuden med, at det svarer til 1.000 arbejdspladser på årsbasis.

Endelig er der den beskæftigelse i regionen, som forårsages af de direkte og indirekte ansattes private forbrug; den anslår man til 8.000.

Slutresultatet af analysen bliver altså, at lufthavnens beskæftigelsesmæssige konsekvenser for Københavnsregionen kan sættes til 12.000 direkte og 18.000 indirekte arbejdspladser, ialt 30.000.

Til sammenligning kan oplyses, at Post- og telegrafvæsenet i 1982 havde 13.800 arbejdspladser i Københavnsregionen, Carlsberg/Tuborg 6.846, DSB 5.534, A. P. Møller 5.155, KTAS 4.970 og FDB 4.547.

SHORTS 360

Ny type på danske indenrigsruter

Det er i grunden helt forkert, at betegnelsen Airbus er blevet taget i brug af den fransk-tysk-engelske mellemdistance A300, for der findes ingen busser, der kan tage 300 passagerer – ikke en gang i mylretiden i det indre København.

Navnet havde passet meget bedre på Shorts 360, som nu flyver på visse Maersk Air's indenrigsruter. Den har ikke blot samme kapacitet som en bus, men ligner faktisk også en bus med vinger.

Stammer fra Skyvan

Shorts 360, der fremstilles i Belfast af verdens ældste flyfabrik Short Brothers Ltd er en udvikling af Shorts 330, der igen er baseret på Skyvan. Sidstnævnte er en STOL-arbejdsfly, bygget i godt 150 eksemplarer og stadig i begrænset produktion hovedsagelig til militære og halvmilitære kunder.

Skyvan kan i trafikflyudgave tage 19 passagerer. Fra den udvikledes Shorts 330 (egentlig SD3-30), der fløj første gang den 22. august 1974 og har bibeholdt mange forgængerens særtræk, bl.a. det store kabinetvæsnit. De to typer er også baseret på samme konstruktionsfilosofi, fx er meget af strukturen bygget på samme måde som en slags moderniseret Junkers-princip. Idet beklædningen på store dele af kroppen er vinger er »bølgeblek«, hvorpå der imidlertid er limet glatte plader for at nedsætte luftmodstanden.

Shorts 330 har dog en længere og mere strømlinjeformet krop med plads til 30 passagerer og nye vinger, d.v.s. ydervingerriller er de samme som på Skyvan, men de er anbragt på en centersektion, så spændvidden og vingereale bliver større. Endvidere har den stærkere motorer og optrækkelig understel.

Til gengæld er Shorts 330 ikke nogen STOL-arbejdsfly. Det er et renlivet passagerfly til brug fra permanente baner af enhver størrelse, men den kan dog sagtens bruge græspladser. Der er ikke som på Skyvan mulighed for at få store koller ind i kroppen gennem en dør under bagkroppen. Den dør, der findes på dette sted, er det agterste last- og bagagerum; der er også et i næsen.

Shorts tilbyder dog en variant med lastmuligheder bagfra. Den markedsføres under navnet Sherpa, men det har endnu ikke resulteret i ordrer. Den navnløse Shorts 330 sælger derimod udmærket, især i Nordamerika, og ordretallet var ved årsskiftet 100.



Maersk's Shorts 360 fotograferet hos Short Brothers før leveringen.

Fløj længere

Shorts 360, som Air Business anvender, er forlænget udgave af Shorts 330 med sagerkapaciteten øget med 20%, altså 16. Endvidere har den fået nyt haleparti med enkelt finne, der hælder kækt bagud og giver indtryk af fart.

Den nye rototypen, en ombygget Shorts 330, var for første gang den 1. juni 1981, det første seriefly den 19. august året efter, og i november 1982 gik typen i trafik hos Suburban Airlines, et lokalflyveselskab i Pennsylvania.

Den nye redaktionens slutning havde Short Brothers modtaget bestilling på 63 Shorts 360, og den månedlige produktion af den nye Shorts 330 er nu oppe på 3½ fly.

Trykkabine unødvendig

Shorts 360 er konstrueret til korte flyve-økonomier, og det danske rutenet svarer til, hvad de amerikanske lokalflyveselskaber indsætter Shorts 360 på, sagde *spin Maunders* fra Short Brothers, da Shorts 360 blev præsenteret i Thisted. Han er heller ikke skjul på, at Shorts 360 er en STOL-fly eller et fly med særhøje præstationer. Det er imidlertid et fly med meget stor brændstoffektivitet, og i dag er selskaberne ikke interesseret i at øge hastigheder, men i god økonomi.

Den nye komforten i Shorts 360 er der ikke noget at udsætte på. Indvendig minder flyet også om en bus, sådan at forstå, at der er plads af plads – selv en granvoksen ind som Maersk Air's direktør *Bjarne Jensen* kan stå op uden at krumme ryg. Kabinen er nemlig 1,93 m høj, har samme bredde og er 11,02 m lang. Stolene virkede så vældig bekvemme på flyvningen fra København til Thisted og retur, og støjniveauet varierede markant i kabinen, hvor man sagtens kunne tale sammen, selv når man som FLYV's forfløjne medarbejder sidder lige ud for propellerne. Støjniveauet er faktisk at være højest i cockpittet! Shorts 360 har ikke trykkabine, så den kan flyve til Thisted i 8.000 fod, og det var flyvningen på god gammeldags DC-3 maner med en rolig op- og nedstigning til og fra

marchhøjde.

Og vi, der var ombord, savnede ikke trykkabinen! Som Crispin Maunders bemærkede, så er det vist de færreste passagerer, der er klar over, at der er noget der hedder trykkabine! Når jettflyene er oppe i deres rejsehøjde, holder de et kabinetryk svarende til det, Shorts 360 holder i sin! Han mente at et godt luftkonditioneringsystem var vigtigere.

Et fly som Shorts 360 tilbringer megen tid med at køre på jorden, så den har fået et understel med en sådan ophængning, at også denne del af flyverejsen er så behagelig som mulig.

Set fra et passagersynspunkt er der altså ikke noget at udsætte på Shorts 360, men det er også et særdeles omgivelsesvenligt fly. I støjmæssig henseende ligger det væsentligt under grænseværdierne i FAR part 36 og ICAO Annex 16, så der er altså indbygget forsikring mod de stramninger, der utvivlsomt vil komme. Flyet har to Pratt & Whitney PT6A-65R turbinemotorer, der trækker langsomtløbende fembladede Hartzell-propeller med en diameter på 2,89 m. PT6A-65R er lidt kraftigere end -45, der sidder i Shorts 330, og har max. vedvarende ydelse på 1.173 hk.

Hurtig levering

At Maersk Air via sit datterselskab har investeret 40 mio. i endnu en flytype, skyldes bl.a. at danskerne er blevet forvænt af, at der i en tid blev brugt for store fly på de danske indenrigsruter (og at der stadig er forskel i komfortniveauet på de anvendte typer). Thyboerne var i hvert fald ikke særlig tilfredse med at gå fra jetalderen til »propjet«-alderen, specielt ikke da Maersk Air gik ned i størrelse til Nord 262 og senere Bandeirante, så de truede med at køre til Ålborg og tage DC-9 – fra SAS. Der måtte handles hurtigt, og midt i november afgav Maersk endelig ordre på en Shorts 360, men da man havde sikret sig en leveringsposition under de indledende drøftelser, kunne man få den leveret knap to måneder senere.

OY-MMA, der er den 32. Shorts 360, fløj

første gang den 5. januar. Den 12. januar om aftenen kom den til Esbjerg, hvor man dagen efter gik i gang med skoleflyvning. Den 15. januar gik den i drift, da den fløj en ladning aviser og passagerer til Bornholm, og den 17. januar blev den præsenteret for et udvalg af brugere af Thisted-ruten. Nordvestjyderne måtte dog vente med at få den som daglig gæst til den 1. februar, for på grund af eftersynsarbejder på Dash Seven vikarierede den i den resterende del af januar på disse ruter.

Selv om Maersk Air står som ejer af OY-MMA, drives flyet af Air Business, der dog i den første tid må støtte sig til moderselskabet, både i pilotmæssig og teknisk henseende. Fx er hangaren i Esbjerg ikke stor nok til Shorts 360, så det er muligt, at der må bygges en ny hangar – men den behøver ikke nødvendigvis blive placeret i Esbjerg. Det afhænger bl.a. af, om typen skal indsættes på ruten til Stavanger. Maersk Air har en betinget ordre på endnu en Shorts 360, der vil kunne leveres til sommer, samt option på endnu tre.

Med Shorts 360 har vi fået endnu et eksempel på den nye strategi med fly, der passer til trafikunderlaget, og selv om Maersk Air har satset mange penge på endnu en flytype, kommer der nok balance i regnestykket. Flyver man med Dash Seven på Thisted-ruten, bruger den 1.100 l brændstof. Shorts 360 kan nøjes med 650 l!

H.K.

Data:

Spændvidde 22,8 m, længde 21,6 m, højde 7,2 m. Vingeeareal 42,1 m².

Operationel tomvægt 7.530 kg. Max. startvægt 11.800 kg. Max. nyttelast 3.765 kg.

Rejsehastighed max. 391 km/t. Normal rejsehastighed 337 km/t. Max. flyvehøjde 10.000 fod.

Nødvendig banelængde til start 1.340 m, til landing 1.248 m. Rækkevidde i 10.000 fod ved 391 km/t, med reserver med max. passagerlast 425 km, med max. brændstof 1.055 km.

FLYVENDE SKALAMODELLER

Björn Andreasson har besøgt Rutan's specialfirma

I december-nummeret bragte vi en række billeder af Beechcrafts sensationelle nye forretningsfly Starship. D.v.s., det var ikke det rigtige fly, men en »flyvende skalamodel«, dog med levende pilot ombord.

Den svenske flykonstruktør *Björn Andreasson* fortalte for nylig i Flygtekniske Foreningen i Malmö om et besøg hos Scaled Composites Inc., der har bygget modellen af Starship.

Flyvende skalamodeler er ikke noget nyt, indledte han med at sige. Det brugte man allerede i trediverne, men mens formålet tidligere var at konstatere, om et fly af nyt koncept overhovedet kunne flyve, er formålet i dag at fastslå, *hvordan* det flyver rent manøvrermæssigt. Præstationerne kan man temmelig nøjagtigt få fastslået gennem vindtunnelprøver, men når det gælder om at finde ud af, hvordan flyet ter sig ved overgang fra en flyvestilling til en anden, er der faktisk ingen anden mulighed end at få det i luften og prøve det i praksis. Og det er billigere at gøre det med et formindsket fly af kompositmaterialer, inden man begynder at bygge det rigtige fly.

Tyskerne har i øvrigt for over 40 år siden lavet krydsfinersglidere af nye flykonstruktioner, som de løftede til vejrs med et motorfly og derefter lod glide ned til jorden. Derved fik man først og fremmest en ordentlig polar for den nye konstruktion, men undervejs ned mod jorden kunne piloten også få et indtryk af flyveegenskaberne.

Der blev dog også bygget motordrevne modeller, fx af bombeflyet Short Stirling, og inden man lavede Draken, der jo havde en for sin tid helt ny udformning, ikke blot delta, men dobbeltdelta, lavede man Lil-Draken i ca. halv størrelse. For at overbevise prøveflyveren om, at et fly af denne udformning faktisk godt kunne flyve, lavede man en linestyret model af det. Den fløj fint, og således styrket i ånden satte *Bengt Olow* sig op i Lil-Draken. Forhåbentlig tænkte han ikke på, at en sten for enden af

en snor også kan flyve på den måde, bemærkede *Björn Andreasson* med et smil.

Skrå vinge

Scaled Composites Inc. ledes af *Burt Rutan* og har som hans øvrige virksomhed hjemme i Mojave lufthavnen ved Los Angeles, men drives i kommerciel henseende helt selvstændigt. Det er kun et lille firma med 10-12 ansatte, men man har egen computer og er i stand til at tilbyde en pakkeløsning, bestående ikke blot i den flyvende prototype, men også konstruktions tegninger, prøver på jorden og i luften samt en fuldstændig rapport herover.

Den første skalamodel, *Rutan* lavede, var som underleverandør til Ames Industrial Corporation, der havde fået kontakt med NASA på bygning af et forsøgsfly med en »skæv« vinge, d.v.s. en vinge, der kan drejes i forhold til kroppen på saksmaner, sådan at når den ene halvdel går bagud, går den anden fremefter.

At det var Ames, der fik denne kontrakt, kan skyldes, at det er motorstørrelsen, der først og fremmest er afgørende for, hvor langt man kan gå ned i størrelse. Ames er nemlig amerikansk forhandler af de franske Microturbo motorer, nok de mindste jetmotorer på markedet. Saksevingeprincippet var tænkt anvendt på trafikfly, og forsøgsflyet skulle derfor minde om et trafikfly.

AD-1, A for Ames, D for Dryden Flight Research Center, en NASA-afdeling på Edwards Air Force Base, har en struktur af samme type som fx LongEZ, altså en skumplastikkerne, beklædt med epoxy og glasfibervæv. De to TRS 18 motorer, hver på kun 100 kp, er anbragt på korte stubvinger på hver sin side af kroppen. Flyet er ensædet og har fast understel. Det var i luften første gang den 21. december 1979. Ved de første flyvninger stod vingen normalt, men efterhånden øgede man gradvis drejningen, indtil man den 24. april 1981 nåede de maksimale 60°. Start og landing sker dog altid med vingen i normal stilling.

Og hvad er så formålet med den skæve vinge? Man får en større korde, når vingen drejes, men da vingens fysiske tykkelse ikke ændres, får man et mindre tykkelsesforhold. NASA har dog endnu ikke frigivet detaljerede rapporter om flyveprøver. Under alle omstændigheder har det været et billigt forsøgsprogram. Ames har nemlig en fastpris-kontrakt med NASA på 218.000 på levering af AD-1, dog uden flyveprøver, som NASA selv tog sig af.

AD-1 har en spændvidde på 9,75 m, vingen vinkelret på kroppen, 4,93 m, og den er drejet 60°. Flyet er 11,68 m langt, 1,98 m højt, vejer fuldt tanket 907 kg og har under de indledende flyveprøver fløjet 3 km/t og været oppe i 12.000 fod. Yderligere præstationsoplysninger er ikke frigivet.

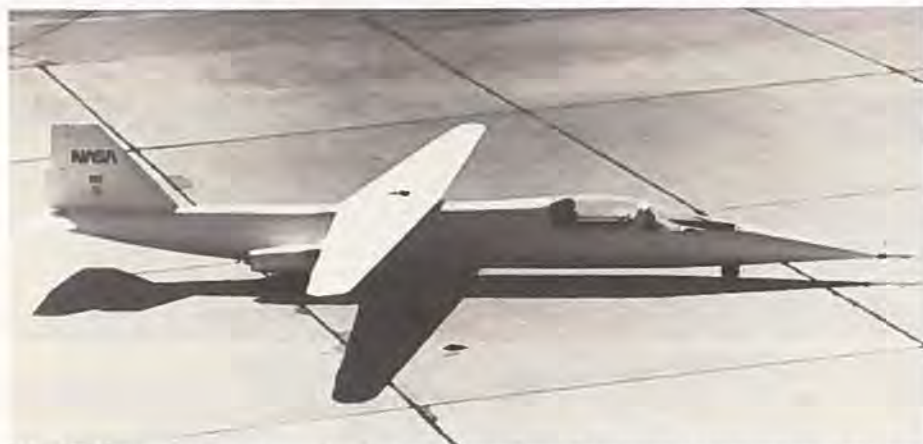
Fairchild NGT og Starship

Den næste skalamodel, som *Rutan* byggede, var af mere normal udformning. Det var en model i 62% størrelsesforhold af Fairchild's forslag til USAF's Next Generation Trainer, senere antaget af USAF som T-46A. Den formindskede udgave fløj første gang den 10. september 1981 og kostede alt i alt Fairchild \$ 750.000.

Hvad Beech har betalt for Starship, vidste ikke, men her har *Rutan* ikke nøjedes med at lave »modellen«. Det er også ham, der har lavet selve konceptet til dette fly, der på de fleste områder afviger fra, hvad Beech selv plejer at komme med.

Björn Andreasson fortalte i øvrigt lidt om, hvordan kroppen på serieudgaven af Starship skal fremstilles. Den normale amerikanske måde at lave kompositstrukturer på egner sig ikke til serieproduktion. Den består nemlig i, at man limer blokke af skumplast sammen og så bearbejder dem med håndværktøj til den ønskede form. Det er alt for tidkrævende og derfor alt for kostbart, i hvert fald i lande med velbetalt arbejdskraft.

Starships krop skal laves som to halvdele, der boltes sammen langs en indvendig flange, foroven og forneden på kroppen. Kroppens halvdele er skaller af kulfiberarmert plastic, der fremstilles i forme af aluminium og limes under højt tryk. Skallerne er desuden forstærket af et indvendigt glasfibernet af »geodætisk« form, ligesom strukturen på Vickers Wellington bombeflyet. Dette net fremstilles for sig ved en fuldautomatisk proces, skæres igennem på langs og limes derefter under vacuum fast på kropsskallerne. Vinduerne på flyet er placeret i nettets masker, beslagene til stolene i knudepunkterne. *Andreasson* mente i øvrigt, at den fuldautomatiserede proces også var nødvendig af hensyn til certificeringen. FAA ville næppe stole på en menneske, der kunne glemme et lag glasfibervæv, men havde langt større tillid til en computerstyret maskine!



NASA's AD-1 med vingen i »normal« stilling vinkelret på kroppen. Men den kan drejes op til 60° ud fra denne stilling under flyvning.

UDBYGNINGEN AF KASTRUP

Kastrup er som sædvanlig under ombygning – moderne lufthavne ser sjældent ensret længe ad gangen. Her ses det nye inspektionstårn under opførelse med finger B i baggrunden.



Det er nu godt tre år siden, at Folketinget tog loven om udbygningen af Kastrup. Loven indeholder nok en beløbsramme på 4 mia. kr. i dagspriser plus 2 mia. som thavnens brugere, primært SAS, skal rede), men ingen tidsterminer. Det er udsat, at udbygningen skal gennemføres i takt med trafikudviklingen, og den er gået lidt langsommere, end det var nindeligt ventet.

Nogle arbejder bliver derfor næppe påbegyndt de første mange år, fx drejningen på 12/30 6° mod vest, og de hidtil gennemførte og igangværende arbejder har vædsagelig bestået i bygningsforbedringer til højnelse af serviceniveauet for luftvarens kunder og til forbedring af arbejdsvilkårene for de ansatte.

Skandinaviens hyggeligste

af målene er at gøre Kastrup til Skandinaviens ikke blot effektiveste, men også hyggeligste lufthavn, siger direktør Poul Jensen, KLV.

Der er kommet nye check-in skranke for passagererne, og i dette forår bliver det charterpassagerernes tur. Endvidere bagagesorteringsanlægget blevet udbygget (der er bl.a. opført en ny hal til bagagesortering).

I transithallen er der blevet skabt en ny venlig butikskade, og KLV vil kontrollere priserne, så ingen kommer til at betale mere, end hvad den tilsvarende vare koster i København.

Den såkaldt skattefrie butik er også blevet moderniseret. Den drives af Sterling Airways, der må af med 57% af omsætningen i forpagtningsafgift, så det er så som så med et skattefrie, omend det trods alt er billigere end at købe cigaretter og spiritus i København. Det høje prisniveau, som forpagtningsafgiften medfører, har imidlertid ingen irriteret trafikminister Arne Melnior, og det er derfor muligt, at forpagtningsafgiften bliver sat ned, når den nuværende kontrakt udløber ved årsskiftet. Men det er ikke sikkert, at Sterling fortsætter med forpagter; ifølge avismeddelelser skal ministeren være inde på, at butikken drives af KLV, SAS og de store charterselskaber i

forening. Hans forbrugervenlige tanke om, at de rejsende skal have lov at handle toldfrit, efter at de er kommet hjem til Danmark, har derimod ikke vakt større begejstring hos luftfartsselskaberne.

I transithallen kommer der nye møbler, men det sker i løbet af et par år, for prisen er ca. 2 mio. kr.! Og nede i kælderens er der indrettet nye puslerum, og hvilekabinerne ombygges og udbygges med saunaer.

Store busser

Mellem finger B og C er en kontroltårnlignende bygning ved at tage form. Det er dog ikke et flyveledertårn, men et tårn til kontrol af trafikken på forpladsområdet. Det skal afløse det nuværende for enden af finger B og bliver 27 m højt.

I forbindelse med det nye rampetårn opføres på ydersiden af tværfingeren en to-etagers bygning til terminal for de busser, der betjener fjernstandpladserne. I stueetagen bliver der parkeringsplads for seks busser, på 1. sal ventesalomsråde med plads til ca. 700 mennesker. Desuden bliver der i bygningen nye lokaler til den mere omfattende sikkerhedskontrol, det skønnes nødvendigt at gennemføre ved visse flyafgange. Busterminal og tårn bliver taget i brug inden årets udgang.

Der er allerede indrettet seks busbetjente fjernstandpladser, dels for enden af finger C, dels i fragtområdet, men flere kommer utvivlsomt i de nærmeste år (finger D ligger vist mange år ude i fremtiden, idet den forudsætter nedrivning af såvel den nuværende luftgodsstation som KLV's administrationsbygning).

I øjeblikket betjenes fjernstandpladserne med almindelige busser, men på Åbenrå Karosserifabrik er seks specialbusser under bygning. De kan hver tage 115 passagerer og bliver 12,66 m lange og 3,75 m brede, d.v.s. næsten dobbelt så brede som almindelige busser. Endvidere får de førerum i begge ender, så de ikke behøver plads til at vende på ude mellem flyene. Prisen for de seks busser ligger på 10-12 mio. kr.

Takket være busserne vil man få mulighed for en mere fleksibel trafikafvikling,

bl.a. under den forestående udbygning af finger B's vestsider med ca. 6.000 m² til opholdsområder m.v., ligesom der kommer direkte broforbindelse til flyene.

Luftpuddefartøjer volder problemer

Til sommer bliver det igen muligt at flyve direkte til Malmö uden at skulle langt ind i Skåne til Sturup, hvis dumpingafgifter i parentes bemærket irriterer de danske lufthavnsmyndigheder. Det bliver dog i ganske lav højde, idet SAS har indchartret to engelsk-byggede luftpuddefartøjer fra Dampskibsselskabet Øresund til mindst 10 daglige dobbeltture. Luftpuddefartøjerne, der indrettes til 81 passagerer, hvor op til 56 på EuroClass, vil bruge 30 minutter om de 26 km over Øresund – næsten samme tid som Robert Svendsen brugte på sin flyvning over Øresund i 1910.

Ruten åbner den 15. juni. I Malmö opfører SAS en terminal ved havnefronten til 16 mio. kr. med adskilt ankomst- og afgangshal, restaurant, billetkontor og Scanorama lounge. I Kastrup vil man derimod lade luftpuddefartøjerne fortsætte helt op til finger C, men det synes KLV ikke om – man mener at luftpuddefartøjer er for sidevindfølsomme til, at de kan få lov til at færdes mellem rullende passagerfly.

Så måske får fjernstandpladserne endnu en bruger.

Lufthavnsblad

Københavns lufthavnsvæsen og SAS har som et led i markedsføringen af lufthavnen i Kastrup startet Copenhagen Airport Magazine, der dog kun skal udkomme en gang om året og fortælle om, hvad der sker i lufthavnen, også bag kulisserne.

Nr. 1, der udkom før jul, er så tydeligt i tryk og udstyr, at vi bliver helt misundelige! Tilmed er der masser af gode artikler, om Kastrups historie, om SAS og de øvrige luftfartsselskaber og om lufthavnens fremtid, og masser af gode billeder, både i sort/hvid og farve.

Bladet udkommer i såvel en engelsk- som en dansksproget udgave. Sidstnævnte hedder det samme som den engelske, formentlig fordi man derved kan bruge samme farveomslag.

MILJØANKE- NÆVNET OM KASTRUPS BANE 12/30



Når en QSTOL (Quiet Short Take Off and Landing) som de Havilland Canada Dash 7 ikke kan udnytte sin imødekommelse af miljøkrav, er der noget splittergalt i bestemmelse...

Vi bringer her de afsluttende sider af nævnets 28 sider lange rapport med nævnets konklusion:

Efter de ovenstående oplysninger om landsplandirektivet gælder der særlige restriktioner for anvendelsen af et nærmere angivet område nordvest for lufthavnen, og disse restriktioner er gældende, så længe der ikke er sket en omlægning af bane 12/30 som foreskrevet i udbygningsloven. Miljøankenævnet er af den opfattelse, at disse restriktioner hviler bl.a. på den i udbygningsloven anførte oplysning om, at operationstallet for bane 12/30 kun udgør maksimalt 5% af det samlede antal operationer i lufthavnen. Det skal tillige med henvisning til procedurereglerne fremhæves, at banerne 12 og 30 er karakteriseret som sekundære baner, medens banerne 04/22 (L/R) er præferencebaner, der skal anvendes til starter og landinger i størst muligt omfang. Dette indebærer efter nævnets opfattelse, at der ikke umiddelbart bør gives tilladelse til en forøgelse af aktiviteterne på denne tværbane, idet der derved sker indgreb i den foreliggende planlægning. En aktivitetsforøgelse må således medføre, at der skal foretages en ny vurdering af, om de gældende restriktioner for nævnte område uden for lufthavnen er tilstrækkelige, eller om der er behov for yderligere indskrænkninger i mulighederne for udnyttelse af disse arealer. Afgørelse om dette sidste henhører under planlægningsmyndighederne og kan ikke træffes af godkendelsesmyndighederne i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Godkendelsesmyndighederne kan ej heller tage stilling til, om der i samme forbindelse er grundlag for at ændre de hidtidige retningslinier for ydelser af tilskud til støjisolering af boliger i området.

Næppe udvidet aktivitet

Miljøankenævnet må finde det tvivlsomt, om det vil være i overensstemmelse med planlægningsbestemmelserne og de ud fra disse trufne dispositioner, hvis man godkender udvidede aktiviteter på bane 12/30, selvom det skønnes, at udvidelsen ikke medfører forøgede støjgener. Dette sidste spørgsmål må iøvrigt forekomme nævnet usikkert, idet det vanskeligt kan vurderes, om operationstallet kan forøges, uden at der derved i realiteten sker en for-

øgelse af støjen for omgivelserne, idet også den tidsmæssige fordeling af støjudsendelserne må have betydning.

Det skal her bemærkes, at efter det i sagen oplyste var der i 1981 ialt ca. 660 operationer med fly, hvis maksimale startvægt var større end 5.700 kg, og omfattende starter på bane 30 samt landinger på bane 12. I henhold til Miljøstyrelsens oplysninger er der i perioden januar-april 1983 konstateret 1060 starter eller landinger med DHC-7, hvilket omfatter såvel dag-, aften som natperioder. Dette antal svarer til ca. 3180 operationer pr. år. Ved denne opgørelse er der ikke taget hensyn til operationernes forskellige karakter, herunder om der er tale om start eller landing eller det tidspunkt på døgnet, som operationen udføres på.

Det bemærkes, at Miljøstyrelsens afgørelse af 8. juli 1983 angiver muligheden for udførelse af indtil 14 starter på bane 30 og 7 landinger på bane 12 med DHC-7. Sådanne 21 daglige operationer svarer til ca. 7.660 operationer/år.

Til ovennævnte skal yderligere bemærkes, at det må forekomme tvivlsomt, om man som udgangspunkt for en vurdering af, om der kan godkendes udvidede aktiviteter på bane 12/30, anlægger den betragtning, at en udvidelse kan ske, hvis der blot ikke sker en forøget forurening. Nævnet skal her bemærke, at der ikke er meddelt nogen godkendelse til det tidligere aktivitetsniveau og den dermed forbundne støj på tværbanen. Tværtimod har man gennem en årrække stedse søgt at få nedbragt støjgenerne fra denne bane ved indskrænkninger i aktiviteterne.

Miljøankenævnet må lægge afgørende vægt på, at man i forbindelse med opgøvelsen af planerne for anlæg af en lufthavn på Saltholm ikke alene lagde til grund, at den eksisterende lufthavn kunne udbygges til den nødvendige kapacitet, men man tog også betydeligt hensyn til de merudgifter, som ville være en følge af en lufthavn på Saltholm sammenholdt med en udbygning af den eksisterende lufthavn i Kastrup. Nævnet finder at måtte tillægge det betydning, at man ikke i udbygningsloven har fundet det nødvendigt at udvide brugen af tværbanen som et led i udbygningen. Af bemærkningerne til udbygningsloven skal her fremhæves følgende afsnit:

»Mens regeringen således ikke finder, der er basis for at anvende så store så fundsmæssige ressourcer, som anlæg en lufthavn på Saltholm ville indebære alene for at tilgodese de miljømæssige forhold i den nuværende lufthavns omgivelser, må det på den anden side understøttes, at regeringen er indstillet på, at bibeholdelse og udbygning af lufthavnen i Kastrup vil gøre det nødvendigt, at gennemføres yderligere foranstaltninger med henblik på at nedbringe de miljømæssige gener i områderne omkring lufthavnen.«

Økonomi af begrænset betydning

Disse betragtninger må efter nævnets opfattelse føre til, at der udvises særlig forsigtighed, når det skal vurderes, om økonomiske forhold kan tillægges betydning i vurderingen af genforholdene for lufthavnens omgivelser.

Miljøankenævnet skal her pege på, begrundelsen for ansøgningen om tilladelse til anvendelse af tværbanen til DHC fly er den besparelse, som herved opnås som følge af mindre brændstofforbrug.

I sin skrivelse af 22. februar 1982 til Luftfartsdirektoratet har Maersk Air oplyst, at ved anvendelsen af bane 12/30 vil kun spares ca. 5 min. i anflyvningen og ca. 1 min. i starten. Det skulle for en aktivitet bestående af en start og en landing medføre en besparelse på ca. 142 ltr. brændstof.

Selskabet har anslået, at benyttelse af bane 12/30 herved kan medføre en besparelse på 2,6 mill. kr./år, idet der er regnet med 20 daglige aktiviteter, hver bestående af en start og en landing, altså 40 operationer/dag. Det bemærkes herved, at Miljøstyrelsens afgørelse maksimalt rummer mulighed for dagligt at udføre aktiviteter svarende til 14 starter på bane 30 og 7 landinger på bane 12 med flytypen DHC-7. Der er nævnte skrivelse fra Maersk Air også pegt på, at anvendelsen af bane 12/30 vil gøre indenrigstrafikken mere passagervenlig.

Det er ikke anført, at disse indenrigsfløjninger ikke som tidligere kan foretages ved brug af præferencebanerne.

Under hensyn til ovenstående oplysninger og synspunkter er det nævnets vurdering, at der ikke er tilvejebragt et tilstrækkeligt grundlag til fortsat at godkende, der sker en sådan ændring af driftsforholdene.

AIRBUS MED MINI-PIND

e på bane 12/30 som anført i Miljøstyrelsen afgørelse. Det er nævnets opfattelse at kun meget tungtvejende grunde kan gøre det forsvarligt at gennemføre ændringer som griber ind i den skete planlægning. Det skal tilføjes, at nævnet ikke har taget stilling til, i hvilket omfang der vil ske ændringer i driften af bane 12/30 når den i udbygningsloven omhandlede omlægning af banen har fundet sted. Det skal det her bemærkes, at denne ombygning ikke ses at være besluttet med blik på at opnå mulighed for større udnyttelse af lufthavnens tværbane, men i sig selv rækker som et led i bestræbelserne til at mindske generne for omgivelserne så vidt som i tilfældet her i videst muligt omfang at begrænse omfanget af det antal fly, der vil blive påført gener fra flyaktivitet på tværbanen, jfr. udbygningslovens bestemmelser herom.

Nævnet finder herefter, at Miljøstyrelsen afgørelse af 8. juli 1983 vedrørende bane 12/30 bør opheves bortset fra anvendelsen af det omhandlede NORD-Fristen for ophøret af de forøgede aktiviteter findes at burde fastsættes til 1/2 år efter nævnets afgørelse.

Det fremgår af ovenstående, at nævnet fundet at måtte træffe sin afgørelse på grundlag af udbygningsloven og det til knyttede landsplandirektiv samt den forbindelse hermed gennemførte planlægning og dermed fundet sig afskåret fra at inddrage vurderinger af de konkrete forhold.

loven tidssvarende

Det har givet nævnet anledning til en nærmere drøftelse af, om udbygningsloven kan antages at være tidssvarende. Under disse drøftelser blev der peget på, at der er sket en udvikling, der giver mulighed for anvendelse af flytyper, der er mere støjsvage end tidligere anvendte fly. Efter nævnets opfattelse bør en sådan udvikling udnyttes mest muligt.

Under drøftelserne var der enighed om, at det vil være hensigtsmæssigt, om bestemmelserne i den gældende udbygningslov overvejes ændret, så bestemmelserne ikke lægger sig hindrende i vejen for udviklingen. Under drøftelserne blev det fremført, at der næppe er behov for restriktioner med hensyn til starter og landinger, som finder sted udover eller fra den modsatte side, hvis sådanne starter på bane 12/30 der sted med passende forskudt startskel. Herudover kunne det overvejes at undersøge muligheden for, at der uden for natperioden tillades landing på bane 12 af mindre og særligt støjsvage fly under anvendelse af hensigtsmæssig placeret langstartskel. Endelig blev det nævnt, at efter start for samtlige baners vedkommende eventuelt burde tillades for landinger samt særligt støjsvage fly, så snart det har nået en nærmere angivet højde.

Miljøankenævnets afgørelse

Den af Miljøstyrelsen i skrivelse af 7. juni 1983 meddelte afgørelse stadfæstes. Miljøstyrelsen afgørelse af 8. juli 1983 opheves bortset fra anvendelsen af det omhandlede NORD-fly. Fristen for afviklingen af aktiviteterne fastsættes til et halvt år efter nævnets afgørelse.

P.N.V.
N. J. Blom-Hansen



Airbus-cockpittet, hvor venstre styresøjle er erstattet af mini-pinden, som kaptajnen betjener med håndledsbevægelser med venstre hånd.

Airbus nr. 3 har i efteråret gennemført en række flyvninger, hvor kaptajnens styrepind var erstattet med en mini-styrepind, som fx F-16 er udrustet. Prøverne begyndte den 14. september og strakte sig over 75 flyvetimer, og der blev fløjet over hele »flight envelope«.

Mini-styrepinden, der sidder i venstre side, sparer vægt og gør instrumenterne mere synlige, og der synes ikke at have

været større vanskeligheder for piloterne med at vænne sig til den. Den vil dog kræve »fly-by-wire« styring, og da det ikke findes i Airbus, flyves forsøgsflyet via autopiloten, hvilket skulle give samme effekt.

Udover Airbus' testpiloter har en række linjepiloter haft lejlighed til at prøve mini-pinden, der igrigt er udviklet af Aerospatiale.



Nærbillede af pinden og armlænet. Ændringen vil kunne spare 20 kg, give bedre overblik over instrumenterne og forenklet vedligeholdelse.

NYT PROJEKT TIL DANMARKS FLYVEMUSEUM



Modellen af museumsprojektet, hvor flyene præsenteres lyst og luftigt.

Vi har flyene til det kommende flyvemuseum, vi har tilsagn om en grund, frit og kvit og endda byggemodnet, vi har et fuldt gennemarbejdet projekt – nu mangler vi bare pengene, sagde formanden for Danmarks flyvemuseums bestyrelse, general Knud Jørgensen, da han ved aeroklubbens jubilæumsreception den 20. januar præsenterede forslaget til en museumsbygning på Vestamager ved siden af Bella Center.

Og pengene er kun knap og nap 30 mio. kr., hvilket ikke er så forfærdelig meget for det, man får for dem, nemlig et nøglefærdigt hus med alle installationer, parkeringsplads, græsområder, lige til at flytte ind i med samlingerne. Montrer, planchevægge og andet museumsinventar er dog ikke medregnet i prisen, men det er kanti-nemøbler, biograf o.l.

Et teknologi-konsekvens museum

Næstformanden i Danmarks Flyvemuseum, civilingeniør Hans Harboe, lægger ikke skjul på, at projektet i høj grad er inspireret af det schweiziske trafikmuseum Verkehrshaus i Luzern. Schweiz er som Danmark et lille land og har heller ikke haft større indflydelse på flyvningens udvikling; men alligevel har man kunnet skabe et fremragende flyvemuseum af overskuelig størrelse, et museum ikke blot for dem, der i forvejen er interesseret, men som alle kan få noget ud af.

Danmarks Flyvemuseum skal ikke være en veteranflysamling, men et fremtidsorienteret museum, hvor også rumfarten bliver et vigtigt indslag, siger Harboe. Det skal heller ikke være et museum for flyveteknik, men et samfundsorienteret museum, der viser flyvningens indvirken på det øvrige samfund, teknisk, økonomisk, socialt og kulturelt. Vi stræber efter at lave

et teknologi-konsekvens-museum, for at bruge et nudansk udtryk, fortsætter Harboe. Det skal udover ca. 20 fly rumme en række tema-udstillinger omkring emner som trafikflyvning, navigation, flyveledelse, flyvesikkerhed, privatflyvning, luftforsvar, sportslig flyvning og meget andet.

Masser af dagslys

Mange af de flyvemuseer, der er opført i nyere tid, har flyene stående på gulvet og er udformet som lukkede konstruktioner, der udelukkende oplyses ved hjælp af kun-

stig belysning. Det er udmærket, når de tale om montrer o.l., men når det gælder fly, er det svært at få en tilfredsstillende løsning, selv ved hjælp af spotlights projektører. Især undersiden af flyene helliger ofte i tusmørke – og det er den del, folk er tættest på. Endvidere er effekten ingen formidabel.

Danmarks Flyvemuseum bliver derfor museum, hvor flertallet af fly bliver hævet op under loftet som fx flyene i National and Space Museum i Washington, og får masser af dagslys fra store sidevind som flyhallen i museet i Luzern. Protomerne med solvarme og ultraviolet stråling regner man med at kunne løse ved hjælp af en særlig afskærmning.

Selve projektet er udarbejdet af en dansk førende arkitekt, Ole Meyer, der har tegnet Bella Center. Hans projekt flyvemuseet er dog ikke kalkuleret af et tegningerne til det store udstillingscenter. Det er et meget elegant hvidt hus, 40 x 28,8 m og 12 m højt, lavet af beton, men udvendigt beklædt med ovnlakerede metalplader. Inden døre fremtræder huset også hvidt, for det er flyene, der skal give farve, siger Ole Meyer.

Indvendig domineres museet af den store udstillingshal, der har et frit spænd på 28,8 m, og hvis ene væg er et stort vindue, hvorfra man har en enestående udsigt over Vestamager. Det er i sig selv en attraktion, mener Ole Meyer – flertallet af dette bladslæsere havde nok foretrukket at kigge på en flyveplads!

Hallen er altså stor nok til, at man faktisk kan få museets DC-3 under taget, men det er der nu ingen planer om. D



Ved KDA's 75-års reception fik overborgmester Egon Weidekamp modellen overdraget til udstilling på Københavns Rådhus.

placeres uden for, og det skal Catali- og Caravellen også. Sidstnævnte kan jo tåle det, men de to andre ikke på d af deres lærredsbeklædte ror, ja Caen har endda lærredsbeklædning på or del af vingen. Den placering bliver r forhåbentlig af midlertidig karakter useet kan udvides på den tilbudte d ved at der opføres endnu to blokke æsten samme udformning som den e og forbundet med den ved lette glas- kede gange.

gulvet i udstillingshallen er det kun en at placere tre fly, i det offentliggjor- ojekt Dragon Rapide, KZ IV og Sikor- 3-55. Under loftet i den store hal op- ges så i stålwirer et repræsentativt ud- af militære og civile fly spændende fra S monoplanet til F-84G Thunderjet, det er meningen at forny udstillingen nde.

i væsentlig del af bygningen er i tre er (det samlede etageareal er 4.200 med plads til mindre udstillingsgen- de, biograf, cafeteria, værksted, kon- r o.l.

flyene hænges op under loftet i stedet it placeres på »hangargulvet« betyder blot, at man sparer plads, men man får å flyene holdt fri af pilfingre uden at le gribe til skæmmende afspærringer. den væsentligste årsag til at man har t denne løsning er dog den udstillings- ssige. Museets bestyrelse mener, at det r den mest spændende udstilling, n at man dog agter at gå til dramatiske ligheder som i det franske flyvemu- n, hvor flyene både »looper« og »dyk-

an har ikke skelet til det økonomiske. forholdsvist tunge fly skal hænges op er loftet i en bygning, må den nødven- is laves kraftigere, altså dyrere, end flyene står på gulvet. Man har dog ikke taget beregninger på hvad et »gulvmu- k« af samme størrelsesorden ville ko-

Byggetid 12 måneder

Når pengene først er skaffet, vil det gå stærkt, for Larsen & Nielsen Enterprise A/S, der har gennemregnet projektet, regner med en byggetid på kun 12 måneder. Men når museet står klar, skulle der også gerne være noget at sætte i det, så man må også snarest i gang med at tilrettelægge de forskellige udstillinger – og det er et langt mere tidkrævende arbejde end de fleste forestiller sig.

Ellehammer's fond støtter museerne

Fabrikant *Hans Ellehammer* overrakte den 12. januar en check på kr. 35.000 til general *Knud Jørgensen* som bidrag til den model af en kommende bygning for Danmarks Flyvemuseum, der var udstillet ved KDA's jubilæums-reception.

Samtidig fik fabrikant *Søren Madsen* og direktør *K. O. B. Jørgensen* 25.000 kr. til Danmarks tekniske Museums virksomhed. Flyvemuseet fik en model af Ellehammers såkaldte 1906-fly. Originalen blev som bekendt genskabt af nogle få af de eksisterende dele i forbindelse med Ellehammer-året i 1956, hvor KDA også fik A/S Dansk Esso til at bevilge de nødvendige midler til at restaurere 1909-flyet. De befinder sig med flere andre historiske fly på museet i Helsingør.

Pengene er skænket af det nystiftede J. C. H. Ellehammers Fond, der har til huse på det nuværende Ellehammers Laboratorium på Ejby Industrivej i Glostrup. Firmaet er nu 83 år gammelt. Hans Ellehammer begyndte i 30'erne at udtage patenter på udstyr til slukning af brande på skibe, og dette udviklede sig til en jordomspændende forretning, især da virksomheden i 50'erne begyndte at fabrikere strålepumper til skibsbrug.

Allen Wheeler død

Air Commodore *Allen Wheeler*, der i en alder af 80 år døde nytårsdag, var i mange år leder og opvisningspilot i gamle fly ved Shuttleworth-samlingen i England, som han helligede sig efter en lang karriere i Royal Air Force. Han fløj endnu sin egen Tiger Moth for to år siden og var også aktiv som skribent.

Allen Wheeler holdt et glimrende foredrag om Shuttleworth-samlingen i KDA i 1971.

Helikopterfabrik i Canada

Canada er ifølge den canadiske handels- og industriminister den næststørste bruger af civile helikoptere i den frie verden, og regeringen har derfor længe ønsket at få en helikopterindustri. Man indbød en række fabrikker til at give tilbud på oprettelse af en helikopterfabrik i Canada, og valget er nu faldet på Bell, der opfører en 30.000 m² stor fabrik i Mirabel, 30 km fra Montreal.

Det første produkt fra den nye fabrik bliver Model 400 TwinRanger, en 7-passagers helikopter med firebladet rotor. En prototype er allerede under udprøvning på hovedfabrikken i Fort Worth med to Allison 250 motorer, men man vil om nogle år gå over til canadiske P & W motorer. Den første helikopter fra den nye fabrik rulles ud i slutningen af 1985.

Etableringen af fabrikken kræver en investering på ca. \$ 400 mio, hvoraf den canadiske regering indskyder 165 mio. og Quebec-provinsregeringen 110 mio. Fabrikken skal have egen konstruktions- og udviklingsafdeling og ikke bare være en licensfabrik. 86% af produktionen ventes eksporteret. Det totale antal ansatte bliver ca. 3.000.

Engene først

r overbevist om, at driften af et sådant seum kan hvile i sig selv takket være eindtægt m.v. og de forskellige former offentlig støtte til museer, vel at mærke, i regnskabet ikke tynges af udgifter til ritetsydelse, siger direktør for Bella iter *Chr. Hunderup*, der er medlem af emuseets bestyrelse. Vi vil derfor ikke i gang med byggeriet, før vi har hele gesummen hjemme.

il det formål har museet sammen med :teforeningen Flyvemuseets Venner op- et et indsamlingssekretariat, bemandet d to aktive pensionister, oberstløjtnant on *Birkelund* og civilingeniør *Johnny ffeldt*. De vil i den kommende tid rette ivendelse til samtlige fonde i Danmark støtte til museet, men man vil også je at skaffe støtteforeningen væsentligt e medlemmer. Derfor vil man rette hen- delse til *alle* i Danmark, der er beskæfti- med flyvning, hvad enten det er som verv eller som hobby. Det er en kreds på 000–50.000, spændende fra de ansatte i fartsselskaberne og flyvevåbnet til dlemmerne i de forskellige flyveklub- , så der skulle nok være basis for en ngedobling af den nuværende skare på 800 entusiaster.



Fra venstre direktør *K. O. B. Jørgensen*, fabrikant *Søren Madsen* (Teknisk Museum), general *Knud Jørgensen* og civilingeniør *Hans Harboe* (Danmarks Flyvemuseum) samt fabrikant *Hans Ellehammer*.

NYE FLASKER TIL GAMMEL VIN

Fokker F. 27 og F. 28 moderniseres til Fokker 50 og 100

Den hollandske flyfabrik Fokker markerede 25-års dagen for afleveringen af den første F.27 Friendship til at lancere to nye typer, Fokker 50 og Fokker 100. Det drejer sig dog om moderniserede udgaver af henholdsvis F.27 og F.28, hvor velprøvede flystel har fået nye motorer og nye systemer. De nye typebetegnelser refererer til det omtrentlige passagerantal.

Seksbladede propeller

Ved første øjekast kan det være svært at se forskel på F.27 og Fokker 50, men ser man nøjere efter, er der stor forskel. Der er fx nye naceller, hvilket skyldes, at Fokker 50 har en helt anden motor end F.27, nemlig Pratt & Whitney PW124 i stedet for Rolls-Royce Dart. Rolls-Royce har nemlig forsømt at komme med en efterfølger til den veltjente turbinemotor fra midten af fyrrerne, og Fokker har derfor valgt en ny motor fra P & W's datterselskab i Canada. Den har en startydelse på 2.150 hk. Propellerne kommer dog fortsat fra Dowty i England, men er en ny seksbladet konstruktion, væsentligst fordi man derved nedsætter støjen i kabinen.

De store køjer på F.27 er afløst af små vinduer, model Boeing. Det giver en større fleksibilitet med hensyn til kabineindretning, idet målet må være, at så mange som muligt kan se ud. Som man sikkert vil erindre fra dengang F.27 fløj på de danske indenrigsruter, var udsynet ikke lige godt på alle pladser i kabinen.

Fokker 50 har ikke stor dør til fragt, men er et renlivet passagerfly, i hvert fald i den nu præsenterede udgave, og passagerind-



Model af Fokker 100, der efterfølger F. 28.



Og her er Fokker 50 med seksbladede propeller. Den følger F. 27, der ses herunder.



To F. 27 fotograferet ved 25 års jubilæet på Fokkers Ypenburg-afdeling. 750 eksemplarer har hos 177 brugere i 62 lande fløjet 10 mio. timer og udført 11 mio. landinger.

gangen er flyttet fra bagkroppen frem lige efter cockpittet.

Hovedsystemerne i Fokker 50 er helt nye og man har således indført hydraulisk betjening af understel m.v. I F.27 var det pneumatik, noget ret usædvanligt på fly. I cockpittet kommer der katodestrålerørstrumenering (EFIS), og i strukturen anvendes nye materialer som kulfiber, aramid og glaskompositter i naceller, radom samt forkanterne på finne, haleplan og vingegader.

Hastigheden bliver ca. 30 knob højere end for F.27, hvilket svarer til en 12% forøgelse af rejsehastigheden, men ifølge Fokker er det vigtigste aktiv for Fokker dog, at dens direkte driftsomkostning ligger op mod 25% lavere end for de nuværende 50-sædede tomotors turbinemotors fly.

Fokker 50 ventes i luften sidst i 1984 og vil kunne gå i drift midt i 1986.

Data:

Spændvidde 29,00 m, længde 25,19 m, højde 8,60 m. Vingegareal 70,00 m². Max. start

19.000 kg. Operationel tomvægt 83 kg. Max brændstovvægt 4.123 kg. Sehhastighed 510 km/t i 20.000 fod. Rækkevidde med 50 passagerer 1.335 km. Rækketrækning, max. startvægt, ISA + 20° 5 m. Pris \$ 7,3 mio.

Mer aerodynamisk effektivitet

Den nye Fokker 100 ser meget anderledes ud end sin forgænger, F.28 Fellowship; den er både længere og har større spændvidde, ligesom vingen har fået ny kant med mindre knæk, ny bagkant og nye tipper. Spændvidden er øget med 3,00 m, vingefløjarealet med 18% og den aerodynamiske effektivitet med 30%, siger Fokker. Rolls-Royce har dog ikke helt mistet Fokker som kunde. Tværtimod afgav Fokker samme dag, som Fokker 100 blev lanceret, bestilling på 100 Tay-motorer til den nye motor, baseret på Spey, motor til F.28, men forsynet med en ny brændstovbesparende fan og dobbelt så stort nemløbsforhold som Spey. Den nye motor er en formindsket udgave af den, der er i RB211 Mk. 535E, Rolls-Royce's mest brændstøfokonomiske motor.

Løjtryksdelen er den samme som i Spey 183 Mk. 555, men der er nyt forbrændingskammer og ny tretrins lavtryksbåse.

Den nye motor, der begynder prøvekørslerne til auktionen, ventes typegodkendt i juli 1986. Den nye startydelse på ca. 6.150 kp og vil i sig selv give en væsentlig besparelse ved at fylde kravene i FAR Part 36 Stage III, der træder i kraft i 1986.

Coekpittet får katodestrålerinstruktioner, der kommer nye hjul og bremsesystem og forstærket hovedunderstel. Ved udvalgt anvendelse af kompositmaterialer kan man opnå en vægtbesparelse på 418 kg i forhold til konventionelle materialer.

Plads til med i kabinen

De lukkede bagagehylder bliver så store, at man kan være ski i dem, og så solide, at de største passagerer selv kan tage deres bagage med, siger Dan Krook, næstformand i Fokker's bestyrelse. Han regner dog nok på, at flertallet er forretningsfolk, der ikke har de store kufferter med sig.

Standardudførelse får Fokker 100 plads til 107 passagerer med en sæderækkeafstand på 81 cm, men en anden mulighed er en udvalgt udgave med 109 sæder på forretningsklasse (86 cm) og 45 på økonomiklasse (81 cm), men der kan også være 12 på første klasse og 85 på økonomiklasse.

Fokker 100 flyver første gang i midten af 1986 og vil kunne leveres til kunder i foråret 1987.

Spændvidde 28,08 m. Længde 35,31 m, højde 8,60 m.

Typisk operationel tomvægt 23.200 kg, max. startvægt 41.500 kg. Brændstovkapacitet 13.040 l.

Max. rejsehastighed Mach 0,75, max. fløjhøjde 35.000 fod. Rækkevidde med 7 passagerer 2.240 km. FAR startstrækning (ISA + 15°) med max. startvægt 1.950 t, og 1.615 m ved startvægt for en sektor på 925 km.



Den første Boeing 737-300 med ny motorer og længere krop til op til 149 passagerer.

Nye versioner af Boeing 737

Boeing, der sidst i december afleverede Model 737 nr. 1.000, havde den 17. januar udrulning af den første Model 737-300, en »strakt« udgave med nye motorer, CFM56. Foreløbig har seks selskaber bestilt i alt 56 af den nye version, der kan tage op til 149 passagerer på sardinklasse. I typisk ruteaflyvning tager den 22 passagerer mere end forgængeren.

Men Boeing arbejder også på en mindre udgave, foreløbig dog kun i form af studier af hvordan 737-200 kan blive til et 90-110-sædet fly til korte ruter. Potentielle kunder er SAS, TWA og Swissair; sidstnævnte var meget interesseret i McDonnell Douglas nu annullerede MD-90 udgave af DC-9.

Vicepræsident Joseph F. Sutter fra Boeing Commercial Airplane Co. siger til Aviation Week, at kravet er et kortdistancefly med meget lav tomvægt. »Alt det skal gøre er køre, starte, stige, rejse en smule, gå ned og lande«, fortsætter han (man skulle tro han havde fløjet på SAS danske indenrigsruter!). »Den bedste måde at gøre det på er at tage tomvægt ud af flyet«.

En mulig motor for denne udgave er Rolls-Royce Tay, som også bruges i den nye F.28 udgave Fokker 100. Boeing 737 Lite vil formentlig få afkortet krop og plads til 5 passagerer over tværs, så der bliver plads til mere »bær-den-selv« bagage inde i kabinen.

MD-80 skal bygges i Kina

Flyfabrikken i Shanghai, der siden 1980 har virket som underleverandør af understeltdøre til MD-80 (DC-9-80) har truffet aftale med McDonnell Douglas om samproduktion af 25 MD-80 til det kinesiske luftfartsselskab.

McDonnell Douglas skal levere dele og delvis sammenbyggede sektioner, mens kineserne skal fremstille udvalgte dele og stå for monteringen.

Det kinesiske luftfartsselskab overtog i december to amerikansk-byggede MD-82.

Fra simulator direkte på ruteflyvning

Den 12. november var Bob Cornelison kaptajn på en normal ruteflyvning med en American Airlines DC-10 fra Gatwick til Dallas/Fort Worth, til trods for at han aldrig før havde fløjet DC-10!

Otte dage tidligere ankom han, der ellers er kaptajn på Boeing 747, til American Airlines flyvetræningscenter i Gatwick og fik ialt 24½ time på en DC-10 simulator, leveret af det engelske firma Redifusion. Heri indgik et 2½ times checkflyvning med en FAA inspektør og desuden 4 timers linjeorienteret træning.

Det er første gang uden for USA, at en omskoling af trafikflyver til en ny flytype er udført udelukkende ved brug af simulator. I USA gennemførte man den første af denne art allerede i februar 1981 på en Redifusion Boeing 747 simulator, der er opstillet på lufthavnen i Dallas/Fort Worth, og siden er flere hundrede piloter blevet uddannet på denne måde.

For fuldstændighedens skyld bør det dog tilføjes, at kaptajn Cornelison's andenpilot på hans første DC-10 flyvning var kaptajn Jack Olsen, American Airlines' træningskaptajn for DC-10.

Fairchild forærer fabrikk væk

Fairchild har lukket sin oprindelige hovedfabrik i Hagerstown, Maryland, på grund af afslutningen af produktionen af A-10 Thunderbolt, der blev samlet her, og fordi Boeing selv har overtaget bygningen af de strukturdeler til Boeing 757, som Fairchild hidtil har været underleverandør af.

Afdelingen for metallimningen bibeholdes dog. Den beskæftiger 200 mand. Under Korea-krigen, da C-119 Boxcar var i storproduktion, var der 10.000 ansatte!

Fabriksbygningen har Fairchild foræret til delstaten Marylands regering – af skattemæssige årsager.

KDA's 75-ÅRS DAG



Grev Flemming og Søren Jakobsen efter at have nedlagt KDA's krans ved Flyvermonumentet.

SAS gav et stort bidrag til KDA's jubilæumsfond. Fv. Søren Jakobsen, generalsekretæren med check'en, grev Flemming samt regionsdirektør Roald Søkilde og viceadministrerende direktør Frede Ahlgreen Eriksen.



Uvant syn på SAS Hotel Scandinavia: VM-svæveflytypen LS-4.

Da vi to dage før KDA-jubilæet hørte, at flyvevåbnet havde haft 16 F-16 i formation på danmarksflyvning for at markere 4-årsdagen for den første F-16's ankomst, ærgrede det os lidt, at det ikke havde kunnet forlægges to dage senere med overflyvning af Flyvermonumentet ved kransnedlægningen kl. 0930.

Men da vi kørte gennem hovedstaden en times tid før, og sneen væltede ned, tog vi det mere afslappet. Det holdt heldigvis op før højtideligheden.

Kransen blev nedlagt af KDA's præsident og formand – grev *Flemming af Rosenborg* og *Søren Jakobsen* – i overværelse af en lille skare med forsvarschefen general *Knud Jørgensen* i spidsen. Som formand for bl.a. Foreningen Danske Flyvere tilgav han sikkert, at KDA lige så stille har udvidet monumentets betydning.

Det blev opstillet i 1938 til minde om »danke, der satte livet til i flyvningens tjeneste«. Afsløringen blev foretaget af daværende kronprins *Frederik* i overværelse af grev *Flemmings* far, prins *Axel*, og KDA's mangeårige generalsekretær og DF's mangeårige formand kaptajn *Foltmann* havde en stor andel i, at det blev virkeliggjort. Monumentet er udformet af professor *Utzon Franck*, hvis ørn i formation med fire ret tidløse fly stadig virker aktuelt.

KDA nedlagde tidligere blomster på gamle formænds grave, men det er svære nu, og desuden vil man gerne ved højtidelige lejligheder mindes andre afdøde

end dem, der er omkommet ved flyveulykker. Det gør KDA og tilsluttede organisationer derfor ved at lægge en krans på monumentet som fredag den 20. januar i år.

Stor tilslutning til receptionen

Der er kun få minutters gang fra monumentet til SAS Hotel Scandinavia, hvor KDA's 75 års jubilæumsreception fandt sted fra kl. 10 til 12.

Allerede når man kom ind ad hotellets indgang, blev man klar over, at der foregik noget særligt, for et hold fra Nordsjællands Flyveklub havde stillet et LS-4 svævefly op i vestibulen. Desværre kunne man ikke også udstille verdensmester *Stig Østergaard* fra Polyteknisk Flyvegruppe, der var med en LS-4, for selv om han lige var kommet hjem efter en andenplads ved Australsk glide i Australien, måtte han på forberedende rejse på jubilæumsdagen.

Udenfor After Eight lokalet, hvor receptionen skulle foregå, havde RC-unionen udstillet *Benny Juhlins* fornemme radiostyrede skalamodel af en Westland Lysander fra Anden Verdenskrig. Han måtte snart til prøve og overlod pasningen til par kammerater.

Hotellet havde heldigvis udvidet lokalerne for ellers var der ikke blevet plads til de flere hundrede gæster, der snart begyndte at strømme ind efter at have skrevet deres navn i KDA's historiske gæstebog fra 1921.

De blev modtaget af præsidenten, formanden og generalsekretæren, der takkede for lykønskningerne og i mange tilfælde også for gaver, der enten tidligere var modtaget, eller som nu blev overrakt. Der var mange kontante bidrag til KDA's Jubilæumsfond, også rigtige blomster til at smykke KDA-huset, og en hel del andre gaver, altsammen meget velkomment.

Der var også kombinationer, således havde direktør *Poul Andersen* fra Københavns Lufthavnsvæsen emballeret ti persegædler inden i oppustede balloner på en gummitræ.

Af gaver af flyvemæssig interesse skal nævnes, at direktør *Val Eggert* fra Statens Luffartsvæsen overrakte et ICAO-kort i en meget fin ramme, hvori kortets største civile kunde kan udskifte med fremtidige udflyvninger.

Dansk UL-flyver Union bragte et stemningsbillede af et UL-fly, KZ- og Veteranflyklubben et kakkelbord med fire kakler med historiske fly.

Scanaviation kom med et indrammet materiale af gamle delvis brændte KZ-tegninger, Dansk Modelflyver Forbund med en historisk Viking 2,5 motor, Rosenkilde & Bagger med en indrammet farvelagt tegning af Santos Dumont i La Demoiselle dateret 1909.

Hans Kofoed tilførte biblioteket, som han hævder gennem halvdelen af KDA's levetid at have haft dobbelt så stor glæde af



de fleste andre medlemmer, en »bog« fra 1984, der for de flestes vedkomme ser ud, som var de fra 1909«. (Den er eldt side 62 i sidste nummer).
 er var mange andre gode ting, som det lertid vil føre for vidt at opregne her.
 . 1130 samlede interessen sig om den model af museumsprojektet, som gell Knud Jørgensen overdrog til overmester *Egon Weidekamp*, idet begge it udmærkede taler om betydningen af i ført museet ud i livet. (Nærmere om etket på side 84).

lonopstigning som afslutning

jæsterne forlod Scandinavia kort efter 2, var vejret klaret op, og man så på den en side af parkeringspladsen, at et /hvidt ballonhylster rejste sig. Det var t Danske Aerostatistiske Selskab«, som refører KDA's oprindelige initialer, fra *Birte* og *Kai Paamand* som en overelse afsluttede receptionen med en te opstigning med den nye ballon nmark« OY-BOI, der steg til vejrs og øde et stort TILLYKKE-skilt ud, mens drev ind over hovedstadens grønne og mørksaltede gader midt i det snekede bylandskab.

ogle troede, den drev mod Sverige, i dernæst satte ballonen tilsyneladenkursen hjemad mod Frederikssund. et var lavere længere nordpå, og beningen stod en tid og hostede over en rsten, men gled så videre til Herlev. Her dte vinden, og ballonen gik mod syd. Det havde passet smukt, om den var t ved KDA-huset i Roskilde, men det r nu på en mark ved Ishøj efter over to ige vinterflyvetimer.

DA's oprindelige flyveform, ballonflyvg, er still going strong sammen med de nge senere tilkomne, der vanskeligere ne manifestere sig ved denne lejlighed, i forhåbentlig gør det til sommer ved store KDA-flyveweekend 2.-3. juni.

Idag på Royal Hotel

jen sluttede med den store festmiddag Royal Hotel, hvor ca. 120 gæster og Jlemmer havde en hyggelig aften. Der mange taler, bl.a. holdt luftfartsdirektør Eggers en tankevækkende tale med så strakte visioner som at sammenligne n 75 år efter hjulets opfindelse med 75 ifter flyvemaskinens.

e nordiske gæster overrakte gaver un-taler af formanden for Finlands Flygvund, *Olavi Rautio*, Norsk Aero Klubbs eralsekretær *Anders Hægh*, der hævle også at være greve – efter en ballon-d, samt Kungl. Svenska Aeroklubbens eralsekretær *Sven Hugosson*. Han tede med at give ordet til KDA's 86-je æresmedlem *Nils Söderberg*, som iste at Danmark var foran i nordisk flyvg i de første år. Han var lidt uenig om oen for den første flyvning fra udlandet iverige, *Robert Svendsens* flyvning over isund, med sin bordfælle, den 91-årige ar *Dessau*. Han vidste imidlertid, at han de ret – for det var på hans 18 års fød-sdag, den 17. juli 1910, året efter at han blevet medlem af KDA.

fed bordet blev der også oplæst tele-mmer og hilsener, bl.a. fra KDA's pro-tor, H. K. H. Prinsen. Aftenen sluttede d dans.



Foruden forsvarsche-fen og overborgme-steren ses mange an-dre kendte ansigter på dette fotografi.



Direktør Val Eggers har overrakt det fint indrammede ICAO-kort Danmark til KDA, hvis medlemmer og kunder bruger tusin-der af kortet.



Direktør Poul Svanholm overrakte 15.000 kr. fra Tuborgfondet, der gennem årene har ydet mange værdifulde bidrag til KDA og tilsluttede organisationer.



»Hyggeligt at mødes igen« – den 91-årige oberst Bjarkov og den 86-årige Nils Söderberg, der først i 30'erne konkurrerede om Nordiska Flygarpokalen, som stadig er i brug. – Bjarkov kom lidt sent – »som villaejer har man jo visse forpligtelser i snevejr«



*Direktør Mogens Tronbjerg fra Dansk Pool og Scanaviations direktør Finn Rasmussen og prokurist Nürnberg samt fru Tronbjerg.
 (Alle fotos: Tage Rugaard, AEROpress).*

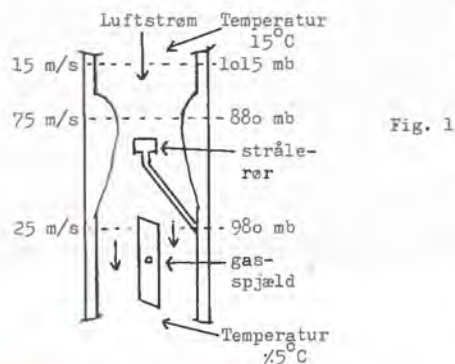
Kender du din fjende?

KARBURATOR- IS

Af Finn Brinch

I FLYV nr. 1 1984 omtales de forskellige former for overisning. Herunder nævntes kort karburatoris.

Denne form for is dannes normalt ikke ved overisning, men ved en afkølingsproces i indgangen til karburatoren. Desværre sker der en del havarier pga karburatoris, dels ved skødesløshed, men vel ikke mindst forårsaget af manglende kendskab. Mange piloter mener, at karburatoris kun opstår om vinteren, og det er måske delvis rigtigt, idet isningen kan deles op i to hovedformer. Den ene ved at overisning sætter sig ved luftindtaget og dermed ned-sætter lufttilførslen til karburatoren. Denne isning dannes ved negative temperaturer, og der vil samtidig dannes is på flyets overflade. Den anden type er den mest lumske og er den isningsform som piloter kalder *karburatoris*.



Karburatoren

I karburatoren er der en indsnævring nær mundstykket, kaldet venturien. Denne indsnævring bevirker ændringer i den tilstrømmende lufts hastighed og tryk. Figur 1 viser de ændringer, der opstår, når luften passerer gennem venturien. Til venstre ses, at luftstrømmen strømmer ind med fx 15 m/sek, når op på 75 m/sek ved indsnævringen for derpå at aftage til 25 m/sek. Til højre ses, at lufttrykket til at begynde med er fx 1015 mb, aftager til 880 mb ved indsnævringen for derpå at stige til 980 mb. Denne pludselige aftagen i trykket, efterfulgt af en langsommere stigning, er den måde venturien fuldender sit trykfald på. Som det også fremgår, vil der ske en temperaturforandring i den passerende luft. Således vil luft med en indgangstemperatur på 15°C være afkølet til ca. 5°C efter passage af venturien. En fugtighed på 70% eller højere er tilstrækkelig til, at luft der passerer gennem venturien, vil forårsage isdannelse. Både temperatur- og trykfaldet er en funktion af luftstrømmens hastig-

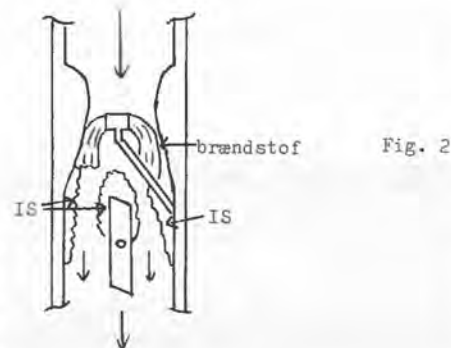
hed, således at jo større hastighed, desto større fald (kilde: AOPA Pilot).

Der findes to hovedtyper karburator. Den ene type er *membrankarburatoren*, hvor benzinen sprøjtes gennem strålerøret (hoveddysen) ved hjælp af en motordrevet brændstofpumpe. Strålerøret er anbragt efter venturien, og temperaturfaldet her vil da primært skyldes den afkøling, der forårsages af benzinen fordampning.

Man kan beregningsmæssigt vise, at dette forhold vil medføre 22°C temperaturfald i indsugningsluften. Til fordampning kræves ca. 330 kJ/kg (= 78 kcal/kg), og regnes der med kemisk korrekt benzin/luftblanding på 1:15, betyder dette, at luften må afgive 22 kJ/kg (= 5.2 kcal/kg). Da luftens varmekapacitet er 1.00 kJ/kg (= 0.24 kcal/kg), medfører dette en afkøling på 22°C (kilde: R. Matzen).

Det vil derfor være en enkel sag at se, om der er mulighed for karburatoris eller ej. Men sådan er det kun for membrankarburatoren. Det gælder desværre ikke for den mest anvendte type – *svømmerkarburatoren*.

Svømmerkarburatoren kræver nemlig et trykfald (undertryk), for at brændstoffet kan suges fra svømmerhuset til strålerøret. Strålerøret må derfor være placeret i venturien. Brændstofftilstrømningens størrelse varierer med luftstrømmens hastighed gennem venturien. Når brændstoffet kommer ud af strålerøret, bliver det førstøvet i luftstrømmen på 300 km/t eller højere, og der opstår en fordampning. Denne fordampning tager varme fra omgivelserne, og ved rejse- og starthastighed kan temperaturfaldet være på 25°C (ved start er omdrejningerne dog kun høje i kort tid). Venturi-effekten og fordampningen kan tilsammen bevirke temperaturfald på helt op til 35–40°C.



Isdannelse i karburatoren

Som det fremgår af ovenstående samt figur 2, ses hvordan isen bliver dannet efter venturien og på gasspjældet. Forholdene i karburatoren er dog mere komplekse end her anført, idet kun en del af benzinen fordampes i karburatoren. De lidt større dråber føres med luften og fordampes senere i manifolden eller under kompressionen i cylinderen.

Af figur 3 ses, at der ikke skal meget is til for at stoppe åbningen mellem gasspjældet og siderne. Sådanne forhold kan fryse spjældet fast til karburatorens sider. Når piloten søger at regulere spjældet for at få mere motorkraft, sker der intet, og hvis han anvender magt, er der større sandsynlig-



hed for at gasspjældet går i stykker, end isen brækkes af. Derfor er denne isform meget farlig.

Karburatorforvarmer

Karburatoris kan forebygges (og fjernes hvis den ikke er blevet for tyk) ved hjælp af en forvarmer. Varmen tages gerne ved føre luften gennem en muffe omkring den meget varme udstødssystem. Ved at lukke mere eller mindre op for forvarmerhåndtaget kan man tilføje mere eller mindre varmluft efter behov. På de fleste motorer kan dette give en temperaturstigning på 30–40°C.

Is og hvad så?

For fly udstyret med *fast propel* vil en gradvis aftagen i omdrejninger og hastighed være den første advarsel. Hvis advarselen overses, vil den næste være at motoren begynder at gå uregelmæssigt. Hvis den advarsel overses, vil den tredje være den største *stilhed*, du nok nogensinde har været ude for.

Symptomerne ved en *constant-speed propel* er lidt anderledes, idet der holdes en konstant motorhastighed på trods af tabet i motorkraft. De første tegn vil være faldende flyvehastighed fulgt af faldende manifold-tryk. De næste to advarsler er som ovennævnt.

Når den første advarsel viser sig, skal den anvendes fuld forvarmer, og mixturen skal reguleres for at kompensere for tilførsel af varmere luft. Såfremt der er is, når forvarmeren anvendes, vil motoren gå ujævn pga. den varmere luft og isstykkerne, der passerer motoren.

Når isen er væk, kunne det være ønskeligt at finde en stilling for forvarmeren, således at nye isdannelse kunne forhindres. Men Lycoming siger »Såfremt isdannelse i karburatoren ikke er kraftige, må forvarmeren ikke anvendes. Anvend kun fuld forvarmer i perioder på få sekunder for at forhindre nye isdannelse«. Nogle flyveprocedurer og anflyvning til landing kræver brug af forvarmeren. I sådanne tilfælde skal den bruges, før omdrejningerne reduceres. Under langvarige glidninger med forvarmer på skal motoromdrejningerne nu og da øges, bl.a. for at forhindre isdannelse på gasspjældet.

Her er nogle tips:

- Læs *Motorflyvehåndbogens* og dit flyhåndbog vedr. karburatoris.
- Kontrollér med jævne mellemrum, om der er isforekomst. Fx hver 10. minut sådan: Bemærk omdrejningstallet, akkumuleret forvarmeren 10–15 sek. Hvis omdrejningstallet steg, så var der altså is under opbygning.
- Karburatoris dannes især ved lufttemperaturer mellem 5 og +20°C ved flyvning i høje fugtighedsprocenter (damp, tåge, nedbør, skyer og over vand).

for 50 år siden:

EN VERDENSREKORD, DER ALDRIG BLEV FLØJET

En 79-årig Peter Riedel har sendt os disse 50 år gamle oplevelser, der dgår i 3. bind af hans erindringer. Bind 2 »Vom Hangwind zur Thermik« udkommer her i foråret.

Indbydelse fra Brasilien afrejste en tysk svæveflyveekspedition i begyndelse af 34 pr skib fra Hamburg. Wolf Hirth, Hanna Reitsch, Heini Dittmar og forfatteren alle flyve typerne Moazagoti, Grunau by II, Condor og Fafnir. Yderligere deltager var dipl.ing. Wilhelm Harth som meteorolog, mester Richard Mihm som mekaniker samt ekspeditionens leder, professor Georgii.

Dittmar gennemførte den bedste præstation, idet han den 16. februar 1934 steg 4.350 m over udløsningshøjden, i en åftig cumulussky ved Rio de Janeiro. Riedel havde han kraftigt overgået den tidligere højdeverdensrekord, som Robert Olfend havde sat den 30. juli 1929 med 89 m højdevinding.

Forfatteren var den eneste, der fløj stræk Brasilien, nemlig fra Sao Paulo til Tatuhy, hvor han efter 130 km trods 800 m højde fik store problemer og lande. Uoverskuelige skovforude frembød ingen landemulighed, langt øjet rakte.

I Argentina var der køligt, regnfuldt efterår, da ekspeditionen den 14. marts ankom til Buenos Aires. Ikke før den 22. juli lykkedes de første strækflyvninger: Dittmar og Hanna Reitsch 55 km, Hirth 70 km og Riedel 135 km.

Den 2. april fløj Riedel som eneste strækflyver opnåede 130 km til Baradero ved Parana-floden. Den 6. april forsøgte Dittmar og Riedel som de sidste endnu engang lykkes: Dittmar landede efter 135 km ved Del Puerto, Riedel efter 165 km ved Perez-Millan. Det var alt, hvad ekspeditionen bragte ud hjem af resultater. Efterårsvejret og de værende glidetale var ansvarlige herfor: Grunau Baby 17, Condor 20, Fafnir 21 og Moazagoti 23.

En misforståelse bar skylden

Engang var der endnu ingen pålidelige telefonmuligheder mellem de nævnte landingssteder og hovedstaden Buenos Aires. Dittmar og jeg bad hver gang ved nærmeste jernbanestation om at få landingsmeldingen sendt over banetelegram. Så gik meldingen telefonisk fra banestationen i B. A. til Hotel Houston, hvor vi alle boede.

Men efter min strækflyvning den 6. april opdagede jeg noget. I hotellet opfattede en eller anden, at jeg skulle være landet i Perez-Millan. Det ledte til Perez-Millan. Perez ligger tæt på Rosario, Argentinas næststørste by med 265 km borte, men i samme retning nær Rio de Janeiro. Professor Georgii underrettede blende »Deutsche La Plata Zeitung«, der



Den tyske 1934-ekspeditionens deltagere: fv. Dittmar, Hirth, Georgii og Hanna Reitsch, Riedel, Harth og Mihm.

næste morgen på første side med landkort bragte overskriften »Peter Riedel fløj 265 km verdensrekord«.

Jeg sad imidlertid i Perez-Millan og ventede at blive afhentet af vor Messerschmitt M-23... Endelig opklarede det gennem posten fremsendte banetelegram misforståelsen.

Men ikke nok med det. To dage efter fortalte professor Georgii mig, at denne »falske verdensrekord« i alle tyske aviser var slået op som en ny verdensrekord af Wolf Hirth! Efter min ofte møjsommelige lavflyvning på strækflyvningen var jeg naturligvis meget nedslået over det.

»Avismeddelelser glemmes hurtigt«, trøstede professoren mig, og så affandt jeg mig da til sidst med det. Hverken professor Georgii eller Hirth demterede dengang eller senere den forkerte melding i Tyskland, og således gik sagen i glemmebogen.

I 1980 opdagede jeg tilfældigvis under min kildeforskning til »Erlebte Rhöngeschichte«, at det tyske tidsskrift »Flugsport« og det franske »Les Ailes« i april/maj 1934 havde berettet om Hirths »verdensrekord«, sågar med landkort ved siden af. Professor Georgii og jeg havde dengang i Buenos Aires ikke ventet, at den forkerte melding også ville blive foreviget i betydende fagblade.

Senere fandt jeg den også i en liste på side 153 i en lille bog fra 1935 af Walter Hochberg »Segelflug«, med bemærkningen »På Sydamerikaekspeditionen« bag efter. Og i Hanna Reitsch's »Fliegen, mein Leben« (1951) side 115.

I Hubert Zuerls »Der Segelflug im Wettbewerb der Völker« (1941) side 178 skriver Raul M. Olivares som forfatter til kapitlet

»Argentinien«, at Helmut Teichmann i foråret 1940 med en strækflyvning på 240 km overgik sin læremester Peter Riedel, hvis flyvning forblev uslået i seks år«.

— Hvad nu? Det spurgte jeg mig selv dengang, da jeg gjorde opdagelsen. Selv om det alt sammen ikke betyder ret meget i dag, skulle det dog en dag som kuriosum og for at korrigerer svæveflyvningens historie nævnes et sted. Derfor har jeg ventet til 1984 for ved 50-års-tilbageblikket på Sydamerika-ekspeditionen at berette derover.

Peter Riedel

Redaktionel kommentar:

Den forkerte rekord findes ikke i Wolf Hirths »Handbuch des Segelfliegens«. Ifølge den var rekorden sat af Günther Groenhoff den 28. juli 1931 med 220 km fra Wasserkuppe til Magdeburg med Fafnir. Riedel havde overgået den med 9 km på samme type den 7. juni 1933 fra Darmstadt ind i Frankrig, men det var ikke nok til at slå den. Den var derimod overgået af Hans Fischer i marts 1934 med en 240 km flyvning i letvægtssvæveflyet Windspiel, blev overtruffet i april af du Pont i USA med 247 km, inden den eftertrykkeligt blev slået den 26. juli af Wolf Hirth med 352 km og dagen efter af Dittmar med 375 km.

Registreringen af verdensrekorder med svævefly begyndte hos FAI i 1922, hvor A. Maneyrol, Frankrig, på Itford Hill i England den 16. oktober 1922 fik registreret den første varighedsrekord med 3 t 21 m 7 s. Den første distancerekord blev at den 26. august 1923 af løjtnant Thoret, Frankrig, på svævefly af typen Bardin ved Vauville (Manche) med 8,1 km. Den af Riedel omtalte »forkerte« rekord har aldrig været registreret af FAI.

FARLIG, UBETÆNKSOM FLYVNING

Verner Jaksland henleder opmærksomheden på en farlig vane under fælles kurvning i termik.

Der er gentagne gange tidligere – både i FLYV og i Svæveflyvehåndbogen – gjort opmærksom på risikoen for sammenstød mellem svævefly indbyrdes, når de kurver sammen i termikbobler. Verner Jaksland har sendt os dette indlæg om en særlig farlig situation under termikkurvning, som mange måske ikke er opmærksom på.

Jeg har længe haft lyst til at gøre opmærksom på følgende, desværre ret ofte udførte manøvre. Jeg har før gjort opmærksom på dette problem overfor sikkerhedsfolk, men er blevet mødt med skepsis.

Situationen opstår, når to eller flere fly kurver i samme boble, og det underste fly kommer op i nærheden af det øverste, eller når et fly kommer udefra og kurver med i samme cirkel.

Pludselig gør den øverstliggende pilot indskæring i kurven og flytter sin cirkel. For at gøre dette øger han sin krængning fra eksempelvis 50° til 60° og drejer ind foran nederstliggende fly. Herved får han bunden af sit fly rettet mod det andet og kan derfor ikke se mere til, hvad der sker. Han har nu uden at vide det helt overladt sin skæbne til underste pilots flyvedygtighed og erfaring.

Det nederste fly, der fortsætter sin normale kurve, stiger stadig og kommer derved ind på kollisionskurs med øverstliggende fly. Den øverstliggende pilot tænker ikke over, at han ved sin ændrede krængning får større g-påvirkning og derved ikke stiger mere, men snarere synker. Herved opstår den store fare.

Det er nu helt op til den underste pilot at undgå kollision. For at komme væk ud af cirklen må han krænge og derved løfte sin inderste vingetip opad mod det nedsynkende fly, hvilket er yderligere uheldigt.

Det eneste rigtige for at undgå sammenstød er at trække luftbremserne helt ud og dykke ekstra ned. Uden det er det ikke sikkert, at man når at øge afstanden tilstrækkeligt.

Men hvad nu, hvis der ligger flere fly nedenunder? Jo nærmere bag det andet fly, indskæring foretages, desto farligere bliver situationen. »Man snørede ham«, hedder det vist, når det går godt...

For at undgå ulykker mener jeg, at der må være et klart forbud mod at ændre sin flyvebane indenfor, når man ikke er mindst 30–50 m over underliggende fly. Manøveren udføres mest af øvede piloter, måske særlig i konkurrencer. Jeg er selv holdt op med at deltage i store svæveflykonkurrencer, fordi jeg blev udsat for flere sådanne farlige situationer.

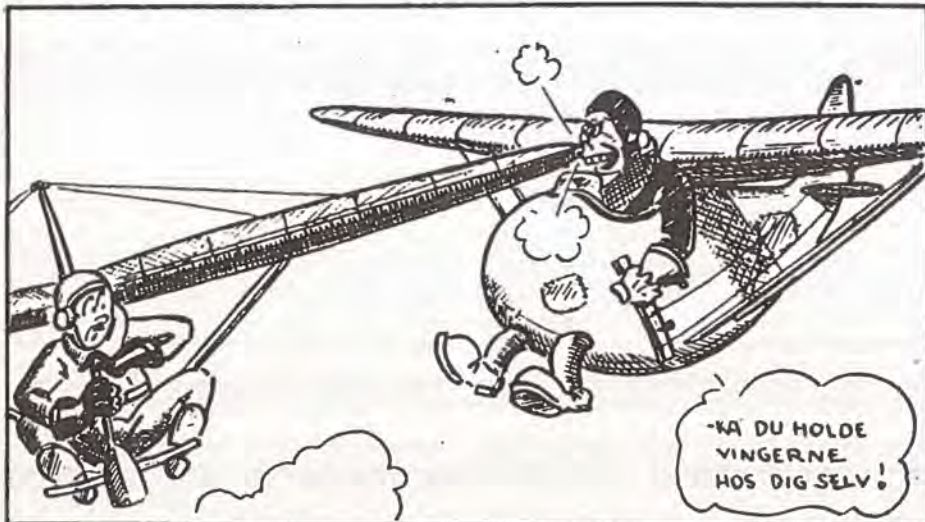
Med venlig hilsen
Verner Jaksland

Der er god grund til under den kommende konkurrencesæson at være opmærksom på de situationer, Jaksland beskriver. De fordele, man kan høste af at flyve sammen, må man være forberedt på at »betale« med den mindre gode udnyttelse af termikboblen, der følger af at overholde reglen om at flyve i samme cirkelbane og så vidt muligt at ligge over for hinanden i denne cirkel.

Nogle har sværere end andre ved at forestille sig, hvor denne usynlige bane i luft rummet egentlig ligger, så sørg selv for at ligge med forsvarlig afstand – dvs. på den modsatte side af cirklen – end den anden i nærheden af din højde.

Vi har et tungt ansvar over for hinanden – og dem der ligger lavere i boblen!

Redaktionen



Denne Mølvig-tegning fra 1934 viser, at man dengang kunne tage kollisionsrisikoen fra den muntre side. I dag er det dødeligt alvor og må forhindres.

TO HAVARIER

Landet på vandet ved Ærø

En tysk Beechcraft C23 Sundowner 1 (tidligere kaldet Musketeer Custo D-EHWL på vej VFR fra Bremen til Kastrup måtte den 26. september 1983 nødlande vandet 1 nm nordøst for Ærø på grund motorvanskeligheder. Ingen kom noget men flyet blev ødelagt.

Da piloten ville gå højere op og skubbe de blandings- og gashåndtagene fremad fik han i stedet for højere ydelse stadig mindre, idet blandingshåndtaget tilsyneladende ikke virkede rigtigt. Han søgte at lande på kysten af Ærø, men uden held.

Undersøgelser af vraket viste, at klemme i kablet til blandings-betjening var gået løs, så der ikke kunne gives fuld blanding, samt at en skive havde været forkert installeret, hvilket var en velkendt årsag.

(Havarikommissionens rapport 8/83).

Strejft tærskellys under start

Sterlings Boeing 727-2J4 OY-SAT havde under start den 16. december 1981 fra Gander formindsket acceleration i startløb og blev taget fra jorden ved lavere hastighed end nødvendigt, hvorved den strejftede nogle tærskellys og blev beskadiget. Den vendte derfor om og landede et par timer senere igen i Gander uden vanskeligheder.

28% manglende ydelse på motorerne kunne føres tilbage til en forkert indstilling og instrumentvisning som følge af is i nogle tryksonder. En del forholdsregler og befalinger blev resultat af hændelsens erfaringer.

(Havarikommissionens rapport 9/83 (engelsk)).

Bøger:

Om at lære at flyve

John L. Nelson: *Flight Instruction*. TAB Books Inc., USA. 13 × 21 cm, 298 s., 20 i. Pris hf. \$ 12.95.



Med de stigende omkostninger ved at lære at flyve findes der nu et marked i USA for en næsten 300-sidet bog, der udelukkende orienterer begyndere og evt. aspiranter om, hvad det indebærer at lære at flyve. Her fortælles, hvordan man kommer igang, vælger rette skole og instruktør, køber fly, og hvad uddannelsesprogrammet og PFT går ud på. Samt alt det, man skal tage sig iagt for.

Selv om bogen naturligvis er skrevet for amerikanske forhold, er meget af generelt interesse.

og et om dræning af flybenzintanke

sidste nummer fortalte vi om benzinselskabernes kontrol med flybenzin. Her fortæller civilingeniør Fritz Krag om vand i flyets tanke.

rekt dræning af benzintanke for vand snarst før flyvning er et uhyre vigtigt punkt for flyvesikkerheden. Det kan havaristikken desværre tale med om.

Hvordan er da den korrekte metode? Svaret herpå er desværre ikke entydigt, men det afhænger af situationen. Er situationen for eksempel, at flyet skal startes en tid efter, at det er landet, så vil det være urimeligt, ja, næsten kritisabelt i vore endstøffattige tider, at foretage en rutinemæssig dræning af tankene.

Den rutinemæssige metode er anført i *storflyvehåndbogen* med disse ord »... man ved tryk på en knap enten fra kabinen eller ved selve tanken kan lade en smule benzin (og dermed eventuelt opsamlet vand eller vanddråber) løbe ud, helst i et glas, så man kan konstatere, om brændstoffet er rent«.

Men ikke en gang denne metode var tilstrækkelig til for eksempel at klare den situation, der forelå for en Cherokee-pilot den 8. april 1978. Han skulle »røre flyet«, er at det havde henstået udendørs på øvnlunde flyveplads i 62 dage.

De fleste husker nok denne historie. De glade drenge havde i grov kådhed tisset i et ens tank, skruet tankdækslet på igen og ellers ikke sagt noget til nogen.

Den 8. april 1978 klargjorde piloten flyet, men han selv ejede, og herunder drænedes de tankene omhyggeligt i glas. Da han ikke konstaterede vanddråber eller den karakteristiske skillelinie imellem vand og benzin i glasset, blev dette punkt checket

Ved den efterfølgende start fra Skovlungholm motoren i stå i lav højde, og flyet varerede, hvorved både pilot og passager blev hårdt kvæstet.

Der var cirka 0,8 liter »vand« i tanken på den havarerede Cherokee.

Dette Cherokee-havari fik et retsligt efterspil, og i forbindelse hermed fremførte trafiktdirektoratet, at »korrekt dræning står også i at hælde lidt af væsken ud på jorden, hvorved man kan mærke, om væsken er vand eller benzin«. Citatet er taget af en større sammenhæng, men det er suppleret med den praktiske oplysning, at mange piloter har en naturlig væggen imod at indvæde sig i benzin med risikoen for at spille på tøjet umiddelbart før flyvning.

Er ikke alle piloter allergiske overfor lugt af benzin i cockpittet?

gram vand

Et spørgsmål, der herefter trænger sig på, er hvor meget vand, der egentlig kan komme ind i en flyvebenzintank på naturlig vis. Det kan man få et overblik over ved at læse bidragene ud fra hver af de tre måder, vandet kommer ind på:

- Ved at den indventilerede luft i tanken over benzinen indeholder vanddamp.
- Ved at vand opløst og dispergeret i benzinen udfældes.
- Ved tankning i nedbør.

Bidraget under punkt a består af to dele, dels det vand, der kommer direkte ind med luften, når benzinen i tanken forbruges under flyvning. Men der kommer også et bidrag med fra luften, der suges ind, når flyet står parkeret under svingende temperaturforhold og »ånder«.

Ved at gøre visse regnemæssige, men realistiske forudsætninger og benytte værste tænkelige forhold, samt passe de fysiske formler og kurver for atmosfærens egenskaber, kan det eksempelvis for den omhandlede Cherokee, der stod parkeret under vinterforhold i 62 dage, regnes ud, at en tank på 95 liter ville kunne få maksimalt:

- 2,88 g vand direkte indventileret, og
- 1,57 g vand indåndet.

Bidraget fra udfældet vand i benzinen i pkt. b ovenfor kan i henhold til specifikationen for flybenzin og opbevaringsforskrifterne i tankanlæg ikke komme til at overstige det vandvolumen, der kan udfældes fra et tilsvarende volumen luft.

Med hensyn til pkt.c ovenfor er det en selvfølge, at man ved tankning af fly prøver at undgå, at der kommer nedbør med ned igennem påfyldningshullet, men OK, der kan måske nå at komme $\frac{1}{2}$ cm³ vand med på denne måde. Alt i alt vil der således kunne komme op til:

$1,88 + 1,57 + 0,5 = \text{ca. } 5 \text{ cm}^3$ (gram) vand i en Cherokee tank efter sådan en vinterdvalse. Tænk på alt dette, hvis du skal klargøre et fly her til foråret. Og tænk på det hver gang, du som pilot skal ud og flyve, og ud fra situationen skal vurdere, hvor grundigt dit tankdræn-check skal udføres.

Fritz Krag

Pencillygte til natflyvning

Firmaet S. Baraket, Hallingparken 36, 2. th., 2660 Brøndby Strand (02 - 54 48 34) tilbyder en knap 12 cm lang pencillygte med rødt lys, så den er egnet til brug under natflyvning til aflæsning af kort, instrumenter etc., uden at piloten bliver blændet. Det er en »engangslygte«, der angives at kunne vare $1\frac{1}{2}$ år til normal brug (»lykken er at vide, hvad der er normalt«), og som koster 45 kr.

Lygten kan også leveres med hvidt lys og påmonteret spejl til inspektionsbrug, og firmaet tilbyder yderligere en fleksibel »Bend-A-Light« halogenlygte med bøjeligt skaft, som er praktisk for at inspicere utilgængelige steder – lige noget for flymekanikere.

Stor ordre på BAe 146

Pacific Southwest Airlines fra Californien har afgivet bestilling på 20 BAe 146 Series 200 til en samlet værdi af \$ 300 mio. Det er den største civile ordre til den britiske flyindustri i mere end 20 år, og glæden er stor på British Aerospace fabrikken i Hatfield, hvor ordrebeholdningen blev fordoblet. Den er nu på 38 faste bestillinger og 45 optioner.

PSA får sin første BAe 146 til maj og den sidste af de 20 med udgangen af 1985. De skal bl.a. afløse selskabets otte meget større Boeing 727-200, for også PSA går ind for mindre fly og flere frekvenser, ligesom flådeudvidelsen gør det muligt at trænge ind på nye markeder. BAe 146 blev valgt på grund af sin brændstoffektivitet, de lave driftsomkostninger og meget lave støjniveau – befolkningen i Californien er særdeles miljøbevidst.

Bellonte død

Den franske flyver Maurice Bellonte, der i 1930 sammen med D. Costes udførte den første Paris-New York flyvning i en »Breguet 2«, døde den 14. januar 87 år gammel. Han holdt et interessant foredrag om flyvningen i København for nogle år siden.



OSCAR YANKEE

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
BOI	Thunder AX7-65	528	6.1.84	D.D.A.S., Frederikssund

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
BBF	Cherokee 140	20.1.	Stig Andersen, Hvidovre	solgt til England
HBH	Bell 206B	17.1.	Greenlandair Charter	hav. 8.09.83, ved Nanortalik
XJO	SZD-48	12.01.	Lars Ullitz, Arnborg	solgt til England
XIB	Mini-Nimbus	30.12.	Ib Braes, Ålborg	overført til australsk reg.

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
EAG	Smaragd	02.01.	R. Hove-Christensen,	EAG-gruppen, Holstebro Nakskov
BKA	Cherokee 140	03.01.	Tønder Flyveklub	G. Friis-Madsen, Bolderslev
AUR	Rallye 235	03.01.	Swea Staldinventar, Kolding	Swea Finans, Kolding
BFB	Cessna 182 P	11.01.	Richard Byrdal, Ålborg	Midland Air, Esbjerg
BTK	Turbo Arrow	12.01.	Sydals Husholdningsmaskiner, Lysabild	Ostekompagniet, Slagelse
BRA	Archer II	27.01.	ASX 3842 ApS, Herlev	Snehvide Boligautomatik, Glostrup
XKK	LS1-C	03.10.	Lemvig Svæveflyveklub	Hjørring Svæveflyveklub

Kommentarer til Oscar Yankee

Den første måned af 1984 fortsætter på samme triste måde, som vi er blevet vænnet til i 1983 – alt for mange sletninger i forhold til nyregistreringerne.

D.D.A.S. står i forbindelse med OY-BOI for Det Danske Aerostatiske Selskab, så det var meget passende, at det var netop den ballon, der gik til vejs fra arealet ved Hotel Scandinavia i København, da man den 20. januar fejrede 75-års dagen for stiftelsen af det oprindelige D.D.A.S., det nuværende KDA. Det var i øvrigt ballonens jomfruflyvning.

Årsagen til at OY-XIB Mini-Nimbus er overført til australsk register er den, at ejeren har valgt at bosætte sig på den sydlige halvkugle og i sit flyttelæs også har medtaget sit svævefly.

Vi kunne godt have anført flere ejerskifter for at få rubrikken til at se mere imponerende ud, men vi fastholder princippet om ikke at medtage de ejerskifter, der skyldes at en delejer udtræder af fællesskabet eller indtræder i samme, ligesom vi normalt ikke medtager ejerskifter, der mere synes af juridisk/økonomisk karakter end reel, fx omdannelsen af et enkeltmandsfirma til anpartsselskab. Måske burde vi dog have medtaget, at Cimber Air igen er registreret som ejer af Nord 262 OY-BDD (pr. 13.1.). Den har et lille års tid stået som tilhørende Avions de Transport Regional, Toulouse (konsortiet bag ATR 42), men med Cimber som bruger.

Englands flyindustri i 1983

British Aerospace fabrikken i Warton afleverede i 1983 55 Tornado til Royal Air Force og leverede desuden dele til den tyske og den italienske produktionslinje. Til Oman's flyvevåben leveredes 12 Jaguar, og man fortsatte leverancerne af dele til den indiske licensproduktion.

Fabrikken i Hatfield afleverede 10 BAe 146, den i Prestwick 13 Jetstream, mens Manchester-fabrikken afleverede 8 HS 748 og 7 Nimrod M.R. Mk. 2. Chester-fabrikens vigtigste produktion er vinger til Airbus, hvoraf der blev leveret 54 sæt. Desuden afleverede man 18 HS 125. Fabrikken i Kingston-upon-Thames fortsatte produktionen af Hawk og Harrier, delvis i form af dele til andre landes produktionslinjer. Af færdige fly afleveredes 3 Sea Harrier og 12 Hawk.

De øvrige flyfabrikker i koncernen (Brough, Hamble, Weybridge, Filton og Hurn) var hovedsagelig beskæftiget med fremstilling af dele og med overhalingsarbejder. Fra Hurn blev dog afleveret 3 Strikemaster.

Shorts i Belfast afleverede 30 Shorts 360 og 5 Shorts 330, Pilatus Britten-Norman 4 Islander, 7 Turbine Islander, 1 Turbine Defender, 6 Defender og 3 Trislander, mens Slingsby i Yorkshire afleverede 3 T. 67M Firefly.

Westland i Yeovil fortsatte leverancerne af Sea King/Commando (11), Lynx (32) og Gazelle (21) og leverede også de første Westland 30, tre i alt.

Aktieselskabsregisteret:

Ændringer

Grønlandsfly A/S, Godthåb: Aktiekapital er udvidet med 12.000.000 kr., og udgør 24.000.000 kr., ligeligt fordelt på A-, B-, og D-aktier.

Aero-Chef A/S: Tårnby: Direktør Steff Gulmann er indtrådt i bestyrelsen.

A/S United Beech Denmark, København: Konkursbehandlingen er sluttet den 1. november 1983, hvorefter selskabet er henvet.

Learjet Scandinavia ApS, København: I generalforsamlingen den 1. november 1983 er det besluttet at lade selskabet træde i likvidation.

Aircraft Engines Overhaul ApS, Bov: Skifteretten i Gråsten har den 15. november 1983 opløst selskabet, hvorefter det er henvet.

Flyspedition International A/S, Tårnby: Svend Aage Carl Petersen er udtrådt af bestyrelse og direktion. Direktør Bjarne Aagaard Bille Steffensen er indtrådt i bestyrelse og direktion.

Forkert tekst til forsidebilledet

Efter at redaktionen havde læst sidste korrektur på teksten til forsidebilledet (side 66 i sidste nummer), er den blevet byttet om med den fra nr. 12. Den rigtige tekst lød:

De færreste mikrolette er godkendt kunstflyvning, men Lyke Byrum i det sønderjyske skaffer sig et stigende antal Hollywoodkontrakter ved den slags flyvning.

Og som man kunne se, flyves der med Quicksilver MXL-fly.

Vi beklager – og trykkeriet søger at ændre fremstillingsproceduren, så gentagelser ikke forekommer.

Forkert nekrolog

Værre er en fejl, redaktionen har begået på side 66 under »To dødsfald«. Det var ikke Helge G. Nielsen fra Kalundborg Flyveklub, der døde 18. oktober, men den 56-årige flyvemekaniker Helge Nielsen, som også tog sølv-diplom i 1969 og længe havde været et trofast og skattet medlem af samme klub.

Fejlen er så meget mere beklagelig, som vi vidste, der var flere medlemmer, hhv. flyveklubber, der havde taget Helge G. Nielsen som medlem, af dette navn, ialt 3, men alle havde taget fejl, selv om vi havde de gamle kartotekskort fremme.

Til gengæld lykkedes det os – efter at være oplyst fra anden side om fejlen – at få ringet Helge G. Nielsen op og få sagt undskyld, inden han selv havde taget røre. Derved sparede vi ham for det klassiske spørgsmål i en sådan situation – efter en kort pause: »Sig mig, hvor ringer du fra?»

Helge var i fuld vigør og skulle til Norge og stå på ski i marts.

Indholdsfortegnelse til FLYV

Titelblad og indholdsfortegnelse til FLYV kan afhentes på redaktionens kontor eller fås tilsendt ved indsendelse af frankeret svarkuvert.



Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

otorflyverådet
Formand: Advokat Johan Baade

svæveflyverådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

lodelflyverådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

eneralsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-tredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 502 56 80

ansk Ballonunion
Rimmy Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

ansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

ansk Faldskærms Union
Ildrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok 392
(ma on fr tm)

ansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

ansk Kunstflyveunion
Formand: Eigil Christiansen, Arildsvej 8
Gråmose, 7442 Engesvang
Telefon: 06 - 88 01 12

ansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55
Postgirokonto: 612 98 03

ritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Jnestrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solludevej 4, 4. th.
2200 København N
Telefon: 01 - 35 37 51

ædlostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlid

Sekretariat:
Direktør M. Tronbjerg
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

KDA's landsmøde

Herved indkaldes til landsmøde i KDA lørdag den 31. marts kl. 1100 på Tårnborgrkroen, Tårnborgrvej 16, Korsør.

Dagsorden ifølge lovene.

Årsberetning og årsregnskab udsendes på forhånd til de tilsluttede organisationer.

Der er ikke indkommet forslag til landsmødebeslutning, og der er ikke stillet forslag om ændring på formandsposten.

Til landsmødet har samtlige KDA's medlemmer adgang. De valgte repræsentanter og hovedbestyrelsen har taleret. Landsmødet består primært af unionsbestyrelser og hovedbestyrelsen.

Kl. 1045 holdes møde for æresmedlemmer og direkte medlemmer for valg af repræsentanter samt medlem af hovedbestyrelsen.

Flere bidrag til jubilæumsfonden

I fortsættelse af listen i sidste nummer har KDA på og omkring jubilæumsdagen modtaget følgende beløb:

Amagerbanken	kr. 1.000
Aut. Danske Flyveværksteder	kr. 2.000
The Boel Foundation	kr. 10.000
Erik Bolvinkel ApS	kr. 1.000
BP Olie-Kompagniet	kr. 3.000
Dansk Esso A/S	kr. 3.000
Dansk Faldskærms Union	kr. 1.000
Dansk Svæveflyver Union	kr. 1.000
Ellehammers Laboratorium	kr. 1.000
Falco Trading	kr. 1.000
Grev Flemming af Rosenborg	kr. 1.000
Mogens Hartung	kr. 1.000
Iver H. Iversen	kr. 1.000
N. Olaf Møller	kr. 1.000
Spies Rejser (gavekort)	kr. 1.000
Tøjhusmuseet	kr. 1.000

Herudover har KDA modtaget to- og trecifrede beløb, blomster og mange forskellige gaver.

KDA takker alle, der på den ene eller anden måde har bidraget til det festlige jubilæum.

Jubilæet fortsætter hele året!

KDA festligholder hele 1984 som jubilæumsår, og nu koncentrerer interessen sig om at planlægge weekend'en 2.-3. juni som KDA-flyvedag over hele landet.

Flere klubber og unioner er allerede igang, men KDA opfordrer til, at så mange organisationer og flyvepladser som muligt holder Åbent Hus eller andre arrangementer denne weekend, så offentligheden på nærmere hold kan stifte bekendtskab med de talrige måder, KDA's medlemmer udfolder deres virksomhed i luften, både til transport og som sport og hobby.

KDA agter i nr. 5 at offentliggøre landsprogrammet for dagene og beder derfor alle arrangører om at indsende nærmere oplysninger om deres arrangement *senest den 1. april.*

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 12. marts

KDA-aktiviteter siden sidst

20/1: KDA's 75-års jubilæum (præsidium, hovedbestyrelse, masser af andre medlemmer, gæster og personale).

22/1: DFU-repræsentantskabsmøde i København (Søren Jakobsen, P. Weishaupt og Morten Voss).

24/1: Møde i luftfartsdirektoratet om helbredskrav til ultraletflyvning (PW, MV).

28/1: Svæveflyverrådsmøde, Arnborg (rådet + Ole Didriksen).

30/1: FAI/CIP-møde, Paris (Brøsted, Marianne Iversen og Mads Larsen).

3-4/2: FAI/CIAG-møde, Mallorca (Brüel, Matzen).

9/2: Møde i FAI's Council, Paris (Brüel).

11-12/2: Nordisk Svæveflyvemøde, Norge (Holgersen, Mølbak, OD og PW).

Udnævnelse

Generalsekretær i KDA, *Per Weishaupt*, Virum, er udnævnt til ridder af Dannebrogordenen.

Nye direkte medlemmer i KDA

Filmproducent *Steen Herdel*, Kbh. S. Bogholder *Jane Hebo*, Haslev.

Nye bøger i KDA's bibliotek

Flygets årsbok, FLYG 84.

E. Brook Williams & W. J. V. Branch: *Air Navigation Theory and Practice.*

Wolfgang Politt: *Start-Flug-Landung-Flugleistung Bind I & II.*

Alain-Yves Berger & Norman Burr: *Ultralight and Microlight Aircraft of the World.*

140.800.800 km

FAI's sidste liste over anerkendte verdensrekorder i 1983 indeholder to absolutte rum-rekorder. Det er kosmonauterne A. N. *Beresovoy* og V. V. *Lebedev*, som fra 13/5 til 10/12 1982 med Salyut 7, Soyuz T-5 og Soyuz T-7 på 211 dage, 9 timer 4 min. og 32 sec. har tilbagelagt ovenstående distance.

I den anden ende af skalaen har amerikaneren R. J. *Rowley* fået anerkendt en højderekord på 7.906,5 m med en ultralet Mitchell U2 Superwing med 30 hk motor den 17/9 i Colorado - formentlig hjulpet af bølgerne der. I samme klasse har tyskeren H. *Weidern-Roy* den 3/7 fløjet en distance på 298,8 km med en Scheibe Uli fra Dachau til Reichelsheim.

En Gulfstream III ført af amerikaneren *Brooke Knapp* har i klassen mellem 25 og 35 t forretningsfly fløjet jorden rundt via begge poler fra 15-18/11 med en hastighed af 538,83 km/t fra og til Los Angeles.

Kalender - alment

28/2	Generalfors. i Danske Flyvere
27/3	Kegleaften i Danske Flyvere
31/3	KDA's landsmøde
3/4	Møde i Flyvetekn. Sektion
20/4	Møde i Flyvetekn. Sektion
20-27/5	Hannover-udstilling
2-3/6	KDA-flyvedag landet over
17/6	Åbent Hus (FSN Værløse)
20-24/6	General Aviation Show (Cannes)
3-9/9	Farnborough-udstilling




KONGELIG
DANSK
AEROKLUB
75 ÅR
1909-1984
KDA

ROSKILDE
20.1.1984
KDA
75 år
1909-1984

KONGELIG DANSK AEROKLUB
KØBENHAVNS LUFTHAVN
4000 ROSKILDE

Endnu nogle få jubilæumskuverter

Den særlige jubilæumskuvert, stemplet med særstempel i Roskilde på selve dagen, er kun fremstillet i meget begrænset oplag. Der er endnu et lille oplag tilbage af dem, og hvis man ikke selv er interesseret filatelistisk, har de fleste læsere sikkert kendte, der er det.

Så længe oplag haves, sælges kuverterne stadig fra KDA til uændret pris kr. 17,70 inkl. fremsendelsesporto (i en ekstra kuvert, så de ikke bliver beskadiget). Eller de kan afhentes til kr. 15,00.

Flyveangst i flysikrædet

Rådet for større Flyvesikkerhed har emneaften om »Flyveangst« (fortrinsvis for piloter) den 29/2 kl. 1900 i Københavns Lufthavn. Flyvepsykologerne *Jacob Sand* og *Jørgen Termøhlen* taler.

Pladsen er begrænset, hvorfor tilmelding forud er nødvendig. For KDA-medlemmer kan det ske ved henvendelse til generalsekretariatet, så længe der endnu er ledige pladser.

Husk at betale startafgift!

Omkring 17 danske flyvepladser har status som selvbetjeningspladser, og et antal privatejede flyvepladser kan benyttes efter aftale med ejerne. Dette er et ikke uvæsentligt bidrag til opretholdelse af en god flyvepladسدækning af Danmark til gavn og glæde for såvel erhvervslivet som privatflyvere.

Systemet fungerer godt - i hvert fald set fra brugerens synspunkt. Men - desværre - forekommer det, at piloter »glemmer« at betale afgifterne og at indføre operationer i flyvepladsens journal.

Dette er af flere grunde meget uheldigt. De fleste flyvepladser drives med understud og har derfor hårdt brug for de indtægter, de har krav på, ligesom ejerne af private pladser måske opfatter glemsomheden som en provokation, der kan føre til indskrænkninger i mulighederne for at benytte pladserne.

Flyvepladser, der drives med kommunalt tilskud, har brug for at kunne påvise, at de

opfylder et trafikmæssigt behov. Dokumentation herfor kan kun findes i korrekt førte flyvepladsjournaler.

Opfyld derfor *dine* forpligtelser og yd dermed dit bidrag til at flyvepladsen også er der næste gang du ønsker at benytte den.

Flyvepladsudvalget

Erfaringer med Spanien?

Den spanske aeroklub vil gerne fremme turismen med almenfly og se flest mulige gæster i sådanne i Spanien. For at give gæsterne bedst mulig service, beder man om andre landes flyveerfaringer mht. modtagelse i lufthavne, hos flyveledelsen, toldvæsenet etc., når man besøger Spanien med privatfly.

Evt. kommentarer bedes tilsendt KDA.



Sekretæren,
Smålodsevej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade	09-17 1934
Næstfm.: Finn Brinch	07-11 0431
Kasserer: Bøge Osmundsen	02-29 4175
Sekretær: Ricard Matzen	03-61 5250
Knud Larsen	03-42 4516
Gunnar Hansen	04-72 1128
Knud Nielsen	05-65 7425

DM i Herning

Den 26. og 27. maj løber dette års DM-konkurrencer af stablen (alternativ 23.-24. juni) med pæne præmier udsat af BP. Sæt kryds i kalenderen og vær bl.a. med til et hyggeligt samvær både under flyvningen og den 26. om aftenen. Der arrangeres bl.a. teltlejr på Herning flyveplads.

Indbydelse og tilmeldingsblanket udsendes til din klub medio marts. Husk at forny din sportslicens ved KDA.

Kalender - motorflyvning:

28/4-1/5	Rally på Korsika
5-6/5	Kursus, konkurrenceflyvning EKHG
26-27/5	DM motorflyvning EKHG
2-3/6	Flyvningens dag
15-16/6	KZ-rally EKVJ
23-28/6	Rally på Malta
23-24/6	Reservedage for DM EKHG
3-4/8	KDA Anthon Berg rally EKP
1/9	DMU Regionsmesterskab EKVD
15/9	DMU Regionsmesterskab EKHO
22/9	DMU Regionsmesterskab EKRS

KDA-udvalg

Der er foretaget følgende ændring i DMU indstilling ang. repræsentation i KDA-udvalg:

Finn Brinch repræsenterer DMU i Luftrumsudvalget og *Knud Nielsen* repræsenterer DMU i flyvepladsudvalget.

Konkurrencekursus

Kursusudvalget byder på kursus i konkurrenceflyvning.

Den 5. maj er der teoretisk kursus for konkurrenceledere og -dommere, og dagen efter afprøves lærdommen i praksis. Der udstedes dommerbevis til de, der gennemfører kurset.

Den 6. maj er der praktisk og teoretisk kursus åben for alle, og det er en forsmak på, hvordan en konkurrence kan afvikles.

Kurset foregår på Herning Flyveplads og der kan arrangeres overnatning. Nærmere oplysninger samt tilmeldingsblanketter udsendes til din klub medio marts.

Konkurrenceflyvning

Har du talt med din klubs bestyrelse om at arrangere konkurrencerne efter de nye regler, således at også *du* kan have chancen for at komme med til udlandet? Reglerne er sendt til din klub, ligesom konkurrenceudvalget står til rådighed med oplysninger, hvis det ønskes.

Konkurrence-dommere

DMU har to *FAI-godkendte* dommere, nemlig DMU's formand *Johan Baade* og *Vaage Jensen*, Randers Flyveklub.

Nyt fra motorflyveklubberne:

Herning Motorflyveklub havde den 27. maj Finn Brinch til at fortælle om de nye konkurrence regler samt om lokalplan for flyvepladsen.

Klubben venter en travl forsommer hvor alle medlemmer må ud af hus.

23. marts er der generalforsamling. 5. og 6. maj er man vært for DMU's kursus i konkurrenceflyvning.

26. og 27. maj afvikles Danmarks mesterskaberne i Motorflyvning (DM).

2. og 3. juni planlægges et større arrangement i samarbejde med de øvrige klubber på pladsen.

Herudover afvikles lokale arrangementer der endnu ikke er endelig fastlagt.

arring Flyveklub har d. 30. januar haft ordinær generalforsamling angående opløsning af flyveklubben.

dtsejllands Motorflyveklub har haft iteringsaftens A-teoriundervisning. ir mødt op, og heraf er 9 påbegyndt gratis undervisning. Der afsluttes med men i april.

1st i februar startes PFT-kursus over 3 gange.

lsherreds Flyveklub har generalforsamling lørdag d. 3. marts i klubhuset på dholm flyveplads. Vintersæsonen afsluttes d. 22. marts.

nders Flyveklub har været på aftenbesøg på kraftvarmeværket i Randers. 2 drivere har fortalt klubben om deres opser. Der er PFT-teoriaften den 22. og generalforsamling 4/3 - mød op! nder Motor har 3/3 ultralet-orientering på EKT D kl. 1400. Juster kommer biest med en UL på taget! Om aftenen afsluttes kl. 1800/1930.

du PFT?

stjyds Flyveklub afholder ordinær generalforsamling i klubhuset, EKEB, d. 1. marts 1984 kl. 2000. 3 stk. smørrebrød pr. medlem uden vederlag. Uddeling af vandkaler efter generalforsamlingen.

rhus Flyveklub har nu fastlagt programmet for de næste par måneder.

3 og 20/3 afholdes der PFT-teori. Der er mer en instruktør og gennemgår den endelige teori.

3 Luftdygtighedsbevis: Hvad kontrol-ler der? En kontrollant fra LFD kommer og ser hvad der bliver undersøgt.

-22/4 Påsketurten går i år til Kollund. Her lørdag alm. hygge i klubhuset og en flyvetur.

ker jubilæum

edning af 50-året for førsteflyvningen er Bücker 131 Jungmann fejrer Aero-Koblenz og Landesmuseum Koblenz med et »Bücker-meeting« den 8.-9. september på Koblenz-Winningen-flyveisen. Tilmelding inden 15. marts. Ved henvendelse til redaktøren på (03) 42 45 16 findes yderligere oplysninger.



repræsentantskabsmødet i 25/2

s repræsentantskabsmøde er i anledning af 50-års jubilæet henlagt til Århus, og unionen blev stiftet den 5/10-1934. Der bliver på Hotel Mercur, Viby Torv, Århus, fra kl. 1015-1700.

m eftermiddagen kl. 1345-1600 er der fælles og andre ikke-deltagere en bus-tur til Århus-egnens seværdigheder. Om aftenen kl. 1830 er der festmiddag med musik og dans og underholdning.

g søndag kl. 0900-1200 den i sidste omgang er omtalte paneldiskussion med formand Val Eggers. Unionens deltagere bliver Holgersen, Mølbak og Mose Hansen.

DSvU-nyt

Meddelelse nr. 37 af 13/1 indeholdt en annonce efter en flyvechef til Årnborg. Nr. 3 af 25/1 indeholder programmet for unionsweekend'en 25-26/2 og nr. 4 af samme dato indkaldelsen til repræsentantskabsmødet.

Årnborg Nyt

Gode farvefotos fra Årnborg, luftfoto og motivfoto, som kan bruges til nye postkort, søges. Forslag sendes til kontoret på Årnborg inden den 20.3.1984. Der vil blive trukket lod om en times gratis flyvning i motorfalken blandt de benyttede fotos.

Endvidere søger vi en fast spilkører, en fast slæbepilot samt en hjælpeflyveleder (som skal være FI) for skoleferieperioden, dog ikke under Nordic Open. Ansøgningsfrist den 1.4.1984.

Vi hører også gerne fra flyejere, som er interesseret i at udleje deres svævefly, en eller to sætter, til Årnborg i kortere eller længere perioder, flyene vil blive brugt til fremleje. Interesserede skal snarest og senest den 23.3.1984 henvende sig til kontoret.

- Ved redaktionens slutning var man 99% sikker på at have en K-6 (fra Bornholm) i hele sæsonen.

Jørgen Nørris Jensen fra Holstebro Svæveflyveklub er ansat som ny flyvechef.

Sidste rådsmøde før Århus

Svæveflyverrådet holdt sit 5. møde siden sidste repræsentantskabsmøde på Årnborg den 28. januar. Her var naturligvis Århus-mødet på dagsordenen, og man søgte fx emner til at efterfølge Peer Bak og John Lyng, der ikke modtager genvalg til rådet.

Organisationsforholdene i unionen og forholdet mellem unionsadministrationen og unionen blev overvejet, og der skal udarbejdes organisationskema og opgavebeskrivelse for de ansatte samt arbejdsbeskrivelse for Årnborg-udvalget.

Flypolitikken blev også drøftet, men afventer ansættelse af ny flyvechef.

Spørgsmålet om ultraletfly på svæveflyvepladser gav anledning til betænkeligheder i rådet - der kan i givet fald opstå støjspørgsmål, som må løses.

Svævefly-rekorder

B. J. Willson, England, har endelig fået anerkendt sine motorsvævefly-rekorder i Australien den 10. og 11.1. 1983 med 656,6 km i lige linie og 418,8 km målflyvning - den sidste 9 dage senere slået af Finn Andersen, der fløj 532,38 km.

- Af anmeldte rekorder fra denne vinter skal nævnes, at Hans Werner Grosse den 20/12 fra Alice Springs i Australien fløj en 500 km trekant med 159 km/t med en ASW-22 - efter at han tre dage før havde fløjet 153,76 km/t. Bliver de anerkendt, har han passeret sin 25. verdensrekord, hvoraf 11 distancer over 1000 km.

Fra Bond Springs i Australien har Erwin Müller og Karl Senne den 26/12 sat ud og hjem distancen op til 1040 km med en Janus C.

Og i Sydafrika har Fritz Rueb på Nimbus 3M fløjet en 500 km trekant den 13/1 med 140,5 km/t (motorsvævefly).

Kalender - svæveflyvning

25/2	Repræsentantskabsmøde
28-29/3	CIVV-møde (Paris)
12/4	s-teori prøve
28/4-5/5	HI-kursus 1
7-17/5	Grundkursus (Årnborg)
19-26/5	HI-kursus 2
31/5-10/6	DM st. og 15 m (Årnborg)
12-17/6	Strækkursus (Årnborg)
23/6-1/7	FI-kursus 1
25/6-7/7	EM-motorsvævefly (Finland)
27/6-7/7	EM i VM-klasserne (Vinson/Verdon, Fr.)
29/6-7/7	Hahnweide-konkurrence (Ty.)
23-29/7	Talentkursus (Årnborg)
30/7-10/8	Nordic Open (Årnborg)
18-26/8	FI-kursus 2
27/8-8/9	Grundkursus (Årnborg)
1-8/9	EM kunstflyvning (Paderborn)
15-22/9	HI-kursus 3

De nye BL'er udkommet og i kraft

De længe ventede nye BL'er om svæveflyvning er udkommet og sat i kraft den 1. februar. Det drejer sig om:

- 6-100 Begrænset eneflyvning
- 6-101 Lokalflyvningstilladelse
- 6-102 Svæveflyvercertifikat
- 6-103 Instruktørbevis
- 6-104 Motorsvæveplan

Samtidig er BL 8-2 og det meste af BL 8-1 blevet ophævet. Det ikke ophævede er stykkerne om flyvepladser.

Hahnweide-konkurrencen

Den tidligere omtalte 19. internationale Hahnweide-konkurrence, der i år ligger på et senere tidspunkt end ellers, har nu fået programmet fastlagt. Tilmeldingen skal være modtaget senest 30. april. Nærmere hos DSvU.

Flere fly til EM i Finland?

Det ser ud til, at vi i år, hvor EM for motorsvævefly finder sted i Finland, får flere deltagere med end den trofaste Verner Jakslund. Således rapporterer Peter Kjeldsen fra Århus, at deres Falke ventes at deltage, og han håbede at få følgeskab af Tandemfalken. Men der er plads til flere, både af de gode gamle typer og hvorfor ikke lade os se, hvad nogle af vore nu tre Grob 109B kan præstere - de kan omtrent smutte derop uden mellemlanding! Men tilmeldingen skal være inde senest 31. marts - nærmere hos DSvU og KDA.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator præsterede i 1983 med 8 klubfly på 86 flyvedage 2.336 starter og 610 timer, men ingen registrerede strækkflyvninger.

Billund arrangerede besøg hos Hærens Flyvetjeneste, FSN Vandel 4/2. 20 års jubilæum fejres 31/3. Projektering af ombygning og modernisering af klubhus er igang.

Holstebro har skolet 2 elever færdig til S-prøve på 3½ måned. Den ny hangar er næsten færdig. Klubben startede nyt teorihold 10/1 med 17 mand. To medlemmer har købt en havareret Sportavia RF5, som ventes klargjort til foråret. Alt er ved at være klar til klubbens jubilæum.

Lemvig 29/12 ankom klubbens LS-1, der for 85.000 kr. blev indkøbt fra svæveflyvernes forsikring. Fuldt udstyret incl. vogn

regner man med en anskaffelsessum på ca. 120.000 kr.

Nordsjælland havde 1/2 Jan Andersen og Mogens Hansen til meget instruktivt at berette om, hvorfor de ikke vandt VM i Hobbs. Skævinges borgmester har udsat en pokal for første 300 km trekant fra Gørlose med vendepunkter på Sjælland.

Skive arrangerer besøg på FSN Aalborg 25/2. Årets første flyvning fandt sted 21/1.

Skrydstrup har besluttet at anskaffe tre nye 720 kanals radioer og sælger Kæberen, OY-XGN. Klubben fløj 2.983 starter og 835 timer i 1983. Sommerlejr i uge 31 og 32 sammen med »Plochingerne« på flyvepladsen »Bartholomæ« i Sydtykland. Strækflyvningskursus 9. og 16/3.

Svævefly fløj 2.292 starter, 604 timer og 50 stræk på ialt 4.393 km i 1983.

Tønder. I FLYV nr. 1/84 meddelte vi, at klubben havde købt Arnborgs totromlede spil. Realiteten er, at det var den med SG-70 sammensluttede Aaskov Svæveflyveklubs spil, hvilket hermed berigtiges.

Vestjysk afholdt generalforsamling 3/12 83. Taksterne blev fastsat til: Indskud kr. 250 ved indmeldelse, kr. 500 ved første solo og kr. 1000 ved aflæggelse af S-prøve. Hele indskuddet betales senest 2 år efter indmeldelse. Kontingent kr. 125 pr. måned og startgebyr kr. 15 + kr. 75 pr. time. Klubben har tilbud om levering af LS-4 i foråret 1985.

Øst-Sjælland har nu 17 fly i hangaren og 89 medlemmer i klubhuset. En privat gruppe har fra Arnborg hjembragt en LS-3, OY-XJP, 00. SHK, OY-BXP, er solgt til en gruppe i Røde Kro. Motoren til det nye spil er ankommet fra Canada, hvorefter spilbyggeriet skrider godt frem.

Ålborg havde medlemsmøde 14/1 med film om bølgeflyvning fra »Black Forest« og kunstflyvning i svævefly »Forfulgt i luften«. Derefter debat om klubbens fremtid.

Århus fik ødelagt plastic-hangaren under stormen 13/1. Der var kun 2 fly deri, og disse blev lettere beskadiget. En pjece om svæveflyvning er udarbejdet og anbringes forskellige steder i Århus. Ved generalforsamlingen 18/2 ønsker formanden Per Bach at træde tilbage, da hans arbejde formentlig fører ham væk fra Århus.

Om brug af fornavne i klubblade

Brugen kun af et fornavn er meget hyggeligt, men har taget et sådant omfang, at det ofte giver anledning til misforståelser eller bevirker, at en sådan omtale kun forstås af en meget begrænset kreds.

Hvis der ikke er tale om meget kendte personer, gør det i klubblade mange meddelelser til at være uden interesse for en større kreds, fx i klubnyt i FLYV.

Når vi yderligere ser, at statsbiblioteket ligesom KDA samler på klubblade af historiske grunde, vil vi gerne opfordre vore redaktør-kolleger til at overveje, om ikke det er rigtigere i større omfang at anvende fulde navne om personer. Fornavn alene har i hvert fald ringe historisk værdi.

Nye S-certifikater

Ole P. Kristensen, Albertslund
Jørgen Junk-Hansen, Kbh. S.
Bjarne K. Andersen, Rødby
Hans Sigsgaard Brosbøl, Farum



DFU's repræsentantskabsmøde

Dansk Faldskærms Unions repræsentantskabsmøde i Idrættens Hus den 22/1 fik et uventet langt forløb, fordi et par problemer gav anledning til debat.

Præsident Aksel Nielsen konstaterede, at i fjor passerede unionen både de 20 år og de 2000 medlemmer samt opnåede en række fine sportslige præstationer, bl.a. guld ved NM i stil og præcision. Man placerede sig godt ved World Cup i formationspring i Canada og vandt over Kina ved landskampen i Danmark.

Sikkerheden søges øget, bl.a. ved erfaringer fra en studietur i USA.

Beretning og regnskab blev godkendt næsten uden kommentarer, men under valg opstod det problem, at den sjællandske union som vicepræsident foreslog en jyd og omvendt!

Aksel Nielsen blev genvalgt, Helge Hansen blev vicepræsident, Preben Hviid Larsen kasserer og O. L. Petersen sekretær. Desuden er der 4 mand ialt fra de to lokalunioner.

Et forslag om øget indflydelse på repræsentantskabsmødet for disse unioner blev nedstemt, hvorimod en ny kollektiv forsikring blev vedtaget.

Pokalen for fortjenstfuld indsats blev uddelt til Carin Holstein for mangeårig indsats som dommer, mens den for bedste sportslige præstation gik til Michael Bjerregård for hans NM-sejr.

Faldskærms-VM

VM i formationsspring i Bophutswana i det sydlige Afrika fra 9-19/12 blev for 4-mandshold vundet af Schweiz med 115 point foran USA med 108 og Sydafrika med 101.

I 8-mands vandt USA med 102 foran Schweiz med 72 og Sydafrika med 53.

Dragefly-rekorder

FAI anerkendte følgende rekorder med dragefly:

Distance 300,62 km den 13/7 ifjor i Californien, udført af englænderen John Pendry med en Airwave Magic 3.

Målflyvning: Klaus Köhmstedt, Vesttyskland, 13/7 226,11 km med en UP Comet II-165 - også i Californien, hvor han 15/5 fløj 172,6 km.

Fritflyvnings-VM ændret

De resultater, vi bragte i nr. 12, er iflg. FAI ændret mht. gasmotormodeller, hvor verdensmesteren nu hedder S. Lustrati, Italien.

Kalender - anden flyvesport

16-20/5	DM varmluft (Arnborg)
26/7-5/8	EM drageflyvning (Vågå, Norge)
22/8-2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26-31/8	EM varmluftballon (England)
29/8-9/9	VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)



DULFU

Som tidligere nævnt er mikro- eller ult letflyverne nu organiseret i DULFU, og også har udsendt første nummer unionsbladet ULNYT. Det fremgår heraf tidligere medlemmer af Micro '82 nu end må indmelde sig i en lokal klub, som der er ved at være en halv snes af, eller tilmeld sig »Landsklubben« for at holde kontakten.

Unionen og KDA havde den 24/1 et møde med luftfartsdirektoratet om helbredsundersøgelser, og disse foreslås nu at svare dem for kabinepersonel.

Herefter skulle BL 5-9 snart kunne komme til offentlig høring.

Unionen har besluttet sig for et mere markant og fikst logo, som dog både zoologisk og aerodynamisk må få nogen til at løfte øjenbrynene: Et luftfartøj, der bevæger sig ved en kombination af propeller og vingeslagskraft! Vi venter spændt at disse propeldrevne ornitoptere i fuld størrelse...

FAI's mikrolet-komité CIMA har iøvrigt på sit sidste møde holdt fast ved kolibri som logo. Der er indstiftet et Colibri Diplom, der for 1983 blev tildelt afdøde Steen Hunt, og der er fremstillet duelighedsblemer med kolibri på.



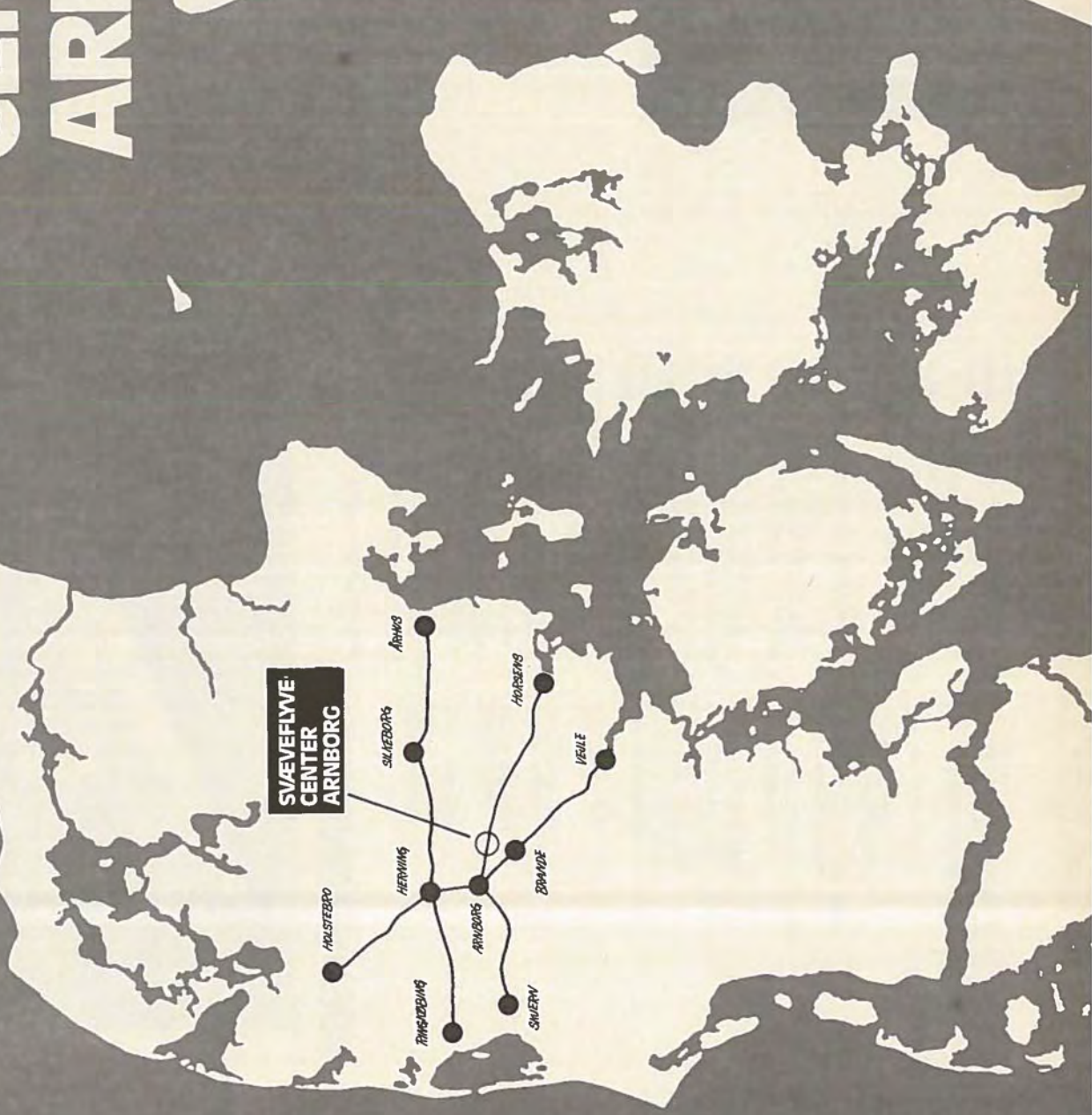
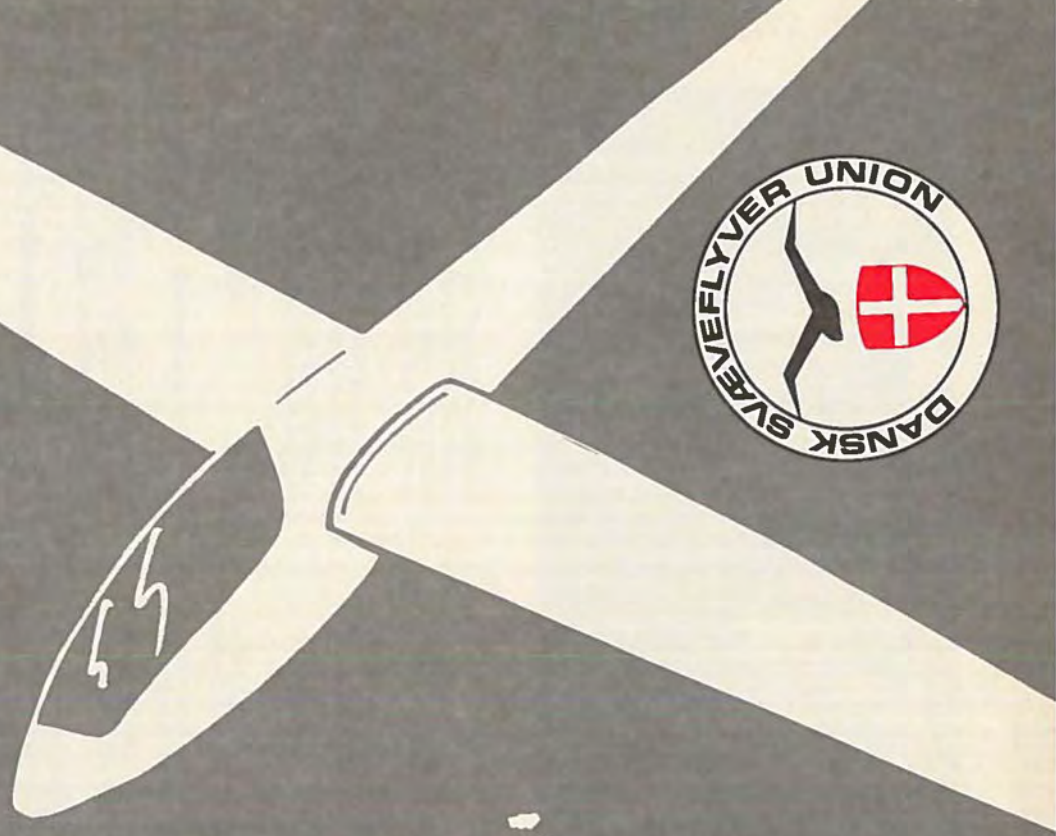
Det Danske Aerostatiske Selskab

DDAS træder videre i de gamle spor efter »Det Danske Aeronautiske Selskab«, hvis første aktiviteter foregik med gasballon »Danmark« (T-DANA) for 75 år siden, men ophørte en snes år (og adskillige ballonghylstre) senere.

Driften blev genoptaget for 10 år siden med varmluftballonen »Danmark« (CBOY), hvis nyeste version (OY-BOI) blev præsenteret for KDA's jubilæumsreceptionsgæster ved en flyvning fra SAS-hotellet, København, til Ishøj - via Tardinis grube på Assistens Kirkegård.

SVÆVEFLYVE- CENTER ARNBORG

CENTER
ARNBORG
7400 HERNING
TLF. 07-14 91 55
GIRO 6 12 98 03



1. KONTAKTMULIGHEDER

Tlf. 07-14 91 55 mandag- fredag hele året 08.00-16.00, udvidet kontortid i sæsonen.

Møntlf. 07-14 91 27

Aut.tlf.svarer ved konkurrencer mv. 07-14 93 25.

Kantinen tlf. 07-14 91 27 kan benyttes til personer, der opholder sig på centeret. Telefonen bliver ikke »passet«, men bliver kun besvaret, såfremt gæster opholder sig i kantinaen, og de tager den.

Radio 122,65 MHz, når der er flyvevirksomhed eller efter aftale. Under konkurrencer benyttes anden frekvens, forhør nærmere.

2. ALMENT VEDR. SVÆVEFLYVE-CENTERET

Kontakt med centerleder mandag-fredag samt i kursus- og mester-skabsperioder. Udvidet træffetid i sæsonen.

Briefing i flyvesæsonen daglig kl. 10.00.

Startmuligheder;
Spil til rådighed.

Flyslæb, det meste af sæsonen mulighed for flyslæb, forhør nærmere.

Klubber, der er medlem af DSvU kan slæbe med eget slæbefly, men kun egne medlemmer.

Andre grupper, der ikke er medlem af DSvU, kan få tilladelse til at slæbe egne medlemmer med eget slæbefly, mod at betale et gebyr på kr. 10,00 pr. start.



Flyvemuligheder: Med egne fly. Med Unionens egne eller lejede, når disse ikke anvendes af Unionen.

Hangarmuligheder: På kortvarige besøg kan fly på transportvogn frit benytte den store hangar, hvis der er plads.

Overnatningsmuligheder: Weekend-hytter, campingplads med el-stik til lys.

Sanitære forhold: Toiletbygning med 7 separate kabiner, hver indeholder bruser, håndvask samt WC. I hovedbygningen findes vaskerum samt toiletter.

Spisemuligheder: I flyvesæsonen mulighed for mad fra kantinekøkken. Egen medbragt mad må nydes i kantinaen, men ikke medbragte drikkevarer.

Flyvebenzin: AV 100 L Air BP. Kontant eller carnet.

Sommerhusgrunde: Kan lejes på årsbasis af medlemmer.

Campinggrunde: Kan lejes for sæsonen af medlemmer.



3. TAKSTER

Spilstart: Kr. 20,00, startbillet skal anvendes.

Flyslæb: kr. 55,00 til 500 m, startbillet skal anvendes. Særpris ved mester-skaber.

Motorfalke: Kr. 2,00 pr. tachominut.
Kr. 1,00 pr. svæveminut.

Twin-Astir: Kr. 1,80 pr. svæveminut.

Indlejede fly: Forhør nærmere på kontoret.

Hangarplads: Kr. 750,00 pr. år for nedspændte fly.

Weekendhytter: Centerets: Kr. 100,00 pr. døgn. Indlejede: Forhør nærmere.

Camping: For medlemmer kr. 15,00 pr. døgn pr. person over 18 år. For ikke medlemmer kr. 25,00 pr. døgn pr. person over 15 år. Større grupper: Mulighed for rabat efter aftale.

Pilotafgift: For medlemmer ingen afgift. For ikke medlemmer kr. 30 pr. opholdsdag pr. pilot.

AFREGNING skal finde sted inden afrejse.

Selvrisiko: Medlemmer kr. 1000,00
Benyttelsen af Unionens materiel sker på eget ansvar. Overtrædelse af gældende regler og bestemmelser under brugen kan medføre erstatningskrav fra Unionen udover selvriskoen på flyene.

KALENDER 1984

Konkurrencer:
DM
31/5 - 10/6 1984

Nordic Open
30/7 - 10/8 1984

Ungdomsmesterskab
30/7 - 10/8 1984

Old Boys
4/8 - 10/8 1984

Instruktørkurser:
HI-1: 28/4 - 5/5 1984
HI-2: 19/5 - 26/5 1984
HI-3: 15/9 - 22/9 1984
FI-1: 23/6 - 1/7 1984
FI-2: 18/8 - 26/8 1984

Forventede kurser:
Talentkursus: 23/7 - 29/7 1984

Grundskolingskurser:
7/5 - 17/5 og 27/8 - 8/9 1984

Strækflyvningskursus:
12/6 - 17/6 1984

Rekvirer brochure.

NB. Af hensyn til planlægning skal større grupper advisere om datoer for ophold samt antal personer og fly i god tid i forvejen.

aerospatiale ER MERE



For yderligere informationer, kontakt...

SOCATA
Direction des ventes
12 rue Pasteur
92150 Suresnes FRANCE
Télex : AISPA 620 059 F

COPENHAGEN
AVIATION TRADING
Roskilde Airport
4000 Roskilde
Tel. (02) 39.11.14



RO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONICS



Illustration i nat. størrelse

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

760 kanaler
4 faste kanaler
Strømforbrug: 70 mA
Montering: 2" Hul.

Ideel som 3die VHF forsynet direkte fra akkumulator.

Venligst forlang brochure tilsendt.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

AVIA RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVEINSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

Mere effektiv
fagpresse-
annoncering!



Få Fagpressekataloget hos

Dansk Fagpresseforening
Amaliegade 10, 1256 K.
Telefon: (01) 11 3813.

KA7 årgang 1965 sælges
m/u instrumenter og radio.
Henv. Arne Nielsen
07-52 75 39 bedst 17-18

Ønsker tilbud på Cessna 182
Gräthe Kjos, Hagaveien 5
2050 Jäsheim, Norge

Ny NARCO 11B 720CH sælges
for 9000 kr.
09-22 57 37

KØB OG SALG

PA 28 eller C 172 købes

Henv. 04-67 68 28

Jeppesen Airfield Manual NOR

sælges kr. 1500. Rettelsestjeneste indtil 1.4.84 indgår.

Peter Casparij, 02-42 01 48

DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning på Grønholt.

2 stk. AA5A og 1 stk. AA5 udlejes kr. 425 incl. start og landing.

Tlf. 02-28 11 70 daglig 9-16

COMPUTERFLYVEPLAN COMMODORE 64

opstiller 7 parametre pr. ben, op til 10 ben på en gang.

Bånd 150,-. Evt. diskette.

Henv. 03-61 84 54

Astir CS »L2« sælges

Årgang 1976, 460 st. 860 t., meget velholdt, aldrig havareret. Pris kr. 85.000.

Henv. Edvin Thomsen tlf. 09-12 03 29
eller Ole Bay Jensen tlf. 09-82 37 11

St. Cirrus G/81 1984	27.000 DM
Vuk-T 1984	26.000 DM
Kosava 2 (two seat) 1984	44.000 DM
Transportvogn	6.000 DM

I priset ingår: flygplansöverdrag, målning, reg-, och tävlr. Lev.tid: 2-3 mån.

Cirrus Flyg, Borås.
Åsbog. 35, 502 44 Borås, Sverige
033/11 48 00

Cessna 340-2

1977 model. TT 1150,
2 ejere, Cessna 400 radio.
Pris DKR 1.300.000,00.

I bytte ønskes:
Cherokee 6, C182.

1982 Seneca 3

200 TT.
Full IFR, Silver Crown.
Som ny.
DKR. 1.700.000,00.

Alkair

248, Skodsborg Strandvej,
2942 Skodsborg, Danmark.

Telex 37326, Alkair DK
Tlf. 2-89 33 44

NYHEDER

Flight Tested!

An Illustrated Handbook of Comparative
Airtests

Alan Bramson



I denne bog bryder Bramson nye veje ved at udvælge 40 af de over 200 fly som han har afprøvet og givet sin bedømmelse af dem, samtidig beskrive han deres konstruktion, karakteristika i luften og design. Hans bedømmelse omfatter fly i alle kategorier.
256 s. Over 100 fot. 23 x 18½ cm ib.
Udkommer ca. 15. marts. Kr. 229,00

Vi fører også:

Make better Landings af Alan Bramson
235 s. 80 ill. 23 x 18½ cm ib. Kr. 193,75

Be a Better Pilot af Alan Bramson
240 s. 74 fot. & ill. 23 x 18½ cm ib. Kr. 185,00

The Space Shuttle Action Book af Patrick Moore

6 udfoldelige, farverige pop-up tabeauer, som giver et levende 3-dimensionalt indtryk af en rejse med Space Shuttle. 26 x 20 cm ib. Kr. 130,00

The Incredible T-6 Pilot Maker af Walter Ohlrich & J. Ethall.

144 s. 231 fot. lb. Kr. 191,25
Ny liste med flylitteratur udkom i februar.



ROSENKILDE og BAGGER A/S
Kron-prinsens-gade 3-5 · Postboks 2184
1114 København K · Tlf. 01-157044

ÅBENT HUS

SØNDAG D. 4 MARTS
FRA KL. 11 TIL KL. 15



IKAROS FLY aps — 02-39 10 10

HANGARVEJ A 12

KØBENHAVNS LUFTHAVN · DK-4000 ROSKILDE

Lær at flyve
i det nye år....

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = tomotors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA

A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.

A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.

Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.

Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)

YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,

TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Udlejning Piper PA 28/151

start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-
Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83

Søndage og helligdage - 02-28 46 10

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudsager!

ARMY-VARER

Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 150, 172, 182, 310, Piper 140, 160,
180, 235, Horizon, AA1, AA5, Arrow. Aztec PA
23/250. Rallye, Mooney, Piper Colt.

H. L. P. LAUGE ApS . Tlf. 05-62 66 16



Flyforsikring
01-14 16 18



Dansk Søassurance

Forsikringsaktieselskabet Hafnia

Niels Juels Gade 11, 1016 København K.

VORE FLYMEKANIKERE HAR BEGGE BEN PÅ JORDEN!



Vi har en effektiv besætning når det gælder driftsikker reparation og service

Et godt team betyder lige så meget som den enkelte mekanikers dygtighed og vel er vore mekanikere dygtige.

Men sammen udgør de et ubrydeligt hold, der når langt større resultater på hjemmebanen, end du er vant til.

De udfører reparationer af enhver art, de udfører almindelig vedligeholdelse, foretager batteriservice, trouble shooting, genopbygger efter skader, lydisolerer, afbalancerer propeller, hydraulisk test, de producerer og sælger specialværktøj samt udstyr og så står de for kurser tilrettet mekanikere og piloter.

Vi er servicecenter for:



Gulfstream Aerospace Corporation



BOHNSTEDT-PETERSEN & DYRBERG AS
Flyværft

Solhøjgårdsvej 6-8 . Roskilde Lufthavn . 4000 Roskilde . Tlf. 02 - 39 11 11
Telex: 43147 . Radio: 130-57 mcs.

FLYV

4

ÅRGANG

APRIL 1984

KR. 13,00





QUICKSILVER MX

THE ORIGINAL

Quicksilver MX fra Eipper Formance Inc. er et af verdens bedste microlight fly. Smart letvægtsdesign og sporty manøvreregenskaber, der genopliver den gamle flyvebegejstring. Microlight flyvning er festlig og billig. Med **Quicksilver MX** er det nemt og sikkert. Få mere at vide om den nye microlightflyvning og specifikationer på **Quicksilver MX**.

KONTAKT DIN FORHANDLER

Nord/Midtjylland
MICROFLY Aalborg A/S
 Bak Rasmussen
 9230 Svenstrup 08-38 13 33

Syd/Sønderjylland-Fyn
MICROFLY - BOL-AIR
 Åskrænten 33
 6710 Esbjerg V
 05-15 19 62 – 04-96 49 62

Sjælland-Lolland-Falster-Bornholm
MICROFLY
 Fuglagervej 18
 2720 Vanløse 01-74 67 43

Reservedelslager for Danmark
MICROFLY Aalborg A/S
 Bak Rasmussen
 9230 Svenstrup 08-38 13 33



Single "Joy Stick" Flight Control



Rugged, Dependable Powertrain



Precise Maneuverability

Eipper Formance inc.

MICROFLY

Importer: Micro Fly ApS
 Godthåbsvej 109.
 2000 København F
 01-19 35 74



TeamLynx is the concept of one company – Westland Helicopters Limited. Multi mission, multiforce flexibility, the Westland TeamLynx of high technology helicopters in all roles for all commands.

TeamLynx is the product of Westland growth technology – proven performance, dynamics commonality, an unceasing application of improvement to basic airframe, power plant, avionics and materials including significant advances in rotor head, rotor blade and transmission technology – ensuring better cost management in spares and maintenance, plus a more efficient and productive use of trained personnel.



Lynx 3, the dedicated anti-tank helicopter, will fly nap of the earth, day or night in adverse weather, strike with formidable air-to-ground firepower and survive the most arduous battle conditions.

Lynx, specifically designed to meet the world requirements of maritime forces. Standard equipment for NATO. This lightweight anti-submarine and anti-surface vessel helicopter operates from small ships, regardless of heading, in the roughest weather, day and night.

Westland 30, the tactical transport with muscle. High capacity fuselage and wide doors to meet the needs of the most demanding Battle Commanders. Fourteen fully equipped troops and up to 2270kg. payload.

team

Lynx

Westland®
growth technology

Westland Helicopters Ltd., Yeovil, England.

KDA

KORTSERVICE

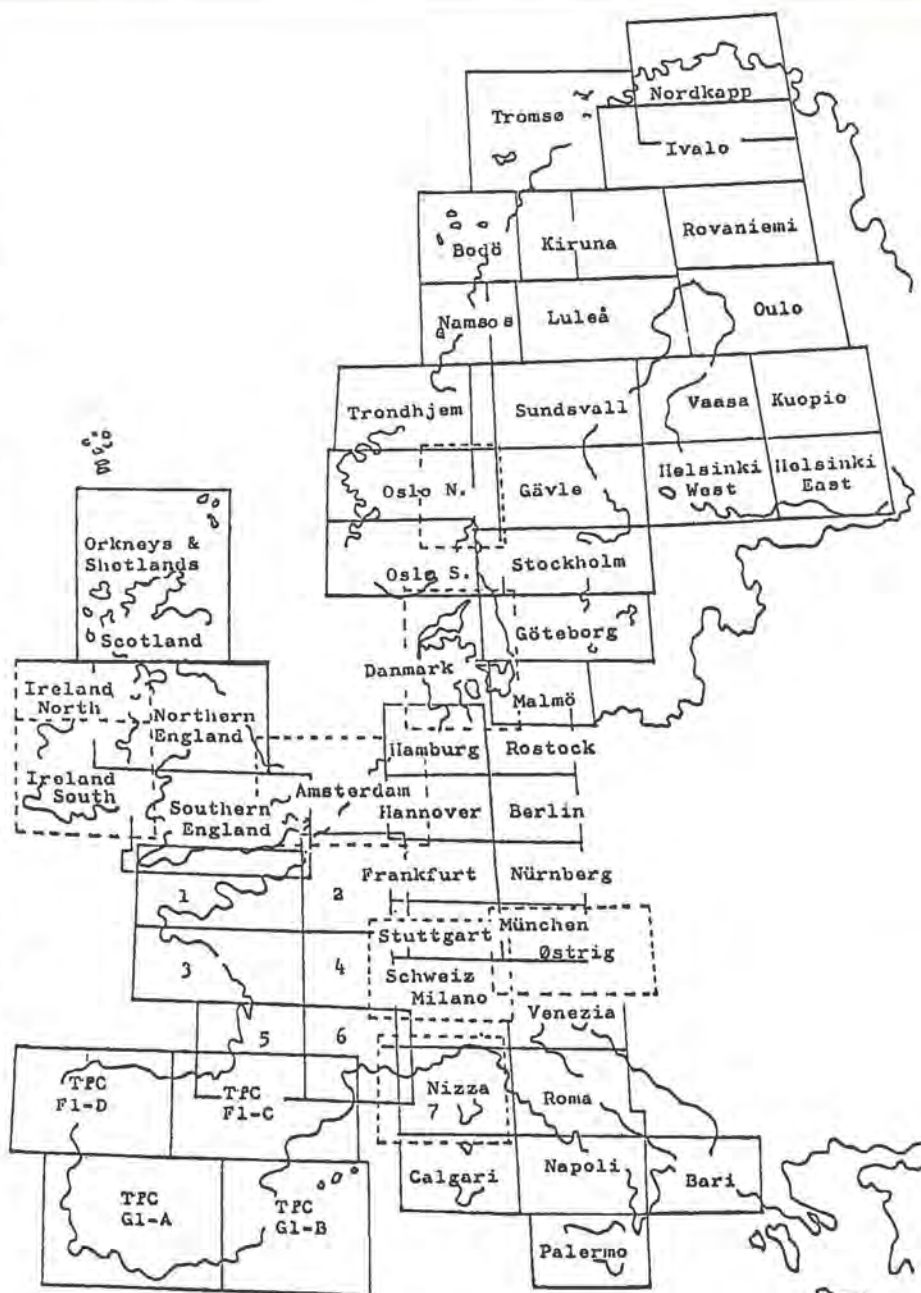
ICAO 1:500.000

KDA sælger ICAO-kort over størstedelen af Europa som vist på kortet.

Bestil i god tid

ICAO-kortene kommer i nye udgaver med varierende mellemrum og ofte uden varsel. Lagerføringen er et balance-spil mellem gode leveringsmuligheder for kunderne og risiko for at brænde inde med ugyldige kort.

Derfor: planlæg så vidt mulig din flyverejse i god tid og afgiv - især ved større klubture - jeres ordrer så tidligt som muligt.



Du har vel fået det nye
ICAO-DANMARK Edition 10?

Pris kr. 42,- (KDA-medl. kr. 37,-)

KDA
SERVICE

Københavns Lufthavn
Boks 68 - 4000 Roskilde
02-39 08 11

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 4 April 1984

57. årgang

Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den
første i forudgående måned.

Indlæg fra læserkredsen er velkomne, både
tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion
og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt mate-
riale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
beholder sig ret til at redigere og om fornø-
dent forkorte indsendte bidrag.

FLYV står for de enkelte forfatteres
regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionen eller Kongelig Dansk Aeroklubs
mening.

Indtryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændringer
rettes til det lokale postvæsen.

Annoncepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Publikationsannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Indleveringsfrist for annoncer:

den første i forudgående måned.

Redaktør og tryk:

N. Olaf Møller

I dette nummer:

Port sagt	110
Indtøjet om Middelhavet	112
Omrydning i dansk kunstflyvning	115
Plaggio GP-180	116
Østland Agusta EH 101	117
Udvalgte af luftfartsdirektoratets rådgivning for dansk flyvning	118
En dag nedgang for motorfly	119
Samarbejde eller konfrontation	120
Om svævefly	121
FA's årsberetning for 1983	122
De regler for svæveflyvere	124
Regler	125
Om vari m.m.	126
Om car Yankee	127

Opsidebilledet:

8 danske mestre i formationsspring
med Genesis, der blev nr. 4 ved World
Cup i Canada i fjor med Mads Larsen som
ledelse.

Smidighed i stedet for båse

I det udkast til BI 9-6 Ultralette Flyvemaskiner, der ved redaktionens slutning kom til offentlig høring (se næste nummer), faldt vi over punkt 6.6:

»Flyvetid på ultralet flyvemaskine kan ikke medregnes ved opgørelsen af flyvetid på andre luftfartøjer«.

Det er vist en nyskabelse med en sådan *negativ* paragraf. Praksis er ellers modsat: I BL'en for A-certifikat angives positivt, i hvilket omfang svæveflyvetid kan godskrives A-uddannelse, og i BL 6-102 for S-certifikat, hvor meget den krævede tid kan reduceres for motorflyvere.

Man synes nu at ville udelukke en UL-pilot med måske hundreder af timers erfaring ... kan hænde en verdensmester ... i at få reduceret sit timetal for at opnå et A, hvorimod en svæveflyver kan få det.

Det er et nyt udtryk for tendensen til at sætte folk i bås, til at skabe kunstige skillelinier at administrere i stedet for konstruktivt at udforme et tidssvarende certifikatsystem, hvor *viden* og *kunnen* ganske naturligt kan bruges fra den ene form for flyvning til den anden.

Man elsker at gøre kvalifikationer målelige for de kontrollerende myndigheder ved starter og timer, der imidlertid kun er meget tilnærmelsesvis udtryk for erfaring og træningstilstand.

En UL-pilot med erfaring udelukkende fra styring med vægtforskydning vil naturligvis have væsentlig mindre kunnen at anvende på et »klassisk« motorfly end en pilot, der har fløjet UL-fly med rorstyring og flyveegenskaber helt svarende til sådanne fly. Men mange vil ganske nemt kunne omskoles ligesom fx piloter af visse kategorier af motorsvævefly.

Vi har før påpeget, at Vesttyskland forlængst har indført ét fælles privatflyvercertifikat med beviser for hhv. motor-, motorsvæve- og svævefly og med smidig erfaringsoverdragelse indbyrdes for såvel udstedelse som fornyelse.

Det kan altså gøres efter gældende ICAO-regler, og det kan videreudbygges med de nye fly- og certifikatkategorier, som den tekniske udvikling skaber.

Derfor bør punkt 6.6 simpelt hen udgå og – med efterhånden indhøstet erfaring – erstattes af realistiske og positive bestemmelser for erfaringsoverføring på de rigtige steder.



Saab-Fairchild i fuld produktion

Serieproduktionen af det svensk-amerikanske trafikfly SF340 er nu i fuld gang, og i monteringshallen i den nye fabrik i Linköping er der nu omkring 12 fly. SF340 sættes i drift i maj af det schweiziske lokalflyveselskab Crossair, og der skal i år leveres omkring 20 fly.

Men fly er ikke nok. Der skal også omkøles besætninger, og Saab-Fairchilds uddannelsescenter, der drives af SAS' flyskole i Stockholm, begynder undervisningen den 15. februar. Første hold er på 11 piloter fra Crossair og en fra det schweiziske luftfartstilsyn, men senere kommer endnu 18 Crossair piloter og desuden grupper fra Swedair, Norving og Stillwell i Australien. I alt er der kapacitet til uddannelse af 200 piloter årligt og desuden 75 vedligeholdelsesteknikere og et tilsvarende antal kabinebesætningsmedlemmer.

I det første teknikerkursus deltager personel fra Crossair, mens eleverne på det første kabinekursus kommer fra det amerikanske lokalflyveselskab Comair. Piloter fra kunder i USA, Canada og Mexico vil blive omskølet af et firma i Texas.

Centret er bemanded med fem SAS-instruktører, men antallet vil nå op på 18 i 1986, hvor årsomsætningen bliver 25 mio. kr. Centret råder over en SF-340 simulator, der har kostet 37 mio. kr., men man overvejer at anskaffe endnu en til placering i Singapore af hensyn til fjernøstlige og australske købere af SF340.

Saab Helikopter AB

Saab-Scania, der siden 1962 har virket som generalagent for Hughes helikoptere i Norden, har dannet et helejet datterselskab, Saab Helikopter AB, der skal svare for den helikoptervirksomhed, som flydivisionen hidtil har udøvet.

Det nye selskab får hjemsted på Nyköping flyveplads, hvor AB Nyge-Aero skal tage sig af den tekniske tjeneste og reservedelsekspeditionen. Nyge-Aero er i forvejen generalagent for Piper.

Saab Helikopter vil oprette en civil helikopterflyveskole på Nyköbings flyveplads, som i forvejen er hjemsted for den svenske hærs flyveskole.



Saab-Fairchild 340 har forsøgsvis været udstyret med winglets. – Om resultatet foreligger ikke oplysninger. – Der flyver nu fire eksemplarer af SF-340, og produktionen er i fuld gang.

22% udbytte i DDL

SAS-konsortiet havde for regnskabsåret 1982-83 et overskud på 461,8 mio. sv. kr. hvoraf den danske partner DDL oppebærer 2/7 eller, omregnet efter den pr. 1. oktober 1983 gældende valutakurs, 160.125.000 d.kr. Endvidere ejer DDL 2/7 af charterkonsortiet Scanair, der for 1982/83 havde et overskud på 32,8 mio. sv.kr. DDL's andel heraf var 11.370.000 d.kr.

DDL har selv haft leje- og renteindtægter m.v. på ialt 29.966.000 kr., mens udgifterne til administration, prioritetsgældsrenter og bygningsafskrivninger m.v. beløber sig til 5.569.000 kr. Denne del af virksomheden udviser derfor et overskud på 24.397.000 kr. mod i fjor 14.335.000 kr.

I selskabsskat skal DDL betale 53.574.000 kr., og der bliver derfor et nettooverskud på 142.327.000 kr. (i fjor var det på 119.099.000 kr.).

Bestyrelsen foreslår, at der udbetales 22% i udbytte til aktionærerne, d.v.s., 18.876.000 kr., mens 123.451.000 kr. overføres til reserverne.

F-16 i Ålborg

Med udgangen af 1983 blev ESK 723's F-104-element nedlagt. Den resterende del af eskadrillen, der er under omskoling til F-16, er af uddannelsesmæssige grunde forlagt til Skrydstrup, men vender pr. 1. april tilbage til det nordjyske.

Ålborgs anden eskadrille, ESK 726, fortsætter med 16 stk. F-104G, i hvert fald til udgangen af 1985.

200 Fokker F. 28

Den 30. januar afleverede Fokker F. 28 Fellowship nr. 200, meget passende til det indonesiske selskab Garuda, for flyet var den 50. F. 28 i dette selskabs farver!

Fokker begyndte produktionen af F. 28 i 1969 med Mk. 1000 til 65 passagerer. Af de senere forbedringer kan nævnes længere krop til indtil 85 passagerer, større spændvidde for at muliggøre højere nyttelast, installation af stiltfærdigere motorer samt forskellige ændringer i kabinen.

British Aerospace reorganiseret

Flygruppen British Aerospace er fra marts omstruktureret. Fabrikkerne i field, Filton, Chester og Prestwick er bl. samlet i en såkaldt Civil Division, mens de hidtidige divisioner Kingston/Brough og Manchester lægges sammen med Weybridge fabrikken til Weybridge Division. Warton Division fortsætter uændret.

Overskud hos McDonnell Douglas

McDonnell Douglas havde for 1983 et overskud på \$ 274 mio. af et samlet salg på 8.111 mio., en pæn fremgang i forhold til 1982, hvor tallene var henholdsvis \$ 182 mio. og \$ 7.331 mio. Antallet af ansatte ved årets udgang 74.466 mod 72.451 et tidligere.

Transportfly-produktionen gav dog i 1983 et underskud, \$ 51,9 mio. i 1983 mod \$ 69,7 i 1982. Pr. 31. december 1983 havde McDonnell Douglas leveret 151 af MD-80 serien (født DC-9-80) og havde på samlet grund faste ordrer på 61 fly og 17 på flykorttidsudlejning samt 38 betingede ordrer og optioner. Produktionen lå i 1983 mere eller mindre stille p.g.a. en langvarig strejke i Long Beach, hvorimod der arbejdedes på fuld kraft i St. Louis, hvor der fremstillet 7 F/A-18 Hornet om måneden.

Ny havnechef i Tirstrup



Poul Stenbø

Blandt 68 kandidater til stillingen som afdelingschef for lufthavnschef Anders Svendsen, der går på pension, er fra 1. maj udnævnt den 51-årige skibsmægler Poul Stenbø. Han er et kendt navn i det østjyske erhvervsliv og har været med til at præge den markante udvikling af Århus havn. Da der er mange fællestræk mellem drift af «vanlige havne» og lufthavne, er Stenbø ikke fraværende med for sit kommende arbejde.

Vedligeholdelsespakke til SF340

Det svensk-amerikanske trafikfly SF340 sælges nu med en for flyindustrien ualmindelig »vedligeholdelsespakke«, omfattende instrumenter, radioer, radar, underskivepropeller m.v. FFV Underhåll vil gennem sin afdeling Aviocomp i Linköping og boga kunne påtage sig reparationer og vedligeholdelse af alle elektroniske, mekaniske og hydrauliske komponenter, ligesom man i forening med Saab-Fairchild tilbyder fuldstændig vedligeholdelse og udskiftningenheder til en garanteret pr. flyvetime.

FFV Underhåll har manglede erfaringer med flyvedligeholdelse for det svenske forsvær og i de senere år også for civile kunder.



Den største nummer viste vi Boeing 737-300 under færdiggørelse. Her rulles den ud, og den kommer i luften den 24. februar.

Er allersidste C-47 flyvning?

Den 1. februar fløj flyvevåbnets C-47 K-682 fra Grønholt til Værløse, hvor den indtil videre vil blive stående, idet der synes at være opstået såvel tekniske, juridiske og økonomiske vanskeligheder for den påtænkte drift af flyet i civilt regi.

Det er et af problemerne er fuldvægten. Flyvevåbnet anvendte nemlig C-47 med en højere uldvægt, end den FAA nu godkender, og som de danske luftfartsmyndigheder kræver overholdt. Den designerede flyvevåbner mener, at nyttelasten så bliver for lille, fordi der i den militære konfiguration går udrustning, som ikke er nødvendig i den civile.

Øvrigt er et af våbenhjælpsflyene, som blev solgt til det engelske foretagende Aces High Ltd., der har hjemsted i England og ejer en række krigsfly ældere dato. Den er nu registreret G-BLDI og kommer til Værløse den 15. februar.

Sverige har en forening ved navn Air Force, som har overtaget en tidligere Linjeflyg C-47 SE-CFP, som man håber at kunne bringe i drift omkring 1. april, og i Holland er der en forening The Dutch Dakota Association med medlemmer erhvervet en tidligere C-47. Foreningens formål er at holde flyet i drift. Det er nu under hovedeftersyn af Kar-Air, men vil i sommerens løb kundtage i flyveopvisninger.

Check på halvanden milliard

Boeing har udstedt en check på \$ 157,5 mio., altså ca. halvanden milliard danske kroner, formentlig den største i selskabets historie. Den lykkelige modtager er CFM International, og checken dækker betaling for de CFM56 motorer, der skal installeres i de varslings- og tankningsfly, Boeing bygger til det saudi-arabiske flyvevåben, nemlig fem E-3A Sentry (AWACS) og otte KE-3A.

Boeing vil også anvende CFM56-2 motorer på E-6A kommunikationsflyet, man udvikler til den amerikanske flåde.

De audiarabiske AWACS-fly vil blive de første med CFM56. Leverancerne begynder næste år.

CFM International ejes i fællesskab af General Electric og Snecma.

Cessna Caravan II i luften

Da Cessna og Reims Aviation viste deres fællesprojekt F 406 på Paris-salonen i januar, fortalte man klogeligt, at det nye fly endnu ikke var prøveløjet. Det skete i almindelig ubemærkethed først den 22. september, men ved årets udgang havde prototypen logget over 70 timer.

Typegodkendelsen ventes sidst på året. Cessna Caravan II vil blive monteret af Reims Aviation i Frankrig for salg over hele jorden, men visse strukturdele vil blive leveret af moderfabrikken i Wichita.



Den nye Cessna F 406 Caravan II i luften.

I øvrigt

● *Cessna* har solgt sin ARC Avionics Division til Sperry.

● *Finlands flyvevåben* modtog den 31. januar en Fokker F. 27 Mk. 400M, en militær udgave af Friendship til faldskærmstropes m.v. I forvejen har det finske flyvevåben to F. 27 Mk. 100, erhvervet brugte fra Kar-Air.

● *Westland* har fået bestilling på endnu 5 Sea King til Royal Navy til levering i 1986. Ordretallet er nu 280, hvoraf 240 er leveret, lidt over halvdelen til det engelske forsvar.

● *Flygvapenmuseet* på den historiske, men stadig aktive flyveplads Malmslätt ved Linköping, blev indviet den 8. marts.

● *Per Braagard*, 43 år, er udnævnt til administrationschef i SAS Danmark. Han er bygningsingeniør fra 1966 og har bl.a. beskæftiget sig med sygehusbyggeri. I 1979 kom han til Det Berlingske Hus som afdelingschef. I SAS får han ansvaret for transport- og bygningstjeneste, indkøb, telefon- og distributionstjeneste m.v.

● *Saab-Fairchild 340* prøves med winglets, der vil blive tilbudt som ekstraudstyr, specielt beregnet til fly, der skal bruges i varme og højtbeliggende områder. De er 106 cm høje og giver bedre start- og stigeegenskaber.

● *Sikorsky S-70C*, den civile udgave af H-60 Blackhawk, har fået sin første køber, Erickson Aircranes, der siden 1972 har anvendt fire S-64 Skycrane, især til transport af tømmer.

● *Finnair* har bestilt to McDonnell Douglas MD-83 til levering næste år. Selskabet har i forvejen tre MD-82 og 12 DC-9-51, 5 DC-9-41 og 7 DC-9-10.

● *Edgar W. Percival* døde den 21. januar, 85 år gammel. Han var ophavsmand til 30'ernes elegante Percival-fly (fx Vega Gull og Proctor).

● *Lockheed* havde rekordoverskud i 1983, \$ 283 mio. af en omsætning på \$ 6,5 mia. Antallet af ansatte var 71.800.

● *A. E. Hansen*, der døde den 11. februar, 92 år gammel, var oprindelig pressefotograf, men gik »i luften« omkring 1930 og specialiserede sig i luftfotografering under firmanavnet Nowico.

● *McDonnell Douglas F-15 Eagle* skal til sommer afløse F-4 Phantom i Louisiana Air National Guard. Det bliver den første reservist-enhed med F-15.

● *Beechcraft Super King Air 300* blev typegodkendt den 24. januar. Den svarer i det ydre til B200, men har 1.050 hk motorer, PT6A-60A, mod 850 hk PT6A-42 og højere fuldvægt, betalende last og rejsehastighed.

● *Avro Vulcan* bombeflyet bliver taget ud af kampjeneste i Royal Air Force med nedlæggelsen af No. 50 Sqn. den 31. marts, men fortsætter nogle år endnu som lufttankningsfly.

RUNDT OM MIDDELHAVET

Luftfotografen Torkild Balslev fortæller om en kombineret arbejds- og ferietur i Middelhavsområdet på jagt efter skibsmotiver.



Gennem en årrække har jeg efterhånden specialiseret mig i at fotografere skibe for danske rederier og værfter. De mange fotos bruges til næsten alle formål; som brochurer, diashows, kalendere, annoncer, plakater, postkort og ophængning på egne og agenters kontorer.

Bortset fra de skibe, som bygges på danske værfter, er det sjældent, de danske skibe kommer til hjemlige farvande, og derfor må jeg tage ud, hvor skibene er i aktivitet på have og i havne.

Dannebrog Rederi bad om tilbud på at flyve til Sydspanien og Gibraltar, da man kunne se, at flere af deres skibe ville komme i det område i løbet af et par uger.

Jeg gav fast tilbud på hele opgaven med min Cessna 337. Ganske vist har jeg været så langt som det sydlige Marokko med min KX VII; men det ville være mere sikkert med det tomotorede fly til opgaverne over vand, og mere effektivt med det hurtigere og bedre udstyrede fly. Tidspunktet faldt sammen med skoleferiens start, og så kunne jeg lige så godt tage familien med i det seks personers fly. Min kone Pia er lærer og mine døtre Pipaluk og Sirikit på 13 og 11

Balslev i aktion.

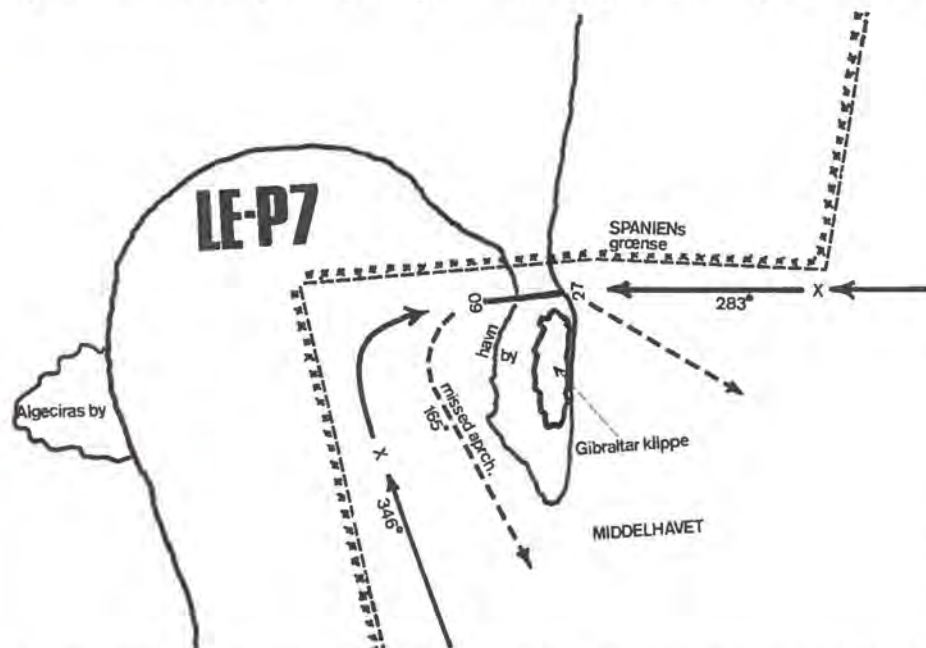
år skolesøgende, og det viste sig senere at være godt med hjælpere.

For at imødegå dårligt vejr og andre uforudsete ting planlagde vi at tage af sted nogle ekstra dage i forvejen. Men samme morgen, som vi havde tænkt at starte, blev jeg ringet op af A. P. Møllers informationsafdeling, som jeg gennem en halv snes år har betjent med intens fotografering. Man spurgte, om jeg kunne være i Suez den 14. juli for at fotografere en ny borerig, *Maersk Viking*, på slæb gennem Suez-kanalen undervejs fra Japan til Adriaterhavet. Det passede mig fint, for jeg kunne svare, at jeg var færdig i Malaga den 4. juli, så jeg fik ti dage til at flyve til Cairo og forberede med eventuelle tilladelser.

Vi udskød afrejsen, men næste morgen startede vi fra min baghave i Bjergby ved Hjørring og måtte omkring København for

at få ægyptiske visa. Videre gik det, indtil vi samme aften overnattede hos en ven i Luxembourg.

Det første skib, *Frederiksborg*, var en tank, som kom fra Amerika mod Marselisodde, og jeg tænkte, at hvis det passerede Gibraltar om natten, ville jeg være nødt til at følge det bagud ad ruten, så det var bedre at vente på Ibiza og fange det på et gunstigt tidspunkt midt på dagen. Efter et par dage ringede kaptajnen. De havde passeret Gibraltar om natten og ville være for Cartagena kl. 14. Vi fik travlt med at komme i luften, men det gik ikke så let, batteriet viste sig at være dødt, og jeg måtte trække begge propeller i gang med håndkraft. Det var hårdt, for jeg havde ikke prøvet det før i subtropisk varme og med slugte begge motorer. Vi mødte *Frederiksborg* efter en times flyvning, og mod sagen kunne jeg tale med kaptajnen, da han havde en radio med flyfrekvenser. Vi snurrede rundt om skibet både højt og lavt og tog det fra forskellige sider, mens pløjede sig gennem det dyblå Middelhavsfuld fart.



Den særprægede anflyvning til Gibraltars bane 09 – sammenlign med fotografiet på modstående side.

Dårlig behandling på spanske luftfartshavne

Der var nogle dage til næste skibskomst, og vi besluttede at vente et par dage i Gibraltar. Jeg behøver nogle fotos af kysten fra luften, men tager også billeder af steder til leksika. Desuden var jeg ikke glad for at spendere for mange dage i Spanien.

Den første vi mødte på Ibiza var en tidligere formeret herre, som overfusede os på uheldig vis, og den næste ligeså, da vi var på vor retmæssige vej fra fly til terminal. Jeg har selv fløjet i alle europæiske lande vest for jerntæppet undtagen Tyrkiet og Portugal. Jeg har flere gange fløjet i Spanien. Er hver gang kommet med en bestemt indstilling til stedet og lokale folk, men når man sten hver gang er jeg blevet mødt af ubehagelige myndigheds personer på spanske luftfartshavne. Desuden kan de sjældent, s

Gibraltar set sydfra – flyvepladsen skimtes baggrunden.

dre der betjener luftfartens folk, tale engelsk, men har mange flere restriktioner, som virker uprofessionelle i forhold til andre lande. Undtagelsen er betjeningen, jeg fik i Granada, hvor folk i lufthavnen er meget flinke og hjælpsomme. Jeg har i løbet af min løb måtte tage mangan dyst med mig. Den »Commandante« i en spansk lufthavn, og hver gang måtte han trække mig på korte strå. En trussel hjælper tit, selv om man har foregivet ikke at kunne forstå engelsk. Jeg har talt med andre flyvere, der har samme erfaring, og mit indtryk er, at Spanien ikke er en nation, som er moden til at træde ind i EF.

Blandt de spanske restriktioner er også deres overfølsomhed overfor Gibraltar-problemet, så det er forbudt at flyve fra Spanien til klippehalvøen eller i spansk luftrum derom. Det problem klarer man dog ikke ved at lande i Tanger undervejs. Jeg flyver før landet på den militære plads på Gibraltar, og det er en speciel oplevelse, fordi man altid bliver taget ned på GCA. Så selv om der er 30 km. sigt. Først kommer instruks om procedure ved radiosvigt, som den lyder på, at man ved landing til den 27 i tilfælde af fejl skal fortsætte til den enden, dreje til venstre til 160 grader og stige til 6000 ft. Videre under indflyvning kommer ordre om at melde klar, når checkpitch er udført og understel nede. Så bliver man dirigeret ret ind mod klippen med korrektioner på 2-3 grader, og først i sidste øjeblik drejer man til højre ind på klippen, som er bygget ud i vandet på tværs af engen mellem klippen og Spanien. Problemet er, at den forlængede centerlinje er i spansk luftrum med stort P.

Selv om den politiske Gibraltar-strid nu er ved at lette, så er det alligevel et ejendommeligt sted. I årevis har briterne dagligt åbnet porten til Spanien, mens den spanske port forbliver lukket, og de eneste, som har passeret, var i kiste. Det er som en subtropisk ø. Med palmer, røde telefonbøger og bobbies på gaderne. Dejlige strande og masser af sol, men på toppen af klippen stak vi næserne op i den sky, som tit ligger der. Vi hilste på de rømte aber og så den store hule, hvor der er koncertsal.



Ophold i Marokko

Vi har nogle dage til overs, inden jeg skulle melde mig hos rederiets agent i Malaga, og fløj til Tanger på 15 minutter for at opleve den marokkanske kultur og tanke billig benzin.

Den første oplevelse var, at min kone fik stjålet sin taske i bussen, men hun gjorde anskrig og fik den straks igen. Ellers var det mest positive oplevelser, vi fik med marokkanerne i den internationalt prægede by, som jeg kender fra et par ugers tidligere ophold.

Det tog os en halv time at komme til Malaga, hvor vi blev modtaget af Julio fra agentkontoret, som installerede os på et hotel ved kysten. Vi skulle vente på Amali-

enborg, der kom fra Stillehavet gennem Suez med palmeolie. Vi blev vel modtagne ombord med dansk mad, og jeg fik nogle dage til at gå med at fotografere tankeren i lokale omgivelser, mens den lossede. Et af disse fotos var godnatbilledet i TV i forgangne december. I mellemtiden skulle Fredensborg passere fra Amerika til Oran i Algeriet, men kaptajnen fulgte ikke ordre om at give mig besked om position; sikkert af forfængelighed, fordi der var en skade på skibets VHF-radio. Kaptajnen hjalp mig med at udregne den sandsynlige position for Fredensborg, og jeg styrede ud over det store blå Middelhav med kurs mod Algeriet. Efter 1½ times flyvning så jeg det første skib. Det var mit mål, og nu fyldte jeg mit Pentax 6 × 7 kamera med farvedias, farvenegativ og sort-hvide billeder af den lille tanker.

Pigerne nød dagene på stranden og i vandet, mens jeg stormede rundt og planlagde og fotograferede skibe, for de havde fået nok af at flyve rundt med åbent vindue.

Jeg var på forgæves flyvning omkring Gibraltar efter en Mærsk-tanker, men den var ikke på opgivne position. Det er sjældent, det ikke lykkes mig at finde skibe. Denne gang blev det efter en hæftig diskussion med lokale »Commandante« i lufthavnen samt hans stab om min ret til at tage luftfotos over internationalt farvand uden tilladelse fra Madrid. De måtte til sidst bøje sig, mod at jeg tilbageholdt oplysningen i flyveplanen om, at jeg skulle fotografere. Min næste oplevelse på dette kontor blev, da jeg en morgen skulle følge Amalienborg med kurs vestover, og min korteste



På Gibraltar luft-havn



»Amalienborg« fotograferet i fuld fart syd for Faro.

vej ville være gennem spanske skydeområder.

Det var tidlig morgen og manden, som skulle give mig oplysningerne, blev hidkaldt fra bagkontoret. Det var en lille, tyk og halvs kaldet mand iført underbukser og undertrøje, som stod og hoppede, mens han sagde bang, bang, bang, da jeg pegede på skydeområderne. Han kunne ikke engelsk, og da jeg ikke kunne få ret besked, om de var aktive, så foretrak jeg at flyve udenom.

Amalienborg fotograferede jeg på kajen ved afgang om aftenen, og i nattens løb var den sejlet gennem Gibraltarstrædet mod Amerika. Jeg fangede den 42 DME miles syd for Faro i Portugal. Skibet sendte som aftalt på 410 KHZ, og jeg styrede lige derud efter min ADF. Jeg skød flere serier fotos, inden jeg fløj mod Tanger efter mere billig benzin. Her var imidlertid tåge, men det lykkedes mig efter lidt venten at komme ned. Jeg har før ventet på tågen over Tanger, men denne gang spurgte man utilfreds, hvor jeg havde fået vejrmeldingen. Der var lagt op til en reprimande, men jeg havde heldigvis gemt papiret fra vejrmændene i Malaga og beviste, at jeg var i rimelig uvidenhed om tågeproblemer. Jeg hastede til Malaga og samlede pigerne op, for nu skulle vi ile mod Cairo.

Videre mod Ægypten

Vi nåede første dag til Menorca og passerede undervejs de flotte Sierra Nevada med små snerester. Vi nåede også at snuse til den lille hyggelige ø, som endnu bærer

præg fra briternes tid. Her stødte vi også på de spanske besværligheder. Bl.a. ved at vi skulle flyve over og parkere hos flyveklubben på den gamle lufthavn et par kilometer borte. Næste morgen måtte vi ikke flyve tilbage, da spanske VFR-bestemmelser ikke var opfyldte, selv om vi kunne se over til tårnet. Det lykkedes til sidst efter flere modstridende ordrer, og vi måtte afgive flyveplaner for flyvning hver vej på en to minutters flyvning.

Så nægtede man at lade os flyve direkte til Malta med henvisning til franske bestemmelser om, at vi ikke måtte passere VFR gennem Marseilles FIR, som af en mærkelig grund grænser ned til Algeriet og Tunis FIR. Søndenom kunne jeg ikke gå, da to sidstnævnte lande forlanger flyveplan 24 timer forud. De franske bestemmelser siger, at jeg skulle gå nordpå til Pyrenæerne og følge Rivieraen med land i sigte. Derved ville vi få en stor omvej og komme over mindst lige så meget vand, så jeg gav pokker i deres fiksfakserier, og benyttede mig af min ret til at færdes frit over internationalt farvand. Vi nåede vel til Malta, hvor man først næste morgen fandt vores flyveplan. Vi kunne ikke engang se Sicilien, selv om kysten med Etna rejste sig op kun 50 km fra os.

Malta så også interessant ud, men vi måtte videre næste morgen, og nåede lige at tage nogle luftfotos af Valetta, hvor alle huse, kasteller og kirker ser ud, som det er dækket af gult støv.

Tre timers flyvning mod øst bragte os tæt forbi det sted ved den libyske bugt, hvor amerikanske jagere skød libyske jagere ned. Vi passerede Kretas sneklædte tinder, inden vi landede for en time med at indtage benzin og nogle sandwich.

Straks fortsatte vi mod Cairo og blev beordret på en procedure som en IFR-flyvning i 8000 ft. Vi så alligevel El Alamein inden en times flyvning over ørkenen, til vi over El Fajum VOR sydvest for Cairo var på 65 NM finale. Det var sammen med en række jettefly, og vi blev efter tur spurgt om

DME-distance, til flykontrollen nåede ste i køen, så begyndte han kontinuerligt forfra. I disen undervejs så vi Cairo og Nilen og pyramiderne, der hvor den grønne Nildal går skarpt over i ørkensand. I første, som mødte os efter landing, også her en uniformeret herre. Da vi havde besvaret hans spørgsmål, sagde han: »kommen til Ægypten«.

Jeg skulle prøve at få tilladelse til at flyve over Suez for at tage foto, men den skæbne blev givet af militære myndigheder, og uheldigvis var den islamiske fastemåned Ramadan lige begyndt, så alting gik med ro og fart. Jeg fik stor hjælp af *Egyptian Drilling Co.*, som i kompagni med den ægyptiske stat ejedes af A. P. Møller. Jeg fik leveret en ny Volvo med aircondition og engelsklædte chauffør med besked om, at vi kunne bruge den, når og hvor vi ville, så vi kunne jo bare tage ud og se pyramider. Det første mål var dog at komme igennem formaliteterne, og selv om Cairos trafik er et mylder hvor man mest kører på hornet, så er det mere effektivt end at prøve telex og telefon. Når vi hver dag havde fodret systemet med nye oplysninger, så fik vi tid til at besøge museer og pyramider.

Det blev stillet i udsigt, at vi ville få tilladelse lørdag, men *Maersk Viking* kom allerede torsdag, så vi måtte skynde os gennem ørkenen til Suez, hvor vi overnattede og næste morgen så boreriggens høje tårne ruge op ud for kanalens indsejling. Jeg fik af kanalkaptajnen lov til at kravle op i den høje signalmast, så jeg kunne illudere lidt med fotos, og imens stod pigerne på jorden med hver sit apparat med farvefilm, da så vi bet passerede.

Nu hastede det for at følge med, da vi går en stor omvej nordpå, og slæbebåden *Maersk Detector* med *Maersk Viking* med konstant fart. Jeg havde forestillet mig at kunne få kameler som forgrund i fotos med dette isenkram, men der fandt ingen. Dog så jeg en malerisk mand med en æsel og fik en anden ide. Vi skyndte os længere nord på til Ismailiya og købte



Familien har slået lejr i Firenze lufthavn.

melon. Jeg ville tilbage med melonen arrangere manden med æselet foran alen, men en militær vagt erklærede, at var forbudt at køre sydpå ad vejen uden delse. Ved hjælp af chaufførens lokal-dskab lykkedes det dog ad snoede bi- at komme sydpå og stille manden op i æsel og melon ca. to minutter, før bet passerede.

uha – det var tæt ved, at vi fik en lang se. Passagen varede kun et par minut- og jeg kunne kun være et sted, så piger- lik igen hvert et kamera. Sirikit sendte over klitterne med besked om at tage bet med nogle lystfiskere som for- nd. Det lykkedes fint, men de indfødte n farende og fortalte, at hun ikke måtte e over klitterne på grund af landminer, n var efterladte fra krigen med israeler- over kanalen. En dukkert gjorde nu t i kanalen efter hårdt arbejde i varmen. en sluttede med flere optagelser i mringen nord for Ismailiya.

fter en spændende uge i Egypten skul- vente på, at slæbet kom i internationalt and, hvor vi frit kunne fotografere det i e 10 knobs fart. Vi aftalte med kaptaj- positionen for to dage senere, og fik så ekstra dag. Den tilbragte vi ved stran- til Røde Havet ca. 200 kilometer borte, pigerne fik for første gang lejlighed til at oraller ved hjælp af medbragte masker snorkler.

mad igen

starten næste dag fra Cairo snød vi lidt i højden og snuppede nogle fotos af n og pyramiderne. Vi fortsatte over ør- en og El Alamein, til vi mødte slæbet på alle position syd for Kreta. Jeg fik fine s med bov og kølvand, og de er senere endt i annoncer, kalendere og brochu-

et hastede at få bragt mine film fra tro- armen til fremkaldelse, og nærmeste ighed var Athen. Det var lørdag, og vi trak at vente på Kos, hvor jeg tilfældigt en Maersk Air Boeing 737. Jeg aftalte i besætningen at lægge mig i position, e startede og fik så et ekstra motiv med n til kunden. Mens filmene blev frem- tit hos Agfa, så vi byen og dens Akropo-

pgaverne var udført og billederne fine. kunne have taget slæbet igen i Adria- avet, men i stedet blev der tid til at pe af nogle dage på den skønne grøn- Korfu. Vi lejede to Vespa-scootere og vandet og den gode lokale mad.

g har altid ønsket at se Firenze og foto- ere byen, så vi stoppede der en dag og rede hotel om natten, ved at Pia og jeg i fly under medbragte dyner, når sæ- ne var taget ud, mens Pipaluk og Sirikit i telt under vingen.

er blev også tid til en dag i Venezia med rds fra flyvepladsen til byen og ad Ca- Grande. Inden aften nåede vi over Al- nes sneklædte tinder til flyvervenner i weiz for yderligere et par dage.

emturen med mellemlandning for told i der tog en eftermiddag.

a jeg landede på det hjemlige græs i gby, var næsehjulet punkteret, men var også det eneste uheld, efter fem s tur, bortset fra det batteri vi fik bragt alaga.

1984 FORNYELSENS ÅR I DANSK KUNSTFLYVNING

Omsider får kunstflyveinteresserede mulighed for at komme ud og flyve aerobatics



Artiklens forfatter ved West-Aerobatic's Pitts S-2A, hvis forreste cockpit her er dækket over.

For Dansk Kunstflyveunion har sæsonen 1983 tilsyneladende været endog særdeles stille. Tilsyneladende, fordi der godt nok ikke er blevet gennemført nogle konkurrencer eller arrangementer af betydning, men på andre områder er der sket store fremskridt, der forhåbentlig vil gøre 1983 til et skelsættende år.

Der har i dansk kunstflyvning aldrig været nogen bredde. Antallet af aktive piloter har altid ligget under den halve snes, og årsagen hertil ligger nok i, at interesserede ikke har haft mulighed for i unionsregi at prøve at flyve kunstflyvning og således se, om det var noget, før man eventuelt anskaffede sig egnet materiel til formålet. Sagen har været den, at Dansk Kunstflyveunion ikke har haft hverken materiel eller piloter til formålet. Og måske har man også satset lidt mere på at få de få individualister til tops, end på egentlig at skabe en bredde. Man har, når man som kunstflyveinteresseret henvendte sig til unionen, blot fået at vide, at man kunne »anskaffe sig et egnet fly, så skal vi nok hjælpe dig tilrette med træningen.« Derfor er hovedparten af landets kunstflyveinteresserede aldrig kommet længere end til denne første henvendelse.

Men nu sker der noget!

West-aerobatic er en gruppe på seks mand hjemmehørende i det vestjyske, som er gået sammen om at købe en af det berømte engelske opvisningshold Rothmans Pitts'er (FLYV 11/83 s. 338). Pitts'en er et af verdens mest avancerede to-sædede kunstfly, og tanken er nu at West-Aerobatic i samarbejde med DKFU vil muliggøre mange pilo-

ters ønske om at kunne snuse lidt til kunstflyvning, lære nogle manøvrer og se om det er noget. Kunstflyveunionen har således udarbejdet et træningsprogram på et par timer, hvor en erfaren aerobatic-pilot under betryggende former lærer interesserede nogle grundlæggende manøvrer. På den måde har Dansk Kunstflyve Union fra 1984 fået noget at tilbyde interesserede, der henvender sig, og håbet er at vi ad den vej kan få skabt den gennem alle tider manglende bredde.

Hvad konkurrencer angår bliver 1984 forhåbentlig også mere vellykket end 1983. Dansk Kunstflyveunion har i mange år tilrettelagt konkurrencer, så de passede ind i de svenske kunstflyveres program, således at disse kunne deltage. Derfor har Danmarksmesterskaberne i mange år ligget sidst på sæsonen, med aflysning p.g.a. dårligt vejr til følge. I år lægges DM i pinsen, dvs. 9.-11. juni, og det er meningen, at mesterskaberne skal gøres til en årligt tilbagevendende pinsebegivenhed. Det håber vi, de svenske piloter vil synes om, og møde op lige så talstærkt som ved tidligere arrangementer. Mesterskaberne afholdes i år ligesom tidligere år på Lindtorp Flyveplads. Inden da afholdes allerede i maj måned den første fællestræning, som henlægges til flyvestation Avnø. Sæsonen afsluttes på Lindtorp den 25.-26. august, hvor vi forhåbentlig kan byde velkommen til mange nye aerobaticpiloter.

Kunstflyveinteresserede kan henvende sig enten til sekretariatet på Lindtorp Flyveplads, eller direkte til formanden *Eigil Christiansen*.

– Vel mødt til kunstflyvning 1984.

Morten Planch Larsen



drevne forretningsfly, lige som Learjet gjorde for de jetdrevne.

GP-180 får således den største kabine af den kategori. Gates Learjet viger tilbage for at betegne den som widebody, hvilket efter deres normer åbenbart indebærer en kabinebredde på 183 cm. Og hastigheden bliver 400 knob!

Tre bæreflader

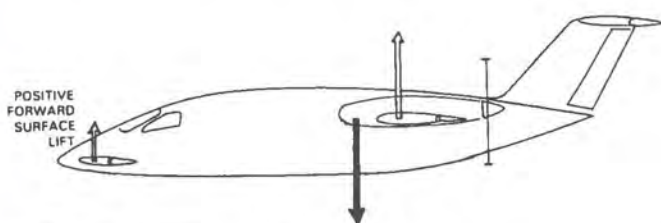
Mere end fire års forskning, udvikling, vindtunnelprøver, senest i Boeings transsoniske i Seattle, ligger bag GP-180s usædvanlige udformning med tre bæreflader.

Selve vingen, sidder langt tilbage og har det hidtil højeste sideforhold på noget jetmotor-drevet forretningsfly, anvender et laminarprofil og arbejder takket være skubbende motorer i »uforstyrret« luft.

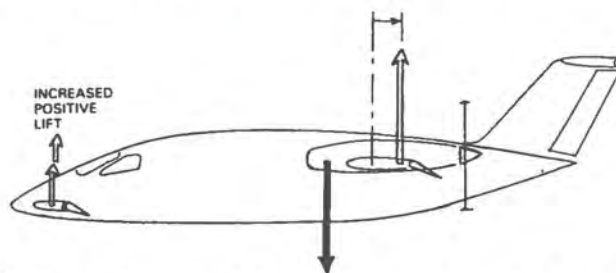
Den anden opdriftsflade er flyets hovedvinge, plan og højderor, anbragt i T-facon over halefinnen. Den tjener styrefunktioner.

Men det interessante er den forreste flade, som er den kanard. Den er oplyst af dr. *Rinaldo Piaggio*. Den giver positiv opdrift, der hjælper hovedvingen med at holde flyet i luften. Derimod er den hovedvinge med til at styre flyet som almindelige vinger på andefly, understreger han. I GP-180 gør det det muligt at mindske hovedvingens størrelse, hvilket igen medfører, at luftmodstanden bliver mindre.

GP-180 *Gates Learjet og Piaggio samarbejder om avanceret firmafly*



Opdriftens fordeling ved normal flyvning.



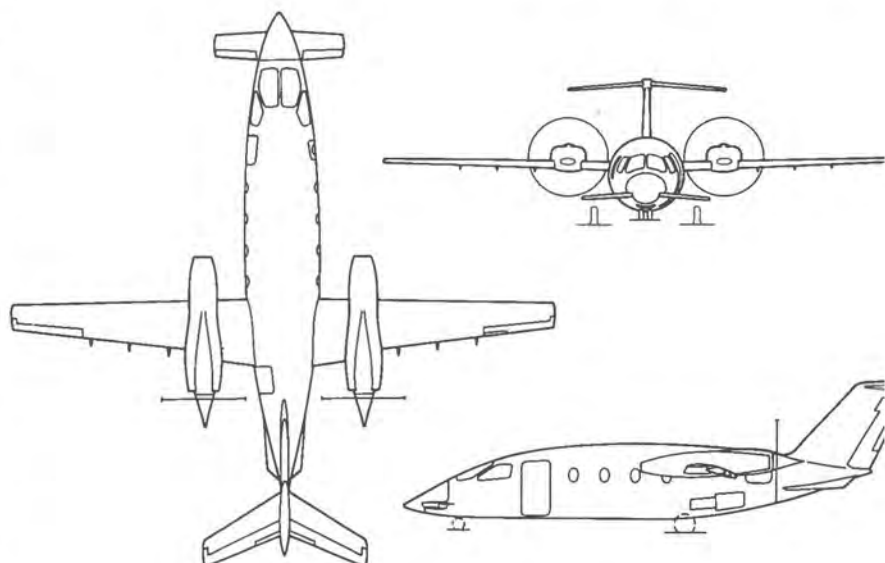
Med flaps ude øges opdrifteen på begge vinger samt flytter barycentret på hovedvingen, hvorved flyet stadig er rigtigt trimmet.

Gates Learjet har i sin snart 25-årige levetid kun bygget rene jetfly, men nu arbejder man sammen med den italienske fabrik Piaggio på et forretningsfly med skubbende propeller, og drevet af turbinemotorer.

Piaggio har været involveret i flybygning siden 1915 og har fremstillet 49 forskellige typer. Siden 1930 har Piaggio også lavet flymotorer, men koncernens mest kendte produkt er nok Vespa-scooteren.

At Piaggio er blevet valgt som partner skyldes måske, at firmaet er verdens mest erfarne producent af fly med skubbende propeller. Amfibieflyet P. 136 fremkom i 1948 og efterfulgtes i 1957 af en landbaseeret udgave P. 166, der stadig er i produktion, nu med turbinemotorer.

Men den skubbende udformning er det eneste, som det nye fly, der betegnes GP-180, har fælles med P.166. Det er en helt ny konstruktion, som Gates Learjets præsident *Bertram S. Stilwell* mener vil fastsætte normerne for alle fremtidige turbinemotor-



ned brændstofforbruget. Forvingen har fast indfaldsvinkel og kan bevæges af piloten (Beech StarShips inge har variabel pilform). Der er imidlertid en bevægelig flade på bagkanten, der er forbundet med hovedvingens flapsing. Når flapsene på hovedvingen sænkes, går forvingens agterkant også ned. Hjælper til med at holde flyet trimmet giver desuden samtidig mere opdrift.

Aerodynamiske fordele

For de fleste flyveforhold ligger flyets nedpunkt foran opdriftcenteret, hvor flyet bliver næsetungt. Det må derfor tilføres en trimkraft for at »løfte næsen«, som på GP-180 kommer fra forvingens positive opdrift.

Når flapsene sættes ud ved start og landing, rykkes opdriftcenteret længere bag og flyet bliver altså endnu næsetungere. På GP-180 går forvingens bagkantflaps ned for at trimme flyet. Det giver hurtigere opdrift fra forvingen, hvilket sætter start- og landingshastigheden. Ved at bevare halepartiet gør treflædeudrustningen det muligt at bruge det konventionelle højderor til styring om tværs (pitch), mens forvingen og dens flaps optimeres til trimning af flyet.

20% komposit

Strukturelt set er GP-180 forholdsvis konventionel, i hvert fald i forhold til StarShip. I forhold til de to fabrikkers hidtidige produkter, for ca. 20% af strukturen er af kompositmaterialer. Det gælder næsten hele spidsen, forvingen, naceller, hovedvingens agterdel og hele halepartiet.

Den øvrige del af strukturen er af letmetall, hvilket nok vil fremme certificeringen. Hovedvingens bjælke, det agterste trykstykke og beslagene til hovedunderstellet er konstrueret som en enhed, hvilket giver en meget effektiv og stærk struktur.

Flyet får naturligvis trykkabine og vil bli-certificeret til en rejsehøjde på 41.000 ft. Det vil i standardudgaven få plads til 30 passagerer, hvortil kommer cockpitbenningen. Som visse udgaver af Citation vil det blive søgt typegodkendt til en mindre besætning.

Motorerne Pratt & Whitney PT6A-61. De to fabrikkere lægger i øvrigt vægt på, at alle dele er foreløbige og siger at man først i november næste år vil offentliggøre gættede præstationsoplysninger.

Prototypen ventes i luften til næste sommer, og der regnes med typegodkendelse og levering af de første fly i oktober kvartal 1983. Men allerede nu er man rede til at modtage bestillinger, mod et refunderbart, forrentebærende depositum på \$ 50.000, som sikrer leveringspositioner. Introduktionsprisen for de første 25 fly er \$ 1.500.000, 1983-prisniveau.

Beregne data og præstationer:

Længde 13,84 m, længde 14,17 m, højde 3,93 m. Vingebredde 15,75 m. Tomvægt 4.445 kg. Udstyr 2.812 kg, max. startvægt 4.445 kg. Max. brændstof 1.215 kg. Max. rejsehastighed 740 km/t, økonomisk 590 km/t. Flyvehastighed med 4 passagerer og IFR-referencer 3.890 km ved 590 km/t. Startstrækning til 15 m 735 m, landingsstrækning fra 15 m 610 m.

EH 101

Westland og Agusta samarbejder om afløser til helikoptere, de byggede på licens fra Sikorsky



Model af den engelsk-italienske EH101, der både skal kunne bruges til ubådsbekæmpelse samt i civil version til 30 passagerer. Første flyvning er planlagt til 1986 med første leverancer i 1990.

Den engelske og den italienske regering har underskrevet en overenskomst om fælles finansiering af EH101 helikopterprogrammets udviklingsfase og forberedelserne til serieproduktion.

EH101, der er konstrueret af Westland og Agusta i fællesskab, er beregnet til afløsning af Sea King og SH-3D, som begge partnere bygger på licens fra Sikorsky. Det formelle samarbejdsprogram begyndte i november 1979. I 1982 nåede man frem til en projektdefinition. Der regnes nu med første flyvning i 1986 og levering af de første fly i 1989.

Selv om EH101 i første række skal bruges til ubådsbekæmpelse, kan den også bruges til en lang række andre militære opgaver, havovervågning, bekæmpelse af overfladefartøjer, radarvarsling, elektronisk krigsførelse samt transportopgaver. Der vil også blive fremstillet en civil udgave til passagertransport, offshore opgaver o.l.

Den nye helikopter får ca. 50% større startvægt end Sea King (Sikorsky S-61) og bliver tremotoret. I første omgang skal den have General Electric CT7, altså samme motor som i Sikorsky UH-60 Blackhawk og Hughes AH-64 Apache (og Saab-Fairchild SF 340), men på et senere tidspunkt vil det være muligt at gå over til Rolls-Royce-motorer. Hovedrotoren bliver fembladet og fældbar, haleratoren firebladet. Strukturen er delvis af kompositmaterialer, delvis kon-

ventionel. Instrumenteringen bliver med katodestrålerørspresentation, og der installeres et omfattende overvågningsudstyr, især af transmissionen, hvilket skulle gøre det muligt med lange gangtider mellem eftersyn og følgelig også mindre driftsomkostninger.

Flådeversionen skal have et avanceret elektronisk udstyr til opdagelse af og angreb på overfladefartøjer og undervandsbåde, mens den civile udgave indrettes med indtil 30 passagerer ved normal flystandard. Endvidere kommer der en utility-udgave med modificeret krop og lasterampe agter, så der kan medføres køretøjer.

Til styring af programmet oprettede Agusta og Westland i 1980 EH Industries (EH står formentlig for European Helicopter). Selskabet har hjemsted i London og virker som hovedleverandør overfor det engelske forsvarsministerium, der på de to regeringers vegne har placeret udviklingskontrakten hos EHI, mens Westland og Agusta virker som underleverandører til EHI.

Beregne data og præstationer:

Længde, rotoren drejende 22,90 m, do. foldet 15,85 m. Hovedrotordiameter 18,59 m. Max. operationel tomvægt, flådeudgaven 13.000 kg. Disponibel last 6.083 kg. Typisk operationel rejsehastighed 160 knob. Flyvestrækning, civilversionen 900 km.

HVAD ER LUFTFARTSDIREKTORATETS MÅLSÆTNING FOR UDVIKLINGEN AF DANSK FLYVNING?

Hvordan udøver Direktoratet egentlig sin kompetence?

Ja, De har ret kære læser, det er et meget provokerende spørgsmål. Det har da også en særlig baggrund, på hvilken min konklusion beklageligvis må blive følgende:

a. – Luftfartsdirektoratet, LFD, ønsker at så få piloter som muligt gør brug af dansk lufttrum og helst kun i professionelt ærinde.

b. – Enhver hindring, som kan lægges i vejen for General Aviation, er en gevinst for LFD.

c. – LFD kan ikke acceptere og dermed godkende, at andre landes luftfartsuddannelser er gode nok til at danne grundlag for certifikatuddstedelse efter danske regler. (Der er dog en *midlertidig* smutvej i form af certifikatvalidering; men så kan man jo også fralægge sig ansvaret med henvisning til andre landes myndigheder).

d. – Der eksisterer en godkendelsesordning mellem LFD og luftfartsskolerne. Elever kan kun indstille sig til prøver gennem godkendte skoler, og dermed pådrager LFD sig et inspektionsansvar. LFD henviser til dårlige erfaringer med elever, der efter selvstudium – eller som udenlandske certifikatholdere – tidligere har indstillet sig til prøve. At erfaringerne er dårlige, er nu nemt nok at forstå, idet LFD overlader pensumforvaltning til skolerne – og er således ikke selv parat til at oplyse elever om pensum.

Det er grove påstande, som har følgende begrundelse:

I. – I november 1981 tog jeg ophold i Danmark efter seks år i udlandet. Under mit ophold – senest i Tyskland – havde jeg erhvervet:

- Instrumentbevis erhvervet efter de tyske regler, men... »in accordance with the standards of ICAO«
- General Flight Operators Certificate (FLT-bevis) obtained »in accordance with German and International Regulations«
- Svæveflyvecertifikat (godkendt i Belgien på baggrund af Dansk certifikat, og i Tyskland på baggrund af belgisk certifikat)
- Tysk såvel som belgisk VHF-bevis (opnået på baggrund af tidligere dansk VHF-bevis).

I logbogen havde jeg omkring 300 timer samt ca. 100 svæveflyvning.

Således udstyret anså jeg det for nogenlunde overkommeligt at erhverve danske

certifikater. Der var jo nok noget specifikt dansk, jeg særligt skulle sætte mig ind i, men den helt store procedure kunne der næppe blive tale om.

II. Det skulle imidlertid gå helt anderledes. Jeg sidder nu 2½ år efter min hjemkomst til Danmark og slikker sårene efter min kamp med Luftfartsdirektoratet. Der skal gode nerver, usædvanlig megen ihærdighed og en spækket tegnebog til, hvis man skal komme sejrrigt ud af en sådan affære.

I besiddelse af ovennævnte kvalifikationer – måske lige med undtagelse af tegnebogen – kan jeg nu omsider gøre status og sige, at jeg vandt/tabte – omsider.

III. – Medens jeg gik i gang med konverteringsprocessen, udstyrede LFD mig beredvilligt med validering af mit tyske certifikat, indtil udløbet af min helbredsattest. Jeg måtte i ½ år i fuldt omfang føre dansk indregistrerede fly, VFR/IFR, nationalt som internationalt helt frem til maj 1982.

IV. – Hurtigt fandt jeg ud af, at et flyvetelefonist-bevis slet ikke kunne konverteres. Alt så, jeg måtte kontakte en skole, frekventere undervisning, lære morsealfabet (ikke engang Lufthansa's piloter skal i dag lære dette), samt bestå prøve. Efter uden vanskeligheder at have benyttet beviset i England, Tyskland, Frankrig og U.S.A. måtte jeg lide den tort at tage prøven to gange for at bestå – og erkende mig kr. 2.000,00 fattigere.

V. – Via LFD og en engelsk udgave af BL 6-69 havde jeg forstået, at jeg skulle bestå prøve i lov og bestemmelser, besidde telefonistbevis samt bestå en praktisk prøve. Det lød da meget fornuftigt!

Nu kan man kun komme til prøve efter indstilling af en af LFD godkendt skole. Sådan en entrerede jeg så med, (der er jo ikke så mange, så i Jylland er det en besværlig sag), hvorefter jeg modtog manuduktion og materiale. Selv om skolen var godkendt, var materialet ikke ajourført, og jeg var ikke klog nok til at finde ud af sammenhængen og altså heller ikke klog nok til at bestå prøven.

Resultatet blev, at jeg formedelst kr. 3.000,00 ikke var kommet et skridt nærmere målet.

Nu måtte der gøres noget effektivt! Jeg fandt en teoriskole, der indfrie kravene (både mine og LFD's). Nogle få timers manuduktion og korrekt materiale klarede sagen. L. & B i fin stil få måneder senere – og denne gang kr. 800,00 fattigere.

VI. – Nå, så skulle den jo snart være der! Jeg kontaktede derfor LFD for at forhøre mig om den korrekte procedure for indstil-

ling til praktisk prøve.

Jeg kunne jo nok bruge en afpuksning, en instruktør, men da de er dyre, ville gerne sikre mig en effektiv timing. Jeg skulle blive meget klogere. Der var aldeles ikke tale om at blive indstillet til praktisk prøve. Jeg manglede jo både meteorolognavigation, application, instrumentnavigation, avionik! Jeg måbede og forstod ikke et ord – og accepterede da også først kravet til LFD, efter at selveste direktøren havde talt mig, at sådan var det nu engang. Brev fortalte han mig, at når jeg havde bragt mig selv i en »sådan situation«, måtte jeg sandelig gennemgå de samme prøver som alle andre! Nu var der næsten tale om en slags straf. Men det stod jo at læse den danske udgave af BL 6-69, at jeg skulle besidde 100 timer IFR, for at konverteringen kunne foregå.

I samme BL står der at læse, pkt. 5.6.1, at man skal bestå de af Luftfartsdirektoratet foreskrevne teoretiske prøver. Jeg – andre med – kan dog intet sted finde definition på, hvori disse teoretiske prøver består, så der er gode muligheder for tolkning.

VII. – Nå, jeg kom mig også efter delvis lussing og entrerede påny med en effektiv teoriskole.

Jeg modtog materiale, 2 x 5 timers effektiv manuduktion, hvorefter jeg per selvstudium i løbet af 14 dage forberedte mig til prøve.

Alle fag blev bestet, så nu kunne jeg indlede lidt praktisk forberedelse til flyveprøve – endnu 4.856,00 kr. fattigere.

VIII. – I mellemtiden var min validation i løbet.

Jeg underkastede mig en fuldstændig dansk lægeprøve til kr. 1.000,00 og fik allerede nædligst validation forlænget til udløbet af mit tyske certifikat, oktober 1982.

Omsider når jeg frem til maj 1983, hvor jeg opfylder betingelserne for dansk A-certifikat. (Jeg har altså ikke måttet flyve fra oktober 1982 til maj 1983).

Forny et anmodning til LFD på særlig grund. Jeg tror de lever af dem derinde på GI. Kongevej. Nyt gebyr! (215,00 kr.)

I hele perioden frem til oktober 82 jeg fløj regelmæssigt, bl.a. foretaget slæb af svævefly. Ved konverteringen af A-certifikatet står jeg nu pludselig over for kravet om ny slæbepilot-godkendelse. Ved »fordanskingen« mistede jeg totalt mine slæbepilotegenskaber! – Men efter at være taget til nåde ved Svæveflyverunionens presertise og venlige og effektive mellemkomst blev jeg både vejret og fundet til nok. Efter nogen korrespondance fik jeg dog også halet bevis som fører af »flymaskine, der bugserer svævefly«, nr. 3

august 1983, ud af LFD. (Mod erlægges af nyt gebyr!)

Jdstedelsen af det nødvendige typekort et helt kapitel for sig. Man var sågar le på, om man fra LFDs side personligt ndte den tyske instruktør, som havde foget typeudcheckningen!

— Nu var brikkerne snart samlede. En veskole blev kontaktet. Jeg havde ikke tte flyve IFR i et årstid, så der skulle øves t. Nogle få timer med en god instruktør te mig frem til praktisk prøve. Saldoen r nu oppe på kr. 17.300,00, og den afgønde test forestod. Mine nerver var næppe dslidte, men en noget spændt situation fandt jeg mig dog i. Det lykkedes mig da så at skuffe min instruktør ved overfor øveren at afsløre store sorte huller i min ppenes-viden. Den havde dog bragt mig rdt i verden (men den dag, fra Herning i Billund og Karup tilbage til Herning R, var den ikke meget bevendt, da jeg ulle besvare prøverens spørgsmål. De r såmænd gode nok (spørgsmålene), n jeg var slet ikke i humør til »smarte« ørgsmål.

Det gik dog alligevel, fordi instruktøren stod, at i visse situationer kan hans blot-tilstedeværelse være værre end selv de rligste vejrtilbetingelser.

— Nu har jeg så omsider beviset.

n families konklusion var klar. »Det er da jligt for dig, nu behøver du slet ikke lave det der med flyvning mere!« Min egen r en anden. Jeg mente, at det måtte der ere penge i. Så jeg tog to fag mere per lvstudium for at »snuppe B«, når jeg nu r i gang. Prøven var 8. november 1983. I rbruar 1984 forelå resultatet. Bestået. Na- rligvis!

»The only way to make a small fortune in General Aviation is to start with a large e.«.

Det var kun rimeligt, at LFD slog halv ade med mig med hensyn til det financi- e.

Nu har de beviset for, at den danske fly- uddannelse er mindst dobbelt så god m den tyske.

Adser-Larsen

terskrift

rennævnte er en forkortet beskrivelse, r udelader mange eksempler på de hor- le ting, LFD tillader sig, og som jeg ikke nes, læserne bør trættes med. For en dens skyld er de naturligvis alle doku- enterede.

Hovedresultatet er, at de penge, der nu ofret på at tilfredsstille LFDs krav, har duceret min mulige flyverutine med 30- timer. Så rent faktisk er jeg blevet en gere pilot.

Resultatet står i skærende kontrast til, ad man måtte tro var LFDs målsætning, mlig at »fremme og regulere lufttrafik«. Jeg har lyst til at illustrere et helt anderle- s syn på sagen, som hersker i Belgien. tte kan bedst beskrives med et lille eks- pel:

»Staten kræver en fuld helbredsundersø- lse, ergo betaler Staten en fuld hel- edsundersøgelse«. Pris på certifikat- piranten: 40 B.fr. = 7,00 kr.!

rektoratets svar ventes i næste nummer. ed.

STADIG NEDGANG I ANTALLET AF MOTORFLY

Svævefly og balloner steget igen

Tilbagegangen i flybestanden fortsætter i 1983. Ved årets begyndelse var der regi- streret ialt 1.345 luftfartøjer, ved dets slut- ning 1.317, altså en tilbagegang på 28. Det svarer til 2,1%, og det lyder ikke af så me- get, men det er fjerde år i træk med tilbage- gang. Ved indgangen til »fattigfirserne« den 1. januar 1980 var totaltallet 1.385.

Det er især de mindre fastvingede motor- fly, det er gået tilbage for. Ved årets ud- gang var der 805 på registeret mod 840 ved dets begyndelse, en tilbagegang i løbet af året på 4,2%. De tunge (fuldvægt på over 5.700 kg) holdt omtrent stillingen med 68 ved årets begyndelse og 67 ved dets slut- ning.

For helikopternes vedkommende er tal- lene så små, at et beskedent udsving i an- tallet af enheder giver store procenttal. Af dem under 5.700 kg var der 33 den 1. januar, 29 den 31. december, hvilket svarer til en tilbagegang på hele 12,1%. Til gengæld voksede antallet af tunge helikoptere med 1 til 8, så her bliver nettoresultatet + 14,3%.

Motorsvæveflyene holdt stillingen med 27 ved årets begyndelse og slutning, mens

svæveflyene fortsatte den snart mangeåri- ge stigning og voksede i antal fra 358 til 366, en fremgang på 2,2%. I disse tider nok et ganske pænt resultat, men dog slet ikke noget i sammenligning med ballonerne, som markerede 200-års jubelåret med en ekspansion på 25%, nemlig fra 12 til 15.

Mest anvendte typer?

Og hvilken type er der så flest af? Det af- hænger af, hvor meget man går op i varian- ter og versioner, men nøjes man med at sige Piper PA-28, kommer den ind på en klar førsteplads med 166. Tallet 166 kom- mer man til ved at addere 69 Cherokee 140, 29 Cherokee 180, 19 Archer, 14 Warrior, 22 med optrækkeligt understel og diverse an- dre modeller.

Cessna 172-familien tæller 108 medlem- mer, nogle født i Wichita, andre i Reims, og af Rallye-varianter er der 52. Derefter kom- mer Cessna 150 klanen på 27, inklusive 2 Cessna 152, og tæt derpå den gode gamle KZ VII med 23 eksemplarer og KZ III med 19. Piper Cub er der 17 af, og Super Cub er oppe på samme antal. Her er antallet af varianter nok for højt i luftfartstilsynets sta- tistik, for der optræder L-4H side om side med fabriksstempelbetegnelsen J3C-65, og PA-19 er ikke nogen autoriseret betegnelse for Super Cub. Der er i øvrigt også 17 AA-5 Traveler/Cheetah.

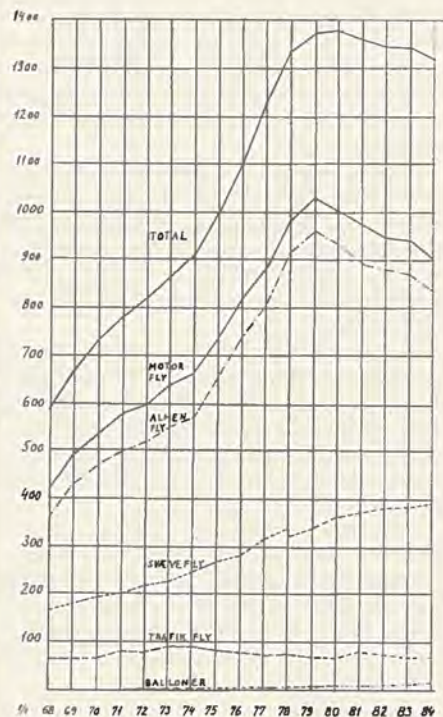
Eksporten af amtørbyggede fly har væ- ret stor, men der er dog stadig 14 Turbulen- ter registreret, hvorimod antallet af Jodel D. 112 nu er nede på 4 – 1. januar 1980 var der 15. Andre »tocifrede« typer er Chip- munk med 13 og Mooney M-20 med 10.

Blandt de tomotors almenfly fører Aztec med 16 foran Navajo (14), KingAir (12) og Baron (10), og blandt trafikflyene ligger DC-9 ubestridt på førstepladsen med 17.

Scheibe's Falke-familie dominerer mo- torsvæveflyene med ikke færre end 17 af den samlede bestand på 27! Blandt de rig- tige svævefly fører Ka-6 stadig med 40 for- an Astir (34), Bergfalke-familien (18), Stan- dard Libelle (også 18), Standard Cirrus (17), PIK-20 (13), K 7 Rhönadler (11) og Pilatus B4 (10).

Der er 12 forskellige ballontyper, hvoraf de 3 findes i to eksemplarer, de øvrige kun i et, så her afstår vi fra en rangliste.

Og hvis nogen skulle tro, at tilbagegan- gen har givet mindre arbejde til personalet i luftfartdirektoratet, tager de grundigt fejl. I 1982 færdigbehandlede man i flybevis- sektionen 49 sager om indregistrering af fly, i 1983 59. Antallet af sletningssager var 76 i 1982, 80 i 1983, mens antallet af ejer- skifter voksede fra 224 til 233.



Det går den gale vej for de mindre motorfly og dermed for den samlede bestand i luft- fartøjsregistret.

SAMARBEJDE ELLER KONFRONTATION

Åbenhjertig diskussion mellem luftfartsdirektoratet og svæveflyverne om aktuelle emner på møde i Århus

Mens der som normalt var ca 100 deltagere i Dansk Svæveflyverunions repræsentantskabsmøde, lørdag den 25. februar, hvor også forholdet til luftfartsdirektoratet var genstand for en livlig diskussion og gav fuld opbakning til svæveflyverrådet for dets synspunkter, så svigtede interessen i forbløffende grad for den paneldiskussion, der var indbudt til søndag formiddag, hvor der inklusive panelet kun var ca. en fjerdedel af lørdagens antal. Nu skal man nok være varsom med todages arrangementer og dermed forbundne omkostninger. Men selv om mange altså tog hjem, bor der dog inden for en rimelig afstand fra Århus et så stort antal svæveflyvere, at man kunne have forventet, at de benyttede sig af den tilbudte chance...

Men det gjorde de ikke, og kun en lille – men i øvrigt meget repræsentativ forsamling for klubberne – havde lejlighed til at høre de tre timers dialog mellem direktoratet og en af dets ældste samarbejdspartnere.

KDA's formand *Søren Jakobsen* var ordstyrer i midten med direktør *Val Eggers*, luftfartsinspektør *Dan Eriksen*, certifikatafdelingen og civilingeniør *Knud Christensen*, materielafdelingen, på sin ene side. På den anden side sad rådsformand *Bent Holgersen*, *Jørgen Mølbak*, der det sidste år har varetaget uddannelses- og flyvesikkerhedsområdet i unionen, samt hans forgænger *Mogens Bringø* (i stedet for *Mogens Hansen*, der var blevet forhindret).

Val Eggers' indledning

Man savnede egentlig en generel indledning fra unionens side (omend deltagerne dagen før i en vis grad havde fået det), hvorimod Val Eggers gav en sådan på direktoratets side. Dets grundlag er Lov om luftfart, der stiller alle lige i brugen af luft rummet. Direktoratet skal gøre færdslen her sikker for såvel dem der flyver, som for trediemænd. Man stræber efter ikke at være mere restriktiv end nødvendigt for opgaven.

Eggers fandt reaktionen i høringen om lægeundersøgelserne næsten uanstændigt voldsom, men man tog konsekvenserne og trak forslaget tilbage, selv om det koster nogle ressourcer. Forholdene omkring Flyve medicinsk Klinik er i mellemtiden afklaret.

Mht ressourcer skal luftfartsvæsenet (med 1100 medarbejdere, hvoraf kun 250 i direktoratet) skære 50 medarbejdere ned de næste tre år, hvilket rammer de svageste grupper som piccoliner, vagt- og rengøringspersonale, men ikke skulle genere kunderne udover, at noget måske kan tage lidt længere tid.

Samtidig har man fået pålagt i sin gebyr-

politik at komme fra de nuværende ca 70% dækningsgrad op på de 100%. Herom kommer et forslag til høring – ministeriet er enig med direktoratet om, at de svagere parter bør beskyttes.

Instruktørerne

Mølbak indledte diskussionen om konkrete problemer med, at det efterhånden var lykkedes at nå til enighed om næsten alt i de nye BL'er med undtagelse af instruktørerne, hvor direktoratet fortsat ville forny beviserne for førsteinstruktørerne, men uden som hidtil at kræve dem sendt med indstilling via unionen. Han kunne ikke forstå, hvorfor man ikke kunne overdrage til unionen både at udstede og forny beviserne for de instruktører, som den selv havde uddannet. Det svækkede unionens styringsmuligheder, at instruktørerne nu kunne forny udenom unionen.

Dan Eriksen svarede, at svæveflyvning teoretisk også kan dyrkes uden for unionen, og at instruktørerne betragtes som nøglepersoner i sikkerheden – dem vil man have et »individrettet tilsyn« med og ville derfor ikke uddelegere udstedelse og fornyelse af beviset. Men intet hindrer unionen i at foreskrive sine medlemmer, at de skal lade fornyelsen foregå via unionen.

Mølbak påpegede, at man nu i lange tider havde arbejdet med forældede bestemmelser, men havde kunnet styre sikkerheden selv alligevel takket være sit check på instruktørerne, som unionen kendte og kunne vurdere – mens direktoratet kun kan se på nogle tal om deres aktivitet.

Bringø sagde, at han sidste sommer henvendte sig til statsministeren som reaktion på dels ændringen af transition level, dels høringen om lægeundersøgelserne. Vi har i lang tid oplevet at få ting trukket ned over hovederne på os og mangler en appellinstans.

Eggers svarede, at det ganske vist var første gang, de havde korresponderet med statsministeren, men at alle deres afgørelser kan påklages til ministeriet for offentlige arbejder og videre til ombudsmanden – og at man ikke bliver fornærmet, når nogen gør det.

Peer Bak (afgående rådsmedlem for klubområdet) spurgte, om ikke tilsynet kunne ændres til en systemkontrol i stedet for individuel kontrol. Vi er presset fra vore medlemmer, fordi hele myndighedskontrollen er en stor økonomisk belastning for vore medlemmer.

Svend Møller Andersen (rådsmedlem for materiel) støttede Bak. Det vil øge den samlede administration, hvis papirer skal både til union og direktorat, og vi kan gøre det bedre pga vort kendskab til personer-

ne.

Dan Eriksen påpegede, at BL'ens krav minimumskrav, som unionen godt inter kan sætte højere. I øvrigt er FI-bevisets fornyelse gebyrfri som en påskønnelse af arbejdet, instruktørerne udfører. BL'erne kun rammen, skolingsnormerne det væsentlige, og dem laver I som eksperter området.

Bent Holgersen forstod ikke, at direktoratet den senere tid havde været så huncimodt angst for en eneret for unionen – der dog havde været ene på markedet siden 1920. Faktisk fik andre og yngre unioner med uddelegeret, mens vi bliver beskåret.

Eggers havde ikke skiftet mening ved diskussionen. Principielt stilles alle lige. Han ville fundere over forholdet.

Andre emner

– Der fulgte herpå en diskussion om helbredsproblemer, ankenævnet, et nærmere samarbejde om helbredsager, før man skred til at anke, men direktoratet var forsigtige med »forlovelser«, der både kunne give ballade og er ressourcekrævende.

Søren Larsen (Nordsjællands Flyveklub) foreslog et »nationalt S-certifikat« med mindre helbreds krav. Desuden fandt han at et fornyelsesgebyr på 630 kr. for et svæveflyveområde var højt i forhold til direktoratets arbejdsindsats.

Eggers svarede, at unionen ønskede danske certifikat internationalt accepteret og det krævede samme helbreds krav som ICAO. – Han havde noteret sig de 630 kr.

– Man diskuterede herefter dels udgifter til LDA'erne og unionens forslag om at spare udgifter på udsendelse af informationer. Desuden nogle konkrete problemer om »eksportluftdygtighedsbevis« m.m.

Bent Holgersen fandt det grotesk, at et bevis, som Norsk Aero Klubb er delegeret til at udstede i stedet for et S-certifikat, accepteres i alle lande – men ikke Danmark. Han spurgte, hvad direktoratet gjorde for at få revideret ICAO's vildt overdrevne helbreds krav til svæveflyvning (der koster danske svæveflyvere 400.000 kr om året).

Eggers forklarede, hvordan ICAO er opbygget, og i hvilket omfang man har indflydelse på ændringsforslag. Et amerikansk forslag om længere mellemrum mellem fornyelse var drøftet på europæisk plan i ECAC, men blev nedstemt med henvisning til, at ICAO jo arbejdede med certifikatreglementet.

Søren Jakobsen kunne hermed afslutte mødet. Holgersen takkede direktoratet for fremmødet og beklagede, der havde været så få svæveflyvere til stede.

Eggers havde fundet det nyttigt at læse hinanden at kende.



Schempp-Hirth's »flagskib« er Nimbus IIIB, der vandt VM i fjor, som dens forgængere har gjort i lang tid. Med op til 24½ m spændvidde medførende 290 kg vandballast (= 4 personers vægt!) har den formidable præstationer. (Foto: L. Sengbush)

Schempp-Hirth repræsentant

Wienberg, Egernsundvej 6, 8600 Silkeborg, oplyser, at han har overtaget repræsentationen i Danmark for Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH. Det tyske firmas produkter har som bekendt længe været velkrevne i Danmark og er stadig godt efterspurgt på brugtflymarkedet.

I disse år er Schempp-Hirth ved at indføre en ny generation fly med kulfibervinge, der forsynet med et profil, som det har et eksperterne Horstman/Quast, Wortmann, Althaus og Klaus Holighaus mere end to år at konstruere. Det er et tyndt 14% fil med gode egenskaber ved såvel høje som lave hastigheder og meget ufølsomt for urenheder. Den nøjagtige betegnelse gives ikke. Profilet sidder bl.a. i et nyt standardklassefly, der i to prototyper ventede deltage ved årets tyske mesterskaber i 10-15 eksemplarer være klar til VM i juni 1985. Prisen skulle ikke være væsentligt højere end for fx LS 4.

Produktionsprogrammet består i øvrigt af Nimbus 3/24,5, Ventus og Janus, der alle kan købes i forskellige udgaver mht spændvidde og med flere motortyper. De først leveres til sæson 1985.

Typiske 1984-priser er DM 54.300 for Ventus, DM 68.500 for Janus og DM 107.000 for Nimbus.

Ib Wienberg repræsenterer også transportvogne fra dels Gebr. Anschau, dels Karl Pfeifer til henholdsvis 8.700 og 7.290 DM.

Nye Grob-typer på vej

Grob fik inden nytår leveret 30 Grob 109B af de 120, der var i fast ordre ved produktionsbegyndelse i efteråret. De 120 påregnes leveret midt i juli, men efter sommerferien i august er man atter leveringsdygtig for hurtigt afgivne ordrer. Af den oprindelige Grob 109 er der solgt 150.

Motorflyet Grob 110 (FLYV nr 4/82 s. 115) tales der ikke mere om, men der er andre motorfly på vej:

Den nye Grob 2500 E 1 motor, der bygges af Grob selv på VW-basis, udvikles videre til en egentlig flyvemotor med dobbelt-tænding, der allerede nu skulle være typegodkendt.

Når den sættes i en 109B, ændrer denne navn til Grob 111 med øget rækkevidde, specielt egnet til observationsbrug. Så

kræver den formodentlig A-certifikat, for en svæveflyver anses nok ikke for kvalificeret til at afprøve to magnetsystemer! G 111 skulle være i luften før ILA 84.

Det skal Grob 112 også. Den har samme motor, men nu er også flyet ændret i retning af egentlig motorfly, idet vingerne er kortere, hvorved svæveegenskaberne falder bort. Til gengæld bliver det et bedre motorfly mht fart og rækkevidde – og stadig med bedre benzinøkonomi end de klassiske motorfly. Den skulle sættes i serieproduktion omkring nytår.

Hvad svæveflyene angår, så er den ensædede G 102 pt udsolgt, men Grob er ved at forbedre vingernes aerodynamik, så G 102 bliver bedre end konkurrenterne. Den skulle gå i produktion i juni.

Den tosædede G 103 B kører videre og der var omkring nytår tale om en udlandsordre på 30-40 fly, der ville kunne forskyde leveringsfristen et par måneder.

Dimona nr 100

Den 17. februar leverede Hoffmann Flugzeugbau i Østrig sin H 36 Dimona nr 100. FLYV beskrev typen i nr 11 i fjor. Produktionstempoet var øget, så nr 100 var færdig før lovet. Der er endnu 140 i ordre, hvoraf 100 leveres i år, idet der pt bygges to pr uge.

Den ensædede ultralette H 39 Diana, som vi omtalte i nr 5 i fjor, er klar til at gå i produktion. Hoffmann anslår markedet for ultralette de næste tre år til 10.000.

Hoffmann er i gang med mindst tre andre projekter. H 38 Observer er udviklet af Dimona med samme vinger og hale, med ny krop med »helikopter-næse« med stort udsyn. Den kan ses på ILA 84 i Hannover.

H 37 Fibreplane er et 4-sædet kompositfly med 200 hk motor i Mooney 201 klassen (300 km/t). Man er nået halvvejs med konstruktionen, men er ikke begyndt at bygge prototype.

H 40 ATL er et tosædet kompositfly med 100 hk i den franske »Avion tres leger« klasse som Robins ATL, hvor markedet skønnes til 5000 de næste fem år (Robin har aldrig før erfaret så stor interesse verden over som for sin ATL). Hoffmann vil afvente en endelig fastlæggelse af myndighedskrav til denne kategori, men kan hurtigt aflede et sådant fly fra Dimona og Diana, idet vingeformene til Diana kan anvendes.



Grob 109B og flere andre typer er indrettet til at kunne sættes i hangar med vingerne opbetalt. Det koster vægt, men kan spare hangarleje.

KDA's 75. år

Årsberetningen for 1983 på landsmødet d. 31. marts

Almenflyvningen i Danmark og KDA's virksomhed viste i 1983 en fortsat – men dog ret svag – nedgang for motorflyvningen, stagnation for flere andre, men også opblomstring især i de prismæssigt mere overkommelige former for flyvning i fritiden.

Ligesom man i USA begynder at tro på, at nedgangen i almenflyvningen er ved at vende til det bedre igen, så har Danmarks økonomiske situation i 1983 som bekendt også givet grund til mere optimisme, så forhåbentlig standser de nedgangsramte områder og ændres til fremgang over hele linien igen.

Konsekvenserne af de lovændringer, der blev sat igang i 1979 for at modernisere KDA, er fortsat i 1983 med fornyelse af overenskomsterne med unionerne – men det har fortsat krævet meget arbejde og blev heller ikke færdigt i 1983.

Det tværfaglige arbejde

KDA's faglige udvalg har søgt at arbejde på en sådan måde, at møder med dyre rejseomkostninger begrænses mest muligt, uden at udvalgenes effektivitet derfor nedsættes.

Flyvepladsudvalget har fortsat fulgt den stadig uafklarede situation i Århus i forbindelse med Kirstinesmindes forventede lukning ved årsskiftet 1986/87 og indretning af en plads til at erstatte EKKM.

En anden langvarig sag blev – med advokatassistance – bragt til afslutning, nemlig Bøgsted-sagen.

KDA har deltaget i et udvalgsarbejde om revision af takstregulativet for Kastrup og Roskilde, hvorved man holdt stigninger i Roskilde nede, mens almenfly i Kastrup må betale en del mere.

Luftrumsudvalget har beskæftiget sig med meldepligt om intensiv stræksvæveflyvning, med erfaringerne fra nat-VFR-flyvningen, med de pludselige ændrede standard-udflyvninger fra Kastrup i lavere gennemgangshøjder, samt med revision af de regler for svæveflyvning på Sjælland, hvormed man nu har nogle års erfaringer. Det skulle være muligt at få gennemført visse forbedringer.

Ved særforhandlinger om BL'er for visse nyere flykategorier som dragefly og ultralette fly har der været tale om fx skærpede sigtkrav for disse flys flyvning. Udvalget har drøftet mulige konsekvenser heraf for andre grupper og anbefaler, at vi for alle grupper følger de lufttrafikregler, der blev gennemarbejdet for nogle år siden og ikke lave skærper for enkelte grupper.

Lægeudvalget har foruden løbende at følge indberettede sager efter opfordring udarbejdet et forslag til et specielt – og lempeligere – krav til piloter af ultralette fly. Det kan forekomme ulogisk, at KDA her kunne gå ind for andre end »standardkrav«, men da man ikke – som i Sverige – ville anerkende kørekortkrav, forsøgte man denne vej.

Ved Palle Tårnhøjs flytning til USA mistede KDA ikke alene den mand, der i årevis – og med held – har kæmpet for mere realistiske lægekrav og fortolkning af disse, men også kontakten til Det rådgivende nævn for flycertifikatsager, idet ministeriet ikke fulgte KDA og AOPA-Danmarks fælles indstilling til besættelse af den ledige plads.

Den særlige gruppe, der i nogle år efter opfordring fra luftfartsdirektoratet har beskæftiget sig med at erstatte BL 5–22 med særskilte regler for modellflyvning, drageflyvning og flyvning med ultralette (mikrolette) fly, opnåede i 1983 det første afsluttede resultat, idet BL 9–4 om modellfly blev sat i kraft 1. januar 1984.

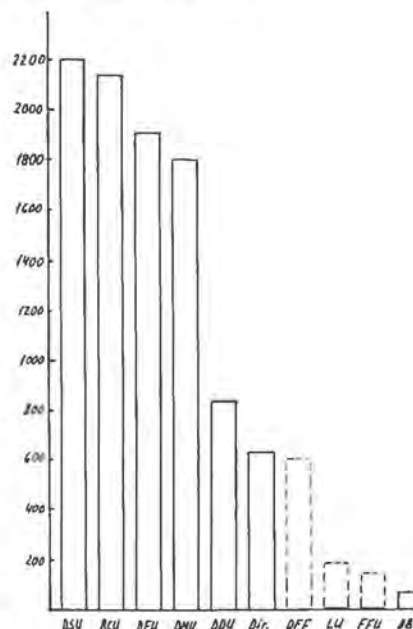
BL 9–5 om dragefly har været holdt noget tilbage i afventen på det beslægtede

felt med de ultralette fly, men ventes snart på offentlig høring.

BL 9–6 om ultralette fly har givet særmeget arbejde, kombineret med indhøring af praktiske erfaringer i forsøgsgrupper. Det er nu til høring.

Hele dette regelarbejde er udført i samarbejde mellem KDA og hhv. RC-unionen, Dansk Drageflyver Union samt der nu er blevet til Dansk Ultralet Fly Union, på den ene side og luftfartsdirektoratet på den anden.

Samarbejde med luftfartsdirektoratet og andre myndigheder inden for flyvning fortsat med almenflyvningen organiseret i Kontaktudvalget for General Aviation der har holdt fire møder.



De tilsluttede unioners indbyrdes medlemstal ved årsskiftet.

Her dukkede pludselig tanker op om ændre kravene med hensyn til de læder skal anvendes ved undersøgelse af certifikat, og da de blev skitseret heldigt som til at forlange enhver dreng, ville begynde at dyrke svæveflyvesport, undersøgelse på Flyvemedicinsk Klinik København, blev der ved den offentlige ring en så kraftig reaktion, som direktoratet aldrig før havde været ude for. Man opholdt sig på den heldigvis konsekvens og trak forslaget tilbage, mens forholdene omkring Flyvemedicinsk Klinik, der angiveligt var baggrunden, skal ordnes på anden vis.

I kontaktudvalget er også drøftet længe varslede overgang til 25 kHz dioudstyr, der vil belaste især motoreringen en del i år.

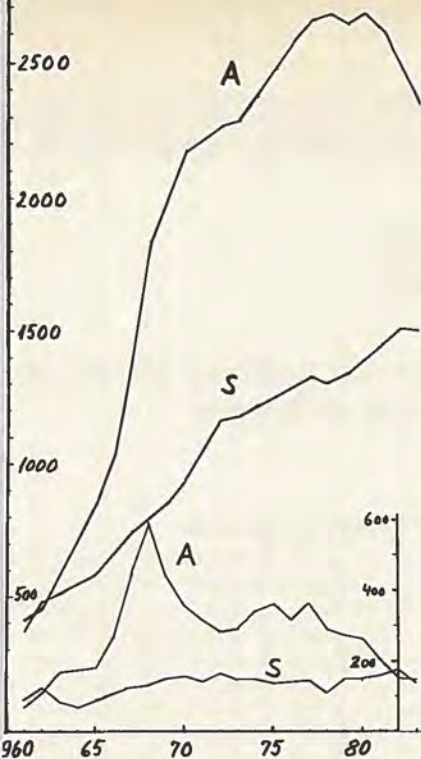
Endelig har der været samarbejde med arbejdsgruppe om automatisk AIS-information, ligesom organisationerne er blevet orienteret om sammenlægningerne vejtjenesterne.

Internationalt og nationalt samarbejde

På det internationale plan har KDA og tilsluttede unioner fortsat samarbejdet i Nordisk Flyveforbund samt OSTIV og på det nationale plan i Rådet for større Flyvesikkerhed, Dansk Idræts-Forbund (3 u



KDA's præsident, grev Flemming af Rosenborg (tv), formand Søren Jakobsen (th) og generalsekretær Per Weishaupt på 75-årsdagen den 20. januar ved den udstillede Westland Lysander radiostyrede model.



tallet af nye A-certifikater kom i fjor igen over nye S, men det samlede antal fortæller nedad, da mange deponerer.

), Friluftsrådet samt lejerforeningen i skilde lufthavn.

Danmarks Flyvemuseum præsenterede i KDA's reception ved 75 års jubilæet et projekt til udformning af museet på stamager, og museet og dets venneforening vil i år gøre en kraftanstrengelse for at omskaffe de 30 mio. kr., det vil koste at keliggøre projektet.

Verdensrekord og verdensmester

ns hidtil kun modelflyverne har kunnet estere verdensmestre og verdensrekord, indledte svæveflyverne 1983 med res første verdensrekord, sat i Australien af Finn Thierry Andersen på motorsvæfly. Og ved VM for svæveflyvning i Hobbs, New Mexico, i sommer lykkedes et endelig dansk svæveflyvning at »få en and på skamlen«, endda på det øverste n, som Stig Øye tilkæmpede sig retten til andardklassen.

ette og den øvrige sportslige aktivitet r været løbende omtalt i FLYV og gennemgås i beretningen derfor kun i hovedlekkene.

Servicevirksomhed

n almindelige afmatning afspejler sig n i KDA Service's omsætning, der er et et par procent ned, bl.a. synker antal af abonnenter på Airfield Manual Denmark. Frits Bangs sygdom og død medfører også et afbræk i rettelsestjenesten, der skød leveringen af en del blade fra 1982 83 med forværring af 83-regnskabet som ultat.

FLYV mærkede på annoncesiden almenningens krise både internationalt og ionalt gennem 11% nedgang i annonceengden.

FLYV's Forlag har udsendt 3. udgave af motorflyvehåndbogen, der fylder 20 år i et nye år, ligesom der er arbejdet på 2. gave af Flyverradiotelefoni, der udkomr i foråret.

Tal og fakta

KDA's medlemstal er steget fra 7180 til 9568 eller hele 33%, men det skyldes nu, at samtlige medlemmer i DDU og DFU har ændret status til organisationsmedlemmer.

Motorflyveklubbernes medlemstal er sunket med øget fart til 1787 medlemmer, så de nu er den 4. største kategori i KDA. Flest medlemmer ved årsskiftet havde svæveflyverne (2197), hvis medlemstal i nogle år har været næsten uændret.

Derimod er radiostyringsunionen fortsat gået frem (2125) og faldskærmsspringerne ligeledes (1903). En af disse to ekspanderende unioner vil formentlig ligge i spidsen ved næste nytår.

Unionerne har tilsammen 237 lokalklubber rundt om i Danmark.

Luftfartsdirektoratets certifikatstatistik viste fortsat nedgang for motorflyvningen, både privat og professionel. Der blev udstedt 148 nye A, men deponeret 285, så det samlede antal faldt til 2353 (mod 2490).

Svæveflyverne noterede også et lille fald. Der blev udstedt 137 S (mod 173 -

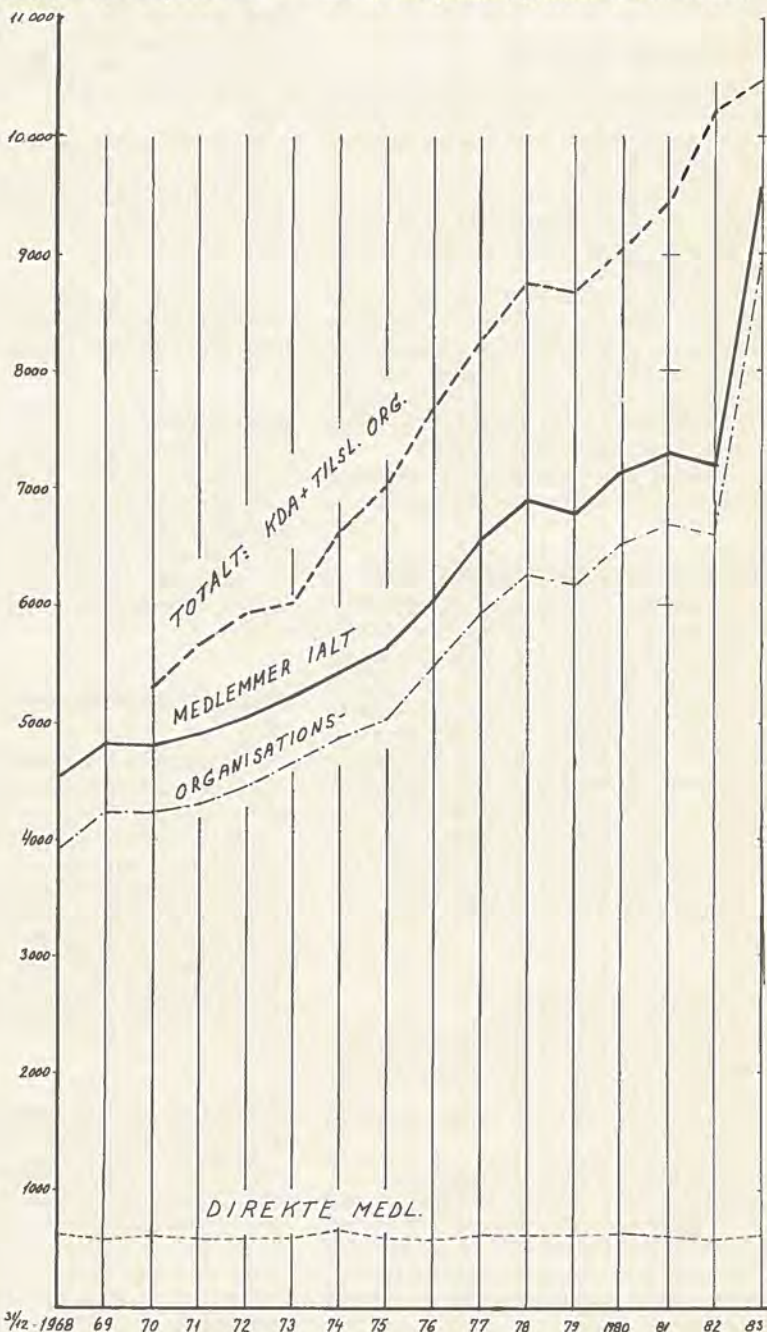
nogle menes at have skyndt sig at blive færdige i 1982 i afventning på nye regler i 1983). Totaltallet blev 1506 (mod 1513).

Endvidere var der 719 gyldige certifikater for faldskærmsspringere (mod 670).

Svæveflyvestatistikken viste, at der trods et dårligt forårsvejr, der sinkede sæsonstarten, dog alligevel blev udført en smule flere starter end i 1982, nemlig 80.846 mod 80.497. Men svæveflyvetimerne sank 33.425 til 27.432. Og værst gik den dårlige svæveflyvesommer ud over distanceflyvningerne, der faldt fra 3035 til 1979, mens de tilsvarende kilometre gik ned fra 358.950 til 198.421, det laveste i 4 år. Den gennemsnitlige distance pr strækflyvning faldt fra 118 til ca 100 km.

Antallet af diplombetingelser viste samme tendens: 194 betingelser (mod 336) og kun 40 færdige sølv-, 7 guld- og 1 diamantdiplom.

Faktisk fløj danske svæveflyvere mere, men i udlandet, og det tæller ikke med, når det er på udenlandske fly - fx adskillige rekorder i Australien for slet ikke at tale om de fire VM-piloters præstationer i Hobbs.



KDA's medlemstal i 15 år. 1/2. 1968

Nye BL-er og uddannelsesnormer for svæveflyvere

Den 1.2.1984 trådte de nye BL-er og uddannelsesnormer i kraft. I denne artikel vil de væsentligste ændringer blive trukket frem, som fremover vil berøre svæveflyvere på forskelligt niveau.

1. ÆNDRINGER I BL-er

I gennemgangen af BL-erne vil der kun blive berørt krav omkring flyvning og/eller teori.

Nuværende S-piloter

Alle S-certifikatindehavere skal sætte sig ind i BL 6-102, hvori der står, under hvilke krav og betingelser man har sit certifikat og må benytte det.

For at opretholde sin rettighed til at benytte certifikatet fremgår det i stk. 2.2. a, at alle S-piloter *mindst* hver andet år skal gennemgå et PTF/S.

S-piloter, der kun flyver lidt og/eller har længere pause i certifikatets gyldighedsperiode (fx vinterperioden), skal være opmærksom på stk. 2.2. b, hvor det fremgår, at man inden for de sidste 6 måneder skal have erhvervet en *føretid* på svæveplan på mindst 1 time og mindst 5 starter.

Opfylder man ikke dette krav, skal man gennemgå PFT/S, før man må »bruge« sit S.

S-piloter med passagertilladelse

S-piloter, der har passagertilladelse, skal være opmærksom på, at før man vil flyve en passagertur, skal man være i en vis flyvetræning. Dette er defineret i stk. 2.2.1. d, hvor det fremgår, at før man må flyve en passagertur, skal man inden for de sidste 90 dage have fløjet mindst 5 flyvninger i svæveplan og heraf mindst 2 flyvninger fra førersædet i den pågældende flytpe, man agter at udføre sin passagertur i.

Dvs. at en S-pilot, der har passagertilladelse, skal sørge for jævnlige flyveture i det tosædede svævefly for at bevare sin status.

Fornydelse af certifikat

Fornyelse foretages af luftfartsdirektoratet efter »andragende« mv. Betingelse for flyvemæssige krav er:

Gennemgået PFT/S indenfor de sidste 24 måneder.

Den enkelte S-pilot skal være klar over, at selvom man opfylder fornyelseskravet vedr. et PFT/S indenfor de sidste 24 måneder, må man kun benytte sin rettighed til at flyve, hvis man opfylder kravet fra stk. 2.2. b om opnået *føretid* indenfor de sidste 6 måneder.

Nye begreber

PFT/S: Der er i disse BL-er indført et nyt begreb PFT/S, der står for Periodisk Flyve Træning/Svæveflyvning. Det er det gode gamle »forårscheck«, som langt de fleste klubber igennem mange år har gennemført.

Nu er ansvaret for at få det gennemgået flyttet over på den enkelte S-pilot.

I PFT/S vil der også indgå spørgsmål af teoretisk/praktisk karakter i relation til ens certifikatrettighed.

Føretid: Den i stk. 2.2. b nævnte »føretid« skal betragtes som opnået ved eneflyvning eller som »skipper« ved passagerflyvning.

Instruktører

I BL 6-103 fremgår krav mv. for førsteinstruktører (FI), men unionen vil generelt lade de samme krav mv. – for at holde sin tilladelse og fornyelse – være gældende for hjælpeinstruktører (HI). Derfor vil der i det følgende blive brugt betegnelsen instruktør, når det gælder for begge kategorier.

Nuværende svæveflyveinstruktører

For at fastholde »instruktørbevisets rettilighed«, dvs. at måtte uddanne svæveflyvere, skal man sørge for, at man inden for de sidste 12 måneder har udført mindst 5 flyvninger med svævefly fra instruktørsædet.

Endvidere skal man som instruktør være klar over, at ved at opfylde mindstekravene for at bevare instruktørrettigheden »overlapper« man 6 måneders reglen for min. flyvekrav som S-pilot, samt de i forbindelse med passagerflyvning stillede min. flyvekrav.

Fornydelse af instruktørbevis

Som hidtil udstedes HI-beviserne af unionen og FI-beviserne af luftfartsdirektoratet efter anbefaling fra unionen. Generelt vil proceduren omkring fornyelse af instruktørbeviser for unionens instruktører fortsætte som tidligere. Der vil blive udsendt nærmere retningslinier til klubber og instruktører.

Flyvemæssige krav

For at få sit instruktørbevis fornyet skal man inden for de sidste 24 måneder have udført mindst 20 flyvninger som instruktør.

Hvis man ikke opfylder dette, og man ikke har sit instruktørbevis fornyet, skal man inden for de sidste 6 måneder have gennemgået PFT/S fra instruktørsædet.

Den generelle ændring for instruktører, som det fremgår, at man skal holde sin status ved også at flyve som instruktør, hvor det tidligere blev accepteret, at det var nok at holde en passende høj personlig flyvestatus.

Der er ingen ændringer til ansvarsfordeling mv. i forholdet mellem FI og HI. FI-eren må udføre, uddanne og skrive for områder, han/hun selv er uddannet til. HI-eren må udføre og uddanne for områder, han/hun er uddannet til, og må skrive for enkeltser af uddannelsesforløb, men ikke for sluttende områder.

Elever

I BL 6-100 fremgår det, hvilke krav der ligger til grund for tilladelse til at sende elever solo.

En væsentlig ændring er, at eleven fremover skal have bestået en *teoretisk prøve for soloflyvning*, enten en speciel, der kun gælder for flyvning i forbindelse med BL 6-100, eller bestået den almindelige S-teoriprøve.

Af andre ændringer kan det nævnes, når eleven er gået solo og derefter har fået sin »Begrænsede eneflyvningstilladelse«, kan eleven fortsætte sin flyvning og derved med uddannelse under visse betingelser, som han/hun selv skal være med til at opfylde. Det er »skal have modtaget briefing af instruktør om den pågældende flyvning«, samt have modtaget en debrifning efter flyvning.

Dette har altid været normalt efter hidtidige normer, men hvor det før har været instruktørens ansvar, at eleven fik disse briefinger, så skal eleven nu selv være ansvarlig for at få dem.

Endvidere skal mindst de 3 første eneflyvninger foregå på det tosædede svævefly, man har fået sin uddannelse på.

Lokalflyvningstilladelse

Ved fremkomst af BL 6-101 er der kommet et nyt begreb indenfor dansk svæveflyvning, selvom dog ikke personerne omkring dette niveau er nye. Om denne tilladelse kan kort oplyses:

stedelse: Når S-teoriprøve er bestået, uddannelsesnorm er gennemgået, afgiver eleven prøve overfor en FI, som herefter meddeler tilladelsen i logbogen ved en gyldighedsperiode, der svarer til en helbredsmæssig godkendelse.

ttighed: Denne pilot må nu selvstændigt ikke svæveflyvning indenfor visse begrænsninger, som hidtil er blevet oprettet overfor »unge« S-piloter i mange områder. Flyvning skal foregå indenfor glidningsafstand af startpladsen samt med nogle andre mæssige begrænsninger.

Endvidere skal piloten løbende holde sin rettighed ved hjælp af PFT/lokalflyvning i lighed med S-piloten, dog inden for 12 måneders periode.

Denne lokalflyvningstilladelse er begrænset til den plads, hvor man fik sin tilladelse, men ved hjælp af en FI kan den udvides til ny plads.

Fornyelse af tilladelse: Når PFT/lokalflyvningskrav er opfyldt, kan FI forlænge tilladelsen i henhold til den helbredsmæssige godkendelsesperiode.

2. UDDANNELSES NORMER FOR SVÆVEFLYVERE

	<h3>Unionshåndbog</h3>	Gruppe: 600
		Dato: 01-02-1984
	UDDANNELSES NORMER - FLYVNING	Side nr.: 1 (1)

brug for klubber i Dansk Svæveflyver Union er der udarbejdet nye uddannelsesnormer. Tidligere normer for uddannelse af svæveflyvere i Danmark går helt tilbage til slutningen af fyrrerne. Disse blev revideret i begyndelsen af halvtredserne og igen i midtserne i de såkaldte SM-blade.

For sit årelange arbejde med revision af disse BL'er som skolingsnormen blev udarbejdet *Bringø* ved repræsentantskabsrådet for nylig udmærket med Götapokalen.

De nye normer består af en 3-trinsopdeling af svæveflyveuddannelsen, der skal gennemgås som et grundelement.

For hvert trin er der foruden den flyvefysiske uddannelse indlagt uddannelse i »jordnære« aktiviteter, som er nødvendige for at svæveflyve.

Endvidere er der nødvendige specialnormer for forskellige emner, så som normer for forskellige startmetode-uddannelser, typenorm for omskoling til nye typer, og en T-norm for personer på forskelligt stadiet.

Opbygningen af normerne er afpasset til deledes, at luftfartsdirektoratets krav indgår i de forskellige trin.

Normen

Eleven, der har gennemgået denne norm, afslutter med at gå solo. Minimumsalder er hidtil 15 år. Efter godkendte soloflyvninger har vedkommende *A-diplom* og Beviset om eneflyvningstilladelse efter BL 6-100 og må fortsætte uddannelsen efter næste norm med instruktørhjælp.

Normen

Pilot, der har gennemgået denne norm, undervejs omskoles til ensædede fly, og efter godkendte flyvninger og teori har vedkommende *B-diplom* og Lokalflyvningstilladelse efter BL 6-101 og må fort-

sætte uddannelsen under overvågelse af instruktør samt foretage selvstændige flyvninger indenfor visse begrænsninger.

C-normen

En pilot, der har gennemgået denne norm, er nu uddannet svæveflyver, og når afsluttende flyveprøver er foretaget overfor S-kontrollant, kan vedkommende få udstedt S-certifikat efter BL 6-102 samt har et *C-diplom*. Minimumsalder nedsat til 16 år.

Flyvetidskravene er sat væsentligt i vejret til mindst 24 timer på mindst 90 flyvninger, heraf mindst 11 timer på mindst 30 flyvninger under eneflyvning, hvilket skønnes at dække almindelig praksis de senere år.

Under flyvning til denne norm er der mulighed for, hvis de vejr- og uddannelsesmæssige forhold er til stede, at udføre betingelser til Sølv-diplom.

En pilot med C-diplom har nu grundlag for »at gå på opdagelse« og fortsætte sin udvikling som svæveflyver til det ambitionsniveau, der passer til hans psyke.

Afsluttende bemærkninger

Foruden at der er en overordnet målsætning for hele uddannelsen, er der i de enkelte normer en detaljeret målsætning. Dette, samt de gennemgående instruktørvejledninger, skulle gerne være tilgængeligt for eleverne under uddannelsesforløbet, idet det er tilsigtet under udarbejdelsen af normerne, at eleven klart ved, hvad der skal læres.

Sommeren 1984 er et prøveår, og der vil i efteråret blive indkaldt kommentarer, således at hvis der er områder, hvor normerne virker uhensigtsmæssigt, vil de blive søgt ændret.

Ole H. Didriksen
Konsulent

BØGER

Den lydløse flyvning

Winfred Kassera: *Der lautlose Flug*. Motorbuch Verlag Stuttgart. 21 x 25 cm, 157 s., 56 fotos, tildels i farver, samt 20 tegninger. Pris DM 36.-.



Endnu en »generel« bog om, hvad svæveflyvning er? Ja, men man opdager hurtigt, at den ikke er hel almindelig. Forfatteren går nemlig tæt på klublivet med dets fordele og ulemper og ser mange ting fra frustrerede elevs eller andre medlemmers side og får derpå – med fin ironi – forklaret, hvad det hele drejer sig om.

Herved indeholder den ikke alene meget information om moderne svæveflyvning, men gør den også attraktiv for andre end begyndere – der er så meget, man nikker genkendende til.

Vi hørte for nylig den påstand, at svæveflyveklubber er en virkeliggørelse af kommunismens teorier – og at det nok var derfor, der var så få kommunister blandt medlemmerne!

PW

Fin Finnair fortælling

John Wegg: *Finnair. The Art of Flying since 1923*. Finnair, Helsingfors 1983. 297 s., 24 x 28 cm. Pris FMK 180 + porto 12 fra Mrs. Naskali, Akateeminen Kirjakauppa, Keskuokatu 1, 00100 Helsinki 10.



Finnair, der i fjor fejrede sit 60-års jubilæum, markerede det ved at udsende en bog.

Den er et godt gammeldags jubilæumsskrift med en grundig og veldokumenteret skildring af selskabets historie, faktisk helt

tilbage til før det blev oprettet, og andre drev lufttrafik på Finland. Men det er også en bog i moderne stil, med masser af billeder, både i sort-hvid og farve, og instruktive rutekort, ligesom fremstillingen lives gevaldigt op med gengivelser af plakater, kuffertmærker, billetter o.l. Trykqualiteten er imponerende høj (bogen er i øvrigt trykt på Finnairs eget hustrykkeri), og papiret er en god reklame for Finlands nationalprodukt.

Bogen er skrevet af en englænder, bosat i USA, men ansat i Finnair, og den er på engelsk. På grund af de mange billeder er bogen ikke så lang at læse, som man umiddelbart skulle tro på grund af dens omfang. Den sidste trediedel optages af tillæg, fx en oversigt over alle Finnairs' flys historie, både før og efter, at de var i anvendelse i selskabet. Selv de fly, der blev bestilt, men ikke leveret, er med, ligeså de C-47, der blev indkøbt til kannibalisering i 1947-48.

Men John Wegg skriver også let og flydende. Det er helt klart, at han er flyentusiast, for det er nemlig først og fremmest flyene, og det de blev brugt til, der præger hans tekst, ikke personer og økonomi. Det samme gælder billedmaterialet, det er fly, fly, fly og fly – ikke som i et andet selskabs jubilæumsbog, hvor der kun – og vist ved en fejltagelse – var kommet et billede med af et sådant, mens resten var folk.

Finnairs jubilæumsbog er finsk form, når den er bedst – og den sætter en standard for flyvehistoriske publikationer, som det bliver svært for andre selskaber at leve op til.

H.K.

HEINKEL OG HANS FLY

H. Dieter Köhler: *Ernst Heinkel – Pionier der Schnellflugzeuge*. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz. 21 x 26 cm, 303 s, 258 fotos, 62 tegninger. Pris DM 56,- ib.



Der er skrevet adskillige bøger om Heinkel og hans fly, bl.a. hans egne – af en journalist bearbejdede – memoirer »Stürmisches Leben«, der er spændende, men subjektive. Med tingene lidt på afstand er det en god idé med en objektiv og veldokumenteret historisk redegørelse som denne, der indgår i forlagets ambitiøse serie »Die deutsche Luftfahrt«.

Heinkel konstruerede sit første fly i 1911, kom senere til Albatros, Hansa-Brandenburg og Caspar, inden han i 1922 blev sin egen herre i Warnemünde.

Den danske luftmarine var i 1919-40 i høj grad baseret på hans typer, W-29 og H. E. 8. Da anmelderen i 1939-40 arbejdede på Orlogsværftets flyafdeling på bl.a. de 3-sædede H.E.8 pontonfly, fik vi en slående modsætning ind i form af en nødlandet He 111 -- en type, som vi senere kom til at se rigeligt til.

Heinkels fabrik var en udpræget typeudviklingsfabrik og blev først op mod krigen også rettet mod storproduktion. Han lavede et stort antal typer, eksporterede og solgte licens.

H.E.8 og dens tidsfæller var ikke hurtige fly, men i 30'erne frembragte Heinkels lidenskab for fart efter nogle privatfly Luft-hansas He 70 »Blitz« – et post- og trafikfly med optrækkeligt understel og en aerodynamisk udformning, der i 1933 gjorde den hurtigere end datidens jagere.

Det stod snart Heinkel klart, at stempel-motoren ikke var tilfredsstillende, og han begyndte midt i 30'erne at sætte egnede folk (bl. *W. von Braun*) ind på både raket-motorer og jetmotorer med det resultat, at raketflyet He 176 fløj den 20. juni og jetflyet He 178 den 27. august 1939 – begge de første i verden.

Heinkel havde en fremragende evne til at finde de rigtige folk til at gennemføre sine visioner – og det i såkaldt »Heinkel-tempo«. Han støttede deres idéer på storslået vis og var blandt de første med fremskridt som optrækkeligt understel, næsehjul, sprængnitte og gennemført strømlinieform – foruden de nye motorer.

Kampen bag kulisserne med myndigheder og konkurrenter er en historie for sig – den er også med.

Efter krigen kom Heinkel igen i den mere og mere sammensluttede tyske flyindustri, selv *Messerschmitt* nåede han at slutte fred med, inden han døde få dage efter sin 70 års fødselsdag i 1958.

Bogen er et vigtigt kildekrift, der – med mange noter – søger at modbevise »de fejl, den ene forfatter skriver af efter den anden.«

PW

Errare Humanum Est

At fejle er menneskeligt, lærte vi (eller nogle af os) i den lærde skole. Derfor skal det være redaktionen tilgivet, at teksten til forsidebilledet nr. 2, 1984 af to mikrolette fly på side 51 omtaler det som forestillende det polske Wilga fly på pontoner i Canada – det var fra nr. 12, 1983.

En sådan tolerance burde også være vist af anmelderen af »Flyghobby II« (pris SEK 46,-) side 58. Min igennem mange år udarbejdede fortegnelse over svensk flyvelitteratur – den første samlede på svensk og med ca. 900 titler – gives bare den negative omtale, at man forgæves søger efter »Handbok for Motorflyg«, den svenske oversættelse af »Motorflyvehåndbogen«, hvor jeg ironisk nok er medforfatter. Helt forgæves leder man nu ikke, idet den nu er omtalt side 44 under en præsentation af mig, men ikke ved en beklagelig (menneskelig?) fejltagelse under »Läroböcker i flyg«, hvor den retteligt hører hjemme – det skal blive rettet ved et supplement. At bare nævne en ved et uheld manglende titel er hverken konstruktivt eller opmuntrende! Med »venlig« hilsen – *Johs. Thinesen*.

Cessna 337 havari i Grønland

En Cessna 337 B SE-FEB havarerede den 23.3.1981 ved Godthåb lufthavn i Grønland. De to ombordværende blev alvorligt kvæstet, flyet totalskadet.

Flyet var undervejs fra USA mod Sdr. Strømfjord. Piloten opfyldte ikke de sven-

ske krav til IFR-flyvning. Flyet havde ikkedyldigt luftdygtighedsbevis ved start, men det afsendtes dog på havaridagen. Det udstedtes på grundlag af en afskrift af rapporten, der ikke afspejlede flyets stand.

Der medførtes ikke rejsedagbog og andre dokumenter.

I kabinen var indbygget to 200 l ekstra tanken uden dokumentation for funktion, prøve og ny vægt- og balance.

Ved starten var flyet 19,5% overvægtig, men ved havariet 77 kg under max. tilladte startvægt. Tyngdepunktet lå da 10,9 cm bag bageste begrænsning.

Undervejs blokeredes forreste motorudluftningssystem ved tilfrysning, og det følgende overtryk i krumtaphuset pressede olie ud omkring propelakslen. Det anbefalede vinterudstyr var ikke installeret. Kantstilling af forreste propel kunne ikke foretages (antagelig manglende kabelstyring).

Motorstopet medførte fald i strømstyrke, så radio- og nav-udstyr ikke kunne bruges. Såvel batteri som agtermotorens alternator var defekt.

Anflyvningen til Godthåb generedes dårligt sigt og olie på frontruden. Undersøgelser til slutindflyvning kolliderede flyet med et klippeparti.

Flyet blev straks efter fundet med et ca. 10 cm tykt islag på forkanten af vinger og haler.

»Rekommandationer: Ingen«, sluttede Havarikommissionens rapport 1/84.

Aktieselskabs-registeret

Ændringer

Falck Air A/S, Odense: Medlem af bestyrelsen Ebbe Mogens Justesen er afgået ved døden. Aktiekapitalen er udvidet med 1.000.000 kr. ved konvertering af gæld og udgør nu 2.000.000 kr.

A/S Maersk Aviation, København: Selskabet driver tillige virksomhed under navnet *Jet-Turist A/S*.

Aviation Training Center A/S, Store Magleby: På generalforsamlingen den 27. december er det besluttet at lade selskabet træde i likvidation.

Danish Aircraft Maintenance ApS, Otterup: Landsretssagfører Johan Ditlev Ladegaard, advokat Hans Keld Andersen samt medlem af direktionen Preben Leif Møntzen er indtrådt i bestyrelsen. Indskudt kapitalen er udvidet med 700.000 kr. ved konvertering af gæld og udgør nu 730.000 kr.

Up Air ApS, Sindal: Skifteretten i Hjørring har den 9. december opløst selskabet.

Arctic Air A/S, Godthåb: Grønlands landsret har den 22. december opløst selskabet.

Scanaviation Works A/S, Tårnby: Selskabets aktiver og gæld er som helhed overdraget til *Scanaviation A/S*, hvorefter selskabet er hævet.

Air Marine Works A/S, Billund: Niels Birger Terkildsen og Leif Berg er udtrådt af bestyrelsen.

Maribo-Rødby Lufthavnsbygning ApS, Rødby: Medlem af bestyrelsen Erik Oluf Andreasen er afgået ved døden. Max Erik Nielsen er udtrådt af, direktør Poul Hartmann og regnskabschef Svend Ove Mathiesen er indtrådt i bestyrelsen.

OSCAR YANKEE

gang

type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
Mitsubishi MU-300	A 023 S.A.	13.12.	Bohnstedt-Petersen, Hillerød
Shorts 360	SH 3632	16.1.	Airbusiness, Esbjerg
Cessna F 337G	0064	24.1.	Rønnebækholms Stenminer, Næstved
Piper PA-28R-201T	28R-7803246	2.2.	Arrow-Partner i/s, Nr. Alslev
Cessna F 172G	0306	7.2.	North West Air Service, Thisted
Beech 65-90 KingAir	LJ-68	20.2.	ApS SUBK nr. 455, Kbh.
Schleicher ASW-20L	20284	8.2.	J. O. Tørnholt-Petersen + 1, Ikast
Grob G.109B	6225	14.2.	Tandemgruppen, Gørløse
Scheibe SF-28A	5765	22.2.	Verner Jakslund, Holbæk
Grob G. 109B	6232	22.2.	Villy Bach, Aulum

ttet

type	dato	ejer	årsag
Cherokee 140	27.1.	Datavi, Kbh.	solgt til Tyskland
Mitsubishi MU-300	31.1.	Bohnstedt-Petersen	solgt til Sverige
KingAir	7.2.	Alkair, Skodsborg	solgt til USA
Bandeirante	9.2.	Alkair, Skodsborg	solgt til Sverige
Cherokee 140	10.2.	BK Aviation, Århus	hav. i Kattegat 12.7.82
Cessna 402 B	16.2.	Jetair, Roskilde	solgt til Sverige
Smaragd	23.2.	R. Hove-Christensen, Nakskov	solgt til Sverige

rskifte

type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
AA-1 Trainer	1.2.	K/S OY-AYH, Roskilde	United Helicopters, Roskilde
Archer II	2.2.	Jetair, Roskilde	ASX 3842, Herlev
Auster Arrow	7.2.	Per Hammerich, Roskilde	M. Kirkegaard + 1, Ringkøbing
Aztex	8.2.	Aage H. Madsen + 4, Svendborg	I/S af 8.8.1980, Svendborg
Cherokee 180	8.2.	Sigurd Helgi Jonsson + 1, Rungsted K.	Stanley Mortensen + 2, Farum
Aztec	13.2.	Fritz Krum, Slangerup	Jetair, Roskilde
KingAir	15.2.	Peter Vange, Rungsted Kyst	Sterling Airways
Rallye 235	20.2.	R. Hove-Christensen, Nakskov	Poul Sauer, Kbh.
Cessna 150L	20.2.	Frands Frandsen +, Gerlev	Alice Pedersen, Horsens
Cessna 337D	20.2.	Sea Flight, Århus	Rønnebækholms Stenminer, Næstved
TRI-Pacer	22.2.	Otto Wildenschild + 1, Sønderborg	Mogens Nielsen, Ringe
Cessna 402B	22.2.	Thorkild Christensen, Ventilation, Rødovre	E. Sehested Hansen + 1, Kbh.
AA-5A Traveler	23.2.	Doc-Air I/S, Gilleleje	Per Gersner-Hansen + 4, Kbh.
SHK-1	8.2.	Viggo Bech Christensen +, Rødding	Kai Binnerup-Schultz +, Køge
LS3-a	20.2.	Kaj Serup + 3, Slangerup	Per Vistisen + 1, Fr.havn.

mentarer til Oscar Yankee

medarbejder fløjtede af glæde, da han med Codanhus med materialet til denne

måneds Oscar Yankee, for der var for en gangs skyld flere nyregistreringer end sletninger.

Ganske vist nåede Diamond OY-BPC kun at blive midlertidigt registreret, inden den blev eksporteret. Den kom til Danmark allerede i august, men fortsatte nogle måneder med at flyve på amerikanske papirer som N314DM, idet den ikke havde cockpit voice recorder ombord. Det kræver det danske luftfartsdirektorat nemlig på alle fly med en fuldvægt over 5.700 kg, men det er der flere lande, der ikke gør, bl.a. USA, og importøren veg derfor af forstælige grunde tilbage for at foretage denne installation, hvis flyet skulle blive solgt til et land, hvor den ikke er obligatorisk. Bogstaverne S.A. efter byggenummeret betyder, at flyet er monteret i San Antonio, mens bogstaverne SH foran OY-MMA's byggenummer er en erindring om, at fabrikken en gang hed Short & Harland. Flyet var i øvrigt registreret G-BLCP under prøveflyvningerne.

Cessna Super Skymaster OY-BIV har tidligere været på det danske register, fra 1975 til 1979, og herefter været norsk, LN-NPE. OY-BYC er en Arrow Cherokee III fra 1978, ex SE-GVP, mens OY-BYB er årgang 1966, ex D-EJKI.

King Air OY-BVA flyves af Business Flight Service i København. Den er fra 1965, og var oprindelig registreret DILNE, senere D-IKAO (med KI).

ASW-20L OY-ZNF er fra 1979, ex D-6553, mens Tandem Falken OY-XMV er fra 1974, ex D-KACR. Den kom til Danmark allerede midt i august.

De eneste fabriksnye almen fly er de to Grob'er. OY-XMU blev prøvefløjet den 15. december i fjor, OY-XNB den 7. januar i år.

Og med hensyn til ejerskifterne bør det måske præciseres, at OY-ARH trods den nye ejers navn ikke har fået pontoner!

Gamle radioer

Efter at have læst artiklen i FLYV nr 2 side 57 »Hundreder af danske fly skal have nye radioer i 1980«, vil jeg opfordre de firmaer, der udskifter gamle 50 kHz til 25 kHz radioer om at skænke dem til KZ & Veteranflyklubben, der så vil holde dem vedlige.

Gamle flyradioer har en meget stor affektionsværdi, da de kører på radiorør og er håndbyggede efter gamle principper, dvs uden brug af printplader, men hvor diverse komponenter er loddet direkte på rørfatningen.

Jeg vil på klubbens vegne opfordre jer til at aflevere alt, hvad I har liggende af radiogrej (radio, hovedtelefoner, service manuals, reservedele, regninger). Alt vil have stor interesse.

PS: Flyv en tur forbi 3x F i Frederikssund. Jeg vil være til stede hver søndag, når det er svæveflyvevej. Men kald Frederikssund Radio på 122,650 MHz (svæveflyvefrekvens) i god tid, så vor flyveleder kan henvise til bane i brug. Og prøv at lave så lidt motoralarm som overhovedet muligt, da banerne ligger lige op til tæt bebyggede områder.

Med venlig hilsen
Per Staalø/OZIGPV
Medlem af KZ & Veteranfly klubben.



Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Formand: Egil Christiansen, Arildsvej 8
Gråmose, 7442 Engesvang.
Telefon: 06 - 88 01 12

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55
Postgirokonto: 6 12 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radlostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlid

Sekretariat:
Direktør M. Tronbjerg
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Landsmødet i Korsør

På landsmødet i Korsør den 31. marts kl. 1100 vil der foruden den officielle del af mødet blive en gennemgang af KDA's forhold til internationale organisationer, dvs. først og fremmest FAI, hvor de tilsluttede unioner som bekendt arbejder med hver i deres specialkomité i FAI.

Hovedbestyrelsesmøde

Da der er kommet to nye medlemmer i KDA's hovedbestyrelse (*Ricard Matzen*, DMU, og *Rimmy Tschernja*, DBU), var første punkt på HB-mødet den 6/3, at bestyrelsen konstituerede sig (uændret). I udvalgene indtrådte *Knud Nielsen*, DMU, i flyvepladsudvalget i stedet for Vagn Jensen, og i øvrigt genindtrådte *Rex Andersen*. I eksperimentalludvalget afløste *Johan Baade* Jan Thykær.

Årsregnskabet blev gennemgået, godkendt og underskrevet, et revideret budget tager til efterretning.

Landsmødet blev forberedt. Uanset at der endnu manglede erklæring fra nogle få motorflyveklubber om indforståelse med overenskomsten mellem KDA og DMU til afløsning af deres egen, vedtog man nu at underskrive denne og lade motorflyverne være repræsenteret som union på landsmødet – dog med formel indkaldelse af de manglende klubber.

75 års jubilæet blev gennemgået og et hurtigt arbejdende udvalg til forberedelse af KDA-flyvedagen 2-3/6 nedsat. Det består af *Holgersen, Baade, Søeberg* og *Voss* og holdt sit første møde den 11/3.

For at færdiggøre overenskomstændringerne blev der indkaldt til et møde med modelflyveunionerne den 20/3.

KDA-aktiviteter siden sidst

15/2: Orientering om Samvejr i MoA (M. Voss, P. Weishaupt).

20/2: Forretningsudvalgsmøde (S. Jakobsen, B. Holgersen, J. Baade og MV).

22/2: Sjællandske svæveflyveklubbens møde i KDA-huset (MV).

25-26/2: Svæveflyverepræsentskabsmøde, Viby J. (Jakobsen, MV, PW).

28/2: Danske Flyveres generalforsamling (PW).

2/3: Dansk Ballonunions repræsentskabsmøde i KDA-huset (Jakobsen og MV).

6/3: Hovedbestyrelsesmøde (bestyrelse, MV og PW).

22/3: Møde i Odense om KDA-flyvedagen 2-3/6 (Baade, Holgersen, Søeberg og MV).

13/3: Bisidder for medlem i helbredsnet (MV).

14/3: Generalforsamling i lejerforeningen i EKRR (MV og PW).

70 år

Luftkaptajn *Hans P. Venningbo*, Følfodvej 176, 2300 København S, fylder 70 år den 13. april.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

senest mandag d. 2. april

Flyveteknisk Sektion

Den 2/4 kl 2000 fortæller *Søren Borkdarsen* fra Billund lufthavn og *Peter Tsen* fra Dansk System Elektronik om moderne flyvevejrtjeneste. 30/4 kl 2000 ler *David Craig* fra Ferranti om Advant Optical Displays i militære fly. Begge der Vester Farimagsgade 31, København (lokale 202).

Foreningen Danske Flyvere

I 1983 nåede Danske Flyvere det læntede mål at overskride de 600 medlemmer. Ved årsskiftet var der 617, hvorat ordinære, 3 æres- og 3 hædersmedlemmer, oplyste formanden general *Knud Jensen* i sin beretning ved generalforsamlingen på Royal Hotel den 28/2. Der har været god tilslutning til årets arrangementer og var udbetalt 39.000 kr. af Danske Flyveres Fond – ialt gennem tiden 679.000 kr. Regnskabet udviste et overskud på 4.847 kr., og indskud kr. 150,00 pr. medlem blev opretholdt for i træk. Direktør *Max Westphal* ønsket efter 40 år i bestyrelsen (rekord!) ikke valg, og i stedet for ham og afdøde oberstløjtnant *E. L. F. Simonsen* indvalgte bestyrelsen, luftkaptajn *Arved Arvesen* oberst *B. V. Larsen*. Øvrige valg var valg.

ADF til seminar

Foreningen af Autoriserede Danske værksteder afholdt i samarbejde med BP sit årlige seminar på Bautahøj ved Gerspris den 22-24/3. Der var lidt mere til det indholdsrige program end de følgende år, hvilket virkede godt. Blandt mange emner var et indlæg om luftfartskollegiets filosofi vedrørende anvendelse af motorbenzin i fly ved civilingeniør *K. Christensen*, der kunne røbe, at frigivelse af bilbenzin til visse flymotorer på visse betingelser og med samme betænkeligheder fra myndigheder og olieselskaber i udlandet snart kunne ventes.

Kodachrome diapositiver

En italiensk flyentusiast ønsker at bibringe 35 mm Kodachrome K-25 diapositiver til civile og militære fly. Interesserede betage kontakt med *Marco Mittini*, Via R. 29, I-28100 Novara.

Kalender – alment

31/3	KDA's landsmøde
2/4	Møde i Flyvetekn. Sektion
26/4	Generalforsamling i DGA A
30/4	Møde i Flyvetekn. Sektion
20-27/5	Hannover-udstilling
2-3/6	KDA-flyvedag landet over
17/6	Åbent Hus (FSN Værlose)
20-24/6	General Aviation Show (Cnes)
3-9/9	Farnborough-udstilling

direkte medlemmer i KDA
 annelsesleder *Niels M. Jensen*, Ry
 ktør *E. Flygenring*, Kirke Såby
 n *Bonde*, Lyngby
 rmand *Hans T. Jensen*, Ulstrup
 Vinter, Ulstrup
 striarbejder *Svend-Erik T. Brøsted*,
 ng
 el-inst. *Niels Haarup*, Roskilde
 Larsen, Sindal
 erdirektør *Erik Koskela*, Hellerup
 kfører *Anders E. Jensen*, Roskilde
 Rud *Christian Stahl*, Gentofte
 Mogens C. Olsen, Gentofte
 nek. *Alex Kaarsberg*, Kbh. N.
 iker *Hugo Sørensen*, Sindal
 schef *Allan Kirkestrup*, Vanløse
 m.a.a. *Rud Thygesen*, Rungsted Kyst
 Inga Hallberg, Viby Sj.
 s *Jørgen Knudsen*, Køge.



Sekretæren,
 Smålovsvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09 - 17 1934
 Næstfm.: Finn Brinch 07 - 11 64 31
 Kasserer: Børge Osmundsen 02 - 29 41 75
 Sekretær: Ricard Matzen 03 - 61 52 50
 Knud Larsen 03 - 42 45 16
 Gunnar Hansen 04 - 72 11 28
 Knud Nielsen 05 - 65 74 25

Danmarksmesterskab i motorflyvning

DM 1984 afvikles fra Herning flyveplads den 26. og 27. maj. Hver af dagene afvikles en nav- og landingskonkurrence. Den endelige placering afgøres som summen af de to konkurrencedage.

Konkurrencereglerne er sendt til din klub og kan i øvrigt rekvireres ved *Brinch*.

Der er briefing lørdag kl. 1000, og præmieoverrækkelsen forventes søndag kl. 1600. Lørdag aften er der middag og hyggeligt samvær på Herning flyveplads. Herning Motorflyveklub etablerer en gratis teltlejr, så man kan selv medbringe telt eller nøjes med sovepose, hvis man overnatter i de opstillede telte. Desuden kan overnatning ske på hotel.

Husk at tegne sportslicens ved KDA (30 kr). Deltagergebyr er i soloklassen 300 kr og 450 kr. i navigatørklassen. Fortæring og hotel er på egen regning. BP har udsat 12.000 kr. i præmier, ligesom der er udsat pokaler.

Tilmeldingsblanketter er tilsendt din klub, og de skal være os i hænde senest den 12. maj. Alternativt konkurrencedage er den 23. og 24. juni.

Husk at piloterne i begge klasser har mulighed for at gå videre til Nordisk Mesterskab 1984 i Norge samt evt. verdensmesterskabet 1985 i Florida.

Deltager du i din egen klubs konkurrence, kan du også deltage i DM - for reglerne er de samme.

Nordisk mesterskab

Nordisk Mesterskab (NM) afvikles i år fra Torp i Norge (på sydvestsiden af Oslofjorden) den 29. juni til 1. juli.

Hvert af de nordiske lande har 3 solopiloter med i konkurrencen, og de danske deltagere udtages blandt de, der har deltaget i DM (både solo- og nav.klassen). Men ervedover tages der også hensyn til piloternes placeringer i de lokale konkurrencer i denne forsommer, såfremt disse konkurrencer da er afviklet efter reglerne herfor. De 3 piloter får opholdet i Norge betalt, ligesom de får tilskud til flyveturen til Torp. Flyveudgifter i øvrigt samt lommepenge er for egen regning. I perioden mellem DM og NM holdes der træningskonkurrencer for de udvalgte piloter.

Kalender - motorflyvning

28/4-1/5	Rally på Korsika
5-6/5	DMU-kursus konkurrenceflyvning EKHG
4-6/5	Jersey Air Rally
26-27/5	DM-motorflyvning EKHG
27-31/5	Air rally of Morocco
2-3/6	Flyvningens dag
9-11/6	DM Kunstflyvning EKHO
15-16/6	KZ-rally EKVJ
20-24/6	Cannes Air rally
23-24/6	Reservedage for DM EKHG
23-28/6	Rally på Malta
22-24/6	Int. træf for kvindelige piloter Baden-Baden, Vest-tyskland
29/6-1/7	VM for rallypiloter (Italien)
30/6-2/7	Cognac Air rally
29/6-1/7	Nordisk mesterskab (NM) Torp, Norge (datoerne er foreløbige)
3-4/8	KDA's Anthon Berg rally EKP
7-11/8	VM i præcisionsflyvning, Dublin.
12-27/8	VM Kunstflyvning, Ungarn
1/9	DMU Regionsmesterskab EKVD
15/9	DMU Regionsmesterskab EKHO
22/9	DMU Regionsmesterskab EKRS
22/9-30/9	Air rally of France

Oplysninger om ovenstående - kontakt DMU's sekretariat.

Dommerkursus

For at få kvalificerede dommere og stævneledere til klub- og regionskonkurrencer afvikles et kursus den 5. og 6. maj på Herning flyveplads. Dette kursus er nødvendiggjort af de nye regler for afvikling af konkurrencer. Der er jo åbnet mulighed for, at de lokale konkurrencer kan tælle med ved udtagelse af deltagere til de internationale konkurrencer, men for at garantere en ensartet bedømmelse må dommere og stævneledere have en fælles baggrund - og det er den, der gives på kurset.

Lørdag den 5. maj startes kl. 10, og der undervises i de internationale konkurrenceregler, de danske regler samt afmærkning af poster, landingsfelt, kontrol, pointgivning m.m. Kl. 1800 er der middag, og om aftenen er der debat over emnet »Hvad vil vi med DMU?«

Søndag den 6. maj fra kl. 0830 er der afmærkning m.v. af poster i terrænet til brug for afvikling af en minikonkurrence om eftermiddagen, hvor kursusdeltagerne både har mulighed for at dømme og flyve turen. Kl. 1530 er der debriefing og kl. 1630 udleveres dommercifikat til deltagerne.

Materialepris 60 kr. pr. deltager. Herudover betaler deltagerne, kaffe, frokost, middag og overnatning efter regning. Overnatning kan foregå i sovepose i terminalbygningen eller på hotel.

Tilmelding gennem din klub senest den 18. april.

Kursus i konkurrenceflyvning

Årets Danmarksmesterskab (DM) står nu for døren. For at vore konkurrencepiloter kan være vel rustet til årets dyst, der foregår efter de internationale regler med små danske justeringer, arrangeres der kursus

Bøger i KDA's bibliotek

Es's All the World's Aircraft 1983-84.
 L. Nelson: *The Beginner's Guide to Flight Instruction.*
 n Cutler: *Understanding Aircraft Structures.*
 er Althaus: *Profilpolaren für den Modellflug.*
 d and United States Aviation & Space Words.

Erfarings-erfaringer?

spanske aeroklub vil gerne fremme erisimen til landet og har derfor spurgt, ke erfaringer udenlandske piloter har mht. lufthavne, told, flyvekontrol etc. ogle har dårlige erfaringer som i artik- på side 112, andre har intet at bemærke. ler flere, der kan bidrage, inden KDA er?

Lejer af Allerød Flyveplads

emosegård med tilhørende flyve- is, der er hjemsted for Allerød Flyve- er og Allerød Flyveklub samt et bety- gt antal privatfly, overtages fra 1. april irektør *Ole Brinckmeyer*, idet gården r 25 år er solgt til ham af familien *Grum- wenssen*, der samtidig flytter tilbage til rød, hvor de igen har købt villa.

Til Farnborough

torp organiserer en fællestur til den e Farnborough-udstilling til septem- Der er afgang fra Esbjerg 6/9 kl 1730 DFDS og med tog kommer deltagerne ag fra Harwich til London. Lørdag mor- kører man med bus til Farnborough og 3 timers opvisning samt udstillingen. dag formiddag kan benyttes til sight- ng i London, inden turen går tilbage ankombst til Esbjerg den 10/9 kl 1250. is ab Esbjerg er kr. 1535,- pro persona. elding senest 1. maj. Nærmere oplys- er ved *Knud E. Kristensen*, Lavhedevej 500 Holstebro. Tlf. 07 - 42 59 57.

Organisations-nyt

på Herning flyveplads søndag den 6. maj. For at kunne deltage i Nordisk Mesterskab er det en betingelse, at man har deltaget i DM 1984.

Kursusstart den 6. maj er kl. 10, og der undervises i DM-konkurrencereglerne. Efter frokost flyves en navigationstur på ca 30 min, og derefter afvikles en landingskonkurrence.

Kl. 1530 er der debriefing og der sluttes ca kl. 1530. Materialepris er 60 kr. pr. deltager. Herudover betaler deltagerne kaffe og frokost efter regning. Tilmelding til kursus skal ske gennem din klub senest den 18. april.

Nyt fra motorflyveklubberne

Fyns Flyveklub har afholdt ordinær generalforsamling. Bestyrelsen genvalgt. Formand fortsat Vagn Margaard. Fyns Flyveklub har desuden dannet en micro- og ultralight-afdeling med stor tilslutning.

Klubbens medlemstal er stigende. Klubben afholder klubtur til Kiel den 7/4-84. Andre klubber er velkomne til at deltage. Nærmere meddelelse på tlf. 09 - 126022 eller 09 - 126533.

Hjørring Flyveklub/Flyveklubben Vendssyssel har på deres generalforsamlinger besluttet som første led i en eventuel sammenlægning at afholde fælles arrangementer på Sindal. 8/3 fortalte KN K. Hjortlund om sit arbejde med redningshelikopter, 15/3 var der besøg på Nordsømuseum i Hirtshals. Der planlægges landingskonkurrence 14/4.

Horsens Flyveklub havde generalforsamling den 12/3, hvor formanden Kaj Ny-mark og øvrige bestyrelsesmedlemmer fortsætter endnu en periode.

Kongæens Pilotforening er flyttet til det gamle klublokale på Vamdrup. Pladsens drift er lagt i hænderne på en forening bestående af repræsentanter fra erhvervs-virksomheder og omliggende kommuner samt andre interesseorganisationer.

Foreningen forhandler om betjening af pladsen.

Udendørs klubaktiviteter starter med landingskonkurrence den 3. april og 1. maj. Klubrally den 28. april. Endvidere planlægges vi klubtur til Wyk den 6. maj.

Odsherreds Flyveklub havde generalforsamling 3. marts. Bestyrelsen genvalgt. Forårets landingskonkurrence er den 14. april. Forårsklæring af Trundholm Flyveplads finder sted week-end'en 28-29. april.

Randers Flyveklub har foretaget en let gennemgang af Bryggeriet Thor med mere grundig smagsprøve bagefter. Der er film-aften 4/4, og lørdag den 7/4 er der forårsrensning, husk spec. denne dag! Vi er i gang med forberedelser til KDA-flyvedag 2-3/6.

Vestjydsk Flyveklub har 12/4 kl 2000 i klubhuset på EKEB gennemgang af nye love og bestemmelser samt aktuelt.

Aarhus Flyveklub drager på påsketur til Kruså/Padborg den 21-22/4. For de, der ikke er så luftstærke, bliver der mulighed for at tage turen derned i bil.

1. maj kl. 1800 flyver vi traditionen tro en tur til Endelave. 5. maj kl. 1930 klubaften. Program er endnu ikke fastlagt. Se nærmere herom i næste nummer af klubbladet, der udkommer ultimo april.

19. maj forårskonkurrence og forårsfest.



DSvU-nyt

Meddelelse nr. 5 af 8/2 indeholdt materiale om instruktøruddannelsen i 1984 samt prislister for varer fra Arnborgs materiale-salg.

Medd. nr. 6 af 16/2 indeholdt nogle forslag til repræsentantskabsmødet.

Medd. nr. 7 af 24/2 - delvis udleveret ved mødet i Århus - handler om de nye uddannelsesnormer og den mødeserie herom, der blev kørt landet over i marts. Den nye unionshåndbog (ringbind plus de første blade) blev udleveret til klubber m.m., mens hver instruktør fik de nye normer i A5-format.

Repræsentantskabsmødet

I sine kommentarer til den udsendte årsberetning om svæveflyverrådets arbejde udtalte Bent Holgersen, at luftfartsdirektoratet er en spændende partner, men at man ikke kan undgå at føle det mere som en modstander end en medarbejder, der varetager vore interesser. Som offentlig myndighed er de bange for at tage ansvar, men må sikre sig, ligesom Parkinsons lov synes at gælde i mange tilfælde. Det kan være svært at begribe denne partners adfærd, og faktisk har man brug for et kursus i offentlig myndigheders adfærd, når man skal forhandle med dem.

På spørgsmål fra Mogens Bringø svarede Jørgen Mølbak, at vi var kommet igennem med ønsker om stadig at have love og bestemmelser sammen med den øvrige teori-prøve, men havde lidt et alvorligt nederlag og havde protesteret over afgørelsen angående førsteinstruktørernes fornyelse.

Bringø påpegede instruktørernes betydning for havariraten og luftede en tanke om, at Nordsjælland overvejede at gå til politikerne med sagen. Dette frarådede Mølbak og Holgersen, der ønskede endnu en chance for at opnå ændring i BL'en ved nye forhandlinger.

- Et andet hovedemne i debatten var det problem, der er opstået, fordi Stig Øye i fjor ikke placerede sig højt nok på nationalholdet til at komme til EM i år, mens mange i ind- og udland mener, at en verdensmester skal have lov at forsvare sin titel uanset nationale regler. Dette emne er drøftet også på nordisk plan og kommer endnu engang frem på CIVV-mødet i år.

Sluttelig blev beretningen godkendt, og så uddelte Holgersen Götapokalen til ingen anden end den kritiserende Mogens Bringø, som Holgersen bramfrit karakteriserede som en »skideirriterende fyr« at have i en bestyrelse, men som havde udført et utroligt, helt kolossalt arbejde på området med BL'er og skolingsnormer.

Herpå overrakte Per Weishaupt PW-pokalen til Johannes Lyng for hans målbevidste arbejde i rådet gennem 5 år for at »få nogen på skamlerne«.

Og KDA's formand Søren Jakobsen overrakte for anden gang KDA's gyldne plakette til Stig Øye, denne gang med inskription.

Kalender - svæveflyvning

28-29/3	CIVV-møde (Paris)
12/4	s-teori-prøve
28/4-5/5	HI-kursus 1
2-13/5	3. EM i Klubkassen (Jugoslavien)
7-17/5	Grundkursus (Arnborg)
19-26/5	HI-kursus 2
31/5-10/6	DM st. og 15 m (Arnborg)
12-17/6	Strækkursus (Arnborg)
23/6-1/7	FI-kursus 1
25/6-7/7	EM-motorsvævefly (Finland)
27/6-7/7	EM i VM-klasserne (Vinson/Verdon, Fr.)
29/6-7/7	Hahnweide-konkurrence (T)
23-29/7	Talentkursus (Arnborg)
30/7-10/8	Nordic Open (Arnborg)
18-26/8	FI-kursus 2
27/8-8/9	Grundkursus (Arnborg)
1-8/8	EM kunstflyvning (Paderborn)
15-22/9	HI-kursus 3.

Jørn Husted Madsen aflagde sit 60 årsregnskab og forklarede årsagerne til det budgetterede - og nødvendige - overskud ikke var opnået. Det blev godkendt efter få bemærkninger.

Kontingentet til unionen blev sat op på 65 til 75 kr. for 2. halvår.

Svæveflyverrådets forslag til et par løstesteringer samt ledelse af kaskoforsikringsordningen blev vedtaget.

I stedet for Peer Bak og Johs. Lyng valgte man til svæveflyverrådet Edwin Thomassen (Fyn) og Mogens Hansen (Nordsjælland). Mens Bringø og Lars Ullitz blev suppleret. Af øvrige valg skal nævnes, at for-ringsledelsen kom til at bestå af Mogens Riis, Holger Lindhardt og Carl Christensen.

Dagen sluttede i anledning af indledningen af 50 års jubilæumsåret for unionens stiftelse i Århus den 5. oktober 1934 med en nydelig festmiddag med dans og underholdning, arrangeret af Århus Svæveflyveklub.

Nordisk svæveflyvemøde

18 delegerede fra 4 lande mødtes den 12/2 i Nesbyen i Norge og kunne lige i kvartret efter frokost - nyde højtjældssco og sneen, resten var arbejde. Da de nordiske møder har haft en tendens til stagnation over de faste emner, havde nordmændene sat en emne-debat på dagsordenen om forholdet mellem havarier, flyvesikkerhed og holdninger. Fire grupper drøftede hvilken retning vi ønsker at påvirke disciplin, moral og holdninger i klubberne, vi gennem uddannelse af ledere, instruktører og elever kan styre denne påvirkning i så fald gennem hvilken handlingsplan. Dette gav anledning til nyttig udveksling af erfaringer og synspunkter.

Herudover blev der drøftet erfaringer med »starturet« i Hobbs og udvikling af finsk system, kravet om tids-kameraer til EM i Vinon samt visse ideer om at erstatte 15 m klassen med en 17 m, hvad der ikke var begejstring for, og som også tager mindst 4 år iflg. FAI.

Foran årets CIVV-møde udvekslede man synspunkter på nogle dagsordenforslag. Kunstflyvning med svævefly er nået frem til et EM-stadium, men der mangler færdige nordiske regler for uddannelsen. En

dsgruppe blev nedsat for at se på det
Bent Holgersen som dansk deltager,
 han skal også koordinere at fælles ar-
 le for at få liberaliseret helbredskrave-
 il svæveflyvere.
 ndelig vedtog man, at hvert nordisk
 skal skrive til svæveflyfabrikanterne
 krav om automatisk rorkobling på alle
 fly samt mulighed for modifikation af
 le typer.

landsmuligheder

i tyske aeroklub har udsendt indbydel-
 il det første Europa-mesterskab i kunst-
 ning med svævefly. Det finder sted 1.-
 i Paderborn. Tilmelding senest 15/6.
 rmere fra DSvU.

M 1985 nærmer sig så meget, at den
 danske aeroklub under mottoet »17
 rths to go!« har udsendt første bulletin
 dette VM fra 29/7-9/8 1985 i Rieti.

Verdensmestre har flere udlandsmu-
 eder, end de kan magte. *Stig Øye* er af
 alkongen *Barron Hilton* inviteret til at
 age i dennes årlige svæveflyvelejr på
 ranch i Sierra Nevada fra 19.-31/7. Så
 vælger nok at træne der end i for-VM i
 ti.

Stig Øye nr 2 i Australien

armen med de australske mesterskaber
 der fløj et international konkurren-
 kaldet Austragliding, hvortil bl.a. de tre
 verdensmestre var inviteret. Vejret var
 normalt dårligt, men det blev da til 9-10
 lige dage.

Stig Øye blev nr 2 i standardklassen efter
 australianer *A. Pybus* på LS-4. Det blev til
 . 8772 mod 8909 points.

De to andre mestre fløj i åben klasse, så
 sters kunne måle sig direkte med *Ren-*
 der dog vandt overlegent med 8874
 d Musters 8223, begge på Nimbus III.

Borch

af vore svæveflyvepionerer, ingeniør
Borch, Kolding, døde den 31/1, 74 år
 gammel. Han begyndte svæveflyvning alle-
 e i 1932 i Aviator i Ålborg og fik
 diplom nr. 12 i 1938. Efter 2. verdenskrig
 yndte han igen og fik S-certifikat i 1957,
 -diplom i 1959. Han fløj endnu så sent
 for 4-5 år siden. Hans søn *Ole Borch*
 sætter svæveflyvetraditionen i famili-

aj Borch gjorde klubmæssig indsats
 e i Aviator, som han var medstifter af,
 Kolding Flyveklub. Han var med til at
 ge svævefly i de gode gamle dage, og
 deltog i Lønstrup-lejren 1939, hvor et
 k hold med en Stieglitz og en Kranich
 ler en danmarksturné var med. Kort ef-
 sin omskoling til Baby kvalificerede han
 r et par Kranich-slæb og »8 ualminde-
 velykkede slæbeture i Baby sig til det
 ste slæbecertifikat i Danmark«, skrev
 V dengang.

Hans G. Lund

sk svæveflyvnings »grand old man«,
Hans G. Lund, var netop begravet, da det
 diske svæveflyvemøde blev afholdt i
 ge i begyndelsen af februar. Han døde i
 europa, hvor han som en trækfugl til-
 gte hver vinter af hensyn til sit helbred -
 passerede han og hans campingvogn
 borg på vejen frem eller tilbage.

Han lærte svæveflyvning i Tyskland i
 1929 og var instruktør ved det første kursus
 i Norge i 1932. Ved jubilæet i 1982 blev han
 udnævnt til Norges første »kongeørn«,
 som man bliver, når man opfylder kravene
 til sølv-diplom efter at være fyldt 70! Han
 blev 75 kort efter...

Under 2. verdenskrig var Hans G. Lund
 chef for flyveskolen Little Norway i Cana-
 da.

Guld-diplom

92 Tom Berggren Nielsen, Kolding
 93 Peder («Skæg») Andersen, SG-70

Nyt fra svæveflyveklubberne

Billund afholder i forbindelse med klub-
 bens 20 års jubilæum reception i klubbens
 lokaler på Lufthavnsvej lørdag den 31/3 kl.
 1300-1600.

Frederikssund-Frederiksværk valgte på
 generalforsamlingen 11/3 Nils Aundal til ny
 formand.

Holstebro indvalgte Bent Skov Mogen-
 sen til bestyrelsen på generalforsamling-
 en. Vinterklargøringen er ved at være til-
 endebragt. Såfremt vejret tillader det, på-
 begyndes checkstarter 24/3. Lørdag den
 31/3 afholdes reception i anledning af klub-
 bens 40 års jubilæum.

SG-70 havde i februar en ekspedition i
 Aosta. Peder Skæg (Andersen) blev umid-
 delbart før afgang spurgt, om han dog ikke
 skulle ha æ Mucha med. Det kunne han da
 godt, spændte Muchaen bag på vognen og
 tog guldhøjde med den 10/2.

Viborg har moderniseret klubhuset i vin-
 terens løb, og det kørende materiel er sat i
 stand.

På den ordinære generalforsamling 24/2
 fremlagde bestyrelsen forslag til revide-
 ring af klubbens love og introducerede det
 nye takstsystem.

Ved årsskiftet havde klubben 51 aktive
 medlemmer. Flyvesæsonen startede 17/2.

PR-udvalget planlægger arrangement til
 støtte for Jørgen Lauritsens deltagelse i
 EM i Frankrig.

Århus' tidligere formand hedder ikke
 som påstået i FLYV nr. 3 Per Bach men *Jens*
 Bach. Redaktionen beklager fejlen.



FAI-rekorder

FAI har fået anmeldelse om nogle hastig-
 hedsrekorder på anerkendte ruter med
 den nye Piper Malibu, udført 18-19/2 af
 franskmændene *Patrick Fourticiq*. Han fløj
 San Francisco - New York med 351 km/t,
 New York-Paris med 415,5 km/t og hele tu-
 ren San Francisco - Paris med 283,4 km/t.

Amerikaneren *Brooke Knapp* har 13-
 15/2 fløjet jorden rundt i et forretningsfly
 fra Washington. Hele turen blev gjort med
 285 km/t med hurtigste etape mellem Tokio
 og Honolulu med 1077 km/t, den langsom-
 ste mellem London og Novosibirsk med
 687 km/t. Det var samme dame, der i no-
 vember ifjor fløj jorden rundt via begge
 poler med en Gulfstream III.

Kalender - anden flyvesport

16-20/5	DM varmluft (Arnborg)
26/7-5/8	EM drageflyvning (Vågå, Norge)
22/8-2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26-31/8	EM varmluftballon (England)
29/8-9/9	VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)
17-22/9	VM i linestyling (USA)
14-18/10	VM med indendørs modelfly (Japan)



Dansk Ballonunions repræsentantskabsmøde 1984

DBU afholdt i år sit repræsentantskabsmø-
 de i KDA's bibliotek den 2/3.

Formandens beretning blev uddelt og
 godkendt. Det samme gjorde regnskab og
 budget efter nogen debat.

Valg til ballonrådet forløb med visse van-
 skeligheder p.gr.a. det lille fremmøde, men
 under megen munterhed.

Til medlem af KDA's hovedbestyrelse
 valgtes *Rimmy Tschernja*, mens *Henning*
Sørensen blev genvalgt til CIA.

Under eventuelt udtrykte KDA's formand
Søren Jakobsen glæde over, at unionen
 havde henlagt repræsentantskabsmødet
 til KDA's lokaler og fandt, at det var udtryk
 for en følelse af samhørighed med KDA.
 Endvidere nævnte han KDA's jubilæumsar-
 rangement nr. 2.-3./6. og spurgte, om unio-
 nen var indstillet på at deltage i disse ar-
 rangementer.

Unionens formand svarede, at man me-
 get gerne deltog, og at der allerede var
 indgået enkelte aftaler. Man er meget vel-
 kommen til at rette henvendelse til unio-
 nens ballonskipperne om fællesarrange-
 menter disse dage.



Ulykke med mikrolet

Fredag den 9/2 omkring den 38-årige re-
 præsentant *Esbern Brix Clausen* i nærhe-
 den af Gørlev flyveplads i Nordvest-Sjæl-
 land, da han med et Pathfinder II styrtede
 ned fra ca 100 m højde, efter at flyet tilsyne-
 ladende var brudt sammen i luften under
 nogle kraftige manøvrer. Det er den første
 alvorlige ulykke i Danmark med et ultralet
 fly. Havariet undersøges af en gruppe i
 Dansk UL-flyver Union.

BL 9-6 til høring

Lufftartsdirektoratet har den 6. marts
 sendt udkast nr 5 til *BL 9-6 Ultralette flyve-*
maskiner til offentlig høring med svarfrist
 15. maj.

Organisations-nyt

Rallye

med kuns 700 Timer – har 1100 tilbage – til Salg. Staar paa Kirstinesminde Flyveplads i Hangar og Hangar kan følge med Flyet.

Jens Simonsen Pedersen, Tlf. 06-96 40 45
Bøstrupvej 11, Bøstrup, 8870 Langaa

Cessna 182

årgang 1975, IFR, TT 1530 sælges. Evt. andet fly i bytte.

Henv. 03-72 80 44

Fly til salg

Pa 28-235 årg. 64, IFR, transponder, enc. alti-
meter, autopilot.

06-52 01 52

Arrow 200

1970, IFR, meget velholdt, sælges.

09-97 26 75

09-10 22 25

PA 28 – 140 SÆLGES

1974. COM, NAV, ADF, XPDR. Totaltid: 2749
hrs. Motorgangtid: 647 hrs. Pris: 105.000 kr.

FLY KØBES/SÆLGES

ESE FLIGHT

Esbjerg Lufthavn . 6705 Esbjerg Ø
Tlf. 05-16 07 00 – Telex: 54377

Til salg

Grumman American AA1 årg. 71, rest på mo-
tor ca. 1500, nyt luftdygtighedsbevis.
Billig i drift. Ideel til skoleflyvning.

Henv. 08-47 92 01

Halvpart til salg

American Traveler. Stationeret i Roskilde.

02-17 92 28

Andel

i hurtig IFR-reg. rejseflyver sælges. EKKM.

06-23 05 20

Mooney OY-DDL

Parter sælges fra kr. 25.000, fuld IFR, nye ra-
dioer, stationeret i Roskilde.

Henv. Birger Nielsen

01-17 80 00 eller 02-15 20 96

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG;

Cessna 140, 172, 182, 310, Piper 140, 160, 180,
235, Horizon, AA1, AA5, Arrow, Aztec PA 23/
250. Rallye, Mooney, Piper Colt.

L - AIR ApS. Tlf. 05-62 66 16

SIG DE SÅ ANNONCEN I



Zugvogel III B (12) til salg

Meget velholdt Zugvogel III B til salg. Gldt
37, fuldt instrumenteret med radio og tra-
portvogn kun 52.000 kr. Kan beses på S
Flyveplads.

Henv. til Simon H. Simonsen

Tlf. 08 - 27 21 36

SF-34 årgang 82 sælges

Antal starter 1170, m/u instrumenter.

Henv. Claus F. Buhmann

08-24 19 65

Std. Libelle

og VW 3SG variometer sælges.

Aften 02-52 03 27

Standard Cirrus

sælges eller udlejes.

05-39 27 46

Radio sælges

Avionic F.V. 2006, 6 kanals med 122.65
123,5.

Frankel 03-75 31 13

Til salg

Svæveflyradio FV 2006.

Tlf. 02-99 00 91

World Jet Trading

- when you want to trade-in, buy or sell...

LEARJET 35A
1978, TT 1550 HRS
T/R, MSP
DUAL COLL
3RD INV.
CARGO DOOR

CITATION 500
1974, ENGS
1810/1720 SOH
NEW HSI
COLL 50 ALT
ANGLE OF ATTACK

CONQUEST 425
1982, TT 600 HRS
DUAL AUDIO
RDR 160 RADAR
ANGLE OF ATT.
LIKE NEW

KING AIR C90
1981, TT 690 HRS
RDR 150 RADAR
COLL ALT 50A
DUAL RMI
KMR 675 MKR

LEARJET 35A
1981, TT 630 HRS
MSP
GNS 500-III
COLL FIS-84
LIKE NEW

CITATION 500
1974, TT 3300 HRS
900 HRS SOH
ANGLE OF ATTACK
COLL ALT 50

CONQUEST 441
1981, TT 400 HRS
GOLD CROWN
DUAL DME,
TDR, ADF
LIKE NEW

**BANDEIRANTE
110/P2**
1980, TT ENGS
1325/1000 HRS
SOH
KING AVION.
AIR COND
PASS/CARGO

LEARJET 35A
1975, TT 1350 HRS
GNS 500A-III
COLL 332C-10 RMI
COLL 718U-5 HF

FALCON 10
1976, TT 1250 HRS
DUAL DME,
TDR, ADF
COLL 718U-5HF
ONE OWNER

CONQUEST II
1981, TT 575 HRS
COLL AVION
WXR 300 RADAR
RNS 3500 RNAV
ATT. PRICE

KING AIR F90
1980, TT 1300 HRS
200 HRS SHSI
GOLD CROWN
PRIMUS 300 RAD.
ATT. BUY

LEARJET 35A
1980, TT 2100 HRS
COLL FIS 84 FD
ASB 500 HF
CARGO DOOR
NO DAMAGE

FALCON 20
1966, ENGS
2615/600 SOH
T/R
COLL 618T HF
ONE OWNER

KING AIR 200
1976, TT 2500 HRS
200 HRS SHSI
GOLD CROWN
AFT AIR COND.

T C 690B
1977, TT 2750 HRS
ENGS. 0 HRS SOH
RDR 1200 RADAR
IDC ENC. ALT
8 SEAT

CITATION II
1980, TT 725 HRS
T/R
FREON AIR
COLL. PROLINE
DE LUXE INT

FALCON 10
1976, TT 4775 HRS
1080/695 SOH
COLL ALT 55A
PRIMUS 40 WXD
RAD.

KING AIR 200
1976, TT ENGS
1475/1635 SOH
GOLD CROWN
AFT AIR COND.
NEW DE-ICE
BOOTS 1981

METRO II
1975, TT 650 HRS
COLL. PROLINE
ASB 320 HF
HANGARED
EXCEL. COND

CITATION II/SP
1980, TT 630 HRS
GNS 500A-II
ASB 500 HF
ANGLE OF ATTACK

FALCON 50
1980, TT 1250 HRS
DUAL GNS 500A
LTN 72R INS
DUAL 718U-5 HF
LIKE NEW

KING AIR 200
1981, TT 1260 HRS
510 SHSI
COLL. PROLINE
HIGH FLOT GEAR
LIKE NEW

MERLIN III B
1980, TT 2065 HRS
15 HRS SHSI
FDS 85/APS 80
GNS 500A
NEW EXT.

CITATION II
1982, TT 200 HRS
T/R
PRIMUS 300 RDR
ANS 31C RNAV
300 RADIO ALT

FALCON 50
1982, TT 950 HRS
DUAL GS 500A
DUAL FDS 85
APU, 410 HRS
LIKE NEW

KING AIR 200
1981, TT 2350 HRS
COLL. PROLINE
AFT AIR COND.
ANS-31 RNAV
LARGE WHEELS

MERLIN III B
1980, TT 450 HRS
GNS 500A
ASB 850 HF
RDR 1300 RADAR
DUAL RMI

CITATION I
1979, TT 1450 HRS
RCA COL. RADAR
SPI-500 FD/AP
HANGARED
IMMACULATE

DIAMOND I
1983, TT 40 HRS
DUAL DME
DUAL ADF TDR
GNS 500A
AVAIL IMM

KING AIR E90
1979, TT 1600 HRS
GOLD CROWN
DUAL RMI
DUAL TDR, ADF
AFT CABIN DOOR

CHEYENNE III
1981, TT 130 HRS
COLL. PRO LINE
RNAV
EXEC INT.
LEASE POSS

CITATION I
1977, TT 2800 HRS
ENGS. 2800/300
T/R
DUAL TDR/ADF
ANGLE OF ATTACK

LEARJET 55
1981, TT 600 HRS
T/R
FIS-85/FIS-84 FD
TRIPLE COMM
7 PAX

KING AIR C90
1978, TT 2725 HRS
300 HR SHSI
5-YEAR INSP
PERFORMED,
GOOD
CONDITION

GULFSTREAM I
1959, TT 9750 HRS
COMPUTER
CONF 24 SEATS.
GOOD
CONDITION

WORLD JET TRADING ApS., COPENHAGEN, DENMARK, TELEX 22366 WJT DEN DK, TELEPHONE: 1-133 1333

Cessna 150 ønskes til købs

08 - 98 62 85
efter kl. 20.00

KØBES

snå 150-172 eller Piper 140 købes kontant.
Arne Westenholtz
05-68 23 23

Udlejning Piper PA 28/151

start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-
Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

LYUDLEJNING

typerne:

\ 28 - 140
\ 28 - 181
\ 28 ARROW
A5 Traveler
Cessna 177 RG
R-udstyrede - nogle med R-NAV

KOLEFLYVNING & FT

A-certifikat
B-certifikat
I-bevis
TWIN-I
Instruktørbevis

TEORI INDERVISNING

certifikat
nationalt VHF-bevis
internationalt VHF-bevis

AXAFLYVNING

FLYSALG

kan tilbyde anparter
følgende typer:

A-5
A 28 - 181
A 28 ARROW

IKAROS FLY aps

Hangarvej A 12
Københavns Lufthavn
4000 Roskilde
02-391010

Bottlang Airfield Manual

udgave B/Midt-Europa sælges for højeste
bud. Rettelsestjeneste indtil 1.4.84.

Henv. 02-89 15 81 efter kl. 18

Danmarks Flyveplade

Nr. 1-5 samt Flyer 1 sælges.
03-65 55 44

GRATIS KATALOG
på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudsager!
ARMY-VARER
Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

1973 AZTEC »E« OY-RPW

Velegnet som firmafly.

TT 1900 t. Har været vort fra nyt.

Vedligeholdt 100% efter forskrifterne.
Dual Narco NAV/COM, ADF, DME,
TRP, Intercom, Enc. Altimeter, Autopilot
Altimatic V m/HSI og F/D. Kan besigtiges i
Roskilde Lufthavn. Hangarplads kan med-
følge. Flyet kan forblive på vor koncession,
og vi tilbyder garanteret aftagelse af 150
timer årligt hos den nye ejer. Kan indgå
som delvis betaling for flyet.
Salg af en halvpart i flyet kan også diskute-
res. Kontakt: Ejvind Dyrberg.

DYRBERG AVIATION

P.O.B. 320

DK-9900 Frederikshavn

Telex 67123

Tlf. 08-42 40 11

Lufthavnskontor Roskilde: 02-39 10 26

Telex: 43126

NYHEDER

The New Observer's Book of Aircraft.
1984 af Wm. Green. 256 s. 142 flytyper
m/ 247 fot. & silhouetter. Kr. 46,50

Modern Air Combat. The aircraft, tac-
tics and weapons employed in aerial
warfare today af Bill Gunston & Mike
Spick. Imponerende behandling af vå-
bensystemerne og deres operationelle
muligheder. 224 s. A4. Ca. 300 farvefot.
46 store farveill. af fly og våben. 250 rids
og diag. Indb. Kr. 217,25.

Jane's All the World's Aircraft 1983-84
af J. W. R. Taylor red. 900 s. Gennemill.
Indb. 75. udgave af dette unikke stan-
dardopslagsværk. Kr. 1097,25.

Nye boglister: Nr. 7 - 8 - 9

ROSENKILDE OG BAGGER A/S



forlag - boghandel - antikvariat
Kron-prinsens-gade 3 - Postboks 2184
1017 København K - (01) 15 70 44



Urgent notice to all those intending
to promote the ultralite on a profes-
sional basis.

For an introduction to flying, Ultralair
SA is marketing machines which are
the easiest to pilot, the most stable,
the most robust, the best finished,
the most economical and, finally, the
cheapest.

Our new plant in Valenciennes is sup-
plying Europe, Africa and the Middle
East with the 4th and latest genera-
tion of single-seater and two-seater
weedhoppers.

We are looking for dynamic distribu-
tors for certain countries in these ter-
ritories.

Write or phone to obtain documenta-
tion or to visit our plant, flight test our
machines and hear about our train-
ing, distribution and promotion
methods.

Rotax motorization:

the Ultralair 277 special for the single-
seater
the water-cooled 462 for the two-
seater.

Retail prices (excluding tax), ex-
works in kit form:

Single-seater JC24D: 30,000 FF
two-seater JC31C: 40,000 FF

This price includes all equipment
and instrumentation.

Ultralair address:

ULTRALAIR SA
Zone Industrielle N. 2 - Batterie 200
59309 VALENCIENNES CEDEX
France
Tél. 27/31.00.31
Telex: 810604

Til salg

Solid rummelig villa, fuld kælder, 2 etager, 2
garager - nær moderne svæveflyvecenter,
med alle faciliteter - 60 km fra København,
gode trafik- og skoleforhold.

Billet mrk. 36, FLYV, Postboks 68,
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde

PILOTER OG FLY

søges over hele landet til reklameflyvning
(bannerslæb).



Vejlevej 158
8700 Horsens
Tlf. 05-64 30 66

FLYANPARTER I TOBAGO TB 10

Der er enkelte ledige anpartar i TOBAGO TB 10 OY-CAI.

Ved investering i dette særdeles veludstyrede fly kommer De med i en forretning, med deraf følgende skattefordele i form af afskrivning og investeringsfradrag på selvangivelsen.

Ved siden af den skattemæssige fordel, indgår man i CAT's rabatsystem og opnår således den størst mulige rabat på leje af alle TAMPICO TB9 og TOBAGO TB10.

OY-CAI er nok Danmarks bedst udstyrede eenmotorede rejsefly med bl.a. KING IFR, areanavigation og autopilot.

Har De endnu ikke prøvet en TOBAGO, er det nu på tide at bestille en prøvetur.

Rekvirer gerne vor udførlige mappe om fly og anpartar.



Nyere brugte fly: een eller tomotorers

Ønsker De enten at købe, sælge eller lease et fly, er CAT gerne behjælpelige med dette.

CAT har i øjeblikket flere gode tilbud på brugte fly, bl.a.:

TB 20	1983	IFR	835.000,-
TB 10	1979	VFR	250.000,-
TB 10	1982	VFR	335.000,-
TB 10	1983	VFR	531.200,-
TB 9	1981	VFR	275.000,-
TB 9	1983	VFR	384.000,-
TB 9	1982	VFR	269.500,-
MS880	1978	VFR	145.000,-
MS235	1977	VFR	220.000,-
PN 68	1976	IFR	650.000,-
PN 68	1979	IFR	1.120.000,-
PN 68	1979	IFR	1.250.000,-

Ring for udførlige specifikationer og eventuel demonstration.

INVESTERINGSFOND:

Er De i besiddelse af en investeringsfond og samtidig interesseret i fly – var det måske en idé at købe et SOCATA-fly.

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS.

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE DK 4000 ROSKILDE TELEFON (02) 39 11 14

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONIC



Illustration i nat. størrelse

BECKER FLUGFUNK Avionics made in Germany

760 kanaler
4 faste kanaler
Strømforbrug: 70 mA
Montering: 2" Hul.

Ideel som 3die VHF forsynet direkte fra akkumulator.
Venligst forlang brochure tilsendt.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet



**Lær at flyve
her i foråret....**

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = tomotors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training-

Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA

A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.

A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.
Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.
Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

- RADAR - AVIONIC - AUTOPILOT - - INSTALLATION - SALES - REPAIR -

UDDRAG AF MFL 95-1983 Fra 1. januar 1985 skal samtlige sende/modtager anlæg i frekvensområdet 118,000- 136,000 MHz være indrettet således...

MED ANDRE ORD Ønsker Du at flyve i områder hvor radiokommunikation er påkrævet, skal Du senest den 1. januar 1985 ha' installeret mindst 1. 720 kanals kommunikationsradio.

NETOP NU kan vi tilbyde fordelagtige priser på 720 kanals kommunikationsradioer såvel brugte som nye. Ring og forhør om prisen.



SCAN-AVIONICS ApS

YOUR AVIONICS SHOP IN SCANDINAVIA

BILLUND AIRPORT
7190 BILLUND, DENMARK
TLF. 05-33 84 22
TELEX 60107

OSLO AIRPORT
BOBLEHANGAREN
P.O. BOX 193, 1330 OSLO
NORWAY. TLF. 02-12 25 82

BROMMA AIRPORT
HANGAR 4 (B.A.M.)
P.O. BOX 20148, 16120 BROMMA
SWEDEN, TLF. 08-98 97 10

VORE FLYMEKANIKERE HAR BEGGE BEN PÅ JORDEN!



Vi har en effektiv besætning når det gælder driftssikker reparation og service

Et godt team betyder lige så meget som den enkelte mekanikerdygtighed og vel er vore mekanikere dygtige.

Men sammen udgør de et ubrydeligt hold, der når langt større resultater på hjemmebanen, end du er vant til.

De udfører reparationer af enhver art, de udfører almindelig vedligeholdelse, foretager batteriservice, trouble shooting, genopbygning efter skader, lydisolering, afbalancerer propeller, hydraulisk test, de producerer og sælger specialværktøj samt udstyr og så står de for kurser tilrettet mekanikere og piloter.

Vi er servicecenter for:



BOHNSTEDT-PETERSEN & DYRBERG A/S
Flyværf

Solhøjgårdsvej 6-8 · Roskilde Lufthavn · 4000 Roskilde · Tlf. 02 - 39 11
Telex: 43147 · Radio: 130-57 mcs

FLYV

5

ÅRGANG

MAJ 1984

KR. 13,00



FLYANPARTER I TOBAGO TB 10

Der er enkelte ledige anpartar i TOBAGO TB 10 OY-CAI.

Ved investering i dette særdeles veludstyrede fly kommer De med i en forretning, med deraf følgende skattefordele i form af afskrivning og investeringsfradrag på selvangivelsen.

Ved siden af den skattemæssige fordel, indgår man i CAT's rabatsystem og opnår således den størst mulige rabat på leje af alle TAMPICO TB9 og TOBAGO TB10.

OY-CAI er nok Danmarks bedst udstyrede eenmotorede rejsefly med bl.a. KING IFR, areanavigation og autopilot.

Har De endnu ikke prøvet en TOBAGO, er det nu på tide at bestille en prøvetur.

Rekvirer gerne vor udførlige mappe om fly og anpartar.



Nyere brugte fly: een eller tomotorers

Ønsker De enten at købe, sælge eller lease et fly, er CAT gerne behjælpelige med dette.

CAT har i øjeblikket flere gode tilbud på brugte fly, bl.a.:

TB 20	1983	IFR	835.000,-
TB 10	1979	VFR	250.000,-
TB 10	1982	VFR	335.000,-
TB 10	1983	VFR	531.200,-
TB 9	1981	VFR	275.000,-
TB 9	1983	VFR	384.000,-
TB 9	1982	VFR	269.500,-
MS880	1978	VFR	145.000,-
MS235	1977	VFR	220.000,-
PN 68	1976	IFR	650.000,-
PN 68	1979	IFR	1.120.000,-
PN 68	1979	IFR	1.250.000,-

Ring for udførlige specifikationer og eventuel demonstration.

INVESTERINGSFOND:

Er De i besiddelse af en investeringsfond og samtidig interesseret i fly - var det måske en idé at købe et SOCATA-fly.

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS.

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE · DK 4000 ROSKILDE · TELEFON (02) 39 11 14

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONIC

BECKER

VHF COMM.
TYPE AR 3201

760 kanaler 118-136,975 MC.
Strømforbrug: 70 mA

4 faste kanaler
Montering: 2" Hul.

720 kanals VHF fra 1 Jan 1985

Vi kan anbefale denne fikse løsning, hvis der er pladsproblemer i dit fly. Iøvrigt lagerfører vi VHF anlæg i fabrikat Collins, King og Narco. Venligst forlang brochure tilsendt.



Hør vore tilbud i brugt udstyr på 02-39 01 81, Søren Jakobsen.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

AVIA RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

HT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVEINSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

Brikker til en mediaplan

NR. 1

Vigtigste eller næstvigtigste informationskilder for fagligt relevante oplysninger om varer og lign.:

1) Danske fagblade...33%

2) Samtaler med kolleger...32%

3) Danske aviser....25%

Kilde: AIM analyse/Dansk Fagpresseforening.

Brikker til en mediaplan

KONTANT KONTAKT

Inden for de sidste 12 måneder har læserne:

Telefon-reageret på en annonce i et fagblad.....36%
Rekvireret materiale ved kupon i fagblad..41%

Kilde: AIM-analyse/Dansk Fagpresseforening.

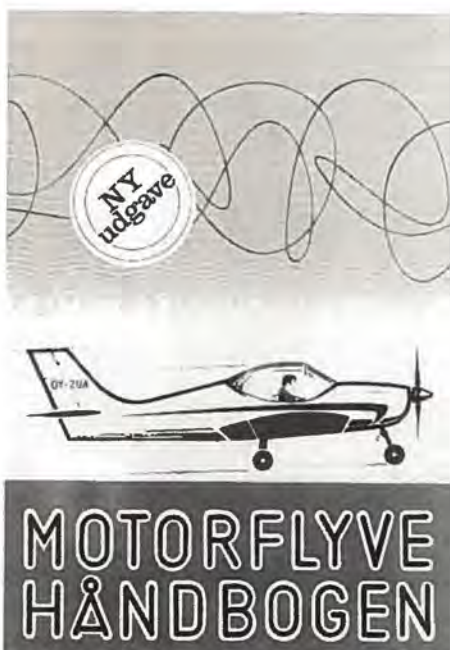
ANNONCÉR I FAGPRESSEN
- det taler tallene for!

 **Dansk Fagpresseforening**

ANNONCÉR I FAGPRESSEN
- det taler tallene for!

 **Dansk Fagpresseforening**

3. UDGAVE - STÆRKT REVIDERET



En sikker vej til certifikatet:

Med **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN**
er det let at bestå teoriprøven til A



Nu trykt i 20.400 eksemplarer

Men **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN** rækker videre end til teorien. Den er
En vej til fortsat sikker flyvning

Den er skrevet for at give dig størst mulig information om privatflyvnings baggrund og for at animere dig til at gøre din flyvning så effektiv og så sikker som muligt.

MOTORFLYVEHÅNDBOGEN er ikke bare en lærebog, men en håndbog man fortsat slår op i.

Et eftertænksomt studium af kapitlet Flyvesikkerhed fx her ved den flyvesæsons begyndelse vil kunne spare dig for havarier. Her er samlet et væld af erfaringer – nogle af dem bitre – som andre har gjort, men som du kan drage nytte af.

– og så fremtræder den lækker indbundet og trykt på fint hvidt papir, så både de mange fotografier og Tyr's uovertrufne tegninger rigtig kommer til deres ret.

Tegninger af: Tyr

Skrevet af:
P. Weishaupt
J. Thinesen
K. Rasmussen
P. A. Skovmand

440 sider - 365 illustrationer.

Pris kr. 340, inkl. moms

Fås i enhver boghandel samt hos:

FLYV
FLYVS FORLAG

Københavns Lufthavn
Postbox 68
4000 Roskilde

02-39 08 11

KDA
SERVICE

- med rabat til KDA-medlemmer
kr. 305,- inkl. moms

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.
Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 5 Maj 1984

57. årgang

Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den
første i forudgående måned.

Bidrag fra læserkredsen er velkomne, både
ekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion
og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt mate-
riale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
beholder sig ret til at redigere og om fornø-
dent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatters
egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionen eller Kongelig Dansk Aeroklubs
mening.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementspris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændrin-
ger rettes til det lokale postvæsen.

Annoncepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Rubrikannoncer (min. 20 mm):

8,25 kr. pr. mm

Sidste indleveringsfrist for annoncer:

den første i forudgående måned.

Sats og tryk:

is N. Olaf Møller

dette nummer:

Kort sagt	142
Beechcraft-fly i 1984	144
Schweizisk modelfly	145
Cessna-fly i 1984	145
Orstinesminde flyveplads	146
Airbus A320 og nyt om MD-80	148
Mere typenyt	149
Bjilund Flyveklub i 20 år	150
Regler for ultralette	152
Regler for dragefly	153
CFM Shadow - ny ultralet	153
Lufftartsdirektoratets målsætning	154
Ser du godt ud?	155
Om et rationaliseringsforslag	156
Bøger	157
Oscar Yankee	158

Forsidebilledet:

Med beslutningen om at sætte Airbus
A320 i produktion er Europa med i kaplø-
bet om et stort marked for trafikfly til korte
og mellemrange ruter.

En ny Caravelle?

En ganske vist forsigtig optimisme synes at brede sig inden for luftfarten. Det er ikke blot SAS, der kan udvise overskud, og flere luftfartsselskaber er igen begyndt at købe stort ind. Talmæssigt er American Airlines' bestilling af 67 McDonnell Douglas MD-80 (plus 100 optioner) nok den mest i øjnefaldende, men det drejer sig trods alt om en konstruktion fra begyndelsen af 60'erne.

Nok så betydningsfuld er Airbus-konsortiets beslutning om at sætte den længe diskuterede A320 i produktion. Dette fly kan meget vel gå hen og blive en »ny Caravelle«, altså en type, der vil sætte nye standarder for trafikfly, som Pierre Satre's elegante konstruktion gjorde det for 25 år siden.

Generationsskifte i SAS

Selvom SAS' flådefornyelsespolitik indtil videre synes begrænset til at gøre gode fly bedre, i hvert fald set fra et passagersynspunkt, er det et spørgsmål, hvor længe selskabet kan vente på, at der fremkommer et idealt trafikfly. Man risikerer, at konkurrenterne i mellemtiden er gået over til A320 og tilsvarende fly fra andre flyproducenter.

Men det er ikke blot flyparken, der skal fornyes. Store dele af pilotkorpset nærmer sig de 60 år, der betyder stop for kommerciel flyvning, nemlig de »store årgange« fra 50'erne, der gik over i kommerciel flyvning efter at have fået deres flyveruddannelse i militæret. Med skyldig hensyn til inflationen er det imidlertid meget dyrere at uddanne en pilot til at flyve F-16, end det i sin tid var til at flyve Meteor, så alene af økonomiske grunde er det samfundsmæssigt set en dårlig løsning at lade flyvevåbnet fungere som trafikflyver-skole. Det har man indset i Sverige, hvor en statslig trafikflyver-skole allerede er i gang.

Hvornår kommer turen til Danmark? En sådan skole stabler man ikke på benene på et par måneder. Det kræver lang og grundig forberedelse, selv om det indledende kommissionsarbejde har foreligget et par år. Og selvom SAS måske lige i øjeblikket har rigeligt med piloter, varer det ikke så mange år før situationen er en ganske anden, også for charterselskaberne. Man skal passe på at være forberedt på den kommende udvikling.



KLV's trafik i 1983

Mens den samlede statistik for statslufthavnene i fjor stadig ikke forelå ved redaktionens slutning (efter sigende på grund af overgang til edb), så foreligger dog nu tallene for KLV's lufthavne Kastrup og Roskilde.

Med hensyn til starter og landinger havde Kastrup 11,2% nedgang for charterflyvning, men lidt stigning for rutetrafik og almenflyvning, så slutresultatet blev 162.957 mod 158.165 eller en fremgang på 3%.

Passagertallene viste derimod nedgang for alle tre grupper med 2,9% i gennemsnit fra 9.449.530 til 9.172.049.

Frugt steg fra 140.666 til 143.648 eller med 2,1%.

Roskilde fortsatte nedgangen i flytrafikken trods fremgang i rutetrafik til 1175 starter og landinger som følge af Stauningruten. Anden erhvervmæssig trafik var næsten nøjagtigt det samme som i 1982, nemlig 5.125, mens hovedtilbagegangen som ventet lå hos privatflyvningen, der gik 12,7% ned til 61.360.

I alt faldt trafikken 10,3% fra 75.419 til 67.672 bevægelser i 10 års jubilæumsåret.

Passagertrafikken steg med Stauningruten fra 42.752 til 49.218 eller med 15,1%.

SAS' sommerprogram

SAS' sommerfartplan, der gælder fra 25. marts til 29. september, byder bl.a. på 8% øget kapacitet over Nordatlanten. Alle flyvninger på Los Angeles bliver med Boeing 747 (p.g.a. olympiaden).

I Europa genoptages beflyvningen af Leningrad til juni med to ugentlige afgangene, og der vil i ferisesæsonen blive opretholdt en ugentlig forbindelse mellem Düsseldorf og Rønne.

Og så er vægtgrænsen for fribagage sat op fra 20 til 30 kg – dog kun for passagerer på EuroClass.

Lille SAS

SAS har besluttet at danne et særligt selskab, Scandinavian Business Commuter (SBC), med det formål at kunne stille med egne fly af passende størrelse til områder med begrænset trafikunderlag. Selskabets oprettelse skyldes vist især pression fra SAS-piloternes side, der er utilfredse med, at en række føderuter og sekundære ruter i dag beflyves med indchartrede fly.

SBC, der forventes oprettet officielt den 1. oktober, skal fungere som en separat resultatorienteret enhed i SAS-gruppen. Til at begynde med vil SBC leje mindre fly og omskole egne besætninger til at flyve dem, men det forventes, at selskabet vil få sin egen flåde senest i 1990.

Olympic Airways flyver på Kastrup

Det nationale græske flyveselskab Olympic Airways beflyver fra den 25. marts også København. Der er fire ugentlige forbindelser med Boeing 707 mellem den danske og den græske hovedstad, hvoraf den om tirsdagen mellemlander i Thessaloniki i det nordlige Grækenland.

Olympic Airways blev oprettet i 1957 og havde da en flåde på 14 DC-3 og en enkelt DC-4. Det samlede personale var ved årets udgang 865. I dag består flåden af to Boeing 747, 8 Airbus A300B4, 6 Boeing 707 (hvoraf en fragter), 6 Boeing 727, 11 Boeing 737 og 4 Shorts 330. Andre to Shorts 330 flyves af datterselskabet Olympic Aviation, hvis flåde derudover består af to Shorts Skyvan, to Islander, en Aztec, to Cherokee 140, tre Cessna 152, en Alouette II, en Jet-Ranger og tre Ecureuil. Antallet af ansatte er ca. 9.500.

To dage efter at have føjet København til sit rutenet åbnede Olympic Airways en rute mellem Athen og Marseilles. Hermed beflyver selskabet 31 internationale destinationer.

Lufftartsinspektør E. H. Axelsen

Fhv. lufftartsinspektør Erik Hesselh Axelsen døde den 4. marts, 71 år gammel. Han blev militærflyver i 1936, men måtte kvitte flyvningen efter en ulykke i 1939. I 1946 blev han flyveleder i Kastrup, hvor han avancerede til overflyveleder i 1954 og lufftartsinspektør og chef for flyveledelsen i København i 1958. Han afgik med pension i 1974.

Danair's sommertrafikprogram

Ved overgangen til sommertid den 1. marts gik også Danair over til sit sommerprogram, der dog ikke indeholder de store forandringer. Maersk Air's nye Shorts 330 vil blive indsat på ruterne til Thisted, Skrystrup og Esbjerg, og derved er det blevet muligt at udvide antallet af dobbeltture mellem København og Esbjerg fra de hidtidige fire om dagen til fem.

Der udbydes 1,3 mio. pladser, og i første prognoser regnede man med at sælge de 60%. Den positive udvikling i trafikken i årets første måneder medfører imidlertid, at man nu håber på en belægningsprocent på 65.

Scanair har overskud

Det interskandinaviske charterselskab Scanair driver næsten ikke virksomhed i Danmark, hvor man har mindre end 1% af markedet. Til gengæld har Scanair 48% af det svenske og har i Norge øget sin andel fra 11 til 25%, sådan at det i 1982/83 har samlet andel af det skandinaviske marked på 30%. Det samlede passagerantal var 533.086, hvoraf over 85% rejste til »solens to tredjedele om sommeren.

Regnskabet for 1982/83 udviser indtægter på 727,7 mio. SEK, hvoraf salget af tolv fri varer udgør 126,9 mio. 242 kr. pr. passager. Leje af fly androg 137,2 mio., brændstof 295,7 mio., statslige afgifter 144 mio., besætningsudgifter 98,9 mio., service og varer ombord 97,1 mio. og administration m.v. 4,4 mio.

Efter afskrivninger og finansindtægter og -udgifter er der et overskud på 32,8 mio.

Atter morgenfly til Hamborg

Fra 25. marts har Lufthansa igen en morgenforbindelse mellem Hamborg og København de fem hverdage, hvor flyet kommer kl. 0905 og afgår kl. 0950.

Ruten beflyves med en indchartret Hawker Siddeley 748 fra DLT, der delvis ejes af Lufthansa, og som i forvejen betjener flere tyske indenrigsruter. Da ruten til Hamborg er forholdsvis kort, spiller det ingen praktisk rolle, at HS 748 ikke er så hurtig som Boeing 737 – rejsen tager stadigvæk ca. 1 time.

Grumman X-29A

Grumman's forsøgsfly Model 712 (US betegnelse X-29A) ventes i luften i år, og det skal blive interessant at se, om vingene med den omvendt pilform kan bekræfte resultatet af vindtunnelforsøgene. De er delvis kompositkonstruktion, mens kroppen er af almindelig letmetalkonstruktion. Forkroppen er i øvrigt taget fra en Northrop F-5A, hovedunderstellet fra F-16. Motoren på det ensædede fly er en General Electric F404.



Grumman Aerospace's forsøgsfly 712 med negativ pilform på hovedvingen.



T betyder ikke, at manden skal springe ud, men Utility Tactical Transport. Foruden USAF har militære kunder i det fjerne østen bestilt Shorts 330.

USAF køber Shorts 330

USAF har tildelt den nordiske flyfabrik Short Brothers den såkaldte EDSA-kontrakt. EDSA står for European Distribution Supply Aircraft, og kontrakten omfatter levering af 18 Shorts Sherpa i løbet af de to kommende år og 10 års logistisk støtte og vedligeholdelse af flyene. Kontraktens samlede værdi angives til \$ 165 mio., men USAF har yderligere taget option på 48 fly, med dem kan kontraktsummen løbe op til \$ 660 mio.

Flyene skal stationeres i Zweibrücken i Tyskland og bruges til transport af reservestøtte mellem USAF's europæiske baser. Sherpa er en fragtudgave af Shorts 330, og maskinen er den af Airbus' anvendte Shorts 360, forsynet med en stor motor under bagkroppen, og flyet kan derved modtage den af F-16 anvendte motor F100. Prototypen fløj første gang den 23. december 1982, og da Shorts har sat to fly i arbejde på spekulation, kan de leveres allerede i august. Den sidste af de bestilte fly skal leveres i marts 1986.

USAF-betegnelsen på Sherpa bliver UTT.

Grønlandsfly sælger S-61

Indførelsen af fastvingede fly i den grønlandske lokaltrafik har bevirket overkapacitet af S-61, og Grønlandsfly har nu solgt til et amerikansk selskab, Resort International, der specialiserer sig i at flyve nyere til og fra hotellerne og spillekasserne i Atlantic City. De tre helikoptere vil leveres i dette kvartal. Det drejer sig om den tidligere OY-HAO, der allerede er registreret i USA, idet den har været solgt til et selskab i Alaska, men er vendt tilbage til Grønland, samt om OY-HBJ og OY-HBK. Førstnævnte har stået opmagasineret i Kastrup i et års tid.



Gates C-21A Learjet afløser CT-39 Sabreliner i USAF, der køber på lejebasis.

British Aerospace ATP

For snart to år siden præsenterede British Aerospace et forslag til en moderniseret udgave af HS 748 på Farnborough-flyveudstillingen, og siden har man arbejdet løbende på konstruktionen, men først nu har man fået klaret finansieringen.

ATP, Advanced Turboprop, bevarer stort set selve flystellet fra HS 748, dog bliver kroppen forlænget, så den kan tage 64 passagerer. Motorerne bliver to Pratt & Whitney PW124, hver på 2.520 hk, med seksbladede propeller.

Første flyvning ventes at finde sted i oktober 1986, og afleveringerne kan begynde i september 1987.

Stort overskud hos British Caledonian

Nettoresultatet for Europas største privatjede luftfartsselskab British Caledonian blev et overskud på £ 3,2 mio. for det regnskabsår, der sluttede den 31. oktober i fjor. Året før var der et underskud på £ 0,7 mio. på grund af den trafikreduktion på Sydamerikaruterne, der var en følge af Falklandskrigen.

I år åbner British Caledonian en rute fra London-Gatwick med Airbus A310 til Riyadh i Saudi Arabien, hvorfra flyet fortsætter til enten Abu Dhabi, Doha eller Muscat.

Billigpriser til Tyskland og Ungarn

Det er omsider lykkedes SAS og Lufthansa at komme til enighed om »grønne afgangene«. De tilbydes hele året med 50% rabat, men som et forsøg vil man i juli og august også have »røde afgangene«, hvor rabatten er 65%.

Fra 1. april tilbyder SAS også røde Apex priser til Budapest, her med en rabat på 70%!

I øvrigt

- McDonnell Douglas F-15 Eagle er blevet valgt til USAF's kommende »dual role fighter« i konkurrence med en modificeret udgave af F-16. USAF vil anskaffe 392 af den nye F-15E version, der skal kunne anvendes til både luftforsvars- og jordangrebsopgaver. Våbenlasten bliver op til 11.100 kg.

- Björn Andreasson BA-12 var i luften første gang den 23. marts. Se FLYV nr. 1.

- FSN Karup får nyt kontroltårn i år. Der skal også bygges ny reparationshangar til afløsning for Hangar 22, og der er planer om endnu en hangar til erstatning for Hangar 21, der er faldet for tidens tand.

- National Air and Space Museum planlægger fire hangarlignende bygninger på Dulles International Airport ved Washington til store fly, fx Concorde.

- 73 mikrolette fly havarede i fjor i Frankrig, hvorved 10 omkom og 40 blev såret.

- SAS opretter 1. oktober egen markedsførings- og salgsorganisation i Det fjerne Østen og Australien, hvor man hidtil har haft billet- og salgskontorer sammen med Thai. SAS og Thai's reservations- og salgssamarbejde i Europa, Mellemøsten og Nordamerika påvirkes ikke af nyordningen, ligesom det 25 år gamle samarbejde fortsætter på de tekniske og operationelle områder, stationstjeneste og catering.

- Britannia Airways har som første selskab i Europa taget Boeing 767 i brug. Flyet har dobbelte nødudgange over vingerne, et krav fra de britiske luftfartsmyndigheder for at godkendes en afgang til 290 passagerer mod ellers 255. Sædearrangementet over tværs er 2-4-2.

- SABENA overtog den første af tre A310 den 1. marts. SABENA's udgave har P&W JT9D-7R motorer og er den første med forhøjet startvægt (142.000 kg mod standardvariantens 132.000 kg). Den tager 211 passagerer, hvoraf 18 på første klasse.

- SAS DC-10 LN-RKB, der løb ud over baneenden under landing i Kennedy lufthavn, New York, den 28. februar og havnede på lavt vand, er så medtaget, at det næppe kan betale sig at reparere den. De 163 passagerer og 14 besætningsmedlemmer kom ikke noget til.

- Scanair, der siden foråret i fjor har indlejet to af SAS' Airbusser, har nu også lejet den tredje. Den fjerde er havareret.

- Linjeflyg har bestilt endnu en Fokker F 28, selskabets 16.

- AMX, den italiensk-brasilianske jagerbomber, blev rullet ud den 12. februar i Torino. Den ventes i luften den 2. maj.

- Royal Navy vil ombygge et container-skib med flyvedæk agter som trænings-skib for Sea Harrier og helikoptere.

- Gates Learjet afleverede den første C-21A, den militære udgave af Learjet 35, til USAF i begyndelsen af marts. 41 er i ordre (på lejebasis) til afløsning af CT-39 Sabreliner.

Beechcraft-fly 1984

Der er 20 fly på Beechcrafts prislister for 1984, men for otte af dem mangler priserne – de vil følge senere. Det gælder fx det, de kalder Beech Aero Center flyene – fra Skipper over Sundowner 23, Sierra C24R, Bonanza V35B, den tomotorede Duchess samt nogle af Baron-modellerne.

Der er dog tre Bonanza-modeller, nemlig F33A, A36 og B36TC til priser fra 146.500\$ og opad og med små detaljeændringer i 1984-udgaverne.

A36 har fået 300 hk i stedet for 285 med deraf forbedrede præstationer.

Også Baron 58 har fået de 300 hk Continental IO-550-B motorer i stedet for CB-udgaven på 285. Den koster idag 315.000\$.

King Air familien trives i bedste velgående med to nye familiemedlemmer: C90A med nye »pitot«-indklædninger af motorerne og en største rejsehastighed på 247 knob (467 km/t) – det er 12 knob mere end forgængeren, C90-1.

Og så er der det nye »flagship« i familien, Super King Air 300 med to Pratt & Whitney PT6A-60A motorer og firebladede Hartzell-propeller. Den kan rejse 23 knob hurtigere end King Air 200, nemlig 317 knob eller 586 km/t. Og den siges at være det eneste turbi-

King Air C90A

nemotorfly i sin klasse, hvor man kan fylde både tanke, sæder og bagagerum op uden at overskride tilladt fuldvægt eller tyngdepunkts-begrænsninger. Det har rækkevidde op til 3.625 km med reserver. Pris: 2.341.750\$.

Endelig får Beechcraft 1900C Airliner en fætter: 1900 Executive til 15 passagerer i to kabiner.



Udadtil ser Super King Air 300 næsten ud som 200, men den har væsentlig forøgede præstationer.



– Af fremtidsmodellerne så fortsæt den enmotors Beechcraft Lightning 3 med trykkabine og turbinemotor sine certificeringsprøver og skulle være klar sidst i år eller i begyndelsen af 1985 med en pris på 773.000\$, mens Starship 1's skalamodel i 85% størrelse efter sin første flyvning den 29. august i fjor ved årudgangen havde udført 68 flyvninger og over 160 flyvetimer. Også den stiler man efter at have færdigprøvet ved udgangen af 1984 med første leverancer et år senere. Pris: 1,2 mio. 1984-dollars.

Beech repræsenteres nu i Danmark af Business Flight Service A/S i København.

Stadig lav produktion

Den forventede bedring i markedet for enmenfly i USA har hidtil kun vist sig i det tunge ende, hvor GAMA opgiver en stigning for årets to første måneder på 6,3%, hvilket er præcist ét fly (17 i stedet for 16). Men det betød i penge en stigning på 5% for februar. Alle øvrige kategorier noterer fortsat nedgang for januar-februar, fra 1% til 36%. Ser man nedad månedstallene på de enkelte typer, er der mange nulledninger, og på nogle typer er der ingen produktion for tiden er indstillet bl.a. fordi eksporten stadig falder – den er halveret for de to måneder.



Beechcraft Lightning 38P – enmotors med turbinemotor og trykkabine – ventes typegodkendt, så den kan leveres fra 1985.

schweizisk modulfly

En schweizisk industrimand Max Dätler fremstiller præcisionsmaskiner til den grafiske industri, men har i mange år så givet sig af med reparation og ombygning af lette fly, ligesom hans firma har været som underleverandør til Pilatus. Han har i en årrække arbejdet på et skolefly med betegnelsen MD-3 Swiss Trainer, som blev bygget første gang den 12. august i fjor med et stykke tydelig selv ved pinden.

Ved første øjekast ser det ud som hvilket som helst andet skolefly, men det adskiller sig fra alle andre fly ved en helt utrolig grad af modul-opbygning. Den begrænser sig kun til vinger- og haleflader. Flaps, krænser, højde- og sideror er alle lavet af samme basiselement og er indbyrdes udskiftelige. Det betyder ikke blot, at fremstillings- og vedligeholdelsesomkostningerne bliver lavere, men også at man kan nøjes med mindre reservedelsbeholdninger.

Swiss Trainer tænkes bygget i to udgaver, MD-3-115 med 110 hk Lycoming O-235-A og MD-3-160 med 160 hk Lycoming O-360-D2A, sidstnævnte også beregnet til slæb. Prototypen er af typen MD-3-160. Strukturen er stort set af helmetal, dog anvendes glasfiber til motorskærme m.v. Vingen har et modificeret NACA 215 414 prof og 4° v-form. Understellet er fast. Der er hydraulik-betjente skivebremsere på hovedhjulene og styrbart næsehjul (det er blet sammen med sidestyret). I den 3 cm brede kabine er der plads til to ved siden af hinanden, og der er kapacitet til 50 kg bagage.

Certificeringsprogrammet tilsigter godkendelse efter reglerne i FAR Pt 23, såvel i klasse som i aerobatic kategorien.

data og præstationer for MD-3-160

Spanvidde 10,00 m, længde 6,98 m, højde 2,92 m. Vingeeareal 15,00 m². Tomvægt 700 kg, max. start- og landingsvægt 900 kg, max. til kunstflyvning 750 kg. Vingebelastning 60 kg/m².

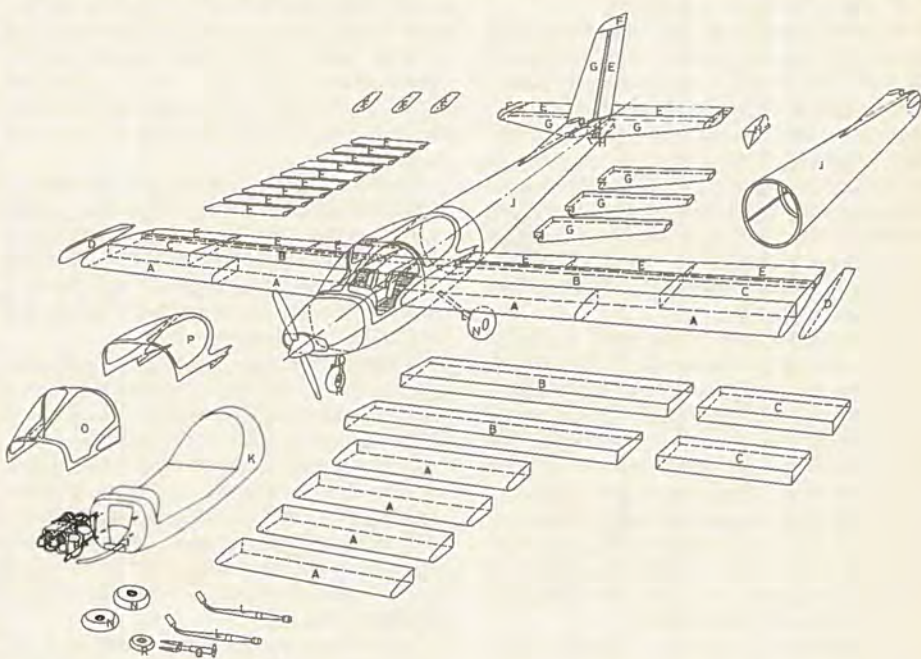
Størst tilladte hastighed 313 km/t, manøvrerhastighed 246 km/t, rejsehastighed 200 km/t i 75% i 5.000 fod 230 km/t. Økonomisk rejsehastighed ved 66% i 5.000 fod 218 km/t. Mindste hastighed 85 km/t. Max. stigehastighed 7,0 m/s i 0 fod.

Cessna's 1984-modeller

Der er ikke de store overraskelser i de fly,



Der synes at være fint udsyn fra Swiss-Trainer, hvis modul-opbygning fremgår af tegningen herunder. Om nogen tør sætte endnu et tosædet fly i produktion i disse tider, må vi vente og se.



Cessna byder på i år.

De fire letteste fly (Model 152, Skyhawk, Cutlass og Cutlass RG) har fået indført småændringer, og fx hører skulderseler på bagsædet til standardudstyr og også sty-

regrejer i højre sæde på de tre sidste, mens hjulskærme på Skyhawk og Cutlass med fast understel bliver ekstraudstyr.

Alle typer leveres nu med 12 måneders garanti i stedet for 6.

Priserne på Cessna 152 ab fabrik ligger fra 29.700\$ til 39.350 for kunstflyveudgaven, de tre større koster fra 47.700 for den enkleste Skyhawk til 85.700\$ for Cutlass RC II med et vist navigationsudstyr.

Tilsvarende mindre ændringer findes på de større enmotors modeller, nemlig Skylane, Skylane RG, 185 Skywagon, Stationair 6 og 8 og deres udgaver med kompressor-motorer samt Centurion II. Priserne varierer fra 72-750 til 156.400\$ for Turbo Centurion II med NAV/PAC.

Tilsvarende mindre justeringer gælder de tomotors typer med stempelmotorer: Crusader, Model 340, 402, Chancellor samt 421 Golden Eagle.

— Cessna repræsenteres i Danmark af Sun-Air Scandinavia i Billund.



Man kan stadig få en Cessna uden næsehjul og bagrude: Cessna 185 Skywagon, der stammer fra 1960.

FLYVEPLADS

Hvor mange former for almenflyvning stadig trives

»I løbet af kort tid tager vi afsked med Kirstinesminde flyveplads, der falder for byens udvikling.«

Sådan skriver den daværende formand for Århus Flyveklub i det hæfte, klubben udsendte i anledning af sit 40-års jubilæum i 1979; men hverken han eller nogen anden kunne da vide, at demo- og bureaukrati skulle bevirke, at pladsen stadig er åben og bliver ved med at være det nogle år endnu. Dog ikke til evig tid, som der er nogle der håber på!

To ting ligger nemlig helt fast, siger flyvepladsleder Erling Greve:

1. Kirstinesminde lukker

2. Århus får en ny flyveplads.

Hvor og hvornår er det i øjeblikket helt umuligt at sige noget om; men det bliver i alt fald ikke Tirstrup, der overtager Kirstinesmindes funktion som privatflyveplads. Interessen samler sig om en plads ved Højslev, omtrent på det sted hvor man for en halv snes år siden planlagde den meget omtalte Hammel-lufthavn. D.v.s. den lokale kommunalbestyrelse er ikke meget for at skulle huse en flyveplads, hvorimod borgmesteren i nabokommunen Hadsten har erklæret sig positiv.

En flyveplads på dette sted, midtvejs mellem Århus og Randers og i rimelig afstand fra Silkeborg, vil kunne løse alle tre byers flyvepladsproblemer. I århusianske flyvekredse håber man nu, at amtet vil støtte denne placering, fordi det her vil blive muligt at få en flyveplads uden operationelle begrænsninger. Men siger amtet nej, vender Århus byråd sikkert tilbage til Højslev løsningen (den er faktisk vedtaget af byrådet for nogle år siden), der desværre har indbyggede restriktioner.

Et detailprojekt til den nye plads er selvsagt ikke udarbejdet endnu, men man regner med en plads i stil med Maribo eller Skive, altså med asfaltbane på ca. 1.000 m og lys – plus en parallelbane med græs, for pladsen skal også bruges til svæveflyvning. Prisen inklusive jordkøb bliver på omkring 13 mio. kr.

Op under alle omstændigheder lukker vi senest den 1. april 1987, siger Greve, fra hvis kontor man har god udsigt til de jordarbejder, der er begyndelsen til det nye amtssygehus. Bulldozerne er allerede betænkelig nær ved banen!

Ældre end Kløvermarken

Hvor gammel Kirstinesminde Flyveplads egentlig er, lader sig vanskeligt fastslå, men der har været fløjet, i hvert fald lejlighedsvis, fra området lige siden 1919, ja de første flyvninger på Skejby Mark fandt sted allerede i september 1909, nogle måneder før man begyndte at flyve på Kløvermarken! Nøjagtig hvor den franske opvisningspilot Leon Delagrangé startede og landede med sin Bleriot XI, er det vanskeligt at fastslå, men gården Kirstinesminde ligger i alt fald på Skejby Mark.

I 1939 erhvervede Århus kommune Kirstinesminde med henblik på at anlægge en kommunal lufthavn, og selvom krigsudbruddet forhindrede realiseringen af denne plan, nåede lade på Kirstinesminde dog at blive taget i brug som hangar for en privat Piper Cub, som den nystartede Århus Flyveklub brugte ved sin skoling, der dog foregik på en hedestrækning ved Auning.

Tyskerne gjorde ikke brug af det designerede lufthavnsområde, men det gjorde englænderne, som i sommeren 1945 anlagde en lille flyveplads til forbindelsesfly på Kirstinesmindes jorder – og dermed havde Århus fået en besked, men i hvert fald velbeliggende flyveplads.

Driften af pladsen, der dog ikke var meget andet end en stor græsmark med en maximal startlængde på 500 m, blev overladt til Dansk Lufttaxa; men den optimisme, der prægede dansk flyvning i de første efterkrigsår, forsvandt hurtigt, og efter Lufttaxas likvidation overtog Århus Flyveklub selv lejemalet i 1952. Selve driften blev dog overladt til erhvervsflyvere, først Sylvest Jensen, derefter fra 1956 Svend Fjeldsted Hansen.

Tredivernes planer om at anlægge en trafiklufthavn på Kirstinesmindes jorder blev aldrig realiseret. Området var for lille til efterkrigstidens krav, og i stedet snakkede man i årtier om andre løsninger på lidt fjernere lokaliteter som Egå, Grundfør og Hammel – for til sidst at ende med at gøre den midlertidige løsning Tirstrup permanent.

Imens blev der af gode grunde ikke ofret noget på en udbygning af Kirstinesminde, og flyvepladsen havde store problemer med at leve op til de sikkerhedskrav, som luftfartsmyndighederne stillede. Det gik så

vidt, som at flyvepladsen stod foran lukning, da Århus kommune og omegnskommunerne greb ind og i 1963 oprettede Århus Husegnens Flyveplads I/S, der overtog driften af flyvepladsen og gennemførte nogle hårdt tiltrængte forbedringer.

Blandt andet blev pladsen ændret til sin nuværende udformning med en 650 m lang græsbane, der blev officielt indviet sammen med en nyopført administrationsbygning den 28. august 1965. Samme dag lagde Erling Greve uniformen efter 15 år i Hæren og blev ansat som flyvepladsleder.

Ved kommunesammenlægningen i 1970 blev de omegnskommuner, der var med til at drive flyvepladsen, en del af Århus, og siden da har Kirstinesminde Flyveplads været en kommunal institution, henhørende under Århus magistrats 5. afdeling, der tager sig af trafikale forhold, bl.a. havne- og busdriften.

Men nogen større udbygning af flyvepladsen er der ikke sket i de 20 år, den har været kommunal, udover at der er blevet opført forskellige privatejede hangarer og Der har ganske vist været forskellige planer om asfaltbane, lysanlæg m.v., senere for et par år siden. Men selv om pladsen stadig ligger i forholdsvis landlige omgivelser, rykker byen nærmere og nærmere og et parcelhuskvarter, der er under opførelse omtrent for østenden af banen, skunk nok give støjklager i de få år, pladsen har tilbage.

25% af flyveplads trafikken

Men Kirstinesminde er også en flyveplads hvor der virkelig bliver fløjet. Gennem de sidste halve snes år har den tegnet sig for ca. 25% af antallet af starter fra danske offentlige flyvepladser (lufthavnene er ikke medregnet) og den er i øjeblikket hjemsted for 68 fly, nemlig 47 motorfly, hvoraf 11 tomotors, 18 svævefly og 3 motorsvævefly. Desværre er der ikke hangarplads til dem alle, idet pladsens usikre fremtidsudsigter just ikke har virket tilskyndende til opførelse af permanente bygninger.

Kirstinesminde er hjemsted for fem klubber, der alle har flyvning som interesseområde, og er det største uddannelsescentrum uden for København, når man regner efter antallet af udstedte certifikater. I år regner man således med at nå op på 50 til motorfly, svævefly og faldskærm.

Kirstinesminde har idag talrige huse og hangarer i højt forskellig stil.



Eldst på pladsen er Århus Flyveklub, har været der siden 1946 (eller 1939?) nu har ca. 100 medlemmer. Den har et klubhus på 100 m², opført i 1971. I 1974 kom Århus Svæveflyveklub til på Kirstinesminde, i øvrigt for fjerde gang, idet man havde fløjet på Skejby Mark 134, 1937-39 og i de første efterkrigsår. Den har ca. 130 medlemmer, og i 1981 kunne man tage et dejligt stort klubhus i brug, der er på hele 300 m², hvoraf værkstedet og optager godt halvdelen. Huset er i øvrigt baseret på nogle barakker, der tidligere stod inde i Århus og anvendtes af Danmarks Radio, og til opstillingen af dem på pladsen fik klubben kommunal støtte, og ikke fra den flyvepladsforvaltende myndighed, men fra fritids- og kulturudvalget.

Et par år tidligere blev også Århus Faldskærmsklub oprettet. Den har nu ca. 110 medlemmer og har netop fået et klubhus på 210 m², nemlig en tidligere brugsforsøg. De nyeste skud på klubtræet er en afdeling for mikrolette fly og en lokalafdeling for veteranflyveklubben.

Erdeles fredelig sameksistens

Der er så mange forskellige former for trafik på pladsen synes ikke at volde problemer. Tværtimod har vi et godt samarbejde klubberne imellem, siger svæveflyvernes formand *Vagn Toft*, der i øvrigt er formand for motorflyveklubben fra 1971 til 1973. Nogle medlemmer er aktive på de to steder, men der er fx også motorflyvere der flyver flyslæb for svæveflyveklubben, mens andre flyver for faldskærmsflyverne.

Århus Svæveflyveklub ser frem til den nye flyveplads og håber på, at det bliver et sted uden restriktioner, idet der af hensyn til sikkerheden på EKKM ikke må flyves frit efter kl. 19, onsdag aften dog undtaget. Og så slipper man også for den usikkerhed, der undertiden forhindrer svæveflyvning fra Kirstinesminde.

Udover klubhuset råder man over to tredjedele af »blikhangaren« og en træhangar, der anvendes af 4 privatjede svævefly. I »astichangaren« mistede beklædningen under en storm tidligere på året, men helvæs stod flyene på transportvogne og blev intet til. Hangarplads er dog fortsat en værdifuld ressource, og selv i flyvesæsonen må man nøjes med at have fire fly stående opend. Da der kun er én bane i Kirstinesminde, er man henvist til at bruge flyslæb; men på den nye plads vil der blive både permanent bane til motorfly og en græsbelagt særskilte landingsrunder for de to kategorier, og det åbner muligheden for at komme tilbage til spilstart.

Klubben får en del henvendelser fra folk, der gerne vil lære at svæveflyve, men kan ikke bære, at krisen kradser, for mange viger mod svæveflyvning, når de hører at et S-certifikat koster ca. 10.000 kr. plus klubkontingent. I øvrigt har man en fast pris på 2.500 kr. (plus klubkontingent) til eneflyvningsbevis.

Så erhvervsflyvning

Den i Kirstinesminde tjener i høj grad også på erhvervsflyvning. Der er ca. 3.000 timer og landinger årligt med forretningsmæssig taxa, men her er man meget generet



Terminalbygningen på Kirstinesminde.

af den primitive flyveplads, der kun kan bruges til VFR-trafik, og som desuden ofte er lukket i perioder på grund af for våd bane. Med et tidssvarende baneanlæg ville operationstalet sikkert have været det dobbelte.

Desuden anvendes Kirstinesminde til patienttransport og ambulanceflyvning. Falck er der ofte flere gange daglig og tegner sig sammen med Flyvevåbnets redningshelikoptere for ca. 700 operationer årligt.

I øvrigt er der ikke stationeret helikoptere i Kirstinesminde. Bergqvist Helikopterservice havde ellers i tre år helikopterskole på pladsen, indtil man måtte fortrække af miljømæssige grunde.

Kirstinesminde er hjemsted for to erhvervsflyvevirksomheder, Aircenter og en afdeling af Jetair, og der er to værksteder: Dansk Aero (ved *Bent Halling*) som også står for benzinsalget, samt en filial af Aviation Work Center i Tirstrup, så alt i alt er Kirstinesminde arbejdsplads for en lille snes mennesker.

Selve flyvepladsdriften beskæftiger tre mand, udover flyvepladsleder Greve også to flyvepladsfunktionærer. De har et job med flere kasketter, for Kirstinesminde er grænseflyveplads, så de virker også som toldere og paskontrollører. Desuden sender man som den eneste plads i Danmark hver time i åbningstiden meteorologiske observationer til vejrtjenesten i Karup.

Kirstinesminde har i 1983 fået telex, hvilket især er en fordel for pladsens brugere, som ad den vej kan indhente vejroplysninger for specificerede rejseruter.

Selv om flyvepladsen er kommunal, fastsættes taksterne af staten (Ministeriet for offentlige arbejder). Efter at have været uændret siden 1965, blev de reguleret i fjor, og startafgiften er nu 20 kr. for fly under 1.500 kg, og 30 kr. for fly over denne grænse – og hertil kommer der moms. Fly stationeret på pladsen kan dog hurtigt tjene

ind, hvad et abonnementskort koster. Det er nemlig kun 457,50 kr. for privat og 1.525,00 kr. for erhvervsflyvning – og i disse beløb er momsen endda inkluderet.

55.000 operationer i 1989?

I 1976 kulminerede trafikken på Kirstinesminde med 45.364 starter og landinger. Siden gik det her som på alle andre pladser støt tilbage, men der var dog en lille stigning fra 27.143 operationer i 1981 til 27.824 i 1982. I 1983 nåede man kun op på 23.749 hvilket Greve dog tilskrives den sårbare bane.



Erling Greve.

Med hensyn til fremtiden er han imidlertid optimist. Han er ikke i tvivl om, at den almindelige bedring i økonomien og de stabiliserede brændstofpriser vil vende udviklingen, så de senere års afmatning af almenflyvningen vil blive afløst af fremgang og stigende trafik på Kirstinesminde.

Men den helt store fremgang kommer først, når Århusegnen får en ny flyveplads med permanent bane og uden restriktioner – så venter man at nå op på 55.000 operationer i 1989.

H.K.



Foruden motorflyvning, svæveflyvning og faldskærmsport dyrkes der nu også ultraletflyvning på Kirstinesminde.



AIRBUS A320 I SVING – og MD-80 fortsættelse

Airbus-konsortiet har længe haft en hel række trafikfly under projektering, to- og firemotors og med brede eller smalle kroppe af forskellig længde, og der er nu opnået finansieringsbrev til realisering af et af dem, nemlig A320, der bliver et to-motors fly til ca. 150 passagerer.

Det er en flykategori, som der i den næste snes år vil være behov for ca. 3.000 af, anslår konsortiets markedsføringssekspert, nemlig til afløsning af de mange to- og firemotors trafikfly, der blev konstrueret tilbage i 1960'erne. Air France afgav allerede i 1981 ordre på 25 stk. A320, og siden har Air Inter, British Caledonian, Inex-Adria og en anonym køber bestilt sammenlagt 26, hvortil kommer 45 optioner. Det er større ordrebeholdning ved lanceringen, end noget andet ikke-amerikansk trafikflyprogram har kunne opvise.

De samlede udviklingsomkostninger anslås til 1,7 milliarder \$, inden det første fly kan afleveres i foråret 1988.

Selvom A320 altså har befundet sig på tegnebrættet en årrække, er konstruktionen kontinuerligt blevet revideret, og siden Air France afgav sin bestilling, er det fx lykkedes at reducere strukturvægten med 2.500 kg ved anvendelsen af Kevlar kompositmaterialer, ligesom der er sket væsentlige aerodynamiske forbedringer.

Bred smalkroppet

I modsætning til de to tidligere Airbus typer A300 og A310 får A320 kun én gang på langs af kabinen, men kroppen blive 3,72 m bred mod fx 3,07 m på DC-9. En typisk indretning bliver fx 12 på 1. klasse med 4 sæder på tværs og 132 på økonomiklasse med 6 på tværs. I charterudførelse bliver der plads til 179 passagerer.

Med fuld passagerlast kan A320 flyve

3.240 km og stadig operere fra de kortere baner, der er typiske for regionale og lokale flyvepladser.

Airbus har valgt CFM International som motorleverandør og har allerede bestilt 30 stk. CFM 56-4 motorer, men forventer senere at kunne tilbyde flyet med den splinternye V 2500 fra International Aero Engines konsortiet.

Ifølge Airbus Industrie vil A320 bruge 44% mindre brændstof pr. sæde og få 30% lavere direkte driftsomkostninger end »nuværende«s tidens mest avancerede tremotorsjetfly.

Beregnete data

Spændvidde 33,91 m, længde 37,57 m, højde 11,76. Operationel tomvægt 37.100 kg, max. startvægt 66.000 kg. Max. betalerlast 19.900 kg (passagerer og bagage) 14.880 kg, yderligere fragt 5.020 kg. Brændstoftankkapacitet 15.900 l. Præstationsoplysninger er ikke offentliggjort endnu.

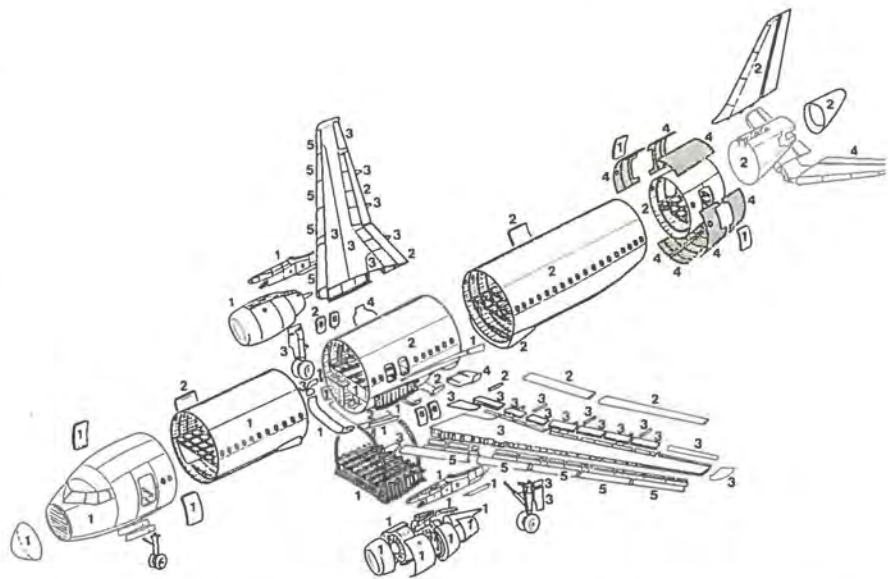
Kæmpeordre på MD-80

American Airlines har bestilt 67 McDonnell Douglas MD-80 (DC-9 Super 80) og taget option på yderligere 100. Det totale salg af MD-80 er dermed oppe på 307 faste ordrer og 133 optioner, hvoraf der pr. 1. februar var leveret 151.

De 67 fly, der er i fast ordre, skal leveres mellem 1985 og 1987, mens de 100 skal bekræftes i serier på 10, to år før leveringen påbegyndes. Bliver alle 100 bestilt, vil leverancerne strække sig til 1991.

Værdien af bestillingen, som siges at være den største i civilflyvningens historie (inflationen hjælper nok godt til), er ikke blevet offentliggjort, men amerikanske forretningsblade nævner, at American Airlines kan presse prisen til \$ 18 mio. pr. fly, hvis alle 167 fly bliver anskaffet. Normalprisen for MD-80 ligger på omkring \$ 24,5 mio.

American Airlines har i forvejen 20 MD-80 og skal i år have yderligere 13, som man bestilte i fjor. De nye fly menes at skulle bruges mere til en udvidelse af trafikken end til afløsning af ældre fly.



Hvordan produktionen af A320 fordeles mellem 1 Aerospatiale, 2 Deutsche Airbus/MBB, 3 British Aerospace, 4 CASA og 5 Belairbus.

adkroppet Falcon

salonen i Paris i fjor præsenterede ons Marcel Dassault-Breguet Aviation nyeste medlem af deres familie af jet-retningsfly, Falcon 900, der nærmest betragtes som en bredkroppet udgave af Falcon 50, den med tre motorer.

Programmet skrider planmæssigt frem. Den 11. januar blev den første krop færø og hejset ud af samlejiggen. Trykkabinprøverne blev afsluttet sidst i januar, og i februar begyndte man på at forbinde krop og vinger. Første flyvning ventes at begynde i oktober, og de første prøvninger skal finde sted i anden halvdel af 1986. Dassault har allerede registreret 50 ordrer (med depositum) på det nye fly, som man ventede vil blive en alvorlig konkurrent til de ombyggede trafikfly, der bruges som forretningsfly. De er komfortable, nemme at flyve i drift og i kraft af deres størrelse økonomiske.

Kabinen på Falcon 900 er ganske vist ikke så bred som på fx BAC One-Eleven eller DC-9, men den er dog 2,34 m, altså næsten lige så bred som på Falcon 50, dog er kabinens længde mere end andre jetforretningsfly. Falcon 20's kabine er 1,79 m på det bredeste punkt.

Motorerne bliver som i Falcon 50 tre Garrett TFE 731, her i udgaven -5A på 2.041 kp. Bortset fra kroppen er strukturen stort set den samme som på Falcon 50, dog er kabinens længde en smule større. Kompositmaterialer (aramid, kulfiber) bruges i vidstrakt omfang til sekundære strukturdele som næsekonus, understøttelse og dele af kabinen.

Falcon 900 bliver ikke blot rummelig, men også langtrækkende. Under de fleste forhold er det muligt at fylde tanke og kabin og flyve over oceaner, selv efter start fra korte baner. Med 8 passagerer ombord kan Falcon 900 fx flyve non-stop fra Paris til New York - i stiv modvind.

Beregnete data og præstationer:

Spanvidde 19,33 m, længde 20,25 m, højde 7,55 m. Vingefløjareal 49,03 m². Operativ startvægt 10.615 kg. max. betalende last 1.850 kg, max. brændstofmængde 8.620 kg. startvægt 20.640 kg. Rejsehastighed Mach 0,84, økonomisk do. Mach 0,75 (ca. 800 km/t). Flyvestrækning med 8 passagerer og IFR-brændstoffsreserver 7.040 km, med max. betalende last 4.445 km. Startbanelængde med max. brændstof og passagerer 1.555 m, landingsstrækning med normal landingsvægt (12.250 kg) 700 m. Tophøjde 51.000 fod.



Kroppen til den første Mystere Falcon 900.

Luftskib typegodkendt

De engelske luftfartsmyndigheder har udstedt luftdygtighedsbevis til Skyship 500, et udstift luftskib fremstillet af Airship Industries (se artiklen i FLYV nr. 9/1983). I første omgang er luftdygtighedsbeviset dog begrænset til »Aerial work«, d.v.s. alle former for erhvervsmæssig flyvning, bortset fra befordring af betalende passagerer. En lempelse af den engelske lovgivning om reklamer i luften er bebudet, så man vil formentlig snart kunne se Skyship 500 med reklamer over engelske byer.

Skyship 500 nr. 3 blev prøvfløjet midt i november, og den 6. marts begyndte prøveflyvningen af Skyship 600. Det er en forlænget udgave af Skyship 500 med passagerkapaciteten fordoblet til 20.

Gulfstream Peregrine i produktion

Bestyrelsen for Gulfstream Aerospace har besluttet at sætte den enmotors Peregrine i produktion. Det er den seneste udvikling af en række civile og militære projekter, der har udgangspunkt i American Jet Industries Hustler fra 1970'erne (AJI er en forløber for Gulfstream Aerospace).

Prototypen, også benævnt Fanjet 1500, fløj første gang den 14. januar i fjor. Den har en Pratt & Whitney JT15D-15 motor på 1320 kp, men prototype nr. 2, der er under bygning, skal have en 1.585 kp Garrett TFE 731-2 som serieudgaven. Efter det nuvæ-

rende program skal leverancerne begynde sidst i 1986 eller begyndelsen af 1987. Prisen opgives til \$ 1,6 mio.

Peregrine, der bliver seksædet, vil få en fuldvægt på 4.260 kg og en rækkevidde uden reserver, men med fuld nyttelast, på 1.665 km. Den »hurtige rejsehastighed« er beregnet til 700 km/t.

Større fuldvægt for Dash 8

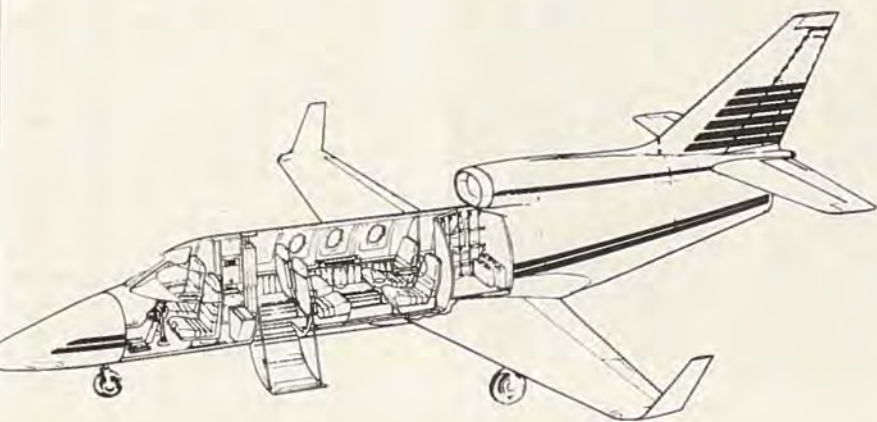
Flyveprøverne med de Havilland Canada DHC-8 (Dash Eight) skrider godt fremad. Primo marts havde de tre første fly fløjet henholdsvis 232, 74 og 123 timer, og nr. 4 var næsten klar til at gå på vingerne. Resultaterne af dem er så gode, at det har været muligt at øge både nyttelast og flyvestrækning væsentligt i forhold til konstruktionsmålene.

De Havilland Canada tilbyder nu Dash 8 med yderligere 490 kg disponibel last og vil certificere flyet med en startvægt på 14.968 kg og en landingsvægt på 14.696 kg mod de projekterede 13.834 og 13.607 kg.

Med den forhøjede startvægt kan Dash 8 transportere 36 passagerer og bagage over 5 strækninger, hver på 185 km, eller udføre en flyvning på 1650 km - med IFR reserver. Den beregnede rejsehastighed på 270 knob (500 km/t) opretholdes trods den øgede fuldvægt, idet luftmodstanden har vist sig mindre end ventet. Det er også muligt at opretholde den beregnede »balanced field length« på under 900 m.

Ved prøveflyvningerne har man også fået demonstreret overholdelsen af det garanterede specifikke brændstofforbrug og af præstationerne i øvrigt.

Dash 8 har fløjet 270 knob TAS i 15.000 fod, og på prøveflyvningsprogrammet står nu flyvninger op til 25.000 fod, fastsættelse af dykhastighed, stall og motorbetjening i store højder samt akcelerede stalls og fortsættelse af brændstoffsprøvningsprøverne.



Toppen af enmotors civile fly bliver den fanjet-drevne Peregrine, der kan rejse med 700 km/t. Den koster dobbelt så meget som den turbinemotordrevne Lightning på side 144.

BILLUND FLYVEKLUB I 20 ÅR

En af landets yngre svæveflyveklubber holder også jubilæum i år. Hvordan den ved sejt arbejde har udviklet sig i disse år, berettes der om i denne artikel.

Hvordan tanken om at lave en flyveklub i Billund opstod, kan være svært at fastslå helt præcist, men det er givet at LEGOs anlæg af en privat flyveplads har spillet en væsentlig rolle i denne forbindelse. Pladsen blev etableret i 1962, og allerede i 1964 udvidet til en offentlig lufthavn. Det er klart, at denne udvikling skærpede interessen for flyvning i området, og især blandt de ansatte på LEGO blev der snakket om at starte en klub. I 1963/64 blev der afholdt en del møder, der mundede ud i, at man ville grundlægge en flyveklub. Der skulle begynde med svæveflyvning, så kunne man senere hen se tiden an med hensyn til andre former for flyvning. Deraf navnet *Billund Flyveklub*. Den stiftende generalforsamling blev afholdt den 1. april 1964.

Da klubben startede helt på bar bund, var der nok at tage fat på, hvis det skulle lykkes, og det er helt utroligt, at det kunne lade sig gøre. Medlemmerne skulle ikke alene betale indskud og kontingent, men også kationer for banklån til at betale for køb af fly, materialer til spil, wirehenter m.m. Man vidste kun, at det var nødvendigt at mase på og punge ud, hvis man i det hele taget ville opnå noget med klubben. Der skulle en god del interesse til at gå ind i sådan en klub, i stedet for at tage til Vandel, der kun ligger 5 km. fra Billund, og melde sig ind i Vejle Svæveflyveklub. Her kunne

man for et beskedent indskud begynde at flyve straks uden først at skulle deltage i den besværlige opbygningsfase. Det faldt dog ingen ind at »hoppe af«. Man ville have sin egen klub, og det fik man!

Svær begyndelse i 1965

Flyvningen kom i gang i april 1965, men det blev en meget besværlig sæson med flyvning fra tre pladser: Filskov, Vandel og Billund. Materiellet stod det meste af tiden på nogle nedlagte gårde ved lufthavnen, og hver weekend skulle alt transporteres frem og tilbage. Hvis vejret var dårligt, var det ofte også nødvendigt at tage alt med hjem lørdag aften. Det hele resulterede i en masse arbejde og kun lidt flyvning. Ca. 500 starter den første sæson.

Allerede næste år gik det bedre, idet der kunne flyves fra Billund hele sæsonen, dog med et enkelt gæstespil på Vandel. Lige siden er der blevet fløjet fra Billund.

De første år var præget af manglende kendskab til tingene i næsten enhver henseende. Der var kun få medlemmer, der havde kendskab til svæveflyvning i forvejen. At skulle læres fra bunden, hvilket naturligvis medførte en del misforståelser og småuheld. Disse børnesygdomme blev dog hurtigt udryddet i løbet af de første sæsoner, efterhånden som man fik samlet den fornødne erfaring.

Et kæmpeproblem var mangel på instruktører. Fra begyndelsen var der kun *Henning Nielsen (Babyface)*, men i slutningen af 1966 kom *Knud Erik Sørensen* til. tog sig af alt instruktørarbejdet helt frem begyndelsen af 70'erne, hvor nogle klubbens »egne« piloter efterhånden blevet uddannet til instruktører. Det var præstation, som nok kan få vore dages instruktører til at blegne.

Hvad »menige« medlemmer angår, der stort gennemtræk de første år. Man var der for en kort periode, og forsvandt igen. Årsagen hertil var naturligvis, at forholdene var så barske for klubben, at det tog urolig meget tid at være med, og mange måtte opgive pga. tidsnød.

I dag er der 43 aktive medlemmer i klubben, hvoraf kun én har været med helt starten: *Børge Østergaard*.

Hvis man skal nævne et enkelt problem, der har præget klubbens historie, må det være spørgsmålet om flyvepladsen. Lige siden stiftelsen har det været kilden til spekulationer, men helt så kaotisk som i 1965 har det heldigvis ikke været siden.

Ideen med at have en flyveklub i Billund var at dyrke svæveflyvning fra den lokale flyveplads. Da klubben blev grundlagt, var det ikke noget problem, idet det var LEGO's private plads, og de havde givet tilladelse til at benytte pladsen. Da klubben skulle at starte sine aktiviteter, var flyvepladsen imidlertid vokset til en lufthavn, og det gav problemer. Der var anlagt en asfalteret bane med sikkerhedsarealer på begge sider. Disse egnede sig fortrinligt til svæveflyvning. Der var bare den hage ved det, at pladsen var nyplanerede, så jorden var for blødt. Desuden var de tilsået med korn. De kunne først tages i brug i 1966. Løsningen blev man begyndte i Filskov, hvor kromancerne havde stillet sin plads til rådighed.

Den allerførste start kom dog alligevel at foregå fra Billund, ikke fra selve lufthavnen, men fra en ca. 700 m. lang fens beliggende halvt inde i en skov lidt nord for lufthavnen. Grunden til at man startede herfra var, at materiellet var opbevaret i en gård her. Desuden havde man ingen transportvogn til flyet. Det var tanken at starte med spil, flyve ned og lande på lufthavnen, og derfra starte i flyslæb og flyve til Filskov. Den første start mislykkedes, så det tal, spillet gik i stå. Den anden var ikke så god, wirebrud. Men det lykkedes dog ligevel at få flyet fløjet ned til lufthavnen.

Turen til Filskov forløb heller ikke uden problemer, da det var hårdt vejr. Kort efter starten forsvandt slæbeflyet nedefra



Billund med by og Legoland øverst til venstre og det efterhånden beskårne svæveflyveområde ved skoven tv i billedet.

dsnit af lufthavnen med klubhuset tv for ven og en del af flyvefeltet til højre.

lledet. Der var ikke andet at gøre endoble ud, og derefter lande på en mark.æbepiloten var blevet træet af legen ogir ikke til at formå til et nyt forsøg. Detev nødvendigt at skille flyet af, og transporterere det til Filskov på en lastbil, og ikke i luftvejen, som det sømmer sig.

Først Filskov

Filskov var der ikke meget plads, to smalle baner på henholdsvis 600 og 800 m. I forbindelse med et tungt gammelt træfly gav det ikke meget højde, og flyvningen kom uoverskueligt til at bestå af udvidede langstrøg. Det gjorde nu heller ikke noget, alle var glade for at være kommet i gang og for at få den første tur i klubbens historie. Det opvejede så rigeligt alt bøvlet med at få det hele i gang.

Hver week-end skulle spil og wirehenter køres de 15 km fra Billund til Filskov. Det var naturligvis ulovligt, da de ikke var indregistrerede. Der blev kørt ad nogle snørøvede biveje med en »civil« bil foran og en travl bagved. Det gik mærkværdigvis godt. På den første svævefly, skulle ikke køre frem og tilbage, da den stod i en garage på kroen. Fordelen ved dette arrangement var dog noget tvivlsomt, idet det var nødvendigt at samle og adskille flyet hver dag. Når kolonnen med spil, wirehenter og personvogne var vel ankommet til pladsen, tog man hen på kroen for at hente Gö-en. Den blev så båret de ca. to km. til pladsen. Det var et besværligt! Ingen skal brokke sig over den smule skubber, der er med flyene dag.

Ovennævnte procedure, og den omkøbsændighed, at Filskov var lidt egnet til svæveflyvning, gjorde, at man efter nogle måneder forsøgte sig i Billund. Det blev en absolut betinget succes. Der blev fløjet fra hovedbanen, og på den første start blev tre baner rykket op med rod af wiren. Det var man fra lufthavnens side ikke helt tilfreds med, og da spillet om aftenen forhindrede AS i at lande, fordi det stod midt på banen og pure nægtede at starte, var svæveflyverne for alvor upopulære. Det var et held, at man havde søgt – og fået – tilladelse til at flyve fra Vandel, hvor Vejle Svæveflyveklub dengang havde til huse.

På Vandel

Vandel var der plads nok at tage af, så det betød ikke noget, at der skulle være to klubber der. Vejle fløj syd for banen og Billund nord for. Det forløb uden problemer.

Materiellet skulle stadig transporteres fra Billund til pladsen om lørdagen og køre igen om søndagen, men afstanden var da blevet betydeligt mindre. Forholdsvist hurtigt blev der indgået en aftale med Vejle om at have jordmateriellet stående hos dem, så det kun var flyene, der skulle transporteres frem og tilbage. Her var der også lindring at få, idet klubben havde købt en Bergfalke II 55 i Tyskland, hvortil der hørte noget så luksuriøst som en transportvogn.



Trods lettelserne led materiellet meget under den megen flytning, men det var dog på Vandel, der først kom rigtig gang i sagerne.

Endelig på Billund

Selv om det gik udmærket på Vandel, havde det jo altid været et mål for klubben at komme til at flyve fra Billund. Da chancen bød sig i slutningen af 1965, var man ikke sen til at slå til. Første start på sikkerhedsarealet syd for hovedbanen fandt sted den 6. november. Noget sent vil nogen nok mene i dag, men dengang fløj man, lige til der lå sne på jorden.

Sikkerhedsarealet skulle blive Billund Flyveklubs første langvarige tilholdssted, idet der blev fløjet her helt frem til 1972. På dette tidspunkt var lufthavnen blevet så stor, at der skulle bygges rulleveje samt opsættes terroristhegn. Flyvefeltet flyttede ca. 2-300 m. sydpå, og det er stort set det areal, der flyves fra i dag. Flyvefeltet er dog gradvist flyttet længere og længere østpå pga. udvidelser af lufthavnen. Vi er i dag derhenne, at svæveflyvebanen ikke kan flyttes længere. Hvis der i dag skal bygges mere på lufthavnen, kan disse bygninger kun ligge et sted: På svæveflyvearealet. Og hvad så?

Som det fremgår af ovenstående har pladsproblemerne været fremherskende gennem hele klubbens historie, og det må desværre konstateres, at det også vil være aktuelt i jubilæumsårsagen. Klubben kan med kort varsel komme til at stå uden flyveplads. Man må håbe, at problemet snart kan løses.

Fly-udviklingen

Klubbens første fly var en Gö-4. Det var et tysk træfly fra 30'erne, men i god stand. Gö-en blev anskaffet i 1964 og solgt i 1967. Den blev næsten ikke brugt de sidste par år, da klubben allerede i 1965 købte en Bergfalke II. Dette fly holdt helt frem til 1978, da den havarerede under en storm. Klubbens første ensædede fly var en L-Spatz 55, der blev købt i 1966. Spatz'en fik en forholdsvis kort levetid i klubben,

idet den havarerede samme år. Klubbens flåde består i dag af 6 fly: Bergfalke II, Bergfalke IV, Pirat, Pilatus B-4, LS-1F og Standard Libelle samt en privatejet PIK-20D

For at komme i luften kræves der en startanordning. Til at begynde med havde man lånt et spil i Herning, indtil klubbens eget spil blev færdigbygget. Dette skete i 1965, og dette spil fungerede helt frem til 1972, hvor det nuværende spil overtog jobbet.

Klubbens bygninger er kommet til lidt efter lidt. Først i 1967 blev der bygget en hangar samt et klubhus. De første år stod materiellet rundt omkring på nogle gårde, og det måtte derfor spændes ned efter hver flyvedag. I 1974 blev der bygget et værksted, og i 1976 blev der føjet en carport til.

Jubilæums-arrangementer

Hvordan fejres så et 20 års jubilæum i Billund flyveklub? Jo, foruden en reception, som blev holdt den 31. marts, er der i dagene 18.-20. maj arrangeret en svæveflyvekonkurrence, BF-RALLY. Alle klubber i landet er indbudt. Der skal ikke flyves fra vores egen plads, idet vi forventer en del fly. Derimod skal der flyves fra selve lufthavnen. For at det ikke »bare« skal være flyvning, men også en familieoplevelse, har vi bl.a. fået en aftale med Legoland, om forskellige rabatter. 2.-3. juni holdes der Åbent Hus som i det øvrige land. I uge 28 og 29 holder vi sommerlejr, hvor der i den første week-end vil være oldboys dag. Her er alle gamle medlemmer meget velkomne. Vi vil bl.a. forsøge at få noget flyvning med 2G m.m. Ellers skal sommerlejren ikke kun være »flyve-arbejdslejr«. Der vil blive konedage på de to sædede fly. Dvs. at på bestemte dage er de reserverede ægtefællen, ligemeget hvor godt vejret er, således at hun også kan opleve svæveflyvningen fra den rigtige side. Desuden vil vi forsøge at få andre luftsportsgrene til at demonstrere deres kunnen for os.

Som man kan se er *Billund flyveklub* en klub med masser af liv i.

Johannes N. Petersen/Søren Lyngkjær

PÅTÆNKTE REGLER FOR ULTRALETTE OG DRAGEFLY

De længe ventede regler giver mulighed for sund udvikling af flyvesporten

Som nævnt i sidste nummer er arbejdet på at udarbejde regler for mikro- eller ultralette fly nu kommet så vidt, at luftfartsdirektoratet i begyndelsen af marts har sendt »udkast nr. 5« til offentlig høring med svarfrist 15. maj. Det er det resultat, man er nået frem til, efter at KDA's såkaldte BL 5-22-gruppe på opfordring af direktoratet for nogle år siden gik i gang med at lave forslag til regler til afløsning af BL 5-22, nu i form af særskilte BL'er for modelfly (BL 9-4), dragefly (9-5) og ultralette fly (9-6).

Forslaget har været genstand for mange ændringer, idet det også har været til intern høring hos en række myndigheder så som forsvar, miljømyndigheder m.v.

To forskellige klasser

KDA og forsøgsgruppen havde foreslået FAI's meget hensigtsmæssige definition, og den er også holdt, hvad den maximale tomvægt angår, nemlig 150 kg, ligesom der må være op til to sæder, således at man kan give en effektiv undervisning ved hjælp af to sædede fly.

I stedet for FAI's vingebelastning og vingegareal, der umiddelbart kan måles, har man foretrukket en maximal stallhastighed på 45 km/t, som straks er noget vanskeligere at fastslå eksakt, hvorfor det er tanken at beregne sig frem til den.

Herudover er brændstoffranken fastsat til max. 20 liter, og endelig siger definitionen, at det er fly, der hverken har et standard- eller et eksperimentalluftdygtighedsbevis.

De deles op i de to klasser, der afviger principielt fra hinanden:

Klasse A, der styres ved vægtforydning, og **klasse B**, der styres med rotor.

BL'en gælder inden for dansk område og i øvrigt under luftfartslovens regler, og flyvningen må ikke foregå i erhvervsmæssigt øjemed. Der kræves specielle tilladelser for udlændinge og udenlandsk registrerede ultralette fly.

Skal registreres og have flyvetilladelse

Selv om disse fly ikke skal have luftdygtighedsbevis og ikke registreres i nationalitetsregistret for luftfartøjer, så skal de tildeles et identifikationsnummer, der skal anbringes som de sædvanlige registreringsbogstaver. Og som eksperimentalfly skal de have et rødt skilt om, at de ikke opfylder standard luftdygtighedskravene. Vingerne skal have kraftige farver som kontrast til omgivelserne.

Hvordan man i registreringen løser det problem, at man kan anvende flere drageflyvinger skiftevis på samme »understel« med motor etc., fremgår ikke.

Direktoratet skal udstede en flyvetilladelse, som man søger om gennem en af direktoratet godkendt organisation, der på

grundlag af normer og syn giver indstilling om flyvetilladelsen. Hvis det ser rimeligt fornuftigt ud, vil direktoratet udstede tilladelsen; men den er altså ikke som ved almindelige fly og svævefly givet på grundlag af internationale luftdygtighedskrav, og den må vel betragtes som at ligge endnu en grad under eksperimentalbeviset.

Detaljerne overlades til organisationen, hvorimod der er et langt stykke om tre former for støjmåling, der skal sikre rimelig naboventlighed. En af mulighederne er højst 60 dB ved overflyvning i 150 m højde, men det kan fx også være højst 80 dB ved måling på jorden i en afstand af 10 m fra motoren i mindst 8 retninger fra denne.

Endelig skal flyet være ansvarsforsikret.

Direktoratet kan i flyvetilladelsen sætte begrænsninger for flyets »operation«, hvilket ikke betyder, det skal på operationsbordet, men svarer til det almindelige danske begreb: flyets anvendelse.

Flyets ejer eller bruger er ansvarlig for, at det vedligeholdes efter fabrikantens forskrifter, og man er forpligtet til at føre rejsedagbog og journal efter BL 1-19.

Vilkår for flyvningen

Direktoratets begrænsninger findes allerede i BL'en. Lufttrafikreglerne er grundlaget, men der må ikke flyves over skyer og kun mellem solopgang og -nedgang. Ved start og landing må bebyggelse ikke overflyves, og der må ikke som med andre fly flyves over tæt bebyggelse eller en menneskemængde i fri luft i ikke under 1000 fod, men overhovedet ikke! Da det kan være svært at erkende menneskemængder fra flere tusinde meters højde, er det måske derfor, at man ikke må flyve højere end 3000 fod MSL? Der skal være højdemåler med nøjagtighed ± 100 ft.

Indenfor kontrolzoner og TMA'er skal man naturligvis have klarering, og inden for trafikzoner, informationsområder og informationszoner skal man have tilladelse forud. Vi troede ellers ikke, at AFIS-pladser udstedte tilladelser, så måske det skulle hedde »aftale« i stedet.

De ombordværende skal bære sikkerhedshjelm, piloten desuden beskyttelsesbriller, hvis der ikke er vindskærm.

Certifikatkrav

Mens flyet ikke behøver luftdygtighedsbevis, vil direktoratet kræve, at piloten har certifikat, og man har ikke villet uddelegere dette område til en anerkendt organisation.

Almindelige certifikater til fly eller svævefly kan – suppleret med typeuddannelse for ultralet fly – være en mulighed, men ellers skal der oprettes et specielt certifikat gældende for den klasse (A eller B), praktisk prøve er aflagt på.

Blandt kravene for udstedelse er høj bredsmæssig odkendelse efter BL 6-05.

Man vil kunne få dette certifikat som 1 år efter at være uddannet på grundlag af en godkendt skolingsnorm og at have bestået en teoriprøve, foruden en praktisk prøve over for en godkendt kontrollant.

Det er en godkendt organisations opgave at udarbejde sådanne skolingsnormer samt at indstille instruktører og kontrollanter. Derimod kan man ikke se, om direktoratet vil støtte sig på organisationen med teorikrav, hvilket nok ville være praktisk øjeblikket anvender man i forsøgsperioden svæveflyveteoriprøverne.

For at opretholde certifikatet skal man inden for de sidste 24 måneder have aflagt en duelighedsprøve på ultralet over for en godkendt kontrollant, og før flyvning skal man inden for de sidste 12 måneder have mindst 10 starter og landinger – eller aflægge duelighedsprøve. For at flyve med passager skal man have mindst 5 starter og landinger med typen inden for de sidste 90 dage.

Det er ikke klart, hvorfor man bruger betegnelsen »duelighedsprøve« for det, man på andre områder benævner PFT (periodisk flyvetræning) med stærk understrening af, at det er træning og ikke en prøve.

Der omskoles til anden type eller klasse efter godkendt skolingsnorm med praktisk prøve over for en kontrollant.

Godkendt organisation

Direktoratet kan godkende ikke-erhvervsdrivende foreninger til at forestå uddannelse og andre opgaver ved ultraletflyvning. For at blive godkendt skal foreningen have en håndbog over virksomheden. Den skal have skolingsnormer for certifikatuddannelse, typeuddannelse, omskoling etc. Den skal indstille instruktører og kontrollanter, udpege flyvepladser, lave normer for flyene samt føre opsyn med virksomheden.

Som instruktører skal man enten være motor- eller svæveflyveinstruktør »eller øvrigt godkendt af« direktoratet, hvilket vil sige, at der åbnes mulighed for en direkte uddannelse af ultralet-instruktører.

Mens reglerne har været under udarbejdelse og forsøgsgruppen været i virksomhed, er der som bekendt allerede opbygget en organisation svarende til disse krav i form af Dansk Ultralet Flyver Union, der kun venter på endelig godkendelse af BL'en for, at man kan blive godkendt og føre virksomheden videre i pagt med BL'ens bestemmelser.

Det er store beføjelser, der gives den nye union, og de er forbundet med meget arbejde og ansvar, men det er en glædelig udvikling, som man må håbe vil brede sig til andre områder af fritidsflyvningen, hvor af nogle igennem 50 år har vist, at de er stand til det!

Flyvning med dragefly

9-5 Flyvning med drageflyer i udkast nr. 10 sendt til offentlig høring den 9. marts med svarfrist 15. maj.

Den er kun halvt så lang som BL 9-6 om at være en let fly.

Et dragefly (hanglider) defineres som et fly uden motor, ikke motordrevet luftfartøj, som kan startes og landes med hjælp af førerens egen muskelkraft, og som under flyvning alene bæres af aerodynamiske reaktioner på faste overflader, og hvis egenvægt ikke overstiger 150 kg.

Man kan undre sig over de »faste« bærelser, når man ser et blafrende Rigallo – men der menes altså fast i modsætning til roterende.

Også dragefly skal følge luftfartsloven om registrering, men ikke reglerne om registrering og luftdygtighed. Der må kun være én pilot ombord undtagen ved uddannelse. Materielbestemmelserne er forenklet til, at flyvning med dragefly ikke må påbegyndes før føreren har konstateret, at det er i sikker tilstand for flyvning.

Man skal flyves efter lufttrafikreglerne, men dog ikke over skyer og ikke over 1000 m. Så når højderekorden er nået, der må man tage til et af vore nabolande for at forbedre den.

Indtil har der kun måttet flyves til 100 m, men det har næsten udelukkende været om åbentflyvning. Denne grænse hæves til 1000 m, men vil man derover eller ind i kontrollerede zoner, TMA'er etc. eller nærmere end 5 km fra offentlige flyvepladser, er der særlige regler.

Man skal ellers kun være fyldt 15 år for at være bekendt med BL 7-1 m.fl. samt D-kort over Danmark, så skal man til de høje højder have bestået prøve i love og bestemmelser (det er mange i fuld gang på s-teorikursus), være helbredsmæssigt godkendt af direktoratet (krav ikke oplyst), have gyldigt certifikat til dragefly udstedt af en af direktoratet godkendt organisation, have forsikring samt flyve inden for rammerne af en ikke-erhvervsdrivende forening.

Reglerne for sådanne foreninger er også mere end for foreninger for ultralet-flyv-



Dragefly i luften og på jorden på Venø.

Ny engelsk ultralet:

CFM SHADOW



Shadow i luften – uden at man kan se dens skygge på jorden!

Det engelske firma Cook Flying Machines har sat et nyt fly efter den engelske mikrolet-definition i produktion. David Cook hører til pionererne inden for engelsk drageflyvning og mikroletflyvning, og på et tidligt tidspunkt, hvor man mest beskæftigede sig med rogallo'er i England, byggede og fløj han den amerikanske pioner Volmer Jensens fastvingede typer. Med en VJ-23 forsynet med en 9 hk motor blev han den første til at flyve en hængeslæde med motor over Kanalen.

Nu da den første forvirring med hensyn til regler for ultralette fly viger for fastere krav til disse fly, har han fundet tiden inde til at sætte et fly i produktion, som har været under udvikling de sidste ti år.

Det hedder Shadow, og drives af en 50 hk Rotax 503 motor, der er ved at være en af de mest populære på området.

Shadow opfylder de engelske luftdygtighedskrav til mikrolette fly. Det har en fritbærende vinge med en stræber i hver side! Stræberne er imidlertid sat på af »psykologiske sikkerhedsgrunde« samt for at mindske belastningen på vingerødderne ved transport på jorden!

Der er normal rorstyring samt flaps, som kan stilles i fire stillinger. Motoren er anbragt skubbende, så føreren har udsyn som i et svævefly. Flyet er imidlertid tosetet med bageste sæde under vingen med lidt mere besværlig indstigning og reduceret udsyn.

Det er kun installeret, fordi man derved har et tosetet fly, når den nye ejer skal omskoles til Shadow – det er ikke tænkt som et skolefly.

Normalt er der ikke dobbeltstyring, men der kan installeres en styrepind bag i, og det er tilstrækkeligt ved omskoling.

Der er næsehjul-understel med hydraulisk differentialbremser.

Med en tomvægt på 149 kg ligger flyet lige under grænsen for ultralette, så hvis man skal have selvstarter eller ret mange af de installationer, der hævdes at være plads til, så overskrides denne.

Flyet er i stand til at bære mere end sin egen vægt, nemlig 189 kg, idet fuldvægten er 338 kg. Så instruktøren kan man da have med under omskolingen inden for denne grænse. Normalt er der en 5 gallon tank i flyet (22,7 liter), men hvis man skal langt, kan man indbygge en 16 gallon tank (72,7 liter) og opnå en rækkevidde på 800 km. Eller man kan indbygge tank og sprøjtestyr, hvis man er landmand og vil sprøjte sine marker.

Efter den engelske (og FAI's) definition på mikrolette skal vingealet mindst være 10 m² og være større end tomvægten divideret med 10 – eller 14,9 m². Da det er 14,96, er denne bestemmelse lige opfyldt.

Stallhastigheden opfylder imidlertid ikke de danske krav, der er indført i stedet for ovenstående krav. Den danske BL kræver max 45 km/t, men Shadow har trods flaps 62 km/t.

Flyet hævdes at lette efter 7–8 sekunder og at stige ved 96 km/t med 4–5 m/sek. Med motoren reduceret til 50% ydelse rejser det med 105 km/t, mens max rejsefart opgives til 121 km/t.

Da de talrige data i brochuren skal betragtes som »vejledende« m.h.t. dimensioner og præstationer, skal vi ikke citere yderligere.

Derimod kan vi oplyse, at prisen af fabrik er £ 5.995, men at flyet senere vil kunne leveres som byggesæt.

LUFTFARTSDIREKTORATETS MÅLSÆTNING

Direktør Val Eggers tilbageviser kritik i nr. 4

Til artiklen »Hvad er luftfartsdirektoratets målsætning for udviklingen af dansk flyvning« på side 118 i sidste nummer har luftfartsdirektør Val Eggers sendt os følgende kommentar:

I aprilnummeret af FLYV var der en usædvalig stærk kritik af Statens Luftfartsvæsen i forbindelse med vore bestemmelser, BL 6-69, omhandlende validering og konvertering af udenlandske certifikater til danske, og vores administration af disse. Kritikken var foranlediget af en konkret sagsbehandling.

Vi vil afstå fra at kommentere den konkrete sag i enkeltheder, men nøjes med at konstatere, at vi finder fremstillingen særdeles enøjet.



Val Eggers

BL 6-69 har været i kraft siden 1. april 1979, og har været med til at sikre, at ved validering og konvertering af udenlandske

certifikater opfyldes krav, der kan ligestilles med, hvad der kræves ved fornyelse eller erhvervelse af certifikat her i landet.

Vi vil imidlertid benytte lejligheden til at opfordre enhver, der befinder sig i en situation, hvor en rigtig fortolkning og forståelse af bestemmelserne er afgørende for den hurtigste, billigste og mindst besværlige vej til det ønskede mål, at rette henvendelse til os for at få vejledning. Det kan i visse tilfælde være vanskeligt at gennemskue bestemmelsessystemet og kombinere de relevante punkter. Vi vil derfor gerne vejlede også i sådanne tilfælde.

Vi mener at vide, at mange læsere af egen erfaring kan bekræfte dette.

Vi er opmærksomme på, at vores regelsæt fortsat kan forbedres med hensyn til klarhed og anvendelse som vejledning; vi reviderer også derfor løbende bl.a. BL'erne.

Vi afviser bestemt de dragne konklusioner i indslaget indledning, at vi som målsætning har ønske om at hindre udviklingen indenfor dansk luftfart, specielt for så vidt angår General Aviation. En sådan konklusion hæftet på os finder vi helt urimelig.

Fremme af og varetagelse af enhver art af den civile luftfart, forudsat at det sker på en ordentlig, regelret og sikkerhedsmæssig forsvarlig måde og indenfor de af samfundet givne rammer, er vor opgave. Vi føler os meget overbevist om, at størsteparten af vores brugere har den opfattelse, at vi udøver vor virksomhed i overensstemmelse hermed.

Risiko for dobbelt motorstop er 1 gang pr. 1 milliard flyvetimer

Risikoen for at to motorer i et passagerfly bliver ubrugelige på samme tid er i løbet af 30 år mindsket fra 1 gang for hver 8 millioner flyvetimer til 1 gang for en milliard. Og risikoen er størst, når hjælpen er nærmest, d.v.s. når flyet starter og lander og altså befinder sig i nærheden af en flyveplads.

Disse tal fremgår af en Boeing-rapport, der er udarbejdet for at undersøge baggrunden for de bestemmelser, som gennem de sidste 30 år regulerer flyvestrækningen for to motors trafikfly over åbent hav eller til fjerne destinationer over terræn, som ikke byder på alternative landingspladser.

De bestemmelser, som stadig gælder, stammer fra stempelmotorernes dage, da motorernes pålidelighed var en brøkdal af hvad den er i dag. De tager naturligvis heller ikke hensyn til moderne flyteknologi, vejrfordragselger, flyudrustning og navigationshjælpemidler, siger Boeing-direktøren John M. Swihart, som ledede Boeings arbejdsgruppe.

Ifølge de amerikanske bestemmelser skal et to- eller tremotors trafikfly altid kunne nå en flyveplads inden 60 minutter, beregnet på rejsehastigheden med kun én motor i gang – det svarer til en maximal afstand fra en flyveplads på ca. 740 km. Efter indførelse af de mere pålidelige femmotors blev tremotors fly dog undtaget fra bestemmelsen i 1964. De amerikanske

bestemmelser er faktisk mere restriktive end ICAO's, som siger at et tomotors passagerfly i passagertrafik ikke må være mere end 90 minutters flyvetid, beregnet efter rejsehastigheden på to motorer, fra en egnet landingsplads – det svarer i praksis til ca. 1.280 km.

På en flåde på 200 fly med 2.500 flyvetimer hver om året risikerede man i 1953 statistisk set samtidig fejl på to motorer én gang på 16 år. I dag er risikoen én gang på 2.000 år, hævder Swihart. Han peger også på, at risikoen for motorsvigt er størst i hvad han betegner den dynamiske flyveperiode, d.v.s. start/stigning og nedstigning/landing, når belastningen af motorerne er størst.

En baggrund for Boeings interesse for de gældende bestemmelser er driftsvilkårene for den nye Boeing 767ER (Extended Range). For at studere konsekvenserne simuleredes motorsvigt midtvejs mellem Shannon (Irland) og Gander (Newfoundland). En fejl i trykkabinen tvang desuden flyet ned i 10.000 fod, hvor der var svær isdannelse, men flyet kunne på én motor og med betryggende sikkerhedsmargin fortsætte til Gander. Analysen viste, at Boeing 767ER har langt større evne end krævet til sikkert at kunne trafikere lange ruter som fx over Nordatlanten, fremhæver Swihart.

Rummænd i Karup

Forkortelsen ABC står i militære kredse for atom-biologisk-chemisk, og forholdes til den form for krigsførelse, der er nødvendigt led i uddannelsen. Alle gas soldater erindrings utvivlsomt med ubeskyttede øvelserne med anlagt gasmaske – eller skyttelsesmaske, som det nu hedder.

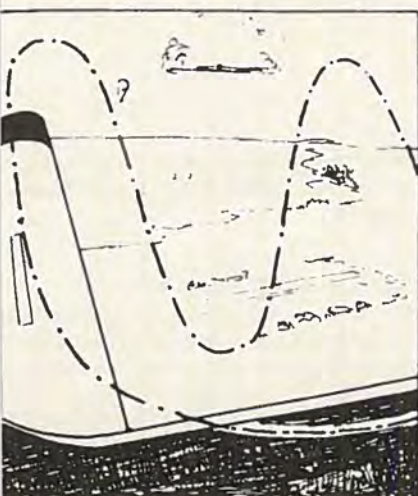


Kaptajn D. B. Poulsen fra ESK 725 i den talte ABC-udrustning.

Men også piloterne skal beskyttes mod giftgas m.v., og på FSN Karup har afprøvet et hollandsk-udviklet udstyr, består af en flyverdragt af et beskyttet materiale (mere varmebestandigt end almindelige flyverdragter), en hætte af samme stof, en filterblæse samt et ABC-filter til beskyttelse af åndedrættet. Filterblæseren er via en slange forbundet med flyverhjelmen, så den stadig kan ledes rensede luft ned til pilotens øjne, og for at forøge beskyttelsen yderligere har piloten en hætte over ørerne, hvorved der opstår overtryk om ansigtet.

Med udstyret på ser piloterne ud som medvirkende i en science fiction film, det har vist sig, at det ikke er særligt grænsende at bære under flyvning, og at det kun er minimale begrænsninger af udsættelse og bevægelse.

SER DU GODT UD?



Enne aerokurier-tegning siger bedre end mange ord, hvordan pilotens blik stadig skal vandre, før han kan siges at udføre et effektivt udkig.

det var altså ikke dit *udseende*, men dit *rig*, vi tænkte på. Kigger du som VHF-er grundigt ud på den øvrige trafik, eller der du og koncentrerer dig om VOR, kometer eller andre herligheder på instrumentbrættet? Så er du en risiko for en medtrafikant, hvis du flyver VFR-ning.

Uer sommersæsonen begyndt, og i et vejr er vort luftrum befærdet af mange

forskellige fly.

Det er ikke nok bare at se ud af vinduerne i flyet, det skal gøres systematisk. I den forbindelse vil vi – fx til emne for en klubaften – anbefale en ottesidet artikel i det fremragende tyske tidsskrift *aerokurier's* februar-nummer i år. Den er skrevet af chefen for verdens tættest trafikerede svæveflyveskole, Oerlinghausen, *Gerhart Berwanger*, der i tekst og 20 illustrationer præ-

ver systematisk at lære piloter at holde rigtigt udkig. Adskillige kollisionsulykker med dødelig udgang i fjor er den alvorlige baggrund. Vi havde også én i Danmark.

Der er derfor grund til at fordybe sig i emnet og lære systematisk udkig fra vingetip til vingetip – som det vises i den konkluderende tegning i artiklen, som vi tillader os at gengive.

'84 i Hannover

af maj måneds begivenheder bliver den internationale luftfartsudstilling i Hannover fra søndag den 20. til søndag den 27., der hver dag er åbent fra 0900 til 1800.

For første gang er udstillingen opdelt i »trade days« (21-25. maj) og »public days«. De første (hverdagene) koster det 22 DM omme ind, de andre dage 15 DM.

Der ventes 360 udstillere fra 20 lande, som sædvanligt ved disse udstillinger man åbenbart først i sidste øjeblik, se flytyper og andet materiel, de beslut sig til at udstille.

I forbindelse med udstillingen holdes en række møder og diskussioner om emner som for flyvningens forskellige grene.

eteriet i Stauning

Den 18-årige *Laila Christiansen* har overtaget driften af Stauning lufthavns cafeteria. I sin unge alder har hun god erfaring i et fra sine forældres cafeteria i Lem.

Foreløbig er der åbent fra kl 11 til 22, dag dog til 19 og søndag til 21. Til som bliver det hver dag fra kl 9 til 24. Året til er der desuden morgenservering af kaffe og rundstykker specielt for morgens passagerer.

North Flying også i Tirstrup



Torben Pflug

Foruden sine afdelinger i Ålborg, Thisted og Esbjerg har North Flying A/S for nylig også åbnet en afdeling i Tirstrup lufthavn. Som afdelingschef er ansat den 34-årige *Torben Pflug*, der kommer fra Qatar i Mellemøsten, hvor han har været pilot hos Schreiner Airways BV fra Holland.

North Flying råder idag over 25 én og tomotorede fly og en stab på 10 medarbejdere. Foreløbig er ét tomotoret fly stationeret i Tirstrup.

Ny Piper-forhandler

Som det fremgik af den indlagte annonce i sidste nummer, har Jetair i Roskilde lufthavn overtaget Piper-forhandlingen i Danmark fra Danfoss Aviation Division, der har varetaget den siden 1962.

Jetair regner med et salg på 10 nye og 25 brugte fly i år, overvejende tomotorede. Den nye optimisme i erhvervslivet har allerede resulteret i salg af 14 fly i årets første kvartal, udtaler Jetair's ejer *Flemming Frandsen*.



Flemming Frandsen

Historien bag et rationaliseringsforslag

Gode ideer i flyvevåbnet fører til eksport

Forsvaret har i en årrække belønnet personale, som har fremsat forslag til fx systemforbedringer, besparelser i den daglige arbejdsdag, forslag til »en anden og snildere måde at gøre tingene på«, forslag til højnelse af de flyve- og arbejdssikkerhedsmæssige forhold, man udfører sin tjeneste under og mange andre – alle sammen under ét kaldet rationaliseringsforslag.

Mange gode ideer har været – og bliver stadig – ført til torvs, og belønningen herfor spænder over påskønnelse til præmiering med et kontant beløb.

Præmiering kan variere fra beløb på 200,00 til 10.000,00 kr. afhængig af forslagsets indhold.

I september i fjor overrakte en præmie af en usædvanlig størrelse til en af FSN Karups elektronikteknikere.

Præmien var på 35.000 kr. og blev givet til overkonstabel *Bjarke Legind Larsen* for en særdeles professionel indsats samt en overordentlig stor viden og teoretisk og praktisk dygtighed i forbindelse med udvikling af en såkaldt Solid State Sequencer til brug for flyvevåbnets kampfly. Præmien, som blev overrakt af Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor *Johns Skjøth*, er en af de største, som er givet indenfor forsvaret.

Begivenheden giver samtidig offentligheden mulighed for at stifte bekendtskab med dette projekt, hvor flyvevåbnet i direkte samarbejde med dansk industri benytter sine ansattes ekspertise indenfor specielle fagområder til produktudvikling, og dermed medvirker til at skabe arbejdspladser. Projektet efterlever således regeringens ønske om samarbejde mellem offentlige institutioner og dansk industri og om udnyttelse af offentlig ansattes ekspertise og repræsenterer en af general Skjøths mange aktiviteter for at skaffe arbejde til Danmark. Projektet er interessant derved, at flyvevåbnet ikke blot har foreslået udvikling af dette udstyr, men også gennem samarbejde med øvrige NATO-partnere har demonstreret dets værdi, og således direkte medvirket i markedsføringen heraf. Det bliver ikke mindre interessant af, at salgspotentiallet er overordentlig stort. Endelig er det et eksempel på et fortrinligt samarbejde i flyvevåbnet mellem operativ og teknisk side i et sådant udviklingsprojekt.

En sequencer er den komponent i flyenes chaff- og flare-dispenser system, der fordeler elektriske affyringsimpulser, en ad gangen, til et antal små chaff- og flarepatroner, som skydes ud i luften omkring flyene til beskyttelse mod angreb fra fjendtlige våbensystemer.

Hvad er chaff og flare?

Chaff-patroner indeholder tusinder af små

aluminiumsbelagte fibre, der, når de skydes ud, reflekterer radarenergi på omtrent samme måde som et fly, og som derfor gør det vanskeligt for et radarstyret våbensystem at skelne mellem disse falske ekko'er og rigtige refleksioner fra fly.

Flare-patroner derimod indeholder magnesium, som efter udskydning brænder med så høj intensitet, at deres infrarøde udstråling er kraftigere end den, som skyldes flyets motor.

Flare-patroner anvendes som beskyttelse mod infrarødt søgende missiler, idet hensigten er at narre eventuelle missiler til at styre mod de brændende flares og dermed undgå, at de rammer flyet.

Både chaff og flares medvirker således til at øge flyenes overlevelsesmuligheder i kamp, men de er naturligvis kun effektive, når affyringssystemet fungerer korrekt, det vil sige, at funktionsfejl direkte kan medføre øgede tab af både piloter og fly.

Årsagen til, at dette udviklingsprojekt blev iværksat, var netop, at flyvevåbnet gennem omfattende forsøgsvirksomhed konstaterede, at flyenes gamle sequencers ikke var pålidelige nok, og at det ikke ville være muligt at forbedre dem tilstrækkeligt. De gamle sequencers er i øvrigt opbygget af elektromekaniske komponenter, et design som nu må betragtes som forældet. Flyvevåbnet besluttede derfor at søge at udvikle en sequencer under anvendelse af moderne halvlederteknik, samt at søge at indføre en række systemforbedringer, som denne teknik muliggør. Flyvertaktisk Kommando udarbejdede herefter, som sædvanen er i sådanne projekter, de operative krav til det forbedrede dispensersystem, og det besluttedes at lade overkonstabel B. L. Larsen fra Elektronikværkstedet på Flyvestation Karup forsøge at udvikle en sequencer til Draken.

Udviklingsprojektet forløb udmærket, og resultaterne opnået i efterfølgende afprøvninger var meget overbevisende. De nye sequencers blev anvendt under et multinationalt testprogram, hvor de på grund af deres fejlfri funktionering vakte betydelig interesse hos de øvrige deltagerlande.

De øvrige landes varierende grader af tekniske vanskeligheder, og deres interesse for den danske løsning opfattede som en potentiel mulighed for salg af den nye sequencer. Flyvematerielkommandoen besluttede derfor at accelerere udvikling af en tilsvarende sequencer til F-16 flyet, hvis dispenser-system er identisk med de systemer, som de fleste af de andre lande anvender.

Samtidig besluttedes at søge sequenceren udviklet således, at den umiddelbart kunne leve op til de militære kvalifikationskrav, d.v.s. opbygning udelukkende af militært kvalificerende komponenter, og en til-

strækkelig robust udformning til at kunne tåle de ret barske forhold, som findes på jagerfly.

Stort eksportpotentiel

For at kunne klare denne opgave på kortest mulig tid indledtes et samarbejde med Terma Elektronik i Lystrup, der har mange års erfaring med fremstilling af militærkvalificerede produkter. Samarbejdet rettelagdes således, at flyvevåbnet fortsat stod for udstyrets design, mens Terma ansvarlig for den fysiske udformning, komponentfremskaffelse og produktion.

Samarbejdet med Terma gælder udelukkende udviklingsfasen, mens egentlig produktion vil blive udbudt til konkurrencedanskt industri ved firmaer, som i henhold til krigsmaterielloven kan godkendes til dansk produktion. Terma leverer derfor fuldstændigt produktionsunderlag, d.v.s. fremstillingstegninger, materialelister, programmer m.v., så de nye sequencer umiddelbart kan fremstilles af andre firmaer.

Som allerede nævnt er det samlede produktionspotentiel overordentligt stort. Det kan let blive tale om en produktion for over 4–5 år af mere end 10.000 enheder alt, til en værdi af flere hundrede millioner kroner, og med en arbejdsindsats, der berører op i flere hundrede mandår. Projektet har derfor betydelig industriel interesse. For yderligere at øge dette produktionspotentiel har Flyvematerielkommandoen i ledet samarbejde med et amerikansk firma vedrørende udvikling af et mere avanceret dispensersystem til brug for fremtidige Flyvevåbnet udvikler også hertil en sequencer, og produktionen heraf skal igen ske ved dansk industri. Det er hensigten, at denne sequencer skal være nøjagtig tilsvarende til F-16 sequenceren, dog med en ændret programmering.

Som status kan anføres, at udviklingsprojektet for F-16 sequenceren er forløbet et roligt tempo, og at flyvevåbnet er begyndt at modtage forespørgsler om afprøvning, priser o.s.v. fra andre landes flyvevåbener. På det seneste er projektet accelereret voldsomt, fordi det amerikanske flyvevåbener ønsker en meget hurtig løsning af tekniske problemer med dispensersystemet i en af sine flytyper. Produktionen af denne flytype kan løbe i 2–3.000 sequencers.

Det skal ved samme lejlighed nævnes, at overkonstabel *Leif Jensen* tildeles en præmie på 2.000 kr. for at have medvirket til projektet f.s.v.a. laboratorieopstilling og indkøb af komponenter.

Udgave af »Flyveradiotelefon«

Frank Belmark: *Flyveradiotelefon*. FLYV's forlag, 18x25 cm, 103 s., 34 ill. Pris kr. 120,- hf.



Den tidligere verdensmester i langdistanceflyvning Frank Belmarks bog med fokus på oplysning af nationalt og internationalt VHF-bevis er – efter at 1981-udgaven var udsolgt – udsendt i sin 2. udgave, hvor der er (små og større) ændringer på 40% af siderne, for at bogen atter er oppe på markedet med hensyn til at følge tidens krav på området.

flytype-lommebog

William Green: *The New Observer's Book of Aircraft*. Fr. Warne, London. 10x16 cm, 128 s., illustreret med fotos og silhouet-tegninger. Pris £ 1,95 hf.

Denne lille flytype-bog beskriver med 247 illustrationer i denne lille bog, som man kan have i lommen på flyvepladsen for at identificere typer, der er ordnet alfabetisk efter flytypens navn.

Bogen omhandler den helt nye generation af firmafly med motorer, de nyeste trafikfly inkl. ATR 42 og de nyeste militære fly, deriblandt adskillige russiske nyskabelser, er med i bogen i

flyvemotorer

Walter Gersdorff & K. Grasmann: *Flygmotorer und Strahltriebwerke*. Bernard & Graebner Verlag, Koblenz 1981, 21x26 cm, 303 s., 20 farver, 31 tabeller. Pris 56,- DM

Denne bog er den 2 i forlagets serie »Die deutsche Luftfahrt« er helliget motorerne, såvel propelmotorer som jetmotorer. Man går tilbage til luftskibsmotorer i sidste århundrede og frem til nutidens jetmotorer i europæiske fremstillingssamarbejde, og glemmer heller ikke de små motorer, især motorsvæveflyene og nu også de små lette har givet et behov for.

Udviklingen ligger naturligvis på den linje mellem de to verdenskrige, hvor udviklingen i realiteten sakkede bagud for de store lande, men så igen nåede at blive genoplivet blandt pionererne m.h.t. raket- og jetmotorer.

Bogen er et nydeligt, grundigt og stærkt illustreret værk.

Ny kunstflyvebog

Ericc Müller & Annette Carson: *Flight Unlimited*. Eget forlag. 16 x 24 cm, 182 s., pris £ 8.95 + porto 1.05 = £ 10.00. Fra Annette Carson, 28 Chiltern Avenue, High Wycombe, Bucks. HP11 3UR, England.

Den schweiziske Eric Müller, som i de sidste 15 år i 35 internationale konkurrencer har vundet 31 medaljer, og som er instruktør og havariundersøger, har udsendt en nydelig og interessant bog om konkurrence-kunstflyvningens finesser.

Den kan man lære meget af, uanset om man flyver kunstflyvning eller ej, for det er jo netop en slags flyvning, der stiller de største krav til teoretisk og praktisk kendskab til flyet og dets muligheder i denne super-præcise flyvning (hvori der alligevel indgår nogle små snyderier, som dommerne ikke kan se!).



Især hans kapitel om spind og udretning herfra må vække opmærksomhed, omend det kun gælder »konventionelle kunstflyvningsfly« og ikke fly med T-haler fx. Men med over 4000 spind bag sig må han jo vide, hvad han skriver om.

Bogen er skrevet med lune på et letlæst engelsk og forsynet med instruktive tegninger (med en ny flytype hver gang!) og farvebilleder.

Alt om modellflyvesport

Dieter König: *Alles über Modellflug-Sport*. Motorbuch Verlag, Stuttgart. 21 x 25 cm, 360 s., 300 fotos og tegninger. Pris DM 48,-

Nutidens modellflyvning er blevet et meget omfattende område, men denne grundige tyske bog giver et godt indblik i mange af dens sider. Modellflyvningens historiske udvikling og nuværende bredde er dækket såvel som teori i aerodynamik, flyvemekanik og meteorologi ligesom den sportslige organisation og udøvelse. For ikke at tale om de love og bestemmelser, myndighederne i Tyskland begrænser udfoldelsen med – de myndigheder, der end ikke vil anerkende denne moderne og tekniske sportsgren som almenyttig!

Modellflyvning i dag er ikke bare fly, men også motorer af alle mulige arter, inkl. elektromotorer, og det er radio og anden elektronik, moderne materialer og deres udnyttelse.

Der står meget på de store sider, men stoffet underbygges og oplives af utallige tegninger og fotografier.

Man kan undre sig over, at der næsten i begyndelsen er ca 40 sider om »luftfart, skole og forening«, men det er nok et yndlingsemne for forfatteren, der er lærer både i arbejds- og fritiden.

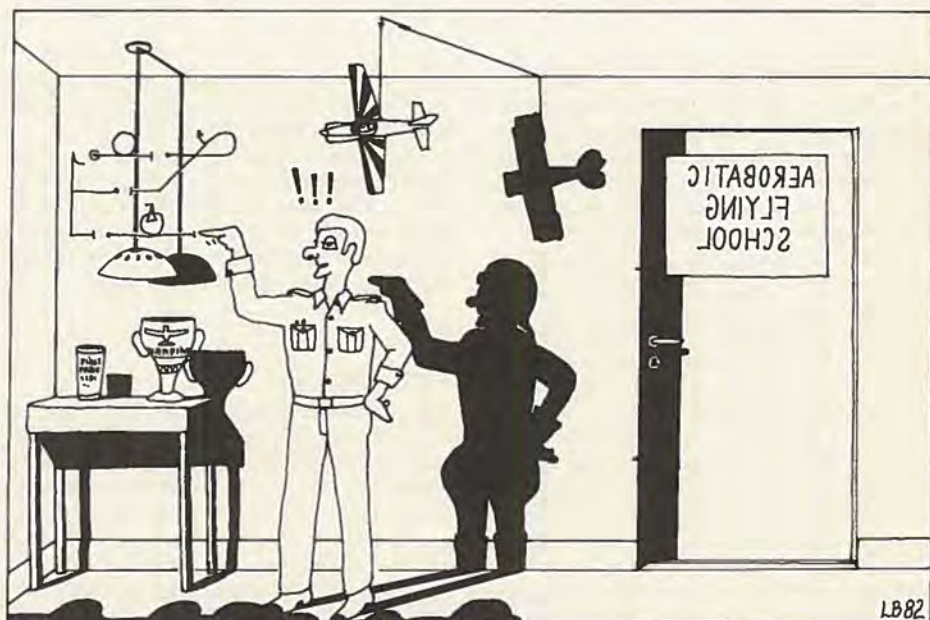
Bogen giver et imponerende indblik i modellflyvningens alsidige verden, der jo kan siges i mindre format at dække næsten alle de »store« luftsportsgrene tilsammen.

Drageflyvning

Uli Blumenthal: *Perfektion im Drachenflug*. Motorbuch Verlag, Stuttgart. 200 s., 28 farvefotos, 45 sort/hvide samt 143 tegninger. Pris ib. DM 36,-.

200.000 piloter siges nutildags at beskæftige sig med drageflyvning, og udviklingen går stadig videre og kræver ajourførte bøger som denne, der fra historien skriver om drageflyenes konstruktion og sikkerhed, om hvordan man udnytter dem til skrænt- og termikflyvning frem til strækflyvning ud over landet.

Kendskab til meteorologi, flyets polar og MacCready-ring hører nu også til de viderekomne drageflyveres pensum.



OSCAR YANKEE

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
EFY	Piper PA-18-90	18-6039	13.4.	Jens Brandt, Tranebjerg
ASJ	Beech D95A	TD-541	3.11.	Topfly, Padborg
BOV	Thunder AX6-562	531	6.2.	A/S Willian & Madsen, Højbjerg
CCA	Beech A-100	B-215	29.2.	Alkair, Skodsborg
CDA	Socata TB-9	263	7.3.	Liselotte Brinckmeyer, Allerød
XMF	Schleicher ASK-21	21205	13.3.	Ålborg Svæveflyveklub
XMO	Rölladen LS4	4375	19.3.	Øst-Sjællands Flyveklub, Hårlev
XMS	Schleicher ASW-19B	19401	20.3.	FSN Værløses Svæveflyveklub
XMH	Schleicher ASW-19B	19400	20.3.	FSN Værløses Svæveflyveklub

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
HCG	Hughes 269	7.3.	Bergqvist Helikopter Service	solgt til Sverige
AUP	Beech Baron	8.3.	E. Thestrup, Slagelse	solgt til USA
ARA	SN 601 Corvette	19.3.	Air Marine, Billund	solgt til Spanien
BSG	Aero Commander	26.3.	Thomson Marine, Marstal	solgt til USA

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
DMM	Tri-Pacer	27.32.	Colt Luftfoto, Kbh.	R. Hove-Christensen, Nakskov
TOF	Cherokee 140	29.2.	H. E. Aamand, Esbjerg	ESE Flight Center, Esbjerg
BGC	Cherokee 180	2.3.	Niels Haarup, Roskilde	S. H. Jonsson + 1, Rungsted
DEU	Emeraude	5.3.	Martin Nielsen + 1, Fr.sund	David Hansen + 1, Nærum
DCW	Cessna F 172 E	8.3.	Birgit Pedersen, Løgstrup	Morten Wagner, Viborg
BKG	Cherokee Arrow	19.3.	Ove Glerup + 6, Slagelse	Mogens Nielsen + 5, Slagelse
DLK	Cherokee 300	19.3.	Farum Faldskærmsklub	F.F. 66 Fly, København
BEU	Beech Duchess	20.3.	Jens Lübeck, Hadsund	K/S Difko XVII, Kbh.
DSS	Cherokee 180	20.3.	I/S OY-DSS, Videbæk	Arne L. Munk, Hellerup
BTW	Tomahawk	22.3.	Jan K. Johansen +, Vestbjerg	Svend Møller + 5, Nibe
DKO	KZ III	23.3.	Henning Christiansen, Kalundborg	Egon Larsen + 1, Holbæk

Kommentarer til Oscar Yankee

Vi anfører altid flyene efter registreringsdatoerne, og grunden til at Super Cub OY-EFY står først, er at den faktisk blev registreret for et år siden! Men med i FLYV skal den selvfølgelig. Den er i øvrigt fra 1957 og har tidligere været registreret D-EJEQ.

Travel Air OY-ASJ er også lidt sent på den. Den kom til Danmark allerede i september i fjor (midlertidigt reg.bevis af 27.9.) og er bygget i 1963 som SE-EEX. King Air OY-CCA er købt i USA, ex N100QR og er en 1975-model, mens den nye værtinde på Mølleosegård har købt sin TB-9 OY-CDA i Norge, hvor den var registreret LN-KLL. Den er næsten ny, bygget i 1982.

De motorløse fly er alle fabriksnye. Ejeren af ballonen OY-BOV er nok bedre kendt under navnet Dadeko (det er dem, der aftapper coca-cola). LS4 OY-XMO blev prøvfløjet den 29. februar med den midlertidige registrering D-9101, mens de tre

Schleicher-fly kun har haft danske bogstaver. OY-XMH blev prøvfløjet 13.2, OY-XMF den 21.2. og OY-XMS den 1.3.

Og under ejerskifterne burde vi måske have medtaget fire svævefly, Astir OY-XDJ, PIK-20 OY-XHT, LS1 OY-XBY og K7 OY-MNX, der alle fik nye registreringsbeviser i marts, fordi FSN Ålborgs Svæveflyveklub nu hedder Ålborg Svæveflyveklub.

F-16 i Ålborg

Den 30. marts vendte ESK 723 tilbage til FSN Ålborg efter at være blevet omskølet til F-16 på FSN Skrydstrup. 6 af eskadrillens fly var i forvejen fløjet til Ålborg, så den formationsflyvning, der markerede afskeden med det sønderjyske, omfattede kun 10 fly. Formationen blev i Ålborg mødt af en formation på 10 F-104 fra den anden Ålborg eskadrille, No. 726.

Aktieselskabsregisteret:

Nyregistreringer

SAS Hotel Scandinavia A/S, København
Formål at drive hotelvirksomhed. Aktiekapital 1.000.000 kr. Stiftere: SAS Catering A/S Danmark, direktør Mogens Christensen, Hugo Jørgensen og Peter Højland. Direktion: Peter Willemoes Jørgensen. Postadresse: Amager Boulevard 70, 2300 København S.

Ændringer

Satair A/S, Tårnby: Aktiekapitalen er udvidet med 4.113.400 kr. ved udstedelse af nye fondsaktier og udgør herefter 8.226.800 kr.

Bohnstedt-Petersen & Dyrberg A/S, Hillerød: Poul Refstrup er indtrådt i direktionen og den ham meddelte prokura er tilbagetrukket.

Midtfly Trading Center ApS, Herning: Selskabets rettet i Herning er den 27. februar 1988 blevet opløst og selskabet er slettet.

Scandinavian Catering Service A/S, København: Selskabets navn er ændret til **SAS Catering Restaurant A/S**. Binavne: Scancater A/S er slettet.

Dansk Flyvetjeneste ApS, Ballerup: Selskabets hjemsted er nu Godthåb, postadresse c/o Anders Nygård Hansen, Egevej 191, 3900 Godthåb, Grønland.

Sterling køber DC-8

Sterling Airways har købt tre Douglas DC-8-63 af Thai International til anvendelse på sine langdistanceflyvninger, bl.a. til Bangkok, London og over Nordatlanten. De afløser tre Boeing 727, som man har solgt til United Airlines.

Ved redaktionens slutning havde Sterling underskrevet et »Letter of Intent« om køb af flyene. Mekanikeruddannelsen foregår på flyskolen i Kastrup med bistand fra SAS, mens omskoling af flyvende besætninger foregår hos United Airlines i Denver, selv flyvningerne dog i Thailand. Det første af flyene er formentlig allerede leveret, når dette nummer udkommer, mens nr. 2 følger i maj og nr. 3, Thai kan undvære det.

DC-8-63 opfylder i sin normale udførelse ikke betingelserne for at blive i det danske registeret i Danmark, da den er for støjende, men Sterling har fået dispensation til flyene kan være på danske register året. Foreligger der inden årets udgang kontrakt om udførelse af støjdæmpning, så selskabet to år til at få denne modifikation udført. Der kan enten være tale om installation af helt nye og støjsvage motorer CFM56, som United Air Lines har sat i sine DC-8, eller hush-kits, altså støjdæmningsudstyr til de nuværende JT3D motorer. Selvom CFM56 er mere brændstoføkonomisk end JT3D, bevirker oliepriserne nuværende stabilitet, at Sterling synes mere interesseret i hush-kits, som koster ca. \$ 2,5 mio. pr. fly — hvorimod nye motorer koster ca. \$ 14 mio.

KDA

KORTSERVICE

CAO 1:500.000

DANMARK sælger ICAO-kort
over størstedelen af Eu-
ropa som vist på kortet.

Bestil i god tid

ICAO-kortene kommer i
nye udgaver med varierende
mellemrum og ofte uden varsel. Lager-
føringen er et balance-
spil mellem gode leve-
ngsmuligheder for
kunden og risiko for
at brænde inde med
gyldige kort.

Derfor: planlæg så
tidligt mulig din flyverejse
i god tid og afgiv - især
ved større klubture -
dine ordrer så tidligt
som muligt.



Du har vel fået det nye
ICAO-DANMARK Edition 10?

Pris kr. 42,- (KDA-medl. kr. 37,-)

KDA
SERVICE

Københavns Lufthavn
Boks 68 - 4000 Roskilde
02-39 08 11



Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grav Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverrådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverrådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverrådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgironummer: 5 02 56 80

Dansk Balloonunion
Rimmy Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Ildrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm).

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstofflyveunion
Formand: Eigil Christiansen, Arildsvej 8
Gråmose, 7442 Engesvang.
Telefon: 06 - 88 01 12

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55
Postgironummer: 6 12 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4. th.,
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radlostyings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlid

Sekretariat:
Direktør M. Tronbjerg
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Denmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

KDA-FLYVEDAGENE 2.-3. JUNI

Hvem er kontaktfolk i de 206 andre klubber?

KDAs hovedbestyrelse nedsatte 6. marts et 4-mands udvalg, der fik til opgave at forestå den overordnede koordination af klubbernes arrangementer den 2. og 3. juni.

Udvalget udsendte brev til samtlige klubber tilsluttet KDA midt i marts, hvori der blev redegjort for udvalgets opgaver og tanker i forbindelse med arrangementet.

Bl.a. bad man hver klub udpege en kontaktperson og meddele KDA navn og adresse, helst inden udgangen af uge 13.

Disse kontaktpersoner vil derefter få tilsendt det materiale, der udarbejdes eller indsamles af KDA.

Ved udgangen af uge 14 har KDA modtaget navn på 41 kontaktmænd af 247 mulige, heri medregnet fx ballonklubberne, hvor vi umiddelbart anser de enkelte ballonkipperne for at være kontaktmænd.

Det var jo ikke overvældende resultater, og KDA benytter derfor lejligheden til at opfordre de klubber, der endnu ikke har tilkendegivet deres holdning, til snarest at tage sig af sagen og få udpeget en kontaktperson.

KDA har foreslået, at 75 års jubilæet markeres ved »Åbent Hus« arrangementet i klubberne landet over med det sigte at gøre offentligheden lejlig til at stifte nære bekendtskab med de aktiviteter, der dagligt afvikles i klubberne.

Man kan også forestille sig, at nogle klubber foretrækker at afholde egentlige flyvestævner, hvor flere klubber går sammen om et arrangement på en egnet flyplads.

Hvilken løsning der vælges, er det op til den enkelte klub at beslutte.

KDAs opgaver er at forestå den overordnede pressedækning af begivenhederne, udarbejde program over de planlagte aktiviteter og udarbejde fælles informativt materiale til brug i klubbernes arrangementer.

Det er et omfattende arbejde, der udføres.

For at vi ved fælles hjælp kan få gavn og glæde af et veltilrettelagt PR-fremstød i forbindelse med jubilæumsåret, er det nødvendigt, at opgaven tages alvorligt - Næsten tiden er knap.

KDA-aktiviteter siden sidst

17/3: Informationsmøde om nye svæveflyve-BL'er i Ildrættens Hus (PW)

20/3: Møde med modelflyveunioner (MV,PW).

22/3: FLYV-redaktionsmøde (Koføed, PW)

23/3: Møde i Holbæk ret (udsat) mod pilot (MV)

24/3: Dansk Flyvehistorisk Forenings generalforsamling, Kbh. (PW)

Møde i Svæveflyverrådet, Arnborg (rådet og Didriksen)

28/3: Møde i CIVV-bestyrelsen (PW)

29/3: Møde i CIVV, Paris (Mogens Hansen og PW).

31/3: KDA's landsmøde i Korsør (hovedbestyrelse, unions-delegerede, A. Olsen, MV, PW).

Møde i motorflyverrådet, Korsør (rådet)

11/4: Møde i luftrumsudvalget (Brinch, Bringø, Finn Hansen, Mogens Hansen, MV, PW).

Gamle tidsskrifter

Efter den årlige oprydning i bibliotekets blade har KDA udvalgt en del tidsskrifter o.lign., som interesserede medlemmer kan afhente.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 7. maj

Nye bøger i KDA's bibliotek

Frank Belmark: *Flyveradiotelefon* (2. udgave).

Luft- og Rumfarts Årbogen 1982

Luft- og Rumfarts Årbogen 1983-84

Dieter König: *Alles über Modellflug-Sport*

Nye direkte medlemmer i KDA

Restauratør *Orla Møller*, København

Autoforh. *Peder Jepsen*, Århus

Flymek. *Bjarne Nielsen*, København

Ilan Tite, Hellerup

Helmut Rame, Nærum

Dir. *Preben Jensen*, Vanløse

Åbent Hus på Nakskov

Nakskov Flyveplads holder Åbent Hus på fredag den 17/6 med udstilling af de tre hjemmeværn fra kl 10 til 16. Endeligt program næste nummer.

Kalender - alment

26/4 Generalforsamling i DGA /

30/4 Møde i Flyvetekn. Sektion

20-27/5 Hannover-udstilling

2-3/6 KDA-flyvedag landet over

17/6 Åbent Hus (FSN Værløse)

20-24/6 General Aviation Show (Copen-

nes)

3-9/9 Farnborough-udstilling

DA's LANDSMØDE I KORSØR

I var »årets emne«

DA's landsmøde på Tårnborgekroen i Korsør var det første rigtige landsmøde efter nye love, hvor det ikke er en »general-amling« med en sporadisk deltagelse af enkeltmedlemmer, men derimod et møde mellem dem, der i det daglige leder arbejdet i KDA og tilsluttede unioner, nemlig DA's hovedbestyrelse og unionernes bestyrelser.

Den landsmødet genvalgte de direkte lemmers repræsentantskabsmøde *Sæberg* til deres mand i hovedbestyrelsen.

I landsmødet kommenterede *Søren Ibsen* KDA's udsendte årsberetning og viste om overenskomstændringerne, at 4 af motorflyveklubberne endnu ikke er gået ind i DMU. Dansk Flyvehistorisk Forening havde opsagt overenskomsten med KDA og ønsker fremover ikke at være medlem.

DA's 75 års jubilæum den 20. januar var fejret godt, og arbejdet med KDA's flyveplaner over den 2-3. juni var godt gået. Et udvalg i KDA forbereder en koordination af den PR for almenflyvningens forskellige grene, som er hensigten med næste weekend.

Formanden sluttede med at henstille til medlemmerne at have orden i deres regnskaber og hensyn til eventuelle honorarer således at skattevæsenets regler overholdes.

Årsberetninger

Knudsen fra Skjern Modelflyveklub fik overrakt SAS-pokalen for klubledelsen har siden 40'erne været medlem af flere modelflyveklubber og selv stiftet et selskab i VM for gummimotormodeller (blev nr 3 i 1956) og siden 1970 arbejdet i modelflyvning i forskellige ungdomsskoler. Han er Fritflyvningsunionens medlem af et udvalg, der koordinerer og leder undervisningen i modelflyvning i klubsskolerne.

DA's diplom for *Finn Thierry Andersens* verdensrekord i målflyvning med ensædet motorfly i Australien i fjor blev overtaget af formanden for DSvU, idet Finn nu arbejder på Oerlinghausen-skolens sydeuropæiske afdeling som instruktør.

Om beretningen

Brinch, DMU, spurgte til Flyvemedicinsk Klinik og til sammenlægningen af klinikkerne.

DA's næstformand *Bent Holgersen* oplyste at der i forbindelse med en omlægning af samarbejdet mellem klinikken og brugere var ro om de forslag til ændring af helbredsundersøgelserne, der blev fremsat i fjor og blev trukket tilbage efter en reaktion, men at de kunne dukke op igen.

Om nedlægning af vejrtjenester i Rønne og Odense oplyste han, at svæveflyverne klarede sig ved godt samarbejde med vejrtjenesterne i Kastrop og Karup, hvorimod *Johan Baade* oplyste, at motorflyverne ønskede meteorologer så mange steder som muligt af hensyn til sikkerheden, og at de om nødvendigt ville betale for det.

Per V. Brüel mente, dette ville blive for dyrt og oplyste, at han i kontaktudvalget hele tiden havde kæmpet for at holde taksterne så lavt som muligt. Det gik udmærket at benytte sig af faciliteterne pr telefon og radio.

Efter at yderligere et par spørgsmål var besvaret, godkendte landsmødet årsberetningen.

Årsregnskabet

Den udsendte resultatopgørelse blev gennemgået af *Bent Holgersen*, der i stedet for regnskabsårets tal bebudede sammenligning med regnskabsårets budget næste gang og i sin gennemgang gjorde dette.

Regnskabet havde indtægter på 808.738 kr og udgifter på 804.112 og udviste således et overskud på 4.626 kr.

Han kommenterede motorflyverrådets overskridelse af budgettet, men påpegede også besparelser i omkostningerne, bl.a. til gager.

Balancen pr 31.12.1983 udviste aktiver på 2.158.640 kr og gæld på 546.920 kr, hvorved egenkapitalen nu var 1.611.720 kr. mod 1.203.000 et år tidligere. Stigningen skyldtes især urealiseret kursavance, men også at der ved årsskiftet på jubilæumsfonden stod et beløb, hvoraf en del var anvendt siden.

Efter nogle få spørgsmål godkendte forsamlingen regnskabet.

Herefter gik det hurtigt, for der var ikke indkommet forslag til behandling og heller ikke forslag til nyvalg, så *Søren Jakobsen* og revisorerne *Iver H. Iversen* og *Ole Meyer* blev enstemmigt genvalgt.

Efter frokosten var der ikke dukket mange spørgsmål op under Eventuelt, så dirigenten *Axel Sunding* kunne slutte den formelle del af landsmødet.

Oplysning om FAI

Dernæst gik man over til nyskabelsen »Årets emne«. I fjor var det en gennemgang af KDA og øvrige danske og udenlandske organisationer. I år var det KDA's internationale forbindelser, man fokuserede på, idet Danmarks vicepræsident i aeroklubbernes internationale organisation FAI, *Per V. Brüel*, sammen med *Per Weisshaupt* redegjorde for FAI, dens opbygning og virkemåde. I den anledning var unionerne også opfordret til at tage deres delegerede i de respektive FAI-komiteer med.

Ændret en-route afgift fra 1. okt.

Lige fra 1973, hvor en-route afgiften har været pålagt instrumentflyvningen i Danmark efter et særligt dansk system, har KDA påpeget det uheldige i, at små fly skal betale det samme som trafikfly med flere hundrede passagerer ombord, og KDA har anbefalet, at Danmark følger Eurocontrol-ordningen, så man for den samme flyvning fra Danmark ned gennem Europa slipper for at få regninger fra forskellige lande.

Det sidste ændres ikke ved det forslag, der modtoges 12. marts til offentlig høring med en kort frist til 1. april.

Derimod vil man ikke alene gå over til at beregne afgiften efter distance og vægt, men man »agter fremover at beregne afgiften efter samme principper, som er gældende for Eurocontrol-landene, og med en såkaldt serviceenhedspris pr. 1. oktober 1984 på ikke over 300 kr.« (og regulering 1. januar hvert år).

Efter et par eksempler, der er angivet i Efterretninger for Luftfarende EFL 2, vil en flyvning Roskilde-Aalborg med en Beech 200 kr komme til at koste 183 kr., mens det for en DC-9-41 vil koste 624 kr.

Om med en Piper PA-28-141 på 1000 kg fuldvægt vil det ikke komme til at koste noget i en-route afgift, idet fly under 2000 kg efter Eurocontrol-systemet er afgiftsfri. Små private fly har i øvrigt været særligt hårdt ramt, idet der ved privat flyvning ikke har været mulig på skatteregnskabet at fradrage afgiften som en driftsudgift, således som den erhvervsmæssige og forretningsmæssige flyvning har kunnet.

De gamle regler fristede folk til at flyve VFR i marginalt vejr for at spare afgiften, hvilket ikke var flyvesikkerhedsmæssigt heldigt.

Selv om den foreslåede omlægning har til hensigt fremover at få dækket en stadig større procentdel af statens udgifter ved ordningen, så må den principielle omlægning hilses med tilfredshed. Den viser, at både ministeriet for offentlige arbejder og luftfartsdirektoratet søger at leve op til udtalelser om, at almenflyvning ikke skal gøres umulig i Danmark, og at man vil tage hensyn til de svage. Det luner!

Er du ven af flyvemuseet?

Sidste nummer af FLYV indeholdt et tillæg fra Flyvemuseets Venner, der opfordrede til indmeldelse i foreningen og/eller tilskud til flyvemuseet fra alle flyveinteresserede i Danmark.

Museet gør i øjeblikket en kraftanstrengelse for at skaffe de nødvendige millioner til at virkeliggøre sine planer om en museumsbygning, og det er vigtigt, at alle bakker dette initiativ op, så museets bestyrelse kan dokumentere, at der er en bred faglig interesse bag planerne.

Hvis du ikke allerede har benyttet dig af girokortet, så er det absolut ikke for sent endnu. Ethvert bidrag, stor som lille, er velkomment!

Cessna 172 købes

Henv. Hans Henrik Tholstrup
01-12 14 58



Sekretæren,
Smålovsvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09 - 171934
Næstfm.: Finn Brinch 07 - 116431
Kasserer: Bøge Osmundsen 02 - 294175
Sekretær: Ricard Matzen 03 - 615250
Knud Larsen 03 - 424516
Gunnar Hansen 04 - 721128
Knud Nielsen 05 - 657425

DM 1984

Så er det sidste udkald til DM i motorflyvning 1984, idet tilmeldingen skal være indsendt *inden den 12. maj*. Du kan få oplysninger og tilmeldingsblanket ved din klub eller på din flyveplads. Ud over at holde din kunnen vedlige, er der udsat vandrepokaler, og BP sponsorer med ialt 12.000 kr. i præmier. Alt taler derfor for, at *DU* også er med i DM i Herning den 27. og 28. maj. Men *husk*, at hvis du vil vinde præmier, skal du selvfølgelig være medlem af KDA gennem en DMU-tilsluttet klub, idet præmierne jo er DMU's ejendom.

Klub-konkurrencer

Når der afvikles konkurrencer i din klub, så husk at meddele det til DMU senest 14 dage før. Når konkurrencerne afvikles efter de givne regler, har *du* mulighed for at være med i den landsomspændende dyst.

Nyt fra DMU's certifikatudvalg

I forbindelse med arbejdet om indførelse af et »lille A-VFR« certifikat har der været overvejelser i retning af at benytte sig af eneflyvningsbeviset som adgang til flyvning. Eneflyvningsbeviset er jo egentlig et midlertidigt skoleflyvningsbevis, men muligheden for, ved mindre justeringer eller dispensationer, at flyve som elev hele livet, er slet ikke så urealistisk endda, hvis ens ønsker udelukkende går i retning af hobby- eller rekreativ flyvning.

Udvalget vil gerne i forbindelse med medlemmer, som er interesseret i at danne en lille gruppe, der på forsøgsbasis vil være med til at undersøge, hvor langt man kan komme ad denne vej.

Henvendelse til sekretariatet, 03 - 615250.

FAI-godkendte dommere

Udover de i FLYV nr 3 nævnte FAI-godkendte dommere, råder DMU yderligere over 2 FAI-godkendte dommere, nemlig *Finn Brinch* og *Gert Juster*.

Rallye 110ST anpart

Ideel til A-elev. 250 kr./time. 1979/1060 timer/20.000/l EKRR.

01-29 83 55

Nyt fra motorflyveklubberne

Midtsjællands Motorflyveklub afholder i samarbejde med EAA Chapter 655 det 8. EAA flyv-ind, DK (hjemmebyggertræf) St. Bededag den 18. maj.

Arrangementet søges afholdt i lighed med foregående år dvs. med udstillinger, demonstrationer og præsentationsflyvninger med hjemmebyggede fly i bredeste forstand. Alle er velkomne - Ringsted flyveplads kl. 10-17.

Om aftenen holdes foredrag og debatmøde om aktuelle hjemmebyggeremner, certifikater, samarbejde med nabolande, m.v.

Vestjydsk flyveklub har den 12. maj kl. 1000 standerhejsning og forårskonkurrence på Varde Flyveplads.

Den 31. maj indkøbstur til Hamburg, tilmelding Sv. Hulthin.

St. Hans fest fejres den 23. juni kl. 2000 på Varde flyveplads sammen med RC-klubben.

Hjørring flyveklub/Flyveklubben Vendssyssel arrangerer rally lørdag 19/5 kl. 1300 på Sindal flyveplads. I stil med tidligere år arrangerer udvalget rally, der vil blive afviklet efter de nye regler for konkurrenceflyvning. Også her håber vi på god tilslutning fra nabo-klubber.

Sommeren igennem vil der den 1. og 3. torsdag i måneden være en eller anden form for arrangement på Sindal flyveplads. Disse torsdagsaftener starter den 3. maj.

Lindtorp Motorflyveklub har landingskonkurrence den 19. maj kl. 1300, og klubtur med fly til Endelave den 3. juni.

Arne Kragels død

Ingeniør *Arne Kragels*, der døde den 26. marts, 69 år gammel, var i årene 1957-1962 formand for Motorflyverådet og repræsentant for dette i KDA's bestyrelse.

Det var på et tidspunkt, da motorflyvningen, efter at have været i en bølgedal, igen var på vej op med indledningen af amatørbygning i større stil og overgangen til import af amerikanske privatfly.

Kragels var en velmenende mand med mange gode idéer, han havde dog sine vanskeligheder med at vinde gehør for, også blandt sine egne, og i 1962 blev han væltet ved den næste paladsrevolution i motorflyverådet. Han gik herefter med Landsmotorflyveklubben, der skiftede navn til DANAC, efterhånden over til oprettelsen af AOPA-Denmark, hvilket bevirkede en lang splittelse i dansk motorflyvning.

Kragels tog omskiftelserne med sin humoristiske sans og hjertelige latter.

Rally i Tunis

Ved det internationale rally i Tunis fra 6-13. maj har SOCATA udsat en præmie i form af polstring i ægte læder til det bedst placerede TB-fly i konkurrenten. I fjor, hvor der deltog 86 fly fra 150 hk Rallyer til Cessna Corsair, var det en TB-9 Tampico, der vandt i kategorien for enmotors, mens en anden Tampico vandt præcisionslandingen.

Kalender - motorflyvning

4-6/5	Jersey Air Rally
5-6/5	DMU-kursus konkurrenceflyvning EKHG
18/5	EAA flyv-ind EKRS
26-27/5	DM-motorflyvning (Herning)
27-31/5	Air rally of Morocco
2-3/6	Flyvningens dag
9-11/6	DM Kunstflyvning EKHO
15-16/6	KZ-rally EKVJ
20-24/6	Cannes Air rally
23-24/6	Reservedage for DM EKHG
23-28/6	Rally på Malta
22-24/6	Int. træf for kvindelige piloter Baden-Baden, Vest-tyskland
29/6-1/7	VM for rallypiloter (Italien)
29/6-1/7	Nordisk mesterskab (NM)
	Torp, Norge (datoerne er foreløbige)
30/6-2/7	Cognac Air rally
3-4/8	KDA's Anthon Berg Air Rally
7-11/8	VM i præcisionsflyvning, Dublin.
12-27/8	VM Kunstflyvning, Ungarn
1/9	DMU Regionsmesterskab EKVD
15/9	DMU Regionsmesterskab EKHO
22/9	DMU Regionsmesterskab EKRS
22/9-30/9	Air rally of France

Oplysninger om ovenstående - kontakt DMU's sekretariat.



DSvU-nyt

Meddelelse nr 8 af 15/3 drejede sig om nye sider til unionshåndbogen, nemlig PFT-normer, der senere sammen med flyvningens regler vil blive udleveret også til instruktørerne i formindsket format. Samtidig medfulgte KDA's årsberetning.

Medd. nr. 9 af 15/3 handlede om samling af materiel.

Medd. nr. 10 af 29/3 indeholder indbydelse til DM, Nordic Open samt Old Boys Frist for tilmelding til DM er 30/4, til d. 2. og 3. juni 20/6.

Medd. nr. 11 af samme dato handler om moms på brugte svævefly ved handel og grænserne, hvor private nu efter nærrygning slipper for at betale moms i flere lande af det samme brugte fly.

I samme sending var der plakater over konkurrencearrangementer samt en brochure over kursusaktiviteter på Arnborg.

- I den moderække, af 9 møder, som unionen havde arrangeret for instruktører over hele landet i marts for at informere om de nye BL'er og nye skolingsnormer, der været særdeles god deltagelse. I alt instruktører og 20 andre har deltaget.

Herved har alle »skoleklubber« undtagelse af to været repræsenterede af de fleste af de virkelig aktive instruktører.

Samtidig er flyvningen efter de nye stemmelser gået i gang tidligt i år, med steder allerede midt i marts.

teorioprøven i april tegnede med 370 eldte elever til at sætte ny rekord. Et nu ukendt antal kommer dog fra draget og ultraletflyverne, der har »draget« af DSvU's arbejde og erfaring på det felt.

ud fra Mols-Linien

getransport af svævefly i transportvogn mellem vore landsdele er efterhånden et et alvorligt problem, især for svævere fra øerne, der skal til Arnborg. Molsen har tilbudt unionen en pris pr anger uanset længde på kr. 167 enkelt 1 person. Det er samme pris som for personbil, og den vil blive reguleret tidlig som denne.

nye svæveflyveråd

rådsmøde nr 1 den 24/3 på Arnborg har flyverrådet efter repræsentantskabsret konstitueret sig med *Bent Holger-Jørn Husted Madsen* og (ny) *Sven er Andersen* i forretningsudvalget. *Rogen Mølbak* står for flyveuddannelse, redskrav og fysik, *Edvin Thomsen* for t, *Sven Møller Andersen* for materiel, *Hansen* for klubservice og forsikring, *S Bent Holgersen* tager sig af Svævecenter Arnborg sammen med *Mogens en*. Sidstnævnte har også luftrum og virksomhed.

æste rådsmøde er lørdag den 28. april.

det til EM i Vinon

blev alligevel ikke fuldt hold fra Danmark til EM i VM-klasserne i Vinon til sommen følgende fem er tilmeldt med *er Lindhardt* som holdleder: *r Winther, Jan Schmeltz Pedersen, W. Andersen, Jørgen Lauritsen og Ib berg*. De tre første flyver LS-4, de to e henholdsvis PIK-20 og Ventus. t er lykkedes Danish Gliding Team at få et tilskud på 25.000 kr. til EM fra

Istuna Open

stuna Flygklubb indbyder til sit 13. der finder sted 27/5 til 3/6, dvs delvis r DM som sædvanligt. Men det kunne ere, at nogle ikke-DM-svæveflyvere e lyst! Tilmeldingsfrist 10. maj. Nær-fra DSvU.

S-certifikater

H. L. Jensen, Holstebro
en F. Sørensen, Maribo
Kristensen, Sørvad
r S. Hansen, Farum
er L. Lindhardt, Ballerup
Bravlev, Brønshøj

dehaver!

du flyve?
kræver, at du inden for de sidste 6 eder har fløjet mindst 5 flyvninger alt mindst én time.
du det?
rs skal du have PFT/S.
: Nogle klubber har strengere regler flyvning med deres materiel).



Barron Hilton Soaring Cup

Når Danmark i år for første gang deltager i denne konkurrence, er det ikke af den normale vej, men fordi verdensmestrene hører til de indbudte gæster på hotelkongen *Barron Hilton's* specielle »Flying-M-Ranch« 120 km syd for Reno i Nevada.

Den regulære konkurrence løber i hele Europa fra 1/3 til 15/9 som en decentral international distancekonkurrence, arrangeret af den tyske aeroklub og den tidligere verdensmester *Helmut Reichmann*. Der flyves i 5 klasser: Åben, 15 m, Standard (efter tysk index større eller lig 100), rgsede samt klubklasse (med index mindre eller lig 98, dog også med 100 og 102, hvis det angives før flyvningen). De 5 vindere med hver en ledsager får som præmie rejse til USA og opholdet der i 1985.

For tyskere indgår konkurrencen i den tyske decentraliserede konkurrence. Ud-lændinge, der starter i Tyskland, kan sende resultatet til den tyske aeroklub, men ved start i andre lande skal resultaterne indberettes gennem den lokale aeroklub (i Danmark først til DSvU).

Nærmere hos DSvU – lad os få dansk deltagelse i år – der var et par finer i USA i fjor!

Vi burde fejre KDA's og DSvU's jubilæer med den første danske 1000 km flyvning...

Nyt fra svæveflyveklubberne

Alle danske svæveflyveklubber arbejder energisk på at tilrettelægge flyvedagene 2.-3. juni. Derfor har kun få kunnet afse tid til at sende indlæg til »Nyt fra svæveflyveklubberne«.

Redaktionen modtager fortsat meget gerne meddelelser fra klubberne. Specielt velkomne er oplysninger, der kan have interesse for andre klubber, fx om nye projekter der er i gang og nye idéer, der måske også kan bruges af andre. Derved kan denne rubrik være med til at skabe forbindelser mellem klubber, der har behov for at udveksle nyttige erfaringer.

Hjørring har i vinter bygget nyt velisole-ret værksted med alle nødvendige faciliteter. Dette har medført, at der ikke har været

Må du flyve med passager?

Har du inden for de sidste 90 dage udført mindst 5 flyvninger på svævefly, heraf mindst 2 fra førersædet på den type, du vil give din passager en tur i? Det skal du tænke på, hver gang du vil tage en passager op. Mangler du nogle af de fem ture, må du først få dem fløjet.

Kalender – svæveflyvning

28/4-5/5	HI-kursus 1
2-13/5	3. EM i Klubkassen (Jugoslavien)
7-17/5	Grundkursus (Arnborg)
19-26/5	HI-kursus 2
27/5-3/6	Eskilstuna Open
31/5-10/6	DM st. og 15 m (Arnborg)
12-17/6	Strækkursus (Arnborg)
23/6-1/7	FI-kursus 1
25/6-7/7	EM-motorsvævefly (Finland)
27/6-7/7	EM i VM-klasserne (Vinson/Verdon, Fr.)
29/6-7/7	Hahnweide-konkurrence (Ty.)
23-29/7	Talentkursus (Arnborg)
30/7-10/8	Nordic Open (Arnborg)
18-26/8	FI-kursus 2
27/8-8/9	Grundkursus (Arnborg)
1-8/8	EM kunstflyvning (Paderborn)
15-22/9	HI-kursus 3.

problemer med at skaffe folk til vinteroverhalingen. 14 er tilmeldt til S-teorioprøve. Klubben afviklede i 1983 3.082 starter, 577 timer og 2040 km.

Holstebro havde i anledning af jubilæet besøg af flere af klubbens gamle medlemmer, og mange andre mødte op for at gratulere. Ved festen om aftenen fik klubben overrakt sideroret fra klubbens første fly.

Kalundborg Flyveklub udvidede bestyrelsen fra 5 til 7. Knud Selmos og Herbert Mitrofanov blev nyvalgt på generalforsamlingen.

Kaldred Cup afholdes fra 23-29/7. Alle er velkomne til fornøjelig konkurrenceflyvning. Per Selmos og Niels Arge Hansen står for arrangementet. Dette borger for gentagelse af sidste års succes.

Der er stadig problemer med Puchacz'en, hvis vinger bobler igen. Der er foretaget ny henvendelse til fabrikken i Polen.

Nordsjælland gav på sin 41. generalforsamling 1943-pokalen for bedste flyvepræstation til Jan Andersen og den til »årets medlem« til Torben Simonsen. Egenkapitalen er for første gang over 1 mio. kr. Flyvningen indledtes 18/3 af Grob 109B, vindposen blev hejst 1/4.

Svævefly afholdt generalforsamling 3/3. P. Sommerlade blev nyvalgt som formand. Standerhejsning afholdtes 31/3.

Klubbens Bergfalke har fået nyt lærred, og en Motorfalke er indkøbt.

Sønderjysk mangeårige medlem William Andersen er afgået ved døden. Han var bl.a. kendt for udvekslingen af klubblade mellem klubberne.

Viborgs sæsonstart den 17.-18./3 blev en succes. Der blev fløjet mere end 30 timer og strækflyvningen kom godt igang.

S. B. Jensen lægger op

Den navnkundige aeroplansnedker *S. B. Jensen* fyldte den 10. april 70 år og holder med udgangen af april op med sit arbejde på Danmarks tekniske Højskole, der har beholdt ham længst muligt. Han vil være kendt af både svæveflyvere og amatørbyggere for sin viden og sin hjælpsomhed.

CIVV-mødet i Paris

En omfangsrig dagsorden blev behandlet på mødet i FAI's internationale svæveflyvekomité i Paris den 29. marts under præsident *Bill Ivan's* faste ledelse, efter at bestyrelsen dagen før havde forberedt mødet. Helt fire VM'er blev drøftet:

VM i Hobbs havde kostet amerikanerne 300.000 \$ foruden 11.800 frivillige mandtimer. Konkurrencelederen var også klar over, at det havde været dyrt for deltagerne og indrømmede, at med den korte tid til forberedelsen var fx leje af fly og huse kommet noget ud af kontrol. En række praktiske erfaringer mht især vægtskontrol og ground-clock blev gennemgået.

Næste VM er i Rieti i Italien i 1985, hvor der bliver plads til 90 fly, så måske der kun kan blive 3 piloter pr land. Flyene vil blive vægtbegrænset af hensyn til pladsens størrelse. Ved »For-VM« i sommer får 50 udenlandske fly lov at deltage.

VM 1987 i Benalla i Australien er under forberedelse, og Østrig tilbød sig til 1989, men det afgøres først næste år, når andre interesserede lande har haft lejlighed til at byde.

EM i VM-klasserne i Vinon til sommer venter mindst 18 lande og 75 piloter med 650 kg maximumvægt for fly i alle 3 klasser. CIVV kunne ikke gå med til at tillade Bohli-kompasser og ej heller til, at tidskameraer skulle være eneste startliniekontrol.

At franskmændene med urette kalder det for »2. European Gliding Championships« fremgik tydeligt af gennemgangen af det 4. EM for motorsvævefly i Rääskälä i Finland, der finder sted samtidig med Vinon, og hvor FFF venter ca 40 fly. Tilmeldingsfristen var udsat til 30/4. Samt af, det 1. EM i kunstflyvning med svævefly i år afholdes i Paderborn og det 3. i klubklassen i Jugoslavien, der også bød på det 4. EM i svæveflyvning for kvinder i 1985. Så Vinon er omkring det 10. EM i svæveflyvning.

Regelændringer: Efter *Jakslands* ganske vist forgæves forsøg i fjor på at sætte ensædet motorsvæveflyrekord i fjor med en tosædet IS-28M2 blev det fastslået, at det vil være korrekt at sætte rekord for ensædet i et tosædet svævefly med kun én person (pilot) ombord.

Den lidt overilede ændring i fjor af di-

plomreglerne, hvorved en ikke gennemført fx 500 km Δ med startpunkt uden for trekanten ikke længere var tilladt, havde givet anledning til en generel diskussion om diplomkravene til distancer. Når man må lave frie distancer, synes det ikke rimeligt med strenge krav for målflyvninger; men en vis begrænsning var dog nødvendigt, for at folk ikke skulle flyve frem og tilbage på en kort skrænt.

Derfor blev punkt 5.2.5 i Sporting Code 3 ændret til:

»Krav til distanceflyvning. Distanceflyvning må flyves rundt om højst 3 forud angivne vendepunkter, hvis rækkefølge ikke behøver at angives, men hvert vendepunkt må ikke passeres mere end én gang.« Herved bliver man (fra 1985) meget frit stillet.

Endvidere indføres nu en officiel regel om, at arrangører af VM og EM kan indføre vægtbegrænsninger på flyene, men at de skal fremgå af tilbudene og godkendes af CIVV. Arrangørerne skal 3 mdr. før VM offentliggøre en liste over de certificerede fuldvægte for alle de typer, der ventes at deltage.

Det gamle spørgsmål om verdensmestres ret til at forsvare deres titel blev påny drøftet med et forslag om at tillade mestrenes lande at sende en ekstra deltager. Et flertal mente imidlertid, at det drejede sig om mestrene selv, mens andre ikke ville binde landene til at sende disse, hvis de ikke mere var kvalificerede. Enden blev, at man tillod landene at tilmelde mesteren udover det normale hold, men inden for de maksimale 3 pr klasse.

Endelig blev det for motorsvævefly indskærpet, at de til rekorder skulle starte ved egen kraft. Nogle havde udnyttet et »hul« i reglerne, der ikke direkte krævede det, selv om det af definitionen på motorsvævefly fremgår, at de skal være i stand til det. Fly med kobling og klapmotor kan nemlig spilstartes eller flyslæbes – med eller uden egen motor igang.

I øvrigt blev der fra OSTIV forelagt forslag til klarere definitioner af såvel svævefly som motorsvævefly, men de skal høje op i FAI, før de kan sættes i kraft.

– Endelig blev to vigtige punkter løseligt diskuteret: en eventuel revision af VM-klasserne, der dog er en langsigtet procedure

Kalender – anden flyvesport

16–20/5	DM varmluft (Arnborg)
26/7–5/8	EM drageflyvning (Vågå, Norge)
22/8–2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26–31/8	EM varmluftballon (England)
29/8–9/9	VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)
17–22/9	VM i linestyling (USA)
14–18/10	VM med indendørs model (Japan)

(4 år fra vedtagelse), samt eventuelt samarbejde mellem FAI og den Olympiske Komité om at få nogle luftsportsartene OL-akcepteret. – Klassespørgsmålet skal vi vende tilbage til i FLVY som oplæg til en nært debat om Danmarks stilling til forvekslingsforslag herom.

Ændret inddeling af modelflyverrekorder

Da tiden efterhånden (endnu engang) løbet fra de mulige danmarksrekorder KDA's gode gamle protokol over modelflyverrekorder fra 1936 (!), havde KDA for nogen tid siden foreslået modelflyveunionerne at overveje helt at følge FAI's inddeling.

På et møde mellem modelflyverunionerne og KDA den 20. marts blev oplyst, at Fritflyvningsunionen – på det tidspunkt – havde besluttet sig til at føle sig borte fra indendørs rekorder og bevarede 7 rekordmuligheder, nemlig for hhv. svæve modeller, gummitormodeller og gasmotormodeller samt kategorier for indendørs gummimotodeller efter halvhøjde.

Linestyngsunionen følger FAI, men herudover rekorder i Holdkapflyvning Good-year.

RG-unionen følger helt FAI og har heller ingen ledige pladser, som rekordivrige fordel kunne kaste sig over, foruden nogle af de eksisterende rekorder da der er mulige at forbedre.

KDA's rekordprotokol har trods mange år stadig mulighed for at rulle dem!

Modelflyverrekorder godkendt og annulleret

KDA har på indstilling fra Fritflyvning unionen godkendt en danmarksrekord som *Jørgen Korsgaard* satte den 9. marts i Tjekkosllovakiet med indendørs gummimotormodel. Den er på ikke mindre end 34 minutter og 53 sekunder og opstillet i Kategori IV, dvs. haller med over 30 m højde.

Samtidig har KFA på indstilling af Linestyngsunionen annulleret to tidligere anerkendte rekorder i Good-year over 200 omgange, idet det havde vist sig, at den anvendte model ikke opfyldte retningsreglerne. Unionen har indført en skærpet behandling for at forebygge gentagelse af hvilket KDA og modelflyverrådet har til efterretning.

De gyldige rekorder er nu igen de gamle, dvs. over 100 omgange 4 min 33 sek. og over 200 omgange 8 min 33 sek.

Danmarks Flyvemuseum

50 uerstattelige flyvemaskiner søger venner...



Huskede du at indsende girokortet fra sidste nummer?

Nimbus

Ventus

Janus

????????

ANSCHAU

KARL PFEIFER



SCHEMPP-HIRTH DANMARK

Ib Wienberg

Egernsundvej 6

8600 Silkeborg

Telefon 06-81 33 09

Målinger og konkurrenceresultater for NIMBUS 3/24,5 og VENTUS viser at det specielle SCHEMPP-HIRTH profil og den nye, tynde kulfibering betyder

- højere glidetæl
- bedre hastighedspolar
- mindre følsomhed for urenheder
- bedre stigeegenskaber

SCHEMPP-HIRTH er i forvejen kendt for

- gode flyveegenskaber
- håndværksmæssig kvalitet
- høj brugs- og gensalgsværdi

Nu kommer et nyt standardklasse fly

Leveringerne vil begynde foråret 1985. Det er muligt at reservere - på gode betingelser - og det er der mange som har gjort allerede.

Planlæg sæson 1985 og mange flere ved at reservere eller bestille SCHEMPP-HIRTH nu.

Forhandling af moderne, færdigbyggede transportvogne fra Gebr. ANSCHAU og KARL PFEIFER.

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

na 140, 172, 182, 310, Piper 140, 160, 180, Horizon, AA1, AA5, Arrow. Aztec PA 23/ Rallye, Mooney, Piper Colt.

H. L. AIR ApS tlf. 05-43 51 33
Privat tlf. 05-62 66 16

GRUMMAN AA5A-B

s kontant.

Vagn Stevnhoved
Tlf. 06-32 13 55

BØGER

airline-fleets International 1984. F. E. Bur red. 18. udgave. Over 27.000 flyregistreringer. Fler end 3.000 flyselskaber. Data om flytyper. Ca. 450 s. 63 farvefotos (9x13). 26x21 cm. Kr. 254,75.

yal Air Force Yearbook 1984. Wm. Green . 76 s. Gennemill. m/farvefot., farveill., og ill. A4. Kr. 22,00.

ing Displays af David Ogilvy. Vejledning rrrangør. 159 s. 48 fot. 1 ill. 24x19 cm ib. 239,25.

l Flag. Air Combat for the '80s af M. nner & G. Hall. USAF øvelsesområde i vada. 134 s. 16 farvefot. 90 fot. 3 ill. 22x20 . Kr. 152,00.

SENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

Kron-prinsens-gade 3 - Postboks 2184
1017 København K - (01) 157044

CESSNA 152 SÆLGES

Model 1979, TT 1250.

Henv. PRIMAIR
03-90 62 37

CESSNA 172 SKYHAWK II

1982 model, blå/lys blå, TT 215, Full IFR, Intercom - long range tank. Fremtræder fuldstændigt som nyt fly.

Listepris D.kr. 830.000,-
Sælges for D.kr. 545.000,-

Henvendelse 02-27 70 49

C 337 D Skymaster RSTOL, Deice, 1969, PA 28-140 B, 800 HRS to go, new paint, 1970, PA 39, T-COM CIR, KNS 80, KY 197, Excell. 1971, Varga Kachina 2150 A, 7 HR Ferry, Towing Eq. 1982 for sale. Contact 05-13 79 00

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Filgth
Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudsager!
ARMY-VARER
Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

UDLEJNING hos DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning på GRØNHOLT.

2 stk. AA5A og 1 stk. AA5 kr. 450,- pr. time incl. start og landing.

Hverdage 9-16: Tlf. 02-28 11 70
Øvrig tid: Tlf. 02-30 06 00



FLYVE- RADIOTELEFONI

Pris kr. 175,-
(KDA-medlemmer kr. 148,-)



FLYVS FORLAG 02-39 08 11

Hvor mange har 10 års erfaring i en branche når man kun er 18 år???

DET HAR LAILA BARE!!!

Vi ønsker rigtig hjertelig tillykke til Laila, den nye indehaver af:

STAUNING LUFTHAVNS CAFETERIA



STAUNING LUFTHAVN
07-36 92 66



STAUNING LUFTHAVN
07-36 90 44



STAUNING LUFTHAVN 07-36 90 55

EON OLYMPIA OY-XEF

evt. med transportvogn, samt
RHØNLERCHE OY-FCX

sælges for højeste acceptable bud.

BORNHOLMS FLYVEKLUB

v/Roald Bech, Klemensker
Tlf. 03-96 64 70



SVÆVEFLYVERE - Se her!

Har du brug for mere flyvning?

Så kan vi tilbyde:

GRUNDKURSER

STRÆKKURSER

OMSKOLING til

spil - flyslæb - motorfalke.

Prøv den midtjyske termik til

C-NORM og SØLV-C

Vi modtager såvel hold som enkeltpersoner.

Instruktørvejledning gives.

Kontakt os for yderligere oplysninger

Svæveflyvecenter Arnborg

7400 Herning
Tlf. 07-14 91 55

BERGFALKE II Modificeret, årg. 1954.
Röder spil med 150 HK motor sælges billigt.
07-72 23 43 (aften)

Std. Libelle

og VW 3SG variometer sælges.

Aften 02-52 03 37

Brugt 720 CH. Radio

type FV 2720, er til salg. Pris kr. 6.500.

Tlf. 06-23 11 50

Har du læst den?

I vilden sky



Medlemspris:
Kr. 98,50

KDA
SERVICE

(02) 39 08 11



DEMONSTRATION

af 1- og 2-sædet
WEEDHOPPER.

Herning Flyveplads

5. og 6. maj fra kl. 1000.

Kan du ikke på dette tidspunkt så ring eller skriv. Kommer du med Europafærgen Grenå Varberg, henter vi dig ved færgelejet.

Pris 1-sædet: 36.450 SKR

2-sædet: 51.200 SKR

Ensædet JC 24D: 23,8 hk Rota tax 277 Ultralair. Tomvægt 80 kg.

Tosædet JC 31C: 48 hk Rota 462 Ultralair (vandkølet). Tomvægt 110 kg.

ULTRAFLYG K. HOLM

Diamantgatan 26

S 43200 Varberg, Sverige

Tlf.: 00946-34017966

bedst kl. 1600-1700.



SKOLEN FOR LUFTFARTSUDDANNELSERNE

TÆNKER DU PÅ AT BLIVE ERHVERVSPILOT?

Ring og få oplysninger på Skolen for Luftfartsuddannelserne.

Teoriundervisning påbegyndes til august 1984.

Dag- såvel som aftenkurser til B/I samt C/D.

Yderligere afholdes kurser til flyveklarere samt flyveinstruktører.

Alle kurser afholdes under forudsætning af tilstrækkelig tilmelding.

Afdelingen for
besætningsuddannelserne
Hermodsgade 28
2200 København N
Telefon: 01 81 75 66

**Lær at flyve
her i foråret...**

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = tomotors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til af flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA
A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.

A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.

Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.

Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)

YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.



Flyforsikring
01-13 14 15



Dansk Søassurance
Hafnia Forsikring

Holmens Kanal 22, 1097 København K.

MØDET ER HÆVET!



Very First Businessclass

Den eneste businessclass hvor I selv bestemmer tid og retning.

Mitsubishi Diamond I, bringer Dem frem til destinationen 800 kilometer i timen, i den største kabine indenfor firmajetfly.

De vil nyde den rummelige arbejdsplads med markedets laveste støjniveau. Et indbydende arbejdsmiljø når beslutninger skal træffes "på et højt plan".

Mitsubishi Diamond I er økonomisk i drift og sikrer Dem et godt arbejdsforhold, medens de rejser.

Mitsubishi Diamond I



BOHNSTEDT

PETERSEN AS

Grønholt Flyveplads - DK 3480 Fredensborg

Tlf. 02 - 28 11 70 - Telex 40043 EKGH

Salgskonsulent: Per Alkærstig - Tlf. 02 - 89 33 44



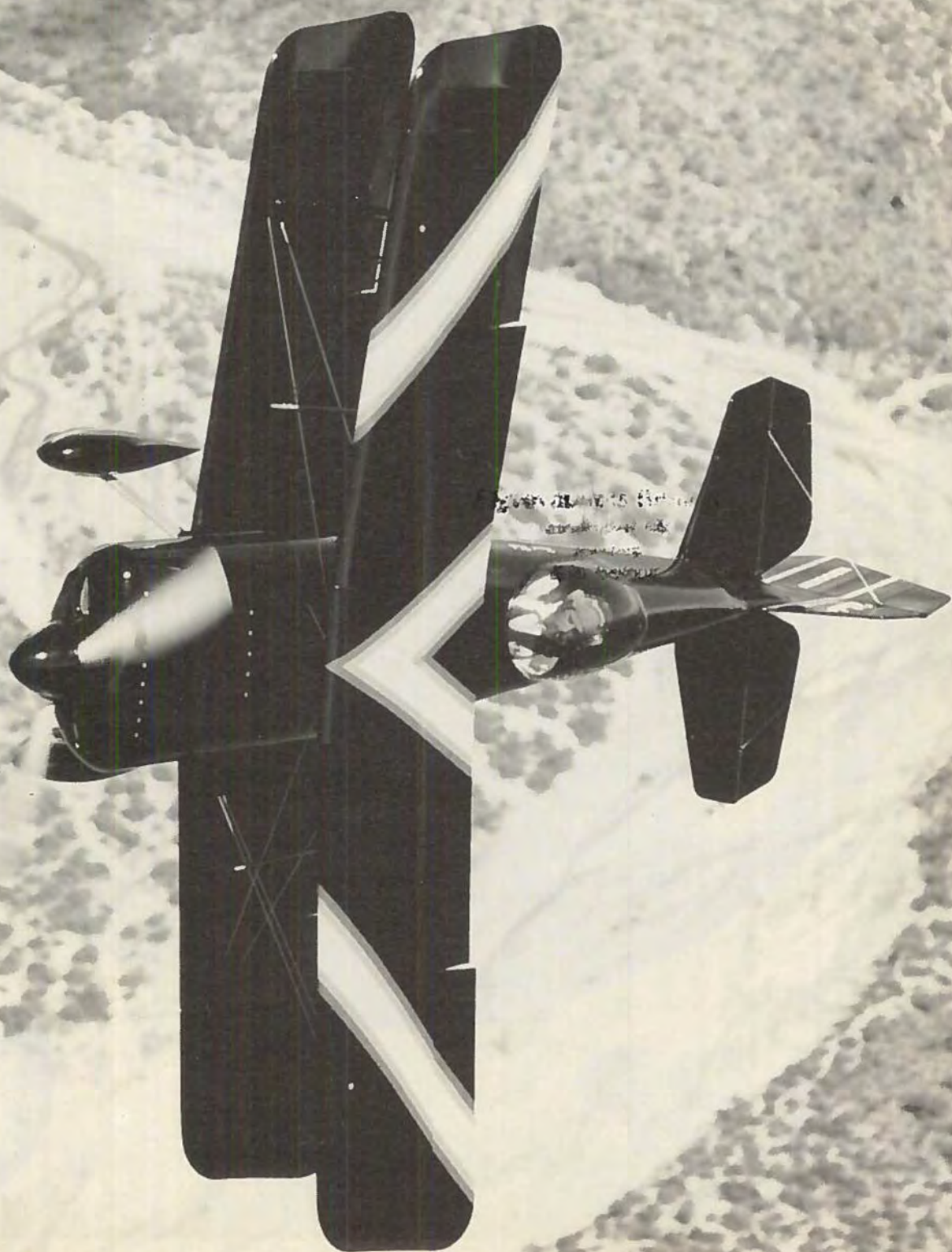
FLYV

6

ÅRGANG

JUNI 1984

KR. 13,00



1934 1.JUNI **1984**



air BP
international



DEN NY PIPER MALIBU VERDENS FØRSTE OG ENESTE MED TRYKKABINE I ENMOTORS KABINEKLASSE.



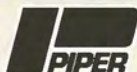
Vi forstår, at mange af Dem har ventet i femten år eller mere
for at få fat i en virkelig god enmotors med trykkabine.

Men vi tvivler på, at de forestillede Dem noget som denne.

Den seks-sædede Piper Malibu vil rejse med 215 knob i
25.000 fod. Efter start fra en 2000 fods bane med tre passagerer
og 120 pund bagage kan den flyve 1330 sømil med reserver. Og
den forbruger kun 16 gallons brændstof i timen, mens den gør
det.

Med hensyn til størrelse og komfort er passagerkabinen i
Piper Malibu faktisk kun én tomme mindre i bredden end
passagerkabinen i en Piper Navajo.

Kontakt Deres Piper-forhandler om yderligere
kendsgerninger.



Piper Aircraft Corporation, Vero Beach, FL 32960
Member of GAMA

FORHANDLER FOR NORDEN:

flyge-Aero
O.Box 321
S-611 27 Nyköping
Sverige
Tlf: 00946 15582520
Telefax: 64004

FORHANDLER FOR DANMARK:

Jetair Aircraft Sales
Københavns lufthavn
4000 Roskilde
Danmark
Tlf: 02-39 10 04
Telex: 43 181

Fremtidens firma- og rejsefly er her allerede fra: **PARTENAVIA og AEROSPATIALE**

SPARTACUS

Turbopropflyet for 8/9 personer.

Max. cruise speed	208 kts.
Stall speed	67 kts.
Range	1680 meter
Take off distance	455 meter



P68C

Firmaflyet til alle korte baner
for 6/7 personer.

Max. cruise speed	166 kts.
Stall speed	57 kts.
Take off distance	396 meter

TOBAGO

Rejseflyet for de kræsne, kan tage op
til 5 personer.

Max. cruise speed 127 kts.

Lækkert og støjsvagt.

Flyet med designet!



CAT er distributør for:
Partenavia, Observer, Spartacus,
Tampico, Tobago, Trinidad, Rallye
og Robin.

For yderligere informationer om
køb, salg, leasing og/eller anpartar
i TOBAGO TB 10,
kontakt da

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS.

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE · DK 4000 ROSKILDE · TELEFON (02) 39 11 14

partenavia
aerospatiale
aerospatiale
aerospatiale
aerospatiale

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 6 Juni 1984

57. årgang

Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Welshaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofod

Redaktionen af et nummer slutter omkring den første i forudgående måned.

Bidrag fra læserkredsen er velkomne, både tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt materiale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen beholder sig ret til at redigere og om fornødent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs mening.

Brevtryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændringer rettes til det lokale postvæsen.

Abonnementpriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Udbrikannoncer (min. 20 mm):

8,25 kr. pr. mm

Seneste indleveringsfrist for annoncer: en første i forudgående måned.

Redaktør og tryk:

Per N. Olaf Møller

Indhold i dette nummer:

Historisk set	174
Værsløse gennem 50 år	176
Historisk præsenterer nyheder	178
Business Flight Service A/S	179
At være eller ikke at være	180
Historisk France 50 år på Kastrup	181
ATCAS/SIMU '87	182
Udvikling af fly og motorer	183
Historisk VM-klasserne ændres?	184
Historisk motorsvævefly i letmetal	186
Historisk Discus og DG-500	187
Historisk Øger	188
Historisk Oscar Yankee	189
Historisk Organisations-Nyt	190

For sidebilledet:

Historisk kunstflyvning: Den amerikanske mesterhistorisk Permit Weeks i sin »Weeks Solution«. Læs mere om kunstflyvning side 180.

Værsløse – jubilæumsfest med mørke skyer

Flyvestation Værsløse, der i år fejrer sit 50-års jubilæum, gør det med mørke skyer i baggrunden. Stationen er ikke som i trediverne vor vigtigste militære flyvebase, og ved de senere års forhandlinger om det fremtidige forsvar har der gentagne gange været tale om at nedlægge den, i hvert fald som fredstidsbase, og koncentrere aktiviteterne i det jyske.

Værsløse er imidlertid også en stor arbejdsplads med mange vælgere, og da den egentlige luftaktivitet er af begrænset omfang, er det småt med støjklagerne, så foreløbig er det kun blevet ved snakken.

Men bliver Værsløse alligevel lagt i mølpose, når forsvarrets rammer skal tilpasses de økonomiske muligheder, som det hedder på Christiansborgsk, hvad skal der så ske med det store område? Hvis det heller ikke er lykkedes at skaffe penge til Danmarks Flyvemuseums påtænkte nybyggeri, var det måske en ide at placere museet i Værsløse. Ganske vist har pladsen ikke rødder helt tilbage til pionertiden, men har dog været aktiv flyveplads næsten dobbelt så længe, som Kløvermarken var det. Og velegnede bygninger er der nok af i modsætning til hvad tilfældet var på Kløvermarken.

Derimod er det nok ikke længere aktuelt at grave aeroklubbens forslag fra 1967 om indretning af en almenflyveplads på stationens område frem af arkiverne. Udviklingen på almenflyvområdet er jo også gået i en noget anden retning, end man troede i de glade tressere.

Og endelig har forsvarsministeriet af hensyn til pladsens flyve- og forsvarsfjendske naboer pålagt pladsen med så mange restriktioner med hensyn til flyvning om søndagen, at anvendelsen af Værsløse til fritidsflyvning i større omfang næppe vil være mulig.



Ny forsvarschef

Forsvarschefen, general i Flyvevåbnet *Knud Jørgensen*, fylder 65 år den 22. september og falder dermed for aldersgræn-



O. K. Lind

sen for generaler. Til ny forsvarschef fra 1. oktober har regeringen udnævnt general-løjtnant i Hæren *O. K. Lind*, der er 63 år og siden 1980 har været chef for forsvarets operative styrker og BALTAP.

Rokeringer i forsvarets topledelse

Udnævnelsen af en ny forsvarschef medfører en række rokeringer i forsvarets øverste ledelse. Vi nøjes med at omtale dem, der direkte har relation til flyvevåbnets officerskorps.

Generalmajor *B. E. Amløe*, der nu er chef for operations- og planlægningsstaben i Forsvarskommandoen, bliver næstkommanderende (Deputy Commander-in-Chief) ved staben hos den øverstkommanderende for de fælles forsvarsstyrker i Nordeuropa. Han afløses af generalmajor *P. Thorsen*, der er inspektør for flyvevåbnet og chef for flyverstaben.

Ny inspektør for flyvevåbnet bliver oberst *B. V. Larsen*, der nu beklæder posten som chef for FSN Skrydstrup. Hvem der skal efterfølge *BAU*, forelå der ikke noget om ved redaktionens slutning.

Bomber-Harris død

En af Anden Verdenskrigs store lederskikkelser, Marshal of the Royal Air Force *Sir Arthur Harris* døde den 5. april, 91 år gammel. Han blev militærflyver i 1915 og gjorde i mellemkrigsårene bl.a. tjeneste i Indien og det Mellemste Østen. Fra 1942 til 1945 var han chef for Bomber Command og planlagde og ledede den britiske strategiske bombing af Tyskland. Han fik uretfærdigt skylden for at være ophavsmand til den massive bombing af de tyske byer, skønt den var besluttet på en konference af allierede topledere i Marokko. Under hans dynamiske ledelse voksede de britiske bombeflyvers træksikkerhed med 70%, og der kan ikke være tvivl om, at Bomber Commands indsats medførte et sådant fald i den tyske industriproduktion, at det fik afgørende indflydelse på krigens udfald og varighed.

Åbent hus i Værløse

I anledning af Flyvestation Værløses 50-års jubilæum som flyoperativ flyvestation afholdes åbent hus søndag den 17. juni. Det endelige program forelå ikke ved redaktionens slutning, men der bliver udstilling af et halvt hundrede inden- og udenlandske flytyper, bl.a. F-16, Tornado, Jaguar, C 47, KZ VII, Harvard og Proctor.

Der ventes også fire opvisningshold, nemlig det amerikanske Thunderbirds (F-16), det britiske Red Arrows (Hawk), det franske Patrouille de France (Alpha Jet) og det hollandske Grasshoppers (Alouette III), hvortil kommer overflyvninger med en række danske og udenlandske fly, faldskærmsnedkastning og helikopterdemonstration.

Der er åbent fra kl. 0830 om morgenen, og selve arrangementet begynder kl. 0900 og slutter kl. 1500.

Oleg K. Antonov død

Den sovjetrussiske flykonstruktør *Oleg K. Antonov* er død, 78 år gammel. Efter at have arbejdet i Yakolev-konstruktionsholdet under Anden Verdenskrig fik han sit eget konstruktionskontor, der siden har været ansvarlig for hovedparten af Sovjetunionens stempel- og turbinemotordrevne transportfly. Hans store enmotors biplan An-2 er formentlig bygget i større antal end noget andet transportfly, og bygges stadig, nu med turbinemotor.

Cathay Pacific – Hong Kong's luftfartsselskab

Skandinavien har fået omtrent direkte forbindelse med Hong Kong, efter at Cathay Pacific har åbnet en rute mellem Hong Kong og Frankfurt. Via en samarbejdsaftale med Lufthansa er det nu muligt at flyve fra en af de nordiske hovedstæder til Hong Kong med kun halvanden times transitophold i Frankfurt.

Cathay Pacific er privatejet og hører til Swire gruppen, en britisk-ejet koncern med hjemsted i Hong Kong, der udover luftfart giver sig af med hoteldrift, shipping, industri, handel og offshore- virksomhed. Overskuddet i fjor var på over 1 milliard danske kroner.

Cathay Pacific beflyver 28 destinationer med Boeing 747 og Lockheed TriStar. Selskabet har netop bestilt en Boeing 747-300 med forlænget overdæk.

Prins Henrik flyver F-16

Aeroklubbens protektor, Hans Kongelige Højhed Prinsen, prøvede den 6. april at flyve F-16 under et pas i ET-208 med chefen for ESK 730, major *Svend Hjorth* i forsædet. Under flyvningen, der varede lidt over en time, havde Prinsen styringen i omkring 10 minutter, mens man fløj omkring Odense. Flyvningen indebar også gennemgang af lydturen over Vesterhavet, hvad Prinsen i øvrigt har prøvet før.

Da Spies fik luftfartspokalen.



Formand *Simon Spies*, der døde den 4. april, kun 62 år gammel, var både cand. polit. og cand. psyk., men opgav hurtigt traditionel akademikerkarriere og begynte i 1956 den virksomhed som rejsearrangør, der gjorde ham til en af Danmarks rigeste mænd med en formue på henvedt milliard kroner. Allerede i 1964 anskaffede han egne fly (Conair), og sammen med stor *Eilif Krogager* har han hovedparten af æren for, at danskerne er kommet til at betragte flyvning som en hverdagsaktivitet. I 1982 fik han Luftfartspokalen af Kong Dansk Aeroklub og Flyvejjournalister Klub.

Mogens Tronbjerg

Direktør *Mogens Tronbjerg*, Dansk Flyvevåbnet for Luftfartsforsikring, døde den 23. april, 60 år. Han var kendt af mange inden for flyvningen, ikke blot på forsikringsområdet, men også for sin tilknytning både til Foreningen Danske Flyvere og til Rådet for større Flyvesikkerhed, for hvilke to organisationer han varetog kontorfunktioner gennem mange år, ligesom hans forgrundsarbejde i Pool'en, direktør *August Jensen*, har haft nær kontakt til Danske Flyvere.

Tronbjerg blev af mange set for sig selv gang ved KDA's jubilæums-reception i januar, men savnedes for en gangs skyld på Danske Flyveres generalforsamling og altså mere syg, end de fleste anede. Han blev savnet for sit mangeårige arbejde inden for dansk flyvning og som en venlig og hjælpsom mand.

Jetstream-produktion øges

British Aerospace har modtaget bestilling på fire Jetstream 31 til Royal Navy, der skal bruge dem til observatøruddannelse. Royal Navy har i forvejen 16 Jetstream 31 den tidligere udgave med Astazou, T. Mk. 2, og vil betegne den nye udgave T. Mk. 3. Flyene skal leveres sidst i 1985 og vil flyvning under kroppen, mens T. Mk. 2 den i næsen.

Hermed har British Aerospace modtaget bestilling på ialt 42 Jetstream 31, og man kan så sikker på fremtiden, at man har besluttet at øge den årlige produktion fra 24 til 36. Øgningen af produktionstakten sker gradvis og de 36 opnås først i 1986. British Aerospace anser markedet for fly af denne størrelse på over 2.000 i løbet af det kommende tiår og håber at levere »adskillige tredede« af disse.



mærkelige snude på disse Citation II skyldes radar og infrarødt-udstyr, hvormed man i jager narkotika-smuglere på land, til vands og i luften.

Citation jager smuglere

Amerikanske toldvæsen har siden 1976 ændt Cessna Citation til bekæmpelse af narkotikasmuglere, der i USA i udstrakt grad anvender fly. Man begyndte med Citation I, fik en Citation II i 1979 og endnu en i 1980. Flyvene er udstyret med et Westinghouse Integrated Sensor System, der binerer den radar, der anvendes i F-16, med et infrarødt detektionssystem fra Hughes Instruments. Det integrerede sensor-system kan anvendes ved dag og nat og er alle vejrforhold til opdagelse, identifikation, afskæring og sporing af luft-, sø- og landmål.

Toldvæsenet har til dato fløjet ca. 10.000 timer med sine Citation og har så gode erfaringer med dem, at man nu har bestilt yderligere fire Citation II til levering i 1984.

Boeing 767 i Braathen

Norske luftfartsselskab Braathen modtog sin første Boeing 767 den 16. marts. Flyet, der har plads til 230 passagerer, er verdens moderneste charterfly. Det har navnet Harald Hårfagre og registreringsnummeret LN-SUV. Endnu en Boeing 767 er i ordre. Se side 182.



Den første Hughes 530F kendes fra sine forgængere på den ændrede næseform, men har også den nye motor og større halerotor.

Hughes 530 i drift

Hughes 530F er den nyeste version af Hughes 500 familien (der i de tekniske dokumenter betegnes Model 369). Den er beregnet til anvendelse i højtliggende og varme egne og har den samme krop, som blev indført på Model 500E, med længere og mere strømlinjeformet næse, så der bliver bedre benplads til dem på forsædet.

Model 530F har desuden kraftigere motor, en Allison 250-C30 på 650 hk, og for at øge opdriften er rotorbladene forlænget med 15 cm, ligesom halerotorens diameter er øget med 5 cm. På grund af den større rotorskive har det været nødvendigt at forlænge halebommen 18 cm.

Model 530F, hvis prototype var i luften første gang den 22. oktober 1982, kan udstyres med lastekrog under kroppen med en bæreevne på op til 907 kg. Den første blev leveret i februar i år til Rogers Helicopters Inc, i Californien.

Data og præstationer: Rotordiameter 8,36 m, kropslængde 7,25 m, Rotorskiveareal 54,85 m². Tomvægt 705 kg, normal max. startvægt 1.406 kg, med overlast 1.610 kg. Økonomisk rejsehastighed i 5.000 fod 241 km/t. Tjenestetophøjde 17.500 fod. Rækkevidde (uden reserver) 343 km i 5.000 fod.

I øvrigt

● SAS har optaget et Eurobond lån på 200 mio. n.kr. i en gruppe norske banker under ledelse af Christiania Bank og Kreditkasse. Lånet skal bl.a. bruges til modernisering og udvidelse af SAS-flåden.

● Israel Aircraft Industries Astra, et jetforretningsfly til 6-8 passagerer, fløj første gang 19. marts. Det har to Garrett TFE731 fanjetmotorer.

● Kina fremstiller nu Antonov An-24 under betegnelsen Yunshu-7. Ni fly har gennemført et prøveflyvningsprogram på 1.600 timer, og de første er nu i drift på det nationale luftfartsselskabs rutenet.

● SAS og Swissair har pr. 1. april indført lavpriser mellem Skandinavien og Schweiz, 65% under de normale priser, dog kun med afgang tirsdag og onsdag og i øvrigt på de sædvanlige APEX-vilkår.

● Icelandair havde et overskud på 107 mio. islandske kr. i 1983. Det svarer til 36 mio. danske.

● British Aerospace har solgt de to sidste BAC One-Eleven, der blev bygget, til McAlpine Aviation i Luton. Flyene har stået i mølpose, siden produktionen af One-Eleven standsede sidst i 1970'erne.

● Et svæveflymuseum er under opbygning på Ålleberg, det svenske svæveflyvningshøjborg i 1940'erne.

● I. H. Thomsen er udnævnt til luftfartsspektør. Han er 56 år og var fra 1943 til 1975 ansat i Flyveradiotjenesten, bl.a. med tjeneste på Grønland. Derefter har han været i direktoratets havneafdeling.

● Gorm Borup, i en årrække direktør i Danmark for Thai International, er nu chef for Australian Tourism Development i Frankfurt, der markedsfører Australien som turistmål for europæere.

● Learjet 55 nr. 100 blev afleveret den 10. april, knap to år efter det første seriefly forlod fabrikken den 30. april 1982.

● Jakobshavn's lufthavn åbner til oktober. Den vil gøre det muligt for Grønlandsfly at belyve Disko-området med DHC-7 i stedet for helikoptere. SAS-datterselskabet Arctic Hotel Corporation opfører et 40-værelses hotel i tilknytning til lufthavnen.

● Maersk Air har udlejet Boeing 737-200 OY-APR til Tunis Air for en periode på 1½ år. Flyet har hidtil været udlejet til Suriname og kom ikke tilbage til Danmark, idet det blev ommalet i Hamborg af Lufthansa i midten af april i den nye lejers farver.

● SAS forhandler efter sigende om køb af to DC-10 fra Laker Airways, som McDonnell Douglas måtte tage tilbage, da det engelske selskab gik konkurs.

● College of Air Training, i Southampton der indtil for få år siden stod for uddannelsen af British Airways' piloter, men blev »privatiseret«, er gået konkurs, og flåden, 21 Cherokee 180, 2 Chipmunk og 9 Beech Baron, blev solgt på auktion den 11. maj.

● LAM, Linhas Aereas de Mocambique begyndte belyvning af København den 6. maj med DC-10.

● Airbus' Short 360 OY-MMA har fået navnet »Valborg«.

VÆRLØSE GENNEM 50 ÅR

Jubilæet fejres med Åbent Hus 17. juni

Da den militære flyveplads ved Værløse blev taget i brug i 1934, skete det uden større festivitets og parader, så den nøjagtige dato fortaber sig i glemnelsen. Og det er man sikkert meget godt tilfreds med i det udvalg, som har planlagt 50-års jubilæumsfestlighederne, for når man alligevel ikke kan være nøjagtig, kan man lige så godt være praktisk. Jubilæet fejres derfor søndag den 17. juni lige inden skoleferien.

Selve Værløselejren har dog forlængst haft 50-års jubilæum, for den blev opført i 1910-12 som uddannelseslejr for infanteriet. I 1932 blev det besluttet at samle Hærens Flyvertroppers virksomhed i Værløse. Den foregik da under snævre og utidssvarende forhold på Kløvermarken, Lundtofte og i Kastrup, og efter at de nødvendige arealer var erhvervet, blev der anlagt en stor græsflyveplads af form som en ligesidet trekant med en side på ca. 1 km, idet den udformning gav det størst mulige start- og landingsstræk i alle retninger på det mindst mulige areal. Den gang startede og landede man jo altid lige mod vinden.

I april 1934 var man kommet så vidt, at årets flyveskole kunne forlægges til Værløse. Hangarbyggeriet var lige kommet i gang, så flyene måtte parkeres under åben himmel, hvad man eller ikke gerne gjorde den gang, og eftersyn og vedligeholdelse måtte foregå i et par telthangarer.

Betonhangarer

Flyvepladsen blev anlagt ved foden af den bakke, hvorpå Værløselejren var beliggende, og ud fra den klassiske militære læresætning om, at man ved spredning mindsker sårbarheden, blev hangarerne placeret på den modsatte side af flyvepladsen. Herved kom de ganske vist til at ligge på åben mark, og ydermere blev de kalket i den samme pyntelige gule farve, som anvendtes til lejrens bygninger!

Det havde været nok så hensigtsmæssigt at placere dem delvis indgravet i bakkens skråninger og med en lidt mindre iøjnefaldende bemaling, og den interne kommunikation havde været nemmere. Den gang var flyvefeltet dog ikke nær så stort som nu, og der gik en vej tværs over den nuværende startbane fra lejren til Jonstrup.

Da Hærens Flyvertropper i 1932 udarbejdede projektet til flyvepladsen, foreslog man, at der til hver eskadrille blev opført tre 20 x 30 m hangarer, hvoraf den ene skulle være opvarmelig. Dette forslag blev stort set også fulgt af Hærens Bygningstjeneste, dog blev de tre hangarer placeret op ad hinanden så de udgør en enhed.

Ingen kunne vel dengang ane, at flyenes fysiske dimensioner ville vokse kraftigt i løbet af de næste årtier – eller at Værløse ville få en helt anden rolle end oprindeligt tænkt – således at hangarerne ikke længere er særlig hensigtsmæssige, hvis de da nogensinde har været det. De smalle, men dybe hangarrum må allerede i trediveerne have voldt problemer og nødvendiggjort, at flyene blev parkeret ind mellem hinanden og i flere rækker.

Ydermere var porthøjden kun 4 m, så også af den årsag er det svært at få moderne fly ind. Det fortælles, at da flyevåbnet forhandlede om køb af store redningshelikoptere i begyndelsen af 1960'erne, var et af kravene, at de skulle være lave nok til at kunne komme ind i Værløse-hangarerne. Dette krav var teknisk set om ikke uløseligt, så dog meget vanskeligt at honorere, hvorfor en irriteret amerikansk flysælger til sidst råbte arrigt hen over forhandlingsbordet »Hvad koster hangarer dog i Danmark?«. Og så opgav de danske forhandlere det krav og fik i stedet bygningstjenesten til at løfte taget på ESK 722's hangar i Værløse.

Bortset fra det uheldige koncept var det

smukke og solide bygninger, opført i jernbeton, også tagkonstruktionen. I rigt blev de ikke opført i nummerorden. Den første, der blev færdig, var nemlig Hangar 5, der blev afleveret i efteråret 1932 og i 1935 stod Hangar 4 færdig.

Og måske havde det været korrektere ventet med jubilæet til næste år, for på april 1935 blev den første enhed af Hærens Flyvertropper officielt flyttet til Værløse. Det var Flyveskolen, og den 1. august fik den første operationelle enhed, nemlig 2. Eskadrille. Den 9. oktober kom så de øvrige eskadriller, 1., 3. og 5. (4. blev allerede oprettet) samt teknisk tjeneste og Særlig Flyveafdelings stab. Jyske Flyveafdeling blev først oprettet i 1937, til majoritetsirritation med hjemsted i Værløse.

Hangar 3 blev færdig i 1936, og derefter opførtes i 1937-41 Hangar 2 og 1, hvor i det belært af erfaringerne fra de første hangarer nøjedes med to hangarrum, hvor på 20 x 30 m. Endvidere har de af en eller anden grund kun tre buer i tagkonstruktionen.

I 1939 begyndte man så på opførelsen af Hangar 6 til Flyvertroppers værksted og den fik en helt anden og mere moderne udformning, idet den fik ét stort hangarrum, 44,5 m bredt og 36,4 m dybt. I 1940 blev den også for lille til at tage de største af de fly, der nu hører hjemme i Værløse!

I forhold til de beskedne og primitive forhold, hærens flyvning hidtil havde måttet arbejde under på Kløvermarken og i Lundtofte og Kastrup, må det have været en vidunderlig fornemmelse at komme til Værløse med masser af plads og nye tekniske funktioner. Men selve lejren lod meget tilbage at ønske, selv efter 30'ernes standard. Den var opført til brug i sommerhalvåret og de opvarmningsmæssige forhold var primitive – for ikke at tale om de sande forhold!

Besættelsen

Den 1. marts 1940 flyttede flyvertroppers stab fra Kløvermarken til Værløse, og var meningen, at værkstederne skulle komme efter, når Hangar 6 med tilhørende værkstedsbygninger stod færdig, men kom besættelsen.

Tidligt om morgenen den 9. april 1940 angreb Messerschmitt Bf 110 fra Zerstedesgeschwader 1 Værløse, hvor flyene var opstillet foran hangarerne, afventende ordre til at flyve til mobiliseringsflyvepladsen. En Fokker C V, der netop var startet på en rekognosceringsopgave, blev slået ned og de to besætningsmedlemmer blev dræbt. Messerschmitterne koncentreret

Parade i Værløse i 1937. Et halvt hundrede fly er stillet op foran (fra neden) hangarerne 4 og 5. Det var biplanernes tid – med en Ci C.30 Autogiro som undtagelsen.





Udsnit fra en af hangarerne med to de Havilland Tiger Moth og en Dragon, kaldet »flyvende æstue«.

s angreb mod de danske militærfly, 13 af dem, 7 Fokker D XXI og 28 Fokker C V, af henholdsvis 1, 1 og 7 blev ødelagt, 5 S, respektive 4 og 6 blev beskadiget. Igen efter måtte Hærens Flyvertropperne Værløse, der i de næste 5 år antages af Luftwaffe, bl.a. som basis for en kydeskole og en minestrygningscenter. Men i modsætning til de tyske pladser Værløse ikke udbygget med betonbaner. I. Tyskerne anlagde en del »felthangarer«, parkeringsområder omgivet af jerngitter, og opførte i 1942 Hangar 7 med runde projektilfang til prøveskydning og senere indbyggede bevæbning. I forbindelse med Tyskland i 1945 blev de fleste og mindre, søgte resterne af Luftwaffe nord på, i det omfang den kritiske situation tillod det, og ved kapitionen var der 131 fly i Værløse, hvilket er typisk for den normale belægning før krigen. Der var bl.a. 33 Focke-Wulf 190, 20 Messerschmitt Bf 109, 10 Messerschmitt Me 410, 14 Junkers Ju 88, 14 Ju 52 og 24 Bücker Bestmann. Alle flyene sprængt i luften af Værløses nye herkomst Royal Air Force, og da Hærens Flyverregiment i januar 1946 vendte tilbage, var der kun to tom flyveplads.

Station Flyløse

Den danske militærflyvningens genopbygningsfase efter Anden Verdenskrig blev Værløse hovedsagelig anvendt til uddannelse af jordpersonel, ligesom lejren rummede en række stabsfunktioner. Flyvning blev ikke meget af, og da Værløselejren i forbindelse med Flyvevåbnets oprettelse blev til Station Værløse, kaldtes den i daglig tale Vejrstation Flyløse! Der var kun én eskadrille stationeret på pladsen, hvis hangar i vid udstrækning brugtes af flyvemesterskolen eller til lager, nemlig ESK 721 som dengang var en altnulgeskadriille bl.a. fløj målflyvning for luftværnsarsenaliet med Harvard, men også rådede de til Oxford, Spitfire og KZ VII.

I 1950'erne gennemførtes en stor ombygning af Værløse. Ikke alene blev lejren renoveret med centralvarme og

træk og slip. Selve flyvepladsen blev udvidet meget kraftigt og fik 2.000 m betonbane, der blev taget i brug i 1953, og syd for pladsen opførtes i 1954-56 et stort indkvarteringsområde, Jonstruplejren. Endvidere blev der opført forskellige bygninger i den sydvestlige del til det, der dengang kaldtes Centralværksted Øst, nu Hovedværksted Værløse, og til Flyvematerieltjenesten, som det hed da.

Det var hensigten, at en F-84G eskadrille fra Skrydstrup skulle flyttes til Værløse, men der gik politik i sagen. Ikke alene ville lokale folketingsmænd beskytte deres vælgere mod jetstøj, men flyveledelsen i Kastrup udtrykte også alvorlige betænkeligheder ved tanken om at der skulle være to pladser med jettrafik i hovedstadsområdet, så det blev i stedet ESK 721 (Catalina, C-47), der i 1956 flyttede fra Kastrup til Værløse. Men Værløse er dog stadig deploymentsplads for de jyske flyvestationer, og der blev bygget dispersals og senere shelter til jetfly. Og til alt held var den hangar, der blev bygget til de gæstende kampfly, lige akkurat stor nok til, at en C-47 kunne komme ind i den.



På V-dagen den 9. maj 1945 fotograferede FLYVV nogle af de tyske fly på Værløse. Tyskerne havde hugget V-ideen fra englænderne, men havde jo nok opsat V'et på et tidligere tidspunkt... Flyene er en Ju-88, en Bf-109 og en del Fw-190.

En bieffekt af den påtænkte stationering af jetfly var, at Jonstrup seminarium på grund af de forventede støjgener flyttede til Lyngby i 1955, hvorved flyvevåbnet fik et passende hjemsted til sin officersskole.

Transport og redning

Det er transport- og redningsfly, der har præget Værløse de sidste 25 år. ESK 721 anvendte fra 1959 til 1977 C-54 Skymaster, men sagde i 1970 farvel til Catalina. I 1975 fik eskadrillen imidlertid C-130 Hercules, Danmarks hidtil største og tungeste militærfly, og i 1982 kom der alligevel fast stationering af jetfly i Værløse, nemlig fiskeinspektionsflyet Gulfstream III. Til gengæld blev C-47 samme år udfaset af økonomiske grunde.

Og ESK 722 har siden 1957 koncentreret sig om eftersøgnings- og redningsopgaver, oprindeligt med Sikorsky S-55, fra 1965 med S-61.

Endvidere er Værløse landbase for Søværnets helikoptere, oprindeligt Alouette (1962-1982), fra 1980 Westland Lynx.

Da Værløse blev udbygget i 1950'erne, strakte pengene ikke til et nyt kontroltårn, skønt det viste sig, at man fra det eksisterende ved Hangar V ikke kunne se den østlige ende af banen. Først i 1979 fik flyveledelsen tidssvarende arbejdsforhold, da et nyt 30 m højt kontroltårn kunne tages i brug.

I 1978 rykkede operationsafdelingen over på nordsiden af banen, hvor de har til huse i et bygningskompleks, som mange provinslufthavne ville være glade for at råde over (der er dog ikke restaurant og toldfri butik!). Og ved siden af O-afdelingen opførtes i 1978 Hangar 46, en imponerende bygning, der kan rumme to C-130 Hercules. Hver halvdel er 50 m bred og 40 m dyb.

Lukker Værløse?

I de senere års forhandlinger om tilpasning af forsvarets rammer til de økonomiske muligheder, som nedskæringer hedder på politikersprog, har der gentagne gange været tale om at koncentrere flyvevåbnets aktiviteter i Jylland og lægge Værløse i »mølpøse«. Men Værløse er en stor arbejdsplads med mange vælgere, så endnu er det kun blevet ved snakken. H.K.



JETAIR PRÆSENTERER NYHEDER

Som det fremgik af indlægget i sidste nummer, holdt Jetair åbent hus i sine nye omgivelser fredag den 13. april og optrådte første gang for en større kreds som ny Piper-forhandler i Danmark.

Fra de mere beskedne pladsforhold i vestenden af KDA-huset giver kontorlokalerne både i syd- og nordenden af det store kompleks ovre i den østlige ende af hangarområdet i Roskilde lufthavn naturligvis mere albuering til de mange kunder og beskæftigede. Skoleafdelingen med pilotrum og simulatorrum bor nu adskilt fra salgs- og taxaflyveafdelingen i den anden ende. Ind imellem er der to store hangarum med elektriske porte, hvor der både kan opbevares og vedligeholdes fly.

Flemming Frandsen og hans medarbejdere præsenterede her et broget udvalg af de fly og flytyper, som de enten sælger (nye som brugte) eller anvender i firmaets forskellige afdelinger.

Der var både svenske, norske og engelsk

registrerede fly med en Britten-Norman Trislander ragende op som den mest originale. Det er som bekendt »en Islander med en tredje motor på halefinnen«, en type der kom frem i 1970, og som der var bygget ca 75 af, indtil produktionen gik over til det amerikanske International Aviation Corporation i Florida, hvor den nu kaldes Tri-Commutair.

Jetair kunne tænke sig at flyve rute-taxaflyvning med den mellem Roskilde og Kirstinesminde til samme pris som SAS's grønne ruter! Den har plads til 16-17 passagerer.

Blandt de talrige Piper-typen var den splinternye Warrior II, netop hjemkommet dagen før - registreret OY-CEB. Den så ud, som Warrior plejer at gøre det, men har fået forøget rejsehastighed til 120 knob.

De to Beech Skipper, som har været anvendt til skoling (se FLYV 6/83), er til salg, idet erfaringen viser, at mange hellere vil skole i den firesædede type, de sigter efter at ville anvende fremover.

Blandt adskillige andre fly til salg Mitsubishi MU-2'en OY-BIS, der var flyet op i ny bemaling med en smart brun/keblå hale, netop udført hos DAM i Belgien.

Men der var mange andre, for selv Jetair nu er blevet Piper-forhandler, ander og handler firmaet med alle typer og fx også repræsentant for Pilatus Britten-Norman i England.

Piper-forhandlingen er stadig i samarbejde med AB Nyge-Aero i Nyköping i Sverige, og selv om nogle foretrækker at sælge på firesædede fly, så er der et publikum på nogle billigere. Derfor arbejder Nyge og den svenske aeroklub KSAK tidligere omtalt på Project VLA (FLYV 8/83). Dette Very Light Aircraft (tomvægt 385 kg, fuldvægt 590) er nu døbt VLA Sparrow. Den amerikanske prototype har givet mange erfaringer, der nu indføres i den svenske, som skulle komme i luftrummet i maj og derefter udstilles i Hannover.

Protektoratet Møllemosegård

De nye ejere af Allerød flyveplads, *Lotte og Ole Brinckmeyer* meddelte ved en reception den 14. april, at de havde omdannet Møllemosegård til et protektorat med flyvepladsens skabere, *Alice og Babs Grum-Schwensen* som protektorer!

Ved samme lejlighed blev protektoratets nyeste fly, en Aerospatiale Tobago, OY-CDA (i guldbogstaver!) præsenteret ved en kort flyvning med formanden for Danske Flyvere, general *Knud Jørgensen*, i venstre forsæde samt generalmajor *B. Amler* og borgmester *Oskar Jensen* bagi. »Har han certifikat?« spurgte borgmesteren først forsigtigt, men til hans beroligelse sad instruktør *P. Michelsen* i højre side »for at se, at alt gik rigtigt til«.

Det er i øvrigt en ny »flyvende familie«, der har overtaget flyvegården. Ikke alene er Ole privatflyver, men han har to brødre, der flyver hos hhv. SAS og Maersk, oplyste hans far, der viste sig at have haft den gamle redaktør som lærer på Sportsflyveklubbens teoriskole i fordums tid, og som selv fløj mange år.



Ole Brinckmeyer mellem generalerne *Knud Jørgensen* og *Amler* og yderst til venstre borgmesteren.

BUSINESS FLIGHT SERVICE A/S

Beechcraft-fly, taxaflvning, værksteder m.m.



En af de førende danske firmaer anvender Beech King Air som denne B200, Torkild Balslev lag mødte og fotograferede et sted over Danmark ...

er nævnt i sidste nummer repræsente- Beechcraft nu i Danmark af firmaet Business Flight Service A/S. Hvad er nu det? Det er et nyt firma, der bygger på tidligere navne som Høm Fly og Høm Fly Service, som efter disse sammenbrud blev oprettet den 1. maj 1982 som en fortsættelse af Business Flight of Scandinavia med *Ulf Pedersen* som direktør. Efter dennes død ved en flyveulykke i Luxemburg i september 1982 overtog hans svoger *Miel Burgess* ejerskabet af selskaberne. Burgess forretningsmand med udlandserfaring kom han herved ind i flyvning, som han nu også er blevet »bidt« af, men dog stadig så meget, at begejstringen dominerer over de nøgterne forretningsmæssige aspekter.

Business Flight beskæftiger sig med kombinationen: Taxaflvning, flyværksted, flysalg og kontraktflvning og har siden 1. januar administration og booking på adressen 24 i København – i en gammel restaurat.

Der ligger også selskabets flyveafdeling ledet af *Jesper Hougaard* som operationschef med i alt 9 medarbejdere foruden faste frøe-piloter, der flyver 5 fly, hvoraf 2 er lejet.

Der tilbydes IFR-taxaflvning i ind- og udland, og Business Flight satser primært på taxaflvning i kvalitetsklassen med Beechcraft-fly med trykkabine.

Forretnings-selskabet Business Flight NIG Ltd. dækker en del aktiviteter i Nigeria, og man udfører kontinuerligt flyveoperationer i Afrika med tilhørende management og teknisk

back up. Der udlejes også fly – med eller uden besætninger – til store internationale selskaber. Man udstationerer teknisk personale og står bag etablering af lokale selskaber rundt om i verden, hvor man kan stille know-how til disposition.

Mens der således flyves fra Kastrup, hvor der i Hangar 105 også finder vedligeholdelse sted, så ligger tyngdepunktet for værkstedsafdelingen i Sindal, der ligger mere centralt! Det kan for os »ovre på tømmerflåden« lyde mærkeligt, men som det eneste autoriserede Beechcraft Service Center i Skandinavien, godkendt af luftfarts-

myndighederne i Danmark, Norge og Sverige, har man primært svenske og norske kunder, der nemt kan smutte til Sindal, som ligeledes er autoriseret Pratt & Whitney Service Station. Det er dog ikke bare King Air og andre Beech-typer, der kommer her. Man har desuden stor erfaring på Cessna Citation 500/550, Piper-, Commander- og Bandeirante-fly.

I Sindal er der totalt 8 medarbejdere med *Knud Dorn Johansson* som teknisk chef og *William Martin Erstvang* som kontorchef. Johansson har 16 års erfaring fra flyvevæbnet og bevarer sin tilknytning dertil ved sammen med tre andre at eje OY-FAT, en KZ II Træner, som han har været med til at give en grundig restaurering.

Eneagent for Beechcraft

Business Flight Aircraft Sales ApS hedder salgsafdelingen, og den er blevet eneagent for Beech i både Danmark og Norge og handler herudover brugte fly af alle fabrikanter over hele verden samt driver »anden relateret handel«.

Beech fly især af King Air familien har jo været særdeles populære også i Danmark de senere år såvel som i den øvrige verden – ikke bare til civile formål, men også til militære. Især efter at U.S. Air Force til erstatning for Military Airlift Command's gamle CT-39 flåde har bestilt bl.a. 40 Beechcraft C-12F, der er den militære version af Super King Air B200. US Air Force har tidligere købt 30 kaldet C-12A. Leverancerne af den nye ordre er lige begyndt.

Som led i sit salgsarbejde gjorde Business Flight for nylig er fremstød for Beech's Airliner 1900 ved en orientering i København om flyets egenskaber og anvendelsesmuligheder. Flyets præstationer skal i øvrigt være blevet bedre end beregnet.



Her er tre andre af familien fotograferet ved Hangar 105 i Kastrup Syd.

AT VÆRE ELLER IKKE AT VÆRE – et spørgsmål om aerobatics

Hvordan er det egentlig at flyve kunstflyvning?

Luftfartsdirektoratet definerer kunstflyvning som manøvrer, udført med et luftfartøj i den hensigt at foretage en brat ændring af flyvestillingen, en unormal flyvestilling eller en unormal ændring af flyvehastigheden. Endvidere skal høj- og længdeaksen afvige mere end 45°, tværaksen mere end 60° fra vandret flyvning.

Det lyder ikke ligefrem ophidsende, men - . Min egen debut blev, ikke overraskende, en uforglemmelig oplevelse! 20 minutters aerobatics over den jyske højderyg, hvor instruktøren bogstavelig talt vendte op og ned på mine hidtidige flyveerfaringer. Nogle år senere erhvervede jeg så i fællesskab med tre andre piloter biplanet Stampe SV 4-C, et af Europas bedste kunstflyvningsfly.

Hvordan opleves kunstflyvning?

Nedenstående opvisningsflyvning, et lille hjørne af aerobatikken, er en generindring fra forrige sæson. Stampen og undertegnede har en aftale nordpå kl. 1330 præcis. Vi skal afløse et beat-orkester ved en større byfest. Føler mig ikke ganske rolig ved situationen, som åbenbart indebærer, at Stampen er dagens sællert. Den anden urovækkende kendsgerning: 18 kts. nord-nordvest, ellers pæn sigt op og frem.

Grundet beliggenheden m.m. må nogle manøvrer udføres med 45° sidevind, hvilket er ensbetydende med stadige side-

vindkorrektioner både før og under manøvreudførelsen. Loopet skal eksempelvis have krænger mod vinden i optrækket og hele vejen til udgang. Det skulle give 100-150 fod sidegående bevægelse bort fra publikum. Sikkerheden er et *must* i al aerobatics.

Heroppe i 2000 fod, S÷5 min, er stemningen relativ afslappet endnu. Skrivebordsarbejdet er overstået, og figurerne gennemgået på dagligstuegulvet med en model. Siden er de enkelte dele blevet fløjet hundredevis af gange og endelig sammensat til et forhåbentligt sikkert show. Højdetab og højdevinding ved specifikke indgangshastigheder er registreret og noteret. Fart og modstand skal være i balance.

Foran i øjenhøjde hænger programmet visualiseret. Indleder med en 60° stigning på ryggen, så halv rulning fulgt af 180° drej bort fra sikkerhedszonen, så svingradien kan tilpasses næste figur, et slow roll, langstrakt med vinden. Hver anden manøvre skal placeres i centrum foran publikum.

S÷3 min 30 sek. Rart at være præcis, kan nå et rul nu, der bliver dårligt koordineret, taber næsen på ryggen. Krummer sammen og efterspænder de to skuldere, briller og måske sidder stramt, sædet et hak op. Sådan.

Ryggen gør ondt, nødvendigt for at bevare sædekontakt efter rygflyvning. Registrerer at venstre bardun vibrerer, må hu-

ske at få den strammet. S÷1 min, min kommentator må næsten være færdig med varningen af publikum – hele showet kommenteres.

Slipper styregrejerne et øjeblik og forger at holde mig så afslappet som nu. Bag masken hiver jeg efter vejret, nervet og ophidselse skal undertrykkes skvis nu. Trimmer flyet lidt næsetungt, gode bedre pindkontakt.

Udførelsen

S÷30 sek, ligger pænt i svagt dyk, ser v. posen, der er helt udstrakt. 200 km i timen er tilstrækkeligt – flader ud. NU – flybalance, ser gennem plexiglasskærm sigtemærke og påbegynder højrerul – ryggen nu – pinden føres bestemt frem og holdes, lidt sideror. Hastigheden har meget hurtigt – udrulning, sideror, h. for hårdt i pinden, flyet staller et øjeblik reducerer hurtigt indfaldsvinklen – i udstallet.

Er på vej tilbage igen med vinden i la. som rulning. Nogenlunde, når at spæ den ene sele – bardunen har fået berøring. Fødder, hænder og øjne s. arbejder fint nu. Sideslipper mod vinderter rullet, men hyperventilerer – det flin lidt for øjnene – kontrollerer åndedræt og udfører et stigende 180° drej tilbage. Krænger lidt mod vinden før mit stallt. trækker næsten lodret op, mere ven. sideror – NU, fuldt højreror – vinden fr. mig hurtigt sidelæns mod sikkerhedszonen, pinden frem, lodret nedad, lidt v. stre ror, gassen lidt tilbage, 180 km i timen retter ud, ser vi har trukket godt + 5 G. G, gassen langsomt fremad. Sådan.

Afslutter med langsom vandret rygning til fotografering efterfulgt af en flyvning lige over stallgrænsen med små omdrejninger og højt løftet næse. Ku. skal ligge lige i centrum. Balance. Re. forsigtigt ud, og ser man vinker.

Kl. er 1344 og både Stampen og jeg træger til et ordentligt hvil. Svæden nærmer klasker tøjet til kroppen på trods af åbne cockpit! Velsignet fred, da motor er stoppet efter landingen. Flyet er sololie på undersiden og i motorrummet. Forestår et større rengøringsarbejde. Forløbbig smider jeg mig med let rystende k. efter anstrengelsen på græsset og ber, at vinden lægger sig til i overmorgen, hvor showet gentages.

Kunstflyvningens verden er befolket med eventyrere og andet godtfolk. Det er en disciplin, som appellerer til det dramatiske i os alle. I tidens løb har de store flyvere bidraget med deres sandhed om aerobatics. »En verden af skønhed og yndhed, hvor du lærer den barske sandhed om selv at kende.« »Et univers fyldt med derlag og sejre« o.s.v. Sandheden er i sig selv snarere, at sandheden er løgn. Den enkelte pilot kan her virkeliggøre nogle af sine egne drømme og forhåbninger. Håbet snart bliver flere, der kan dele denne glæde.

Jan M.

Artiklens forfatter, der er medlem af Dansk Kunstflyveunion, har fløjet siden 1966 har dyrket kunstflyvning og lejlighedsvis opvisningsflyvning de sidste 5 år.



AIR FRANCE

50 år på Kastrup



Med denne 3-motorede Farman F.301 åbnes Paris-København-Malmø-ruten i Air France regi, men FLYV's nuværende redaktør havde allerede prøvet ruten mellem Kastrup og Malmø i juli 1933 med en F.300 F-AJMH.

1. maj markerede Air France, at der var 50 år siden, selskabet var begyndt at flyve København under dette navn. Første fly på ruten var en Farman F. 301, ført af tøjn Felix Dufour. Flyet havde fem passagerer og var mellemlandet i Bruxelles og København, så rejsetiden var ialt 6½ time fra København til København.

Ruten var tidligere befløjet af Lignes Aériennes Nord med Farman F. 300.

Air France blev oprettet i 1933. Den 17. januar blev de fire luftfartsselskaber Air Orient, Air Union, CIDNA og S.G.T.A. (Farman) slået sammen under navnet Société Générale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes (S.G.E.), forkortet til SCELA, men allerede den 30. august samme år, da det nye selskab sammen med den franske stat dannede Air France.

Det klassiske Aeropostale var i alvorlige økonomiske vanskeligheder, men efter at det var blevet erklæret konkurs blev dets bopæl overtaget af Air France.

Det nye selskab rådede over 259 fly, hvoraf de 172 var enmotors, og om nogen blev de indkøbspolitik havde der bestemt været tale, for de 259 fly var af 35 forskellige typer. Den gang var der noget svært at komme i lufthavnene!

Om de fleste af datidens selskaber koncentrerede Air France sig om de udenrigsforbindelser, og specielt de oversøiske. Den 1. august 1938 var rutenettet således nået helt frem til Hong Kong. Air France fortsatte også

beflyvningen af Sydamerika helt til Santiago i Chile, men nåede dog ikke så vidt, at man tog passagerer med over selve Sydatlanten.

Den primitive servering ombord (med bragte madkurve) blev afløst af en mere avanceret form for catering, og selv om Frankrig er et vinland, ønskede man at servere frisk tappet fadøl til passagererne. Men det kunne ikke lade sig gøre på grund af trykforholdene i kabinen, før civilingeniør Einar Dessau konstruerede et særligt aftapningsanlæg, der ikke var afhængigt af det ydre tryk.

Under Anden Verdenskrig gik Air France efterhånden helt i stå, og ved krigens ophør stod man stort set på bar bund, kun med en brøkdæl af flåden i behold, med ødelagte lufthavne og en stab, der var spredt for alle vinde.

Genopbygningen efter krigen

Air France kom dog hurtigt i gang igen med en blanding af tidligere militære transportfly som Junkers Ju 52/3 m og Douglas C-47 (DC-3) og i vidt omfang amerikanske fly som DC-4 og især Lockheed Constellation på de oversøiske ruter.

Beflyvningen af København kom i gang igen i 1946 med DC-3, men Air France fik i 1953-54 leveret 12 stk. Vickers Viscount, som bl.a. blev indsat på ruten Paris-København.

I 1948 blev Air France nationaliseret med

den franske stat som hovedaktionær.

Den 26. august 1953 indsatte man de Havilland Comet på ruten Paris-Beirut, men Comet'erne blev dog hurtigt taget ud af drift på grund af ulykker. Mere held havde man med Caravelle, der gik i drift den 6. maj 1959. Flåden nåede sin maximale størrelse i 1968-79 med 43 af denne type, der i mange år blev anvendt på ruten til København.

I juni 1970 gik Air France ind i jumboalderen, men den tekniske kulmination opnåede man den 21. januar 1976, da Concorde gik i rutetrafik.

Air France hører til blandt de helt store luftfartsselskaber. Passagertallet er det fjerdehøjeste i verden (11,6 mio. i 1982), og rutenettet et af de længste, 635.000 km. Antallet af ansatte er henved 34.500.

Flåden består af 7 Concorde, 31 Boeing 747 (hvoraf 8 Combi og 6 fragtere), 29 Boeing 727 og 12 Boeing 737 samt 19 Airbus A300 og 15 Airbus A310. Endvidere er Air France ansvarlig for driften af de franske natpoststruter med 4 Transall og 15 Fokker Friendship. Endelig har Air France en Raven varmluftballon til reklameformål – den barske forårsblæst forhindrede desværre en opstigning fra Nyhavn på jubilæumsdagen – og i ordre har man 5 Airbus A310 og 25 Airbus A320.

Direktør for Air France i Danmark og Island er Bernard Magnani, og filialen i Danmark har ialt 28 ansatte i lufthavnen og ved salgskontoret inde i København.

Den anden fransk tremotors er denne Dewoitine D-332 der her foran »træsloppet« og Krudthuset i det gamle Kastrup i 1933.





Den første i Norden af Boeings nye tomotorede familie er denne Boeing 767, som Braathens har købt to af.

CATCAS/SIMU '87

Overskriften betyder Copenhagen Air Traffic Control Automated System med tilhørende simulator til ibrugtagning sidst i 1987 for simulatorens del og resten i februar 1988.

Med andre ord er der tale om etablering af en ny kontrolcentral i Maglebylille til afløsning af den, der blev taget i brug i 1973 og som stadig fungerer udmærket, men hvor man snart må regne med stigende fejlfrekvens og efterhånden vanskeligheder med at få reservedele.

Arbejdet med at projektere den nye central har stået på nogle år, og de nødvendige 300 mio. 1983-kroner blev bevilget af finansudvalget i marts i år.

Ved et møde i sikringstjenestebygningen i Maglebylille redegjorde chefen for luftfartstjenesten, K. Helsø, og hans medarbejdere for nylig for den planlagte gennemførelse af projektet.

Man havde haft valget mellem et mere avanceret system med automatisk flyveplanbehandling og mulighed for direkte ruteføring kontra et system med radardatabehandling som i dag, men mere moderne. Valget faldt på det sidste mere overkommelige projekt (det første ville koste 410 mio. kr.) som både økonomi og tidsfaktoren talte for. Det kan i øvrigt udbygges med tiden i retning af det første.

Af operative krav var ønsket om samme frie mulighed for udnyttelse af luftrummet som i dag væsentligt. Man får flere radarindgange (6, kan udvides til 7), men alligevel ikke helt 100% dækning for flyvning i lav højde over Nordsøen. Og der bliver finesser som automatisk oplysning om geografiske koordinater gennem SSR-alarmkoderen samt kontrol med korrekt meldetjeneste ved flyvning til flyvepladser uden lufttrafikjeneste – altså automatisk alarm, hvis flyveplanen ikke afmeldes!

Simulatoren får 9 radar-displays og 10 »pseudopilot-positioner«. Der kan udføres op til 9 selvstændige øvelser samtidigt, og en øvelse skal kunne »fryses«, tilbagespilles og gentages, så eleverne kan erkende og rette begåede fejl. Simulatoren rummer også 30 forskellige præstationskategorier

for diverse flytyper. Simulatoren kan ikke alene anvendes til træning, men man kan også afprøve nye programmer i den, og dens fire computere med stor kapacitet kan i vidt omfang være reserve eller erstatte en anden, der måtte falde ud eller skulle til eftersyn.

Af benyttede radarstationer udbygges Kastrup TMA, mens Kastrups langdistanceradar senere påtænkes flyttet ud i området ved Roskilde lufthavn. Desuden etableres der snart efter ibrugtagningen en radar i Esbjerg-Blåvand-området, og herudover er der radarstationer ved Skagen, Ålborg og Skrydstrup at få oplysninger fra såvel som fra en meteorologisk radar.

Alt det nye skal rummes i en hel ny bygning i Maglebylille – liggende vest for blok I og benævnt blok IV – med forbindelsesgangen til de øvrige blokke. Den bliver i tre etager, men højere end de nuværende med central og simulator på 1. sal, teleteknisk afsnit i stuen og diverse anlæg i kælderens. Den skulle være klar til indbygning af udstyr i januar 1986, idet opførelsen begynder til efteråret.

Der blev den 30. marts skrevet kontrakt på 130 mio. kr. med det franske firma Thomson-CSF om det elektroniske udstyr. Bygningen vil koste 45 mio., diverse kommunikationsudstyr 48 mio. og øvrigt udstyr (deriblandt er anlæg til beregning af en route afgifter) 30 mio. Med administration og 8% til uforudsete udgifter bliver det til de nævnte 300 mio. kr.

CATCAS '87 vil måske blive udvidet med flere af sine muligheder til et CATCAS '92 og beregnes i øvrigt som det gamle anlæg at få en levetid på ca 15 år. Det er ikke længe, men så hurtigt forældes og slides elektronisk.

Til gengæld skulle det ikke blive nødvendigt at lave en ny bygning til næste generation i begyndelse af de 21. århundrede.

En nat i februar 1988 ventes flyvelederne at bevæge sig fra den nuværende central over i den nye bygning og fortsatte deres arbejde der – efter at være »indfløjet« på det i simulatoren.

Godt år for Fokker

Fokker afleverede i 1983 13 F. 27 Friends og 19 F. 28 Fellowship mod henholdsvis 10 i 1982, og det samlede salg andrager 753 F. 27 til 163 bruger i 63 lande og 21 F. 28 til 54 i 36 lande.

Takket være det øgede salg af nye blev der et overskud i 1983 på 18 mio. Fl. hvorimod der var et underskud i 1982 på 1.534 mio. Fl. Den samlede omsætning andrager 1.534 mio. Fl., en fremgang på ca. 14%.

British Aerospace har overskud

British Aerospace, der nu er delvis privatjet og betegnes public limited company, havde en salgsindtægt i 1983 på £ 2,5 mia. en stigning på 12% i forhold til 1982. Eksporten androg 62% af det samlede salg. Civile og militære flyaktiviteter beløber sig til £ 1.465 mio., mens rumfart og missiler bidrog med £ 835 mio.

Da der i 1982 blev foretaget ekstraordinære og meget store afskrivninger på civile programmer, blev der det år et underskud på £ 15 mio., men for 1983 er der overskud på £ 82 mio. Inden dette resultat er opnået, er der afskrivet £ 42 mio. i konstruktions- og udviklingsomkostninger vedr. Airbus og BAe 146, ligesom der er afsat £ 33 mio. til aftrædelsesordninger og reorganisering i forbindelse med personale-reduktion og lukning af Hurn-afdelingen.

Lavere støjniveau end ventet

Saab-Fairchild SF-340 har afsluttet støjringsprogrammet efter bestemmelsen i FAR Part 36 og ICAO Annex 16, og det har vist sig, at det ydre støjniveau er lavere end beregnet.

Ved Take-Off Flyover er FAR/ICAO grænsen 89 EPNdB, men SF340 nåede kun på 85,7. Med Power Cut-back Procedure registreredes 9,7 EPNdB under grænseværdien.

Sidelinjemålingerne har forskellige grænser, FAR 94 EPNdB, ICAO 96, men SF340 klarede det fint med 87,6 EPNdB, ved Approach, hvor grænsen er 98, målte kun 89,6 EPNdB.

Valger Royal Air Force?

al Air Force skal have nye skolefly til erstatning af Jet Provost, og mange fabrikanter har afgivet tilbud, men kun fire typer er i slutrunden. Det er den australske A200, den italienske A201, den amerikanske A202, der endnu ikke har fløjet, den brasilianske Embraer Tucano, den schweiziske Pilatus PC-9 og som eneste engelske konstruktion, NDN Firecracker, alle med jetmotor og propel.

British Aerospace kom med flere forslag, såvel rene jet som turpropops, men åbenbart gjort en dyd af nødvendigheden da de ikke blev antaget, og har indledt samarbejde med Pilatus og tilbyder udvikling af PC-7, som der er solgt over hele verden til en lang række lande. Bliver den valgt, skal produktionen deles mellem British Aerospace og Pilatus, og slutmontagen skal foregå i England. Nærmere oplysninger om PC-9 foreligger ikke, udover at den skal have Martin Baker katapultsæder (PC-7 har almindelige sæder).

SAS og VARIG samarbejder

SAS og VARIG har underskrevet en kommercial samarbejdsaftale, der har en samværdi på 135 mio. kr. Den trådte i kraft 1. oktober og indebærer bl.a., at VARIG tager sig af trafik syd for Rio, således at SAS ikke længere flyver til Santiago og Montevideo, men vender i Rio de Janeiro.

Antallet af afgangene mellem København og Rio er fortsat fire om ugen, to med SAS og to med VARIG. Begge selskaber flyver med DC-10.

Tucano til Ægypten

Embraer har skrevet kontrakt med det ægyptiske forsvarsministerium om levering af 120 EMB-312 Tucano skolefly, hvoraf det ægyptiske flyvevåben dog kun skal have de 40. Resten skal videreføres til Irak.

Ordren skal effektueres over fire år og har en værdi på \$ 181 mio., den største i Embraers historie.

De 10 første fly leveres fuldt flyveklare fra den brasilianske produktionslinje, mens de resterende skal samles i Ægypten af byggesæt fra Embraer. Dette program er opdelt i fire faser med stædse voksende ægyptisk deltagelse og vil slutte med fremstilling af detaljer til flyene.

Ægypten har også fået salgsrettigheder for Tucano i det mellemste østen og Afrika og vil her kunne konkurrere med Embraer.

SAS udlejer DC-8 til Thai

Som følge af salget af DC-8 til Sterling har Thai International midlertidige kapacitetsproblemer, og dem dækker man ved »tørlige« af to DC-8-62CF fra SAS. SE-DBI blev afleveret til Thai den 14. maj, og OY-KTE, der i øjeblikket er udlejet til Northeastern i USA, følger efter den 1. oktober.

Lejemålet varer til september næste år, og Thai har option på køb af flyene, når man måtte ønske det, under lejeperioden.

I øvrigt har SAS for nylig udlånt 23 piloter til Thai.

Lotus motor til mikrolette



Eipper Lotus motoren.

Colin Chapman, den nyligt afdøde chef for den engelske sportsbilfabrik Lotus, var ivrig flyver. Fabrikken ligger i øvrigt på en nedlagt flyvebase i nærheden af Norwich, og banerne bruges dels til prøvekørsel, dels af forretningsfly.

I sine senere år fulgte han udviklingen af mikrolette fly med stor interesse og lod den amerikanske konstruktør Burt Rutan konstruere et tosædet, beregnet til seriefremstilling. Motoren til det kommer fra Lotus Cars Ltd. og er vist den første motor, der er konstrueret specielt til mikrolette fly.

En sådan motor skal først og fremmest være pålidelig ved den mindst mulige vægt og pris, hvortil kommer, at af hensyn til flyvetiden er brændstoføkonomien af stor vigtighed, hedder det i en teknisk rapport fra Lotus. Man planlagde derfor oprindeligt en totaktsmotor, men kom hurtigt til, at risikoen for tilsmudsning af tændrørene medførte en tvivlsom pålidelighed, ligesom en totaktsmotor er ca. 65% mindre brændstoføkonomisk end en firtakts.

Lotus-motoren er derfor en firetaktsboksersmotor af modulopbygning, der tilbydes i to- og firecylindret udgave, Model 225 på 25 hk ved 2.500 om/m og Model 450 med den dobbelte effekt. Boringen er 72 mm, slaglængden 59 mm, slagvolumet henholdsvis 480 og 960 cm³. De to udgaver vejer 14 kg, respektive 25 kg, og brændstofforbruget er 200 g/bhk/h.

Gangtiden mellem hovedeftersyn er 500 timer.

Propellen trækkes fra knastakslen, hvorved man opnår et passende lavt omdrejningstal for denne uden anvendelse af reduktionsbælte eller -gear.

Motoren er udviklet i samarbejde med den store amerikanske producent af mikrolette fly, Eipper, og det forlyder, at det fly, som Colin Chapman lod Burt Rutan konstruere, vil blive seriefremstillet af Eipper. I en brochure fra Lotus betegnes det Eipper-Lotus Microlight, mens konstruktøren ikke nævnes. Det er et tosædet fly med forvinge og lodrette styreflader på tipperne af hovedvingen. Næsehjulet er optrækkeligt, men flyet ligner i øvrigt ikke LongEze. Spændvidden er 9,75 m, tom- og fuld vægt henholdsvis 147 og 317 kg. Rejsehastigheden er 130 km/t og med 22,7 l brændstof er rækkevidden 480 km. Prisen foreligger der ikke noget om, ej heller hvornår flyet kan leveres.



Produktionen af SF-340 er nu i fuld gang hos Saab i Linköping, hvor flyene færdiggøres og pakkes fra.

SKAL VM-KLASSENE ÆNDRES?

Og i så fald hvordan?

FLYV lægger op til debat om aktuelt emne

Det var meget lettere i begyndelsen. Da var der kun én klasse ved VM og kun én verdensmester.

Det generede heller ikke ret meget, at der fra 1952 til 1956 også blev fløjet i en tosædet klasse. Det fremmede endda udviklingen af de tosædede – tænk da Bocian'en og Blanik'en kom frem, den sidste blev kaldt Cadillac'en!

Men efter 1956 blev den tosædede klasse erstattet med standardklassen, og OSTIV prisbelønnede hvert år den bedste nye konstruktion i klassen. Tanken var den udmærkede, at man ville fremelske forholdsvis enkle og letfløjne konkurrencefly, som klubberne kunne overkomme at anskaffe.

Sådan var flyene i klassen også i begyndelsen, men det fik de ikke lov til at blive ved med. Både konstruktørerne og deres kunder efterlyste bedre præstationer, og flyet fik hjul, radio, optrækkeligt hjul og flaps. Især de sidstnævnte gav anledning til stor diskussion. De måtte anvendes fra 1974, og det måtte kun være »hængslede« flaps, der blev anvendt i stedet for luftbremser. Finnerne fik med PIK-20 et forspring for de dominerende tyske typer, og det gik jo ikke.

Diskussionen bølgede. Der var almindelig enighed om, at man fortsat kun ville have to VM-klasser; men ved CIVV-mødet i marts 1975 sejrede pludselig den kompromisløsning, at der foruden den åbne og hele frie klasse blev to 15 m klasser: Standardklassen og 15 m klassen, den første begrænset ved forbud mod flaps, men tilladelse til at bruge vandballast.

Til gengæld arbejdedes der uden for VM-regi med »klubklassen«, men det er en anden historie.

Fra VM 1978 er der fløjet med tre klasser ved VM, stadig samlet på ét sted.

Det var den almindelige opfattelse, at en naturlig udvikling ville få en af klasserne til at afgå ved en naturlig død. Rent teknisk kom den åbne klasse en tid til at stå i stampe med stadig ringere VM-deltagelse. Men så viste der sig det fænomen, at når en klasse blev mindre, så blev chancen for at blive verdensmester i den større, og derpå steg interessen igen!

Problemet i dag: De to 15 m klasser for ens

Dertil kom, at når der så viste sig et teknisk fremskridt med bedre præstationer, så steg interessen for klassen igen som i den åbne med Nimbus 3 og ASW-22. Dette til trods for, at flyene blev meget dyre.

Fremskridtet forplantede sig også mellem klasserne. I forvejen var forskellen mellem Standard og 15 m ikke slående, især i svagt vejr. Det var først ved de større hastigheder, at flaps'ene kom til deres ret og fik »Rennklassen's fly til at rende fra standardflyene.

Da så yderligere LS-4 og lignende fly gav standardklassen endnu bedre præstationer, blev forskellen endnu mindre.

Og i mellemtiden havde fabrikanterne fundet ud af, at 15 m flyene ved påsætning af løse tipper, der bragte dem op på 17 m spændvidde, ikke alene kunne flyves i 15 m klassen. De kunne også med de 17 m anvendes til daglig præstationsflyvning, til diplomer og i decentrale konkurrencer, idet deres bedre præstationer her kunne udnyttes.

Er en 17 m klasse bedre?

Ja, et fly med større spændvidde er naturligvis bedre. Og et fly optimeret til en 17 m

klasse kan blive endnu bedre end et 15 m fly med ekstra tipper. Vil en 17 m klasse passe bedre ind i systemet mellem de andre klasser end 15 m klassen? Det er meget, der tyder på, og det fremgår også hosstående polarer, der stammer fra den tyske konstruktør *Gerhard Waibels* fordrag om emnet ved sidste års OSTIV-kongres i Hobbs og siden ved møder i Tyland, hvor debatten går om emnet.

Der var ingen forslag herom på CIVV-møde for et par måneder siden, men naturligvis kom man ind på sagen, for en ændring af VM-klasserne er en stor sag, her mange synspunkter bliver gjort gældende og hvor det drejer sig om mange penge både for fabrikkene og for kunderne for dem, der nylig har købt fly efter nuværende 3-klasse-system.

Men heldigvis er der i FAI en 4 års regel der siger, at der skal hengå mindst 4 år, en større ændring af klasserne eller indførelsen af en ny klasse bekendtgøres, til træder i kraft, og to år før mindre modifikationer som ikke kræver primære konstruktionsændringer. Dog kan CIVV »af særlige grunde« afvige herfra. Tanken med 4 års reglen er at give alle parter tid til at forberede sig på ændringen, og man regner også med, at eksisterende fly på den tid for deres så meget af udviklingen, at da ikke med i toppen længere.

Den tyske konstruktør *Wilhelm Dirks* ved SSA's konvention i Hartford i foråret givet udtryk for, at 18 m spændvidde bedste kompromis mellem præstation og pris.

National debat ønskes

En hurtig rundbordsdebat i CIVV's beredelse viste meget forskellige synspunkter, men det er tanken at tage spørgsmålet op foråret 1985 efter forberedelse dels ved debat i de enkelte lande, dels ved et særligt møde i efteråret, hvor CIVV-bestyrelsen inviterer de førende fabrikkers konstruktører og OSTIV's eksperter til en to dages debat om emnet.

Skal man endelig igen til at lave om VM-klasserne med henblik på 90'erne, bør det ikke være et nyt lapperi på det eksisterende, men det er på tide at tage et stort overblik og se fordomsfrit på, hvordan ville indrette et VM-system, hvis vi kun begynde helt forfra i dag.

Den foreslåede 17 m klasse vil sikkert også være et lapperi, for det vil ikke være længe, inden der tilbydes nye tipper for at opnå bedre præstationer med 19 m spændvidde, og det følges så af ønsket om en 19 m klasse og så videre.



Flaps er hovedforskellen på flyene i 15 m klassen som denne Ventus og så standardklasseflyene.

har især ved lavere hastigheder præster meget nær 15 m klassens fly. Der er nu omkring et dusin af typen i Danmark, men allet af klubber har dårligt råd til fly i 000 kr. klassen.

er sikkert: disse nye fly bliver dyrere selv de nuværende i 15 m klassen, og snart alle får sig omstillet, så mødes der blot og konkurrerer på et »højniveau, også prismæssigt, og det viser sig mere om, hvem der er den bedste.

enkelt personer og grupper vil måske ikke få råd og anskaffe dyrere fly, men på lang sigt er det allerede idag i standardklassen svært at følge med. Der er masser af klubber i Danmark og andre lande, der har en LS-4 idag.

»klubklassen« med dens EM er blevet en opsamlingsklasse for forældede dardklassefly.

Ik frit og nyt!

os prøve at frigøre os fra det tilvænte og prøve nye muligheder.

al klasserne overhovedet deles op efter spændvidde?

ordan vil andre kriterier som fx vingevægt eller vingebelastning virke?

al vi finde os i stadig at blive pacet af dyrere og dyrere fly? De sidste ændringer i præstationerne koster så meget, at det ikke står i rimeligt forhold til omkostningerne.

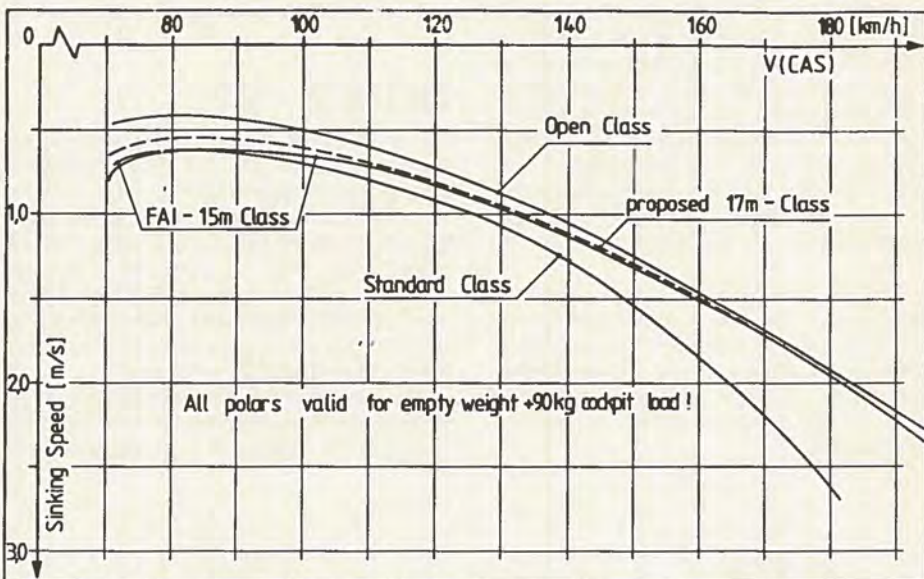
er det ikke en idé at prøve at gå den anden vej – den man uden det store har forsøgt med klubklassen. At dele klasserne efter flyets pris er desværre ikke nemt i praksis. Men har vi faktisk brug for et overkommeligt klubfly? Kunne en sådan klasse ikke tvinge konstruktører og fabrikker til virkelig at gøre en indsats i denne retning i stedet for at sælge for høje priser?

har set billigere flyvning indført med billigere flyene. Kan vi ikke lære af det? P.W.



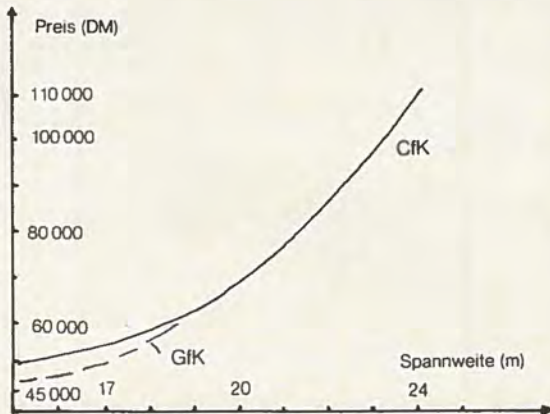
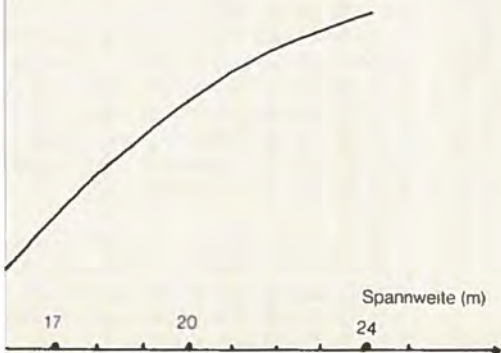
Ja, der er stof til eftertanke og til debat, på klubaftener og på en af de regnvejrsdage under DM, der forhåbentlig ikke kommer, men så i vinterens løb. Der skulle gerne

samles materiale, ideer og ønsker, så CIVV næste år har en del nytænkning at gå igang med til gavn for den fremtidige udvikling af vore konkurrencer. P.W.



Gerhard Waibel viser her typiske hastighedspolarer for de tre nuværende VM-klasser og så (punktet) den foreslåede 17 m klasse, der især ved langsom flyvning ligger »pænere« mellem standard og åben klasse end 15 m klassen gør idag.

Glidetal E



W. Dirks viser på den venstre figur, hvordan glidetallet E forbedres med spændvidden og til højre, hvad prisen for det er (i glasfiber GfK og kulfiber CfK). Ved 18 m får man mest glidetotal i forhold til pengene.

TO MOTORSVÆVEFLY I LETMETAL

SL-40 Liska

Mens de bedst kendte motorsvævefly tidligere var bygget i træ eller i træ og stålrør, er tendensen som bekendt nu gået i samme retning som ved de motorløse svævefly, nemlig at bruge glasfiber o.l.

Men der er også lavet nogle i almindelig letmetalkonstruktion, gerne af flyfabrikker som er vant hertil, fx de rumænske. Vi skal her se to vidt forskellige fly i dette materiale.

Den jugoslaviske *SL-40 Liska* fra Soko Aircraft Division i Mostar går helt tilbage til 1974, men fløj første gang i 1981. Det er et ensædet 15 m fly med Wortmann-profiler og drevet af en Stamo MS 1500/2 motor på 45 hk. Tomvægten er 358 kg, fuldvægt 500. Med motor er største vandrette hastighed angivet til 175 km/t og varigheden i rolig luft til 9 timer. Svæveflyvepræstationerne er beskedne: glidetæl med den faste Hoffmann propel 22 og mindste synk 1.25 m/sek.

Selv om der nok kunne være en vis interesse for et ensædet motorsvævefly med fast motor à la Schleichers gamle K-14, er disse præstationer for lave, men flyet er kun beregnet til økonomisk træning af både motor- og svæveflyvere samt fornøjelsesflyvning.



Schweizer SGS-37 anvendes af U.S. Air Force Academy i Colorado.

SGM 2 - 37

– Vi har før omtalt den amerikanske Schweizer *SGM 2-37* (FLYV 3/83 s. 81). Den var som nævnt specielt bygget til skoleflyvning for U.S. Air Force Academy, der længe har brugt motorløse svævefly i deres uddannelse, men nu ønskede et motorsvævefly og forgæves verden over (også hos Project 8 i Danmark) havde søgt et fly, der tilfredsstillede deres specielle krav for varme højtliggende flyvepladser.

Men det lavede Schweizer så til dem og leverede 8 stk sidste sommer, efter sigende til så stor tilfredshed, at man regnede med,

at U.S. Air Force vil bestille flere.

Det gik forholdsvis hurtigt, idet man halepartiet fra en Schweizer 2-32 og sen fra en Tomahawk med dens 112 hk coming flyvemotor med dobbelttænd. En 18 m vinge med Wortmann-profil og sideforhold på 18 hjælper med til at opde de strenge start- og stige krav i Colorado.

Til gengæld får man et fly, der koster 69.700 \$ i standardudførelse, dvs mere det dobbelte af de fleste europæiske to-motors svævefly. For at finde et rumkøret udoover det militære for et sådant fly, det kunne bruges til andet og mere end svæveflyvning, og man tilbyder det de til forretningsrejser, skoling, observation, brug osv. – som også de europæiske brikker gør det.

Og hertil kommer så flyslæb, idet som ekstraudstyr kan leveres slæbeaning og stigepropel. Allerede i standardudførelsen stiger den op mod 5 m/sek over jorden eller ca det samme som en 150 hk Piper Super Cub, og sætter man en stigepropel på, bliver det til 6½ m/sek. Med 150 hk motor kommer den op på 8½ m/s.

Standard-rækkevidden med en 54 liter tank er med ca 400 km ved 75% ydelse imponerende, men bliver større ved at flyve langsomt. Ved 50% skulle der kun bruges 15 liter pr time mod ellers 22.3. Men der i øvrigt fås en ekstratank på 115 liter.

Tomvægten (standard) steg til 572 kg, hvilket stadig er pænt og viser letmetalfordel frem for glasfiber. Fuldvægten er 800 kg, så med ekstratank må man fly solo.

Standardudførelsen har et glidetæl beskedne 23, men med kantstilbar propel og hjulskærme skulle det blive til 29, i stedet for 23. Tilsvarende bedres minimum synk fra 1.1 til knap 0.9 m/s.



SL-40 Liska er et eksempel på de (for) sjældne enmotors motorsvævefly med motor i næsen.

NYE TYPER SVÆVEFLY

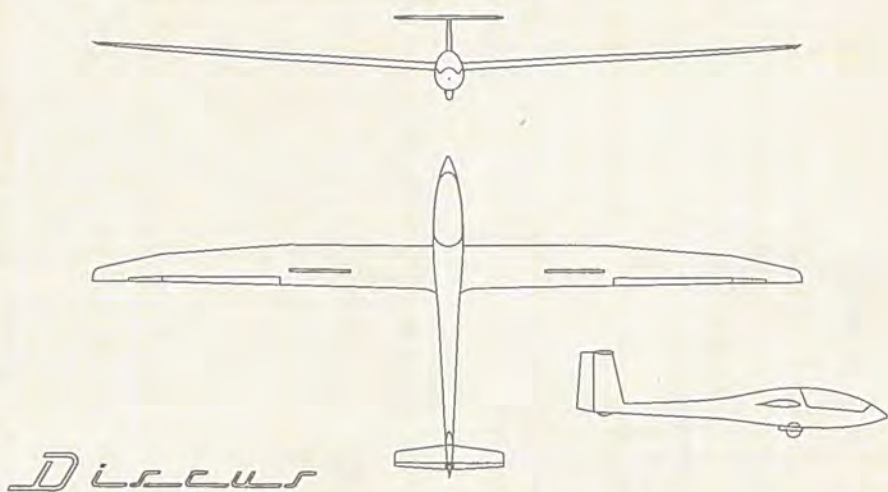
Schempp-Hirth Discus

tidligere omtalt var Schempp-Hirth zeugbau GmbH i færd med at bygge et fly i standardklassen, men navnet var nu en hemmelighed i annoncen fra Schempp-Hirth Danmark i sidste nummer. Det er at Klaus Holighaus selv prøvelføj den nye prototype den 21. april, er det afsløret at den hedder Discus, og det nye fly nærmer sig ved ikke helt at ligne hovedparten af moderne svævefly, men at have en karakteristisk vingeform, der i hvert fald gør den lettere at kende i luften.

Discus er i standardklassen med nyt proppet grænseflapsstyring, hvilket skulle give øgede rejsepræstationer og give letmulige præstationsforringelser ved luftforurening. Luftbremserne er begge faste, og flyet har automatisk rortilslutning, som alle svævefly burde have det.

Discus har en spændvidde på 15 m og en fløjare på 10,58 m². Den har vingen et sideforhold på 21,3. Den er 6,58 m lang, 62 cm bred og 81 cm høj.

Startvægten er 228 kg, fuldvægten 500 kg. Ved fuldlast kan vingen ved planbelastningen kan veksle mellem 29 og 47 kg/m². Størst tilladt fart er 120 km/t i rolig og 180 i urolig luft, stallfart 59 km/t. Bedste glidetotal angives til 41 ved vindstærke 59 cm/sek. De første prøvninger og sammenligninger siges at tyde på en forbedring i præstationer, som er tilsigtet.



Discus ligner fra siden Ventus, hvorfra da også kroppen stammer, men vingen er »dens egen« med den delte pilform på forkanten. Det bliver en ny konkurrent til LS-4 og DG-300 – og måske også til flapsflyene i 15 m klassen.

Janus-Dirks DG-500

Janus-Dirks Flugzeugbau er nu kommet frem med sit Elan-projekt, at man fra nu af har kunnet tegne optioner på disse nye fly, der skal bygges på Elan skibet i Jugoslavien.

Man tænkes bygget i en basis-version med 18 m spændvidde, 4-delt vinge med flaps, enkelt hjul og bedste glidetotal på 45. Den kan desuden fås i en udgave med indtrækkelig motor som på DG-400. Udover planlægges to med 22 m spændvidde, den ene med 2- eller 4-delt vinge med flaps og helt optrækkeligt understelt og forventet glidetotal over 40.

Den anden, Trainer Elan, får 2-delt vinge med flaps, fast understel og glidetotal over 40. Det bliver den billigste udgave – hvis den sættes til 100%, koster 18 m udgaven med flaps etc. 148%, 22 m udgaven 155% med motor 210%. Tomvægtene ligger mellem 300 til 450 kg, idet der i de mest avancerede bruges kulfiber i udstrakt grad.

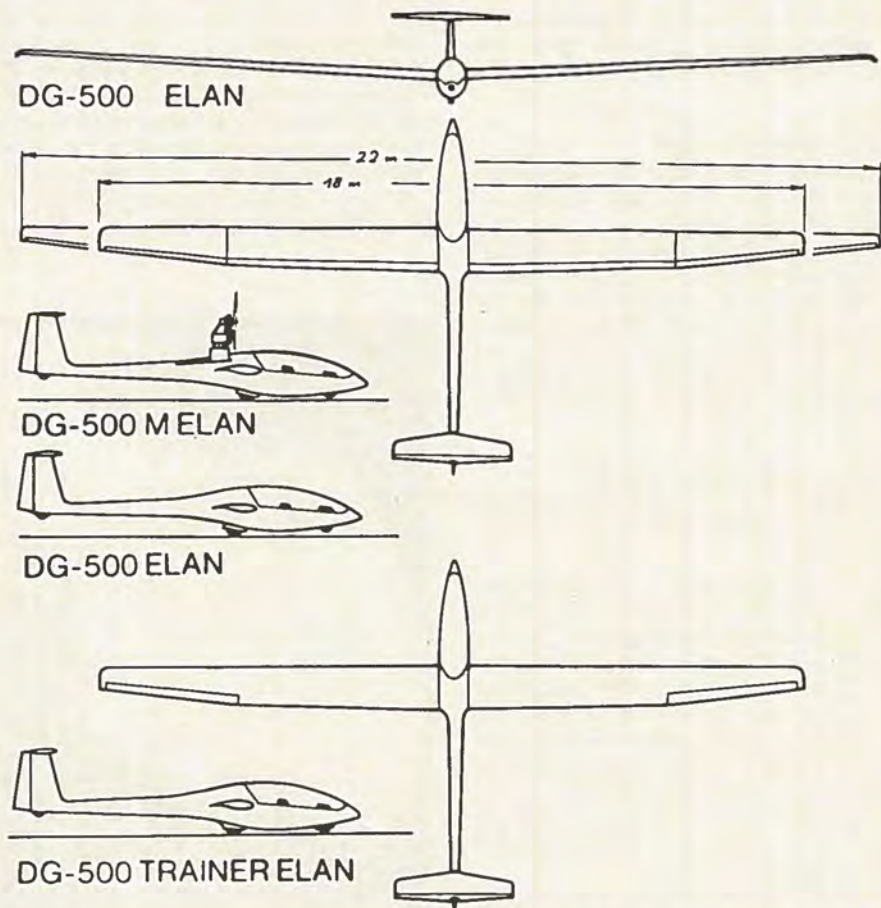
Prisen for et fly er 16,6 m² i 18 m og 18,2 i 22 m udgaverne.

Den første flyvning ventes i begyndelsen af 1981 med første leveringer et år efter.

Forbindelse med optionstegningen angives de eventuelle kunder om at angive hvilke de nærmere ønsker – og så skal det jo være sig, om der virkelig er basis for så mange udgaver, eller om interessen vil falde sig om færre.

Det er værd at nævne at Janus været enerådende på markedet i så mange år, at der nok må være behov for en konkurrent.

ELAN-FAMILIEN:



DG-500 Elan familien fås med 18 og 22 m spændvidde, med og uden flaps, med fast og optrækkelige hjul – og med og uden motor.

Tyske jagerfly

Rüdiger Kosin: *Die Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge*. Bernard & Graefe Verlag Koblenz, 1983 21 x 26 cm, 227 c. og 16 farvetavler, 185 fotos, 130 tegninger. Pris ib. DM 56.-

Die Entwicklung der deutschen Jagdflugzeuge



Bind 4 i serien Die Deutsche Luftfahrt er helliget udviklingen af tyske jagerfly fra Fokker Eindecker E III til Alpha Jet, men med hovedvægt på jagerne fra 1. til 2. verdenskrig inkl.

Forfatteren begyndte som model- og svæveflyver, bl.a. som medkonstruktør af den berømte Windspiel fra Darmstadt, og har mange års erfaring fra den tyske og efter krigen den amerikanske flyindustri som ingeniør og pilot.

Med denne baggrund har han valgt ikke at være strengt objektiv og neutral, men både at fortælle om projekter, han var med i, og om sin eftertidsvurdering af mange af de konstruktioner af jagere, han beskriver, og dette gør bogen meget levende og interessant. Det gælder også hans bemærkninger om politikerne og de overordnede ofte forkerte beslutninger.

Byg din egen hangar

Joe Christy: *Build Your Own Low-Cost Hangar*. TAB Books Inc. 1983. 13 x 21 cm, 118 c, 61 ill. Pris hf. \$8.95.

Der er mange, der helt eller delvis bygger deres egen hangar, enten fra bunden af eller på grundlag af forhåndenværende materialer. Man behøver blot se rundt på de danske flyvepladser. Her er en bog, der kan inspirere og være til hjælp for mange, der skal igang med denne opgave!

Briefing af mikrolet-piloter

N. H. Birch & A. E. Bramson: *Flight Briefing for Microlight Pilots*. Pitman. 12 x 19 cm, 293 s, 141 ill. Hf.

De kendte forfattere af lærebøger for motorflyvere har udarbejdet denne for mikrolet-piloter i samarbejde med British Microlight Aircraft Association. Den holder sig til rorstyrede ultralette og baserer sig på materiale fra forfatternes tidligere bøger, tilpasset de nye meget lette fly, idet man går ud fra, at mange vil »gå videre« og få almindeligt motorflyvecertifikat, hvilket man i England fornuftigvis kan med en passende reduktion i timetallet svarende til sin erfaring på ultralette.

Foruden gennemgang af praktisk flyvning er der teori afsnit om materiel, meteorologi, radiotelefoni og love og bestemmelser (engelske).

Fly-prøver

Alan Bramson: *The Book of Flight Tests*. Martin Dunitz Ltd., London. 22 x 27 cm, 223 s. Over 120 fotografier. Pris kr. 229.- (Tilsendt fra Rosenkilde & Bagger).

Den velkendte forfatter Alan Bramsons 19. bog resumerer artikler om flyveprøver, han har offentliggjort i tidsskrifter, men han synes i bogen at skrive mere åbenhjertigt om flyene, end nogle redaktører måske ville synes om! Han har prøvet over 200 1- og 2-motors almenfly og her udvalgt 40 typer, repræsentative for øjeblikkets stade på dette område.

Han har valgt 6 enmotors træner, 6 rejsefly med fast og 6 med optrækkeligt understel. Hertil kommer 11 flermotors med stempelmotorer, 8 turbinemotorfly og 3 jetfly.



Når man selv har prøvet eller fløjet i samme eller meget nærbeslægtede typer, læser man hans synspunkter med særlig interesse. Blandt de første 12 er kun 7 af de velkendte amerikanske, men 6 franske, hvor han har en særlig forkærlighed for Robins typer, men endnu ikke har nået den nye ATL. Men når vi kommer to-motors amerikanske, heriblandt en tremotoret!

Bogen er velskrevet og indeholder mange værdifulde oplysninger.

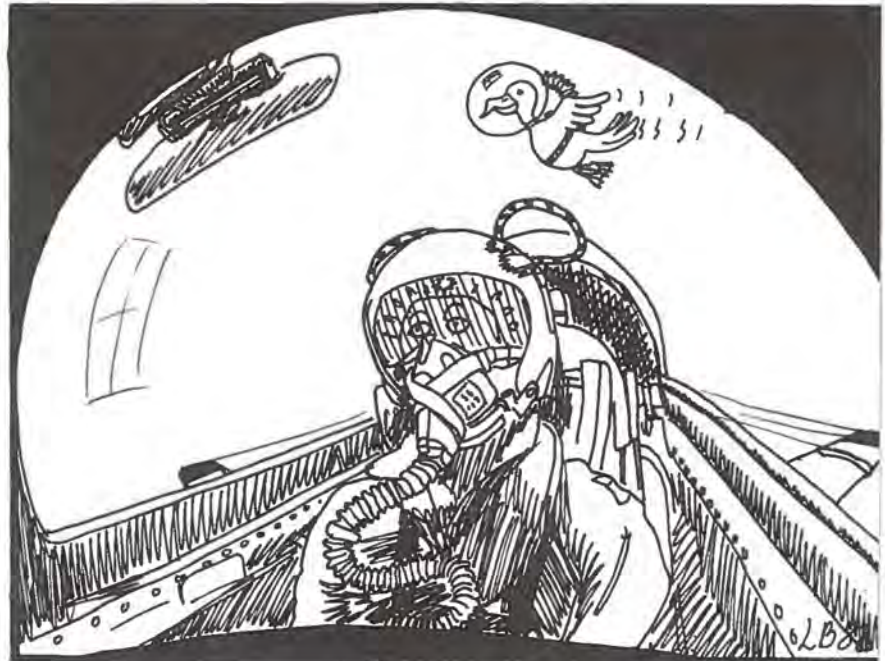
PW



Fin termik i dag, hva'?

Rekorddag

Som ovenfor var vejret 8-9/5, hvor M Ebbe Gjørup satte 500 km ud-og-hjem korden op til 83,28 km/t, Jan Skytte på 9 m fik 505 km distance med K6E, Mogens Hansen og Bringø fræsede over 400 rundt i Jylland. Jaksland fløj nok over 1000 km – på to dage: Slaglille-Neumünster-Neumünster-Neumünster-Fyn-Slille! Hans Werner Grosse blev også overet ved Arnborg.



SCAR YANKEE

gang

type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
Mitsubishi MU-2J	630	26.3.	Jetair, Roskilde
Roll-Schn. LS4	4392	10.4.	Per Winter, Holsted
Scheibe SF-25B	4636	18.4.	Vestjydsk Svæveflyveklub

ttet

type	dato	ejer	årsag
Stampe S.V. 4A	30.3.	Partrederiet Stampe, Dragør	solgt til Australien
Hughes 369D	5.4.	Heliflight, Billund	solgt til Tyskland
Hughes 269A	11.4.	Chr. Nielsen, Tingheden	hav. 7.6.80, Stauning
Boeing 737	13.4.	Maersk Air	udlejet til Tunis

rskifte

type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
Cherokee 140	2.3.	Niels Haarup, Roskilde	Delta Fly
Super Cub	27.3.	C-Air, Dragør	Jens Toft, Højmark
Autocrat	27.3.	Jens Toft, Højmark	J. Grønberg + 3, Nr. Sundby
Cessna T 337D	30.3.	Thermoways, Almind	C. T. Leasing, Almind
Cherokee 140	6.4.	Vamdrup Flyveskole	J. O. Lambertsen + 2, Ringsted
Cessna 172 D	6.4.	Airtime I/S, Sindal	Northwest Air Service
Beech A24R	6.4.	Torkild Balslev + 1, Hjørring	J. Wittenberg Paulsen, Ålborg
Cherokee 140	9.4.	F-Air, Fredericia	Bo og Leif V. Petersen Fredericia
Cessna 310	10.4.	Bo og Leif V. Petersen Fredericia	F-Air, Fredericia
Mooney M-20A	10.4.	Odd Sætten, Århus	Ole Just, Varde
AA-1 Yankee	10.4.	Peter Sørensen, Løgstrup	Alex Rasmussen, Fr.havn.
Seneca	12.4.	E. Kargaard Sørensen, Kalundborg	Henrik Allermand, Jyderup
AA-1A Trainer	12.4.	Jan og Jan ApS +, Pandrup	P. E. Nielsen, Sæby
Cherokee 140	17.4.	Sønderby Dæk Eksport, Sønderborg	S. E. Iversen + 1, Skovby
Cherokee Arrow	24.4.	Rasmus Møller, Agerskov	Danfoss Aviation
Ka 6CR	25.4.	Aage Funk-Hansen, Nykøbing F	FSN Skrydstrups Svæveflyveklub

mentarer til Oscar Yankee

J OY-BIS er en gammel kending, idet den var registreret i Danmark fra 1976 til 1981. I mellemtiden har den fløjet i Norge med registreringsnummer LN-MAU. Den er bygget i 1974 som Cessna 172 MA og var derefter registreret SE-FTF. OY-XMD er fabriksny, mens Falke OY-ER er fra 1969, ex D-KETI.

Lejehaveren af C-Air (Super Cub OY-100) hedder Claes Anders Helgstrand og er medlem af den bekendte flyverfamilie og selv pilotaptajn.

OY-100 er en rettelse fra sidste nummer, idet den var »løbet sammen« med en anden OY-100 omregistreret BGC.

OY-100 er vist den eneste Beech A60 Duke, der er registreret i Danmark. Den er bygget i 1972 og Duke er en af de mest elegante i den adelige familie.



Aktieselskabsregistret

Nyregistreringer

Aero Consult Fritz Krum ApS, Gl. Københavnsvej 3, 3550 Slangerup: Formål at drive konsulentvirksomhed med tilknytning til luftfart. Indskudskapital 80.000 kr. Stiftere og direktion luftkaptajn Fritz Krum og direktør Anne-Lise Krum.

Ændringer

A.C.A. Air Carriers' Agency A/S, København: Sø- og handelsretten har den 28. februar opløst selskabet.

United Helicopters ApS, Roskilde: Indskudskapitalen er udvidet med 40.000 kr. ved udstedelse af fondsanparter og udgør nu 80.000 kr.

Business Aviation Center ApS, Dragør: Selskabets hjemsted er nu Københavns kommune, postadresse Strandgade 39 st., bolig 12, 1401 København K.

Har du læst den?

Ivildens sky



Medlemspris:
Kr. 98,50

Bogen til flyvepladsens bedste ven – eller værste fjende – på KDA-flyvedagen 2.-3. juni.

KDA
SERVICE

(02) 39 08 11



Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverrådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverrådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverrådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimny Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Dragetflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm).

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Formand: Eigil Christiansen, Arildsvej 8
Gråmose, 7442 Engesvang.
Telefon: 06 - 88 01 12.

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55
Postgirokonto: 6 12 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Sollituedevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radiostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amler

Sekretariat:
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Generalforsamling i DGA ApS

Anpartsselskabet Danish General Aviation, hvorunder KDA's mere forretningsmæssige aktiviteter som KDA-Service, FLYV og FLYV's Forlag sorterer, holdt sin årlige generalforsamling den 26. april. Beretning og regnskab blev godkendt - regnskabet udviste et lille underskud på 92 kr. efter hensætning til skat.

Det vedtoges at hæve indskudskapitalen fra de nuværende 30.000 til 80.000 kr. i overensstemmelse med den ændrede lovgivning på dette område og samtidig at modernisere vedtægterne.

Bestyrelsen genvælgtes. Den består af *Søren Jakobsen, Bent Holgersen og Johan Baade* (der også udgør KDA's forretningsudvalg), samt *S. E. Ludvigsen og Rex Andersen*.

Forretningsudvalgsmøde

KDA's forretningsudvalg holdt møde den 26. april og behandlede en række løbende forretninger. I KDA's udvalg ønskede svæveflyverrådet en ombytning, så *Mogens Bringe* kommer i luftrumsudvalget og *Finn Hansen* i flyvepladsudvalget, hvilket godkendtes.

FU konstaterede, at Dansk Motorflyver Union nu omfatter 40 af de 42 klubber, mens en vil blive afviklet, og man endnu håber at høre fra Thule Aero Club i denne forbindelse.

Dansk Kunstflyveunion ønsker at fortsætte året ud på den gamle overenskomst og at drøfte sagen på næste års generalforsamling.

Radiostyrings-unionen har efter et møde mellem de tre modelflyveunioner, modelflyverrådet og KDA underskrevet den ny overenskomst den 24. april (og det har også Fritflyvningsunionen den 25. april, så nu kun Linestyringsunionen mangler).

Der har været forhandlet med Dansk Flyvehistorisk Forening, og man vedtog at bekræfte dens udmeldelse ved udgangen af 1984.

Generalsekretæren understregede, at efter det langvarige arbejde med ændringen af overenskomsterne må kontoret nu have ro til at »fordøje« dem og sikre sig, at de nye aftaler føres ud i praksis, så de kommer til at fungere efter hensigten.

Det vedtoges at bevilge 4.000 kr. af jubilæumsfondens midler som støtte til at Fritflyvnings-unionen sender *Jørgen Korsgaard* til VM for indendørs modeller i Japan.

KDA lukket 5. juni

KDA holder lukket i generalsekretariatet og biblioteket hele dagen på grundlovsdagen.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest tirsdag d. 12. juni

KDA-aktiviteter siden sidst

13/4 Reception hos Jetair (Weisha Voss, A. Olsen, Pia Mortensen).

14/4 Reception på Møllelosegård (F. 25/4 Orienteringsmøde hos Flyve- troltjenesten i Maglebylille (PW)

26/4 DGA-generalforsamling (bes. sen + PW)

Forretningsudvalgsmøde (udvalg + 28/4 Svæveflyverrådsmøde i Nyborg det, Ole Didriksen, PW)

Nye bøger i KDA's bibliotek

David Ogilvy: *Flying Displays*
Ann Welch: *The Complete Micro Guide*

Alan Bramson: *The Book of Flight Te.*

Nye direkte medlemmer i KDA

Adm. dir. *Palle Westerby*, Lyngby
Jens Haubro, Horsens
Kasim Shahzad Virk, Tåstrup
Vagtmester *Keld Schmidt Knudsen*, Kt.
Læge *Hans Erik Aamand*, Esbjerg
Chauffør *Lars Christiansen*, Solrød S

Hjemmeværnsudstilling på Nakskov

Søndag den 17. juni 1984 arrangerer en stor udstilling på Nakskov flyveplads. Udstillingen åbnes officielt kl. 1100 af skovs borgmester *C. E. Hansen*. Der vil der blive koncert af Hjemmeværnsorkester VIII's orkester. Hjemmeværnsorkesteret vil arrangere et ildoverendvidere en opvisning med hunde. I meldedistrikt Nykøbing F's flyvende er vil vise nogle af deres opgaver.

Flyvepladsen vil blive holdt åben og denne dag beflyves på normal vis - så se nogle mangle et flyvemål denne søndag er man velkommen på Nakskov Flyveplads.

Flyvestævne i Hangelar

Den 26. august fejres endnu et 75 årsjubilæum, nemlig på Bonn's flyveplads, den Vesttysklands og måske Europas ældste flyveplads, som endnu er i drift. Der bliver afholdt en stor flyvestævne med Red Arrows, trouille de France og andre attraktive flyvere. Man ser gerne repræsentanter også fra de danske flyveklubber. Nærmere hos den tyske flyveklubbegemeinschaft Hangelar e.V., 5200 S. Hangelar, Kaiserstrasse 66, telefon 0221 60216.

Kalender - alment

20-27/5 Hannover-udstilling
2-3/6 KDA-flyvedag landet over
17/6 Åbent Hus (FSN Værløse)
20-24/6 General Aviation Show (Frankrig)
3-9/9 Farnborough-udstilling
26/10-2/11 FAI generalkonference (Prag)

KDA's JUBILÆUMS-WEEKEND

-3. juni over hele Danmark

s befolkningen, hvad vi laver i KDA

KDA's 75 års jubilæum fandt sted i januar det ikke den rette årstid at præsentere mange forskelligartede aktiviteter, udfoldes i luften inden for KDA's ramme. Men en ballonopstigning blev dog bekendt gennemført.

Det havde KDA udråbt weekend'en 2. juni til »KDA-flyvedag« over hele landet og opfordret alle tilsluttede unioner og klubber til at benytte lejligheden til at vise offentligheden, hvad det egentlig er, vi folder os.

Der var en PR-dag for almenflyvning af en anden art.

Programmerne var ikke endeligt færdige da redaktionen af dette nummer sluttede. Men i det følgende giver vi en oversigt over, hvilke oplysninger der forelå fra arrangørerne på dette tidspunkt, og i øvrigt man forhåbentlig i den lokale presse, hvad der sker, for meningen er netop at det er lokale arrangementer, hvad der bydes på et regulært flyvestævne eller der er Åbent Hus på flyvepladsen, man viser naboer og andre interesserede, hvordan der arbejdes på pladsen under normal flyvning.

KDA har ladet fremstille en plakat til brug over hele landet, men indrettet således, at der er plads til at tilføje det lokale program. Videre er der fremstillet PR-materiale som grundlag for det lokale pressearbejde.

Åbent Hus i Roskilde

Den officielle åbning af flyvedagen finder sted på KDA's hjemsted i Roskilde lufthavn, hvor KDA's protektor, *Hans Kongelid*, ankommer til KDA-Huset kl 1000 for kl 1020 at erklære dagen og den tidlige Roskilde Flyveklubs store flyvedag for åbnet. Derefter forventes Princedet flyve til Slaglille.

flyvestævner

Der bliver flyvestævner på så forskellige steder som Holstebro, Århus, Vamdrup, Vejle og Roskilde.

Holstebro har flyvestævne om søndagen. Der deltager en Hughes 500 helikopter og en T-17 fra den militære side, og der bliver der lejlighed til at se vete-ry, kunstflyvning, faldskærmsud-ning, mikroletflyvning, dragefly, model-otorsvævefly, svævefly samt evt. over-ving af en redningshelikopter.

Århus Flyveklub holder flyvestævne med udstilling og flyvning med motorfly, svævefly, ultralette, radiostyrede modeller og faldskærmsudspring. Naboerne invi-

teres på kaffe og gratis flyveture.

Roskilde Flyveklub byder på flyvestævne både lørdag og søndag, og der ventes ballonopstigning med 3 balloner, flyvning med motorfly, svævefly, ultralette fly, dragefly, hjemmebyggede fly, modelfly, veter- ranfly og militære fly. Der bliver kunstfly- vning, crazy-flyvning samt forskellige ud- stillinger. Endvidere bannerslæb og »pick- up« samt flyvning med linestyrede model- fly. Der kommer en Dash-7 og bliver rundflyvning med en Metro, og der udlo- des 25 gratis pladser efter programnum- mer. Endelig spiller Roskildegarden.

Vamdrup har et fællesarrangement for Kolding Flyveklub, Kongeåens Pilotfor- ening og eventuelt modelflyveklubben i Veerst. Der er planlagt rundflyvning, fald- skærmsudspring, demonstrationsflyvning af såvel »rigtige« fly som radiostyrede mo- dellers.

Århus Svæveflyveklub har åbent hus lørdag og flyvestævne søndag fra 1300 til 1600 på Kirstinesminde. På programmet står kunstflyvning med motor- og svævefly, or- mationsflyvning, faldskærmsudspring, ra- diostyret modelflyvning og ultraletfly.

Åbent Hus over hele landet

De fleste klubber har foretrukket i stedet for det krævende arbejde med et flyvestævne at vise de besøgende, hvordan deres virksomhed foregår til daglig.

Sjælland

Allerød: Drageflyveklubben Tyngde- punktet har søndag demonstration af avanceret drageflyvning med spilstart, ter- miksøgning, kunstflyvning foruden udstil- ling af drager og uddeling af brochurer.

Amager Fælled: Modelflyveklubben Kjo- ven viser træning og opvisning kl 1000 om søndagen med radiostyrede modeller og informerer om materiel m.m.

Herstedhøje: Drageflyveklubben Tyng- depunktet har lørdag skoleflyvning og op- visning her med udstilling af drager fra 1974 til i dag, uddeling af brochurer om klubben og Dansk Drageflyver Union – ialt ventes der ca 10 dragefly.

Kalundborg: har åbent hus begge dage og byder foruden den daglige flyvning på gæstestarter, kunstflyvning med svævefly samt videofilm.

Kongsted: Øst-Sjællands Flyveklub hol- der åbent hus begge dage på sin flyve- plads ved Kongsted.

Slaglille: Midtsjællands Svæveflyveklub holder åbent hus på sit center begge dage.

Jylland

Årnborg: Flyvedagene finder sted under DM i svæveflyvning, hvor verdensmesteren deltager og nationalholdet udtages. I weekend'en vil man søge at give besøgen- de et indtryk af, hvordan en svæveflyve- konkurrence foregår.

Billund Flyveklub holder åbent hus beg- ge dage fra 1300 til 1800 og viser, hvordan de driver svæveflyvning, samt byder på gæstestarter.

Blans: Sydjysk Modelflyveklub holder åbent hus begge dage kl 1400–1800 på mo- delflyvepladsen mellem Blans og Varnæs, 5 km fra Blans. Der bliver opvisning med flere typer, bl.a. jumbomodeller med skov- savsmotor.

Børkop: Trekantens Modelflyveklub har begge dage udstilling dels i Børkopcen- tret, dels i et butiksvindue.

Ejstrupholm: Åbent hus begge dage på flyvepladsen med udstilling og demonstra- tion af dragefly, ultralette fly og svævefly, faldskærmspring.

Frederikshavn Søby Flyveklub holder åbent hus lørdag i samarbejde med svæve- flyveklubben. Der vises også modelfly.

Gesten: Kolding Flyveklub holder åbent hus på flyvepladsen ved Gesten og viser, hvordan man her dyrker svæveflyvning.

Hammer: Vejle Svæveflyveklub har åbent hus lørdag fra 1030 til 1700 på Ham- mer Flyveplads ved Tørring. Der bliver for- uden svæveflyvning også motorflyvning, modelflyvning, mikrolette og evt. ballon- opstigning og faldskærmspring samt kunstflyvning med svævefly. Der ventes 4 Chipmunks, mens Hærens Flyvetjeneste viser Chipmunk'ens efterfølger T-17 samt helikopter.

Herning: Herning Svæveflyveklub har åbent hus begge dage og laver et fællesar- rangement med motor- og modelflyve- klubberne.

Mors: Svævefly holder åbent hus begge dage og Morsø flyveplads ved Tødsø.

Nordals: Åbent hus på flyvepladsen beg- ge dage.

Rødekro: Sønderjysk Flyveklub holder åbent hus begge dage på sin flyveplads, målrettet mod flyveinteresserede.

Skive: Skive Svæveflyveklub har åbent hus begge dage på Skive flyveplads ved Højslev. Motorflyveklubben har åbent hus søndag fra 10–17 med fremvisning af og besvarelse af forespørgsler.

Staining: Ringkøbing-Skjern-Tarm Fly- veklub har åbent hus lørdag med gratis flyveture til passive medlemmer.

Søby: Søby Modelflyveklub holder åbent hus begge dage. Klubbens fly udstil- les, og der bliver demonstration af model- ler af både motorfly, svævefly og helikopte- re.

Toftlund: Modelflyveklubben Arrow holder åbent hus søndag på modelflyvepladsen 4 km nord for Toftlund. Man samler piloter også fra andre klubber, og publikum får lejlighed til at prøve at flyve radiostyrte modelfly.

Viborg: Viborg Flyveklub har åbent hus begge dage på flyvepladsen, hvor der kan ses motorfly, svævefly, faldskærme, kunstflyvning, ultraletfly, modelfly, ligesom der bliver rundflyvning, film og informationstjeneste.

Århus: Foruden flyvestævne om søndagen er der åbent hus lørdag.

Dansk Faldskærmsunion holder Scandinavian Open i Stauning i perioden 26. maj til 3. juni.

Dansk Kunstflyveunion har opfordret sine medlemmer til at deltage i de forskellige klubbers arrangementer.

NB: Ret til ændringer, tilføjelser m.m. forbeholdes.



FAI-rekorderne

På sidste kvartalsliste fra FAI findes blandt anerkendte rekorder en målflyvningsdistance på 748,37 km for kvinder med et Nimbus 2 svævefly, sat 17/8-83 af *Joann B. Shaw*, USA.

Kanadieren *R. A. Higgs* har med indendørs gummimotormodel i hal under 8 m højde fløjet 27 min 54 sek. den 27/11.

Amerikaneren *M. L. Hill* har med en radiostyret motormodel fløjet 455,23 km i lige linie den 28/9, mens hans russiske kollega *A. Smolentsev* har holdt en radiostyret svævemodel i luften i 33 timer 32 min 30 sek i dagene 2-4. september!

Den amerikanske dame *Brooke Knapp* har fået godkendt en serie punkt-til-punkt rekorder med en Learjet 35A. Den hurtigste gik fra Denver til New York med 948,68 km/t, mens australieren *R. H. Smith* åbenbart har sat langsomhedsrekord ved med en Bell Jetranger 206B at flyve fra Sydney til Tokio med 11,98 km/t - det varede da også fra 25. maj til 21. juni i fjor.

- Af anmeldte, men endnu ikke godkendte, rekorder skal vi nævne nogle i den nye klasse R, mikrolette fly. Her har englænderen *Bob Calvert* den 16/3 udført en højdeflyvning med stigning til 3 km højde på 8 min 30 sek og til 6 km på 23 min 30 sek med en ikke angivet type.

Den 3/4 har hans landsmand *Peter Davies* med den i sidste nummer omtalte CFM Shadow udført en distance i lige linie på 547 km.

Faldskærmsspringere i USA satte 24/3 rekorden for største kvindeformation op til 48 stk., mens australierne den 31/3 har haft 21 personer i kalotformation.

Og endelig har den amerikanske rumfærg med *Robert Crippen* som kaptajn den 6-13/4 sat den absolutte verdensrekord i højde op til 500,4 km i »paracircular orbit« og til 466,7 km i »elliptical orbit«.

KZ-rallyet

Blandt junis talrige arrangementer er også det 17. internationale KZ Rally, som KZ og Veteranfly Klubben afholder på Stauning lufthavn. Ankomster af udenlandske fly begynder torsdag den 14., mens hovedarrangementsdagen er fredag, hvor der også er demonstrationer af fly og materiel. Fredagsmødet har som den aktuelle taler oberstløjtnant *Michael Hansen*, der til oktober kan fejre 50 års jubilæet for sin deltagelse i Melbourne-løbet i 1934, som han gennemførte med Desoutter'en.

Lørdag den 16. er der kl 12 generalforsamling, kl 1400-1630 flyvestævne og om aftenen stor fest, inden der søndag flyves hjem igen.

Bemærk at lufthavnen lørdag er lukket for anden flyvning fra 1325 til 1630.

Sikkerhedsseminar i Portugal

Fra 1-12 oktober afholdes i Lissabon et seminar i Aviation Safety Management. Det arrangeres af det stedlige Institute of Superior Engineering med det portugisiske luftfartsselskab TAP Air som sponsor. Nærmere i TAP's flyvesikkerhedsafdeling, telefon 351-1-803640.

Asfalt på Haderslev

I begyndelsen af maj blev der som en slags eksperiment lagt asfalt på Haderslev flyveplads, idet der blev lagt en bane på 750 x 23 m direkte oven på græsbanen. Tykkelsen er 10 cm, idet der først blev lagt 7 cm af én type og så et på 3 cm af en anden. Erfaringer fra forpladser og rulleveje med asfalt direkte på græs viser, at der er god holdbarhed, og nu må man håbe, at det også gælder en bane med landingsstød, idet denne metode naturligvis billiggør banen betydeligt.

A. Langkilde-Larsen in memoriam

Påskedag afgik en af privatflyvningens mangeårige støtter, fabrikant *A. Langkilde-Larsen* ved døden. Langkilde, som han hed blandt flyvevennerne, var en af hovedkræfterne bag Sportsflyveklubbens opblomstring i tresserne, da der kom gang i sagerne på Skovlunde Flyveplads.

Som et dynamisk medlem af klubbens bestyrelse ydede han en stor indsats og var altid med i første række, når der skulle gøres et stykke arbejde for sagen.

Hans andel i den fremgang, Sportsflyveklubben fik i disse år, var meget betydelig, og han satte gennem en længere periode sit præg på udviklingen af dansk privatflyvning gennem sit medansvar for ledelsen af landets dengang største flyveklub.

En god kammerat og trofast ven er ikke længere blandt os.

Men i vore hjerter lever mindet om et menneske, der var værd at kende.

Æret være hans minde!

Ejvind Dyrberg

Langkilde var medlem af motorflyverrådet i KDA fra 1963 til 1966.

Kalender - motorflyvning

26-27/5	DM-motorflyvning (Herringsvåg)
27-31/5	Air rally of Morocco
2-3/6	Flyvningens dag
15-16/6	KZ-rally EKVJ
20-24/6	Cannes Air rally
23-24/6	Reservedage for DM EKHG
23-28/6	Rally på Malta
22-24/6	Int. træf for kvindelige piloter
29/6-1/7	Baden-Baden, Vest-tyskland
29/6-1/7	VM for rallypiloter (Italien)
	Nordisk mesterskab (NM)
	Torp, Norge
30/6-2/7	Cognac Air rally
3-4/8	KDA's Anthon Berg Air Rally
7-11/8	VM i præcisionsflyvning, Dublin.
12-27/8	VM Kunstflyvning, Ungarn
25/8	DM kunstflyvning EKHO
1/9	DMU Regionsmesterskab
	EKVD
15/9	DMU Regionsmesterskab
	EKHO
22/9	DMU Regionsmesterskab
	EKRS
22/9-30/9	Air rally of France

Oplysninger om ovenstående - kontakt DMU's sekretariat.



Sekretæren,
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted

Formand:	Johan Baade	09 - 171
Næstfm.:	Finn Brinch	07 - 116
Kasserer:	Bøge Osmundsen	02 - 294
Sekretær:	Ricard Matzen	03 - 615
	Knud Larsen	03 - 424
	Gunnar Hansen	04 - 721
	Knud Nielsen	05 - 657

Konkurrencekursus

Den 5. maj afholdtes det første kursus i dommere og stævneledere til nationale konkurrencer. Samtidig holdtes et kursus for dem, der påtænker at flyve med i konkurrencerne. Kurset var påtænkt at strække sig over hele weekenden, men da nogle skulle til konfirmation om søndag blev kurset ændret til et en-dagsarrangement.

Der deltog 22 i dommerkursus og 9 i stævnelederkurset. Der er således 22, der nu har diplom som dommere og stævneledere rundt om i klubberne, og disse er autoriseret til at stå for konkurrencer i klubberne regioner.

Dommernes navne bliver meddelt i DMU-nyt, og skal I have et arrangement i jeres klub, kan I trække på disse folk. Påtænkes holdt et lignende kursus i løbet af efteråret. Tid og sted vil blive meddelt senere.

Anthon Berg Air-Rally

Det 15. AB rally holdes i år den 3. og 4. august fra Kruså-Padborg flyveplads.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr 12 af 9. april drejede sig om talentkursus i juli, hvortil man skulle være indstillet af klubben 15/5. Samtidig medfulgte referat af rådsmøde nr 1 den 24/3 samt foldere og tilmeldingsblanketter vedrørende kursus på Arnborg.

Medd. nr. 13 af 4/5 handler om instruktionsbøger til svævefly oversat til dansk – eller ikke. Medd. nr 14 af 7/5 hedder »Konkurrencestruktur 79« og dennes status (i fortsættelse af drøftelse på repræsentantskabsmødet). Medd. nr 15 af 7/5 drejer sig om flyverrestriktioner på Arnborg under DM og Arnborg Open.

Rådsmøde i Nyborg

Svæveflyverrådet holdt »vinterens« sidste møde i strålende vejr i Nyborg den 28/4. I fortsættelse af diskussionen i det gamle råd om motorsvævefly i efteråret drøftede man situationen efter ikrafttrædelse af BL 6-104, der rejser forskellige problemer ved dels at være restriktiv mht uddannelse fra grunden på motorsvævefly og dels nok har givet A-piloter mulighed for at blive omskolet, men ad en besværlig vej.

Der var enighed om, at BL 6-104 ikke var tilfredsstillende og om, at Jørgen Mølbak nedsætter en arbejdsgruppe med Per Weishaupt og endnu et medlem til udarbejdelse af normer og forslag til revision af BL 6-104.

Luftfartsdirektoratet har i øvrigt godkendt de fleste af de indsendte normer i den nye svæveflyveuddannelse. Derimod var der endnu ikke svar på en henvendelse om en formulering mht hjælpeinstruktørernes beføjelser.

Unionens instruktører kan efter forslaget til BL om ultralette fly fungere som instruktører på dette område også. For en ordens skyld vil rådet påpege, at en sådan virksomhed ikke sker i DSvU's regi hhv. ansvar.

Da nogle klubber har genoptaget en gammel idé med en radioprocedure i forbindelse med hver landing på deres plads, vil rådet påny gøre opmærksom på, at man ikke accepterer dette, fordi man finder det sikkerhedsmæssigt uheldigt. Radioen skal kun bruges, hvis der foregår noget unormalt i landingsrunden, som der skal gøres opmærksom på. Den anden praksis både sløver og bruger »plads« på en travl frekvens (hvor der i øvrigt på 123.35 også optræder både tyskere samt Landskrona, og de kære skåninger bruger en masse ord for at komme rundt om deres plads).

Sportsudvalget har begrænset deltagelsen i ved DM og Arnborg Åben til 55 fly, og Arnborg er i perioderne lukket for anden aktivitet.

Nordic Open og Old Boys

Husk tilmeldingsfristen: 20 juni. Ved redaktionens slutning var der allerede tilmeldt et dusin fly, deriblandt fra Holland og Tyskland, foruden at man regner med norsk deltagelse.

Kalender – svæveflyvning

27/5-3/6	Eskestuna Open
31/5-10/6	DM st. og 15 m (Arnborg)
12-17/6	Strækkursus (Arnborg)
23/6-1/7	FI-kursus 1
25/6-7/7	EM-motorsvævefly (Finland)
27/6-7/7	EM i VM-klasserne (Vinson/Verdon, Fr.)
29/6-7/7	Hahnweide-konkurrence (Ty.)
23-29/7	Talentkursus (Arnborg)
30/7-10/8	Nordic Open (Arnborg)
18-26/8	FI-kursus 2
27/8-8/9	Grundkursus (Arnborg)
1-8/8	EM kunstflyvning (Paderborn)
15-22/9	HI-kursus 3.



Nu er det DM-tid!

Efter træningsopgaver den 29. og 30. maj begynder danmarksmesterskaberne officielt Kr. Himmelfartsdag den 31. maj, hvor der planlægges en lidt mere højtidelig åbning end normalt, idet 1984 som bekendt er jubilæumsår både for KDA og DSvU. Hans Borreby er DM-chef, og der var ved redaktionens slutning tilmeldt 42 deltagere, 28 i standard- og 14 i 15 m klassen.

SM nr 10

Når dette nummer udkommer, er Sjællandsmesterskaberne afviklet i Slaglille, og det var 10. gang, så det er efterhånden blevet en tradition. Der var tilmeldt 42 fly, for som bekendt flyves SM som en konkurrence mellem fly, der kan have skiftende piloter de forskellige dage. For første gang var der deltagelse af en verdensmester, nemlig Stig Øye. Konkurrencen ledes af Peter Taarnhøj og Leif Mortensen.

Første HI-kursus

Af 13 deltagere på HI-1 bestod de 10 umiddelbart, mens to skulle til ekstra prøver og en tredje måtte have mere flyveerfaring.

Flyverrestriktioner på Arnborg

I forbindelse med afvikling af DM og Nordic Open på Arnborg kan der af sikkerhedsmæssige grunde forekomme restriktioner for den øvrige trafik fra centret.

På grund af den tætte trafik kan piloter, som ikke er tilmeldt konkurrencerne, i perioder ikke forvente at få tilbudt start fra Arnborg, ligesom der kan forekomme restriktioner for den lokale trafik i forbindelse med konkurrencepiloternes hjemkomst.

I øvrigt henvises til klubmeddelelse herom.

Indsendt invitationer, og tilmelding skal foretages inden 15. juni. Rallyet afviklet efter de samme regler som de foregående år, men der forventes en større dansk deltagelse, idet rallyet er blevet Al-godkendt. Af nyt vil der blive oprettet en special veteranklasse, såfremt der kommer mere end 10 veteranfly.

Thon Berg er sponsor med følgende præmier: 3000 kr., 2500, 2000, 1500, 1000, 600 og 400 kr. Der er ekstrapræmier til de bedste solopiloter. Til veteranklassen er der 3000, 2500, 2000 kr. i præmier. Du kan være med til dette årets motorflygivenhed og hilse på gamle venner, så tilmelding senest den 15. juni.

på Viborg

Udvidelsen af NAT-VFR i Danmark er begrænset, da der er for få lufthavne/pladser med lysanlæg. Derfor er Viborg Flyveklub gået i gang med et projekt, der skal resultere i banelys på bane 12/30 i Viborg.

Udvidelsen af anvendeligheden af Viborg Flyveplads, ikke mindst i erhvervsmæssig forbindelse.

Udarbejdede planer viser, at lys på bane 12/30 samt lys på landings-T, vindpoarkeringsareal og montering af identifikationsbeacon vil beløbe sig til ca. 50.000 kr. Der er ikke medregnet arbejde af rivillig arbejdskraft, nedgravning af kabler m.v. Viborg vil forsøge at skaffe dette ved at søge om tilskud fra interesserede, da Viborg Kommune ikke ønsker at støtte projektet økonomisk.

Nyt fra motorflyveklubberne

Derikshavn Sæby flyveklub gennemfører et åbent-hus-arrangement, lørdag den 12. juni i forbindelse med KDA-flyvedag. I Viborg flyveklub

Miniprogrammet er fastlagt til følgende datoer: 12. maj eller 19. maj: Mini-rally.

13. juni: KDA-dag åbent hus.

16-17. juni: KZ-rally.

18. juni: Sankt Hansaften – der serveres grise, alle er velkomne.

19. juli: Cranfield – vi prøver at lave et rally til det store flyvestævne.

sherreds flyveklub arrangerer klubtur-rally i Stauning den 15-16-17. juni.

18. juni: Sommerfest (St. Hansfest) holdes på Hvidovre Flyveplads den 22. juni, hvor bagegrillen er tændt fra kl. 18.

19. juni: Randers's klubrally 29/4 blev vundet af Randers, Skive, 2: Søren Toft, Viborg, 3: Søren Jensen, Randers. I landing vandt Randers, 2: Hans Nørgård, Randers. Sammenlagt blev Randers den ny stander, leveret af Randers, Svendborg.

18. juni: Hvidovre flyveklub

Miniprogram for de næste par måneder:

1. juni KDA-flyvedag landet over. Der er PR for flyvning.

2. juni klubaften. Der flyves med de nye medlemmer.

3. juni Sct. Hans. Der laves formationsflyvning og bagefter er der discountfest.

4. august kl. 1930 klubaften.

5. september kl. 1930 klubaften.

6. oktober kl. 1930 klubaften.

7. oktober kl. 1930 Generalforsamling i Viborg.

Udlandsmuligheder

I dagene 31/5-3/6 er der konkurrence på Feringe Flyveplads i Sverige, hvortil også danskere er indbudt. Så her er altså en ny mulighed for dem, der ikke skal til DM. Nærmere hos DSvU.

Havarier og hændelser

Sæsonen 1984 begyndte de fleste steder tidligere end i 1983, og der har været masser af flyvning; men desværre bragte april også en hel stribe af de »sæsonbegyndelses-havarier«, vi ellers troede var skrinlagt med sæsoncheck, PFT-S osv.

Først fik en Astir ved en afbrudt spilstart i lav højde wiren med wireskærm ind over højre vinge, så den landede halvvejs i et højredrej med adskillige revner til følge.

Næst weekend bragte hele tre havarier: Et var på jorden, hvor en traktorfører var så optaget af at skifte bånd på sin »walkman«, at traktoren kørte ind i kroppen på en Astir, der var parkeret uden for hangaren med større skader på kroppen til følge.

Det næste skete under udlandning med en St. Cirrus, hvis pilot regnede med, at vindretningen var den samme som hjemme, men p.g.a. søbrise kom til at lægge an til landing i sidemedvind, så marken viste sig for kort. Under forsøg på at komme over træer stallede han. Kroppen blev ødelagt, vingerne skadet, og flyet er foreløbig helt afskrevet af forsikringen.

Det tredje skete under spilstart med en ASK-13, der »fiskede« den anden wire, som efter et brud ikke var fjernet tilstrækkeligt, hvilket førte til skade på førerskærm og vinge.

Et par dage efter var en Astir ved at lande bagefter en Twin Astir, som piloten derfor holdt nøje øje med. Men derved kom han til at lande med fulde bremses med understel-skade til følge.

Og måneden sluttede med, at en St. Libelle ground-loopede på en for kort mark og fik revner i halen.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Svæveflyveklubben Aalborg Aerosport, der blev stiftet i 1982, har nu godkendt flyveplads med øst/vest-bane og istandsat ødegård, 4 svævefly og 25 medlemmer. Flyvepladsen hedder Vennersborg og ligger 15 km syd for Aalborg med god busforbindelse og fine termikforhold. 5 elever bestod S-teoriprøven, og 4 har lokalflyvningstilladelse. Der er fløjet 300 starter og 50 timer i år.

Aviator holder PR-dag på Borup i begyndelsen af maj. Man søger kontakt med potentielle medlemmer igennem dagspressen og beder interesserede tilmelde sig telefonisk. Deltagergebyr kr. 70 der inkluderer et måltid. Åbent Hus afholdes 3/6.

Billund har i forbindelse med 20 års jubilæet udgivet et særnummer af Termikhatten med klubbens historie. Man håber på at markere jubilæet med en række svæveflyverekorder. Arbejdet med at finde ny plads i nærheden intensiveres. Kommune og Lufthavnen er positive.

Fyns har solgt en privat Astir til Midtjylland.

Herning holder sommerlejr på Skinderholm 9/7-29/7. Som noget nyt gøres den

familieorienteret med omfattende arrangementer for små og store børn. Udførligt program udsendes i klubbladet i juni. Klubben har nu to Landrovers og påstås at disponere over landets flotteste og bedste jordmateriel.

Kalundborg fik en vellykket sæsonstart og alle har fået PFT. Planlægningen af åbent hus er godt igang. En pilot deltager i talentkursus på Arnborg. Der er i planlægningen lagt op til en aktiv sæson.

Koldings nyvalgte formand, Poul Holm Pedersen bød velkommen ved vindposehejsningen den 24/3 og udtrykte ønsket om en aktiv flyvesæson.

Nordsjællands bane har i år været perfekt, men til gengæld har tåge, dis og søbrise virket hæmmende. Et hold var på Arnborg i uge 19, og der var planlagt en del hverdagsflyvning også på Gørløse i maj.

Silkeborg udnævnte i forbindelse med Klubbens 50 års jubilæum Villy Kristoffersen til æresmedlem. I uge 30 får man besøg af Oslo Flyklubb, der medbringer slæbefly, Twin og single Astir for at træne strækflyvning.

Skrydstrup har solgt Ka-6CR OY-XGN til Lolland og har købt en Grob-bygget Cirrus, OY-XGW.

Svævefly har indkøbt en Falke, som skal bruges i skolen.

Tølløse afholdt en vellykket orienteringsaften med foredrag, lysbilleder og film. Af 73 fremmødte gæster bad 20 om indmeldelsesblanketter.

Vejle arrangerede introduktionsdag den 28/4.

Viborg har seriøse overvejelser om køb af ny to-sædet – den endelige beslutning træffes i efteråret. Begynderkonkurrencen var en stor succes. Stor deltagelse fra klubben ved DIKO i Chr.hede.

Lemvig-pokalen blev hentet, men allerede hentet tilbage igen week-enden efter. Klubben deltager ved stort arrangement i Tinghallen vedrørende sport og fritid.

Ålborg valgte Gert Frikke som ny formand efter Niels Seistrup, der har beklædt posten siden klubbens start for 22 år siden.

Århus deltager med 2 fly i EM for motorsvævefly i Finland.

Øst-Sjælland har fået mulighed for flysløb på Kongsted, idet et nyt medlem har medbragt en Tripacer, OY-DMM. Slæbetaksten er kr. 450 kr. tachotime.

En etapevis planering af pladsens østlige ende er påbegyndt. Klubhuset har fået indlagt vandværkssvand. Vandforsyningen skulle herefter være klar til »Bøf-Rallyet«.

Ved udgangen af april er der logget ca. 3.400 distancekilometer.

Klubbens VHF-skolehold havde en udbytterig lørdag formiddag i Roskilde Kontroltårn. Ring til KDA, hvis andre klubber ønsker besøg i tårnet.

Kalender – anden flyvesport

26/7-5/8	EM drageflyvning (Vågå, ge)
22/8-2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26-31/8	EM varmluftballon (Engla)
29/8-9/9	VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)
17-22/9	VM i linestyring (USA)
14-18/10	VM med indendørs model (Japan)

DIPLOMER

3 diamanter

11. (FAI 3564) Harry Smith Thorsted, Tse

Mål-diamant

Ole Termansen, Billund

Guld-distance

Ole Termansen, Billund

Guld-diplom

94 Peter Sommerlade, Svævefly

Sølv-diplom

1299 Martin Krogh Pedersen, Holstebro
1300 Jørgen Jensen, Herning
1301 Carlo Mogens Keldgård, Sønderborg



Birte Paamand

En af de mest aktive personligheder i dansk ballonsport, medstifter af D Ballonklub i 1968, »ballonmester« i Danmark gennem 6 verdensmesterskaber, 3 Europamesterskaber og utallige uden- og indlandske stævner, er død under familisøg i Afrika.

Birte Paamand var aktiv lige til sidste stigning ved KDA's jubilæumsrecept januar, steds kæmpende mod svævedøm, men alligevel forrest, hvor der sø hjælped.

Bisættelsen foregik den 28. april i G under deltagelse fra hele den ballonflyde verden.

Nyt fra Provinsbank-gruppen

I forbindelse med den årlige Vitus Ballonfest i Horsens arrangerer Provinsbank ballongruppe internationalt ballonstævne i Horsens i perioden 2.-5. august d.å kommer ialt 10 balloner med deltagelse fra Norge, Sverige, Tyskland, England og Luxembourg.

Gas-sponsor og fortærings-sponsor henholdsvis *Shell* og *Bygholm Park*. Indkvarteringen oretages af *turistkontoret*.

Starterne foretages primært fra skønne Bygholm Park.

Brikker til en mediaplan

I GO' FORM

Læsernes vurdering af fagbladene:

- 1) Altid aktuel..72%
- 2) Til at stole på.....69%
- 3) Velskrevet....69%
- 4) Fører mig fagligt ajour.59%

Kilde: AIM-analyse/Dansk Fagpresseforening.

Brikker til en mediaplan

SUPER LÆSERE

Hvor mange gange læser
De fagbladet:

- 1 gang.....43%
- 2 gange.....32%
- 3 gange.....9%
- 4 gange eller mere..10%
- ved ikke.....6%

Kilde: AIM-analyse/Dansk Fagpresseforening.

**ANNONCÉR I
FAGPRESSEN**
- det taler tallene for!

**ANNONCÉR I
FAGPRESSEN**
- det taler tallene for!

 **Dansk
Fagpresseforening**

 **Dansk
Fagpresseforening**

World Jet Trading

- when you want to trade-in, buy or sell...

LEARJET 35A 1978, TT 1550 HRS T/R, MSP DUAL COLL 3RD INV CARGO DOOR	LEARJET 35A 1981, TT 1400 HRS DUAL FIS-84 FD ASB 850 HF RDR 1300 RADAR 8 PASS	LEARJET 25B 1974, ENGS. 10/2400 HRS SOH ASB 100 HF NEW INT/EXT 1981 ONE OWNER	LEARJET 35A 1980, TT 2100 HRS COLL FIS 84 FD ASB 500 HF CARGO DOOR NO DAMAGE	CITATION II 1980, TT 725 HRS T/R FREON AIR COLL PROLINE DE LUXE INT.	CITATION II/SP 1980, TT 630 HRS GNS 500A-II ASB 500 HF ANGLE OF ATTACK	CITATION II 1982, TT 200 HRS T/R PRIMUS 300 RDR ANS 31C RNAV 300 RADIO ALT	CITATION I 1979, TT 1450 HRS RCA COL. RADAR SPI-500 FD/AP HANGARATE IMMACULATE	CITATION I/SP 1977, TT 1450 250 HRS SHSI DUAL RMI VNAV RNAV GRAVEL KIT
CITATION 500 1974, ENGS. 1810/1720 SOH NEW HSI COLL 50 ALT. ANGLE OF ATTACK	CITATION 500 1974, TT 3300 HRS 900 HRS SOH ANGLE OF ATTACK COLL ALT 50	FALCON 10 1976, TT 1250 HRS DUAL DME, TDR, ADF COLL 718U-5HF ONE OWNER	FALCON 20 1969, TT 4650 HRS ENGS 1450 SOH 510 SHSI, APU COLOUR RADAR	FALCON 10 1976, TT 4775 HRS 1080/695 SOH COLL ALT 55A PRIMUS 40 WXD RAD.	FALCON 50 1980, TT 1250 HRS DUAL GNS 500A LTN 72R INS DUAL 718U-5 HF LIKE NEW	FALCON 50 1982, TT 995 HRS DUAL 718U-5HF LTN 211 OMEGA APU, 545 HRS MSP + CAMP	DIAMOND I 1983, TT 40 HRS DUAL DME DUAL ADF, TDR GNS 500A US\$ 1,800,000	LEARJET 55 1981, TT 600 H T/R FIS-85/FIS-84 TRIPLE COMM 7 PAX
CONQUEST 425 1982, TT 600 HRS DUAL AUDIO RDR 160 RADAR ANGLE OF ATT LIKE NEW	CONQUEST 441 1978, TT 1675 HRS 200 HRS SHSI COLL PROLINE COLL HF 200	TWIN OTTER 300 1978, TT 9000 HRS ENGS 2800 SOH COLL PROLINE SUNAIR 100 A HF 20 PASS	KING AIR 200 1976, TT 2500 HRS 200 HRS SHSI GOLD CROWN AFT AIR COND.	KING AIR 200 1976, TT ENGS. 1475/1635 SOH GOLD CROWN AFT AIR COND. NEW DE-ICE BOOTS 1981	KING AIR B200 1983, TT 200 HRS GOLD CROWN WXR RADAR LIKE NEW	KING AIR 200 1981, TT 2350 HRS COLL PROLINE AFT AIR COND ANS-31 RNAV LARGE WHEELS	KING AIR E90 1979, TT 1600 HRS GOLD CROWN DUAL RMI DUAL TDR, ADF AFT CABIN DOOR	KING AIR C90- 1982, 970 HRS COLOUR RADAR 2 INTERIORS NEW CONDITIO
KING AIR C90 1981, TT 690 HRS RDR 150 RADAR COLL ALT 50A DUAL RMI KMR 675 MKR	BANDEIRANTE 110/P2 1980, TT ENGS. 1325/1000 HRS SOH KING AVION. AIR COND PASS/CARGO	KING AIR F90 1980, TT 1300 HRS 200 HRS SHSI GOLD CROWN PRIMUS 300 RAD. ATT. BUY	T C 690B 1977, TT 2750 HRS ENGS 0 HRS SOH RDR 1200 RADAR IDC ENC. ALT 8 SEAT	METRO II 1980, TT 1850 HRS COLL PROLINE 800 VA INVERTERS DUAL GLIDESLOPE 19 PASS	MERLIN III B 1980, TT 900 HRS COLL PROLINE NO DAMAGE LIKE NEW	CHEYENNE II 1977, TT 1975 HRS GOLD CROWN ASB 600 HF BENDIX 1201A RAD.	CHEYENNE II 1979, TT 1950 HRS GOLD CROWN AIR COND. LIKE NEW COND.	GULFSTREAM 1959, TT 9750 COMMUTER CONF. 24 SEAT GOOD CONDITION

WORLD JET TRADING ApS., COPENHAGEN, DENMARK, TELEX 22366 WJTDEN DK, TELEPHONE: 1-1331.

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRON

BECKER

VHF COMM.
TYPE AR 3201

760 kanaler 118-136,975 MC.
Strømforbrug: 70 mA

4 faste kanaler
Montering: 2" Hul.

720 kanals VHF fra 1 Jan 1985

Vi kan anbefale denne fikse løsning, hvis der er pladsproblemer i dit fly.
løvrigt lagerfører vi VHF anlæg i fabrikat Collins, King og Narco. Venligst forlang brochure tilsendt.



Hør vore tilbud i brugt udstyr på 02-39 01 81, Søren Jakobsen.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

AVIA RADIO





BLIV HELIKOPTERPILOT

Privat/trafikflyveruddannelse ved verdens
ledende helikopterskole i USA
– også instrument/instruktør/turbinekurser –

Priser: R-22 solo \$ 68
R-22 dual \$ 88
IFR solo \$ 83
IFR dual \$ 108
Jet Ranger \$ 350

Priseksempler: A-cert. fra \$ 3689
B-cert. fra \$ 3830
B-cert. danske krav med 100 t helikopter \$ 10511
Turbinekursus fra \$ 2809

Kurserne inkluderer flyvning, teori, litteratur og ophold i kursustiden. Skolen udsteder selv studentervisum. Skolen har også instrument-simulator.



Northeast Helicopters, Inc.

Ellington
CT

Long Island
NY

Washington
DC

Kontakt vor skandinaviske repræsentant: Jack Schanke,
Svevevegen 10, 1500 Moss, Norge. Tlf.: 00947/3255749.

IDEALE ANDENPRÆMIER VED KONKURRENCER:



Normalpris: kr. 225,-
Medlemspris: kr. 195,-



Normalpris: kr. 250,-
Medlemspris: kr. 215,-

KDA

SERVICE

KØBENHAVNS LUFTHAVN
4000 Roskilde
02 - 390811

BØGER

Royal Air Force Handbook 1939-1945 af Chaz Bowyer. Skildrer opbygning, organisation, mænd og operationer. 128 s. 150 fot. 7 kort. 25 x 18 cm ib. Kr. 195,50.

Sky Truck af Stephen Piercey. Flotte fotos af de sidste store propeldrevne rutefly: DC-3, DC-4, C-46, L-1049, Sandringham m.fl. 128 s. 23 x 21 cm. 121 farvefot. Kr. 152,00.

Zeppelin! A Battle for Air Supremacy in World War I af R. L. Rimell. Togterne mod England, deres virkning og sluttelige nederlag. 256 s. Over 300 fot. 15 kort & diag. 30 x 23 cm ib. Kr. 520,75.

Tilbud: **Segelflug-Bild-Kalender 1984**. 13 store farvefot. Før 115,00 - nu 76,00 kr. inkl. forsendelse.

Besøg vor udstilling i Stauning den 16. juni.

ROSENKILDE OG BAGGER A/S



forlag - boghandel - antikvariat

Kron-prinsens-gade 3 - Postboks 2184
1017 København K - (01) 157044

PFT/A FRA GRØNHOLT

På PA-28 og AA-5
kr. 450,- pr. tacho time og kr. 150 pr. instruktørtime (+ moms).

Henvendelse J. Castenschliold
Tlf. 02-89 22 55 lok 3179 inden 16
02-28 36 25 efter 17

UDLEJNING hos DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning på GRØNHOLT.

2 stk. AA5A kr. 450,- pr. time og 1 stk. AA5B kr. 525,- pr. time incl. startafgift.

Hverdage 9-16: Tlf. 02-28 11 70
Øvrige tid: Tlf. 02-30 06 00

Part i Piper Arrow IFR

til salg. Pris 13.000 kr. Stationeret Odense.
Aften 06-17 67 98

FLY TIL SALG

MU 2-J, 74, new int/exterior, fresh inspection
KA 200, 80, low tt, loaded, priced to sell
PA 31-350, 77, tt 2450, smoh 950, dcr. 1,2 mill
Seneca 111, 83, tt 150, must be sold.
BRAND NEW 84 WARRIOR, discount available

Warrior, 75, rebuilt, looks new
Archer 11, 78, new eng/prop/exterior. IFR
AA5, 4 seater, 0-320 eng., IFR, dcr. 100.000,-
Beech Skippers, 81, as new, perfect trainers.

For more info, contact:
JETAIR 02-39 10 04

Til salg

2 stk. Piper Tomahawk - 1978 og 1979.

Totaltid ca. 165 og 85 timer.

King Training Package inkl. 720 kanals VHF og VOR.

1 stk. Rallye MS 880B.

Lav gangtid siden motor overhaul
VHF, VOR, ADF, MBR, TXP.

Flyene sælges for bedst acceptabelt tilbud.

DANFOSS AVIATION DIVISION A/S
Sønderborg lufthavn
04-43 35 25

GRUMMAN CHEETAH, TT 550, KING 720, ADF, 1979

PA 23 AZTEC E, KING, ALTIMATIC, 1971
PA 28-140B, 800 HRS TOGO, EXCELL.
1970

C337D, TT 1380, EDO AIRE, NICE, AP. 1969
C337F, TT 2950, NARCO, LEATHER, CAR-
GO, 1971

VARGA KACHINA, TOWING EQ.

CONTACT 05-13 79 00

Rallye 110ST anpart

Ideel til A-elev. Flyv for 250 kr./time.

OYCAV: 1979/1070 timer/EKRK/Pris 20.000 kr.

01-29 83 55

PIPER 181

eller tilsvarende fly købes kontant.

Min. instr. f. IFR, 500 t Min. THE
Svæveflyveslæb og nyt luftdygtighedsb

Billet mrk. 37, FLYV, Postboks 68,
Københavns Lufthavn, 4000 Roskil

ASW-20 eller DG-101G

i toppskick. Pris beroende på utrustn
Skövde Flygklubb, Anders Blom.
Tel: Sverige 0500/21334 eller 1285

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 172, 182, 310, Piper 140, 160
235, Horizon, AA1, AA5, Arrow. Aztec F
250. Rallye, Mooney, Piper Colt.

H. L. AIR ApS tlf. 05-43 51 33
Privat tlf. 05-62 66 16

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-
reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 1

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.

Europas største Overskudsager!

ARMY-VARER

Middelfartvej, 5610 Assens

Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

Hangar til leje i Næstve

Kr. 300,- pr. måned.

03-72 80 44

SIG DE SÅ ANNONCEN I



STEDET FOR DE MANGE TILBUD

MANGLER DU EN 720 KANALS RADIO?

Kontakt os. Vi sælger (næsten) alle fabrikater
i både nyt og brugt; fra »små« priser til
over \$ 7.000.

Ring til os og få et tilbud
der passer til DIT
fly.

AVIONICS SERVICE CENTER ApS

LAD VOR
MANGEÅRIGE
ERFARING KOMME
DIT Udstyr til gode.
INDIVIDUEL SERVICE.
NEUTRAL, FAGLIG RÅDGIVNING.

BILLUND LUFTHAVN - DK 7190 BILLUND - TLF. (05) 33 84 8

Lær at flyve
her i foråret....

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. B = trafikflyvercertifikat af III klasse. C = trafikflyvercertifikat af II klasse. D = trafikflyvercertifikat af I klasse. I = instrumentbevis. IFR = instrumentflyvning. VFR = sigtflyvning. PFT = periodisk flyvetræning. TWIN = tomotors. INT. = internationalt. NAT. = nationalt. nat-VFR = tilladelse til at flyve i mørke. FLT = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde

Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
nt/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

karos Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde

Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA

A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.

A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.

Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.

Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)

YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,

TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Turbulent til salg

MF, TT 180 h. Velholdt 16.700 kr. kontant

nyt luftdygtigt med 100 h efter-

klasse Næsten

flyveklarings 100, 5700 Svendborg

09-22 31 31

Cherokee - 300

Model 73, resttid på motor 200 timer, fuld IFR,
med nye radioer og DME sælges billigt.

Henv. 06-93 66 63

BERGFALKE II Modificeret, årg. 1954.

Röder spil med 150 HK motor sælges billigt.

04-72 23 43 (aften)



SKOLEN FOR LUFTFARTSUDDANNELSERNE

TÆNKER DU PÅ AT BLIVE ERHVERVSPILOT?

Afdelingen for
besætningsuddannelserne
Hermodsgade 28
2200 København N
Telefon: 01 81 75 66

Ring og få oplysninger på Skolen for Luftfartsuddannelserne.

Teoriundervisning påbegyndes til august 1984.

Dag- såvel som aftenkurser til B/I samt C/D.

Yderligere afholdes kurser til flyveklarere samt flyveinstruktører.

Alle kurser afholdes under forudsætning af tilstrækkelig tilmelding.



Præcision & pålidelighed

Vi reparerer ikke bare fly, – vi leverer præcision og pålidelighed. Tryghed for at arbejdet er udført med størst mulig akkuratse og af top-professionelle flymekanikere.

Når det kommer til stykket, er det jo sikkerhed, det handler om. Og den sikkerhed kan vort moderne flyværft i Roskilde Lufthavn give dig.

Vi udfører reparationer af enhver art. Vi udfører almindelig vedligeholdelse, foretager trouble shoot, batteriservice, genopbygger efter skader, lydisolerer, laver hydraulic test og afbalancerer propeller.

Vi producerer og sælger specialværktøj samt udbyder og afholder kurser for mekanikere og piloter.

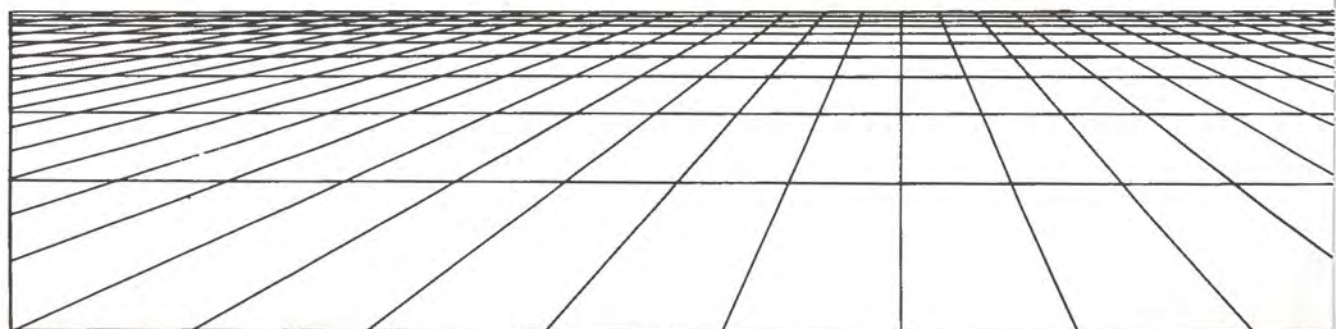


BOHNSTEDT-PETERSEN & DYRBERG
Flyværft

Vi er servicecenter for:



Solhøjgårdsvej 6-8 . Roskilde Lufthavn . 4000 Roskilde . Tlf. 02 - 39 11 11
Telex: 43147 . Radio: 130-57 mcs.



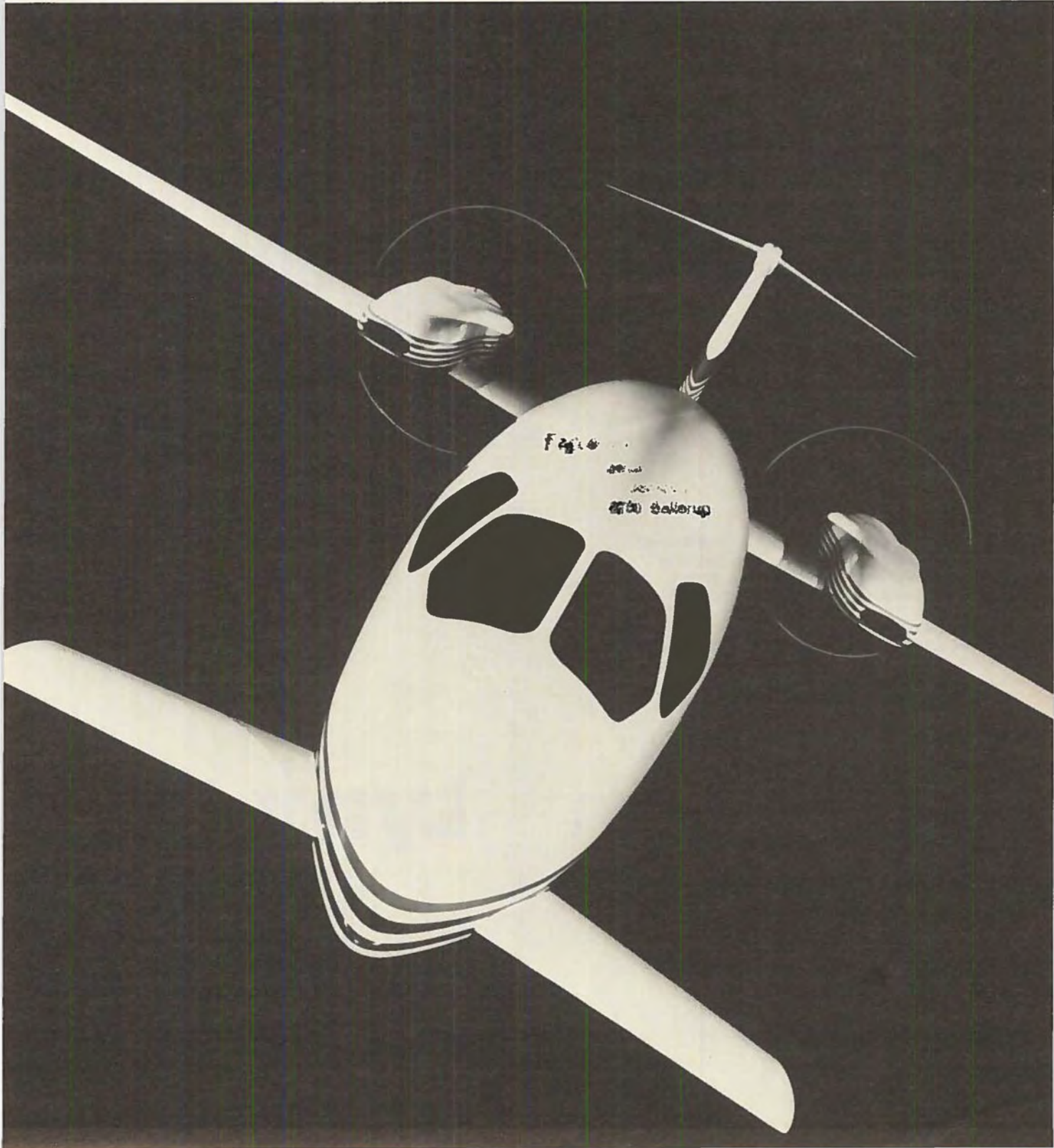
FLYV

7

ARGANG

JULI 1984

KR. 13,00



TeamLynx is the concept of one company—Westland Helicopters Limited. Multi mission, multiforce flexibility, the Westland TeamLynx of high technology helicopters is all roles for all commands.

TeamLynx is the product of Westland growth technology—proven performance, dynamics commonality, an unceasing application of improvement to basic airframe, power plant, avionics and materials including significant advances in rotor head, rotor blade and transmission technology—ensuring better cost management in spares and maintenance, plus a more efficient and productive use of trained personnel.



Lynx 3, the dedicated anti-tank helicopter, will fly nap of the earth, day or night in adverse weather, strike with formidable air-to-ground firepower and survive the most arduous battle conditions.

Lynx, specifically designed to meet the world requirements of maritime forces. Standard equipment for NATO. This lightweight anti-submarine and anti-surface vessel helicopter operates from small ships, regardless of heading, in the roughest weather, day and night.

Westland 30, the tactical transport with muscle. High capacity fuselage and wide doors to meet the needs of the most demanding Battle Commanders. Fourteen fully equipped troops and up to 2270kg. payload.

team

Lynx

Westland[®]
growth technology

Westland Helicopters Ltd., Yeovil, England.

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.
Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.

Medlem af
**Dansk
Fagpresseforening**

Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 7 Juli 1984

57. årgang

Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den
ste i forudgående måned.

Brev fra læserkredsen er velkomne, både
st og billeder. De stiles til FLYV's redaktion
ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt mate-
le påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
beholder sig ret til at redigere og om fornø-
rt forkorte indsendte bidrag.

ikler i FLYV står for de enkelte forfatteres
en regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs
ning.

ertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

3 henvendelser vedrørende adresseændrin-
rettes til det lokale postvæsen.

Noncepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

orkannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

ste indleveringsfrist for annoncer:

i første i forudgående måned.

s og tryk:

V. Olaf Møller

Indholdsfortegnelse:

Et sagt	204
de i almenflyene	206
228 og Pilatus PC-9	209
V prøver Ventus b	210
ger	212
fan opleves et VM	213
ar Yankee	214
anisationsnyt	215
's jubilæumsvæweekend	216

Sidebilledet:

flyvningens nye ansigt –
chcraft Starship 1, endnu på
øgsstadlet.

Flådeændringer

Som det fremgår af næste side, er der i øget tempo en udskiftning igang af vore store selskabers flåder, men mærkbare forskelle i disse. Maersk og Cimber køber nye fly, SAS og Sterling brugte. Foruden de nævnte fly køber SAS fire Fokker F-27.

I selve flyvalgene er den tilpasning af fly til de enkelte ruter, som man i den senere tid endelig er kommet ind på, i stigende grad efterlevet.

Når Sterling køber DC-8 og SAS lyddæmper sine, vender vi tilbage til charterflyvningens barndom, hvor brugte fly simpelthen var en forudsætning – vi husker den forbavelse, det vakte, da »præsten« begyndte at købe nye Caraveller. Men tiderne skifter, og selskaberne følger med dem, omend på forskellig måde.

Den helt store flådeudskiftning, som SAS skal forberede sig til, når DC-9-flåden skal afløses, arbejdes der stadig med.

Europæiske almenfly

Som det fremgår af reportagen fra Hannoverer, er der i øget grad grøde på de lette flys område i Europa, mens de dominerende amerikanere synes at sidde med hænderne i skødet. De europæiske fabrikker eksperimenterer både med nye materialer, nye motorer og nye udformninger for at bygge små almenfly til overkommelige priser, både i anskaffelse og drift.

Og det er ikke bare prototyper, der er tale om. På svæveflyenes område har Vesttyskland længe været dominerende, og nu bruges deres erfaringer med aerodynamisk velformede fly i glas- og kulfiber både til motorsvævefly og egentlige motorfly.

Motorsvæveflyfabrikanternes erfaring mht billigere motorer, der kan anvende autobenzin, fører til motorfly med bedre præstationer og mindre energiforbrug. Og den amerikanske virkeliggørelse af brugbare andefly er i Europa for første gang ført ud i produktion af fly med fuldt luftdygtighedsbevis.

På de større flys område har de europæiske fabrikker erobret en god bid af det amerikanske marked for firmafly. Det skal blive interessant at se, om de ikke alene kan forsyne Europa med moderne små fly, men også vinde indpas med disse i USA.

KORT SAGT



Maersk Air køber fly for 1/2 milliard

Maersk Air har købt to Boeing 737-300 til levering i maj og juni næste år. De er af den nye forlængede udgave og kan medføre 148 passagerer mod 121 i selskabets nuværende. Samtidig har Maersk solgt sine to ældste Boeing 737 til levering allerede i år.

Af den nuværende flåde anvendes de to til beflyvning af Færø-ruten og de danske indenrigsruter, mens en flyver charterflyvning ud fra Oslo og to fra Stockholm/Helsingfors. Endvidere har Maersk Air næsten til stadighed fly udlejet til udenlandske selskaber.

Prisen på de to nye fly er ca. \$60 mio. Det bliver Maersk's 15. og 16. Boeing 737, men selskabet udskifter principielt sine fly meget hurtigt, og efter nyanskaffelsen vil gennemsnitsalderen være 2 1/2 år.

Endvidere har Maersk Air's datterselskab Air Business købt endnu en Shorts 360, der leveres allerede til august.

Maersk Air havde stort driftsoverskud i 1983, nemlig 52 mio. mod 10,3 mio. i 1982. Efter ekstraordinære posteringer er nettooverskuddet 48,2 mio. (2,5 mi. i 1982). Omsætningen var på 800 mio. kr.

Sterling Skyliner

Sterling Airways, der har købt tre DC-8-63 af Thai, fik den første HS-TGX den 9. april, nok noget før beregnet, så man måtte låne diverse jordudstyr af SAS, ligesom ombygningen og opmalingen i de nye farver foregik på SAS' tekniske base i Arlanda.

Den 28. april vendte flyet tilbage til Karstrup i fuld Sterling-bemaling og med registreringsbogstaverne OY-SBK. Efter omskoling af besætninger og teknikere blev det sat i drift den 15. maj, da det fløj tomt til Helsingfors og derfra transporterede finske charterturister til Rhodos.

OY-SBK er bygget i 1968 og blev leveret den 16. august til SAS som LN-MOU. De blev solgt til Thai i 1974 og har fløjet 51.500 timer.

Sterlings anden DC-8-63 eller Skyliner, som selskabet kalder typen, blev leveret som HS-TGY den 10. maj og dagen efter færgeset til Arlanda. Også det er en gammel kending, for den blev leveret som fabriksny til SAS den 26. april 1969 som LN-MOY. Den kom til Thai i 1974 og har i alt fløjet 50.300 t. Den blev sat i drift 1. juni.

SAS køber to DC-10

SAS har købt to brugte DC-10-30 for en samlet sum på \$49 mio., men vil bruge yderligere \$11 mio. på ombygning af dem. De skal have nyt cockpitudstyr, der svarer til SAS' øvrige DC-10, ny kabineaptering, samt større fragtdør, så de kan tage SAS-paller. Endvidere skal »køkkenet« flyttes fra underdækket op på hoveddækket.

Flyene er bygget i 1980 og fløj for Laker indtil begyndelsen af 1982, da selskabet gik konkurs. De ventes leveret til SAS i august, men ombygningen tager tid, så de går ikke i drift før til april næste år.

De nye DC-10 har lidt større rækkevidde end dem, SAS nu råder over, og den maksimale startvægt er 263 t, 7 t mere end for SAS' andre DC-10. Flyene vil kunne medføre 230 passagerer og 10 t fragt, og vil være i stand til at flyve fra København til Bangkok uden mellemlandning.

Støjdæmpning af DC-8

SAS har købt støjdæmpningsudstyr for ca. 125 mio. kr. til sine fem DC-8 og har tegnet option på ombygningssæt til de fem DC-8, der flyves af Scanair. Udstyret, der leveres af Aeronautical Development Corporation, på Jersey, Kanaløerne, vil nedsætte støjen med ca. 10 decibel under start og landing, hvilket af det menneskelige øre opfattes som en halvering. Leverancerne af ombygningssættene begynder til august.

DC-8 anvendes på SAS-ruterne til Grønland, Afrika og Asien. Installationen af det nye udstyr gør det muligt at anvende dem fra skandinaviske lufthavne efter 1. januar 1987.

Overskud i Lufthansa

Lufthansa havde også i 1983 et pænt regnskabsresultat. Overskuddet blev på 63 mio. DM mod 45 mio. i 1982, og det foreslås, at udbyttet sættes til 7% mod 5% i fjor. Der blev i 1983 investeret 653 mio. DM, hovedsagelig til indkøb af nye fly, mens der blev foretaget afskrivninger på 733 mio. DM. Den samlede omsætning var 8,2 milliarder, og selve driften gav et overskud på 110 mio. DM, det største i selskabets historie.

Udbudet øgedes med 6,1% i 1983 til 6,8 milliarder ton-km. Medvirkende til det gode resultat var den stærkt stigende fragtom sætning, 21,3% i forhold til 1982.

ATR 42 snart i luften

Det første eksemplar af det fransk-italienske kortdistancetrafficfly ATR 42, der bygges af Aerospaciale og Aeritalia i forening, er nu under slutmontering i Toulouse og ventes i luften på sin jomfruflyvning snart på sommeren.

Fly nr. 1 og 2 skal bruges til flyveprøver nr. 3 til belastningsprøver. I slutningen af juli leveres elementerne til fly nr. 4 til monteringshallen; det bliver det første fly i kundekredsen. Fly nr. 5 kommer som regel aldrig i luften, men skal bruges til trykprøver på Aeritalia-fabrikken i Napoli.

Fly nr. 2 ventes flyveklar i slutningen af oktober i år, og certificeringen skulle ske i tredje kvartal 1985, så man det følgende kvartal kan begynde at levere fly til kunderne. Der er foreløbig bestilt omkring 60. Produktionstakten bliver 4 om måned. Blandt kunderne er Cimber Air, der har bestilt tre.

Piper lukker fabrikker

Piper har besluttet at lukke sine fabrikker i Pennsylvania og koncentrere produktionen i Florida. Den historiske fabrik i Lakeland, hvor Piper har virket siden 1937, i den senere tid kun arbejdet med 12% af sin kapacitet. Den beskæftiger i øjeblikket 650 personer og står for fremstillingen af Cheyenne, T-1040 og Mojave, der overføres til Lakeland, mens økonomi- og markedsafdelingen flyttes til Vero Beach. Lukningen omfatter også en mindre fabrik i 200 ansatte i Quehanna, der udfører meget arbejde for de øvrige fabrikker.

Fabrikkerne i Florida udnyttes p.t. for 20%. Piper havde et underskud på \$10 mio. i regnskabsåret 1982/83, der sluttede 30. september, og \$22,4 mio. det foregående år.

Voyager præsenteret

Efter at der har været stille i nogen tid med planerne til et fly, der skulle kunne flyve jorden rundt uden mellemlandning, præsenterer Voyager Aircraft Inc. den 2. juni på Mojave lufthavnen i Californien præsenteret *Rutan's* lette tomotorede specialfly i størrelse over 33 m spændvidde og en benzindrivning mange gange flyets tomvægt. I dette fly har *Dick Rutan* og *Jeana Yeager* forsøgt at fordoble rekorden for non-stop flyvning uden benzinpåfyldning undervejs ved næsten to uger at flyve over 40.000 Flyvningen skal foregå i gennemsnit på 12.000 fod.





100 kr fra airBP fik Flyvemuseets Venners indsamling til at runde den første million. Fv: Hunderup, Povl Westphall, Adler Jensen, Frede Ahlgreen Eriksen og Henning Knudtzon.

BP 50 år i Danmark

1. juni fejrede air BP International sit års jubilæum i sine lokaler i Københavns lufthavn, Kastrup. Af et i anledning udgivet festskrift fremgår, at det var Ole Jensen – Shell's mangeårige mand i gruppen, der også var BP's første forretningsbestyrer derude. Anledningen var fejring af den Handley Page HP 42, der gik prinsen af Wales til besøg i København i 1932. I juni 1934 etablerede BP sig i Kastrup, hvor arbejdet i dag ledes af direktør Ole Weng. air BP er som bekendt repræsenteret mange andre steder i landet. I alt på 14 pladser idet BP i høj grad sætter sit præg på den danske flyvning i dag.

100 års jubilæumsreceptionen overrakte air BP's chef Henrik Knudtzon en gave på 100.000 kr til Flyvemuseets Venner.

ATT i høj sø

«Dornier's » amphibischen Technologieträger Do-ATT, en ældre Do 24 flyvebåd ombygget til forsøgsfly med ny vinge, turbine-motorer og understel til landing på land, blev første gang fra fabriksflyvepladsen i Rpfaffenhofen den 25. april i år. Senere i året foretog den prøveflyvninger fra det, baseret i Kiel-Holtenu, og disse prøveflyvninger fortsætter, idet den nu er i rigtige bølger på »Hochseerprogramm«.

Dornier har endnu en Do 24 stående i Rpfaffenhofen som historisk minde, og Dornier jr. har en Libelle II (enmotors flyvebåd fra 1922) i Friedrichshafen.



Dornier Do-ATT skal ud i større bølger.

Mestersvig lukker

Flyvepladsen Mestersvig ved Scoresbysund lukker for nytår. Den blev anlagt for ca. 25 år siden, da Nordisk Mineselskab var aktiv i området. Minedriften er imidlertid ophørt for længst, og pladsen er siden blevet drevet af Statens Luftfartsvæsen for Grønlandsministeriet, trafikministeriet og forsvaret. Driften koster 11 mio. årligt, hvoraf forsvaret har betalt en tredjedel, men nu er der ikke midler til dette tilskud, og så lukker pladsen.

Sidste: Sagen revurderes.

Seastar snart i luften

Amfibieflyet Seastar, som professor Claudius Dornier udvikler efter at være pensioneret fra familieforetaget, er nu under slutmontering. Det foregår hos Lufthansa på flyveværftet i Fuhlsbüttel ved Hamborg, hvor man råder over erfarne montører. Omkring halvdelen af produktionen på værftet er i øvrigt fremmedarbejde.

Seastar er af glasfiberkonstruktion, men på prototypen anvender man vingerne fra en Do 27, forsynet med en ny centersektion. Serieudgaven vil få vinger helt af kompositmaterialer.

Prototypen ventes færdig til august. Den vil foretage sine første flyvninger som landfly.

I øvrigt har professor Dornier udarbejdet et projekt til en virkelig stor flyvebåd med 10 jetmotorer og en transatlantisk lasteevne på 400 t betalende last.

I øvrigt

● **Maersk Air** har ansat David Pedersen som salgschef for helikopterafdelingen i Esbjerg. Han er 35 år og kommer fra en tilsvarende stilling i Grønlandsfly.

● **Dassault Falcon 900** prototypen blev rullet ud den 18. maj. (se FLYV nr. 5, s. 149). Prisen opgives til \$ 13,5, og Dassault har allerede 54 optioner med depositum på \$ 100.000.

● **British Airways** har bestilt tre BAe 748-2B til anvendelse på de skotske indenrigsruter.

● **Beech** har udsat serieproduktion af den enmotors Lightning, men fortsætter prøveflyvningerne. Det første forseriefly med en P&W PT6A-40 har fløjet siden 9. marts.

● **British Airways** har et overskud i 1983 på £ 181 mio., og hver af de 47.000 ansatte får en bonus på £ 476.

● **Dansk Veteranflysamling** i Stauning har modtaget KZ G I skoleglideren fra 1943 som gave. Den har været deponeret i museet nogle år.

● **Deutsches Museum** i München indviede den 6. maj en stærkt udvidet luftfartsafdeling. Bygningen kostede 41 mio. DM – og er for lille!

● **Fil. dr. Aksel C. Wiin-Nielsen** har overtaget posten som chef for Meteorologisk Institut efter direktør Karl Andersen, der er afgået med pension. Wiin-Nielsen er 59 år og var 1974-79 direktør for det europæiske vejrcenter i Reading i England og derefter generalsekretær for verdensmeteorologi-organisationen i Geneve.

● **Civilingeniør Ole Norstrøm Olsen**, chef for udbygningsafdelingen under Københavns Lufthavnsvæsen, blev den 15. maj dræbt af en kollega. Han var 52 år, blev civilingeniør i 1963 og ansattes samme år i Statens Luftfartsvæsen, men flyttede senere over til KLV.

● **McDonnell Douglas DC-10** går nu i produktion igen, efter at pakketransportfirmaet Federal Express har bestilt seks DC-10-30, en CF (Convertible freighter) og fem F, en ren fragtudgave med sænket gulv og derfor mere rumfang i selve »kabinen«. Den maksimale nyttelast på DC-10-30F bliver 76 t, startvægten 263 t. Produktionslinjen i Long Beach har i den senere tid kun fremstillet den militære udgave KC-10.

● **Westland** har leveret tre Lynx Mk. 89 til Nigerias flåde.

● **Sterling's Boeing 727 OY-SAT**, der er solgt tilbage til fabrikken, forlod Kastrup den 16. maj som N729BE.

● **Minerve**, et fransk charterselskab, har købt en DC-8 Super 73 og bliver det første europæiske selskab med DC-8 med nye motorer. Installationen af CFM56 motorerne blev foretaget af Delta Air Lines i Atlanta og var afsluttet sidst i maj. Minerve har i forvejen to DC-8-53 og en DC-8-62 fragter samt fire Caravelle.

● **Flygvapnet** har fået tildelt yderligere midler og er derved blevet i stand til at levetidsforlænge ca. 70 J 35 Draken, så de kan holdes i drift indtil midten af 1990'erne.

● **AMX**, det italiensk-brasilianske angrebstfly, fløj første gang den 15. maj.

GRØDE I ALMENFLYENE

ILA' 84 blev domineret af nye europæiske almenfly

ILA, Internationale Luftfahrt-Ausstellung i Hannover, tiltrækker på grund af sin nære beliggenhed nok flere danske tilskuere end de andre store internationale flyveudstillinger i Paris og Farnborough. Der var i år 374 udstillere mod 365 for to år siden, hvorimod antallet af fly var næsten uændret med 151.

Spurven fra Nyköping

Af dem var et af de mest interessante Nyge-Aero's VLA-1 Sparrow, der endnu ikke havde været i luften.

Vi præsenterede flyet i december i fjor, men skal kort gentage, at det er et forsøg på i samarbejde med den svenske aeroklub KSAK at lave et skolefly, der igen kan gøre det muligt at lære at flyve til en rimelig pris. Det er konstrueret på konsulentbasis i USA, hvor en prototype fløj første gang i august i fjor.

Den svensk-byggede Sparrow prototype SE-ILX har en anden motor, en vandkølet Wankel-motor, der stammer fra den japanske bilfabrik Mazda og er ombygget til flybrug af Dan Duncan Aviation i USA under betegnelsen Duncan Wankel SR 120R. Den udvikler 80 hk og har et forbrug på 15 l bil- eller flybenzin i timen. Motoren har dobbelt elektronisk tænding, 12 volt elektrisk system. American Bosch-starter og direkte brændstofindsprøjtning. Fabrikken mener, at den kan gå 3.000 timer mellem hovedeftersyn.

Sparrow er af enkel og robust helmetal-konstruktion og har fast næsehjulsunderstel. Hovedhjulene har støddæmpere af gummibånd, og der er ikke flaps – det anser man for unødvendigt. Nyge's repræsentanter lagde også vægt på, at Sparrow ikke er et mikrolet fly (VLA står for Very Light Aircraft), men et rigtigt fly, som skal certificeres efter regler, der stort set og i hvert fald i sikkerhedsmæssig henseende svarer til FAR 23, hvorfor man kalder dem FAR 23-er.

Nyge-Aero regner stadig med den pris på 150.000 SEK uden moms, der blev meddelt i fjor. Man satses på at levere de første næste år, men har endnu ikke definitivt bundet sig til at sætte flyet i produktion.



Nyge-Aero VLA-1 Sparrow skal gøre skoleflyvning overkommelig igen.

Det afhænger af markedets respons, og den har været pæn i Sverige og Norge, mens der fra dansk side har været ringe interesse for det svenske initiativ til at billiggøre skoleflyvningen. Nyge har allerede modtaget en del bestillinger, ledsaget af et depositum på 15.000 kr., men får man ikke tilstrækkelig mange til en lønsom produktion (100 fly om året), vil man nok sælge rettighederne og de 400 tegninger.

1. september flytter Nyge-Aero til den tidligere Flygvapen-base (F 11) ved Nyköping, og det er så tanken at anvende de ledigblevne hangarer og værksteder på den civile flyveplads til fremstillingen af Sparrow.

Flyets beregnede data svarer omtrent til de tidligere publicerede, men det er ikke uventet blevet lidt tungere end først opgivet, tomvægt 385 kg, fuldvægt 590 kg.

Grob's nye motorfly

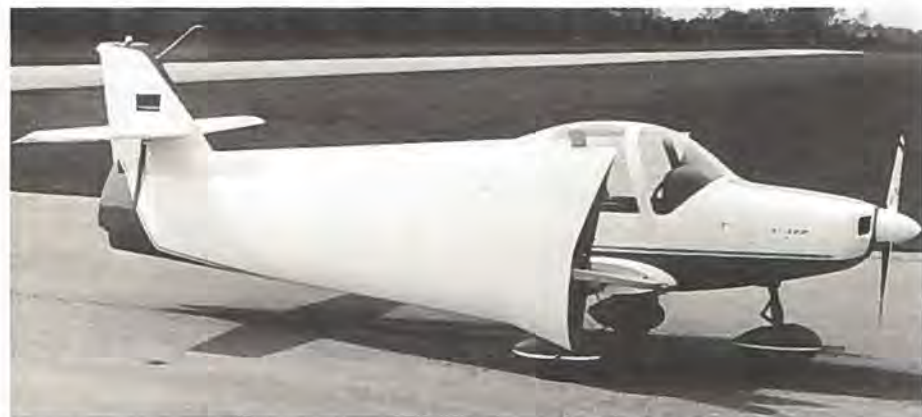
Grob's første forsøg på at lave et rigtigt motorfly var ikke helt vellykket, idet G 110 prototypen havarede under spindprøver i 1982. I Hannover viste man imidlertid det nye motorfly, G 112, der ligger nærmere op ad G 109 og G 111, men har mindre dimensioner, lavere vægt og haleplanet anbragt ca. en trediedel oppe på halefinnen. I ste-

det for forgængerens 118 hk Avco Lycoming O-235 har den Grob's egen motor 2500 på kun 90 hk.

Desværre var der ikke lejlighed til at sætte den i luften. Den fløj første gang den 4. august i fjor, og havde kun fløjet en halv snes timer, så den stod sammen med fabrikkens andre produkter og samlede beundrende tilskuere på fabrikkens stand i Halle D. Den har dog gennemført de indledende spindprøver med tyngdepunktet i midterstilling uden vanskeligheder, og flyveprøvesyntes også at have vist, at præstationsretningerne holder stik.

G 112 er to-sædet med sæderne ved siden af hinanden i den 1,20 m brede kabine. Strukturen er helt igennem af glasfiber. Vingerne kan foldes bagud som på G 109 (brændstoffranken på 100 l er placeret i kroppen), og der er elektrisk betjente flaps. En elektrisk constant-speed propeller, stem Grob, er standard. Den får udnyttet motorens ydelse optimalt og er medvirkende til de fine præstationer.

Grob regner allerede med at have disse myndigheders typegodkendelse på deværende sommer og modtog under stillingen bestillinger til en »messepris« DM 109.250. Efter 10. juni er prisen 115.000.



Grob G 112 med vingerne klappet tilbage. Den ses med dem udfoldet på side 223.

Data og beregnede præstationer:

Spændvidde 11 m, længde 6,89 m, højde 2,15 m. Vingearreal 12,32 m². Tomvægt 385 kg, fuldvægt 750 kg. Max. hastighed 220 km/t, max. rejsehastighed 220 km/t, start- og stighastighed 85 km/t. Stigehastighed 3,0 m/s. Max. flyvestrækning 1.550 km ved 130 km/t. Startstrækning til 15 m 580 m.



o Mills
-1

Metalskibet – helt af metal

Den anden side af Sparrow havde den engelske fly SAH 1 fra Trago Mills fået plads. I mange andre minder det meget om Grob G 112; i modsætning til dette fly er SAH 1 helt metal, bortset fra at der visse steder brugt plastic til at stabilisere de tynde metaller.

Trago Mills ejes af flyveenthusiasten Robertson, der for egen regning har bygget Bodmin flyvepladsen i Cornwall, prototypen er bygget. Den er konstrueret af Sydney Holloway med Frank Robinson, tidligere Miles og Shorts som assistent. Den var første gang i luften den 1. august i fjor, ført af Air Vice Marshall Geoffrey Cairns, tidligere chef for prøveflyvningsskolen i Boscombe Down. Certificeringsflyvningerne er ved at være overstået, der er meget papirarbejde, så typegodkendelse ventes først om nogle måneder. I mellemtiden undersøges muligheden for seriefremstilling i samarbejde med etablerede flyvirksomheder. Man regner med en pris på under £30.000.

SAH 1 er fuldt kunstflyvedygtig og bliver et rost af de piloter, der har prøvet den. En repræsentant for den britiske trafikflyverskole Air Service Training i Perth, at SAH 1 ville være det helt nye fly for skolen, der nu bruger Cessna 441 i stedet for grunduddannelsen. I sin nuværende form har den en 118 hk Lycoming motor på 160 hk. Efterfølgende specifikation er for 118 hk versionen.

Spændvidde 9,36 m, længde 6,58 m, højde 1,38 m, vingebredde 11,15 m. Tomvægt 748 kg, fuldvægt 748 kg. Max. rejsehastighed 75% 204 km/t. Stallhastighed 74 km/t. Stigehastighed 4,6 m/s. Tjenestetop 16.400 m. Startstrækning til 15 m 343 m. Landingsstrækning fra 15 m 290 m. Max. landingshastighed ved 154 km/t i 5.000 fod med 18 liter brændstof 1.150 km.

fattige mands U-2

Den nye version G 111 var oprindeligt tiltænkt som et to-sædet udgave af G 110, men er nu en enkelt-sædet, enmotors motorfly, i stedet for i den tidligere version, to-motors motorfly. G 2500 motoren er derfor fået dobbelttænding ligesom i G 110 og desuden den nye Grob constant speed propeller. Endvidere er strukturen forstærket ved hjælp af kulfiber, så fuldvægten kan holdes under 150 kg.

Nyttelasten på 380 kg kan fx bestå af 140 kg (200 l) brændstof, Autosuper eller Avgas, 40 kg redningsgondol, 40 kg ekstraudstyr/instrumentering og to personer à 80 kg. Der kan installeres toakset autopilot, og ved at holde en rejsehastighed på 140 km/t kan man opnå en rækkevidde på 3.500 km – men det tager 25 timer at nå så langt!

Det er karakteristisk for Grob-motoren og Grob-flyene, at benzinforsyningen daler kraftigt ved lavere hastighed. Grob G 111 koster DM 148.000 (messeprisen var DM 140.600), så det er forståeligt, at en vittig hund betegner den som den fattige mands U-2.

Data og præstationer: Spændvidde 17,40 m, længde 8,10 m, højde 1,70 m, vingebredde 19,00 m, sideforhold 15,9. Tom-



Attrap af Hoffmann H 38 Observer med motor bag kabinen og propellen drevet af en lang aksel gennem denne.

G 111, der fløj første gang den 15. april, er beregnet til overvågnings- og patruljeringsopgaver, fx af pipelines, skove (mod skovbrande) eller fiskerigrænser, til luftfotografering og til eftersøgning- og redningsopgaver. En beholder med 40 kg kapacitet, indeholdende fx gummibåd og proviant kan medføres under kroppen og nedkastes med faldskærm til nødstedet.

I udbulingerne på siden af kroppen lige foran vingeroden kan der installeres fjernbetjente kameraer, og G 111 siges at have en kapacitet på fotografering af 10.000 km² pr. dag. Der kan indbygges iltudstyr, der med to besætningsmedlemmer gør det muligt at flyve 3 timer i 18.000 fod.

vægt 650 kg, fuldvægt 1.000 kg. Max. hastighed 245 km/t, rejsehastighed 200 km/t. Stallhastighed 80 km/t, stigehastighed 3,1 m/s. Startstrækning til 15 m 400 m.

Grob fabrikken i Mindelheim-Mattsies, 80 km vest for München har siden 1971 bygget ca. 2.650 svæve- og motorsvævefly. De 145 ansatte fremstiller hver måned 14 G 109B motorsvævefly og 5 G 103 Twin II svævefly samt 14 G 2500 motorer.

Nok et observationsfly

Hapag-Lloyd hangaren, der for tilfældet var omdøbt til Halle D, var helliget den sportslige flyvning. Her var Deutscher Aero Club's stand, og her kunne man se vete-



Grob G 111 kan flyve 3.500 km – på 25 timer.

ransvævefly fra svæveflyvemuseet på Was-serkuppe, dog ikke tilnærmelsesvis så mange som i Friedrichshafen i fjor. Her havde Grob sin stand og lige over for den Hoffmann, der også havde et observationsfly af vise. Det var H 38 Observer, der endnu ikke havde fløjet. Den har samme vinger, haleparti og bagkrop som Dimona, men helt ny forkrop med en helikopteragtig kabine med et fænomenalt godt udsyn. Motoren er anbragt bag kabinen, der har plads til to ved siden af hinanden, og trækker propellen i næsen af flyet ved hjælp af en halvanden m lang aksel.

Prisen ventes at ligge på DM 170.000. Den har motor med dobbelttænding, for Observer skal registreres som motorfly, enten en Limbach L 2000 på 80 hk eller en 105 hk L 2500 og normalt tankindhold er 80 l, men en LR udgave med 160 l tankindhold tilbydes også. Efterfølgende specifikation gælder H38/2000.

Spændvidde 16,10 m foldet 2,2 m. Længde 7,25 m. Vingereale 15,33 m². Tomvægt 550 kg. Fuldvægt 770 kg. Max. vandret hastighed 205 km/t. Rejsehastighed 190 km/t. Stallhastighed 70 km/t. Flyvestrækning 1.250 km. Stigehastighed 3,5 m/s.

H38/2000 LR har en fuldvægt på 850 kg og en flyvestrækning på 2.500 km.

Hoffmann viste også den ultralette H 39 Diana, som man allerede havde med i Friedrichshafen i fjor forår. Det har nok været en attrap, for den var først i luften på sin jomfruflyvning i april i år. Prototypen er udstyret med en 28 hk König stjernemotor, men man overvejer stærkt at gå over til en Rotax-totakter, der kun koster 800 DM, mens König'en koster omkring 4.000!

Diana, der er helt af kevlar- og kulfiberkomposit og har meget elegante linjer, planlægges også i en tosædet udgave. Prisen er ikke fastsat endnu, men kommer til at ligge på omkring DM 25.000. Samlesæt overvejes også, til en pris på godt og vel DM 20.000, for på et fly som Diana er det begrænset, hvad der er af arbejde, som det kan svare sig at lade køberen selv udføre.

Hoffmann overvejer også at levere byggesæt til Dimona, som man har solgt ca. 150 af, bl.a. 10 til det italienske flyvevåben til kadettræning.

Schweizer-and – med og uden motor

En fly af helt anden futuristisk udformning er den schweiziske Canard SCM, som egentlig er et svævefly, men også tilbydes i en motoriseret udgave. Typen fremkom i sin oprindelige form som tyngdepunkts-



Canard SCM motorsvæveflyet bliver uden motor til letvægtssvæveflyet Canard SC.

styret hængeglider med liggende pilot allerede i 1977 (se FLYV nr. 1/1978), men er nu blevet radikalt omkonstrueret med bl.a. siddende pilot. Det fremstilles af H. Buchner Leichtmetallbau, der også viste talrige eksempler på sine madbeholdere m.v. til flybrug, men er helt af komposit (Kevlar, kul- og glasfiber).

Det udstillede fly, der også blev demonstreret i luften, havde motoren anbragt mellem de to bærende stræbere, som hovedvingen sidder på. Canard Aviation agter nemlig at tilbyde to udgaver, svæveflyet SC og motorsvæveflyet SCM, med svæveflyet forberedt til motorinstallation, så man ved hjælp af et modifikationskit kan få et motorsvævefly. Prisen og leveringsdatoer var det dog for tidligt at tale om, og motortypen angives blot som en 3-cyl. totakter på 15–18 kW eller 20–25 hk for os, der stadig holder fast ved de gammeldags enheder.

Hovedvingen har en spændvidde på 13,5 m, et sideforhold på 21,2 og et areal på 11 m², mens forvingens tilsvarende data er 3,8 m, 5,9 og 2,4 m². Brochuren lægger hovedvægt på SCM, der får en tomvægt på 150 kg og en fuldvægt på 270 kg. Max. tilladt hastighed opgives til 180 km. Max manøvre-hastighed til 126 km/t og mindste hastighed til 55 km/t. Startstrækningen fra betonbane er 80–100 m, stigehastighed 1,5–2 m/s.



Hoffmann H 39 Diana er som ultralet i en helt anden udformning end »fugleburene« med masser af wirer til afstivning.

Speed Canard i produktion

Efter seks års udvikling og forbrug mio. DM har Gyroflug sat den tosædet Speed Canard i produktion. Flyet fik ty luftdygtighedsbevis af de tyske myndigheder den 30. september i fjor og er ifølge fabrikken det første certificerede andre serieproduktion, ligesom man også mener, at Speed Canard er det første typekendte motorfly i verden, der helt er af bermaterialer.

Speed Canard lever op til navnet. Med 116 hk Lycoming O-235-P2A og trebladet Hoffmann constant-speed propel har den en max.hastighed på næsten 160 km/t. Med 65% motorydelse er rækkevidde 2.000 km ved en rejsehastighed på 150 km/t og brændstofforbruget kun 22 l/h.

I Hannover oplyste Gyroflug, at man har fået de faste bestillinger på 28 og at leveringstiden er 12 måneder. Krop og vinger fremstilles af Glaser-Dirks svæveflyfabrikken i Tergombach, og Gyroflug nøjes med at udføre slutmonteringen i sin fabrik i den-Baden, som derfor kun har 100 arbejdspladser. Produktionen er i øjeblikket en Speed Canard hver tredje uge, men fra august sætter man takten op til et fly om uge.

Bare for sjov

Men der var også et tosædet fly, som faktisk kanterne slet ikke var interesseret i at se, hverken på den ene eller den anden måde. Det var mændene bag den tandsvævede Libellula, et tysk hjemmefly, der var i luften første gang den 14. september i fjor. Det er forsynet med en 68 hk Limb 1700E. Konstruktørerne har ingen plan om serieproduktion, hverken af komposit eller byggesæt, ej heller vil man se tegninger. Ikke en gang en brochure-datablad kunne man få. »Vi har lavet det bare for sjov og er her af samme grund som svaret.

Vingerne er lavet af styropol med glasfiberbeholdere og -beklædning, mens kroppen er en kasse med sider af glasfiber og låg af conticel.

Spændvidde 6,7 og 6,2 m, længde 5,0 m. Vingereale 9,0 m². Tomvægt 299 kg, fuldvægt 500 kg. Rejsehastighed ved 85% effekt 150 km/t, ved 65% 230 km/t. Max. rækkevidde 1.500 km ved 175 km/t. Start- og landestrækning 300 m.

Danmark også med

ILA er først og fremmest en udstillings- og almenfly, og i år var der, som det vil fremgå af det foregående, virkelig mange nye typer. Men der var naturligvis også mange gamle, velkendte typer – vi burde måske nævnt, at Piper Malibu havde europadebut i Hannover – samt trafik- og militærfly, specielt typer med tysk tilknytning som Airbus A310 og Tornado.

Og Danmark var med. Der var nemlig dansk-registrerede fly, en Marquise BPE og en Commander 1000 OY-BP. I Halle A havde Satair en stand i hvide farver, hvor man bl.a. viste sit tilbud af undervisningshjælpemidler specielt til teknikere, i såvel bog- som videoform. Endvidere præsenterede man hævretøj af det amerikanske fabrikat Satair On, som man sælger over hele verden.

YPENYT

228 status

228 har været i drift siden 1982, men den 11. maj i år blev den typegodkendt AA - »efter en lang og hård kamp«, for Dornier-direktøren *Rainer Hainrich*. Precision Airlines, et regionalflyveselskab i Montana, USA, der hidtil har anvendt Twin Otter og Chieftain, fik det første fly leveret den 20. maj af Dornier's danske pilot *H. C. Jensenberg*, og på åbningsdagen for ILA nr. 2 navngivet »Stadt Hannover« af borgmesterinden i denne by. Precision har købt 6 Do 228 og satte dem i drift den 15. juni.

Den 15. maj havde Dornier modtaget 60 yderligere bestillinger på Do 228, 36 optioner og 11 »letter of intent«, i alt 107 incl. de som den indiske regering har købt til næste levering. Indien har desuden købt 75 på 150 fly. To tredjedele af bestillingerne er på -200 med forlænget krop til 19 sæder i commuterudgave. Udover de to prototyper var der afleveret 29 seriefly, og antallet af flyvninger var ca. 21.000, den simulerede flyvetid 21.000 timer. Prisen er på DM 5-6 mio. for commuter-udgave og der fremstilles nu 3 fly om månede.

AA-typegodkendelsen ventes at stimulerer ordretilgangen og godkender LBA (Luftfahrt Bundesamt) og FAA den ønske om ørhøjelse af fuldvægten fra de nuværende 5.700 kg til 5.900 kg, vil det næppe have negativ indvirkning på salget.

Dornier har i april fået LBA godkendelse af TOL-operationer, hvilket betyder, at Do nu kan flyves fra 500 m pladser med passagerlast på 19 personer.

Prøvelsesprøverne fortsætter, og der er gennemført 214.000 simulerede flyvninger uden problemer. Som følge heraf har Dornier udvidet garantien for flystellet led til 62.500 flyvninger og 50.000 flyvetimer mod hidtil 30.000 flyvninger og 24.000 timer.



Hans Gali foretager den første flyvning med Pilatus PC-9 skoleflyet.

I Antarktis

En Do 228-100 (den korte version) har i vinter deltaget i den tyske Antarktis-ekspedition sammen med en Do 128-6. Begge fly blev i øvrigt afprøvet på Grønland i juli i fjor, bl.a. ved beflyvningen af den i 2500 m højde liggende radarstation på indlandsisen øst for Søndre Strømfjord. Flyene har kombineret ski- og hjulunderstel, radarhøjdemåler, vejrradar, Omega-VLF navigationsudstyr og iltudrustning. Do 128'en brugtes især til transportopgaver, mens Do 228'en anvendtes til kortlægningsfotografering og videnskabelige målinger. Den er udstyret med radar til måling af is og fastlæggelse af isspalter, og har desuden et magnetometer til måling af undergrundens sammensætning. Dette fly har desuden Doppler navigationsudstyr.

Flyene er nu tilbage i Tyskland, men skal afsted igen til vinter (som er sommer i Antarktis). De skal da operere på den anden side af isdækkede kontinent, hvilket indebærer, at de skal flyve over Sydpolen.

Pilatus PC-9

Pilatus PC.9, der som nævnt i forrige nummer er British Aerospace's kandidat i konkurrencen om Royal Air Force nye skolefly, er ikke en modificeret udgave af PC-7, men faktisk et helt nyt fly. Den minder dog meget i det ydre om forgængeren, der er solgt i ca. 350 eksemplarer til flyvevåben over hele jorden.

Arbejdet på det nye fly begyndte i 1982, da markedsanalyser viste, at der var behov for et skolefly i 1.000 hk klassen. Det var mens British Aerospace stadig tegnede på, hvordan deres forslag til skolefly til Royal Air Force skulle se ud. Pilatus var så sikre på deres nye fly, at de allerede i maj 1982 besluttede at sætte det i produktion, og de to prototyper er bygget på produktionsværktøjer.

Prototype nr. 1 var i luften første gang den 7. maj, og nr. 2 følger efter i juli. Flyveprøverne og certificeringen til FAR 23 i aerobatikategorien afsluttes i december næste år, og på samme tid er den første serie klar til aflevering.

Motoren er en canadisk Pratt & Whitney PT6A-62, udviklet specielt til PC-9. Den er 1.150 hk, men nedroslet til 950 hk. PC-7 har en PT6A-25A på 650 hk, reduceret til 550 hk.

Piloten i bagsædet sidder lidt højere end ham i forsædet, og de sidder begge på Martin Baker Mk. CH 11A katapultsæder, der kan affyres efter hinanden på kommando fra bagsædet eller individuelt. Instrumenteringen omfatter Head-Up Display og EFIS (katodestrålerørpræsentation).

Rorfladerne bevæges manuelt, men desuden har PC-9 en hydraulisk-betjent luftbremse under bagkroppen.

Data:

Spændvidde 10,12 m, længde 10,05 m, højde 3,26 m, vingereale 16,29 m². Tomvægt 1.610 kg. max. startvægt, 3.200.

Max. hastighed 320 knob, stallhastighed 69 knob. Startstrækning til 15 m 410 m, landingsstrækning fra 15 m 475 m. Stigehastighed 4.000 fod/min. Tjenestetophøjde 40.000 fod. Flyvestrækning 660 n.m., ingen reserver. Flyvetid to pas à 1 time plus 20 min. reserve.



Dornier Do-228-100 har efter afprøvningen af sit skiunderstel i Grønland fungeret udmærket i Antarktis.

SCHEMPH-HIRTH VENTUS b

Trods deres fremragende placering har FLYV ikke den store erfaring med svæveflyene fra Schempp-Hirth. Af førkrigstyperne har redaktøren kun prøvet den tosedede Gö-4 (Gövier) og af efterkrigstyperne af træ kun den sidste – SHK. Glas- og kulfiberflyene har kun givet sig udslag i nogle korte indtryk af landets første Standard Cirrus, Danmarks dengang dyreste svævefly til 60.000 kr. i 1970, samt af Janus i 1976 (og senere en tur i Janus M motorsvæveflyet).

Men senere Cirrus-udgaver, Nimbus, Mini-Nimbus eller Ventus havde jeg ikke fløjet, så jeg burde egentlig have taget imod et tilbud fra Jens Degner om også at prøve Cirrus 01 den dag, jeg nu fløj Ventus, men så skulle det have været før i stedet for bagefter.

FLYV har besøgt fabrikken i Kirchheim/Teck flere gange, stedet hvor toptyper bygges i en relativt gammel fabrik. Men hverken firmaet eller tidligere repræsentanter har vist sig særligt aktive mht at præsentere typerne – de blev jo solgt i stort omfang alligevel.

I fjor fik »Ventus-Gruppen« i Silkeborg OY-XXM hjem – igen noget af det dyreste til ca 300.000 kr inkl. transportvogn. Resultatet var et danmarksmesterskab i 15 m klassen til Ib Wienberg, der med firmaet Schempp-Hirth Danmark har taget lidt mere systematisk på det, hvad også annoncen i nr 5 viste, og som han rapporterer god respons på.

Da jeg helst skulle prøve flyet under realistiske forhold, altså termik, reserverede jeg Grob'en de 4 dage før St. Bededag. Det blev hurtigt klart, at det burde have været i ugen før, og at mandag den 14. var sidste mulighed. Da jeg stoppede Grob'ens motor i god højde ud for Brædstrup og gled resten af vejen til Arnborg, var der kun lidt turbulens at mærke i de nedre luftlag. Men kl 12 »sprang« de første cumulus'er i stor højde øst for Arnborg, og de få, der lå på lur denne dag, fik travlt med at gøre klar.

Præcis kl. 1300 rullede Ib Wienberg ind på pladsen med Anschau Kommet transportvognen, som han også repræsenterer.

Hurtig montering

Denne praktiske vogn og Ventus'ens indretning gjorde det til et øjeblikks sag (dog for 3 mand, en vingestøtte skal reducere det til 2), at få flyet monteret. Kulfibervingerne på 57,3 kg hver samles med kun én hovedbolt, og krængeror, flaps, luftbremser og vandledninger tilsluttes automatisk. Haleplanet sættes ind på to tappe og låses med en fjederbelastet tap foran. Basta! Sådan skal det være og kan næppe gøres meget lettere.

Ventus a foretog sin første prøveflyvning den 3. maj 1980 med Klaus Holighaus som pilot og vandt med B. Gantenbrink som pilot de tyske mesterskaber samme år. Ved VM i 1981 i Paderborn blev den nr 3, 4 og 7 i den ellers af ASW-20 dominerede 15 m klasse. På RMF-udstillingen i Friedrichshafen kunne man se den i både a- og b-versioner. Forskellen ligger i kroppen, der er beregnet til piloter under og over 175 cm med dimensionerne 6,35 m lang, 54 cm bred og 75 cm høj for den lille, samt 6,53 x 62 x 83 for den store.

Lange Jens Degner så dog ud til at trænge til en »c-udgave«, men med pedaler helt fremme, ryglæn helt tilbage, puden fjernet og tynd ryglærm mente han dog at kunne »falde til« i den med udskæringer til knæene i instrumentbrættet.

3. generation i klassen

Ventus-vingerne er specielt konstrueret til ved hjælp af kulfiber helt igennem at kunne udnytte et specielt tyndt (vingen er 11 cm på tykkeste sted) profil, udviklet på kontrakt fra Schempp-Hirth af F. X. Wortmann og Dieter Althaus. Dets betegnelse oplyses ikke. Vingerne bygges i meget solide metalforme, så de skulle kunne holde formen ved lang produktion.

Sideforholdet på 23,7 er optimeret til profilet »low drag bucket« (det område for opdriftskoefficienten, hvor der opnås lave modstandskoefficienter). Flyver man langsommere end hastigheder for dette, skal indfaldsvinklen øges over 10°, før det egentlige stall indtræder, hvilket giver en

god sikkerhedsmargin i urolig luft og landing.

Den tynde forkant giver heller ikke plads til mange fluer og myg!

Krængerorene er todeltede og godt udlagte på hver side, så udslagene normalt er små. De følger i vist omfang flapsudslagene. Men ved flaps'enes største positive og negative udslag får krængerorene i tilsvarende store udslag, hvorved luftstanden holdes ringe. Inden for krængerorene sidder flaps'ene helt ind til kropslinjen, hvor de bevæges helt uden spalteeffekt. Foran dem findes luftbremserne på samme system som på Nimbus 2C, begynder først 70% af korden fra forkanten, så laminarstrømningen ikke forstyrres.

Kroppen er i almindelig glasfiberkonstruktion med stålørstativ til at forstærke kræfterne mellem hjul, krop og vingehaleren er også af glasfiber med fast haleplan og separat højderor. Pendelroret er (igen) forbi.

Traditionelt cockpit

Cirrus- og Nimbus-piloter vil straks føle sig hjemme i cockpit'et, der er næsten som med mange kendte enkeltdækkede. Førerskærmen er sidehængslet, stigningen er forholdsvis nem, dog benene »einfädeln«, som det hedder i test-sprog – det er samme ord, der bruges når man »træder« en nål ved at putte den ind i nåløjjet.

Både pedaler og ryglæn kan indstilles når man sidder der, ryglænet ved at purre en luftpude op bag det. Understelhåndtag og vand»haner« sidder til højre, trim, flaps og luftbremse til venstre.

Vandtankene er integraltanke i vingekanterne og rummer hver ca 80 liter. Så man bare ikke hælde i dem. Brorens tomvægt på »under 220 kg« er på Werk nr. 137 OY-XXM blevet til 232 kg inkl. instrumentpanel. Så med de mindre 75 kg i cockpitet bliver der »kun« 123 kg vand. Men der er først mening i at medtage vand, når der kan regnes med »god« termik, så man stiger mindst 1,5 m/sek og i snævre bobler med stor krængning. – VM i Hobbs blev fuldvægten i øvrigt øget til 500 kg. Man flyver i hvert fald ikke vand på sin første tur i flyet, så jeg lukkede førerskærmen med det kontante virke af håndtag, der presser kulfiberrammen mod den dobbelte fald på kroppen. Det blev sat i koblingen foran hjulet, og 70's Super Cub satte sig i bevægelse.

Ventus b blev samlet på få minutter før flyvningen.



rette element

startes med flaps i nulstilling, hvor jeg krængerørerne en smule svage i befælsel. Instruktionsbogen siger $\div 1$ og ge til nul ved letning, men jeg fik ikke et, om det gav forskel.

Jeg fik mikken bragede over de grønne forværende brunkulslejer (sådan så de ud ved centrrets indvielse for 20 år n, hvor de var lyse og synlige på lang and), og det var et livligt slæb med »ryk øren«, indtil Chr. Østergård vinkede af i en solid boble, og det varede ikke ge, før Ventus'en på »groft gevind« je skruet sig i top på 7700 fod!

cyerne var dog hørt op øst for Arnborg jernede sig langsomt vestpå, hvor jeg oldt mig mest de næste par timer og i oen kunne høre, at mange andre pladvar aktive og havde folk på stræk. Så tus'en var i sit rette element, og det er så sjovt og instruktivt at afprøve et fly er sådane forhold, end blot at løbe sin røvningsblanket« igennem i rolig luft ej ned fra en 1000 m slæb. en dog et par ord om »det almindeli-

dsynet er fint, ventilationen god, omstøjende, og rovrirkningen normal. føles krængerørsstyringen at have lidt ion under belastning, hvad der ikke var øldet på jorden. Ib havde ikke bemærødet, så enten har han vænnet sig til det, også hjælper det med et halvt hundreter aflastende vand i hver vinge.

allegenskerne svarede til beskrivelse og virkede fredelige med vandsling e ved »lallende« bevægelser end ryser, og flyet kunne omgående bringes af stall uden meget højdetab. Det kan spinde med tyngdepunktet i bagerste ng og udrettes normalt. For øvrigt er tus tilladt til loop og andre elementære stflyvemanøvrer, men det bruger ejerlet ikke til.

øjderorstrimmet er koblet til flaps'ene ndstilles bare én gang til pilotens vægt passer pengene. Jeg ville godt have det en anelse frem, men låseskruen skruen så fast, at jeg ikke kunne få den og kræfterne så ubetydelige, at det in- gjorde.

aphåndtaget er næsten det, man arler mest med i et fly i 15 m klassen (og også åben klasse). I termik skal håndtabagud til stilling $\div 1$ eller for det meste (gradangivelser findes ikke i instruksbogen, men iflg. Johnson varieres fra $\div 1^\circ$, til $\div 10,9^\circ$). Så kan man flyve r rundt i rikken med ned omkring 70 km/t på måleren (svarer til 78 i virkeligheden, er lidt fejlvisning under 100, og med bremser ude og igen ved store hastiger). Mindste synk ved de 33 kg/m², jeg ved, er lige under 60 cm/sek ved denne mens bedste glid er 43,5 ved 100 km/t $\div 0^\circ$.

en så snart man retter ud og skal frem- så skal håndtaget frem til $\div 1$ ved ha- heder mellem 115 og 135, hvor jeg mest holdt mig« og $\div 2$ mellem 135 og 205 t, hvor Ib flyver meget. Og helt fremme å S-stillingen for Schnellflug, dvs hurtlyvning. Det er mellem 205 og 250 km/t. en så skal man huske sine begræns- ger. Manørehastighed og maximum i rk turbulens (torden, rotor etc) er , men man må ikke flyve over 160, med

mindre der er negative flaps på.

Det er karakteristisk ved flapsflyene, at de flyver langsomt og hurtigt med nogen- lunde samme kropstilling, så kroppens modstand stadig er minimal. Man skal dog have næsen lidt ned for at komme op på de 200, som var det højeste, jeg prøvede. Den accelererer lynhurtigt, og det meste af højden kan genvindes.

Jeg begyndte efterhånden at spekulere på, om der var meget synk hjemad mod Arnborg, så til sidst satte jeg kursen østpå, ude fra midtvejs mellem Arnborg og Stau- ning. Well, jeg var vist »kun« i ca 1800 m, da jeg var over Arnborg, og der havde i øvrigt været så fin »blåtermik«, at et par andre fly havde nået Viborg uden at kurve på vejen mod Arden.

Man har i øvrigt noget at bestille, hvis man skal følge Sollfahrtgeber'en i sådan et vejr. Det er en ordentlig gyngetur, hvis man skal følge alle dens befalinger og fysisk belastende, så man skal være i god form til et par ugers konkurrence.

Stejl og kort landing mulig

Men jeg måtte se at komme ned, og det er »bagkantdrejeklapperne«, som Schempp-Hirth kalder luftbremserne, særdeles ef- fektive til. På første halvdel af håndtagets bevægelse kommer kun spoilerne på over- fladen op. Derefter presser de flaps'ene nedad – op til 50°. Man mærker især virk- ningen i lav højde under selve indflyvning- en, hvor jeg med vilje kom højt ind, men måtte tage bremse godt ind igen på vejen for ikke at komme for kort. I modsætning til almindelige bagkantbremser i form af flaps med stort udslag kan man »file« på udslaget her uden risiko. Man bør sætte flyet med fuldt udslag ved 60–65 km/t og så tage flap'en ind til 0° for at kunne bremse mest effektivt. Sætter man flyet ved 90, løber det dobbelt så langt.



Effektive Schempp-Hirth luftbremser.

Andre versioner

Ventus b fås også i versionen b/16,6, hvor man både har et 15 m fly, men ved udskift- ning af tipperne får et 16,6 m fly. Der er ingen restriktioner hverken på fuldvægt el- ler maximumfart med disse, ej heller på brug af flaps. Tipforlængerne har også krængerørsforlængere, og flyet skulle være lige så harmonisk som med 15 m. Man savner ikke en længere krop eller stør- re sideror.

Flyet bliver så endnu bedre i svagt vejr, får længere flyvetid og dermed mulighed



Cockpit i traditionel Schempp-Hirth-udform- ning.

for længere distancer. Om præstationerne siger brochuren, at ud fra amerikaneren Dick Johnsons og Idaflieg's målinger skul- le glidetallet være »nær 47«. Brochuren er lavet, før Soaring offentliggjorde John- sons nyeste opsigtsvækkende resultat for Ventus a/16.6: glidetæl 50 ved 78 km/t, mindste synk 43 cm/s. ved 74 km/t, præsta- tioner à la Nimbus 2.

Og endelig er der Ventus b/t med »hjem- hentningsmotor« efter Oehler-systemet med en 12 eller 18 hk motor samt 5-bladet samenfoldelig propel.

Det er ikke et motorsvævefly, men et svævefly med hjælpemotor, der i øvrigt også kan bruges til at hjælpe i spilstart, autoslæb – eller til at spare dyre minutter flyslæb ved udløsning i lav højde. b/T stiger dog højest 225 fod i minuttet, så der skal ikke være for meget synk, og man rejser hjem med omkring 70 knob eller 130 km/t.

1984-prisen på en »almindelig« Ventus er DM 54.300 – en Nimbus III koster næsten det dobbelte. Leveringstid ca 1 år, hvor- imod den nye Discus allerede er på om- kring 2 år.

Data

Schempp-Hirth Ventus	b	b/16.6
Spændvidde m	15.0	16.6
Længde m	6.58	6.58
Højde af krop m	0.81	0.81
Vingeeareal m ²	9.51	9.96
Siddeforhold	23.7	27.7
Tomvægt (XMX 232 kg) kg	220	223
Disponibel last kg	210	207
Fuldvægt kg	430	430
Max fart (rolig luft, negati- ve flaps km/t	250	250
do. (uroilig luft, manovre)	200	
do. flyslæb km/t	180	
do. spilstart km/t	150	
Stallingsfart kmt/t	70	
Min. synk v 75 km/t	56	56
Bedste glidetæl ved 120/90	44	47
Pris DM	54.300	58.100

BØGER

Flyvestation Værløses historie

Knud Bødker (red.): *Lejren ved Værløse. Flyvestation Værløse 1934-1984*. Udg. af FSN Værløse 1984, A4, 195 s. 80,- kr.

I anledning af 50-års jubilæet for flyvepladsen ved Værløse har flyvestationen udgivet et jubilæumsskrift, der også fortæller om lejrens og egnens historie. Det er en letlæst og velillustreret bog, ikke spor af tør, ja af og til længes man ligefrem efter nogle flere facts. Teksten er i vid udstrækning citeret fra andre publikationer, hvad der dog ikke altid fremgår så tydeligt som det burde. Det gør bogen levende og personlig, men til gengæld burde hovedforfatterne og redaktøren nok have streget lidt i de senere afsnit, for der er der sine steder for mange private minder.

Der er mange interessante og sjove billeder, omend de ikke alle forekommer lige relevante, fx kunne man godt have sparet de nostalgiske billeder fra Kløvermarken til fordel for nogle fra flyvestationen af i dag, og billederne burde have været lidt mere logisk placeret i teksten. Der savnes også kortmateriale – flyvestations layout fremgår jo tydeligt af Geodætisk Instituts kort, og hvorfor sparer man altid indholdsfortegnelse og register i danske fagbøger?

Redaktøren og forfatteren har imidlertid kun haft ganske kort tid til at lave bogen, fremgår det af et dagbladsinterview, og stofmængden har i kraft af Værløses centrale stilling i dansk militærflyvnings historie været overvældende. Nu er det blevet en scrapbogs-agtig historieskildring, som på udmærket måde giver indtryk af at flyvning er andet end flyvemaskiner, og at der er andet end piloter i Flyvevåbnet.

Vejrudsigter for piloter

Jeff W. Griffin: *Pilot's Guide to Weather Forecasting*. TAB Books Inc., 13 × 21 cm, 134 s., 85 ill., pris hf. \$ 8.95.

Populær vejledning i at indhente, forstå og fortolke vejroplysninger. Der er lagt vægt på farlige forhold i forbindelse med tordenvejr og vinterflyvning.

Flyvestævner 1984

International Air Show Guide 1984.

Det er ofte svært at overskue, hvor der er flyvestævner rundt om i verden, som man gerne vil overvære. I et 28-sidet hefte i A4-format har Flash Aviation i Holland søgt at råde bod på det og har lavet en oversigt over 750 Aviation Events især i Europa og opdelt efter land og dato. Det kan fås hos Flash Aviation, P. O. Box 855, 5600 AW, Eindhoven, Holland.

En bomberafdelings historie

Heinz Kiehl: *Kampfgeschwader »Legion Condor« 53* Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983, 388 s., 15 × 23 cm. DM 42,00 indb.

Bogen handler ikke om den Legion Condor, der var med i den spanske borgerkrig, men om en bomberafdeling (Heinkel He 111), der fik navnet som minde kort før Anden Verdenskrigs udbrud. K. G. 53 deltog i felttoget i Polen og senere i Slaget om England, blev så flyttet til Østfronten, hvor afdelingen også løste forsyningsopgaver, og vendte i 1944 tilbage til Vestfronten, hvor den hovedsagelig brugtes til luftbåren afsendelse af V 1 bomber mod England.

Bogen er opbygget efter forlaget traditionelle mønstre – meget grundig og detaljeret tekst, mange billeder, især af personer.

I travlt luftrum

T.R.V. Foster: *Flying in Congested Airspace*. TAB Books, 1983. 13 × 21 cm, 184 s., 65 ill. \$ 9.95.

Forfatteren er trafikflyver med eget privatfly, som han ofte beflyver travlt lufthavne med. Han har set et behov for en speciel vejledning for nye piloter eller ældre med manglende rutine i at »te« sig rigtigt i travlt luftrum og derfor skrevet en udmærket, instruktiv vejledning i dette emne. Selv om den baserer sig på amerikanske regler og forhold, kan europæiske piloter godt drage nytte af den.

Motorerne snurrer – Så er det dagen.

Det er nemlig lørdag den 26. maj, Danmarksmesterskabet i Motorflyvning (DM) skal afvikles i denne week-end, i vejret da vil! Det er første gang, de konkurrenceregler afprøves i praksis spændende er det.

DM er lagt til Herning flyveplads, og Herning Motorflyveklubs medlemmer haft travlt med alle de praktiske ting, skal laves, inden et sådant mesterskab løbe af stablen.

Det er et rigtig trist vejr, og et opkaldt profeterne i Karup fortæller, at det er tigt, det man ser ud af vinduet. Skal aflyses? Nej, Karupfolkene lover bod bedring midt på formiddagen, således alle flyene kan nå frem. Og sandelig – en times forsinkelse kan åbningsscenen startes.

Samtidig med at konkurrencedeltagere får en kort briefing af dommerne, kommer en karavane af biler ud i fædreland lastet med kontrollanter fra motorflyklubben og svæveflyveklubben. Jo, det er et godt samarbejde mellem de to klubber og det kunne også ses under landingskonkurrencen, hvor de meget aktive »svævere« holdt sig på jorden. Nå, alle disse biler drog ud til ialt 6 tidskontrolposter, hvor lagdes mærker ud, sættes kontrolpæle spændtes snore ud til tidsmarkerings. Nogle poster måtte en omvej for at lægge kontrolmærker ud langs ruten.

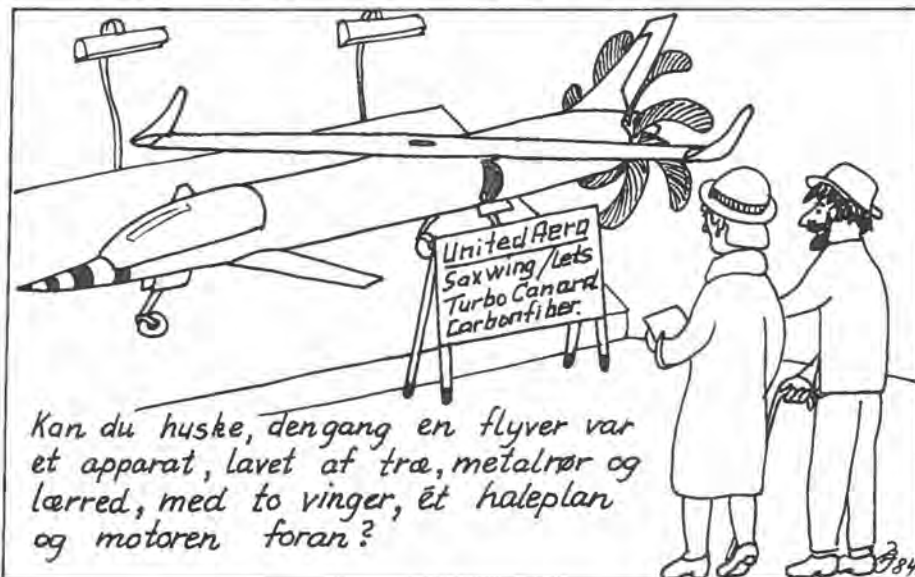
Hjemme på Herning er briefing og stået, og den første får udleveret sin omvejsve. Det er et fly med navigatør, der starter først. De to svedige ungersvende 30 minutter til at udregne en flyveplan og flyvetid for hvert ben ud fra den tid de vil anvende på turen og ud fra den vind, der er oplyst fra Karup. Når flyveplanen afleveres, får de udleveret en computerudregnet flyveplan, som de skal følge efter. Denne flyveplan er helt varm end for den er lige spytet ud af en pibende skrattende computer inde på beregningskontoret. Det er her de to dommere sidder og varmer op til at strø strafpoints ud af en »nænsom« hånd.

Ud på opgaven

Vort første hold er nu på vej ud af døren, de skal være ude senest 45 min efter opstart og veudlevering. Hvis de ikke er det, var der 100 strafpoints. Afsted det går ud på flyet. Urene anbringes på deres rette pladser, rutekortet foldes i de rette folder, de fotos sættes på plads. Og så afsted ud på startbanen 28, for nu er der kun 5 min til startpunktet skal passeret. Det er vejen kryds nord for Herning, jøh- der er det. Den er da smal den startport, er der virkelig 200 m mellem de hvide stribes yderkanten?

Nede på posten er den sløveste af kontrollanterne fladet ud på en madras og lige fået et spark, så det ene øje er på klodsen. Han udstøder et sønigt »nu«, da flyet passerer hen over de udspændte snore, snorker videre. Den sparkende har noteret passage-tiden fra stopuret, mens med kontrollanterne har registreret sig, hvilket tid det var og at det var inden for startport.

Flyet er nu nået 3 min ud ad benet, og lyder et brøl fra navigatøren: Det kan de



SÅDAN OPLEVES ET DM

af Finn Brinch

ikke være bekendt, se det »I« dernede. roen genoprettes, landskabet ligner sten det, der er gengivet på 1:200.000 et. Første vendepunkt er lige i øjet. Et passerer på en åbred. Nej, sikke en flot e dernede – den ligner foto 1 – jamen er jo Navr kirke. Vendepunkt 2 passer og så går det afsted hen over Klosterplantage til nabolaget af Ramme, r det 3. vendepunkt er.

ede på posten konstaterer man, at flyet på rette kurs og indenfor den 600 m de korridor, men 20 sekunder for sent. det udgående ben vil bevirke, at flyet foretage en kursændring på 120°, skal nu lave et proceduredrej højre om for at come lige ind på næste track. Flyet laver et lidt smalt, men så er noget af tiden jo å indhentet.

a vi i flyet er nået ned vesten for Vemb, des en regnbyge og vi kan ikke se en ne – og forresten heller ikke foto 2 ved borg kærgård, men det opdagede vi jo t, da vi kom hjem. Turen går i øvrigt r det uvejsomme jydsk hede- og plan-areal, hvor der ikke er mange holde-ker, og sandelig om vi ikke i sidste ølik opdager et »N« og en hemmelig kontrol midt ude på prærien. Hvordan i verden er kontrollanterne kommet herud



et Gabs »hamstrede« alle tre vandrepokaler i soloklassen.



Poul Halse og Ole S. Nielsen under landingskonkurrencen i Piper PA-28-140.

– mon de bruger bæltetøj? Sikke noget snyd, foto 3 viste sig at være identisk med vendepunkt 5.

Hjemad igen

Pyh, nu skal vi bare hjemad, lige mod øst. Vi passerer hen over Havnstrup minizoo, se der står nogle elefanter. S--- osse, der stod også en hemmelig post. Det mærke så vi ikke, tiden var også helt i skoven. Så kommer jernbanen, og derude ligger den hvide streg ved målet. Nå, tiden var vist ikke så skæv endda. Tilbage til Herning og herfra lyder over radioen, at vi er velkomne til at lande på bane 28.

På flyvepladsen har 4 piger haft travlt de sidste timer med at gøre provianten klar til de sultne. Uden mad og drikke...! Og sikke mange helte. Diskussionen går, mens tiden er ved at indløbe på beregnerkontoret. Der landede det sidste fly, og så må resultaterne jo snart foreligge for den første del af konkurrencen.

Sikken et liv der er her på pladsen. Det synes som om der er mange flere folk end de, der har været i de 7 fly fra soloklassen og de 15 fra navigatørklassen; men der er nu også mange, hvis koner og børn er tropet op for at se, hvordan farmand klarer sig. Det kunne være man skulle overtale hende til at tage med næste gang, for de har det mægtigt hyggeligt sammen, ser det ud til. Ja der er da også et pigehold med i OY-BLY.

Landingskonkurrencen

Nu bliver der givet besked på, at landingskonkurrencen skal starte, for der ventes dårligt vejr ind vestfra. Ja, ja så gør vi det. Der kommer en lille byge, og Herning-folket er i gang med at kridte banen af. Så starter vi – først alle 22 fly med motorlandning, dernæst alle med nødlandning uden motor og så nødlandning uden motor og brug af flaps.

Til sidst en motorlandning over en 2 m høj forhindring. Der er jo nogen ventetid på jorden mellem de enkelte runder, og de har travlt ude ved banen for at se hvor hjulene rammer. Af en eller anden mærkelig grund er det, som om flyet får et puf OPAD, hver gang vi nærmer os den hvide streg. Ved den sidste landing begynder det at styrte ned, godt vi sidder indendøre, men hvor har de godt af det nede ved målstregen – så

kan det være at de lærer at dømme ordentligt en anden gang!

Da piloterne kommer ind, er de første delresultater klar fra beregnerkontoret. EDB-maskinen har skrevet det ud på en sådan måde, at man kan se lige hvor det er gået galt. Mægtig smart. Et par ting blev justeret, og så var landingsresultaterne klar. Her var der heller ikke noget at diskutere, og så var der tid til bøffen. Der var opstillet campingvogne udenfor, så der var ikke langt til køjs, men ih hvor gik den aften hurtigt med snak om både dit og dat.

Næste dag

Søndag morgen. Føj for et vejr. Opgaveudlevering kl. 0800 efter en gang morgenkaffe med brød. Mon de piger i Herning aldrig sover?

Denne dag gik turen ned over Brædstrup og Silkeborg. Vejret var sådan la-la. Samme typer landinger som dagen før, men hvorfor er banen i Herning ikke 2 km lang, så man kunne få hold på flyet ved en medvindslanding på 2 knob. Nå, det meste af tiden kom vinden nu ned lige ovenfra, efter hvad vindposen viste.

Dagens computerudskrivning gav heller ikke anledning til de store diskussioner. Fantastisk så godt og hurtigt disse to dage er gået. Ingen stress eller gnubbede ord, det hele har bare kørt derud af.

Præmieoverrækkelsen tog Grønhøj Andersen fra BP sig af, idet BP jo er sponsor for dette mesterskab, og uden det var der jo nok ikke noget mesterskab. Overdommeren Vagn Jensen overrakte vandrepokalerne, og så var det tid at tage hjem for piloterne, mens oprydningens timer lå forude for jordpersonellet. En oplevelse man har lyst til at dele med andre, – så på gensyn til Anthon Berg rallyet på Kruså-Padborg den 3–4. august. De heldigste (dygtigste) blev:

Soloklassen

1. Kurt Gabs 84.1. Fik desuden pokalerne for både bedste navigations- og landingsresultat.
2. Hans Møller Hansen 125.2
3. Kjeld Lunderskov 221.5

Navigatørklassen

1. Hugo Nielsen/Steen Kramer 167.4
2. Erik Olsen/Robert Olsen 193.7
3. Poul Halse/Ole Nielsen 200.1

OSCAR YANKEE

Aktieselskabsregisteret

Ændringer

Topfly ApS, Hvidovre: Tage Hansen, Finn Ravn Pedersen, Ole Christian Miksen er udtrådt af, og kontorassistent E. Helene Hammelboe samt medlem af direktionen arkitekt Jørgen Kjeld Hammel er indtrådt i bestyrelsen. Ole Finn Ravn Pedersen er tillige udtrådt af direktionen. skudskapitalen er nedsat med 52.400 kr. 30.000 kr., og selskabets navn er nu *Airport Building Consultants, Denmark*. Det driver tillige virksomhed under navnet *Topfly ApS*. Dets hjemsted er Glost kommune, postadr. Hovedvejen 126, 2. Glostrup, Formålet er at drive handel, brikation, projektering, luftfartsvirksomhed og beslægtet virksomhed. *SAS Cargo Center A/S*, Tårnby: Bestyrelsens formand Ragnar Hugo Wilton dens næstformand Frede Ahlgren Erik er udtrådt af bestyrelsen. Bestyrelsesmedlemmerne Roald Søkilde og Mats Åke Ibsen er valgt til henholdsvis formand og næstformand. Poul Erik Hansen er udtrådt af, og Hans-Erik Stuhr er indtrådt i direktionen. Vedr. selskabsrepræsentanter: Axel Tyge Johansen er udtrådt af, og J. P. Preben Heidner er indtrådt i bestyrelsen. Aktiekapitalen er udvidet med 50.000 kr. og udgør nu 300.000 kr. *Midtfly Training Center ApS*, Herning: Bestyrelsen i Herning har opløst selskabet d. 27. marts 1984.

Grønlandsfly A/S og Greenlandair Chas begge Godthåb: Peder Victor Anders Andreassen er udtrådt af, og landstyremedlem Hans-Pavia Rosing er indtrådt i bestyrelsen.

Del-Fly ApS, Mariager: Medlem af direktionen Ejgil Olesen samt advokat Niels F. Cheli Grønnebæk er indtrådt i bestyrelsen. Ingeniør Jørgen Bjarne Krogh er indtrådt i bestyrelsen og udtrådt af direktionen. Selskabets vedtægter er ændret. Dets formål er at opfylde det flybehov, der til enhver tid er hos Nordfab A/S og Jøkan A/S gennem erhvervelse af fly og administration af virksomhed. Indskudskapitalen er udvidet med 450.000 kr. til 800.000 kr.

Lufttrafikskabet af 4. maj 1977 Cap Air ApS, Tårnby: Sø- og handelsretts skifteretsafdeling har opløst selskabet d. 3. april 1984.

Air Marine Works A/S, Billund: Skifteret i Billund er den 9. maj 1984 anmodet om at opløse selskabet.

Ikaros Fly ApS, Frederikssund: Medlem af direktionen Anastasios Negrepontis, Finn Ravn Holdt samt pilot Claus Christensen Thomsen, kaptajn Jørgen Poulsen er indtrådt i bestyrelsen. Indskudskapitalen er udvidet med 50.000 kr. til 80.000 kr., og ved udstedelse af fondsanparten for 30.000 kr., dels ved kontant indbetaling af 20.000 kr.

Rettelse

Der var diskussion i redaktionen om foto grafiet af paraden på Værløse på side 11 nr 6. Det lille fly i midten er som først angivet ikke en C-30, men en Fokker D-21, paraden fandt sted 20. maj 1938. Bogen Værløse førte til, at den gamle redaktion kunne overbevise sin yngre kollega!

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
SBK	Douglas DC-8-63	45923	11.4.	Sterling Airways, Kastrup
BYI	Piper PA-34-200T	34-7570249	17.4.	Jan Air K/S, Ålborg
BYE	Cessna 150L	150-72775	24.4.	Kurt Gabs, Tønder
CEB	Piper PA-28-161	28-8416058	2.5.	Jetair, Roskilde
SUC	Cessna 207A	20700781	17.5.	Sun-Air, Billund
BPT	Gulfstream AA-5B	AA5B-1165	23.5.	Eigil Iversen, Hundested
XMY	Grob G 103A	3743-K-49	26.4.	Skive Svæveflyveklub
XMR	Glaser-Dirks DG 100	E-111	30.4.	Chr. Emil Kjeldsen, Thrige
XNI	Scheibe SF-28A	5745	1.5.	Verner Jakslund, Holbæk
MCX	Scheibe L-Spatz	758	10.5.	Ålborg Aero Sport
ACX	Grunau Baby IIA klub, Maribo	-	11.5.	Lolland-Falsters Svæveflyveklub
XNE	Rolladen-Schneider LS4	4404	17.5.	Edvin Thomsen + 1, Odense

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
ADC	L-40			
	Meta-Sokol	10.5.	J. Bundgård Sørensen, Virum	solgt til Norge
SAT	Boeing 727-200	10.5.	Sterling Airways	solgt til USA
HBJ	Sikorsky S-61N	22.5.	Grønlandsfly	solgt til USA
HBK	Sikorsky S-61N	22.5.	Grønlandsfly	solgt til USA
DLL	Aero Commander 680	24.5.	solgt til Finland	

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
ASM	Cessna F 172M	27.4.	S.O. Storm + 2, Lystrup	E. Seiersen + 2, Viby
AYZ	American AA-5	1.5.	O. Devantier, Vordingborg	S. Bertelsen, Rungsted
ATP	Piper Navajo	2.5.	Fyn Air Taxi, Odense	Svaneparken ApS, Holte
BAI	Cessna 140	4.5.	VHM v/Jørgen Holm, Videbæk	E. Lambæk, Videbæk
TRD	Cessna 150 C	4.5.	Gert Heset + 1, Silkeborg	J. Fuglsang Christensen Låsby
AYL	American AA-5	7.5.	Vagn Stevnhoved, Grenå	Per Sternberg Nielsen + 1, Ølstykke
BGW	Cherokee 140	14.5.	Per H. Kristensen, Tureby	Cimber Air, Sønderborg
AKR	Cessna F 172 L	16.5.	H. H. Tholstrup, Kbh.	P. Randsø, Århus
DHL	Twin Comanche	21.5.	J. Poulsen + 2, Lyngby	A. Negrepontis + 2, Fr.sund
BBB	Cherokee 180	25.5.	Delta Fly, Roskilde	Bjarne Andersen, Skovlunde
XGW	St. Cirrus	1.5.	FSN Skrydstrup Svæveflyveklub	Per Winther Christensen, Holsted
XGJ	Falke	3.5.	Svævefly, Nykøbing M.	Falke Gruppen, Esbjerg

Kommentarer til Oscar Yankee

En klar overvægt af nyregistreringer og fabriksnye enmotors fly – er billedet omsider ved at vende?

Sterling's DC-8 omtales andet steds i bladet. Seneca II OY-BYI er fra 1975 og kommer fra Holland, ex PH-PEM, mens Cessna 150 OY-BYE er bygget i 1972 som N14475Q og har fløjet i Norge siden 1976 som LN-KAD. AA-5B OY-BPT er importeret fra Schweiz, ex HB-UCP.

Twin II OY-XMY er indført i havareret stand fra Tyskland (D-0820) og genopbyg-

get af *Carsten Thomsen*. Den var næsten ny ved havariet, bygget i fjor. Elan OY-XMR er også fra 1983 og kommer fra Sverige, ex SE-TYO, mens Tandem Falke OY-XNI er fra 1975, ex D-KOEW. Endelig er to ældre svævefly blevet istandsat og genregistreret, nemlig L-Spatz OY-MCX, der tidligere var i drift 1970-1979, og Baby OY-ACX, en virkelig veteran, bygget i 1948-50 af Ringsted Svæveflyveklub og prøvfløjet første gang den 2. april 1950 af *G. Buchwald*. Det forrige luftdygtighedsbevis udløb i 1974.



Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverrådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverrådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverrådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja,
Krogagervej 39, 2500 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Ildrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm).

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Jan Maxen, Holmegårdsvænget 3,
3320 Skævinge.
Telefon: 02 - 11 03 47.

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55
Postgirokonto: 6 12 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radiostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlid

Sekretariat:
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

KDA-aktiviteter siden sidst

14/5: Besøg på Arnborg (P. Weishaupt).

28/5: Repræsentantskabsmøde i Danmarks Flyvemuseum, Maglebylille samt generalforsamling i Flyvemuseets Venner (Harboe og PW).

31/5: Åbning af DM, Arnborg (S. Jakobsen, P.W. og M. Voss).

1/6: AirBP reception (Jakobsen og PW).

2/6: Åbning af KDA-weekend, Roskilde og Slaglille (Jakobsen, Søeberg, Baade, PW, MV).

3/6: Demonstration af spilstart af dragefly, Allerød (PW).

8/6: Civilforsvarsforbundets landsrådsmøde, Kbh. (PW).

13/6: Plenarmøde i Friluftsrådet (MV)

14-15/6: Møde i FAI's Council, Paris (P. V. Brüel).

14-16/6: KDA-Service i Stauning (A. Olsen).

18/6: Forretningsudvalgmøde (Jakobsen, Holgersen, Baade, MV og PW).

Nye direkte medlemmer i KDA

Dir. S. B. Jeppesen, Kolding

Dir. Harry Lorentsen, Roskilde

Dir. Ejnar Dissing Pedersen, Holbæk

Læril. Knud-Aage M. Poulsen, Lysabild

Trafikflyver Werner Wismar, Solrød Str.

Adam Grandt, Klampenborg

Henrik Stage, København S

Nye bøger i KDA's bibliotek

Yngve Norrvi: *60 år i oppvinden FLYV 1983*

Flyg-revyen 1982-83.

Flynytt 1982-83

Propel 1982-83

Flight 1983 I

Flight 1983 II

Flight 1983 III

Sailplane & Gliding 1982-83

Air Pictorial 1983

Sport Aviation 1983

Deutscher Aerokurier 1983

Soaring 1983

Aviation Magazine 1983 I

Aviation Magazine 1983 II

Thomas Knauff: *Glider Basic from first flight to solo.*

60 år

KDA's formand, direktør Søren Jakobsen. Bakkegården. Algestrup, 4682 Tureby, fylder 60 år mandag den 16. juni.

Danmarks Flyvemuseum

Ved repræsentantskabsmødet den 28/5 oplyste formanden, general Knud Jørgensen, i sin beretning, at overtagelsen af arealet på Vestamager var stillet i bero, indtil der var klarhed over byggeriet, men der var tilsagn om byggemodning. Der havde fortsat været god aktivitet såvel på Egeskov, Østerbrogades Kaserne samt hos SAS, og samlingerne voksede og forbedredes stadig. Indsamlingen af midler til at virkeliggøre byggeriet var inde i en afgørende fase, og bestyrelsen var stadig optimistisk.

Beretning, regnskab og budget blev godkendt. Formanden og Chr. Hunderup blev genvalgt. I stedet for P. Vilhelmsen, der ikke ønskede genvalg, valgtes Kjeld B. Nilsson.

— Generalforsamlingen i Flyvemuseets Venner var indkaldt for sent, men man besluttede at gennemføre det 10. ordinære møde. I 1983 var medlemstallet gået en del tilbage til ca 600, men efter aktionen i år næsten fordoblet igen med pt 1509 medlemmer. Der var indkommet betydelige midler, men den første million blev dog ikke passeret i 1983 (skete få dage efter mødet).

Red. Povl Westphall trak sig tilbage fra formandsposten og takkede sine kolleger for gnidningsløst samarbejde. Han udnævntes til livsvarig æresformand. Til bestyrelsen ønskede A. Helgstrand ikke genvalg, i stedet valgtes Bjarne Hansen. Bestyrelsen konstituerede sig senere med Chr. Hunderup som ny formand.

Flyveulykken ved Hjallerup

Formanden for Dansk Kunstflyveunion, fabrikant Eigil Christiansen, Gråmose v. Engesvang, omkom ved en opvisningsulykke ved Hjallerup marked den 31. maj, 38 år gammel. Han var igang med et spind i Pitts 2AS'en, men fik den af en eller anden grund ikke rettet ud i tide og fløj lige i jorden.

Ulykken er et hårdt slag for kunstflyveunionen, der i de sidste par år havde fået ny fremgang.

Flyveulykken i Storebælt

En Piper PA-28-140 OY-BGG forsvandt under en solonavigationsflyvning til Billund og derfra ad en rute rundt i Sønderjylland, videre mod Sønderborg den 10. juni. Piloten, den 37-årige Niels Haarup, Roskilde, havde meldt, at han ikke kunne nå Sønderborg, men ville vende tilbage til Roskilde. En stor eftersøgning resulterede i fund af vragester og papirer ved Agersø i Storebælt, hvor radarsporet ophørte kl. 1727.

Kalender — alment

3-9/9 Farnborough-udstilling

26/10-2/11 FAI generalkonference (Prag).

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 9. juli

KDA's JUBILÆUMSWEEKEND I BLANDET VEJR



Prinsen med følge ankommer til KDA's hus.



Nu står der også Henrik i KDA's historiske gæstebog, der går helt tilbage til 1928 og indeholder mange berømte – danske og udenlandske – flyvernavne.

De mange klubber af enhver art, der havde fulgt KDA's opfordring til at deltage i KDA's jubilæumswEEKEND for at vise, hvad det er der foregår på KDA's forskellige felter, var efter ugers forberedelser klar til at tage imod gæster ved flyvestævner og åbne huse fra morgenstunden lørdag den 2. juni.

Vejret var hverken helt godt eller helt skidt, nogle steder regnede det på det tidspunkt, hvor publikum skulle strømme ud på flyvepladsen – ét sted endda lige netop for lidt til at udløse regnvejr-forsikringen!

Men de fleste steder kunne det meste af det planlagte program dog gennemføres.

Prins Henrik i Roskilde og Slaglille

I Roskilde lufthavn havde Roskilde Flyveklub lagt op til et arrangement, der var hovedstadsområdet værdigt, og her havde KDA's travle protektor, Prinsen, lovet at komme til stede og åbne både landsarrangementet og det lokale stævne.

Prins Henrik landede et par minutter i kl. 10 og kørte præcis kl. 1000 op foran terminalbygningen, hvor han blev modtaget af KDA's præsident grev Flemming af Rosenberg og formand, direktør Søren Jakobsen

m.fl. Først gik turen over til KDA-huset, hvor prinsen blev budt officielt velkommen af medlemmer af præsidium og hovedstyrelse samt skrev sit navn i KDA's historiske gæstebog, på hvis første side Kronprins Frederik og Prins Axel skrev deres i 1934.

Kl. 1020 stod Prinsen på talerstolen foran terminalbygningen og åbnede dagens givenheder, hvorefter to af de F-16-fly, nylig selv havde prøvet, markerede åbningen.

De passerede på en øvelsesmission for at afprøve af de pladser rundt om i landet, hvor



Prinsen erklærer KDA's jubilæumswEEKEND for åbnet, hvorefter Roskilde Flyveklub stævne begynder.



Kaj Christensen fra Rønne forklarer Prinsen og Søren Jakobsen indretningen af den hjembyggede Long-EZ.

gik noget, ligesom en fotomission om dagen med to Draken kunne ses over ække steder. Herudover kom også antyper – nogle uanmeldt, når lejlighed så – forbi.

ter at Prinsen havde set de første opinger i Roskilde, besøgte han nogle af de ge udstillede fly, bl.a. så kontrasterende moderne lette fly som en Long-EZ og en ac Rally ultralet.

å satte han sig sammen med sin adjut op i T-17 flyet igen og fløj til Midtsjælls Svæveflyvecenter i Slaglille, hvor fik et indtryk af, hvordan en svæveflyub med spilstart driver sin virksomhed i har tidligere prøvet flyslæb selv på borg), hvorpå turen gik tilbage til Grøn-

ævnet i Roskilde fortsatte med et meafvekslende og varieret program, let eret af skyer og en smule regn, hvilket var medvirken til, at besøget ikke blev tort som ventet på de to dage.

et er forholdsvis lidt, der ved redaktions slutning er kommet af tilbagemeldin fra klubberne rundt om i landet, men meldes dog om gennemførte arrangementer fra Rønne til Vendsyssel. Der indogså en del avisudklip, der viser, at der nye steder er gjort en god indsats for at mest mulig PR ud af weekend'en.

forberedelserne

d afviklingen af »Åbent Hus« arrangementerne landet over 2-3/6 er de planlagte lige aktiviteter i forbindelse med KDA's jubelæum afsluttet.

i håber, klubberne får et godt udbytte af PR-virksomhed, der lokalt og på dsplan blev udført.

ra KDA udsendtes 19/3 breve til samt klubber, hvori vi opfordrede til at udpekontaktpersoner, der i samarbejde med A skulle forestå den videre planlægging. Ca. 55 klubber (af 247 mulige) reagee på denne henvendelse og modtog det eriale, der blev fremstillet til formålet,

KDA Jubilæumsarrangementer 2.-3. juni 1984



KDA
har i
75 år
været forbindelsen
til lufrummet



Den flotte plakat, der landet over fortalte publikum om KDA's virksomhed og – forsynet med lokale oplysninger – og den nærmeste klubs arrangement på jubilæumsdagen.



ns Henrik prøvesidder en Rotec Rally 3 alet – en type vi i øvrigt skal komme tilba- til.

herunder en meget flot firfarvet plakat (restoplaget sælges fra KDA til samlere og andre interesserede for kr. 25 pr. stk.)

Plakaten er tegnet af *Ingolf Christoffersen*, Frederikssund Frederiksværk Flyveklub, og han var også mester for KDA-husets vinduesudstilling.

En professionel PR-virksomhed, Brown & Dalum, Roskilde, blev engageret til at forestå kontakten til medierne.

Desværre kom dette firma ret sent ind i planlægningen på grund af et par svigten- de kontakter forinden.

Brown & Dalum satte imidlertid øjeblikkeligt alle sejl til og foranledigede en del forhåndsomtale i pressen og lokalradioer, omend man nok må betegne især de større dagblades forhåndsomtale som skuffende, ligesom TV svigtede totalt på trods af løfte om dækning.



Så går det videre til Slaglille. Prinsen og adjutan- ten, major O. L. Nielsen, tager hjelmene på i T-17 nr T-425.



Sekretæren,
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09 - 17 1934
Næstfm.: Finn Brinch 07 - 11 6431
Kasserer: Bø
Sekretær: Ricard Matzen 03 - 61 5250
Knud Larsen 03 - 42 4516
Gunnar Hansen 04 - 72 11 28
Knud Nielsen 05 - 65 74 25

Sidste udkald

Seneste tilmelding til det 15. Anthon Berg Air-rally var den 15. juni. Hvis der fortsat er ledige hotelværelser, eller du selv kan klare indkvarteringen, er der også en plads til dig i dette løb for de prægtige mænd/kvinder i deres prægtige maskiner!

Tag familie, venner og bekendte med og lad dem nyde turen, mens du navigerer rundt i det danske landskab. Rallyturen er lagt over nogle af de skønneste pletter, og der medfølger turistinformation til passagererne, så de ved, hvor de er henne!

Hvis du flyver i veteranfly, så tag også med, for her er særlige præmier at vinde, og rallyturen for denne klasse er tidsmæssigt ikke længere end for dem, der flyver i den »moderne« klasse. – Op på dupperne mande og få sendt din tilmelding nu, så vi også i år kan ses til årets begivenhed, nemlig den 3. og 4. august på Kruså-Padborg flyveplads.

FLY-træf Rø, Bornholm

DMU, Midtsjællands Motorflyveklub og Bornholms Flyveklub inviterer medlemmerne i alle landets motorflyveklubber til et fly-træf i week-end'en 18–19. august.

Vi skal hygge os og opleve Bornholms fascinerende natur.

Der arrangeres fodtur/sejltur/bustur til flere af Bornholms seværdigheder.

Lørdag aften samles vi om grillen. Overnatning kan ske »under vingen« i det medbragte telt eller på hotel.

Tilmelding til fly-træffet bedes foretaget klubvis.

Detaljeret program udsendes i DMU-nyt, så kontakt din klubsekretær eller kig på opslagstavlen i klubhuset.

DM 1984

DM i motorflyvning blev afviklet den 26. og 27. maj fra EKHG. Hvordan det forløb, kan du se andetsteds i FLYV, og den totale resultatliste er udsendt i DMU-nyt til din klubs sekretær.

Nordisk Mesterskab holdes den 30.6. og 1.7. i Torp i Syd Norge, så lad os flette fingre for at de danske deltagere får en pæn placering.

Fra DMU's certifikatudvalg

I forbindelse med arbejdet om indførelse af et »lille A-VFR« certifikat har der været overvejelser i retning af at benytte sig af eneflyvningsbeviset som adgang til flyvning. Eneflyvningsbeviset er jo egentligt et midlertidigt skoleflyvningsbevis, men muligheden for, ved mindre justeringer eller dispensationer, at flyve som elev hele livet, er slet ikke så urealistisk endda, hvis ens ønsker udelukkende går i retning af hobby- eller rekreativ flyvning.

Udvalget vil gerne i forbindelse med medlemmer, som er interesseret i at danne en lille gruppe, der på forsøgsbasis vil være med til at undersøge, hvor langt man kan komme ad denne vej.

Henvendelse til sekretariatet, 03 - 615250.

Nyt fra motorflyveklubberne

Hjørring-Vendsyssel

25 medlemmer deltog i klubturen til FSN Aalborg den 7/6, hvor man så kontroltårnet og F-16. Der planlægges tur til Teknisk Museum, Helsingør, i juni og en udenlandstur i august. Der er klubaften 1. og 3. torsdag i måneden til oktober.

Horsens Flyveklub:

Program for august og september:

5/8 Klubmesterskab
11/8 Hangarfest
26/8 Klubtur til Læsø
8–9/9 Klubtur til Tyskland

Midtsjællands Motorflyveklub:

Den 22. juli arrangeres badetur til Hesselø.

Odsherreds Flyveklub:

Klubturen i juni gik til KZ-rally i Stauning. Den 8. juli arrangeres sommertur til Endelave.

Randers Flyveklub

takker flyvevåbnet, Århus Svæveflyveklub, drageflyverne, microlight-folkene, modelflyverne, faldskærmsklubben samt for klubbens egne medlemmers indsats til det vellykkede jubilæumsarrangement 2/6. Der var 700 besøgende gæster på pladsen. – Klubbens program for 84–85 udsendes snart.

Skive motorflyveklub

30/6–1/7 Besøg af Chalmers Flygklubb, Göteborg
19/8 Klubmesterskab III i Viborg.

Aarhus flyveklub

Husk klubaften den 7. august kl. 19.30. I juli måned er der vedligeholdelse af klubflyet. Se opslaget i klubhuset.

Klubmesterskabet blev i år vundet af Hans Rasmussen og Evald Rosendahl.

FLY KØBES KONTANT

Piper 181 eller tilsvarende mindre fly har interesse gerne IFR og nyt luftdygtighedsbevis. Min. resttid: 5–600 timer.

Billet mrk. 37, FLYV, Postboks 68,
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde

Kalender – motorflyvning

29/6–1/7 VM for rallypiloter (Italien)
29/6–1/7 Nordisk mesterskab (NM)
Torp, Norge
30/6–2/7 Cognac Air rally
3–4/8 Anthon Berg rally, EKPB.
7–11/8 VM i præcisionsflyvning,
Dublin.
10–12/8 Int. Ostsee Rally, Lübeck E
kensee.
12–27/8 VM Kunstflyvning, Ungarn
18–19/8 DDU-flytræf, Rø, Bornholm
1/9 DMU Regionsmesters
EKVD
15/9 DMU Regionsmester
EKHO
22/9 DMU Regionsmester
EKRS
22/9–30/9 Air rally of France

Oplysninger om ovenstående – kor
DMU's sekretariat.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr 16 af 10/5 gav oplysning ændring i Konkurrencestruktur 79 v rangfølge på nationalholdet. Samt medfulgte referat af rådsmødet 28/4.

Medd. nr 17 af 10/5 om brug af radio anbefaling af, at man i pladsrunder kalder op ved aflydelse af det norm landingsmønster.

Medd. nr 18 af 14/5 giver oplysning om konkurrence om propagandafilm/vic film for svæveflyvningen i Danmark r frist 1/1–85 og præmier på 7000 og 3000

Medd. nr 19 af 14/5 indkalder kritik a nye BL'er og uddannelsesnormer ser 3/9 samt efterlyser medlemmer til ud om disse samt om s-teori.

Medd. nr 20 af 21/5 begrænser Ole drikens telefontid til 1300–1530.

Medd. nr 21 af 21/5 drejer sig om svæ flyveinstruktørers virksomhed ved flyvr med ultralette fly. DSvU hilser de nye rumsbrugere velkommen, men påpege det foregår i UL-unionens regi, sam svæveflyveforsikringen ikke dækker o ne virksomhed.

Medd. nr 22 af 5/6 handler om mulig for flyvning på unionens Twin Astir Nordic Open. Ny fortegnelse over svæ flyveklubber medfulgte.

– Af 326 deltager i s-teoriprøven den var 257 svæveflyvere, 69 medlemmer af dre unioner (ballon-, drage-, ultraletfly re) heraf yderligere 9 til prøve i enkelte 253 bestod straks. 53 først efter omprø mens 11 ikke bestod. Det gennemsnit resultat var 77,18%. Omprøverne fore nu skriftligt, og det skulle ske i uge 25

EM i klubklassen

Det 3. EM i klubklassen i Lesce i Jugosl en fra 2–14. maj blev gennemført me gyldige dage, den største opgave var

en trekant. Der deltog 29 piloter fra 7 lande, heraf 10 jugoslaviske. *Ivo Simenc*, J. G-101 vandt med 3002 p, fulgt af *Jiri anec*, Tjekkioslovakiet på ASW-15B 2957, *Janez Stariha*, J, på DG 100, med 2957, *Claus Triebel*, Vesttyskland, Mistral, 2643 og *Helmut Kiffmeyer*, V., på DG med 2537. Bedste svensker blev nr 16, med 2537. Flyene var handicappede med 96 til Club-Libelle, 100 til de ældste og 102 til de (fleste) nyere.

EM

Dette nummer udkommer, har vi holdt 4. EM for motorsvævefly i Räyskälä i Finland og det 2. EM i VM-klasserne i Vind og det 2. EM i VM-klasserne i Vind i Frankrig, der begge slutter 7. juli. Nationalholdet er nævnt i nr 5. Räyskälä-EM består af veteranen *Verner Jakobsen*, der flyver SF-28A, samt to hold fra Danmark: *Kai E. Andersen* og *Jesper Lund* på SF-28A og *Peter Kjeldsen* og *Frits Schneiders* på SF-25. Som holdleder fungerer *Per Høj* i første uge, *K. E. Andersen* i 2.

Hirth mindes

Den 25. årsdag for svæveflyveren *Wolf Hirths* død den 25/7-1959 fejrer Fliegergruppe Wolf Hirth den 25. juli en »stjerneflyvning« med svæve- og motorsvævefly til Hahnweide - Kirchheim/Wein. Seneste ankomst 1800. Om aftenen musik og mindeuddeling. Søndag 1100 mindehøjtidelighed og derpå hjemrejse. Nærmere DSVU.

Nationalholdet

DM ser det danske nationalhold ud således: *Stig Øye*, *Ib Wienberg*, *Jan S. Pedersen*, *Per Høj*, *Klaus Degner*, *Jørgen Thomsen*, *Jan Andersen*, *Per Winther*, *Niels Høj* og *Svend Erik Madsen*.

Udvalgte film og fotos?

En 45 min 16 mm film om svæveflyvning, optaget i Silkeborg, søges egnede steder til optagelser eller spændende fotos af svæveflyvningens barndom. Filmen handler om at fortælle almindelige mennesker om svæveflyvning i Danmark. Hvis du hjælper, så ring til *Carsten Wiehe*, telefon 6, 8680 Ry, på telefon 06 - 898191.

Priser

Prisemanter
 (AI 3567) *Henning Jensen*, Fyn

Prisdiament

Prisdiament
 af *Ebbe Gjørup*, Viborg

Prisdiamant

Prisdiamant
 af *Ring Nielsen*, Gjørring
 af *Jy Vad*, Herning
 af *S Bonde*, Silkeborg

JASKOLKA SÆLGES

1958, 1245 starter, 770 timer, komplet instrumenter, radio, faldskærm, baro- og vogn. Pris 17.000 kr.

Arne Nielsen 07 - 52 75 39
 bedst mellem kl. 17-18

Sølv-diplom

- 1302 *Søren Kenneth Enderlein*, Sønderjysk
 1303 *Jens Binderup*, Silkeborg
 1304 *Morten Stoltze*, Fyn
 1305 *Lars Sverre Rasmussen*, PDG
 1306 *Keld Hausballe Christensen*, Vejle
 1307 *Henning Skjølstrup Larsen*, Midtsj.
 1308 *Knud-Arne Hansen*, Århus
 1309 *Alfred Juel Hansen*, Viborg
 1310 *Mads Lykke*, Aviator
 1311 *Kent Johansen*, PFG
 1312 *Niels Chr. Olesen*, Holstebro
 1313 *Ove Clausen*, Herning
 1314 *Stener Leander Nielsen*, Holstebro
 1315 *Anne-Marie Beck-Nielsen*, Tønder
 1316 *Peter Mortensen*, Svævefly
 1317 *Kurt Anker Kirkeby*, Tølløse
 1318 *Claus Ellegaard Magnussen*, Tølløse

Kalender - svæveflyvning

- 23/6-1/7 FI-kursus 1
 25/6-7/7 EM-motorsvævefly (Finland)
 27/6-7/7 EM i VM-klasserne (Vinson/Verdon, Fr.)
 29/6-7/7 Hahnweide-konkurrence (Ty.)
 23-29/7 Talentkursus (Arnborg)
 30/7-10/8 Nordic Open (Arnborg)
 18-26/8 FI-kursus 2
 27/8-8/9 Grundkursus (Arnborg)
 1-8/8 EM kunstflyvning (Paderborn)
 15-22/9 HI-kursus 3.

- 1319 *Niels Peter Andersen*, Aviator
 1320 *Michael Hougaard*, Tølløse.

Nye S-certifikater

- Morten Elmeros*, Ålborg
Martin Krogh Pedersen, Spjald

DM-15 meter klasse i svæveflyvning 1984

Nr.	Navn	Klub	Fly	31/5	7/6	9/6	10/6	Total
				km	km	km	km	
				□	□	□	△	
				points	points	points	points	points
1	Stig Øye	PFG	ASW 20	973	824	772	349	2918
2	Ib Wienberg	Silkeborg	Ventus b	1000	781	692	350	2823
2	Erik Døssing	Viborg	ASW 20	906	768	775	274	2723
4	Jørgen Thomsen	Nordsjælland	ASW 20	979	845	694	137	2655
5	Kai Fredsø	Herning	ASW 20	816	735	549	113	2213
6	Jørgen Ib	SG-70	Mosquito	988	380	507	215	2090
7	Ole Arndt	Nordsjælland	LS 3 a	965	500	55	271	1791
8	Ove Sørensen	SG-70	ASW 20	936	500	0	262	1698
9	Per S. Rasmussen	Værlose	ASW 20	864	202	105	252	1423
10	Mogens Asbøg	Vejle	ASW 20	594	160	532	106	1392
11	Søren Kampmann	Herning	LS 3 A	609	192	549	0	1350
12	Agner Nielsen	Østsjælland	LS 3 a	124	380	509	129	1142
13	Niels E. Gjørup	Viborg	PIK 20 b	758	270	0	9	1037
14	Jesper Sørensen	Viborg	PIK 20 b	81	85	0	0	166

DM-standardklasse 1984

Nr.	Pilot	Klub	Fly	169,5	161,8	155,2	163,6	Total
				km	km	km	km	
				□	□	□	△	
				points	points	points	points	points
1	Jan S. Pedersen	Nordsjælland	LS 4	912	532	870	493	2807
2	Klaus Degner	SG-70	LS 4	907	519	777	493	2696
3	Jan Andersen	Nordsjælland	LS 4	1000	394	621	611	2626
4	Per Winther	Vestjysk	LS 4	829	508	598	587	2522
5	Niels Taarnhøj	Nordsjælland	Pegase	899	495	606	413	2413
6	Svend E. Madsen	Kolding	St. Libelle	727	507	766	354	2354
7	Knud E. Sørensen	Kolding	St. Cirrus	770	334	774	411	2289
8	Martin Riis	Svævefly	LS 1 d	752	518	618	380	2268
9	Ole Borch	SG-70	LS 1 f	693	358	776	312	2139
10	Mogens Hansen	Nordsjælland	LS 4	943	199	335	601	2078
11	Edvin Thomsen	Fyn	LS 4	663	111	790	439	2003
12	Niels Seistrup	Ålborg	LS 4	511	273	790	418	1992
13	Johs. Lyng	Vejle	St. Libelle	647	391	561	354	1953
14	Mogens Bringø	Nordsjælland	LS 4	902	140	275	543	1860
15	Bent S. Mogensen	Holstebro	St. Cirrus	600	296	563	371	1830
16	Carsten Thomasen	Skive	LS 1 f	577	150	623	418	1768
17	Poul Degn Jensen	Nordjysk	St. Cirrus	359	150	730	493	1732
18	Jørgen Lauritsen	Viborg	ASW 19	685	88	593	354	1720
19	Karl-Erik Lund	Vejle	ASW 19	733	304	234	434	1705
20	Torben R. Møller	Holstebro	St. Libelle	538	150	603	346	1637
21	Jens Ring Nielsen	Hjørring	LS 4	697	126	380	384	1587
22	H. Egsgaard Nielsen	Herning	St. Cirrus	104	326	773	375	1578
23	Ole Povlsen	Århus	Cirrus 75	769	140	104	493	1506
24	Kaj Hvolgård	Vestjysk	Astir cs	616	138	226	436	1416
25	Henrik Vinther	PFG	Cirrus 75	415	34	765	122	1336
26	Charles Gjørup	Holstebro	St. Libelle	638	121	120	384	1263
27	Poul K. Pedersen	Holstebro	St. Libelle	290	138	104	262	794

Eli Birkemos Jensen, Kalundborg
Bjarke Pedersen, Lyngby
Ulrik L. Pedersen, Kolding
Flemming K. Rasmussen, Årsløv.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator præsterede en 324 km ud- og hjemflyvning, to Arnborg retur og to Silkeborg retur 13/5, hvor der ialt blev fløjet 1100 strækkilometer fra Borup.

Jesper Mølbak i Ka-8 mellemlandede i Silkeborg for at hjemtage Silkeborgpokalen.

Frederikssund-Frederiksværk henlægger klubbens aktivitet til Arnborg i de 3 første uger af juli. To medlemsgrupper har købt en St. Libelle og en PIK 20. Motorfalken anvendes ved normerne A4-A6 i skoling - der er kommet 10 nye medlemmer. Der arbejdes på højtryk med ny plads, da 1990 er sidste år på den nuværende.

Billund havde ikke vejret med sig ved rallyet i bededags-ferien, hvortil 23 fly var tilmeldt. Arrangementet søges afviklet medio juni i stedet.

Herning har besluttet at anskaffe en DG 300, der forventes leveret omkring årsskiftet. Alternativet var LS-4, som kunne leveres næste forår. Klubben deltager i skolerens sommerferiearrangementer og modtager op til 20 elever ad gangen på to hverdage fra 7. klasse og opetter.

Kalundborg startede sæsonen med stor aktivitet. 3 hytter skiftede ejere i løbet af 3 uger. Der var travlhed med forberedelserne til »Åbent Hus« 2. og 3/6, hvor man startede med briefing, video film og instruktion. Derefter gæstestarter.

Midtsjælland arrangerede for tiende og formentlig sidste gang Sjællandsmesterskaberne, der desværre som forsommerens øvrige konkurrencer led under vejrudernes ugunst.

Nordsjælland måtte begrænse skoleflyvning m.m. i nogle uger grundet klager over støj fra reserveslæbeflyet. Men nu er såvel den renoverede Super Cub som den hvide Follow Me vogn i sving. 7 hold deltog i DM med en mester som resultat. Dagen efter det magre DM-vejr fløj Ole Arndt 500 km trekant fra Arnborg!

Silkeborg udfoldede stor aktivitet på PR-fronten i foråret. Bl.a. udstilledes et fly på en skole i forbindelse med skolens emneuge. Resultatet blev ca. 16 på prøvemedlemsskab.

Skrydstrup indviede sin nye hangar, der har kostet kr. 160.000 og mange arbejdstimer, ved en reception hvor flyvestationens chef oberst B. V. Larsen udnævntes til æresmedlem.

Vestjysk har indkøbt en tysk Motorfalk B. En LS-4 er bestilt til levering i foråret 85. Astir CS havarerede under spilstart, hvorved flyets krop fik omfattende skader. Piloten slap uskadt. Et fly har været udstillet i to indkøbscentre, hvor man også uddelte materiale om svæveflyvning til interesserede.

Viborg lagde sig i spidsen i de midtjyske mesterskaber både i 15 m klassen og standardklassen 5-6/5. Niels Ebbe Gjørup fløj en 519,3 km ud-og-hjem med 84 km/t og skulle dermed have slået Ib Braes lokale danmarkrekord på 81 km/t.

Vordingborg mistede den 4. juni sin formand, Poul Lyngbøj Olsen, der døde i en

alder af 78 år. Klubben var en af vore ældste - han begyndte selv at flyve der i 1933 og opretholdt den længe passive klub som tilsluttet klub til det sidste. Nu ophører den, og hans enke beder alle om at slette den og undlade at sende meddelelser, klubblade etc. mere.

Århus Jan Skytte satte 8/5 uofficiel danmarkrekord ved i en Ka-6E at gennemføre en 505 km Δ , den første i Danmark med træfly. Dermed vandt han et gammelt vædemål.

DM med varmluftballon

Dansk Ballonunion gennemførte årets danmarksmesterskab i perioden 16.-20. maj, hvor der blev gennemført 5 delkonkurrencer på 3 flyvninger. Dansk mester 1984 blev Henning Sørensen:

1. Henning Sørensen 3954 point
2. Lau Lauersen 2891 point
3. Rimmy Tschernja 2766 point
4. Kai Paamand 2498 point
5. Lis Mikkelsen 2163 point

Sten-Åke Bjørnstedt fra Sverige var stævneleder og blev assisteret af Clausentrioen (Benny, Kim og Peter).

Afviklingen af mesterskabet var henlagt til Svæveflyvecenter Arnborg, hvor ballonfolkene følte sig velkomne. Flere benyttede således også lejligheden til at få deres første svæveflyvetur.

Afslutningsfesten, hvori 35 deltog, blev meget vellykket afholdt med bl.a. hel grillstegt lam i den tidligere brugs i Arnborg by, hvilken nu bebos af en »gammel« Ballonentusiast, Herbert Semey.

Norsk luftseiladsforenings minnepokal

Denne pokal fra 1910 (oprindeligt »Helle-Ludvigsen«-vandrepokal), som europæiske ballonpiloter nu konkurrerer om

Kalender - anden flyvesport

1-7/7	DM drageflyvning (Samsoe)
26/7-5/8	EM drageflyvning (Vågå, ge)
22/8-2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26-31/8	EM varmluftballon (Engla)
29/8-9/9	VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)
17-22/9	VM i linestyling (USA)
14-18/10	VM med indendørs model (Japan)

hvert år, blev i år vundet i Norge af E. Sem-Jacobsen, Oslo Ballong Club - rigt i KDA's jubilæumsweekend, hvor fleste danske ballonfolk måtte nøjes at se på, hvad andre kunne lave i blæse.

Bemærkelsesværdigt var det, at p.vinderens far, kaptein Einar Sem-Jacobsen, også har vundet pokalen eng nemlig allerede i 1912.

K. Paan

Partenavia købes

Stand og årgang bedes opgivet til L.B.K. ding, Postboks 53, 5240 Odense NØ.

PA-28-235 anpart til salg

18.000 kr., flyves til 350 kr. pr. time, fuld

Jan Feddersen

dag: 02 - 95 12 33 lokal 20

aften: 02 - 25 49 46

GRUMMAN

AA1, TT siden ny 700 timer, 720 COM - VOR/LOC, autopilot m. coupler IGT, cyl.t. Pris 75.000 kr.

AA*, TT siden ny 1250 timer, samme u som ovennævnte. Pris 105.000 kr.

Priserne kan blive mindre alt efter udstyr kontant.

Vagn Stevnhoved

Grenå 06-32 1355

SPANIEN
FUENTEMILANOS
August
September

Sølv-C
Guld-C
Diamanter

Når sommerregnen i Nordeuropa gør svæveflyvningen dårligere, går det løs i det spanske højland, termik til 2000-3000 m og bølger over 5000 m. Spilsart og flyslæb. Sikker organisation, sensæson rabat.
Information: 0049 - 5202 - 4323 eller postkort. Segelflugschule - Flugplatz - 4811 Oerlinghausen.

**SEGELFLUGSCHULE
OERLINGHAUSEN**

aerospatiale ER MERE



For yderligere informationer, kontakt...

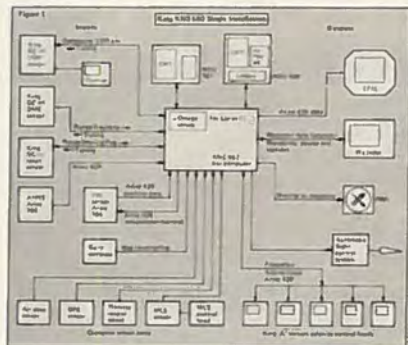
SOCATA
 Direction des ventes
 12 rue Pasteur
 92150 Suresnes FRANCE
 Télex : AISPA 620 059 F

COPENHAGEN
 AVIATION TRADING
 Roskilde Airport
 4000 Roskilde
 Tel. (02) 39.11.14



RO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONICS

LONG-RANGE NAVIGATION



ONLY KING'S NEW KNS 660 HAS IT ALL

Forlang venligst brochure tilsendt.

SALG . SERVICE . GARANTI
 Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
 Maersk Air . Fokker
 Grønlandsfly . Flyvevåbnet

A V I A RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVEINSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

FLYUDLEJNING

SKOLEFLYVNING

TAXAFLYVNING

FLYANPARTER

TEORIUNDERVISNING

RADIOTEORI

IKAROS FLY aps

02-39 10 10*

HANGARVEJ A 12 · KØBENHAVNS LUFTHAVN · DK-4000 ROSKILDE · TLX 43281 ITC DK



PHANTOM

Den ultralette for den ansvarsbevidste pilot og klub som kræver højeste sikkerhed, søges introduceret i Skandinavien. Hertil ønskes forhandlere. Hvis Du eller Dit firma mener at være den rette, så skriv kortfattet til os, lidt om dig selv.

Lidt info om PHANTOM: har konventionel styring, høje G-værdier, lav stall-hastighed, lavt støjniveau. 1 & 2-sædet model, meget tilbehør. Levering FOB Gelnhausen W-Tyskland. Henvendelse til:

Rainbow Air Service KG
Info Nord DK
Nyholms Allé 37
DK-2610 Rødovre
Tlf.: 01 - 41 23 54
(01 - 63 93 85)

BESØG SILVERHILL-KLIPPAN

Ideel tur for hele familien, flyv direkte dertil (nærmeste fortoldning Landskrona eller Höganäs). Mange faciliteter bl.a. dyrepark, veteranfly, Rolls-Royce. Restaurant & Cafeteria med rimelige priser.

Seminole PA-44, Collins, tt 996, 1979. Seneca PA 34, IFR, Alt. III B, 1973, Aztec E PA 23, King IFR, HSI, RM, Cessna F-172 M, VFR, 650 hrs left. **Contact 05-13 79 00**

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 182, 310, Piper 140, 180, 235, Horizon, AA5. Aztec PA 23/250. Rallye, Mooney.

H. L. AIR ApS tlf. 05-43 51 33
Privat tlf. 05-62 66 16

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

GRATIS KATALOG
på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudsager!
ARMY-VARER
Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

UDLEJNING hos DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning GRØNHOLT.

2 stk. AA5A kr. 450,- pr. time og 1 stk. AA5 525,- pr. time incl. startafgift.

Hverdage 9-16: Tlf. 02-28 11 70
Øvrig tid: Tlf. 02-30 06 00

Til salg

2 stk. Piper Tomahawk - 1978 og 1979. Totaltid ca. 165 og 85 timer.

King Training Package inkl. 720 kanals og VOR.

1 stk. Rallye MS 880B.

Lav gangtid siden motor overhul VHF, VOR, ADF, MBR, TXP.

Flyene sælges for bedst acceptabelt tilbud

DANFOSS AVIATION DIVISION A/S
Sønderborg lufthavn
04-43 35 25



SKOLEN FOR LUFTFARTSUDDANNELSERNE

TÆNKER DU PÅ AT BLIVE ERHVERVSPILOT?

Afdelingen for
besætningsuddannelserne
Hermodsgade 28
2200 København N
Telefon: 01 81 75 66

Ring og få oplysninger på Skolen for Luftfartsuddannelserne.
Teoriundervisning påbegyndes til august 1984.

Dag- såvel som aftenkurser til B/I samt C/D.

Yderligere afholdes kurser til flyveklarere samt flyveinstruktører.

Alle kurser afholdes under forudsætning af tilstrækkelig tilmelding.

Lær at flyve
i sommer



HER ER FLYVESKOLERNE

De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. B = trafikflyvercertifikat af III klasse. C = trafikflyvercertifikat af II klasse. D = trafikflyvercertifikat af I klasse. I = instrumentbevis. IFR = instrumentflyvning. VFR = sigtflyvning. PFT = periodisk flyvetræning. TWIN = to motors. INT. = internationalt. NAT. = nationalt. nat-VFR = tilladelse til at flyve i mørke. FLT = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14
A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14
A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10
A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00
A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA
A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.
A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.
Tlf. 05-33 89 11.
Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.
Tlf. 07-36 92 66.
A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.
Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,
TS: 07-96 52 22.
A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.



Flyforsikring
01-13 14 15



Dansk Søassurance
Hafnia Forsikring
Holmens Kanal 22, 1097 København K.



Præcision & pålidelighed.

Vi reparerer ikke bare fly, – vi leverer præcision og pålidelighed. Tryghed for at arbejdet er udført med størst mulig akkuratess og af top-professionelle flymekanikere.

Når det kommer til stykket, er det jo sikkerhed, det handler om. Og den sikkerhed kan vort moderne flyværft i Roskilde Lufthavn give dig.

Vi udfører reparationer af enhver art. Vi udfører almindelig vedligeholdelse, foretager trouble shooting, batteriservice, genopbygger efter skader, lydisolerer, laver hydraulic test og afbalancerer propeller.

Vi producerer og sælger specialværktøj samt udstyr og afholder kurser for mekanikere og piloter.



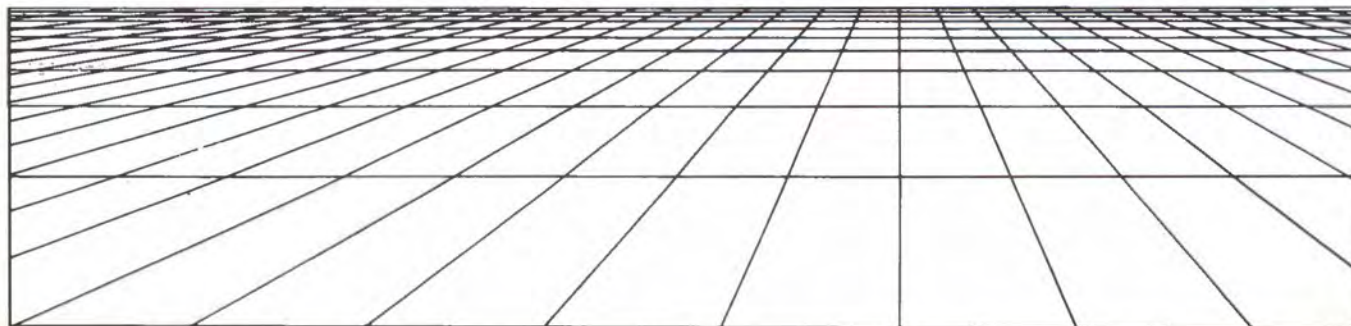
BOHNSTEDT-PETERSEN & DYRBERG AS

Flyværft

Vi er servicecenter for:



Solhøjgårdsvej 6-8 . Roskilde Lufthavn . 4000 Roskilde . Tlf. 02 - 39 11
Telex: 43147 . Radio: 130-57 mcs.



FLYV

8

ARGANG

AUGUST 1984

KR. 13,00



Flyvabnetts Britannia

Januaripris 1984
1984
1984

World Jet Trading

- when you want to trade-in, buy or sell...

LEARJET 35A 1978, TT 1550 HRS T/R, MSP DUAL COLL 3RD INV. CARGO DOOR	LEARJET 35A 1981, TT 1400 HRS DUAL FIS-84 FD ASB 850 HF RDR 1300 RADAR 8 PASS	LEARJET 25B 1974, ENGS. 10/2400 HRS SOH ASB 100 HF NEW INT/EXT 1981 ONE OWNER	LEARJET 35A 1977, TT 5700 HRS COLL 718U-5HF CARGO DOOR ALL SBs + MODS UP TO DATE	CITATION II 1979, TT 2150 HRS DUAL COLLINS KHF 950 HF TWO INTERIORS	CITATION II/SP 1980, TT 630 HRS GNS 500A-II ASB 500 HF ANGLE OF ATTACK	CITATION II 1982, TT 200 HRS T/R PRIMUS 300 RDR ANS 31C RNAV 300 RADIO ALT	CITATION I 1978, TT 1650 HRS DUAL COLLINS RDR 1100 RADAR ANGLE OF ATTACK ON CESCO	CITATION I/SP 1979, TT 2800 HRS BENDIX 3500 RNAV AA 215 RADAR ALT FINE CONDITIO NO DAMAGE
CITATION 500 1974, ENGS. 1810/1720 SOH NEW HSI COLL 50 ALT. ANGLE OF ATTACK	CITATION 500 1974, TT 3300 HRS 900 HRS SOH ANGLE OF ATTACK COLL ALT 50	FALCON 10 1976, TT 1250 HRS DUAL DME, TDR, ADF COLL 718U-5HF ONE OWNER	FALCON 20 1969, TT 4650 HRS ENGS 1450 SOH 510 SHSI, APU COLOUR RADAR	FALCON 20 1974, TT 2400 HRS APU, 450 HRS DUAL COLLINS IMM. SALE	FALCON 50 1980, TT 1250 HRS DUAL GNS 500A LTN 72R INS DUAL 718U-5 HF LIKE NEW	FALCON 50 1980, TT 995 HRS DUAL 718U-5HF LTN 211 OMEGA APU, 545 HRS MSP + CAMP	CITATION II/SP 1982, TT 1200 HRS T/R GNS 500-III ONE OWNER NO DAMAGE	LEARJET 55 1981, TT 600 HRS T/R FIS-85/FIS-84 F TRIPLE COMM 7 PAX
CONQUEST 425 1981, TT 1300 HRS BENDIX RADAR SUNAIR TRANSC. DE-ICE SYSTEM LEATHER INT.	CONQUEST 441 1978, TT 1675 HRS 200 HRS SHSI COLL PROLINE COLL HF 200	TWIN OTTER 300 1978, TT 9000 HRS ENGS 2800 SOH COLL PROLINE SUNAIR 100 A HF 20 PASS	KING AIR 200 1979, TT 2030 HRS COLL AVIONICS HI-FLOT GEAR ALWAYS HANGA- RED	KING AIR 200 1981, TT 1500 GOLD CROWN RADIANT HEAT DUAL RMI	KING AIR 200 1979, TT 2250 DUAL COLL NEW EXT/INT AFT AIR COND.	KING AIR 200 1983, TT 200 HRS GOLD CROWN WXR 300 RADAR LIKE NEW	KING AIR E90 1979, TT 1600 HRS GOLD CROWN DUAL RMI DUAL TDR, ADF AFT CABIN DOOR	KING AIR C90- 1982, 970 HRS COLOUR RADAR 2 INTERIORS NEW CONDITIO
KING AIR C90 1981, TT 1300 HRS 0 HRS SHSI GOLD CROWN ATT. BUY	KING AIR C90 1975, TT ENGS. 1170/1310 SOH KING AVIONICS BENDIX RDR 130 NO DAMAGE	KING AIR F90 1980, TT 1300 HRS 200 HRS SHSI GOLD CROWN PRIMUS 300 RAD. ATT. BUY	T C 690B 1977, TT 2750 HRS ENGS. 0 HRS SOH RDR 1200 RADAR IDC ENC. ALT 8 SEAT	KING AIR F90 1980, TT 800 HRS DUAL COLLINS PRIMUS 300 COLOR RDR MUST SELL	MERLIN IIIB 1980, TT 900 HRS COLL PROLINE NO DAMAGE LIKE NEW	CHEYENNE II 1977, TT 1975 HRS GOLD CROWN ASB 600 HF BENDIX 1201A RAD.	CHEYENNE II 1980, TT 1150 HRS KFC 300 SYST 8TH SEAT ONE OWNER	CESSNA 340A 1979, TT 750 HRS KING AVIONICS KFC 200 AP/FD DE-ICE SYST

WORLD JET TRADING ApS., COPENHAGEN, DENMARK, TELEX 22366 WJTDEN DK, TELEPHONE: 1-13313

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TROM

BECKER

VHF COMM.
TYPE AR 3201

760 kanaler 118-136,975 MC.
Strømforbrug: 70 mA

4 faste kanaler
Montering: 2" Hul.

720 kanals VHF fra 1 Jan 1985

Vi kan anbefale denne fikse løsning, hvis der er pladsproblemer i dit fly.
løvrigt lagerfører vi VHF anlæg i fabrikat Collins, King og Narco. Venligst forlang brochure tilsendt. Illustration i naturlig størrelse



Hør vore tilbud i brugt udstyr på 02-39 01 81, Søren Jakobsen.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

AVIA RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

HT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVE INSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNA

DEN NY PIPER MALIBU VERDENS FØRSTE OG ENESTE MED TRYKKABINE I ENMOTORS KABINEKLASSE.



Vi forstår, at mange af Dem har ventet i femten år eller mere for at få fat i en virkelig god enmotors med trykkabine.

Men vi tvivler på, at de forestillede Dem noget som denne.

Den seks-sædede Piper Malibu vil rejse med 215 knob i 5.000 fod. Efter start fra en 2000 fods bane med tre passagerer og 120 pund bagage kan den flyve 1330 sømil med reserver. Og den forbruger kun 16 gallons brændstof i timen, mens den gør det.

Med hensyn til størrelse og komfort er passagerkabinen i Piper Malibu faktisk kun én tomme mindre i bredden end passagerkabinen i en Piper Navajo.

Kontakt Deres Piper-forhandler om yderligere endsgeminger.



Piper Aircraft Corporation, Vero Beach, FL 32960
Member of GAMA

FORHANDLER FOR NORDEN:

Trygve-Aero
P.O. Box 321
S-611 27 Nyköping
Sverige
Telefon: 00946 15582520
Telefax: 64004

FORHANDLER FOR DANMARK:

Jetair Aircraft Sales
Københavns lufthavn
4000 Roskilde
Danmark
Telefon: 02-39 10 00
Telefax: 43 181

Velkommen til Haderslev Flyveplads - nu med asfaltbane

EKH

Flyvepladsen

Haderslev Flyveplads S/I, 6100 Haderslev
Tlf. 04-52 86 11

Åbningstid: 0800 — ss, dog ikke senere end 1900.
Asfaltbane: 10 — 28, 750m x 23m.
Beliggenhed: Mellem Christiansfeld og Haderslev.
Radiofrekvens: 122,5
Toldflyveplads.
Udlejning/salg af hangarer.

Flyveskole

Haderslev Flyveskole, 6100 Haderslev
Tlf. 04-52 85 86

P.F.T. — Skoleflyvning — Udlejning

Skoleflyvning til A-certifikat:
Kr. 555,- pr. time incl. moms

P.F.T. til A-certifikat.

Omskoling — Fotoflyvning — Rundflyvning

Udlejning:

C-172, IFR kr. 435,- pr. time
C-152, VFR kr. 380,- pr. time

Flyværksted

Haderslev Flyværksted, 6100 Haderslev
Tlf. 04- 52 86 40



FLYMØLLER

v/ H. M. HANSEN

Eftersyn — Reparation — Vejning
og vedligeholdelse af fly.

Flyvepladsanlæg

Asfaltbaner — Betonbaner —
Terminal og hangarbygninger.

Trænger græsbanen til et "lift"?
Skal den drænes/afvandes?
Vi taler med involverede myndigheder.

FLYVEPLADSSPECIALISTEN

OVEARKIL

Aktieselskab

Hovedkontor: Haderslev, tlf. 04-52 50 50

air BP
international

AVGAS 100LL
AVIATION OIL

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Welshaupt (ansvarshavende) og
Hans Koføed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den
første i forudgående måned.

Brevdrag fra læserkredsen er velkomne, både
tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion
og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt mate-
riale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
beholder sig ret til at redigere og om fornø-
dent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatteres
egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs
mening.

Illustrationer kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændrin-
ger rettes til det lokale postvæsen.

Annoncepriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Småannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Indleveringsfrist for annoncer:

1. i første i forudgående måned.

Tryk og tryk:

N. Olaf Møller

Indholdsfortegnelse:

Fort sagt	230
Danske helikoptere	232
Ønlandsfly	234
Stac Rally familien	236
Flyvning fra lænestolen	238
En skrænt-til termikflyvning	240
Stig Fly	241
Erden rundt non-stop?	242
Stent hus i Værløse	243
Stig hjemmet DM i svæveflyvning	244
Stig Fly	246
Stig-rallyet	246
Stig Fly Yankee	247
Stig Fly Organisations-Nyt	248

Opsidebilledet:

Stig Fly AS 355 M Ecureuil 2 er
en tomotors militære udgave af den
sædvanlige helikopterfamilie, der
oftest findes inde i bladet.

Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 8 August 1984

57. årgang

Udtagelsesproblemer

Kongelig Dansk Aeroklubs medlemmer i mange flyvesports-kategorier del-
tager efterhånden i talrige internationale mesterskabskonkurrencer, arran-
geret under FAI's ledelse.

At udtage de bedst kvalificerede i en sportsgren er ingenlunde nemt.
Inden for de forskellige kategorier anvendes varierende systemer, og i de
enkelte grene ændres kriterierne i takt med de indvundne erfaringer.

Svæveflyverrådet opgav i sin tid en individuel vurdering til fordel for en
automatisk udtagelse af et nationalhold baseret på sidste DM's resultater,
hvoraf de to klasser kombineres efter en bestemt formel.

Det er dejligt nemt for rådet og dets sportsudvalg, der slipper for diskus-
sioner – eller gør de?

Det danske vejrlig giver erfaringsmæssigt ofte så få og svage konkurren-
cedage, at tilfældighederne spiller for meget ind, så en kvalificeret svæve-
flyver kommer lavere på ranglisten, end han alment vurderes.

Således placerede det fx *Stig Øye* (nr 7 i sin klasse og nr 13 på nationalhol-
det) lavere end fortjent i fjor. I år blev han nr 1 over hele linien, så der er ikke
brug for den nye FAI-regel om, at et land med en verdensmester får en
deltager mere end normalt med, så man sikrer sig, at mestrene kan forsvare
deres stilling, og at de andre får chancen for at slå dem.

Noget lignende ramte imidlertid i år vor »kronprins« *Jan Andersen*, der
trods nr 3 i sin klasse kun er nr 7 på nationalholdet – ikke nok til at være
blandt de 3 eller 4 ved VM i Rieti i 1985.

Ved det netop afholdte EM i Vinon var han klart den bedste danske
deltager.

Svæveflyverrådet bør derfor overveje at anvende vor ekstra plads næste år
således, at det danske VM-hold bliver så stærkt som muligt – også under
hensyn til den betydelige træningsstøtte, man til samme formål får fra Team
Danmark.



Forsvarsforliget

Den 29. maj indgik de fire regeringspartier forlig med socialdemokratiet om forsvaret for en treårig periode. Det blev stort set en nulløsning, skønt regeringen havde lagt ud med ønsker om en forøgelse på 320 mio. kr. om året.

Til materiel får de tre værn tilsammen 6 mia. kr., hvoraf Hæren får halvdelen, bl.a. ca. 1 mia. til nyt nærluftforsvar og 300 mio. til panserværnshelikoptere. Derimod ser det ikke ud til at Søværnet får sine stærkt savnede flådehelikoptere i denne omgang, men der afsættes dog penge til udstyr til inspektionshelikopterne, så de kan bruges til måludpegning for Harpoon-missiler.

Flyvevåbnet får 1,7 mia. hvoraf den ene mia. går til anskaffelse af 12 F-16, så Flyvevåbnet ved forligsperiodens udløb i 1987 vil råde over 4 F-16 eskadriller og 2 med Draken. Det bliver dog uden reserver af betydning, for af de 57 leverede F-16 er de tre havareret (den 58. og sidste af den oprindelige ordre kommer først næste år), og normen i en eskadrille er 16 fly. F-104 udgår med udgangen af 1985. Endvidere skal der anskaffes en ny udgave af Sidewinder luft-til-luft missilet og en ny type luft-til-overflade missil.

Det samlede forsvarsbudget bliver uændret i forligsperioden i forhold til budgettet for 1984-85, d.v.s. 11,44 mia. kr. Driftsudgifterne forhøjes dog i 1985 med 2%, og lønninger på samme måde som i de civile budgetter. Endvidere reguleres budgettet efter udviklingen i valutakurser, brændstofpriser og priser på importeret materiel.

112,5 t fragt med én Jumbo

Lufthansas Boeing 747-230F D-ABYU fløj for nylig fra Frankfurt til New York og Chicago med 112,5 t fragt, hvilket vist må være rekord for en Atlantflyvning. Flyets maksimalt tilladte last er 113 t, så det må siges at være en god udnyttelsesgrad, muliggjort af gunstige vind- og vejrforhold samt at en usædvanlig stor del af lasten bestod af tungt gods som maskiner og reservedele.

Ny Gulfstream III udgave

Gulfstream SRA-1 (surveillance, reconnaissance aircraft) er en ny variant af Gulfstream III, specielt beregnet til elektronisk overvågning, recognoscering og havpatruljering. Som de danske Gulfstream III har den en stor lastedør i højre forkrop, men SRA-1's er endnu større, idet den er 206 cm lang. Desuden har SRA-1 SLAR, Side Looking Airborne Radar, og en række udskiftelige moduler med elektroniske sensorer. Derimod har den ikke winglets.

SRA-1 vil blive vist på Farnborough, men desuden har Gulfstream lejet en af Flyvevåbnets Gulfstream III til forevisning på udstillingen.

Air Lanka flyver på København

Air Lanka, Sri Lanka's luftfartsselskab indledte den 6. juli beflyvningen af Kastrup, med en egentlig forbindelse med Lockheed TriStar. Selskabet repræsenteres i Danmark af Maersk Air.

Selskabet er ungt, idet dets første flyvning fandt sted den 1. september 1979 med en indlejet Boeing 707. Det beflyver nu 24 destinationer i 20 lande. Nye destinationer i år bliver ud over København Tokio, Nairobi og Mauritius. Flåden består af en Boeing 737, der bruges på ruter til Indien og Maldiverne, fem TriStar, hvoraf to langtrækkende -500, og en Boeing 747, der i juli blev indsat på ruten Colombo-London. Endnu en B 747 leveres inden årets udgang.

I 1980 befordrede Air Lanka 96.000 passagerer, i fjor 600.000. Fragtmængden voksede i samme tidsrum fra 1.223 t til 6.982 t.

Flyveulykken ved Assens

Under den halvårige NATO-øvelse Blue Moon kolliderede to F-16B, ET-209 og ET-211, i lav højde over Helnæs ved Assens. Piloten på sidstnævnte, der var ene ombord, skød sig ud og reddede livet, hvorimod piloten på ET-209, løjtnant Egon Christensen og klarmeldereren, overkonstabel F. Mortensen, der var med som passager, omkom. Begge fly kom fra ESK 730, FSN Skrydstrup.



Jetair har i juni demonstreret en Piper Cheyenne IIIA i Norden, efter at flyet 10/5 fløj strækningen Boston-Paris via Gander på 7 t 55 m, dvs. 530,2 km/t i klasse C-1-e (firmafly fra 3 til 6 t). FAI's cirkulære om anmeldte rekorder siger ganske vist 329 km/t, men det skal nok være m.p.h. Jetair regner med, at der afsættes adskillige af typen i Norden.

Erik Østbirk

Direktør Erik Østbirk, der døde den 6. juni, 59 år gammel, kom ind i luftfarten straks efter befrielsen, da han blev ansat i USAAF Air Transport Command. I 1946 blev han regnskabschef i Københavns lufthavnkontoret for American Overseas Airlines, der da fløj på København, og da selskabet tre år senere blev overtaget af Pan American, blev han direktør for det danske kontor. 1950-1955 var han direktør for Trans World Airlines Skandinaviens-afdeling, hvorefter han blev salgsschef i SAS Rejse Danmark. Sidst i 1950'erne foreslog SAS ledelsen, at selskabet skulle engagere sig i chartertrafikken, men forslaget blev ikke gehørt, og Østbirk forlod derfor SAS og oprettede sammen med nogle venner et charterselskab Nordair. Det blev købt af SAS nogle år senere, og hurtigt nedlagt, men i 1964 var Østbirk medstifter af Air Nord, der samarbejdede med Oster Air Charter under navnet Internord, men måtte standse driften i 1968.

Østbirk, der også havde interesser i telbranchen, vendte ikke tilbage til luftfarten. Han blev i 1963 hædret med Luftfartspokalen af Kongelig Dansk Aeroklub og Pressens Luftfartsmedarbejdere.

Svend Levi

Souschefen i Flyvevejrtjenesten, luftfartsspektør Svend Meinert Levi, afgik ved døden den 8. maj, kun 56 år gammel. Han begyndte i Flyvevejrtjenesten i 1946, der dengang var Meteorologstyrelsen, og som meteorolog 1950-51 i fotoflyvningerne på Grønland med flyvevåbnets B-17, der overvintrede derpå ved Mestersvig.

I en lang årrække gjorde han tjeneste ved Centralflyvevejrtjenesten i Kastrup, hvor han bl.a. beskæftigede sig med vedligeholdelse af bygningen og driften af EDB- og kommunikationssystemerne. I 1981 kom han til Flyvevejrtjenestens inspektorat som chef og leder af planlægnings- og driftstjenesten.

K. E. Simonsen død

Major K. E. Simonsen, der døde den 9. juni, 76 år gammel, blev landskendt for sin rolle som leder af Zonens Flyveambulancetjeneste, hvor han begyndte som enepilot i 1946 på Monosporen OY-DAZ. Han udførte mange bemærkelsesværdige flyvninger, bl.a. i 1946 og senere med KZ IV. I de sidste dage i 1945 fløj han således den svenske fredsmægler greve Folke Bernadotte til handlinger med Himmler. I øvrigt var også Simonsen, der indfløj KZ IV og senere KZ III prototypen.

Simonsen, der var militærflyver fra 1941, vendte i 1953 tilbage til den militære flyvning som næstkommanderende ved Flyvevåbnets skole på Avnø. Fra 1958 til 1968, da han faldt for aldersgrænsen, var han chef for FSN Vandel.

Hvem mangler et tårn?

Hvis en af vore flyvepladser mangler et tårn, så bliver Billund lufthavn den eneste, der mangler et tårn. De gamle »tårnkappe« ledig og kan fås afhente den!



Hellighed Paven stiger ud af Crossair's første SF340

b-Fairchild 340 i drift

30. maj fik Saab-Fairchild 340 typeluftfartsmyndighedsbevis af de svenske luftfartsmyndigheder. Certificeringen tog lidt længe, men oprindelig planlagt og afsluttet efter en intensiv afprøvning under opretholdelse på 150 flyvetimer. I alt har de første SF 340 fløjet godt 1.800 timer og har flyveprøverne, der har strakt sig over 10 måneder.

Det første selskab, der satte det svenske trafikfly i drift, var det schweiziske Crossair, der overtog sit første af ialt tre fly den 6. juni. Selskabet, der kun er et år gammelt, har i øjeblikket 9 Fairchild 340 og 150 ansatte, hvoraf halvdelen er piloter. I sit første hele virksomhedsår befordrede det lidt over 50.000 passagerer. I 1983 var tallet 212.160, en stigning på 15% i forhold til 1982. Rutenettet forbinde 15 byer i otte centraleuropæiske lande. Det er af trafikken er indenrigsk, og den travleste rute er Zürich-Lugano-Geneve. Det er dog den prestigefyldte rute Basel-Landschaft, der den 15. juni havde premiere på det nye fly, men allerede den 12. juni fløj paven Johannes Paul II to gange i Crossair's fly under sit officielle besøg i Schweiz. Crossair kalder SF340 for Cityliner og har indrettet dem til 33 passagerer mod 35 i standardgaven, idet selskabet har størrelsen for at kunne servere varm mad på internationale ruter.

køber Friendship

Det har for ca. 97 mio. kr. købt fire brugte Boeing F. 27 Friendship, oprindelig leveret til Trans-Australian Airlines. De har fløjet lidt over 34.000 timer hver og er nu indsat i drift til efteråret efter ombygning af kabinen til SAS EuroClass standard. Dette arbejde udføres af det uafhængige engelske luftfartsselskab Air U.K. på selskabets tekniske base i Norwich. Flyene kommer i samme sædeafstand (86 cm) som på de tidligere EuroClass fly og lukkede bakhjul. Der bliver plads til 40 passagerer,

men da flyene er af version Mk. 600 QC (Quick Change) med store fragtdøre, vil de også kunne bruges til fragtflyvning.

Flyene skal anvendes af den nye SAS Commuter Operations Department, og indsættes på visse interskandinaviske ruter, hvor der ikke er trafikunderlag til DC-9. SAS vil dog fortsætte med at indchartrte lignende materiel fra fx Swedair og Busy Bee. Indkøbet af de fire fly blev i øvrigt foretaget i snævert samarbejde med Busy Bee, der havde forkøbsret på flyene, og medarbejdere fra Busy Bee og Braathens SAFE var med SAS delegationen til Melbourne, da der skulle handles fly.

SAS vil i løbet af sommeren checke 12 kaptajner ud på F. 27. De er rekrutteret blandt selskabets styrmænd, mens andenpiloterne ansættes udefra.

Russere på Farnborough?

I 1984 er Farnborough-år, hvor Society of British Aerospace Constructors afholder sin store internationale flyveudstilling på den historiske flyveplads Farnborough sydvest for London.

Og for første gang ser det ud til, at der bliver russisk deltagelse, nemlig det bredkrogede trafikfly Il-86, det jetdrevne STOL-transportfly An-72 og sværvægts-helikopteren Mi-26. Af andre nyheder kan nævnes Tornado F. 2, Turbo-Firecracker, Boeing 737-300, Harrier II (AV-8B) og den jugoslaviske jager Orao (ørn). Også et luftskib, Skyship 600. I alt er der mere end 400 udstillere, men hovedparten af dem er naturligvis fabrikanter af komponenter og tilbehør.

De første fire dage, den 3.-6. september, er reserveret særlig indbudte fagfolk. Der er almindelig adgang (mod entré) de tre sidste dage, og da er flyveprogrammet udvidet med Red Arrows og Battle of Britain Memorial Flight (Spitfire, Hurricane og Lancaster) samt Royal Navy's Historic Flight.

I øvrigt

● **Hovedværksted Værløse's** motorværksted skal overhale Rolls-Royce Gem motorer fra det norske flyvevåbens Lynx helikoptere. Til gengæld skal det norske flyvevåbens værksteder i Kjeller lave hovedeftersyn på de danske C-130 motorer.

● **SAS Service Partner** er det nye navn for SAS Catering.

● **Westland Lynx 3** fløj første gang den 14. juni.

● **ESK 729**, der flyver RF-35 Draken fra Karup, fik ny chef 1. maj, major P. Hammer. Den tidligere chef major F. von Carstensen er nu tjenestegørende i Flyvertaktisk Kommando.

● **Air Business** vil med forbehold af myndighedernes godkendelse indlede beflyvning af en rute Århus-Stavanger fra september med en daglig returflyvning med Shorts 360.

● **Breguet Atlantique 2** bliver nu sat i produktion til den franske flåde, der har bestilt 42. Flystellet er det samme som for Atlantic 1 (bemærk den ændrede stavemåde), men der er helt ny elektronikudrustning.

● **Maersk Air** overtager 1. september ekspeditionen af sine fly i Esbjerg, der hidtil har været udført af SAS.

● **SAS** åbner 1. september salgskontor i Esbjerg lufthavn under ledelse af Svend Arne Olesen der har været i Esbjerg siden 1971, senest som stedfortrædende stationschef.

● **Jørgen Grauengaard** er udnævnt til chef for SAS Commuter Operations Department. Han er uddannet som produktionsingeniør og kom til SAS i 1976 som personalechef for de timelønnede medarbejdere. For to år siden blev han chef for Teknisk Afdelings controller-funktion, og 1. januar i fjor blev han stedfortrædende teknisk chef i SAS Danmark.

● **Lufthansa** har bestilt endnu to Boeing 747-200 til levering i maj og juni næste år, en ordre på 1,7 mia. kr. De bliver begge af combi-varianten med lastdør i siden og plads til 254 passagerer og seks lastepaller. Lufthansa har i forvejen 10 af denne type samt tre B 747E med 392 sæder og to rene fragt-jumboer.

● **Fokker** afleverede den 4. juni den sidste af de 72 F-16 til det norske flyvevåben og samme dag F-16 nr. 100 til det hollandske, der har yderligere 111 i ordre.

● **ESK 727**, FSN Skrydstrup vandt McMillan pokalen ved flyvevåbnets årlige skydekamp konkurrence mod luftmål. General Førslevs mindepokal til den bedste individuelle skytte tilfaldt den amerikanske kaptajn A. J. Dickinson, der har gjort tjeneste ved FSN Skrydstrup et par år og kunne holde takketale på dansk ved pokaloverrækkelsen.

● **Danair** har i perioden 23. juni til 5. august haft et sommertilbud, hvor hver voksen gratis kunne medtage et barn på de danske indenrigsruter.

FRANSKE HELIKOPTER



Familie af tomotors helikoptere: fra venstre Ecureuil 2, Dauphin 2 og Super Puma.

Med henvend 8.000 helikoptere leveret til knap 600 kunder i 100 lande er det forståeligt, at Aerospatiale betegner sig som nr. 1 af de europæiske helikopterproducenter. Helikoptere tegner sig dog kun for ca. en femtedel af koncernens omsætning, der også omfatter fly, taktiske missiler, ballistiske missiler og rumfartøjer.

Helikopterdivisionen, der beskæftiger ca. 7.900 medarbejdere og råder over et bebygget areal på ca. 200.000 m², har hjemsted i Marseille-Marignane lufthavnen. Her findes tegnestuer, tekniske kontorer, forsøgsafdeling og prøveflyvningsafdeling, og her foregår serieproduktionen. Desuden har divisionen en udviklingsafdeling i den parisiske forstad La Courneuve med tilhørende prøveflyvningsafdeling på Le Bourget lufthavnen.

Aerospatiale fremstiller en hel familie af helikoptere. Nogle af de ældre medlemmer bygges nu kun på licens i udlandet, og produktionen i Marseille koncentrerer sig om Ecureuil, Dauphin og Super Puma.

Det lille Egern

AS 350 Ecureuil (d.v.s. egern) var tænkt som en afløsning for Alouette og er som den fem/sekssædet. Den fløj første gang den 27. juni 1974 med en Avco Lycoming LTS 101 turbinemotor, men nr. 2, der begyndte prøveflyvningerne den 14. februar 1975, havde en fransk motor, en Turbomeca Arriel.

Versionen med Lycoming motor sælges kun i Nordamerika (under navnet Astar). Den oprindelige Astar (AS 350C) blev hurtigt efterfulgt af AS 350D med stærkere motor, nemlig LTS 101-600A2 på 615 hk.

I den øvrige del af verden leveres Ecureuil med 641 hk Arriel som AS 350B. Leverancerne af AS 350B begyndte i april 1978, og pr. 1. januar i år var der leveret ialt 691, heraf 63 i 1983. Blandt kunderne er det australske forsvar, der har købt 12 til pilottræning i flyvevåbnet, mens andre 6 skal bruges af flåden til opmåling og forbindelsesflyvning. Men hovedparten af Ecureuil-produktionen er til civile kunder over hele jorden.

Efterfølgende data er for AS 350B: Rotordiameter 10,69 m, kropplængde 10,91 m, højde 3,15 m. Tomvægt 1.065 kg, fuldvægt 1.950 kg, med slynglast 2.100 kg. Max. rej-

sehastighed 232 km/t, max. stighastighed ved havoverfladen 8 m/s, tjenestetophøjde 15.000 fod. Rækkevidde med max. brændstof, ingen reserver 700 km ved havoverfladen.

Også med to motorer

AS 355 er en tomotors variant af AS 350. Mange dele er identiske, fx rotormasten og rotorhovedet, kabinen og understellet, men udover motorinstallationen er der også foretaget ændringer på transmissionen, hovedrotorbladene, brændstofsyste- met og kropstrukturen.

Motorinstallationen består af to Allison 250-C20F, hver på 425 hk. Den første AS 355 var i luften den 28. september 1979, nr. 2 den 14. november. De havde samme rotorblade som den enmotors udgave, og det havde den første serieversion, AS 355E fra 1980 også. Med AS 355F gik man over til rotorblade med større korde og ændret profil, ligesom den har lidt større fuldvægt og betalende last. Fra januar i år leveres AS 355F1, hvor drejningsmomentbegrænsningen på motorinstallationen er ændret fra den hidtidige indstilling på 2 x 73% til 2 x 77%, hvilket muliggør yderligere forøgelse af fuldvægt og nyttelast. Data herunder er for denne version.

Den tomotors Ecureuil sælges under be-

tegnelsen Ecureuil 2, i Nordamerika som Twin Star. Pr. 1. januar i år var leveret 274, men ordretallet er væsentligt højere. Kunderne kommer fra 25 lande, og for en stor del fra offshore-branchen, der gerne vil have tomotors sikkerhed. Den militære udgave betegnes AS 335M, synes ikke at være sat i serieproduktion endnu.

Rotordiameter 10,69 m, kropplængde 10,91 m, højde 3,15 m. Tomvægt 1.280 kg, fuldvægt 2.400 kg, med udvendig last 2.500 kg. Maximal rejsehastighed 230 km/t ved havoverfladen. Max. stighastighed 7,6 m/s ved havoverfladen. Tjenestetophøjde 12.140 fod. Rækkevidde 720 km ved havoverfladen.

Dauphin 2 – mange varianter

Dauphin 2 har typebetegnelsen SA 365, fordi den stammer fra den tid, da fabrikken hed Sud Aviation. Den oprindelige Dauphin (delfin) betegnedes SA 360 og fik sin betegnelse i 1972. SA 365 har en stor lighed med den, men omkring 90% af detaljerne er forskellige. Kun 25% af flystrukturen er opbygget på klassisk maritimt letmetal. Omkring 20% af strukturen er kompositmaterialer, og kulfiber bruges til bjælker, beklædning og tipper på hovedrotorbladene og til rotorhovedet. En tredjedel af kroppen er lavet af en sandwich-



En SA 365F Dauphin 2 bevæbnet med fire AS 15TT missiler og Agrion 15 radar.



AS 332 Super Puma. AS 332 er den eneste helikopter i verden godkendt til alt vejr og i stand til matisk anflyvning (cat. II).

ktion, bestående af letmetal og No-

standardudgaven har den civile version 365N plads til to piloter og bag dem to sæder, hver til 4 passagerer, men kan også leveres i tætpakket udgave til pilot og 13 passagerer eller i en VIP-udgave til pilot(er) og 4-6 passagerer. Den danske regering anvender Dauphin 2 til bl.a. forskellige formål.

Motorinstallationen består af to Turbo-propeller Arriel LC, hver på 710 hk.

AS 356N prototypen var i luften første gang den 31. marts 1979. Typegodkendelse blev opnået i foråret 1981, og der var ved udgangen af 1983 leveret ialt 62. Det samlede antal i ordre af SA 365N og de nedenfor nævnte militære udgaver overstiger 400. Den danske udgave for SA 365N.

Rotordiameter 11,93 m. Kroplængde 15,60 m. Højde 4,01 m. Tomvægt 2.017 kg, fuldvægt 4.200 kg. Max. rejsehastighed 280 km/t ved havoverfladen, max. stige-hastighed 7,7 m/s. Tjenestetophøjde 15.000 fod. Rækkevidde 880 km ved havoverfladen.

Så til U.S. Coast Guard

Udviklingen gav stor irritation blandt de amerikanske helikopterfabrikker, at Aerospatiale i 1979 fik bestilling på Dauphin 2 til U.S. Coast Guard, der vil anvende dem som patruljebaserede redningshelikoptere og ombygning på sine isbrydere og inspektions-ski-

U.S. Coast Guard, der har givet Dauphin 2 betegnelsen HH-65A og navnet Dolphin (for oversættelse) har specificeret amerikanske motorer, nemlig Avco Lycoming T55-L-11A på 680 hk, og Aerospatiale har derfor ændret deres betegnelse til SA 332B. Den første begyndte prøveflyvningerne i Marignane den 23. juli 1980 og blev senere sendt til Aerospatiale Helicopter Corporation i Texas for installation af avionik og udførelse af certificeringsprøver til amerikansk typeluftdygtighedsbevis. Der har været en del vanskeligheder med motorinstallationen, og leverancerne til Coast Guard er derfor blevet noget forsinket, og det er måske er nogle i den amerikanske helikopterindustri, der godter sig over. Takket være anvendelsen af amerikanske motorer og avionik og anden udrustning er den danske andel af ordren omkring 60% af den samlede kontraktsum.

U.S. Coast Guard har foreløbig afgivet bestilling på 23, og pr. 1. januar var der afsendt 10 helikoptere fra Marignane til færdiggørelse på amerikanske filial.

- og til skibsbekæmpelse

I efteråret 1980 placerede Saudi-Arabien en kæmpeordre på militært udstyr i Frankrig. Den havde en samlet værdi på 14,4 milliarder francs og omfattede bl.a. 24 Dauphin 2 helikoptere og et stort antal lufttil-overflade missiler. Den maritime udgave af Dauphin 2 har fabriksbetegnelsen SA 365F og svarer i det store og hele til den civile, naturligvis bortset fra specialudstyret, herunder foldbar hovedrotor (af hensyn til skibsbasering), ligesom haleratoren har en diameter på 1,10 m mod 90 cm i den civile udgave.

Besætningen på SA 365F består af to mand. De fire første til Saudi-Arabien er beregnet til eftersøgning og redning, mens de øvrige er udstyret til skibsbekæmpelse og har en Thomson-CSF Agrion 15 radar med en underlig tallerkenformet radome under næsen. Bevæbningen består normalt af fire AS.15TT missiler, anbragt parvis på hver side af kroppen. AS.15TT, der også leveres af Aerospatiale, er et fjernstyret »letvægtsmissil« med en rækkevidde på ca. 8 km. SA 365F kan dog også udstyres med to Exocet missiler eller med ubådsbekæmpelsesudstyr.

Irland har bestilt fem SA 365F med Bendix RDR L500 eftersøgningsradar. De skal bruges til fiskeriinspektion og til SAR-opgaver.

Den første SA 365F var faktisk blot en SA 365N, modificeret til afprøvning af specialudstyret. Den fløj første gang i denne ud-

formning den 22. februar 1982. Den første seriebyggede SA 365F var i luften første gang den 2. juli 1982.

En landmilitær udgave SA 365M er under udvikling. Den kan fx bruges til transport af 13 jægere eller til ildstøtte og panserværn. Bevæbningen kan bestå af en beholder på hver side af kroppen med 22 stk. SNEB 68 mm raketter eller af ialt 8 stk. HOT fjernstyrede missiler til panserbekæmpelse. SA 365M skal have en noget stærkere motor end forgængerne, nemlig Turbomeca TM.333 på 838 hk.

Super Puma - den største

Efter at have leveret 686 Puma SA 330 til 46 lande er produktionslinjen i Marignane nu gået over til SA 335 Super Puma. De første seriefly blev leveret midt i 1981, og frem til udgangen af 1983 var der fremstillet i alt 85.

Super Puma, der herhjemme anvendes af Maersk Air og derfor turde forudsættes velkendt af FLYV's læsere, produceres i fem varianter.

AS 332B er en militær udgave til 21 soldater.

AS 332C er en civil udgave til to piloter og max. 19 passagerer.

AS 332F er en skibsbaseret maritim udgave med foldbar rotor.

AS 332L svarer til 'C', men har 76 cm længere kabine, hvorved passagerkapaciteten øges med 3. Maersk Air anvender denne udgave.

AS 332M er en tilsvarende militær udgave af 'B'.

En af de største kunder er Bristow Helicopters, der har købt 35 AS 332L med større vinduer, mere bagageplads og foldbare sæder. De kalder deres udgave for Tiger.

Super Puma har to Turbomeca Makila turbinemotorer, hver på 1.535 hk. Efterfølgende data er for AS 332B.

Rotordiameter 15,60 m. Kroplængde 15,93 m. Højde 4,92 m. Tomvægt 4.200 kg, max. militær fuldvægt 8.700 kg, med udvendig last 9.350 kg. Rejsehastighed ved havoverfladen 280 km/t. Max. stige-hastighed ved havoverfladen 8,8 m/s. Tjenestetophøjde 15.000 fod. Rækkevidde ved havoverfladen (med ekstratank) 770 km/t.



AS 332F Super Puma i flådeudgaven.



S-61 på arbejde i grønlandske landskab.

Også Grønlandsfly har mærket de hårde tider, som har givet sig udslag i en mindre nedgang i trafikmængden. I 1983 befordrede man på sine ruter 125.000 passagerer, en tilbagegang på 2,3% i forhold til 1982. Postmængden dalede med hele 4,7% til 1.306 t, men fragten kun gik 0,1% tilbage og udgjorde 721 t.

Rutenettet har ikke undergået de store ændringer. Ruten mellem Godthåb (Nuuk) og Frobisher Bay, som drives i samarbejde med det canadiske selskab First Air, gav endnu ikke et økonomisk tilfredsstillende resultat, men trafikmængden er voksende. First Air og Grønlandsfly skiftes til at beflyve ruten med henholdsvis HS 748 og DHC-7. Der er én ugentlig afgang, om sommeren, hvor man satser på turisttrafik, to.



Rutekort.

GRØN- LANDS- FLY A/S

Ruten er Grønlands eneste direkte forbindelse med det nordatlantiske kontinent og derfor af betydning for postbefordringen og for leverancer af reservedele (alternativet er via København). Grønland får også friske grøntsager den vej, mens man til gengæld sælger frisk fisk i USA, helt i Los Angeles.

Chartertrafikken har også vist tilbagegang i forhold til 1982, men en ikke forudset off-shore opgave i Alaska rettede op på indtjeningen.

6% i udbytte

Grønlandsfly kan som DSB næppe nogensinde komme til at udvise overskud på sine trafikaktiviteter, i hvert fald ikke hvis man skal opretholde beflyvningen i det nuværende omfang. Men der er politisk beslutning om, at også de små og trafiksvage pladser skal have forbindelse ad luftvejen, og derfor opgøres regnskabsresultatet dels for den aftalemæssige flyvevirksomhed, dels for den øvrige virksomhed. Trafikindtægterne for disse androg i 1983 143,2 mio. og 24,6 mio.

Den aftalemæssige flyvevirksomhed på vestkysten med DHC-7 og S-61N gav et underskud på 16,6 mio., mens underskuddet ved flyvningen med Bell 212 på østkysten og i Thule-distriktet var henholdsvis 3,8 og 3,2 mio., i alt 23,6 mio., som dækkes ved en bevilling fra det grønlandske landsstyre.

Årets nettoresultat før skat blev et overskud på 14,1 mio. kr. Efter skatter på 2,3 mio. og 6% udbytte til aktionærerne (0,4 mio.) overførtes 10,4 mio. til 1984.

Vedligeholder amerikanske helikoptere

Ved udgangen af 1983 bestod Grønlandsfly's flåde af 7 S-61N, 2 DHC-7, 2 Twin Otter og 1 Cheyenne, mens datterselskabet Greenlandair Charter anvendte 2 Bell 206 og 5 Bell 212.

Overgangen til fastvingede fly på r Søndre Strømfjord – Godthåb, samt a så at sige ikke længere udføres olie andre efterforskningsflyvninger, har ført en betragtelig overkapacitet på l som man har søgt afhjulpet ved udlej af, men OY-HBJ har dog i mangel af o ver henstået ubenyttet hele 1983 i en gar i Kastrup.

Grønlandsfly var derfor meget glad at det lykkedes at sælge tre S-61 til amerikanske firma Resorts Internatio der vil bruge dem til transport af gæste New York til deres spillecasinoer i Atla City. Men det er ikke bare en købekont det amerikanske selskab har afgivet. kopterne leveres klar til drift i den nye farver, med ny kabineindretning, air conditioning og APU, og Grønlandsfly har fået kontakt på at lave hovedeftersyn på tidligere OY-HBJ og 'K, når de har fløje foreskrevne timetal. Endvidere skal Grønlandsfly lave »flight overhaul« på Res T58 motorer samt løbende vedligehold komponenter.

At et amerikansk selskab med rigeligheder for at vælge og vrage mellem værksteder beslutter at give arbejdet til udenlandsk virksomhed i en temmelig gangelig del af verden, siger noget om kvaliteten af det arbejde, som Grønlandsfly udfører.

Hovedeftersyn eller »major inspect« på S-61 varer et halvt års tid og tager 13.000 mandtimer. For Grønlandsflys kommende har det hidtil skullet udføres efter 9.600 flyvetimer, men erfaringerne fra eftersynet på OY-HAO, der blev genindført i juli i fjor, var så gode, at myndighederne satte gangtiden op til 11.200 timer.

James Bond på Grønland

Grønlandsfly's datterselskab Greenlandair Charter's virksomhed er efterhånden stærkt integreret med moderselskabet Greenlandair Charter ejer ifølge luftfartsregisteret to Bell 206B Jet Ranger, to Twin Otter og en Cheyenne, men de fastvingede fly er udlejet til moderselskabet, der har gengæld har udlejet sine Bell 212 til datterselskabet. Og datterselskabet bruger en del af dem til at løse Grønlandsflys afmæssige trafikopgaver! En flyver rutet mellem Thule, en anden i Scoresbysund-området på østkysten.

En Bell 212 disponeres af mineselskabet Greenex, en anden af Grønlands telemyndigheden, men Greenlandair Charter har også en række andre charteropgaver, og den 212 flåden er nylig blevet udvidet med seks nye maskiner, der ankom til Grønland den 7. maj. Den er fabriksny og havde ved levering kun fløjet 20 timer, men at den helikopterindustrien mærker de dårlige vilkår ses af, at den er tre år gammel og sælges for stået opmagasineret i Arizona.

Til erstatning for den Jet Ranger, der blev solgt den 8. september i fjor ved Naas, er taget, agtes indkøbt en anden af samme type, men det bliver nok en brugt.

Greenlandair Charter beskæftigede sig den 31. december 1983 17 i flyveafdelingen og 17 i teknisk afdeling. Selskabet havde i 1983 fikindtægter på 39,2 mio. kr. og et driftsunderskud på 2,2 mio. der overføres til 1984.

Blandt selskabets mangeartede aktiviteter kan nævnes, at det udførte transport

r i forbindelse med optagelsen af en
s Bond film. Filmfolkene medbragte
en Ecureuil med gyrostabiliseret ka-

navne i Grønlandsfly

landsfly's organisation er i år blevet
ret, så selskabet nu er opdelt i tre divi-
er, rute, charter og teknisk, og endvi-
er der tre stabsfunktioner direkte un-
en administrerende direktør *Claes Pi-*
marketing, økonomi og personale.
rn Rosenberg (36) der kommer fra
rutesektion Danmark/Grønland, er
t chef for Grønlandsfly's rutedivision,
Poul Lübbert (37) leder charterdivi-
on. Han har været i Grønlandsfly en
kke, senest som selskabets repræ-
ant i Mestersvig. *Jørgen H. Ørstam* der
været teknisk chef i en årrække, er chef
en tekniske division.

m marketingschef har Grønlandsfly
juni ansat *Niels Kjøller*, der er 41 år og
nnet som jurist, men hidtil har været
etingchef i Gislev Rejser. *Erik Bjerred*
fortsætter som personalechef, men
nye økonomichef *Egon Sørensen* til-
først til efteråret. Han er 42 år, stats-
iseret revisor og har i mange år virket
visionsfirmas grønlandske afdeling.
lig tiltræder *Per Hansen* (36) som da-
af pr. 1. august. Han har hidtil været
chef i Magasin i København.

havn i Jakobshavn

obshavn er lufthavnen for fastvingede
d at være færdig. Man regner med, at
il være klar 1. oktober, og Dash Seven
blive indsat på ruten til Sdr. Strøm-
Det betyder dog ikke, at der skal an-
es flere fly. De to, man allerede har,
ttes kun 1.300-1.400 timer om året, og
er rigeligt til overs til den nye rute.
synene på DHC-7 er således tilrette-
at de klares løbende, og det er ikke
endigt at tage flyene ud af drift i læn-
tid.

obshavn koster ca. 160 mio. at ane-
e og får en bane på 800 m. Udover
nal og garage bygger Grønlandsfly
angar på 24 x 30 m til Twin Otter og
Man ville gerne have lavet den stor-
il at tage DHC-7, for det er ikke mor-



somt at lave vedligeholdelse, når tempera-
turen er $\pm 40^\circ$, men det ville blive meget
kostbart, fordi man så skulle sprænge end-
nu mere klippe væk.

Grønlandsfly opfører også et hotel i Ja-
kobshavn med 40 dobbeltværelser og har
indgået aftale med Arctic Hotel Corpora-
tion om drift af hotellet. Grønlandsfly ejer i
øvrigt en tredjedel af Arctic Hotel Corpora-
tion, mens SAS og Grønlands Hjemmesty-
re har hver en tredjedel.

Nye værksteder

I den nye lufthavn i Godthåb er Grønlands-
fly i gang med et byggeri til et par og tyve
millioner, nemlig en udbygning af de eksis-
terende hangar- og værkstedsfaciliteter
med komponentværksteder og lokaler for
den tekniske administration. Når de er færdi-
ge, vil den nuværende tekniske base på
heliporten inde i selve Godthåb blive af-
hændet.

Ved udgangen af 1983 var der ansat 323
medarbejdere i Grønlandsfly, hvoraf de
62% var hjemmehørende i Grønland. Ved
administrationen i Grønland var der be-
skæftiget 25, ved den i København 18,
mens der var 84 i trafikafdelingen, 48 i fly-
veafdelingen og 148 i teknisk afdeling.

Grønlandsfly lægger megen vægt på at
uddanne grønlændere til at bestride de
forskellige funktioner, og ved årsskiftet var
der 9 grønlandske lærlinge i teknisk afde-

ling, 7 i trafikafdelingen og 1 i administra-
tionen.

Til Danmark efter maling

Grønlandsfly's seneste erhvervelse er en
Piper PA-31T Cheyenne. Den anvendes til
forskellige former for taxaflyvning mellem
etablerede flyvepladser, og selvom afstan-
dene er store, er den velegnet i kraft af sin
rejsehastighed på 445 km/t og sin række-
vidde på lige ved 2.800 km. Den kan fx flyve
fra Søndre Strømfjord til Thule på 3:00 ti-
mer.

En usædvanlig flyvning blev gennemført
i begyndelsen af maj. Grønlandsfly skulle
have haft maling til opmaling af en S-61 til
Resort sendt op fra København med SAS,
men efter at dette selskab er gået over til
trekantbeflyvning af Grønland (Køben-
havn-Narsarsuaq-Søndre Strømfjord-
København) er der ikke altid kapacitet til
fragten, så malingen var ikke med. Og da
SAS ikke kunne love, at den kom med næ-
ste fly, valgte Grønlandsfly at sende Chey-
enne'n til Danmark efter maling, for
S-61'en skulle være færdig til tiden.

S-61 mange år endnu

Når Jakobshavn er færdig, vil S-61'erne bli-
ve stationeret med en i Jakobshavn, en i
Sdr. Strømfjord og en i Narsarsuaq for at
varetage til- og udbringertjenesten fra luft-
havnene, til de pågældende regioner,
mens den fjerde vil være »back-up«, fx i
tilfælde af eftersyn.

Og S-61'erne fortsætter nok i drift en
halv snes år endnu, selvom de ældste har
fløjet henved 20.000 timer. De er god me-
kanisk stand, og på Grønland har man ikke
de korrosionsproblemer, som plager fly-
operatørerne under de mere milde him-
melstrøg. Medvirkende til beslutningen er
måske også, at der ikke findes nogen an-
den helikopter i produktion eller under af-
prøvning, der er så velegnet til Grønlands-
fly's trafik som S-61. Den eneste af de kend-
te projekterede, der synes at passe til tra-
fikprogrammet, er den kommende engelsk-italienske Westland-Agusta EH 101.

H.K.



PA-31T som taxafly.

ROTEC RALLY FAMILIEN

Pladssparsomme ultralette

Pladsen så meget lille ud oppefra, da jeg tidligere på dagen fra en Janus så dem flyve på den. Den så endnu mindre ud, da jeg fra gården spadserede ud mod den – en stump slået græs mellem korn- og røemarker. Faktisk var den kun 35 x 85 m, så det er – bortset fra helikopterflyvning – den mindste flyveplads, jeg har fløjet fra. Den Rally, der landede på den, da jeg kom, rullede ud på halvdelen af pladsen.

De to tidligere ultralette, jeg har prøvet, fløj jeg fra »rigtige« flyvepladser, og det er jo rart med lidt plads til de første indtryk – og til at kunne lave nogle lave hop efter hinanden hen ad banen først. Men man får først indtryk af disse små fly's beskedne pladskrav, når man flyver fra sådan en stump græs med dem.

Rotec Rally debuterede for alvor i Danmark ved flyvestævnet i Roskilde først i juni, hvor de i den stærke vind formelig hoppede lige op i luften og landede næsten på stedet samt i øvrigt viste deres manørevævne.

Det er jo uoverskueligt, hvad der findes af firmaer i denne nye industri, der også i stigende grad vinder indpas i Danmark i håb om snarlig afklaring af betingelserne for deres anvendelse.

Rotec Engineering Inc. i Duncanville, Texas, er dog et af dem, der har markeret sig mest, siden det blev stiftet i 1977 af *Wm. W. Adaska*, i første omgang for at bygge motorer og propeller til dragefly. Men snart fik han lyst til at konstruere sin egen type, Rally 2 med styring om to akser. Den var ikke tilfredsstillende, så i 1978 kom Rally 2B med styring om alle tre akser, og siden har den grundlæggende udformning ligget relativt fast for denne og følgende typer, som der siden er solgt over 5000 af, mest i form af byggesæt, af hvilke man med et halvt hundrede timers egen indsats samlet et fly.

Sport'en er nem at håndtere



I detaljeudformningen er der imidlertid sket ændringer løbende, efterhånden som man gjorde sine erfaringer. De mere principielle er på styringens område, hvor man efter at have prøvet almindelige krænger vendte tilbage til styring om længdeaksen med spoilers på oversiden af vingerne som det mest effektive ved de lave hastigheder. Et andet område er motorerne, hvor der er prøvet og leveret en række forskellige typer, men hvor man i øjeblikket standardiserer på Rotax motorerne, der trods navneligheden ikke har noget at gøre med firmaet, men stammer fra et andet amerikansk firma.

Rally 2B med 35 hk produceres stadig, men der er både en Rally Champ med kun 28 hk og den meget livlige Rally Sport med hele 48 hk, den samme motor som i den »store« tosædede Rally 3 B »Big Lifter«, der blev lavet i 1981 som et skolefly, der fandtes hensigtsmæssigt at kunne tilbyde til dem, der ikke havde mod på at lære sig selv at flyve. Den kunne ikke bygges inden for FAA's vægtgrænse for ultralette, så den kører i USA som experimentalfly og leveres derfor ikke i færdig form, således som man kan få de andre.

Men det er upraktisk at sende færdige fly, især oversøisk, så byggesættene er i overflod. En lang papkasse indeholder de »aflange« dele, 4–5 mere kompakte kasser motor og talrige smådele i plastikposer.

Der medfølger et ringbind med udførlige illustrerede vejledninger i, hvordan delene sættes sammen og bliver til en brugbar flyvemaskine. Det er også en slags lærebog i både teori og hvordan man flyver i praksis, så selv de kunder, der vil lave det

hele selv, har noget at gå efter. Det anlæses dog at tage imod gode råd fra vejen, der har forstand på både bygning og flyvning!

Flyenes konstruktion

Rotec repræsenteres i Danmark af Sport ApS i Lyngby, og *Per Finn Nielsen* fra dette firma havde fået lov at bruge land og jord hos sin svigerfar på en gård med Værløse og Gørløse til demonstration af flyvninger samt fået lidt 100 m højt luft til rådighed af Værløse hertil.

Skønhedsåbenbaringer kan man måske ikke kalde disse fly, omend livlige farver og dacron-beklædningen som på dragefly er der op på dem.

Konstruktionen er i udpræget grad baseret på den teknologi, der er udviklet til drageflyenes område med aluminium og dacronbeklædning og wireafstivning både over vingen (til en »king post« rørret vinkelret på vingen kaldes), og denne til en trekantformet ramme arvet fra drageflyet (hvorpå hjulakslen på de ender dede er sat fjærende på med gummi og ud til halepartiet, så der kommer røg af et »fuglebur« ud af det.

Vingen har både pilform og v-form, kun enkelt beklædning, så profilet er en »udenpå« et sådant fly, så man let kan spicere styrelinier og -ruller, der jo i øjeblikket skal føres uden om propelcirklen.

»Cockpittet« består af et eller to sæder anbragt på trekanten og på hver side en parallellogramagtig rørkonstruktion, på et fodbræt og siderorspedaler er anbragt fortil. Fortil fornedet er de afrundede og yder en vis beskyttelse, hvis man glemmer næsen i en landing. I øvrigt kan der påføres små næsehjul for yderligere at forstærke dette.

Styrepedalen er et langt rør, der er hængslet foran vingeforkanten. Anbragt »udenpå« et sådant fly, så man let kan spicere styrelinier og -ruller, der jo i øjeblikket skal føres uden om propelcirklen.

For motoren er anbragt skubbet ovenpå vingen med et reduktionsgear. Rotec's egen konstruktion til propeller, der godt 6000 omdr/min kommer ned u

Stor og lille Rally på minifyvepladsen



100. Olieblandet benzin til motoren
 æs i gennemsigtige tanke under vin-
 midte, så man direkte kan kontrollere
 idet.

dette lyder måske indviklet og ser
 ælig også sådan ud, men i virkelighe-
 det jo et meget enkelt fly.

lyk i luften

en enkelt siderorsline kommer man
 vsende let på plads i sædet og spæn-
 g fast med et mavebælte – jeg kunne
 tænke mig skulderseler også! Per
 Nielsen er faldskærmspringer og
 færmpilot. Han sætter sig ved siden
 g på højre sæde og spænder en radio
 ret. Der er headset indbygget i hans
 hjelm, men endnu ikke i min, hvilket vil
 praktisk især til skoleflyvning, for vi
 er jo tæt på motoren.

er ydre støj opfylder de forventede
 ge danske støjkrav, men det krævede
 vinger af propel, udstødning og ind-
 ing, før det kom så vidt. Det ville være
 isk med internationale krav, som fan-
 terne måtte efterleve.

motoren startes med et »træk i snoren«
 em et håndtag oppe mellem vinger-
 i kører op i et hjørne af den lille plads,
 er er lidt sidevind. Der er ingen hjul-
 ser, så man sætter hælene i jorden for
 øve motor. Flyet drejer bedst med et
 af motoren, der blæser direkte på ha-
 tiet.

er Finn Nielsen giver gas, vi ruller, løfter
 n et øjeblik og sænker den ved rette
 hvorefter Rally 3'en hopper op i sit
 element og stiger ud over landskabet.
 god!

et er så enkelt indrettet, at man styrer
 nele med én hånd. Så har man den
 n til at holde sig fast i det nærmeste
 hvilket ikke er nødvendigt, men giver
 is tryghed! For gashåndtaget er an-
 t på den nederste del af styrepinden –
 man holder i. Man ser, at konstruktø-
 r kommer fra motorcykle- og især heli-
 erbranchen, for det er jo ideen fra heli-
 ernes kollektivhåndtag om igen. Væl-
 praktisk, men man skal lige vænne sig
 t.

ide- og sideror i slipstrømmen er til-
 effektive, men spoilerne på denne sto-
 tung udgave virker meget langsomt.
 skal store udslag til, og da jeg prøver
 fra side til side, forbavses jeg først
 at motoren »snakker med«, indtil jeg



Modstanden af to personer side ved side rør ikke »The Big Lifter« – der er så meget i forvejen!
 Udsynet er udmærket, ventilationen rigelig ...

opdager, at jeg jo kommer til at dreje på
 gashåndtaget ved denne bevægelse.

Så flyet drejes primært med sideroret,
 der jo også får flyet til at krænge, og jeg
 flyver forsigtigt rundt i en stor bue over
 landskabet, udenom gårde og huse derne-
 de, indtil jeg påny får pladsen i sigte og
 foretager en lang lige indflyvning. Med
 gassen helt tilbage synker flyet næsten
 som en sten, sådan føles det i hvert fald, så
 man giver hurtigt lidt motor igen, og det er
 da også normalen at flyve ind med motor
 på. Jeg sigter ned mod det lille frimærke,
 men må – uvant med flyet – regulere moto-
 ren en del, og det lyder næppe godt for
 naboerne. Til sidst hjælper P. F. Nielsen
 med landingen, hvorunder flyet p.gr.a. si-
 devind drejer lidt op mod denne – men
 pladsen var stadig stor nok.

Så skifter han over til Sport'en. Denne er
 mindre end 2B'en, men har samme motor
 som den tosædede og er derfor særdeles
 livlig og levende, stiger enormt, kan vende
 snævert og ved opvisningen holde sig in-
 den for et begrænset luftrum. Den er væl-
 dig skæg at flyve i, siger han. Faktisk kan
 den udføre begrænsede kunstflyvmanø-
 ver (+6 og -3g), men det anbefales ind-
 trængende piloterne at tage undervisning i
 kunstflyvning først – og i øvrigt køber nog-

le dette fly simpelthen for at have et stær-
 kere fly at flyve med.

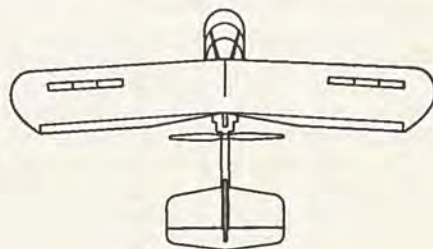
Man kan også flyve Rally med pontoner,
 ligesom disse fly kan instrumenteres mere
 end med den meget enkle fartmåler (gen-
 nemsigtigt rør med en plade, der løftes
 med øget fart). Flyene siges også at kunne
 bruges til mere seriøse ting, således er der
 en militær ordre i USA på 1000 fly!

Flyet kan udstyres med redningssystem i
 form af en faldskærm, der kan skydes ud
 med en patron og tage pilot og fly med ned
 samtidigt. Den er da udfoldet på 1,5 se-
 kund og kan bruges i de lave højder, ultra-
 lette fly mest opholder sig i.

Panther – næste generation

Rotec kører ikke alene videre på sin hidtidi-
 ge melodi, men kommer i år med en »tre-
 die generation« i form af Rotec Panther
 med stræbere i stedet for wirer til en vinge
 med »rigtigt« profil, en lavere anbragt Ro-
 tax 277 på 28 hk og halen på en lav bom.
 Flyet får kabine og bagagerum!

P.W.



Treplanskitse af Rotec Panther.

	Rally 2B	Rally Sport	Rally 3E
Motor hk	36	48	48
Ykkraft kg	127	153	135
Spændvidde m	9.44	8.23	11.58
Spænding m	5.13	5.05	5.38
Spænding m	3.15	3.15	3.25
Spænding m ²	14.4	12.5	17.6
Spænding m	98	112	129
Spænding m	100	100	195
Spænding m	198	212	324
Spænding m	13.8	16.9	18.4
Spænding m	6.00	4.40	6.75
Spænding m	23	21	30
Spænding m	23	23	24
Spænding m	500	1000	450
Spænding m	24	32	32
Spænding m	65	80	65
Spænding m	130	130	160
Spænding m	49000	56000	63000

Flyvning fra lænestolen

Den personlige computers anvendelse til flyveformål

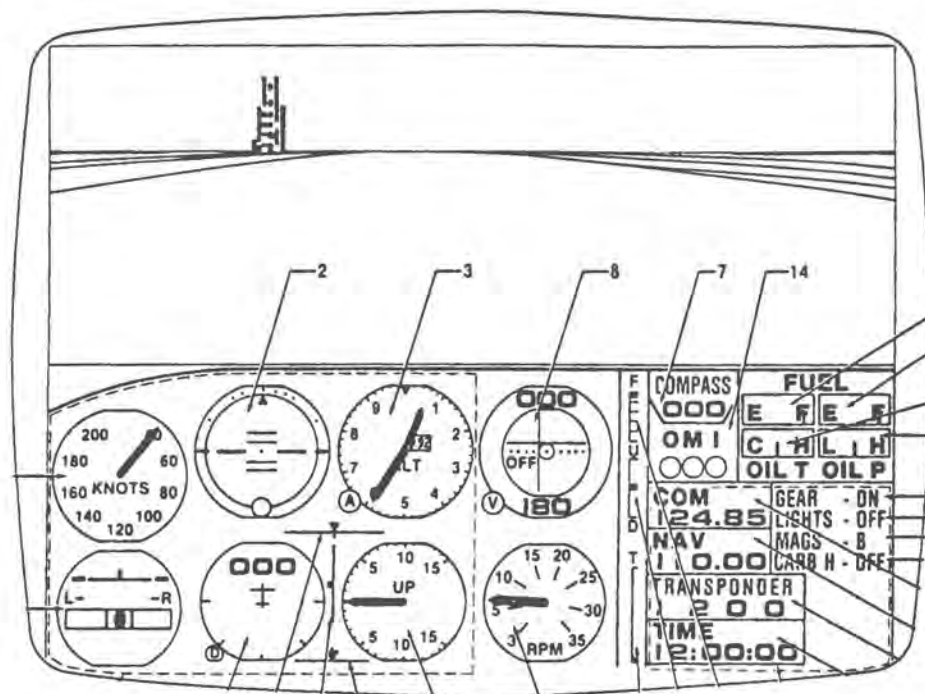
Af Lars B. Pedersen

Klokken er 14:30. Stedet er 60 km stik øst for Hobbs, New Mexico. Jeg befinder mig i 6000 FT i min ASW-20 solidt centerret i 4-5 m/s. Spørgsmålet er nu, hvor megen højde der skal til for at gennemføre denne 500 km trekant. Et hurtigt blik på slutglimscomputeren fortæller, at der er rigelig højde. Kursen sættes 270°, MacCready sættes på 4 m, og det går hjemad med 200 km/t i fin stil.

Nej - dette er ikke den fortsatte beretning om vort nationalholds storslåede bedrifter ved VM i svæveflyvning 1983, men derimod en beskrivelse af mulighederne for anvendelse af den personlige computer inden for såvel svæve- som motorflyvning.

De sidste par års rivende udvikling indenfor personlige computere har flyttet en meget stor del af computersalget fra firmaer over til private. Samtidig er der opstået computerspil, som egentlig ikke var beregnet til andet end tidsfordriv.

Disse spil har udviklet sig, specielt indenfor flyvning, hvor der på markedet nu findes relativt avancerede simulatorer til strækflyvning for svæveflyvere og for motorflyvning.



Udsyn fra Microsofts Flight Simulator.

Computernes anvendelse

Lad det være sagt straks - ingen computer kan nogensinde erstatte glæden ved at flyve - ej heller kan den vedligeholde flyverutine - dette må stadig foretages i luften eller på fx SAS' avancerede simulatorer.

Derimod giver computeren en hel række uddannelsesmuligheder. Fx kan principperne i VOR-navigation udmærket demonstreres og indlæres på en computer.

For svæveflyvernes vedkommende er der mulighed for demonstration og indlæring af fx termikcentrering, vurdering af flyverute m.m. Her er ligeledes mulighed for at konkurrere indbyrdes under nøjagtig ens betingelser.

Og selvfølgelig kan computeren stadig bruges til at lege med - det er faktisk ganske sjovt - specielt når det ikke er flyvevej.

Materiel

Til en computer flight-simulator kræves både hardware (selve computeren med til-

bør) og software (edb-program til flysimulering). Man kan sammenligne hardware og software med en grammofoon og en grammofoonplade. Grammofoonen kan ikke fungere alene, men må have en grammofoonplade at afspille, ligeledes må en computer have et program.

Har man en grammofoon, kan man roligt gå ind i den nærmeste pladeforretning og købe en vilkårlig grammofoonplade, som vil kunne afspilles på grammofooen.

Sådanne enkle forhold gælder desværre ikke for hardware og software. Selv i vor højt standardiserede verden findes et utal af forskellige hardware- og softwareleverandører, hvis systemer ikke nødvendigvis - ja faktisk kun sjældent kan fungere sammen.

Ved køb af materiel direkte med flysimulering for øje er det derfor meget vigtigt at sikre sig en meget præcis beskrivelse af, hvilke krav edb-programmet stiller til computeren.

Oftentimes er programmerne kun anvendelige

på et bestemt computer-mærke, overbet ganske bestemt model inden for mærke.

For at sikre sig overensstemmelse mellem hardware og software bør man snakke med en fagmand eller meget hyggeligt gennemlæse brugermanualen til det ønskede flysimuleringsprogram. Den kan som regel skaffes gratis hos leverandøren. Brugermanualer er næsten forfattet på engelsk.

Listen over leverandører er meget lang, og man specielt interesseret bør man læse et computer-fagblad for at danne sig et dybere indtryk af mulighederne (kan de fleste kiosker).

Generelt kræves en computer af en størrelse. Størrelsen (lagerkapacitet) måles i K. 1 K = 1000 tegn.

Har man en computer med en interageret kapacitet på 64K, er det som regel nok. Men pas på - de virkelig avancerede simulatorer kan kræve helt op til et par hundrede K.

Simulatoren leveres på en diskette (en lille magnetisk plade på 13,5 x 13,5 cm i pap-hylster).

For at kunne bruge den skal man selvfølgelig have udstyr til at kunne læse disketter på disketten, en diskette eller på engelsk et floppy disc-drive.

Derudover kræves en skærm, men man kan dog til nogle fabrikater nøjes med at tilslutte computeren til sit fjernsynsantenne-indgangen.

Selv om computer-udstyr bliver billigere og billigere, er det dog stadig en stor udskrivning for en privatperson at købe et diskette-drive.

Den billigste løsning ser således ud:

Hardware:
Computer 64K: ca. 4.000 kr.
Disc-drive: ca. 2.000 kr.

Software:
Simulator: ca. 700 kr.

I alt: ca. 6.700 kr.

Her forudsættes altså, at man har fjernsyn (helst farve) til rådighed, og at man er villig til at nøjes med styringen af computerens tastatur.

En elektronisk styrepind, en såkaldt joystick, kan fås for nogle få hundrede kroner.

Flight simulator

En god flight simulator fx MS-flight-simulator fra Microsoft eller flight-simulator fra Sublogic er opbygget ud fra et keyboard.

Jeg vil her kun beskrive Microsofts Flight Simulator, da jeg har prøvet det i praksis, og de to produkter er næsten ens.

Simulatoren startes nemt ved at indsætte disketten i diskettestationen og tænde for computeren.

Skærmen viser nu, at vi befinder os på bane 36 på Meigs Airport, en lille flyveplads ved kysten til Michigan-søen tæt på Chicago.

Selve skærbilledet er opdelt i 2 dele. Øverste del viser udsigten fra cockpit direkte frem over flyets næse. Så her ses altså bane 36 og nærmeste omgivelser.

Den grafiske fremstilling er kraftigt opløst i forhold til virkeligheden, men er sluppet rimeligt godt fra at pro-

res 3-dimensionale verden ved computer-skærmens 2 dimensioner.

an er næmt i stand til at orientere sig i retninger og bedømme afstande både enden af bane 36 og diverse luftfartsruter.

et er muligt ved hjælp af en tast at vise gnen til venstre, højre og bag flyet.

an kan udskifte cockpit-udstyret med et kort, hvor et lille flysymbol viser den aktuelle position. Skalaen på dette kort skrues op og ned, således at man både kan se et detaljeret kort over taxi- og startbaner og et simpliceret airchart med radioflyvepladser, byer, land- og havområder samt luftfartshindringer markeret.

stemet har en stor nøjagtighed mht. økte flyvepladser, både geografisk placering og baneforhold.

geledes er geografisk placering af radio-stationer og deres frekvenser temmelig korrekt.

Instrument-panelet

holder fartmåler, gyrohorisont, turn & bank indicator, kompas, radiokompas, altimåler, VOR, tachometer, olietryk, temperatur, NAV/COM og transponder, og et ur.

Indvidere findes indikationer for throttlens position, flaps-position, trim-position, startklar, lys og magneter.

Der er faktisk lyd, som svarer nogenlunde til en Lycoming-motor, men den kan slås fra, når den bliver for irriterende for øret på!

Det er absolut ikke nemt at flyve simulatoren, hvis man anvender alle dens avancerede muligheder.

En DC-9-pilot klarede kun ca. 30 sekunder flyvning på sin første tur med simulatoren, før han crashede.

For at kunne komme ud over de første 30 sekunder med skindet i behold er det derfor muligt at variere sværhedsgraden, således at flyet bliver mere taknemmeligt over pilotbetjening.

For når man er blevet øvet, er det muligt at variere sværhedsgraden med turbulens, lave tåge, sidevind – kort sagt alle de små problemer, vi har i luften.

Skyrace

Skyrace blev kendt i USA i 1983 på SSA's arrangement, hvor man havde opstillet et antal computere og givet de deltagende svæveflyvere mulighed for at prøve.

Svæveflyveprogrammet adskiller sig fra de fleste motor-flyvesimulatorerne ved netop at være en flyvesimulator i gængs forstand.

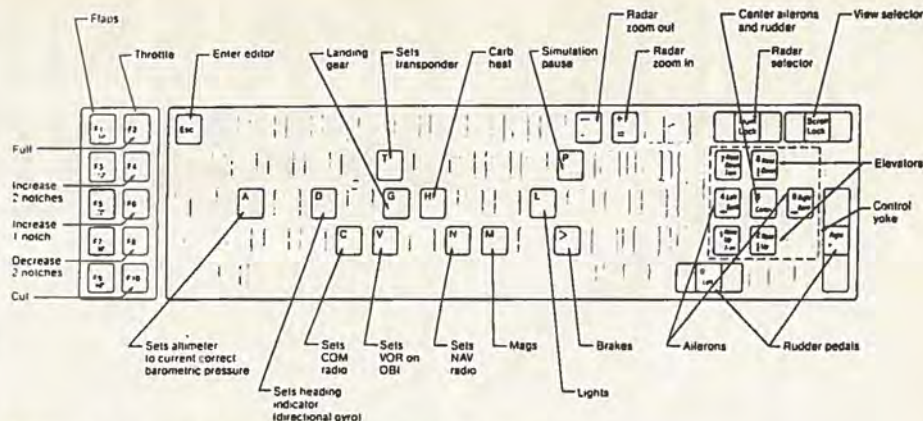
Der er ikke lagt vægt på de almindelige dynamiske principper, som kan bringes ud af normalflyvestilling, hvis man er uøvet.

Alt, spind m.v. eksisterer ikke.

Formålet med skyrace er derimod at sikre en strækflyvning med et svævefly. Man kan selv vælge flytype.

Man udskriver selv sin opgave eller lader computeren foreslå en opgave. En række af de kendteste amerikanske svæveflyvere, fx Hobbs, Marfa, Black Forest er blevet ind på kortet, som vises på computer-skærm. Disse kan bruges som vinkelpunkter.

Opgavens starttidspunkt kan også vælges individuelt, idet det har (ligesom i vir-



Betjening af computeren involverer mange knapper.

keligheden) stor betydning for de termiske forhold på opgaven, hvilket starttidspunkt man vælger.

Herefter overlades styregrejerne til piloten, idet man nu befinder sig 300 FT over startpladsen, og man har lige tærsklet ud.

Instrumenterne her er mere sparsomme end i motorflyvesimulatoren, men fuldt ud tilstrækkelige. Her er højdemåler, kompas, ur, fartmåler, kunstig horisont og variometer.

Desuden er der indikationer for kurs til næste vendepunkt, MacCready værdi, speed-to-fly samt en indikator for vandballast.

Flyvningens formål er (ligesom i rigtig svæveflyvning) at gennemflyve den givne opgave hurtigst muligt.

Et blik på computerens skærm fortæller cumulus-skyernes position i forhold til ens egen. Man vælger en kurs som vil bringe en ind under en af disse cumulus-skyer, en kurs som også er i nærheden af kursen til vendepunktet.

Styring af svæveflyet i skyrace foregår på samme måde som i flight simulatoren, enten ved hjælp af en joy-stick eller ved hjælp af tastaturet på computeren.

Centering foregår efter normale principper til lyden af et computer-elvariometer.

Når toppen nås, bliver stiget gradvis svagere – og den erfarne konkurrencepilot retter straks ud på kursen til vendepunktet og kigger på de næste cumulus-skyer og den aktuelle position, som kan aflæses på et flyvekort.

Højden og det forventede stig vurderes og MacCready-værdien sættes derefter – svæveflyvningen fortsættes.

At beskrive verbalt, hvorledes man flyver en simulator, er selvfølgelig lige så vanskeligt som at forsøge præcist at beskrive, hvorledes en strækflyvning foregår.

For at få en ide om, hvad det går ud på, er det en meget bedre ide at prøve selv.

Skyrace var opstillet til DM i svæveflyvning 1984, og der var meget stor interesse for at prøve, bl.a. fordi vejret som sædvanlig var dårligt.

Flere erfarne DM-piloter fik lejlighed til at prøve, og efter at de indledende vanskeligheder var overstået, var ranglisten blandt dem, der prøvede, ikke helt ved siden af de resultater, der kom ud af det rigtige DM.

Referenceliste:

Skyrace

Hardware: enten IBM/PC med 192K grafik og farveskærm

eller APPLE II

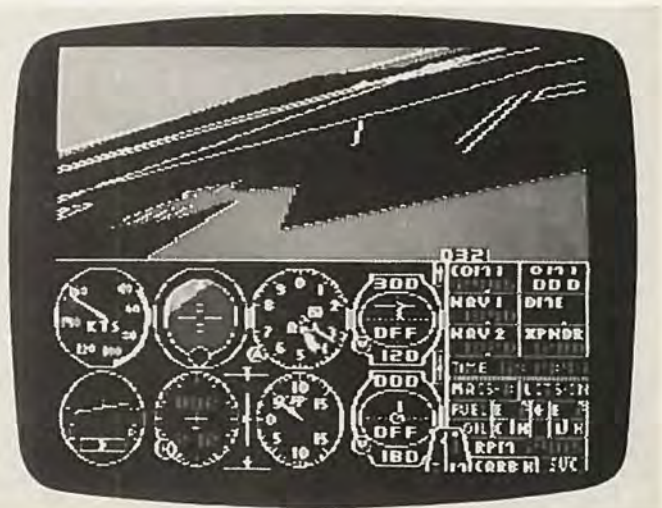
MS Flight Simulator

Hardware: IBM/PC med 192K

Flight Simulator II

Hardware: Commodore 64K

Nærmere oplysninger kan fås hos et computer-firma, der forhandler et af disse mærker, eller hos en radio-forhandler.



SubLogic's Flight Simulator II til Apple II, Commodore 64 og Atari computere.

VOM HANGWIND ZUR THERMIK



Peter Riedel: *Vom Hangwind zur Thermik. Erlebte Rhöngeschichte 1927-1932.* Motorbuch Verlag, Stuttgart. 23 x 27 cm, 226 s, 289 Ill. Pris DM 48,00.

Så kom den endelig! Siden vi anmeldte 1. del af Riedels erindringer i nr 3/1978, har jeg ventet på resten. Men bind 2 omfatter kun de 7 vigtige år fra 1927 til 1932 og skal til jul efterfølges af endnu et om 1933-39, årene under Hitler-regimet.

1. del sluttede med kriseårene, hvor udviklingen stagnerede med samme skræntflyvning og forgæves håb om dynamisk svæveflyvning. 1927 bragte de første forsøg med flyslæb af *Espenlaub*, *Fieseler* og *Raab*, mest som et opvisningsnummer ved flyvestævner. Ekspertene mente, at egentlige svæveflys lange vinger ville bryde sammen i slæb af luftpåvirkningerne!

I 1928 ophørte dog den rene skrænttid. Foruden at flyve foran koldfronter begyndte man at kredse under cumuluskyer.

Skræntmestrene *Nehring* og *Schultz* blev afløst af de »tre store« termikmestre *Robert Kronfeld*, *Wolf Hirth* og *Günter Groenhoff*. Variometeret var det »hemmelige våben«. Riedel beskriver indgående, hvorfor det var så længe som 4 år om at slå igennem.

Lippisch kendte instrumentet som hjælp til testflyvninger fra 1918 og gjorde *Kronfeld* opmærksom på det. Han blev straks klar over dets enorme betydning, men chefen, professor *Georgii*, rådede ham til at tie, så det kunne blive årets overraskelse ved konkurrencen på *Wasserkuppe*.

Det blev det ved sin virkning, men hemmeligheden blev bevaret i inderkredsen, videreudviklet sammen med teknikken med at kredse snævert i termikken af de tre eksperter. Først i 1931 gjorde *Hirth* i tidskriftet »Flugsport« opmærksom på det, men først efter at *E. Bachem* i en bog i 1932 havde forklaret det yderligere, slog det igennem.

Kronfeld var i øvrigt pionér på et andet felt: Han fløj med faldskærm og blev nok til grin i begyndelsen, men reddede senere livet med den.

Gennembrudsåret 1931

Selv om Riedel var begyndt som 14-årig på *Wasserkuppe* i 1920 og fulgte udviklingen hele tiden, havde han faktisk ikke svævefløjet aktivt fra 1924-29 og var kun indeha-

FRA SKRÆNT- TIL TERMIFLYVNING

ver af A-diplom. I stedet var han uddannet til erhvervsmotorflyver og blev ansat som sådan ved *Rhön-Rossitten-Gesellschaft's* forskningsafdeling i Darmstadt til at flyve vejrobservationer, atmosfæreforsøg og i 1931 endelig flyslæb, som rekordsvæveflyene viste sig at kunne holde til alligevel. *Otto Fuchs* havde fået *Georgii* til at gå med til nogle forsøg, der lykkedes.

Andre startmetoder vandt også langsomt indpas: *Hirth* lærte autoslæb i USA, hvor han forøvrigt ikke som ofte beskrevet svævede over New Yorks skyskrabere, men langs en skrænt ved Hudson-floden i 1931. *Jack O'Meara* havde været over centrum en måned før, men politiet gav ikke *Hirth* lov. Riedel er selv medansvarlig for skænten, idet han i 1937 efter at have svævet over Manhattan gjorde sig skyldig i erindringsforskydningen.

Spilstart blev udviklet i Darmstadt af bl.a. *Ernst Jachtmann* fra autoslæb over en wire opspølet på baghjul af en motorcykle til det samme på en oplodset bil, og endelig de til formålet udviklede *Schmetz*-, *Röder*- og *Pfeifer*-spil. *Jachtmann* selv stod for wiresaksen og de ruller, wiren blev ført igennem.

Men det blev flyslæbet, som især ved konkurrencen i 1931 bevirkede termiksvæveflyvningens gennembrud og frigjorde distancesvæveflyvningen fra bjergskrænterne (selv om de var gode at falde tilbage på, når det kneb). De gav konkurrencesvæveflyvning et nyt mønster.

Groenhoff fløj 272 km, vandt konkurrencen, blev folkehelt og modtog udmærkelser. I foråret 1932 deltog Riedels søster *Beate* i et flyslæbkursus i Darmstadt. *Groenhoff* var en vovehals, der bl.a. kørte vildt med bil, hvorfor Peter havde advaret ham mod at gøre det med *Beate* som passager. Han lyttede ikke til advarslerne, troede at heldet altid stod ham bi, men kørte af vejen ind i nogle træer, hvorved *Beate* blev dræbt.

Det slog ham ud – et selvmordsforsøg blev afværget. Først ville han ikke flyve mere, men kom igang igen. Han deltog i konkurrencen med svæveflyet *Fafnir*, men kom ud for en fejlstart med gummitov, hvor rorene på halen blev blokeret. Han kom i luften, sprang for sent ud med faldskærm og var død.

Riedels fremgang

Riedel havde gennemført de første flyslæbkursus som slæbepilot, uden selv at have prøvet svæveflyet. På hjemvejen fra søsterens begravelse tog han til *Wasserkuppe* for at glemme ved selv at lære at svæveflyve.

Fritz Stammers satte ham i en helt ny *Superfalk*, og efter gummitovstart var Riedel næsten ved at slå *Wasserkupperekorden*, idet han fløj 8 t 49 m! Uden variometer og i opvind under skyer til 900 m over startstedet.

Kort efter fløj han i Darmstadt i flyvning med den *Rhöngeist*, som *Kronfeld* havde udført de første systematiske termikflyvninger med i 1928. Variometeret var åbenbaring for Riedel. Nu skulle han sit sølv-stræk! Det var ikke så nemt, han troede. Han landede efter 12 km, 38 km, 23 km for så endelig at flyve mindre end 153, hvorved han fik sølvplom nr 7.

Hermed var han pludselig med i top. I den 1933-konkurrencen begyndte, der kun udført 22 flyvninger over 100 heraf 5 over 200, de 3 af Riedel, de *Groenhoff*. Derefter »eksploderede« udviklingen.

En dejlig bog

Til den første bog havde Riedel profert om hjælp af *J. von Kalckreuth*, der imidlertid omkom, før bogen kom ud. Til billederne har svæveflyvefotografen *Gerd Schmalz* hjulpet ham med udvælgelsen af de talrige interessante fotografier, hvoraf mange er ukendte.

Forlaget fortjener den ros for opsætningen af bogen med fotos og skitser, og forfatteren gav udtryk for i et brev til undertegnede i januar, da han lige havde modtaget kopi af omrydningen.

Riedel har selv tegnet kortskitserne og de forskellige års strækflyvninger og andre illustrationer. De er til tider lidt uensartede i stregen og med lidt skævheder i teksten, men opfylder deres formål og giver bogens egen atmosfære.

Vi kan endnu glæde os til sidste bind, hvad der er blevet en enestående trykudgave »Über sonnige Weiten« om ikke alene 1930-årene, men helt frem til 1950.

Her kommer der endnu flere fotografier og endnu flere af de mange pilot-rapporter over bemærkelsesværdige flyvninger, og også 2. bind er fyldt med.

Riedels fortjeneste i dette værk er, at han forenkler og koncentrerer sig om de personer, der har kvalificeret sig til pionérberømmelsen ved enten at have opdaget, indført eller udført noget grundlæggende. Han giver korte, rammende personkarakteristika af disse. Han korrigerer de fejl, der slæbes videre fra den ene bog til den anden, og hvoraf han selv er skyld i nogle (ligesom undertegnede hører til de mange skyldige, der har viderebragt nogle af dem). Der ligger et enormt forskningsarbejde bag denne bog.

Vi ser frem til bind 3 ved juletid – om vi håber vi, Riedel får tid at skrive den beretning om sin Øresundsflyvning i 1936, og sidst del over København var den første virkelige termikflyvning i Danmark – FLYV kan få gjort afbort for den undladesessynd, det var overhovedet ikke at oprette bedriften i 1936! Han har lovet os de 50-års-jubilæet – »hvis jeg lever så længe« skriver den snart 79-årige.

Flyveskole Taxaflyvning Roskilde og Beldringe

Maet Ikaros Fly i Roskilde lufthavn er tre år gammelt, idet det blev oprettet 1. marts 1981. Dengang rådede det 6 veludstyrede fly. Nu er tallet 15 fly, af firmaet selv ejer de 8. Det er altså godt frem i de tre år – der endda har et nedgangstider for branchen, så der er god grund til at fortælle lidt om bag-

grunden. De første var *Preben Holdt* og *Anastasios Negrepointis*. Sidstnævnte er græker og kom til at flyve i Grækenland i 1972. Han blev kendt med en dansker og flyttede hertil. Fem senere købte han som hobby et fly og kom med det fra Skovlunde, hvor han fik kontakt med *Preben Holdt*, og de blev enige om at lave et fælles firma og fik det godt gang.

I 1983 blev der to nye medejere: kaptajn



Henrik Mainz og Palle Sørensen.



A. Negrepointis og Claus Thomsen

Jørgen Poulsen (JOL), der ligesom de to første har andet hovederhverv, og *Claus Thomsen*, der står for den daglige ledelse og salgsarbejde i firmaet, mens *Henrik Mainz* er driftschef. I alt er der nu 4 fast ansatte i firmaet samt omkring 5 free lance instruktører.

Mainz fra Beldringe Air Charter kører taxaflyvning og skoling til højere certifikater for Ikaros Fly, der har en Piper Aztec stationeret derovre, samtidig med at han driver BAC.

Ikaros Fly har koncession til skoleflyvning til A, B, I, to motors, instruktøruddannelse, udlejning og taxaflyvning. Udlejningen udgør ca 50% af produktionen, mens taxaflyvningen tæller mest i kroner og ører og i øvrigt er stigende.

Som andre firmaer i branchen flyver man både med egne og indlejede fly, og de sidste bemander man selv, undtagen når kunder skal bruge et større fly. Al rådighed over fremmede fly er baseret på en lejekontrakt, og alle fly opbevares i hangar. Ikaros har ikke egen hangar, men flyene står spredt i hangarer rundt på pladsen. Vedligeholdelse foregår hovedsagelig hos Danish Aircraft Maintenance, enkelte indlejede fly på andre værksteder; det bestemmer ejerne naturligvis selv.

Der lægges vægt på at holde flyene i bedst mulig stand, da man nok en tid kommer til at klare sig med den nuværende flåde, så længe nye fly er så enormt dyre som i dag.

Udlejningsfly må normalt kun lande på offentlige pladser, idet erfaringer med landinger på private pladser er dårlige. 4 af 10 havarier de senere år er foregået på private pladser, og det er en belastning næsten altid at have ét fly på jorden til reparation efter uheld. Med særlig tilladelse kan lejerner dog anvende pladser, som anses for forsvarlige.

A- og B-skolingen idag

Palle Sørensen er hovedinstruktør på A-certifikatområdet. I øvrigt er de fleste af Ikaros's piloter uddannet på firmaets flyveskole, så man kender dem godt.

A-skolingen går nu »rimeligt godt« efter 1½ år, der var meget stille! Det begyndte

igen at lysne i efteråret i form af øget tilgang til teoriholdene. Et A-certifikat koster idag omkring 35.000 kr. incl. moms og nærmer sig med lægeprøver og gebyret let de 40.000. Det er erfaringen i Ikaros, at med effektiv skoling kan de fleste holde sig ret nær de 40 timer, der er minimum, men hvis man spreder skolingen for længe, bliver det mere – og dyrere. Gennemsnittet er vel på ca 45 timer.

B-skolingen står det derimod meget dårligt til med nu, den er helt i bund på grund af standsning af de statsgaranterede lån. Til gengæld er de få elever, der kommer, særdeles godt motiverede, så situationen giver altså en mere effektiv sortering. De nuværende ved, hvad de vil, og at der kræves noget, og de sætter sig ikke efter opnået certifikat hen og venter at blive ringet op af et af de store selskaber!

Nat-VFR var ved sin indførelse det store boom, men her er de virkelig interesserede uddannet, og der kommer kun få nye til.

Negrepointis er optimist med hensyn til fremtiden, og Ikaros klager ikke trods den nedgangstid, vi har været igennem. Faktisk har der ikke været nogen nedgang i udlejningen i kriseperioden, men der kan konstateres en ændret indstilling. Søndagsturene er blevet færre, og forretnings-turene flere. Mange af disse A-piloter tager instrumentbevis til enmotors fly – der er 5 igang for tiden.

Negrepointis ved selv, hvor skoen trykker, for han flyver ca 300 timers forretningsflyvning om året og kender således problemerne fra kundernes synspunkt. Han har også A+I, men er i øvrigt igang med et B.

*

Man kan undre sig over, at den unge *Ikaros* (der ikke ville lytte til sin fars formaninger, men fløj så nær solen, så vokset, der holdt vinger sammen, smeltede, og han styrtede i havet) har en større glorie end sin fornuftige fader *Daidalos*. Det er altid *Ikaros*, man hører om, og som altså også her har været navn med »blikfang« – og en passende relation til Grækenland. Det var måske klogt også at få registreret navnet *Daidalos Fly*, inden der kommer en konkurrent og slår på *Daidalos* som flyvesikkerhedens fader? P.W.

Jorden rundt non-stop på 15 dage?

Rutan'erne vil fordoble en gammel verdensrekord

KDA's jubilæumsweekend blev på Mojave-flyvepladsen i Californien markeret med præsentationen af det meget ambitiøse projekt Voyager, der skal forsøge at gennemføre »den sidste storflyvningsrekord« – 40.000 km jorden rundt uden tankning, en fordobling af den eksisterende rekord, der har stået på sine 20.168 km siden 1962, fordi flyvningen jorden rundt blev anset for umulig.

Realisationen af projektet, som vi omtalte i nr 2/1982, har taget over to år og kostet over 22.000 mand-timer. Det er foregået i et særligt firma, Voyager Aircraft, Inc. i nær tilknytning til Rutan-familiens øvrige virksomhed, og flyet er konstrueret af *Burt Rutan* og skal flyves af *Dick Rutan* og *Jeana Yeager*.

Flyvende benzintank

Voyager kan betegnes som en meget mærkeligt udformet benzintank! Det er et 33,7 m kunststoffly, hvis struktur kun vejer 425 kg, og hvis tomvægt med to motorer og udstyr angives til 844 kg. Der er ialt 16 særskilte tanke i vingerne, kroppen og de to



Jeana Yeager mellem tv Dick og th Burt Rutan.

bomme, der går fra forvingen til halefinnerne, og de rummer 5670 liter eller en vægt på 4050 kg. Startvægten ved rekordforsøget angives til 5060 kg, så der bliver 166 kg til besætning og bagage! Dick vejer 76 kg, Jeana kun 45, og så er der 45 kg til resten.

Kunststofkonstruktionen

Den svævefly-lignende hovedvinge har et sideforhold på 33,8, næsten lige så meget som de største svævefly i den åbne klasse. Med 33,7 m har den væsentligt større spændvidde. Hovedbjælkerne er af massivt »carbon graphite«, beklædningen af tynde plader af samme materiale, støttet på nomex papir-bicelle-materiale. Den bageste del er af balsatræ med lærredsbeklædning af vægtgrunde.

Forvingen har et sideforhold på 18,1, og med 38,6 m² samlet vingearreal bliver vingebelastningen ved startvægt 133 kg/m².

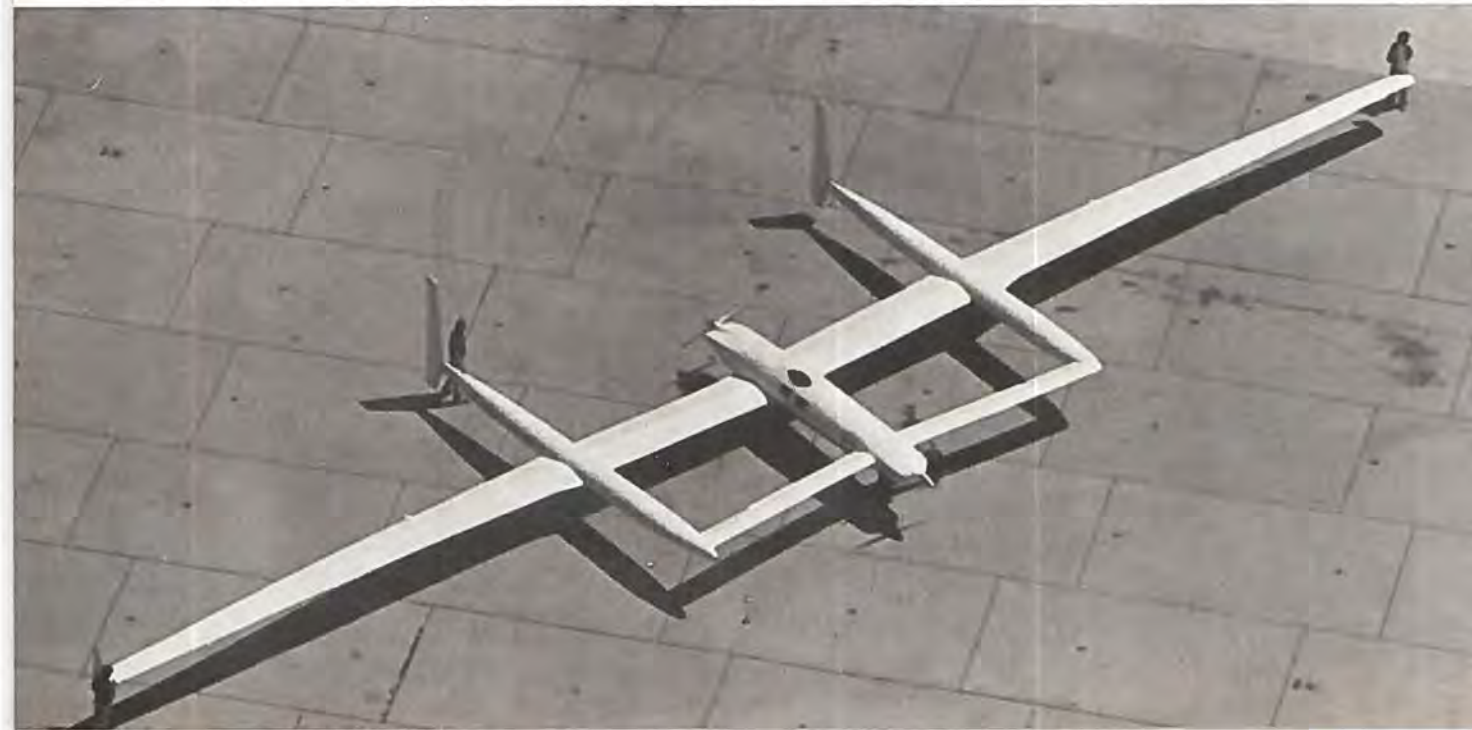
Centralkroppen har en motor i hver ende

– motortype er såvel som præstation hemmelige, indtil de bliver bekræftet af vejrøverne, der ventes at begynde i september. I tung tilstand må flyet flyve relativt hurtigt, ca 130 knob eller 240 km/t, som benzinen forbruges, sænkes fartens under 70 knob (130 km/t), hvorved forbruget mindskes. Så snart det er muligt standses den forreste motor, og propelleren kantslides. I langsomflyvning kræves kun under 25 hk for at holde flyet i luften, og det koster kun en halv snes liter i timen.

Således kan flyet holde den gående rekord i 15 dage, men man regner »kun« med op til 10 dage til de 40.000 km, og de skal kun flyves uden afhængighed af medvind.

Det forlyder, at parret vil »træne« ved at erobre den halve snes disponible rekord før den endelige. Flyet får kun marginel stabilitet (for stabilitet koster også vægt), men en autopilot skal aflaste piloten. Burt og Dick siges endnu at være usikre om, hvorvidt vægten af en vejrradar kan svare sig. Piloten mener ja!

Rutan Voyager, der fløj første gang den 22. juni og blev vist for pressen i luften den 3. juli.





BENT HUS I VÆRLØSE 17. JUNI



Festdagen på FSN Værløse var næsten ikke hæmmet af vejret og forløb planmæssigt. 4 udenlandske opvisningshold var vist rekord. Øverst nogle af Thunderbirds F-16. Tv 13 Falcons-springere med røg. Herover hænger en Lynx over den historiske Boeing B-17G »Sally B«, der sås mange steder over landet. Th ses, hvordan ulovligt parkerede biler fjernes – den blev smidt fra stor højde til skræk og advarsel. Forneden et vue over udstillingsområdet og tilskuere og et af de mange – tilsigtede – near-miss (Red Arrows).





IGEN VEJRHÆMM DM I SVÆVEFLYVNING

Hans Borreby formåner sine piloter, ind-
sidste »termik-balloner« slippes løs.

I anledning af KDA's 75 års jubilæum, D.Sv.U.'s 50 års jubilæum og Svæveflyvecenter Arnborgs 20 års jubilæum, samt på grund af et fra mange sider længe næret ønske var der Kristi Himmelfartsdag arrangeret en ekstra festlig åbningsceremoni foran hangaren på Arnborg. Der blev herunder bl.a. holdt korte taler og udtalt gode ønsker af så prominente gæster som KDA's formand, *Søren Jakobsen*, KDA's generalsekretær, *Per Weishaupt*, og formanden for Svæveflyverådet, *Bent Holgersen*.

Med det vejrmæssigt dårlige DM 1983 i erindringen mødte mange af de 41 deltagere, 27 i standard- og 14 i 15 m-klassen, sikkert frem i forventning om, at nu måtte vi da få et DM med mange gode flyvedage. Da endvidere DM-ledelsens ihærdige PR-mand, *Svend Westergaard*, i forbindelse med åbningsceremonien havde arrangeret, at hver af de respektive talere opsendte en stor rød vejrballoon med ønsket om et godt DM, og da tilmed DM's dygtige meteorolog, *Jesper Theilgaard*, lovede konkurrencevejr allerede på førstedagen, kunne det vel ikke gå helt galt. Desværre skulle det senere vise sig, at de mange gode ønsker og store forventninger ikke blev helt indfriet.

1. dag 31/5: Bedste dag

Standard: 169,5 km □ Videbæk-Holsted-Ølgod-Arn timer, 26 igennem.

15 m kl.: 178,5 km □ Vildbjerg-Holsted-Ølgod-Arn timer, 12 igennem.

Bagsidevej med koldfront over Nordjylland. Instabilt bundlag med fugtig inversion. Gradvis udtørring og rimelig termik på trods af en del cirrus.

Standard: Jan Andersen 83,8 km/t, 1000 p., 2. Mogens Hansen 943, 3. Jan Schmeltz Pedersen 912.

15 m: Ib Wienberg 77,4 km/t, 1000 p., 2. Jørgen Ib 988, 3. Jørgen Thomsen 979.

1-6/6: Ingen gyldige dage

Der blev i perioden forsøgt flyvning 1/6, 4/6 og 5/6, uden at det lykkedes at få en gyldig konkurrencedag.

2. dag 7/6: Endelig lykkes det

161,8 km □ Skjern-Ulfborg-Pårup-Arn timer, 6 igennem.

15 m kl.: 5 igennem.

Frontzone over Sønderjylland, meget ac om morgenen, men opklaring, som ventet, fra nord ved middagstid og derefter hæderlig termik; men mange landede omkring Ulfborg og en del ved Pårup.

Standard: Jan Schmeltz 53,1 km/t, 532 p., 2. Klaus Degner 519, 3. Martin Riis 518 (LS 1d).

Samlet: Jan Schmeltz 1444, Klaus Degner 1426, Niels Taarnhøj 1394.

15 m: Jørgen Thomsen 67,28 km/t, 845 p., 2. Stig Øye 824, 3. Ib Wienberg 781.

Samlet: Jørgen Thomsen 1824, Stig Øye 1797, Ib Wienberg 1781.

8/6: Ikke gyldig

Meget kraftig inversion, der ikke opløstes, selv om det så lovende ud. Flere opgaveændringer, men den sidste trekant via Holstebro og Brejning blev ødelagt af søbrisen fra Nordsøen, som nåede helt ind til Snebjerg, hvorfra der var for langt hjem selv fra 12-1400 m højde. Kun 2 nåede over 100 km grænsen.



Jan Andersen, der måtte nøjes med 3. pladsen, med sin trofaste hjælper Chr. Lund.



Klaus Degner i LS-4 blev nr 2 i standard

3. dag 9/6: Firkanter

Standard: 155,2 km □ Viborg-Frijsenb- Nr. Snede-Arn timer, 10 igennem (hera Cirrus).

15 m kl.: 163,2 km □ Viborg-Frijsenb- Mattrup-Arn timer, 4 igennem.

Meget ac om formiddagen. Da opklaring kom, indtraf et sjældent tilfælde af havgus, der lige så sjældent forsvandt igen. Meget sen flyvning, startlinie kl. ca. 16, sidste fly hjemme kl. ca. 19. Flere måtte lande umiddelbart før meget kraftig modvind.

Standard: Jan Schmeltz 62,0 km/t, 1000 p., 2. Edvin Thomsen 790, 3. Niels Sejls 790.

Samlet: Jan Schmeltz 2314, Klaus Degner 2203, Jan Andersen 2015.

15 m: Erik Døssing 67,9 km/t, 775 p., 2. Stig Øye 772, 3. Jørgen Thomsen 694.

Samlet: Stig Øye 2569, Jørgen Thomsen 2518, Ib Wienberg 2473.

4. dag 10/6: Udlandinger

Standard: 163,6 km △ Frijsenborg- Arn timer, 3 igennem.

15 m kl.: 184,6 km △ Hadsten-Løsning- Arn timer, ingen igennem.

ste chance, hvem bliver de nye danmarksmestre? Spændende var det, med et godt termisk og skybase i 12-1400 m og med risiko for regnbyger i Østjylland. I 15 m klassen var der kun 51 points til den nr. 1 og 2, ville Jørgen Thomsen og den true verdensmesteren Stig Øye? Lykkedes ikke, Jørgen måtte lande kort før 1. vendepunkt. Vejret blev dårligere og ventet med en højdevind på 30 kts, for at komme ud med tendens til dannelse af skyer, samt ind imellem kraftige byger. Det blev en meget besværlig flyvning, selv om det blev kæmpet bravt, udvist stor tålmodighed og i nogle tilfælde fløjet store omkredse, lykkedes det kun 3 at gennemføre deres opgave.

Standard: Jan Andersen 47,0 km/t, 611 m. Mogens Hansen 601, 3. Per Winther

Samlet: Nr. 1 og danmarksmester for første gang, efter et par gange tidligere at have været meget tæt på, Jan Schmeltz Pedersen med 2807 points, nr. 2 Klaus Wienberg 2696 og nr. 3 Jan Andersen 2626. 15 m: Ib Wienberg 172,6 km, 422 p., 2. Stig Øye 420, 3. Erik Døssing 330.

Samlet: Nr. 1 og danmarksmester for ottende gang Stig Øye med 2989 points, nr. 2 Klaus Wienberg 2895 og nr. 3 Erik Døssing 330.

15/6 2. Pinsedag ingen konkurrence; alle tiders vejr! 500 km Δ gennemført af Klaus Wienberg med start fra Arnborg ved middagstid, og der var 4 m stig og 2000 m base. Klaus Wienberg allerede fra tidlig morgen. Et par dage med et sådant vejr i konkurrenceperioden ville nok have gjort konkurrencen mindre chancebetonede. Men næste år!

Hans Borreby



Jan Schmeltz Pedersen starter i LS-4 til sidste konkurrence, som han ikke vandt, men hvorefter han var danmarksmester.



Stig Øye blev danmarksmester for ottende gang, denne gang i 15 m klassen.



Ib Wienberg, der måtte afgive mesterskabet til Øye, men dog blev nr. 2.

DM 1984 4. 31.maj - 10.juni



Ikkeball'erne blev noget medtagne og de efterhånden, men der blev dog 4 gylde. (Tegning i DM-bladet af Jens Erik Brå, Kolding).

BØGER

Jagerpiloten Nowotny

Werner Held: *Der Jagflieger Walter Nowotny*. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1984. 168 s., 24 × 27 cm. DM 38,00 indb.

Den østrigske-fødte major *Walter Nowotny* nåede 258 luftsejre før han faldt den 8. november 1944, knap 24 år gammel. Hans livs karriere skildres i billeder (350 stk.), dokumenter og kommentarer, og selv om det naturligvis er en personorienteret bog, giver den dog også et godt indblik i livet i Luftwaffes jagerstyrker.

Om at flyve til Mexico

Don & Julia Downie: *Your Mexican Flight Plan*. TAB Books Inc., 1983. 13 × 21 cm, 262 s., ill. Pris \$ 12.95 hf.

Det er ikke en lærebog, men en bog man alligevel godt kan lære noget af, især hvis man flyver fra USA i privatfly til Mexico og gerne vil se noget af dette land. Den er fyldt med beretninger om ægteparrets oplevelser på sådanne flyvninger.

KZ-rallyet

De danske veteranflyvere svigtede i nogen grad deres eget stævne, eller også kommer de ad landevejen, for der var kun et halvt hundrede egentlige veteranfly til det 17. KZ rally i Stauning den 14.-17. juni, og adskillige af dem var udenlandske. Til gengæld var der langt over 200 nyere fly, og typeentusiastene havde herlige dage.

Ældste fly var en schweizisk Moth Major fra 1934 med dansk-talende pilot *M. Didisheim* (hans kone er dansker), og blandt de alt for få hjemmebyggede var nok den schweiziske BX-2 Cherry af største interesse.

Cherry er konstrueret af *Max Brändli* og hans søn, og var i luften første gang den 24. april 1982. Det er lavvinget fly med fold-

For begyndere

Don Duggins: *A Primer for Pilots*. TAB Books, Inc. 13 × 21 cm, 197 s., 226 ill. pris hf. \$ 12.95.

Forfatteren har været instruktør siden 2. verdenskrig samt har skrevet over 40 bøger! Denne her retter sig til dem, der vil lære at flyve og giver en masse gode råd og praktiske anvisninger på, hvad det drejer sig om, og hvordan man griber sagen an – i Amerika.

Motorer til (ultra)lette fly

Joe Christy: *Engines for Homebuilt Aircraft & Ultralights*. TAB Books Inc., 13 × 21 cm, 106 s., 33 ill., pris. hf. \$ 7.95.

Kortfattet oversigt over mulige motorer til hjemmebyggede fly samt til ultralette. Her er både de lettere Continental og Lycomings, forskellige Volkswagen-ombygninger og et begrænset antal af de mest anvendte til ultralette. Hensigten er, at man ud fra disse oplysninger skal kunne vælge den rette motor til sit fly.

bare vinger og to sæder ved siden af hinanden. Vingen har bjælke af træ, men er ellers af glasfiber og skum. Kroppen er af træ med beklædning af krydsfiner og glasfiber. Der er kun højderor, ikke haleplan, men finne og sideror, og de er alle bygget på samme måde som vingen. Understellet er oprækkeligt (med håndkraft).

Motoren er 65 hk Continental A-65 og de vigtigste data er: Spændvidde 7,00 m, længde 5,23 m, højde 2,02 m. Bredde, foldede vinger 1,95 m. Vingereale 8,5 m². Tomvægt 305 kg, fuldvægt 530 kg. Max. hastighed 215 km/t i 3.000 fod, max. rejsehastighed 200 km/t i 3.000 fod, stalhastighed 84 km/t. Startstrækning til 15 m 530 m, Stigehastighed 3 m/s. Max. rækkevidde 880 km.



Brändli BX-2 Cherry i glasfiber, men dog med hovedbjælke af træ.

Tyske rotorfly

K. v. Gersdorff og K. Knobling: *Hubschber und Tragschauber*. Bernhard & Gr. Verlag München. 21 × 26 cm, 269 s. o farvesider, 425 ill. Pris ib. DM 56.–

Bind 3 i serien *Die deutsche Luft* behandler den tyske indsats på det område, vi med et fællesudtryk kalder rotorfly. Tyskerne siger ikke helikopter og autorotor, men har udviklet rammende tyske tegninger, der kan oversættes som »haskruere« og »bæreskruere«. Og det er område, hvor tysk industri har været pionererne.

Faktisk var det Focke-Wulf Fw 61, c. 1936 betød den første praktisk anvendte helikopter efter årtiers eksperimenter den over. Den flerdoblede rekorder og blev præsenteret ved *Hanna Reitsch's* berømt indendørs flyvning i Deutschlandhalle, denne i virkeligheden yderst uforsvarlige demonstration var *Ernst Udet's* idé, betydning helt prællede af på tilskuernes gengæld blev den forstået af *Igor Sikorski* ved FAI-generalkonferencen i Berlin efter!

Tyskerne udviklede og producerede række interessante helikoptere og også i efterkrigstiden fulgt godt med.

Motorsvævefly og ultralette

J. L. Mol sr.: *Vliegen... met Motorzweven Ultra Licht*. J. Verhaag BV Oldenzaal × 23 cm, 281 s., ill. Pris NLG 47,50.

Der er egentlig forbløffende, men måske tidens tegn, at man i Holland, der vist færre motorsvævefly end Danmark, magtet at udgive en bog med over 200 sider om disse og resten om ultralette.

Der er både en lærebog med regler, gaver og det hele, samt en oplysende bog med historisk udvikling og prøveflyvninger rapporter om moderne typer.

Billeder fra Luftwaffe

Karl Ries: *Luftwaffe Photo-Report 1919-1945*. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1982. 232 s., 22 × 25 cm. DM 38,00 indb.

Bogen er hurtig læst, for den består af 518 billeder, stort set »nye«, fra Luftwaffens hemmelige opbygning, storhedstid og deraf, men de er så interessante, at melderne tilbragte flere timer med at se dem. Der er dog også en kort, men koncis tekst som indledning til de enkelte afsnit. De fleste billeder viser fly, men er en del med personer, bl.a. et af II/J.G. piloter foran deres »Gefechtsbaracke« borg.

Nydeligt bogtrykkerarbejde, masser af fakta, mange interessante billeder – hvorfor har man dog sparet et register?

Fly's konstruktion og vedligeholdelse

Joe Christy: *Aircraft Construction, Repair & Inspection*. TAB Books Incl., 23 × 20 cm, 232 s., 215 ill. Pris hf. \$ 12.95.

Det er en bog for hjemmebyggere, for dem der vil restaurere et gammelt fly, ja måske også for visse mekanikere. Den beskæftiger sig både med træ- og metalfly, lærer om styreliner, vindskærme, motorer, brændstoftsystemer og meget andet, og den giver praktiske anvisninger på, hvordan man håndterer alt dette.

OSCAR YANKEE

Udflugt

type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
Westland-Bell 47G-3B-1	WAS 198	5.4.	Helmer Max Petersen, Helsingørge
Piper Navajo 310	31-7912017	16.5.	Frode Laursen, Hinnerup
Douglas DC-8-63	46054	21.5.	Sterling Airways, Kastrup
Cessna 340	340-0323	25.5.	Schela Plast, Brørup
Piper Navajo Chieftain	31-7305007	28.5.	Airtime, Sindal
Socata TB-10 Tobago	395	20.6.	Cph. Aviation Trading, Roskilde

Indtægt

type	dato	ejer	årsag
Tipsy Nipper	28.5.	Bo Arvin, Vodskov	solgt til Tyskland
Commander 1000	6.6.	Bohnstedt-Petersen	solgt til USA
Cessna 172C	14.5.	Whiskey-gruppen, Ejstrupholm	hav. 30.5.83
Boeing 727	13.6.	Sterling Airways	solgt til USA

Udskifte

type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
Piper Archer	29.5.	Jetair, Roskilde	Aeromatic, Værløse
Piper Colt	29.5.	Tommy Jensen + 4, Vemmelev	Colt Luftfoto, Kbh.
Cessna F 150 G	29.5.	K. Villemose Hansen + 1, Ll. Skensved	Flyveklubben Ten Air Flight Two, Roskilde
Turbulent	6.6.	Flymøller, Haderslev	Claus Nybroe, Horsens
Cherokee 140	7.6.	Kirsten Lund + 3, Nyborg	Ib W. Nielsen, Esbjerg
Cessna F 172M	7.6.	Chr. Svarregaard-Jensen + 1, Skanderborg	J. Krogh Larsen, Randers
Cessna F 150M	7.6.	Erik Grevy, St. Heddinge	K. T. Radio, Kbh.
Cessna F 172M	7.6.	Erik Yan Hansen, Grindsted	Nr. Nebel Betonvarefabrik
AA-5 Traveler	8.6.	Århus Flyvecenter	Jetair, Roskilde
Cherokee 140	12.6.	Arne Westenholtz Nielsen, Horsens	Tommy Jensen + 4, Vemmelev
Cherokee 180	13.6.	Karsten Hasselbalch, Hvidsten	Claus Palsgård, Jægerspris
Cherokee Arrow	14.6.	Rasmus Møller, Agerskov	Flyveklubben Aktiv, Odense
KZ VII	14.6.	Klippefly, Rønne	Kai Munch + 1, Rønne
Piper Archer II	21.6.	Delta Fly, Hedehusene	Bent Strømfeldt, Karlslunde
Astir CS	24.5.	Midtsj. Svæveflyveklub	Edwin Thomsen + 2, Odense
PIK-20B	18.6.	J. og S. Langthin Knudsen, Måløv	Ole Ring Nielsen, Fr.havn
Rhönlerche II	15.6.	Luftspejder-Gruppen Ellehammer	Tølløse Flyveklub
Rhönlerche II	15.6.	Luftspejder-Gruppen Ellehammer	Holbæk Flyveklub
KA 6CR	21.6.	Morten Eriksen, Tønder	A-M og M Bech-Nielsen, Tønder
St. Libelle	21.6.	Libelle-Gruppen, Ballerup	Per Selmoose, Tåstrup

Kommentarer til Oscar Yankee

1974 OY-HDH er bygget på licens af Douglas i 1967 som en Sioux HT Mk. 2. Efter at have været anvendt af Cenyling School til instruktøruddannelse den solgt til civil anvendelse og indregistreret G-WHIT i 1980 (ejer var firmaet C.

G. Whittaker Ltd. i Doncaster). Ifølge engelske kilder er det korrekte byggenummer WA571; det nummer, der opgives i flyets papirer er et såkaldt Line No.)

Navajo OY-CED er bygget som N27840 og kom til Norge i 1981 som LN-BGC. DC-8-63 OY-SBL er »norskfødt« som LN-MOY i

Aktieselskabs-registeret

Ændringer

Midtfly A/S, Skjern: Vedtægterne er ændret. Selskabets navn er nu Twinflight A/S. Dets hjemsted er Ringkøbing kommune, postadresse Jernbanegade 22, 6940 Lem.

Sun-Air of Scandinavia, A/S, Billund: Medlem af bestyrelsen Gunhild Mørch Nygaard fører nu navnet Gunhild Mørch Sundberg. Direktør Finn Skjoldborg og Arne Jørgensen er indtrådt i bestyrelsen. Aktiekapitalen er udvidet med 200.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier og udgør nu 300.000 kr.

Heli-West Denmark ApS, København: Jørgen Vilhelm Landschultz Engelhardt er udtrådt af direktionen. Sø- og Handelsrettens skifteretsafdeling er anmodet om at opløse selskabet.

Rose Air ApS, Gladsaxe: Selskabets vedtægter er ændret. Dets navn er Gladsaxe Tæppecenter af 1983 ApS, formålet er at drive handels- og transportvirksomhed.

A/S Conair, Consolidated Aircraft Corporation Ltd., Tårnby: Medlem af bestyrelsen Jan Smith er afgået ved døden. Finansdirektør Holger Damm er indtrådt i bestyrelsen.

Gal forsidebillede-tekst

Forsidebilledet er ikke en Beechcraft Starship 1, som skrevet på side 203, men derimod GP-180 fra Gates Learjet/Rinaldo Piaggio.

Dette fly har iøvrigt ikke noget officielt navn endnu. Der er netop udskrevet en international konkurrence af Gates for at finde et passende navn.

Ref. Aviation Week & Space Technology, June 18, 1984.

Med venlig hilsen

Erik Markussen

Sognevej 44, 4000 Roskilde

– Læser Markussen har ganske ret! Red.

Beech Starship klar tidligere

Starship 1 – 85% skalamodellen af Beech's revolutionerende firmafly – har efter 280 flyvetimer fuldstændt prøveflyvningerne og præstationsmålingerne med resultater over forventning, men skal fortsat anvendes til forberedelse af forproduktionsmodellerne af flyet, hvoraf den første vil flyve sidst i 1985. Certificeringen ventes klar sidst i 1986, dvs 9–12 måneder før først planlagt.

1969 og kom derfra til Thailand som HS-TGY. Cessna 340 OY-BYG er bygget i 1974 som D-IKEB, mens Chieftain OY-BYF oprindeligt var N7677L, men allerede i november 1973 blev registreret LN-MTK.

Eneste fabriksnye fly er Tobago OY-CAH.

Vedr. ejerskifterne for Rhönlerche OY-XAB og -BXO:

Luftspejdergruppen Ellehammer's adresse opgives i registreringspapirerne til Hålsingborg, hvilket skyldes at lederen bor på den anden side af Øresund, men gruppen flyver ikke fra en skånsk flyveplads!



Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Jan Maxen, Holmegårdsvej 3,
3320 Skævinge.
Telefon: 02 - 11 03 47.

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herring
Telefon: 07 - 14 91 55
Postgirokonto: 6 12 98 03

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radlostyings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlund

Sekretariat:
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43



40 år efter

I 1944-45 tjenstgjorde 17 danske piloter ved det svenske flyvevåben, og en eskadrille under den danske brigade stod klar den 5. maj 1945, men blev ikke anvendt. 7 af de 17 er døde. Af de resterende mødte 6 frem for at mindes 40-årsdagen for den aktive flyvnings begyndelse, da chefen for Flygvapnet, generalløjtnant *Sven-Olof Olson*

havde indbudt til sammenkomst på Åholm den 12.-13. maj.

På billedet ses generalen som nr. venstre, mens de seks danske er oberst *L. Bjarkov*, nr 8 oberst *V. Holm*, oberstløjtnant *P. N. Brandt Møller*, oberstløjtnant *J. B. Danielsen*, nr 9 luf. tajn *D. C. W. Knudsen* og nr 10 maj. *Møller*.

KDA's forretningsudvalg

Ved FU-møde 3/84 forelå det endelige regnskab for jubilæumsweekend'en den 2.-3. juni endnu ikke; men der har dog været ydet så meget til de fælles anstrengelser, at fondens slutkapital nu ikke skønnes til 50.000, men til 35.000 kr. Der skal udarbejdes en fundats for denne fonds fremtidige anvendelse.

Første skitse til budget for 1985 blev gennemgået i store træk, men så trods besparelser og en påtænkt 5% kontingentforøgelse ikke ud til at kunne få balance. Efter en detaljegennemgang for at finde yderligere besparelser eller indtægter vil hovedbestyrelsen i august drøfte 2. budgetskitse baseret på et forslag om 9% regulering af kontingenterne.

Den ny overenskomst med Fritflyvningsunionen er nu underskrevet, så der mangler nu kun Linestyings-unionen.

Næste hovedbestyrelsesmøde ventes afholdt den 14. august.

Nye direkte medlemmer i KDA

Scandinavian Air Academy, Virum.
Gorm Diernisse, Årup.
Jan Flyvbjerg Frederiksen, Hellerup.
Jens Carl Andersen, Unificyp.
Søren Pedersen, Veksø Sj.
Jane Strüwing, Frederikssund.
Kaj Egholm, Ballerup.
Jesper Madsen, Hvidovre.

Ikke unions-stempler på tilmeldinger

Det fremgår ikke altid klart af tilmeldingsblanketter til internationale konkurrencer som fx VM, EM o.lign. hvem der stempler og underskrive tilmeldingen.

Selv ved et NM kan der stå »Stans flying club«, og så er det forståeligt, at den stempler lokalklubben på for på den deltagende deltager.

Det er imidlertid den nationale aéroklub i Danmark altså KDA, der over for FAI og udenlandske arrangører skal stå som ansvarlig tilmeldende organisation. Vi beder derfor klubber og unioner (tilmelding gå via unioner til KDA) om at lade placering stå fri til KDA's stempel og underskrift.

FAI-rekorder

FAI har fået anmeldelse om, at *Walter* den 9/5 med motorsvævefly af typen ASW 22M har fløjet 1040 km fra Büchel Vesttyskland til Bordeaux. Det er en rekord såvel som fri distance som målflyvning slår i givet fald *Finn Andersens* 533 km målflyvning.

Helmut Denz, Vesttyskland, har 19/5 ført en ud-og-hjem med dragefly (bløddrage) på 182 km.

KDA-aktiviteter

22/6-1/7 EM i Räyskälä (P. Weishaupt)
29/6 1. møde i arbejdsgruppe for helbredsundersøgelser i alderen (Matzen, Voss).
6/7 Gratuleret fru Schultz, 70 år.

Kalender - alment

3-9/9 Farnborough-udstilling
26/10-2/11 FAI generalkonference (P)

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

senest mandag den 13. august.



DMU

sekretariat,
Søndervej 43, 4100 Ringsted

ansvarlig: Johan Baade 09-17 19 34
formand: Finn Brinch 07-11 64 31
medlemmer: Bøge Osmundsen 02-29 41 75
medlemmer: Ricard Matzen 03-61 52 50
medlemmer: Knud Larsen 03-42 45 16
medlemmer: Gunnar Hansen 04-72 11 28
medlemmer: Knud Nielsen 05-65 74 25

flyvning på Rø, Bornholm

Midtsjællands Motorflyveklub og Bornholms Flyveklub inviterer medlemmerne til alle landets motorflyveklubber til flyvning på Rø i week-end'en 18-19. august. Det skal hygge os og opleve Bornholms smukke og varierede natur.

Arrangementet er en fodtur/sejltur/bustur til Rø på Bornholms seværdigheder. Efter flyvningen er der grill. Overnatning kan ske »under vingen« i det medbragte telt eller på hotel.

For flere oplysninger, kontakt: Knud Larsen, DMU, tlf 03 - 42 45 16 (efter kl. 18), eller E. Petersen, Midtsjællands Motorflyveklub tlf 03 - 44 06 71.

Programmet er udsendt i DMU-nyhedsbrev. Så kontakt din klubsekretær eller kig på DMU's hjemmeside i klubhuset.

DMU's motorflyveklubber

Midtsjællands Flyveklub: Husk hangarfesten den 11. august.

Kalundborg Flyveklub: Motorklubben har haft den sorg at miste Arne Schwarz, mangeårigt medlem af klubben. Han døde efter længere tids sygdom og blev 80 år.

Nordisk Mesterskab, Torp, Norge

Arrangementet af Nordisk Mesterskab, der blev afholdt i Norge den 30/6 og 1/7, gav værtslandet Norge topplacering. Nr 2 blev Sverige, nr 3 Danmark og Finland sluttede på nr 4.

Individuelt blev de danske deltagere placeret således:

1. Hans Birkholm,
2. Kurt Gabs og
3. Erik Olsen.

flyvning i Australien i lejet fly

The Royal Aero Club of New South Wales har vi modtaget en brochure, der beskriver 3 forskellige rundture i Australien henholdsvis 14 dages, 21 dages og 28 dages varighed.

Turene foretages i lejet fly (1 eller 2 motorer).

Oplysninger om priser m.m. fås ved henvendelse til sekretariatet, tlf 03 - 61 52 50.

DMU regionsmesterskab, Vamdrup

Regionsmesterskabet i motorflyvning arrangeres af Kongeåens Pilotforening og DMU lørdag den 1. september i Vamdrup.

Der er præmier til de 3 bedste i konkurrencen. Briefing foregår kl. 1000.

Startgebyr 100 kr.

Selv om det er et regionsmesterskab, kan piloter fra hele landet deltage.

Seneste tilmelding er den 15. august.

Tilmelding til: Jesper Theilgaard, Kongeåens Pilotforening, tlf. 04 - 84 82 80, der i øvrigt står til rådighed med yderligere oplysninger.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr 23 af 4/7 kommenterer fremgangsmåden ved aflæggelse af S-teorioprøver efter de nye BL'er og uddannelsesnormer og ledsages af luftfartsdirektoratets nye blanket.

Medd. nr 24 af 4/7, der ledsages af liste over S-kontrollanter med angivelse af, hvem der skal besøge de enkelte klubber, gennemgår detaljeret forsikringsforhold ved S-kontrollantvirksomhed.

Nordic Open

I anledning af 50-års-jubilæet er den traditionelle Arnborg Åben konkurrence udvidet til Nordic Open med adgang også for deltagere fra andre lande.

Tilmeldningslisten viser 23 i standard, 12 i 15 m, 9 i tosædet klasse og 3 i klubklasse, i alt 47 fly. Den udenlandske deltagelse er behersket: en tysk Astir, en norsk PIK 20D, en hollandsk LS 3a, en hollandsk ASK 21 og en hollandsk Skylark II.

Der er afslutningsfest med pokaluddeling fredag den 10. august.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Kalundborgs Åbent-hus-dag blev en stor succes med knap 60 gæstestarter. Der var ca 300 besøgende på pladsen, da en T-17 gav en nervepirrende og flot gennemført opvisning. Til Kaldred Cup 23-27/7 var der en del tilmeldinger, så man håbede at kunne gentage succes'en fra i fjor, afsluttet med fest. Trods dårligt vejr havde st. hansfesten samlet 25 til spisning og andet muntert tidkort. Bålet nåede at brænde ned to gange. Rent flyvemæssigt har der også været gang i den, og flere er allerede gået solo.

Nordsjælland har haft deltagere i både EM i Vinon og EM i Räyskälä. En tilbygning til hangar 1 til traktor o.l. er ved at være færdig, og taget til hangar 2 skal fornyes, bl.a. takket være et tilskud på 15.000 kr fra

Kalender - motorflyvning

3-4/8	Anthon Berg Air rally, EKPN.
7-11/8	EM i præcisionsflyvning, Dublin.
10-12/8	Int. Ostsee Rally, Lübeck Blankensee.
12-27/8	VM Kunstflyvning, Ungarn
18-19/8	DDU-flytræf, Rø, Bornholm
1/9	DMU Regionsmesterskab EKVD
15/9	DMU Regionsmesterskab EKHO
22/9	Ronde de Nuit (IFR-airrally), Reims, Frankrig
22/9	DMU Regionsmesterskab EKRS
22/9-30/9	Air rally of France

Oplysninger om ovenstående - kontakt DMU's sekretariat.

tipsmidlerne. Der var sommerlejr i juli, da det gode vejr begyndte.

Svævefly fik 11/5 klubbens første distance over 500 km, da Jens C. Pedersen i Nimbus 2 fløj 518 km Morsø - Schleswig havn - Vesthimmerland.

Viborg fik ved PR-udvalgets arrangement til støtte for Jørgen Lauritsens deltagelse i EM i Frankrig god tilslutning, og der blev samlet et pænt beløb ind. St. hansfesten blev afviklet trods meget dårligt vejr. Sommerlejr afholdtes i ugerne 28 og 29.

Diplomer

Højde-diamant

Flemming Vasegaard, Ålborg
Frede Olsen, Viborg

Distance-diamant

Ole Arndt, Nordsjælland
Jens Chr. Pedersen, Svævefly

Sølv-diplom

1321 Ebbe Pedersen, Silkeborg
1322 Flemming Schneider, Århus
1323 Carsten Ullerup, Ålborg
1324 Aksel Madsen, Fyn
1325 Knud Møller, Herning
1326 Frede Olsen, Viborg
1327 Arne H. Olsen, Nordsjælland

Nye S-certifikater

Jørn F. Askholm, Århus
Ebbe Pedersen, Mallings
Fl. Lovmand Schneider, Århus
Herbert I. Mitrofanov, Kalundborg
Claus Ellegaard Magnussen, Roskilde
Taus Myrdal, Sæby

S-indehaver!

Må du flyve?

Det kræver, at du inden for de sidste 6 måneder har fløjet mindst 5 flyvninger på ialt mindst én time.

Har du det?

Ellers skal du have PFT/S.

(NB: Nogle klubber har strengere regler for flyvning med deres materiel).

Pæne danske resultater i EM med motorsvævefly



Jakslands SF-28 og Peter Kjeldsen og Frits Schneiders SF-25 C-S i Räyskälä.

For første gang havde Danmark tre fly med OY-registrering med ved EM for motorsvævefly, og de blev placeret som nr 3, 5 og 7 af de 12 deltagende i klassen for tosædede.

Det 4. EM for motorsvævefly var ellers ikke begunstiget af det vejr, som der kan bydes på i Räyskälä, og som havde været der i ugerne forinden. Således fløj »tusindkunstneren« Hans Werner Grosse den 11/5 en 1022 km trekant – den hidtil største i Europa – og dagen efter 910 km, begge flyvninger på ca 11 timer, som han berettede om under en af regnvejrsdagene under EM. Også træningsugen var god – de »langørede« fløj en dag 7–800 km og deres piloter ville have udskrevet 1000, hvis de havde vidst, hvor godt det virkelig var.

Men så gjorde det nordeuropæiske lavtryk sin virkning, og i første uge var der kun små konkurrencedage mandag og lørdag, men i næste dag 4 dage.

Danskerne havde ikke deltaget i træningsugen, og de to Århus-hold ankom først, da konkurrencen var i fuld gang mandag den 25/6 og nåede med, men fik dog som over halvdelen inkl. Verner Jaksland ingen points.

Lørdag vandt Jaksland og kom op på 3. pladsen, men mistede så to dage p.gr.a. motorvrøvl og en udelanding i næste uge, så selv to pæne dage til slut kun rakte til 7. pladsen.

De debuterende Århus-folk gik imidlertid hårdt til den og noterede mange pæne placeringer, der førte til følgende slutresultat:

Tosædede (6 gyldige dage)

1. W. Hoffmann, Ty., SF-36. 4900 p.
2. Ulbrich, Ty., SF-28. 3777 p.
3. Peter Kjeldsen og Frits Schneider, DK, SF-25. 3625 p.
4. H. Lehmann, Ty., RF-5B. 3366 p.
5. Kai E. Andersen og Jesper Lund, DK, SF-28. 3177 p.
6. Hermann, Svejts, ASK-16. 3027 p.
7. V. Jaksland, DK, SF-28. 2673 p.
8. K. Gschwind, Ty., Taifun. 2518 p.
9. Björklund, Fi, G.109B. 2449 p.
10. Matzen, Ty., SF-25. 2024 p.
11. Schmidt, Ø, SF-28. 1989 p.
12. Jung, Ty., G.109. 1031 p.

Åben klasse (6 gyldige dage)

1. W. Binder, ASW-22M. 5628 p.
2. J. Exner, ASW-22M. 3404 p.
3. F. Rueb, Nimbus 3MR. 3243 p.
4. K. Abhau, Nimbus 2M. 2188 p.
5. H. Elkmann, Nimbus 2M. 1868 p.
6. Schmidtman, DG-400. 0 p.

Den åbne klasse blev en slags tysk nationalt mesterskab, men det bemærkelsesværdige var, at to yngre besejrede den hidtil sikre vinder, Fritz Rueb.

15 m klasse (5 gyldige dage)

1. Wilhelm Dirks, Ty., DG-400. 4888
2. J. Horma, Fi, PIK-20E. 4245
3. E. Kosola, Fi, PIK-20E. 3885
4. A. Kössler, Ty., PIK-20E. 3633
5. til 9.: 4 finner på PIK-20E samt nr 6 sidste mester, Kurt Heimann, Ty., på ASW-15M.

Denne klasse var samtidig officielt finsk mesterskab med den velkendte Juhani Horman som vinder.

Kalender – svæveflyvning

30/7–10/8	Nordic Open (Arnborg)
18–26/8	FI-kursus 2
27/8–8/9	Grundkursus (Arnborg)
1–8/8	EM kunstflyvning (Paderb)
17–19/8	Bøf-rally (Kongsted)
15–22/9	HI-kursus 3.

Slinger i transportvognen

Aktuelle råd fra Knud Høst

Adskillige har i årenes løb fået ødt deres ferie, deres svævefly, transport og bil – heldigvis kun det – på grund af forkert læsning af transportvogne. En stor skade skete for en af deltagere på vej til EM i Vinon på grund af forkert placering i transportvognen.

En hovedregel er, at man altid skal mindst 10% af totalvægten på trækku. Vejer en læsset transportvogn fx 600 kg skal man have 60 kg kugletryk.

Medbringer man telt, kufferter og andet bagage, skal dette anbringes så lavt som muligt og helst lige over akslen, eller på akslen og fremefter. Der må under ingen omstændigheder anbringes ekstra bagage fra akslen og bagud.

Dæktrykket skal øges til 2.2–2.4 kg/cm² alt efter dækstørrelse. Ligeledes er det vigtigt, at den trækkende bil er forsynet med dobbelt virkende støddæmpere (næsten alle biler er monteret med enkelt virkende støddæmpere). Dæktrykket skal også øges til 2.2–2.4 kg/cm² på alle hjul.

Kuglen skal være ren og tør og må aldrig indfedtes.

Hvis man kommer i slyng

En transportvogn kommer i de fleste tilfælde i slyng nedad bakke. Jo stejlere bakken er, desto større risiko er der, og det betyder, at transportvognen på det nærmeste skubber lidt til bilen.

Nærmere man sig en nedadgående bakke, skal man afpasse sin hastighed og huske, at man på toppen kører fx 60 km/t, derefter ned ad bakken langsomt at reducere hastigheden, så den i bunden er 80–90 km/t. På denne måde er der træk i transportvognen hele tiden.

Det aller vigtigste at huske er: **Bliv aldrig, hvis vognen er i slyng.** Man skal heller ikke sig ud af slyng, så derfor skal man aldrig stærkere, end at du altid kan accelerere.

Afpas ved overhaling af store lastbiler hastigheden således, at når man har kørt ved køler, så kan man ligeledes accelerere forbi trykbølgen fra fronten af lastbiler.

Dette er mine erfaringer med ca 35 km foran en transportvogn.

Knud



Må du flyve med passager?

Har du inden for de sidste 90 dage været med på mindst 5 flyvninger på svævefly, heraf mindst 2 fra førersædet på en anden type, du vil give din passager en tur.

Det skal du tænke på, hver gang du vil tage en passager op.

Mangler du nogle af de fem ture, du først få dem fløjet.

I Vinon: Skræntflyvning i barske bjerge

man måske kan tænke sig efter de ldsvis beskedne resultater, der kom fra det 2. EM i VM-klasserne i Sydfrankrig så kom det danske hold ud for betydelige overraskelser, hvorimod de sejrige mænd og andre lokalkendte var ind på at flyve alpeflyvning, i høj grad på «autostradaer» med tippen tæt op på værgene. En række havarier var følgerne, kerne slap med et par småskader, for de ikke i træningsugen at vænne sig til holdene, fløj derfor forsigtigt og betegnede først til sidst at »være med«.

De fik masser af spændende flyvning – 100 timer – og et par af dem fik guldmedaljer i træningsugens bølger, mens også var en overraskelse, så de måtte til tildstyr derned i en fart.

Man kan diskutere, om vi ikke ligesom kunne burde have satset på for-VM i Rieti, men det var i hvert fald en lærerig oplevelse, som Jan S. Pedersen har lovet at fortælle nærmere om i næste nummer.

Resultater

Hardklassen (27 deltagere) points

A. Lopitiaux, F, Pegase C	9570
E. Ragot, F, LS 4	9178
S. Leutenegger, HB	9144
K. Holighaus, D, Discus	8502
K. Berchtold, HB, LS 4	7829
C. Davison, Monaco, LS 4	7723
E. Mercier, Pegase C	7621
C. Ottosson, SE, LS 4	7359
H. Glöckl, D, LS 4	7261
H. Schreiber, D, LS 4	7007
M. Kjällström, SE, LS 4	6958
Jan Andersen, OY, LS 4	6794
K. Kristiansen, LN, LS 4	6789
A. Brigliadori, I, LS 4	6731
Simenc, YR, DG 101	6583
J. Wujczak, SP, Pegase	6343
Benoist, G, LS 4	6175
M. Somers, LS 4	6130
A. Monti, I, LS 4	6107
A. Blom, SE, LS 4	5832
J. Kepka, SP, Pegase	5529
S. Sidon, YR, Pegase	5088

23. T. Prieler, OE, Pegase	4985
24. Jan S. Pedersen, OY, LS 4	4839
25. B. Kassai, HA, Jantar 2	4714
26. Per Winther, OY, LS 4	3807
27. B. Gurali, HA, Jantar 2	3584

15 m klassen (22 deltagere)

1. A. Delylle, F, Ventus	9729
2. G. Gerbaud, F, ASW 20C	9574
3. E. Peter, D, LS 6	9573
4. M. Lamm, HB, ASW 20CL	8135
5. K. Musters, PH, Ventus A	7838
6. J. Centka, SP, ASW 20	7604
7. D. Paré, PH, Ventus B	7595
8. A. Schultess, HB, Ventus A	7510
9. C. Garton, G, Ventus B	7499
10. S. Witek, SP, ASW 20	7346
11. H. Back, D, LS 6	7251
12. B. Bulukin, LN, ASW 20	7007
13. D. Teuling, PH, Mosquito	6516
14. A. Schubert, OE, Ventus	6272
15. G. Galetto, I, ASW 20	5595
16. J. Cardiff, G, ASW 20B	4858
17. B. Göök, SE, Mini Nimbus	4848
18. K. Osen, LN, LS3A	4174
19. Ib Wienberg, OY, Ventus B	4159
20. V. Colombo, I, ASW 20	2647
21. Orleans Borbon, EC, ASW 20	1702
22. J. Lauritsen, OY, PIK 20B	1637

Åben klasse (15 deltagere)

1. G. Lherm, F, Nimbus 3	8981
2. F. Blatter, HB, Nimbus 3	8733
3. B. Gantenbrink, D, Nimbus 3	8161
4. P. Bourgard, OO, Nimbus 3	7940
5. Y. Dugerdil, HB, Nimbus 3	7891
6. G. Kurstjens, PH, Nimbus 3	7304
7. W. Vergani, I, ASW 22	7125
8. G. Sander, OO, Nimbus 2B	6253
9. R. Mussio, I, ASW 17	5797
10. R. Jones, G, Nimbus 3	5037
11. G. Halasi, HA, Jantar 2B	4475
12. J. Zsiros, HA, Jantar 2B	4338
13. D. Roberts, G, Nimbus 2B	3616
14. P. Puch, OE, Kestrel	3491
15. P. Cook, G, Nimbus 2C	2054

Faldskærmsulykke i Frankrig

Under det danske VM-landsholds træning på det franske træningscenter La Palisse skete der den 27. juni en ulykke, hvorved den 26-årige Ellis Larsen omkom.

Efter 8-mandsholdets formationspring fra 3000 m var der lidt højde tilovers, hvor der blev søgt kalotformationsflyvning; men herunder blev den enes styrelinje indfildret i den andens skærm. Selv om Ellis Larsen udløste reserveskærmen, nåede den ikke at blive bærende. Den anden springer landede uskadt.

Ellis Larsen var medlem af Faldskærmsklubben Falcon og havde 1100 spring bag sig.

kp

Kalender – anden flyvesport

26/7–5/8	EM drageflyvning (Vågå, Norge)
22/8–2/9	VM faldskærm (Vichi, Fr.)
26–31/8	EM varmluftballon (England)
29/8–9/9	VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)
17–22/9	VM i linestyling (USA)
14–18/10	VM med indendørs modelfly (Japan)

Ny udgave af Sporting Code for modelflyvning

Den længe ventede Sporting Code Section 4 Aeromodells udgave 1984 foreligger nu fra FAI til afløsning af 1979-udgaven med rettelser. Den er i formatet 115 x 210 mm og på ikke mindre end 176 sider, så det er langt den mest omfangsrige af FAI's mange Sporting Codes. Alle ændringer er markeret med en stort streg i marginen. Den kan erhverves fra KDA for kr 30.00.

The sky is the only limit with Interlake



...whether you are an experienced pilot or just a novice.

Interlake Aviation has consistently produced top quality graduates because of its carefully designed programs specifically tailored to the unique needs of the individual.

The one-to-one instruction, day and night access to training facilities, and Gimil's 90% VFR weather allow students to learn at an intensified pace, with proven results.

Our convenient on-base living accommodations, dining facility, gymnasium, swimming pool and golf course let the motivated student incorporate leisure with valuable training time.

(A) Private licence, 2-3 weeks. (B) Approved commercial course, 3-4 weeks. (C) Night endorsement, 3-4 days. (D) Multi-engine endorsement, 3 days. (E) Instrument rating for multi or single engine, train in actual IFR, 3 weeks. (F) Instructor rating, 1-2 weeks.

*Time to complete training is directly subject to the effort and ability of the individual.

For more information contact:

INTERLAKE AVIATION CO. LTD.

Box 1860, Gimil, Manitoba, Canada R0C 1B0
(204) 642-5538

Only the sky is the limit.

AIR CANADA

08-24 03 50 · Kungsgatan 34 · 111 35 Stockholm

Organisations-nyt

Fabriksny Tobago TB 10 IFR

Ny TOBAGO TB 10 er netop hjemkommet fra Frankrig. Flyet er fuldt IFR-udstyret, med bl.a. KNS 81 areanavigation og CENTURY 21 autopilot, samt luksusinterior. Rekvirer gerne specifikationer.



DATA PÅ OY-CAH.
TB 10 er markedets mest støjsvage rejsefly i sin klasse det har plads til 5 personer.
Cruise speed: 127 kts.
Take off weight: 1150 kg.
Kom og se denne '84 model.
Flyet med designet!

TOBAGO TB 10 vil være ideel som privat-, firma- eller klubfly. Flere TB 10'ere fungerer allerede som anparts med deraf følgende fordele. Hvorfor ikke også i din flyveklub? CAT udarbejder gerne oplægget!

Ring for alle yderligere informationer og demonstration til:

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS.

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE DK 4000 ROSKILDE TELEFON (02) 39 11 14

Effektiv fagpresse-annoncering

Denne bog er guld værd...men den er GRATIS!

Alle annoncører, deres reklamebureauer og mediaplanlæggere har brug for overblik og sammenlignelige data. Det har DANSK FAGPRESSEKATALOG over 156 væsentlige fagblade og tidsskrifter i Dansk Fagpresseforenings medlemskreds. Hvert blad har sin egen informationsside. Kataloget indeholder også oversigter over fagpressen i Norge, Sverige og Finland.

 **Dansk Fagpresseforening**

Amaliegade 10
1256 København K.

For at være sikker på at få DANSK FAGPRESSEKATALOG '85 bestiller jeg allerede nu et eksemplar.

Bestiller: _____

Firma: _____

Adresse: _____



TEORI



til I, B+I CD

hlagt undervisning:
 ugentlig kl. 16.30-22.30 i Billund
 på Skinderholm.
 oduktion, tilmelding og start af
 hold:
 aug. kl. 19.00 på Billund Flight
 enter.
 samen:
 halvdel november 84
 halvdel marts 85
 s fornødent elevgrundlag er til
 de, kan der etableres undervis-
 g lokalt efter ønske.

**Billund
 Flyveteoriskole**
 ApS

ørkevej 26, 7190 Billund
 tf. 05 33 1336

BRUGTE FLY

CESSNA, PIPER, MOONEY og BEECH.

Kontakt Sun-Air, tf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



TIL SALG FLYANDELE

Andele i arbejdende flyinteressentselskaber
 med fuld afskrivningsret tilbydes til salg.
 Fordelagtige rabatter for medejere, også på
 andre fly i vor udlejningsflåde.
 Henvendelse til:



IKAROS FLY aps

02-39 10 10

Rallye 110ST anpart

Ideel til A-elev. Flyv for 250 kr./time.
 OYCAV: 1979/1070 timer/EKRK/Pris 20.000 kr.
 01-29 83 55

VELHOLDTE EN-MOTORS FLY

søges til indlejning på gode helårskontrak-
 ter. Stor time forbrug.



IKAROS FLY aps

02-39 10 10

FLY TIL SALG

ARCHER II, 78, TT 1000
 BEECH TRAINER, 81, TT 700
 ARROW II, 74, TT 1400
 NAVAJO, 79, TT 1200
 SENECA II, 76, TT 700
 PARTENAVIA, 78, TT 900
 WARRIOR, 75, TT 1000

Henv. A/S JETAIR
 Tlf. 02-39 10 00

1974 CESSNA 150 VFR 720 CH. 1973 CESS-
 NA 172 VFR 720 CH. 1976 SENECA II KING
 AV. 1999 KG. 1966 TURBO PA30B MILLER
 CONV. CONTACT: 05-137900.



FLYVE- RADIOTELEFONI

Pris kr. 175,-
 (KDA-medlemmer kr. 148,-)

FLYV
 FLYVS FORLAG 02-39 08 11

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-
 reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
 Søndage og helligdage - 02-28 46 10

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 182, 310, Piper 140, 180, 235,
 Horizon, AA5. Aztec PA 23/250. Rallye, Moo-
 ney.

H. L. AIR ApS tf. 05-43 51 33
 Privat tf. 05-62 66 16

TÆNKER DU PÅ FLY-CERTIFIKATER!

Sun-Air starter flyskole den 15. august 1984 til
 A, B, C og D -certifikater, en- og tomotors,
 PFT m.v.

Prøv Sun-Air og få et fast tilbud.
 Kontakt Sun-Air, tf. 05-331611

FLY SUN-AIR
 YOUR PRIVATE AIRLINE



VI HAR DIN 720 KANALS RADIO!!!

fabrikat: Dittel. Type: FSG-50 eller FSG-60
 Garanti: 2 år. Pris: rimelig.
 ring og få brochure
 lsendt med alle
 plysninger.

AVIONICS SERVICE CENTER ApS

LAD VOR
 MANGEÅRIGE
 ERFARING KOMME
 DIT Udstyr TIL GODE.
 INDIVIDUEL SERVICE.
 NEUTRAL, FAGLIG RÅDGIVNING.

BILLUND LUFTHAVN - DK 7190 BILLUND - TLF. (05) 33 84 88

NU OGSÅ ENGINE OVERHAU

NORTH-WEST AIR SERVICE A/S motorværkstedsafdeling er CAA-autoriseret til reparation og hovedoverhaling af samtlige LYCOMING og CONTINENTAL flymotorer (stempelemotorer) op til 400 HK.

Shock loading foretages på alle typer motorer indenfor nævnte kategorier.

Vi er lagerførende i de foreskrevne reservedele til de mest gængse flymotorer, alt i henhold til fabrikkens forskrifter for hovedoverhaling. Ekstraordinære motordele bestilles altid AOG direkte hos fabrikanten.

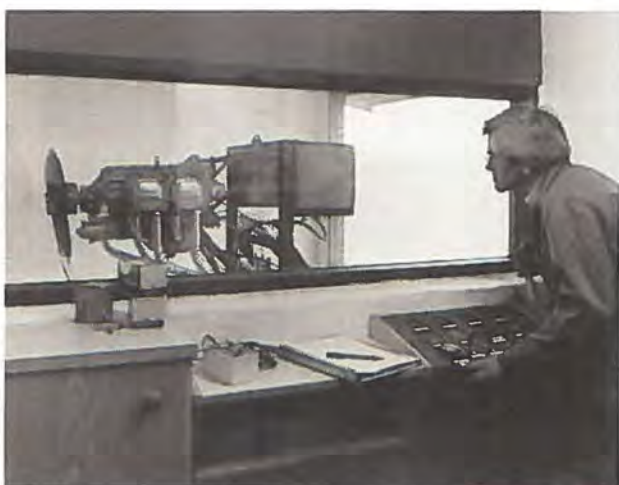
Alt arbejde udføres i nøje overensstemmelse med fabrikanternes forskrifter og der ydes 3 måneders skriftlig garanti på motorarbejde (dog max. 100 gangtimer).



Før dye-check og magnaflux foretages en grundig rensning og affedtning af samtlige motordele.



En dygtig stab af erfarne flyteknikere er ansvarlige for opsamling og montering af motoren og dens komponenter.



Moderne test-apparatet kontrollerer alle nødvendige funktioner i forbindelse med testkøring af flymotorer.



NORTH-WEST AIR SERVICE

Thisted Lufthavn ● DK-7730 Hanstholm ● Danmark
Telefon: (07) 96 53 22 ● Telex: 60837 north dk

Vi giver Dem gerne et uforbindende tilbud på hovedoverhaling af Deres flymotor, incl. udskiftning af de af fabrikanten foreskrevne reservedele i.h.t. Service Bulletin (SB) for det pågældende fabrikat.

– vi gør en god motor bedre

Lær at flyve
her i sommer....

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. B = trafikflyvercertifikat af III klasse. C = trafikflyvercertifikat af II klasse. D = trafikflyvercertifikat af I klasse. I = instrumentbevis. IFR = instrumentflyvning. VFR = sigtflyvning. PFT = periodisk flyvetræning. TWIN = tomotors. INT. = internationalt. NAT. = nationalt. nat-VFR = tilladelse til at flyve i mørke. FLT = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training-

Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Karos Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA
A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.
A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.
Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.
Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,
TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Padborg Flyvecenter

Tøndervej 43, 6330 Padborg.
Tlf. 04-67 68 28.

A, B, I, Int./Nat.-VHF, Nat-VFR.

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudsager!

ARMY-VARER

Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 1505 også aft. og sønd.

OY-BLT

kr. 150.000. Fuld IFR - Radio - Cou-
Autopilot - DME - TT 1750 t.

Henv. 02-65 00 09

02- 94 99 70

ØV AT LEJE EN NY CESSNA!

er udlejer nu CESSNA FLY (nye). Hvor-
gamle modeller når nye, lækre tilby-

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



UDLEJNING hos DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning på
GRØNHOLT.

2 stk. AA5A kr. 450,- pr. time og 1 stk. AA5B kr.
525,- pr. time incl. startafgift.

Hverdage 9-16: Tlf. 02-28 11 70

Øvrig tid: Tlf. 02-30 06 00

**OBS! Nyt teorihold starter i slutnin-
gen af august.**

PROGRAMMET TIL LUFTFART

Programmet til microcomputers udvikles
bl.a. til:

- Simulering af Aircraft performance
- Udskrivning af drift-flyveplaner
- Lagring og præsentation af flight planning data
- Økonomisk optimering af flyoperationer
- Tilbudsberegning
- Teoriundervisning og tests

Henvendelse

B & J Castenschield

02-28 36 25

Nye hjulskærme

til Piper PA-28 sælges billigt.

Tlf. 03-43 42 10
bedst aften

Rallye Commodore

150 hp Lycoming rest 750 t. KY 195 720 ch, KT
76. Nav 11, Com 11. ADF, EGT, CHT, Krog, mm.
Sælges billigt.

Johs. Pedersen

06-98 55 77 arb.

CESSNA FLY

Går De med flykøbs tanker!

Ved ordre inden 28. september 1984 kæmpe
rabatter på op til 75.000 USD + Sun-Air rabat.

Kontakt Sun-Air omgående på tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



MØDET ER HÆVET!



Very First Businessclass

Den eneste businessclass hvor selv bestemmer tid og retning.

Mitsubishi Diamond I, bringer Dem frem til destinationer 800 kilometer i timen, i den største kabine indenfor firmajetfly.

De vil nyde den rummelige arbejdsplads med markedets laveste støjniveau. Et indbydende arbejdsmiljø når beslutninger skal træffes "på et højt plan".

Mitsubishi Diamond I er økonomisk i drift og sikrer Dem et godt arbejdsforhold, medens de rejser.

Mitsubishi Diamond I



BOHNSTEDT PETERSEN AS

Grønholt Flyveplads - DK 3480 Fredensborg

Tlf. 02 - 28 11 70 - Telex 40043 EKGH

Salgskonsulent: Per Alkærsg - Tlf. 02 - 89 33 44

FLYV

9

ARGANG

SEPTEMBER 1984

KR. 13,00



BECKER

VHF COMM.
TYPE AR 3201

760 kanaler 118-136,975 MC.
Strømforbrug: 70 mA

4 faste kanaler
Montering: 2" Hul.

720 kanals VHF fra 1 Jan 1985

Vi kan anbefale denne fikse løsning, hvis der er pladsproblemer i dit fly.
Løvrigt lagerfører vi VHF anlæg i fabrikat Collins, King og Narco. Venligst forlang brochure tilsendt.



Illustration i naturlig størrelse

Hør vore tilbud i brugt udstyr på 02-39 01 81, Søren Jakobsen.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

A V I A RADIO

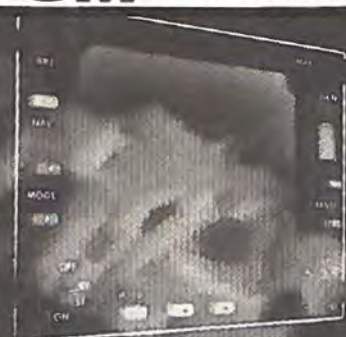


KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

HT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVEINSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUN

"3M" "Stormscope" * * * *

Weather Mapping System



Next time your life depends on radar...

...look at it this way: Radar isn't enough.

Verdens mest avancerede system til at afsløre tordennejr "lig" med tubolens, ubehagelig flyvning m.m. Ved hjælp af et stormscope vil Du være i stand til at afdække vejrforholdene 360° rundt om flyet, og ud til en afstand af 200 NM.

Ønsker Du mere information, brochurer, priser m.m.



SCAN-AVIONICS

KONTAKT:

BILLUND AIRPORT
DK-7190 BILLUND
DENMARK

TEL. 05-33842
TELEX 60107

Shell introducerer

Aeroshell Oil W Multigrade 15W-50

- verdens første semi-syntetiske flymotorolier til stempelmotorer.

Aeroshell Oil W Multigrade 15W-50 er beregnet til brug i alle almindelige flystempelmotorer, og er især fordelagtig i de motorer, der arbejder under stærkt vekslende temperaturforhold, hvor samme olie kvalitet kan anvendes ved både høje og lave temperaturer sommer og vinter. Olierens gode flydeegenskaber ved lave temperaturer er en stor hjælp ved motorstart i frostgrader og giver samtidig den omgående smøring af ventiler, cylindervægge og ventiler. Ved temperaturer over 30°C og normale motoroperatører vil olien give samme gode smøring som en Grade 100 olie.

Aeroshell Oil W 15W-50 har lavtemperatur egenskaber der gør den særdeles velegnet til anvendelse i turboladede motorer, hvis driftsforhold omfatter store flyvehøjder og lave temperaturer. Singlegrade olier er tilbøjelige til at blive svære under sådanne forhold.

Aeroshell Oil W 15W-50 er udviklet i samarbejde med Avco-Lycoming og Teledyne-Continental Motors og opfylder deres specifikationer henholdsvis 301F og MHS-24A, og ligeledes de væsentligste afsnit i militær specifikationen MIL-L-7811B.

Med introduktionen af Aeroshell Oil W 15W-50 imødekommer Shell et længe næret ønske. En verdenskendt flyfabrikant udtaler i et brev til Shell: »Det bliver stadig mere klart, at koldstart ved lave temperaturer med de høj-viskose olier, der typisk anvendes, forårsager betydeligt slid og endog skade på mange motorer. Det er derfor af væsentlig betydning at anvende den lavest mulige viskositet for start under sådanne forhold. Imidlertid kræver de luftkølede motorer ved driftstemperaturer højere olie-viskositet, og det brede viskositetsinterval er således langt vigtigere i flymotorolie end i de automotive olier.«

Aeroshell Oil W 15W-50 er nu på alle danske flyvepladser, hvor Shell Aviation Service er repræsenteret.



Shell
AVIATION SERVICE



SHELL-HUSET

Kampmannsgade 2, 1604 København V.
Telefon (01) 12 53 40, Telgr.Shell

Fremtidens firma- og rejsefly er her allerede fra

PARTENAVIA og AEROSPATIALE

Spartacus AP 68 TP - 300

Det nye turbopropfly med STOL-performance for 8/9 personer. Flyet er udstyret med 2 stk. Allison 250 B17C motorer på hver 330 SHP, de har 3-bladet propellere, med max. RPM 2030, hvilket giver et lavt støjniveau. Når der startes med fuld vægt (5732 lbs), er rækkevidden incl. reserver 1480 km. og startdistancen ca. 400 meter. Rejsefarten i 10.000 fod er 204 kts. Som fragtfly kan det tage op til 2100 lbs og det kan arrangeres til »clubseating« med læderinterior og borde. Endvidere har flyet, som standard, 3 indgangsdøre.



Partenavia PN 68 C

Et meget populært firmafly med lave driftsomkostninger. Der er plads til 6/7 personer og der er et stort bagagerum. Flyet leveres med enten 200 HK's motorer eller turbocharged motorer med hver 210 HK, rejsefart i 10.000 fod: 160 kts. Udstyret med long-range tanke, som er standard på C-modellen, kan flyet flyve 2.220 km incl. reserver. I fragtversionen tages der 1100 lbs med. Flere PN 68 fungerer perfekt som firmafly, hvor flere virksomheder er sammen om flyet. Copenhagen AirTaxi ApS sørger for eftersyn, booking og piloter. Vi ser gerne på netop Deres flyvebehov.

Fly i TB-serien

Flyene med det lækre design. TRINIDAD TB 20 har 250 HK motor med constant speed propeller og optrækkeligt understel. Det giver flyet en rejsefart på 300 km/t. Vi har en fabriksny TOBAGO TB 10 IFR på Roskilde Lufthavn, hvorfor ikke prøve den nu! Flyet har en motor på 180 HK, constant speed propeller og er bl. a. udstyret med KNS 81 areanavigation og autopilot. Rejsefart op til 127 kts. TAM-PICO TB 9 har 160 HK og fås enten med fast- eller constant speed propeller. Alle fly i TB-serien tager 5 personer. Rekvirér gerne vor mappe om anparter i TB 10.



Brugte fly

CAT har flere gode tilbud. Bl. a. PN 68 B fra 1976 og 1978 IFR til kr. 650.000,- og kr. 835.000,-. Yderligere er der de meget økonomiske RALLYE 100 til kr. 125.000,-. De er specielt velegnet som privatfly og for skoling til A-certificeret, der bruges ved 75% ydelse kun 23 l/t. Det perfekte fly til start og landing på private pladser og marker. Startløb ved fuld vægt 190 meter. Vi har flere brugte til omgående levering. Vi demonstrerer gerne flyet på netop Deres plads. Flere RALLYE 100 flyver idag som klubfly, hvorfor ikke også i din flyveklub. CAT udarbejder gerne oplægge til din klub.

CAT er distributor for:
Partenavia, Observer, Spartacus, Tampico, Tobago,
Trinidad, Rallye og Robin.

For alle yderligere oplysninger om:
Køb, salg, leasing og/eller anparter i
TOBAGO TB 10, kontakt da:

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE · DK 4000 ROSKILDE · TELEFON (02) 39 11 14

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 9 September 1984

57. årgang

Aktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Aktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Aktionen af et nummer slutter omkring den
1. oktober i forudgående måned.

Brev fra læserkredsen er velkomne, både
brev og billeder. De stilles til FLYV's redaktion
og besvares så snart som muligt. For ikke bestilt mate-
riale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
beholder sig ret til at redigere og om fornø-
dent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatteres
regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
aktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs
synspunkter.

Tryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

Bestillinger og henvendelser vedrørende adresseændrin-
ger sendes til det lokale postvæsen.

Priser excl. moms:

1/1 side 3.800 kr.
1/2 side 2.025 kr.

Indrykannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Indrykannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Indrykannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Indrykannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Indrykannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

I dette nummer:

Et nyt fly	262
Maersk til Færøerne	264
De nye flytyper	266
Brev fra Hannover	268
Jetstream 31	269
Lufttrafik i SAS	270
nyelsen af SAS-flåden	270
i Vinon	272
i Räyskälä	275
og hos Scan Para	276
b's constant-speed propel	278
ger	278
enyt	279
par Yankee	280
Organisations-Nyt	281

Sidebilledet:

Den første Jetstream 31 til Contactair i
Frankrig starter fra British
Aerospace's fabrik i Prestwick. Læs
flyet side 269.

Kan man også få for megen frihed?

»Så lidt stat som muligt, kun så meget som nødvendigt« er den tyske aeroklubs slagord. Hvor grænsen går, er det organisationer og myndigheder trækker tov om. Normalt ønsker myndighederne mere kontrol, organisationerne mindre.

Men nu har vi et eksempel på, at en organisation anbefaler mere kontrol, ganske vist for at bevare så frie forhold som muligt på langt sigt. Det er Experimental Aircraft Association i USA, der ved en høring efter to års meget frie regler for ultralight derovre går ind for, at luftfartsmyndighederne FAA dels registrerer flyene, dels kræver en enkel teoriprøve for at sikre, at piloterne har fornødent luftrumskendskab. Men man ønsker fortsat at være fri for helbredskrav.

Baggrunden er, at kun en minoritet har fulgt opfordring til frivillig registrering, at lufthavnsejerne ikke vil have uidentificerbare fly med ukyndige piloter på deres pladser, at forsikringsselskaberne mangler statistiske oplysninger for at kunne fastsætte rimelige præmier, samt i øvrigt angreb fra mange sider.

Alt dette mener EAA at kunne dæmme op for, hvis FAA strammer grebet en smule som anvist. Man vil hellere have statslig kontrol end forskelligartede lokale regler. Sker det ikke, frygter EAA for fremtiden for en bevægelse, der kan få betydning også for den øvrige flyvning.

– Man forestiller sig dog næppe et totalforbud som det, hvormed Schweiz har standset ultralightflyvningen fra juli! Det har udløst protester fra alle flyvekredse i landet, der frygter konsekvenserne og påpeger, at hidtil kun DDR – formentlig af andre grunde – har haft så rigoristiske bestemmelser.



Nyt SAS hovedkontor

SAS' hovedkontor har til huse på Bromma, dels i et kontorhus opført lige efter krigen til ABA, dels i en snes barakker og andre bygninger i området, og det er naturligvis ikke særlig rationelt for de 1.500 ansatte.

SAS vil derfor bygge et nyt hovedkontor i Stockholm-forstaden Solna på foreløbig 60.000 m². Resultatet af arkitektkonkurrencen ventes til januar. Byggeriet skal påbegyndes i efteråret 1985 og afsluttes to år senere.

SAS ledelsen reorganiseres

Da *Frede Ahlgreen Eriksen* i 1980 blev vicekoncernchef i SAS, flyttede han ikke til Stockholm, men blev boende i Danmark og »pendlede« frem og tilbage. Rejseriet slipper han dog ikke for, når han pr. 1. oktober igen sætter sig i direktørstolen for SAS Danmark, for han bevarer posten som stedfortræder for koncernchefen *Jan Carlzon* og som viceadministrerende direktør for SAS.

For tre år siden gennemførte SAS en omfattende reorganisering, hvorved beslutningsmyndighed og ansvar blev decentraliseret til divisionernes daglige ledelse. Regionschefernes rolle har siden da bestået i at virke for SAS i deres respektive lande – indadtil overfor personalet, udadtil overfor myndigheder, politikere, erhvervsliv, organisationer og massemedier.

Denne rolle forstærkes nu ved, at regionscheferne får plads i koncernens øverste ledelse, idet også den nye chef for region Sverige *Per-Axel Brommesen*, tidligere administrerende direktør for SAS Catering, bliver viceadministrerende direktør i SAS. Han skal også være bestyrelsesformand i SAS Service Partner (tidl. SAS Catering) og SAS International Hotels.

Derimod får Norges regionalchef foreløbig ikke plads i koncernledelsen, men den

norske viceadministrerende direktør *Helge Lindberg*, der fra 1. oktober får ansvaret for den daglige operative drift af flyvirksomheden, skal holde særlig kontakt til SAS Norge. *Jan Carlzon* selv får, foruden at være koncernchef, det øverste ansvar for ledelse og drift af flyvirksomheden.

Roald Søkilde, der har været regionschef siden 1980, overtager fra 1.10. posten som direktør for DDL.

Flyverute til Aberdeen

Metro Airways, Bohnstedt-Petersen & Dyrberg's luftfartsselskab, har fået koncession på en rute til den skotske olieby Aberdeen. Man begynder beflyvningen til oktober, og i forbindelse hermed får Stauning en sen morgenforbindelse, idet den nye rute udgår fra København kl. 9 og mellemlander i Stauning. Der mellemlandes også i Stauning på returflyvningen. Flyvetiden over Nordsøen tager kun halvanden time med Metro. Der vil nu blive indrettet toldfri butik i Stauning, og Metro vil også servere mad på turen over det store vand, nemlig i form af »madpakke«, som Lufthansa i mange år har praktiseret det på de tyske indenrigsruter.

Genair standser

Den 13. juli måtte det engelske regionalflyveselskab Genair standse sine betalinger og indstille driften. Selskabet drev bl.a. en rute mellem Humber og Esbjerg.

Ifølge engelske kilder havde dets økonomi været anstrengt i nogen tid, og der skulle bl.a. have været tale om, at Maersk Air ville overtage en interesse på 49% i selskabet, men det blev der ikke noget af. Da selskabet standsede, bestod flåden af tre Bandeirante, fem Shorts 330 og to Shorts 360.

Jørgen Nissen pensioneret

Der er mange ingeniører i luftfarten, kun én med titlen luftfartsingeniør, nemlig *Jørgen D. Nissen*, der med udgangen august afgår med pension fra luftfartssenet. Han blev maskiningeniør i 1941, var ansat i DDL/SAS fra 1946 til 1949. I 1950 kom han til luftfartsdirektoratet, hvor siden 1956 har været chef for OPS-afdelingen, der udøver tilsynet med rute-, charter og anden erhvervsmæssig flyvning. I 1981 og igen i 1981-1983 var han Danmarkspræsident ved ICAO-hovedsædet i Montreal.

Nissen har været både model-, svæve- og motorflyver og også været aktiv på organisatoriske, fx som formand for Ose Model-Flyveklub 1938-40 og Odense Svæveflyveklub 1944-45, ligesom har været chef for DM i svæveflyvning 1953 og 1954. I 1956 fik han KDA's Götapokal.

Nyt fly på Stavanger-ruten

Midt i august fik Airbus sin nye Shorts 360, og det gør det muligt at sætte denne type på Ruten Esbjerg-Stavanger fra den 17. september. Det for Bandeirante'en, der bliver solgt til udlandet. Samtidig laves der om på farverne, og indtil vinterfartplanens ikrafttræden den 30. september flyves der en dobbelttur med afgang fra Esbjerg kl. 13.00 og retur fra Stavanger kl. 13.20. Begge mellemlandes i Thisted.

Air National Guard på Grønland

109th Tactical Airlift Group fra det amerikanske flyvevåbens Air National Guard er igen i år fløjet brændstof til radarstationerne på den grønlandske indlandsis. De skiudrustede C-130D Hercules gennemførte i april ca. 100 dobbeltture fra Søstrømfjord til DYE II og ca. 50 til DYE III, hver gang med 12.000 l brændstof ombord. I juni fløj de 1.200 t udstyr til DYE III, så bliver muligt at løfte stationen 7,5 m (fundamenterne synker langsomt ned på indlandsisen) og i juli transporterede de videnskabelig ekspedition til et sted på isen på indlandsisen, 3.170 m over havoverflade.

Brændselsolien blev sejlet til Søstrømfjord for et år siden og har haft svært ved at blive godt gennemkølet. Den skal nemlig have en temperatur på 0°C, den pumpes over i lagertankene ved radarstationerne – ellers bliver tankene så isfyldte, at de får isen til at smelte, hvorved de vil synke.

109th Tactical Airlift Group eller Raven Gang har hjemsted i Schenectady i staten New York og er ikke nogen normal luftenhed. Den indgår i Air National Guard og besætninger og jordpersonel er reserver, der har andet job til hverdag. De vende besætninger tilbragte hver to måneder på Grønland.

Til efteråret udskiftes de aldrings C-130D, som man arvede i 1975 sammen med jobbet fra Alaskan Air Command, 8 C-130H, fire LC-130 med ski og fire dardfly, som Raven Gang kalder for »wolves«.



Lockheed Hercules ved en af radarstationerne på den grønlandske indlandsis.

Swissair køber Fokker 100

ste kunde til den nye udgave af F. 28 oship, som blev lanceret i november i under betegnelsen Fokker 100, er ssair, der har bestilt otte og taget op på yderligere seks. Ordren har en værdi på ca. 500 mio. gylden.

lyene skal erstatte 14 af Swissairs ældre 9 og vil blive leveret fra foråret 1987. swissair's fly vil blive indrettet til 84 passagerer, selv om typebetegnelsen Fokker egentlig angiver kapaciteten. Det skyldes, at de bliver treklasedelt. I førsteklaskabinen bliver der to rækker sæder, der med fire pladser, mens der på forretss- og økonomiklasse bliver fem over rs. Flyene får anretterrum både for og for, ekstra lange lukkelige bagagehyl- garderober, tre toiletter og en ekstra ricedør bagtil.

okker har i øvrigt fået Fuji som samarbejdspartner på Fokker 50, den nye udgave af 27 Friendship. Den japanske fabrik har kontrakt på 50 side- og højderor og vil levere det første sæt til april næste år.

Mestersvig overlever lidt endnu

er beslutning på regeringsplan fortsætter driften af Mestersvig flyveplads endnu er i Statens Luftfartsvæsen regi, men slutningen vedrører alene 1985. Spørgsmålet om flyvepladsens fremtid vil blive talt til genstand for forhandlinger mellem implicerede parter.

idtil har Ministeriet for Grønland betalt af driftsudgifterne, Forsvarsministeriet og Statens Luftfartsvæsen den sidste andedel. Det er luftfartsvæsenet, der har et for pladsens drift, og uofficielt forlydet, at nogen i de andre styrelser finder den unødvendig dyr, samt at indtrykket af den, der betaler mindst, bestemmer et, mens de andre bare får lov til at beta-

u er der i hvert fald lavet om på udgifts- delingen, således at de tre berørte mini- ter betaler hver en tredjedel. Ministerier og offentlige Arbejder skaffer dækning sine øgede udgifter bl.a. ved besparel- på vejområdene.

Bus reducerer

ge rapporter fra England vil Airbus re- ere sin årsproduktion fra de nuværen- 5 A300 og A310 til 30 næste år. Airbus- sortiet har en snes A300 med »hvide r« parkeret i Toulouse og Lemwerder. ge færdirge, men usolgte fly inkluderer 6 eregnet til Libyen, der annullerede sin re, mens andre bygget på grundlag af oner, der ikke er blevet opfulgt af kon- ter.

10 til Air India

India har valgt Airbus A310-300 som atning for sine fem resterende Boeing og for at få yderligere kapacitet, så der live bestilt 6 fly og taget option på end- 5.

ølge Air India vil forskellen i brændstof- rug være 39% i Airbus' favor. Selskabet er med at sætte de tre første A310 i 1. april 1986 og vil da udfase to Boeing 7. Tre andre A310 leveres i anden halvdel 1986 og de sidste Boeing vil da blive et ud af drift. Air India's A310 indrettes 2 passagerer på 1. klasse, 20 på Execu- og 150 på økonomiklasse.

Mordet på Kløvermarken

I marts forlod Hjemmeværnsdistrikt 4 de gamle bygninger på Kløvermarken, og umiddelbart herefter fjernede Forsvarets Bygningstjeneste samtlige døre og vinduer for at forhindre besættere i at rykke ind. Fredningsstyrelsen forsøgte endnu en gang at få fredningssagen gennemført, men måtte opgive på grund af ligegyldig- hed, for ikke at sige modvilje fra forsvar- side, der ikke ville ofre noget som helst på bygningerne. End ikke nogle ruller pigtråd til at holde selvbudne gæster på afstand kunne der blive råd til på det uduhulede forsvarsbudget.

Derimod var det meget nemt at finde midler til at betale en nedrivningsentreprenør for at fjerne hvad fredningsstyrelsen betegnede som »verdens formentlig ældste eksisterende lufthavnsbygninger, der i kraft heraf er af meget stor kulturhistorisk interesse«. Og industriferien, som ellers lammer store dele af erhvervslivet, var ingen hindring.

Sidst i juli faldt de sidste rester af de bygninger, der dannede rammen om dansk flyvnings første år. Det drejer sig om den ældste hangar fra 1910, der i sin tid husede bl.a. *Alfred Nervø's* og *Robert Svendsen's* fly, *Berg* og *Storm's* værksted fra samme år, hvor hærens første fly blev bygget, den berømte messebygning fra 1911, marinehangaren fra 1913, der senere var teknisk base for Det Danske Luftfartsselskab, hvis initialer endnu kunne læses på porten, og Hærens hangar og kontorbygning fra 1915. Bevares, vedligeholdes- tilstanden var ikke særlig strålende, men bygningerne kunne nemt have været reddet, hvis man havde villet det – det var først og fremmest arbejdskraft, der skulle til.

Samme dag, som nedrivningsskandalen omtales i Berlingske Tidende, kunne man andetsteds i bladet læse om den indsats, der var gjort på Lolland for at redde den sidste »polakkaserne«, en bygning af om- trent samme alder som flyvepladsens og som de en funktional bygning, opført uden større hensyntagen til det æstetiske. Den er blevet istandsat med støtte fra offentlige kasser, delvis som beskæftigelsesforanstaltning, uanset at man ikke ved, hvad man skal bruge den til – men *den* er »historisk«.

Mon ikke flyvningen har præget det danske samfund nok så meget også i kulturhistorisk henseende som de polske roearbejdere? Og mon man ikke havde fundet noget at anvende flyvepladsens bygninger til, hvis man havde villet?

Flyvemuseet og Legoland

I forbindelse med omtalen af nedrivningen af de historiske bygninger på Kløvermarken er der fremkommet meddelelser i pressen om, at Danmarks Flyvemuseum »i protest« vil flytte til Jylland og bygge museet i Billund, hvor Legoland siges at ville ordne finansieringen.

Disse meddelelser har ikke noget på sig, siger museets bestyrelsesformand general *K. Jørgensen* til FLYV. Det er stadig hensigten at bygge museet på den allerede udpegede grund ved siden af Bella Center, og Legoland har på intet tidspunkt tilbudt at bekoste opførelsen af en museumsbygning.

I øvrigt

● *Swissair* har bestilt endnu fire McDonnell Douglas MD-81 til levering i 1986 og 1987. Selskabet har 15 af typen i drift.

● *CAP 10* flåden havde den 13. juli logget 300.000 flyvetimer. Heraf tegner det franske flyvevåbens 56 sig for de 100.000.

● *Terma Elektronik* i Lystrup har skrevet kontrakt med Flyvematerielkommandoen om ombygning og modernisering af flyvestationernes landingsradar.

● *Piper Cheyenne IV* blev typegodkendt af FAA den 13. juli. Den har to Garrett TPE 331-14, hver reduceret til 1.000 hk, plads til otte personer og kan flyve op til 400 mph i op til 41.000 fod.

● *Gulfstream* har nu 56 faste bestillinger på *Gulfstream IV*. Leverancerne begynder i slutningen af 1986.

● *Ægypten* har købt licens på fremstilling af Dassault Mirage 2000. I forvejen har man bestilt 20 fra den franske fabrik.

● *Sikorsky S-76 Mk. II* med to PT6B-36 turbinemotorer, fløj første gang den 22. juni. Den har 48% større starteffekt end Mk. I med Allison 250 og er beregnet til anvendelse i højtliggende og varme egne.

● *AMX* prototype nr. 1 havarede under start fra Torino-Caselle den 1. juni. Nr. 2 ventes i luften først i september.

● *Skive Lufthavn* er fra 1.8. betegnelsen på den hidtidige flyveplads fra 1975, der fra 1.4. er godkendt i kategori IV. I efteråret udbygges indflyvningslysene til 900 m for bane 14, og der opstilles en Middle Marker til samme bane, oplyser lufthavnschef Niels Christensen.

● *Limbach* har øget gangtiden mellem hovedeftersyn for en række SL 1700 modeller fra 800 til 1000 timer og for L 2000 modeller fra 650 til 850 timer.

● *Pilatus PC-9* nr. 2 har 20.7. sluttet sig til nr. 1 mht. flyveprøver, og den svarer næsten helt til produktionsudgaven af træningsflyet, der vil kunne ses på Farnborough.

● *Martin Schempp* døde 9.7., 79 år. Han var en af grundlæggerne af Segelflugzeugbau Schempp-Hirth, som han ledede til 1972.

● *Henri Fabre* døde 29.6., 101 år gammel. Med konstruktionen af tre pontonfly i 1910 betragtes han som hydroplanets fader.

● *Sterling* har udlejet en DC-8-63 til Icelandair, der igen i år har fået kontrakt på flyvning med pilgrimene til Mekka.

● *SAS'* to nyherhvervede DC-10 (ex. Laker G-BGXH og 'I) skal ombygges til SAS-konfiguration af McDonnell Douglas i Long Beach.

● *SAS'* Fokker Friendship vil blive stationeret med to i København og to i Oslo. De skal bl.a. indsættes på ruten København-Hamburg, København-Kristianssand og København-Jönköping-Växjö. De to første ankom til Air UK i Norwich til ombygning sidst i juli.

● *General Dynamics F-16C* leverancerne til USAF begyndte den 19. juli. Den har større fuldvægt, endnu mere avanceret elektronik og APG-68 radar, der rækker længere og har større opløsningsevne end den APG-66, der sidder i F-16A/B.

● *British Airways* gennemfører i sommer 19 charterflyvninger mellem Berlin og Rønne. Den første Boeing 737 landede i Rønne den 20. maj.

Med Maersk Air til Færøerne – set fra cockpit'et



Boeing 737 kommer ind til landing i vinterlandskab på Vagar.

På Færøerne har man ikke de store temperaturudsving, vi kender i det sydlige Danmark. Det bliver aldrig rigtig sommer, men heller ikke rigtig koldt om vinteren. Til gengæld er der på grund af øernes beliggenhed ude i Nordatlanten, omslynget af Golfstrømmen, masser af regn, dis og tåge, og vejret skifter tit – og pludseligt.

Ydermere består øerne af fjeldtoppe, så hverken de meteorologiske eller de geologiske forhold er særlig gunstige for flyvning. Øernes eneste lufthavn har en bane på kun 1.350 m, og terrænet omkring den umuliggør brug af ILS, som der her var mere brug for end på nogen anden skandinaviske flyveplads.

Når det alligevel er muligt for Maersk Air at opretholde en belyvning af ruten København-Færøerne med meget få aflysninger, skyldes det anvendelsen af jettfly, Boeing 737-200 Advanced. Da ruten blev befløjet med langsomme fly som DC-3 og F. 27 Friendship, skete det jævnligt, at selv om vejret på Vagar var OK ved starten fra Kastrup, lukkede pladsen inden flyet var nået derop. Så måtte det vende om eller gå til en anden lufthavn, fx Sumburgh på Shetlandsøerne eller Bergen, og afvente godt vejr på Vagar.

Boeing'en flyver imidlertid så hurtigt, at den i reglen når op og lander i Vagar. Den store rejsehastighed gør det også muligt i langt højere grad at udnytte de pauser med god sigt, der hyppigt optræder også i perioder med gennemgående dårligt vejr, for flyvetiden København-Vagar er kun et par timer mod det to-tredobbelte, da man fløj med propelfly.

7 år med Boeing

Men belyvningen af Færøerne er stadig noget helt specielt, også på grund af lufthavnen, så vi accepterede derfor med glæde et forslag om at følge med en tur derop i cockpitet for at se, hvordan belyvningen foregår.

Det var ganske vist alt for godt vejr, den dag vi skulle med, med klar himmel og ikke en eneste sky, men imidlertid viste et satellitbillede, at der nok var skyfrit i det meste af Europa, men over Island lå der et stort skybælte, som heldigvis lige omklamrede Færøerne. Vejrmeldingerne deroppe tydede dog på, at man godt kunne gennemføre flyvningen med afgang ifølge fartplanen kl. 10.10.

Kaptajn på turen var *Niels Helmø Larsen*, der har fløjet Boeing, siden Maersk Air indsatte typen på ruten for 7 år siden, og før den tid fløj F. 27 på Færøerne. Han er en af de ca. 15 Maersk-kaptajner, der af selskabet er godkendt til at lande på Vagar. Andre lufthavne, der kræver sådan autorisation, er Innsbruck og Madeira. Styrmandene derimod er ikke opdelt i kategorier.

Udover de to piloter bestod besætningen af fem stewardesser. Myndighedskravene er en pr. 50 passagerer, men Maersk Air har som regel fire med og på korte ruter som den til Færøerne fem. Arbejdet med at udlevere mad og sælge toldfrit er jo det samme, uanset om flyvningen tager to eller fire timer, så jo kortere rute, jo flere stewardesser.

Maersk Air's Boeing 737 ser fuldstændig ens ud både udvendig og inden i, men er af tre forskellige versioner. OY-APJ og 'K er »letvægtene« med en max. tilladt startvægt på 54.204 kg. OY-APS, MBU og 'W har en fuldvægt på 56.472 kg og OY-APP og MBZ har en ekstratank i det agterste lastrum, og en noget højere fuldvægt, 58.105 kg.

Vi fløj med OY-MBW, hvis operative tomvægt, inklusive besætning, er 29.835 kg. Der var næsten udsolgt, 75 mandlige og 33 kvindelige passagerer samt 4 børn, og med 3,4 t bagage, fragt og post kom flyet op på en zero fuel weight (vægt uden brændstof) på 41,5 t.

Størst tilladte landingsvægt for Boeing 737 på Vagar er 46,4 t ved 0 vind. Den var vinden lige på tværs af banen, så der var ikke nogen modvindskomponent til at sætte landingsvægten i vejret med, og man måtte derfor højst være 4,9 t brændstofbehold ved landingen. På selve flyvning til Vagar bruges ca. 5,6 t, men kaptajn Helmø Larsen valgte at tanke 10 t, for skulle det blive nødvendigt at afbryde landing og gå til alternativet Bergen, var beholdningen 9,7 t.

Flyet havde afsluttet B-check dagen før kl. 1735 og havde derefter været en tur til Rønne. B-checket gælder 24 timer og skulle således sagtens være muligt at nå til Vagar og tilbage, men kaptajnen har mulighed til at forlænge det med 12 timer.

Maersk Air's fly er udstyret med kraftige bremsere end normalt på Boeing 737, men man har aldrig haft problemer med dem, selv om de bliver brugt flittigt på Vagar, sagde Niels Helmø. Det havde i øvrig været på tale også at sætte bremsen på rullesehjulet, men det viste sig unødvendigt.

Thrust reverseren er hydraulisk betjent og virker derfor omgående (på Caravelle anvendes luft, der tappes fra motorens kompressor). Reverseren er drejet 45° i forhold til normal Boeing-praksis for at holde, at sten og grus slynges op i luften og suges ind i motoren.

Computer-udregnet storcirkelnavigation

Maersk Air's Boeing 737 har Omega-navigationsudstyr. Det er baseret på måling af faseforskellen mellem signaler udsendt fra otte stationer rundt om på kloden, bl.a. i Norge, og arbejder i VLF-området (10-30 kcs, svarende til bølgelængder mellem 10 og 20 km). Der er to uafhængige modtagere i hvert fly, og hver har sin computer med tilhørende CDU (control and display unit), hvor man ikke blot kan få oplysninger om aktuel position, men også om afstand og flyvetiden til næste waypoint, sandtøjshøjde, afdrift, vind m.v.

For at spare brændstof flyver man så vidt muligt storcirkelruter, men besværet med udregningerne og den kontinuerlige kursændring tager elektronikken sig af.

Når man flyver efter storcirkler, kan man ikke altid holde sig inden for luftvejene, men det er sjældent noget problem i vejrforholdene, hvor der normalt ikke er militære flyveøvelser, men også på hverdage talet om flyveledelsen mere og mere afslappet om der flyves i eller uden for luftvejene, man har jo radarovervågning og kan

flyene befinder sig. R bruges dog også, og endvidere har radar, der dels kan bruges som vejrer, men også til »kortlægning« – og den er nøjagtig, at den faktisk godt kunne bruges til anflyvning af visse lufthavne, benede ved kyster.

Så afsted til Vagar

Den startende udregner styrmanden Dieter V₁, V_R og V₂ ved vort fuldvægt og med ops til henholdsvis 139, 141 og 147. Det er hhv. den kritiske starthastighed med en motor stoppet, rotationshastigheden, hvor næsehjulet løftes og sikkestarthastigheden. Og efter det late cockpitcheck ruller vi ud til start, er lidt til randhvirvlerne fra den forudede Boeing 747 fra Northwest er for det og går i luften.

Stiger med en hastighed på Mach 0,7 efter 13 minutter oppe i 27.000 fod. Vi kommer op i 31.000 fod, men flyveledelsen siger os i 28.000. Efter en halv time har vi 4 t brændstof og ligger lige over Ål, hvor vi får lov at gå op i 31.000 fod. En time efter start kommer vi ind over kyst og får ude til venstre øje på bladsen i Lista.

Der er stadig masser af sne på de norske et betagende syn i det klare forårssol. Passerer Stavanger og det er stadig Malvejr. Der er bestemt ikke brug for at se radaren som vejrradar; den står i mode og viser kraftige ekkoer ude i luften. Det er norske olieboringsplatforme som vi snart efter kan se både til højre og venstre.

Derhånden som flyet bruger brændstof bliver det lettere, og hastigheden stiger. Men der er brændstof at spare ved at gå sig til Mach 0,72, der ligger tæt ved af fabrikken anbefalede long range hastighed, så styrmanden fører fra anden gashåndtagene lidt tilbage.

Den ting

Der's VHF er anbragt på et fjeld, så den er langt, og i særdeles god tid får vi aktuelle vejr opgivet. Vind 12 knob 210°, klar sigt, 2/8 skyer i 500 fod, 6/8 i 1200, 1013 mb og 9° celsius. Men ude hos os er det stadig skyfrit.

Omkring kl. 12, da vi er ca. 100 sømil ude, kommer vi at gå ned med en synkehastighed på 2000 fod/min. Og pludselig ser vi, at det billedet var korrekt: Der er én stor ørde, og få øjeblikke efter er solen fundet. Kl. 1202 er der 88,5 sømil til V. Kaptajnen tænder for Fasten Seat-signalet, for stewardesserne skal have sig til at »rydde op«. Kl. 1211 er vi nede i 1000 fod, og hastigheden er Mach 0,5 eller 100 knob, afstanden til Vagar 32 sømil. Kl. 1212 noterer jeg 4000 fod, 243 knob og 20°, og lige efter ser vi Thorshavn til højre.

Der er ikke ILS på Vagar. Terrænforholdene gør det umuligt at få præcise signalet man har prøvet mange forskellige brikater, så indflyvningen sker ved hjælp af DME, localizer samt ved at styrmanden kontinuerligt holder øje med afstanden og fortæller kaptajnen, hvilken hastighed flyet skal have ved næste »afstands-tegn«.

Vi skal lande på bane 31. Gashåndtagene trækkes tilbage til »idle« (tomgang), og da vi er 12 sømil ude, ligger vi 3500 fod. Kaptajnen beordrer flaps ud til 1° og straks efter til 5°. 10 sømil, stadig 3500 fod, og så ryger flapsene helt ud, afstanden er nu 8,4 sømil.

7 sømil igen, 2500 fod. 6 sømil, 2000 fod, vi er lige over Midvåg, og til venstre rejser et enormt fjeld sig gennem skyerne. 4,5 sømil ude får vi banen i sigte med alt lyset tændt, og vi passerer hen over den store indsø, hvor Englænderne i sin tid havde Sunderland flyvebåde stationeret. Rampen til at hale dem på land med står der endnu. Og så lander vi. Spoilers ryger ud, og så snart næsehjulet er nede fuld reversering. Hjulbremserne får også alt hvad de kan tåle, så jeg er glad for at der er firepunktssele på jumpseat – jeg har aldrig før prøvet en sådan opbremsning. Klokken er 1220 og der er gået 1 time og 59 minutter, siden vi lettede fra Kastrup.

Banen i Vagar var oprindeligt kun 1.100 m, men blev for nogle år siden forlænget med 150 m, en investering på en snes millioner. Teknisk set kan den godt forlænges yderligere – der skal bare fyldes nogle sne om op i højden, så det er der vist ikke økonomisk basis for i øjeblikket.

Men selv om banen er kort, skal man ikke sætte flyet lige på tærskelen – sæt man var lidt for tidligt på den og fik understellet revet af. Efter anbefaling af Boeing er banen i Vagar derfor blevet forsynet med brede gule striber i kanterne, der markerer i det reelle sætningspunkt. Striben begynder 184 m fra tærskelen og er 61 m lang. Derefter fortsætter den i halv bredde endnu 122 m for at markere det område, hvor en sætning stadig er mulig, men kommer man forbi de gule striber uden at have fået banekontakt, må man skyde over.

En anden forbedring på banen er, at

dens overflade er forsynet med et stort antal riller på tværs, så vandet hurtigt kan løbe af. Aquaplaning, hvor flyet svæver hen over banen på en vandsky uden rigtigt at kunne bremse, er ikke lige sagen på Vagar.

For det tilfældes skyld, at flyet ikke kan bremse og det heller ikke kan nå at komme i luften igen, er der i begge baneender lavet turn-offs, så flyet kan dreje fra og ind i nogle store grusbunker og derved bremses. Nok lidt voldsomt, men trods alt bedre end at lide totalhavari ved at fortsætte ud over baneenden.

Hjem igen

Maersk Air må have en fin belægningsprocent på Færø-ruten. Også hjem er der fuldt hus, 81 mandlige og 36 kvindelige passagerer, 9 børn og 2 spædbørn, ialt 128, og vores zero fuel weight er 41 t. Vejret er trukket sammen, skyhøjden er 800 fod, sigten mod NE er 2 km, mod SV 4,5 km, temperaturen er 9° lufttrykket 1022 mb, så det bliver IMC-start, heldigvis på bane 31, for der kan vi starte med en fuldvægt på 48.250 kg. Den anden vej er der terrænhindringer og for at bevare tilstrækkelig stige-evne ville vi under de aktuelle vejrforhold være begrænset til at starte med en fuldvægt på kun 43.000 kg. Det ville igen betyde, at vi ikke kunne tanke tilstrækkeligt til at kunne nå København, men måtte gå til Sumburgh eller Bergen og få mere brændstof på.

Hjemturen varede 1 time 55 minutter, og vi har 2,1 t brændstof tilbage i tankene. Vi kunne altså sagtens være nået til vort alternativ, Malmö.

Det var ikke meget, jeg fik set til Færøerne, men nok til at jeg vil derop som turist – også selv om jeg nok til den tid må sidde inde i kabinen.

H.K.



– og en snefri dag.

TUPOLEV-TYPER



Tupolev Tu-16 i Badger C udgaven.

Andrei Tupolev, født 1888, var en førende skikkelse i den sovjetrussiske flyindustri lige fra oprettelsen i 1929 af det centrale aero-hydrodynamiske institut i Moskva. Hans konstruktionsbureau specialiserede sig i bombe- og transportfly, men har også lavet slæder, forsynet med flystempelmotorer og i stand til at rejse over både vand og sne.

Konstruktionsbureauet blev ikke afviklet efter hans død i 1972, men fortsætter under ledelse af bl.a. sønnen dr. *Alexei A. Tupolev*, der fx var ansvarlig for udviklingen af det nu opgivne supersoniske trafikfly Tu-144.

Public Relations er imidlertid »en by i Rusland« for den sovjetiske flyindustri, i hvert fald når det gælder militære fly. Men det sker jo, at de kommer ude over »Fredens Hav« møder udenlandske fly, der er frække nok til at benytte sig af deres fotoudstyr, hvorfor vi, som ellers må undlade at orientere læserne om russiske militærfly, for en gangs skyld kan præsentere billeder af tre aktuelle Tupolevs bombefly.

Tu-16 Badger stadig i brug

Prototypen til mellemdistancebomberen Tu-16 (NATO-kodenavn Badger) fløj så tidligt som i vinteren 1952, og typen havde sin officielle debut i forbindelse med 1. maj paradet 1954.

Badger fremkom i et stort antal versioner (NATO har identificeret 11 forskellige), og typen anvendes stadig i stort omfang, dels som strategisk bombefly, men især til indsættelse mod sømål. Ifølge en oversigt over det sovjetiske militær, som det amerikanske forsvarsministerium udgav i fjor, er der over 600 Tu-16 og Tu-22 i drift, og af denne styrke er de fleste Tu-16. Samme kilde siger, at styrken støttes af nogle få Tu-16 lufttankningsfly, og at der er over 90 udstyret til ECM (elektronisk krigsførelse) og ca. 15 til rekognoscering.

De tidligere udgaver af Badger har to Mikulin AM-3 jetmotorer, hver på ca. 8.750 kp, mens de senere har RD-3M (AM-3M) på 9.500 kp. Besætningen består normalt af seks, to piloter, navigatør og tre skytter. Bevæbningen minder næsten om, hvad

der var på tunge bombefly under 2. Verdenskrig, idet der er to fjernstyrede kanoner på undersiden af kroppen under holdsvin næse og bagkrop samt et bekræftet tårn i halespidsen. Alle med hver 30 mm maskinkanoner. De versioner, der har glasdækket næse, har desuden en fast monteret kanon af samme kaliber i højre side af næse. Bomberummet er normalt 6,5 m langt og kan rumme op til 9 t bomber. Flådeversionerne medfører normalt luft-til-overflade missiler med vinger, fx det, der har NATO-kodenavnet Kingfish med 1.000 kg sprængstof eller en kærnesprængladning på 200 kt.

Det første sovjetrussiske jettrafikfly blev set i Vesteuropa, nemlig Tu-104, var en udvikling af Tu-16, som i øvrigt menes at være i produktion i Kina.

Specifikation for Badger-A: Spændvidde 32,93 m, længde 34,80 m, højde 10,8 m, Vingeanalyse 164,7 m². Tomvægt med udstyr 37.200 kg, normal startvægt 72.000 kg. Max. hastighed i 20.000 fod 990 km/t. Tjenestetophøjde 40.350 fod. Rækkevidde med bombelast på 3.790 km 4.800 km.

Første supersoniske bombefly

Ved flyvedagen i Moskva i 1961 blev Tu-22 vist for offentligheden for første gang i mindre end 10 eksemplarer. Tu-22, hvortil der blev bygget ca. 250, er Sovjetunionens første overlydsbombefly. NATO-kodenavnet er Blinder, og der kendes fire versioner.

Blinder-A er den oprindelige udgave og regnet til fritfaldende bomber. Kun begrænset anvendelse.

Blinder-B er udstyret til at medføre luft-til-overflade missiler med NATO-navnet Blinder-B. Det er ca. 12 m langt og placeret delvis inde i flykroppen. Ca. 125 Blinder-B er i brug i Sovjetunionens bombestyrker plus 12 udstyret til rekognoscering. Endvidere har Libyens flyvevåben ca. 10 Blinder-B og Iraq en enkelt eskadrille.

Blinder-C er en maritim rekognosceringsversion med seks kameravinduer og bomberumsdøre. Udstyr observerer og nogle fly tyder også på anvendelse til elektronisk krigsførelse. Ca. 60 bygget, hvoraf de 40 stadig er i tjeneste, bl.a. fra Baltisk Estland.

Blinder-D er en omskolingsudgave med ekstra cockpit til instruktøren over og under det normale. Anvendes af Sovjet og USA.

Blinder har to jetmotorer af ukendt type, men formentlig med en trykkraft på 12



En Blinder fotograferet over »fredens hav«.



her en Backfire med vingerne i bageste stilling. I Sovjet hedder den Tu-22M.

anbragt på hver side af halefinnen. Bevingningen består af tre mand, anbragt efter hinanden. Pilotens katapultsæde skyddes af en skyddspad, navigatørens og systemoperatørens sæde nedad.

Den faste bevæbning er reduceret til en enkelt maskinkanon med radarsigte i et centralt styret haletårn.

Spændvidden anslås til 27,7 m, længden 30,5 m og højden til 10,7 m. Startvægten er på omkring 84.000 kg. Maximalhastigheden menes at være Mach 1.4 i 40.000 m (1.480 km/t), tjenestetophøjden 60.000 m og rækkevidden uden lufttanking 10.000 km.

Variable geometri

Der viste sig ikke i stand til at have den nødvendige rækkevidde til de strategiske opgaver, den var tiltænkt, og Tupolev-bureauet gik derfor i gang med et nyt fly med variabel geometri eller svingbare vinger. NATO erkendte dets eksistens allerede i 1969, men prototypen blev dog ikke at være blevet prøvefløjede i 1971. Typebetegnelsen antog man var Tu-22M, men i SALT-forhandlingerne omtaltes det som Tu-22M. NATO-kodenavnet er Backfire.

Tupolev-konstruktørerne holdt fast ved den traditionelle placering af hoveddunet i beholdere på vingens agterpart, og det var derfor kun muligt at lave svingbare ydervinger. Noget tyder på, at de svingbare beholdere gav for meget modstand og derved begrænsede rækkevidden. På de senere fly mangler de nemlig, disse har understel, der trækkes opad og placeres i kroppen.

Versionen med det oprindelige understel kaldes i NATO-sprog for Backfire-A. Den menes kun at være i anvendelse i en enkelt eskadrille. Den senere version betegnes Backfire-B. Den har også større spændvidde og normalt en lufttankningsstation i næsen. En udgave med kileformet luftindtag betegnes Backfire-C.

Der er over 230 Backfire-B i brug, de fleste i den østlige del af Sovjetunionen, ret mod Europa og Nordamerika. Ved hjælp af lufttanking og fremskudte arktiske baser er der ikke mange dele af USA, som ikke kan nås af Backfire-B. Omkring 100 kan være stationeret i det fjerne østen, af disse menes de 30 at tilhøre flådens 1. styrker. Ifølge de uratificerede SALT 2-traktater skulle produktionen begrænses til 100 fly om året.

Backfire har to fanjetmotorer af ukendt type anbragt i bagkroppen. De kan være af typen NK-144 på 20.000 kp, der anvendtes i supersoniske trafikfly Tu-144. Besæt-

ningen består af to piloter ved siden af hinanden; vinduer på siden af kroppen tyder på, at der desuden er yderligere to mand ombord.

Den normale bevæbning er et til tre lufttil-overflade missiler af typerne Kitchen eller Kingfish under kroppen og centersektionen, men der kan som alternativ medføres op til 12.000 kg konventionelle bomber, og der er udvendige våbenbærere under luftindtagene.

Med vingen helt tilbage har Backfire-B en spændvidde på ca. 26,2 m, med den helt fremme ca. 34,5 m. Flyet er 40,2 m langt og ca. 10 m højt. Fuldvægten anslås til 122.500 kg.

I stor højde har Backfire-B en maksimalhastighed på Mach 2, men i lave højder falder den til Mach 0,9. Uden lufttanking er dets kampradius 5.500 km. En prototype er observeret i luften 10 timer efter en lufttanking.



Ilyushin Il-20 eller Coot A.

Sovjetisk spionfly

Ilyushin Il-18 var en gang en hyppig gæst i Kastруп, men dette førstegenerations turbomotortrafikfly er på de fleste af østlandenes luftruter blevet afløst af rene jettfly. Af de 700, der blev bygget, er mange dog fortsat i brug til militære formål, ikke blot i Sovjetunionen, men også i lande som Algeriet, Guinea, Kina, Nord-Korea og Vietnam.

Den militære variant betegnes Il-20 og har NATO-kodenavnet Coot. Den anvendes ikke blot til transportformål. I 1978 observeredes første gang en version til elektronisk efterretningstjeneste. Den kaldes i NATO for Coot-A og har en stor beholder, ca. 10 m lang og 1,2 m bred, under kroppen. Beholderen menes at indeholde SLAR, side-looking radar. Endvidere er der på hver side af forkroppen en beholder, ca. 4,4 m lang og 0,9 m bred, som formentlig indeholder kameraer eller andre sensorer. Endvidere er der talrige antenner og blistere rundt om på kroppen, fx to ganske store plader, der sidder på oversiden af kroppen, lige bag cockpittet.

Il-18 prototypen fløj første gang den 4. juli 1957, og typen gik i drift hos Aeroflot i 1959. Den har fire 4.250 hk Ivchenko AI-20M turbomotorer og firebladede propeller. Data for den militære udgave må formodes at svare ret nøje til den civile variants:

Spændvidde 37,4 m, længde 35,9 m, højde 10,17 m. Vingereale 140 m². Max. startvægt 64.000 kg. Max. rejsehastighed 675 km/t, økon. do, 625 km/t. Flyvestrækning med max. brændstof 6.500 km.

En antiubudsversion af Il-18 går under betegnelsen Il-38 og har i NATO-kodebetegnelse May. Den har forlænget krop, radome under næsen og en lang »brod« i halen, der huser MAD-udstyr til sporing af neddykkede ubåde. Omkring 60 anslås at være i brug i den sovjetiske flådes flyvevåben, og de er observeret over det indiske ocean og Rødehavet fra baser i Yemen og Etiopien.

Et mindre antal er eksporteret til den indiske flåde.

Oppusteligt fly i Hannover

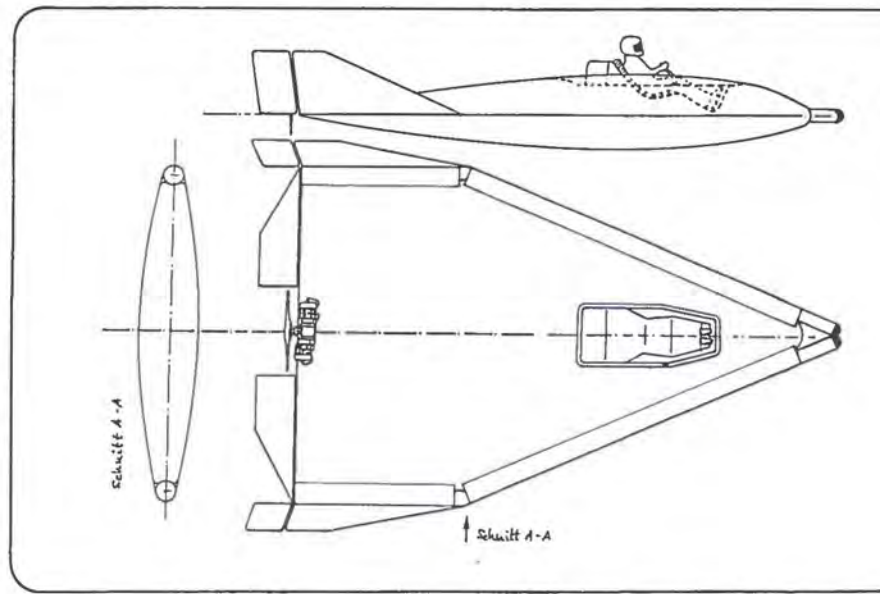
I Halle D var der også mange ultralette fly, stort et de samme som i Friedrichshafen i fjor, og de store nyheder syntes der ikke at være. Men der var stor optimisme og tilfredshed med, at de tyske myndigheder nu synes at ville hæve vægtgrænsen for ensædede mikrolette fly til FAI-standarden 150 kg.

En virkelig spændende nyhed var der dog, nemlig UL-1, konstrueret af diplomingeniør *Walter Pahling*, (Koldinger Strasse 34, D-2870 Delmenhorst).

UL-1 består nemlig af en stor sæk af dacron, der pustes op til nærmest deltaform. Det har en ramme af letmetallør, der bl.a. bærer finner og motor og i øvrigt kan foldes sammen, når luften er sluppet ud, så dimensionerne kun bliver 7,5 x 2,5 m. Føreren sidder midt inde på vingens overside og takket være luftsækken mærker han ikke noget til vibrationerne fra motoren.

Opdriften kommer ikke fra luftstrømninger omkring et profil, men gennem hvirvelstrømning på oversiden af fartøjet, der har såkaldt lifting body. P.g.a. deltaformen kan flyet flyves med indfaldsvinkler på over 30°, og falder man ned, falder man blødt takket være luftpuden. Nødlanding på vand er ikke noget problem – UL-1 flyder oven på!

Desværre vist kun en funktionsmock-up i fuld størrelse. Det rigtige fly ventes i luften til foråret og prisen regner man med bliver omkring DM 15.000. En tosædet ud-



Oversigtstegning af det oppustelige fly – en hel anden opfattelse af ultralette.

gave er projekteret. Motoren bliver en König SC 430. UL-1 får en spændvidde på 7,0 m og bliver 10,0 m langt. Bærefladens areal bliver 38,5 m² og tomvægten 80 kg. Præstationer vil man først oplyse noget om, når flyveprøverne er overstået.

Og skulle nogen have mere lyst til det nostalgiske, kunne man lige inden for indgangen se en delvis færdigbygget replica

af Curtiss JN4D, Første Verdenskrigs rømte Jenny skolefly, dog i skala 1:3, der var også snydt med hensyn til konstruktionen, som ikke var af træ, men letmetallør, lasket sammen, ligesom man gerne havde rørbælker og ribber af letmetallør. Flyet er ensædet, har en 35 hk Cylindermotor og vejer 113 kg og koster i byggesætform 19.500.

I nr. 7 side 208 omtalte vi den tandemvingede Libellula, der imidlertid hedder Libelle og synes at være en tysk hjemmebygget Dragonfly med Limbachmotor.



I nr. 6 side 187 omtalte vi Schempp-Hirth Discus, her ses i luften. Klaus Holighaus blev nr. 4 med det tyske mesterskab, men Gantenbrink kun nr. 22. Holighaus blev igen nr. 4 ved EM i Vinon.

BRITISH AEROSPACE JETSTREAM 31

få dage åbner den store flyudstilling i Farnborough sydvest for London, og selv om udstillingen forlængst er blevet lige så international som salon'en i Paris og ILA i Hannover, er den dog på mange måder meget af værtslandets industri. Måske er det så meget med hensyn til hele fly som til hensyn til udstyr og komponenter, for på engang så mægtige engelske flyindustrier på grund af fusioner og fallitter reduceret fra en snes firmaer til et meget stort, British Aerospace, og to ganske store, Shorts og Westland, plus nogle få små og enkelte små, og den totale årsproduktion er på omkring 250 fly.

Der er ved en tredjedel af British Aerospace 70.000 ansatte arbejder med missiler og af resten er den overvejende del beskæftiget med udvikling og fremstilling af militær- og trafikfly (Tornado, Nimrod, Hawk, BAe 146, Hawk, Harrier samt vinger til Airbus). Almenfly giver kun arbejde til nogle få tusind, og det er endda almenfly i den tunge ende, HS 125 og Jetstream. Men disse om begge stammer fra tredserne, sælges de fortsat ganske pænt, i hvert fald i europæisk målestok.

Høje mennesker

Jetstream 31, der nu er i serieproduktion i Prestwick, blev lanceret i december 1978

og prototypen, ombygget fra en tidligere udgave, fløj første gang den 28. marts 1980, det første seriebyggede fly den 18. marts 1982, og i juni samme år forelå de engelske luftfartsmyndigheders typegodkendelse. FAA's fulgte i november, og måneden efter begyndte leverancerne.

Bestyrelsen for British Aerospace har indtil nu godkendt fremstilling af 90 fly, hvoraf over 30 har fløjet, og produktionen øges nu til 36 på årsbasis ved udgangen af 1986. De 30 fly, der var i drift i juli i år, som rute-, forretnings- og charterfly, havde da fløjet over 20.000 timer.

Jetstream 31 har to Garrett TPE 331-10 turbinemotorer, hver på 940 hk, og firebladede Dowty propeller. Versionen har også højere fuldvægt end forgængerne, nyt cockpit og nye elektriske og luftkonditioneringsystemer.

Den første seriebyggede Jetstream 31 er registreret G-TALL, et ydre symbol på at kabinen er betydeligt højere end på konkurrenterne (de er konstrueret af maleren Toulouse-Lautrec, påstår British Aerospace i sine annoncer). Den indvendige højde i kabinen er 180 cm, og det er et hovede mere end i typer som Metro, Do 228, King Air og Bandeirante.

Jetstream 31 tilbydes i tre varianter. Commuter-udgaven kan transportere 18 passager på strækninger op til 1.250 km

med de nødvendige IFR-reserver, og den høje landingsvægt gør det muligt at lave mange korte flyvninger uden optankning, fx syv strækninger à 200 km med 60% belægning.

Direktionsudgaven kan transportere ni passagerer i luksusomgivelser over en strækning på 1.970 km, og den såkaldte Executive Shuttle, der er beregnet som taxafly, har en IFR-flyvestrækning på 1.880 km, indrettet med 12 »executive« sæder, toilet m.v.

Der kan også leveres QC (Quick Change) udstyr, der muliggør omdannelse fra en version til en anden på få timer, ligesom Jetstream 31 kan anvendes til militære formål. Således har den engelske flåde bestilt fire, som skal bruges til uddannelse af observatører. Derimod har man endnu ikke modtaget bestillinger på Jetstream 31EZ (Economic Zone), den havovervågningsversion, der blev præsenteret (dog kun i brochureform) på sidste Farnborough.

Af de tidligere udgaver med Turbomeca Astazou motorer er mere end 50 i drift i USA og Storbritannien, heraf de 27 i Royal Air Force og Royal Navy, hvor de bruges til uddannelse af piloter og observatører.

Jetstream 31 er i øvrigt en hyppig gæst i Kastrup, hvor den belyver British Executive Airways rute Birmingham-København.



Fig ind i samlehallen for Jetstream 31 i Prestwick.

LUFTPUDETRAFIK I SAS

Den 15. juni indviede SAS sin nye terminal i Malmö, der har kostet 20 mio. kr. Der er indcheckning, pas- og toldkontrol, sikkerhedscheck, toldfri butik, restaurant, bar og Scanorama lounge – men ingen fly!

Terminalen ligger nemlig ikke i Sturup, men på Skeppsbroen i selve havnen, og forbindelsen med omverdenen sker via Kastrup ved hjælp af to indchartrede luftpudefartøjer fra Dampskibsselskabet Øresund, som også driver de såkaldte flyvebåde mellem København og Malmö.

Luftpudefartøjerne er bygget af British Hovercraft Corporation i Cowes på øen Wight, et datterselskab af Westland og en fortsættelse af flyvebådsfabrikken Saunders-Roe. Typebetegnelsen er AP 1-88 (AP står egentlig for Advanced Project), og det er den første af en ny generation af luftpudefartøjer. De tidligere luftpudefartøjer var i høj grad baseret på flyteknologi, anvendte gasturbinemotorer og havde nittet struktur. AP 1-88 har helsvejst aluminiumskrop og fire Deutz marinedieselmotorer, hver på 490 hk. De to trækker de centrifugalblæsere, der danner den luftpude, fartøjet hviler på, når det er i gang, mens de to andre trækker de firbladede propeller. Det kan holde sig i luften på en motor, og skulle begge sætte ud, kan det flyde og bevæge sig som almindeligt skib, men med stærkt reduceret hastighed.

Maximalhastighed er 102 km/t, men p.g.a. af vinden regner man med en rejsehastighed på 75–80 km/t, så overfartstiden er sat til 40 minutter i fartplanen og brændstofforbruget er da ca. 370 l i timen.

Styringen sker ved hjælp af rorflader,

monteret i slipstrømmen, samt en luftdyse på hver side af cockpittet.

Luftpudefartøjerne er ikke luftfartøjer i registreringsmæssig henseende, men skibe, så de sorteres under Industriministeriet. Besætningen består af to skibsførere, hvoraf den ene styrer fartøjet, (ikke ved at dreje på et rat, men ved pedaler som et fly), mens den anden er navigatør og radaroperatør. Endvidere er der en matros (udkig) samt kabinepersonale. Kabinen er indrettet med plads til 80 passagerer på Euro-Class og svarer stort set til kabinen i et bredkroplfly, bortset fra at der ikke er bagagehylder under loftet.

Den første AP 1-88 ankom til Kastrup den 4. maj, via Kieler-kanalen, men det voldte så mange problemer, at man med nr. 2 valgte at gå nord om Jylland. De blev sat i drift den 15. juni efter at være blevet døbt henholdsvis Liv Viking og Freja Viking af den svenske prinsesse Christina. I Malmö »lander« de på en ponton i havnebassinnet, lige neden for terminalen, mens de i Kastrup går på land i lufthavnens lille havn og fortsætter til et stoppested ved hangarområdet, hvorfra passagererne transporteres til terminalen med bus. P.g.a. den store sidevindfølsomhed har Københavns lufthavnsvæsen ikke efterkommet SAS' ønske om at måtte lægge til ved en af fingrene.

Flyveruten mellem Kastrup og Sturup beholdes af hensyn til de passagerer, der benytter de svenske indenrigsruter. Det gør hurtigbussen Kastrup–Malmö også, for »svæveren« er kun for passagerer på de internationale ruter, ikke for charterrejsende.

FORNY

Jan Carlzon redegør for

SAS har længe tilkendegivet, at man ikke var særlig interesseret i de fly, der nu i produktion, når den nuværende flåde skulle fornyes. Man synes ikke, at de betyde noget virkeligt fremskridt for passagererne, og det har derfor været officiel policy, vente, til den nye generation af trafik fremkom en gang i 1990'erne. Der har været ført forhandlinger med Delta Air Lines USA om fælles specifikation på et sådant Passenger Pleasing Plane til afløsning af DC-9, ligesom kometen i amerikansk lufttrafik People's Express også har været med i drøftelser.

På det seneste har SAS imidlertid måttet ændre standpunkt, bl.a. i erkendelse af den »prop-fan«, som man havde tænkt sig installeret i det nye fly, næppe bliver klar hurtigt som ventet. Hertil kommer det økonomiske problem, der er ved at opstå, fordi den nuværende flåde snart er fuldt nedskrevet – så bliver overskuddet for stort, så skal man bare betale mere i skat, ligesom det kan være svært at opretholde medarbejdernes nuværende begejstring for at gøre en virkelig indsats, hvis overskuddet bliver større og større – og hvortil med lønkravene?

De forskellige skatteregler i de nordiske lande gør det ikke til en realistisk mulighed at henlægge noget af overskuddet til tekniske materielanskaffelser uden at betale selskabsskat – hvorimod der godt kan skrives på bestilt, men ikke leveret materiel.

Hertil kommer, at SAS i de sidste to år har registreret en 20% vækst i den europæiske passagertrafik, og på de svenske indenrigsruter er stigningen hele 40%, på norske 20%. Selskabet har derfor et stort behov for yderligere fly, også fordi man to-tre år begynder at udfase de ældste DC-9. Mest nærliggende var det at købe brugte DC-9, men de er svære at få fat på og derfor forholdsvis dyre. Nogle Alitalia DC-9, som SAS havde kig på, skulle således koste omkring \$ 7,5 mio. pr. stk., skønt de ikke blot gode og brugte, men også gamle, nemlig bygget i 1967–68.

Skal SAS købe nyt, ønsker man et fly, som kan leveres forholdsvis hurtigt, som indeholder mest muligt af Passenger Pleasing Plane. Men de flytyper, der er i produktion, har faktisk ca. 40 sæder meget til at passe ind i SAS-filosofien om hyppige frekvenser og de flest mulige non-stop forbindelser. En type som Boeing 727-200/300 er også handicappet af at have så mange sæder anbragt 3+3 over tværs mod 2+2 i DC-9. Vis mig den solistpassager, der frivilligt sætter sig i det tredje sæde, hvis der er andre muligheder, siger SAS-chefen Jan Carlzon. Købte vi Boeing, ville vi få en masse sæder, som vore forretningsrejsende kunder ikke brød sig om.

Spørgsmålet om hvad SAS skulle købe var derfor i realiteten indskrænket til



British Hovercraft AP 1-88 i SAS-bemaling. Ruten har siden starten haft både miljøproblemer og tekniske problemer.

SEN AF SAS-FLÅDEN

lserne

er brugte DC-9. De sidste var svære at få på, kostbare i anskaffelse og vanskelige at indarbejdet i SAS' vedligeholdelsessektem, ligesom de ville være vanskelige at omme af med, når SAS engang får sit mme-fly. De DC-9 versioner, der nu proeres under betegnelsen MD-80, er ganvist rigeligt store, men de kan nemt arbejdes i systemet og vil nok være til at omme af med til en fornuftig pris, når det er aktuelt.

ks nye MD-80?

S meddelte derfor den 13. juli at man de taget option på seks nye MD-80. McDonnell Douglas kaldte det i sin version ter of Intent og bekendtgjorde det den juli. SAS ventes at træffe den endelige ørelse inden midten af september; men alen betyder, at man har reserveret 6 dser på produktionslinjen til levering lem september og december næste år. sen på de seks fly opgives til 1.500 mio. hvilket svarer til en stykpris på ca. \$ 18,5 . eller 2½ gange prisen for en brugt DC-

pressemeddelelserne omtales den af S valgte type som MD-80. Det er imidleren fællesbetegnelse for foreløbig tre anter, og det er ikke offentliggjort, hvil det drejer sig om. Det oplyses dog, at ne skal have Pratt & Whitney JT8D-219 torer på 9.525 kp, og denne motor andes i MD-83. Men det siges også, at den kimalle startvægt bliver på 63.504 kg (140.000 lbs), og det svarer til startvægten MD-81, idet MD-83 har en startvægt på 67.575 kg (149.000 lbs). ar SAS nok en gang lavet sin egen ver n af et standardfly?

SAS-udgaven af MD-80 skal kunne mede ca. 130 passagerer på de europæiske

MD-82, som den ser ud i kinesisk bemaling.



A 320 Cockpit
Artist's view

Bliver det SAS-piloternes nye arbejdsplads? A 320 cockpittet med fly-by-wire styring.

ruter og ca. 160 på indenrigsruter.

McDonnell Douglas har tilbudt SAS yderligere leveringspositioner til effektue-ring på et senere tidspunkt, men SAS understreger, at den nuværende option ikke har relation til selskabets evaluering af afløseren for DC-9. En beslutning herom træffes i løbet af vinteren. Og her kan euro-pæiske typer meget vel komme i betragt-ning, fx Fokker 100, som SAS' mangeårige samarbejdspartner Swissair har valgt. Dens 100 sæder ville passe godt til visse ruter, fx de danske indenrigsruter, men den noget større A320 fra Airbus-konsorti-

et er nok et mere sandsynligt køb.

SAS regner med at skulle købe 75 fly til de europæiske og skandinaviske ruter til en stykpris af ca. 250 mio. kr., og regner med selv at kunne klare 30% af financierin-gen.

Senest om en halv snes år skal der købes nye langdistancefly, ja en afløsning for DC-8 kan vel næppe vente så længe, selv om de bliver levetidsforlængede ved ind-bygning af støjdæmpere.

Så der bliver i endnu højere grad end nu brug for driftsoverskud i SAS i de kommen-de år!



EM I VINON

2. EUROPAMESTERSKAB I
VM-KLASSENERNE

En deltagers beretning
iblandt svæveflyvepolitiske
kommentarer.

Af Jan Schmeltz Pedersen,
Nordsjællands Flyveklub.

SAS hjælper nu for alvor dansk svæveflyvning. Tidligere år fik vi hjælp i form af billetter, men til dette EM var SAS enesponsor med økonomisk støtte samt anden hjælp.

Mesterskabet blev afholdt fra flyvepladsen ved Vinon sur Verdon, én af de 5-6 franske pladser, hvorfra der flyves ind i alperne. Hvorfor Vinon blev valgt frem for fx Chateauroux står hen i det uvisse, men det har formodentlig noget at gøre med, hvor mange medaljer værtsnationen helst skal have. Præsidenten for den franske svæveflyveunion sagde da også ved afslutningshøjtideligheden, at da Vinon blev foreslået ham, havde han mange spørgsmål vedrørende udenlandske deltageres chancer. Men da han derefter tænkte på de storslåede oplevelser, deltagerne ville få ved at flyve i bjergene, slog han sig til tåls dermed.

Det sidste havde han ret i. For mig var det den mest fascinerende og spændende svæveflyveoplevelse nogen sinde. Men jeg og, hørte jeg ved samtale, andre piloter og deres ledere ville ønske, at han og FAI havde skelet lidt mere til, at en idrætsudøver med ambitioner ikke altid anser det for at være nok at deltage. Også resultatet er vigtigt.

De fleste deltagernationaler anser idag nok pengene for spildte, idet franskmændene kun afstod fra at tage 1 sølvmedalje (*Blatter*, CH) og 2 bronzemedaljer (*Peter*, D, der har deltaget i flere regionalturneringer fra Vinon, samt *Gantenbrink*, D). For mig står *Gantenbrink* som konkurrencens vinder, idet han som eneste udlænding og uden som franskmændene at have fløjet i timevis i motorsvævefly over hele konkurrenceområdet kunne hamle op med lokalkendskabet udelukkende ved hjælp af sin fabelagtige dygtighed.

Vi danskere havde ikke noget at råbe hurra for efter konkurrencen. Desværre kunne vi ikke engang for alvor gøre os gældende i sekundærmesterskabet om 5.-15. pladserne, som vi havde håbet på efter de første dages opvågnen. *Jan Andersen* kæmpede godt, som sædvanligt, for sin 9. plads, men var uheldig på sidstedagen med en samlet 12. plads til følge. Mange af de øvrige nationers deltagere var såmænd ikke bedre stillet end os m.h.t. terrækendskab, så vi burde nok på et tidligere tids-

punkt have vænnet os til området (læs: jeg var bare ikke god nok).

Jan Andersen var eneste mand, der ikke på et tidspunkt navigerede fejl. Jeg selv gjorde det eftertrykkeligt på 1. konkurrencedag, idet jeg arrogant ikke havde kortet fremme (jeg havde været der før), passerede én ud af de to bjergrygge, der skulle flyves over, og fløj 20 km op i en forkert dal, inden jeg opdagede en jernbane, der ikke var der. En dum fejl af en tidligere professionel lavflyver, som kostede 3-400 points (ja, for i Vinon var pointsystemet strammet, således at hastighedspoints først blev uddelt til deltagere, der fløj med mere end 60% af vinderens hastighed. Her er nok endnu et spørgsmål til diskussion i FAI. En dårlig dag slår meget hårdt).

Det var en dårlig begyndelse for mig.

Udelandingskræk i bjergterræn

Det tog lang tid for os at overvinde udelandingskrækken. Fra områder, hvor der ikke kunne landes, skulle der glides 10-15

km ud i dalene, evt. gennem slugter, for at komme til landingsbart område. Men efter hånden opdagede vi, at der faktisk var flere muligheder, end vi troede. Først på sidstedagen var jeg blevet så fortrolig med området, at jeg kunne flyve lange strækninger uden at kunne se et sted at lande, men her blev jeg vidste, hvor jeg skulle hen, hvis jeg kom for lavt, og på den måde fik jeg min bedste placering i konkurrencen med en 9. plads.

Den dag indså jeg også, hvor vægtigt det er at have en god placering i konkurrencen med en 9. plads. Den dag indså jeg også, hvor vægtigt det er at have en god placering i konkurrencen med en 9. plads.

Jeg benyttede »skråntautostrader« som en næsten 60 km strækning, som blev udnyttet af alle, der kendte den, hvilket altså gjorde for sent. I begyndelsen tog termikken de 2-300 m over ryggen, så den gik til. Hjemmefra er man jo vænnet til at lidt ekstra højde ikke skader. Vi kunne opdage en konkurrent, 10 km væk, flyvende langs skrånten lidt under toppen. Mens vi steg i termikken, fløj han bare lar-



Per Winther har taget en serie fotos, der viser, hvorfor dette EM blev en helt anderledes svæveflyvekonkurrence. Her fra god højde med kig ud over både bjerge og brugbare landingspladser.

nten med 120–170 km/t. Når han pas-
de under os, og vi var nået til tops i
ikken, forsøgte vi så at flyve med. Men
ryggen er der både stige- og synkom-
r, og resultatet var, at når vi nåede ud-
tningen af skrænten, havde vi samme
e som konkurrenten, men vi havde
spildt en masse tid i termikken, fordi
r for usikre til at lægge os lavt i uvej-
t område.

gle skrænter lå dog på tværs af ruten,
er blev der skiftevis fløjet skrænt frem
bage og termik, når der blev udløst en
gt stærk boble. Det er nervepirrende at
termik klods op og ned af skrænten.
gang man vender næsen ind mod
nten igen, må man vurdere, om man
være der. Det er lige som loop i lav
e; men det var nødvendigt, for medens
ntflyvningen måske giver 1–1,5 m/s, er
–5 m/s i termikken. Der skete gerne en
bning af fly på disse skrænter, og når
let nærmede sig 20 fly inden for 2–300
rs højde, syntes jeg, at det var på tide
rlægge residensen.

t ukendskab til området i kombination
min flyveopdragelse medførte også,
g udelandede i Italien over 150 km fra
n. Det var på en opgave ind i alperne et
ØNØ for Grenoble, og ruten gik over
alensk dal, forbi den næste bjergryg
d i den franske dal med vendepunktet.
havde egentlig højde nok til at glide
de snedækkede toppe i 3000 m, men
urde ikke, fordi jeg ikke kunne se bag
en af toppene dalen lå. Medens jeg
vejede situationen, dumpede jeg ned
bjergryggen i den italienske dal,
jeg vidste, at der var én god landings-
s. Jeg forsøgte skrænterne overalt,
fandt ikke det sted, hvor jeg kunne
me over ryggen igen. Til sidst kom jeg
under den inversion, vi alle tydeligt
se, og efter at have været til tops i
ikken under inversionen 5 gange, ka-
jeg det hvide håndklæde i ringen kl.
trak bremser og landede ved byen
med 9 timers hjemhentning foran
Italienerne var uhyre hjælpsomme, og
får god mad. To svenskere landede
ne sted efter tilsvarende oplevelser.

gen efter kunne de flinke franskd
fortælle, at kom man først til Italien,
man »død«. Tak for'et.

r vil blive diskuteret meget fremover,
vi skal bruge de sparsomme midler i
k svæveflyvning til. Finnerne erkend-
enbart det umulige i Vinon. En uges
flyvningskursus fra en af de franske
skoler ville have gjort godt.

ommen med pengediskussionen kom-
debatten om udtagelsesreglerne. Jeg
nig i subjektiv udtagelse, som anført i
en i forrige FLYV. Erfaringerne fra
og Holland har jeg kun hørt dårligt
De danske piloter er selv tilfredse med
met, selv om det naturligvis ikke er
der skal bestemme, men de ansvarli-
dere. Det i FLYV anførte, at svævefly-
let skulle have en ekstra plads til rå-
ed, er misbrug af en i forvejen kontrol-
good-will regel. Meningen er, at er-
ations udtagelsessystem således ind-
, at en regerende verdensmester
digvis ikke placerer sig, ja så kan na-
n bruge den ekstra tildelte plads til
pågældende, hvis nationen vil. Den
kan ikke fyldes op med andre.



– her tættere på barske bjerge. Hvordan ser der ud hinsides bjergkammen?

Og nu til selve konkurrencen

Vinon ligger i en bred dal med alm. land-
brug ca. 50 km NØ for Marseille. Nord og
øst er der 50–60 km plateau 2–300 m over
Vinon. Mod NV er der mere bakket, med
den første egentlige bjergryg 40 km væk.
60 km nord er der en stor dal, hvor Sisteron
flyvepladsen ligger. 30 km øst er der et
større område i Verdondalen, hvor det spe-
cielt af konkurrenceledelsen blev pointe-
ret, at der absolut ingen landingsmulighe-
der er. Oppe i bjergene er der enkelte lan-
dingsmuligheder i de forskellige dale, men
naturligvis ingen inde over bjergmassiver-
ne.

Der blev afviklet 10 konkurrencedage af
12 mulige. Vejret var rimeligt konstant,
men vindstyrke og bølgemulighed variere-
de en del fra dag til dag, ligesom udløs-
ningstidspunktet varierede fra kl. 1100 til
kl. 1300. Vi startede mellem kl. 12 og 14, og
startliniens åbningstid skiftede mellem kl.
1330 og 1500. Startlinien var gerne åben i 2
timer.

Vi brugte fototimer (lejet), således at før-
ste foto var af et officielt ur til kalibrering,
derefter et foto af et markeringsområde
med siteclock som back-up ved passage af
startlinien, vendepunkter, halefinne og en-
deligt igen et foto af uret efter hjemkomst.
Det gjaldt om at fotografere markerings-
området tættest muligt på startlinien, da
starttidspunktet var den tid, der blev print-
et på dette billede. Der var ingen begræns-
ning på højde eller afstand fra markerings-
området, men piloten var selv ansvarlig for,
om markeringen af, at startlinien var åben,
kunne ses på billedet. Denne startmetode
alle dens fordele til trods giver også ulem-
per. På 3. dag opstår der pludseligt en bøl-
ge med en termik helt op til basen med
følgende acceleration ud forbi skykanten
og op foran skyen. Desværre nåede jeg
ikke skyen, før den var ved at opløses, så
jeg fik som halvdelen af feltet ikke fat i
bølgen. Dermed kunne nogen tærskle ud i
3500 m, medens andre måtte nøjes med
1500 m.



Agfomatic 200 sensor kameraer, th 208 med fototime-indretning.

Det bliver for omfattende at beskrive hver enkelt dag med vejr, opgaver og resultater. Korteste opgave for de 3 klasser var hhv. 249, 264 og 313 km, og længste 447, 466 og 548 km. Alle opgaver bortset fra én blev udskrevet op i bjergene. Vi havde lidt svært ved at indse det kloge i 300 km retur-opgaver, når der kunne udskrives zig-zag opgaver i udmærket terræn, og ikke så langt fra Vinon. Men bortset fra det var jeg imponeret af konkurrenceledelsens effektivitet og organisation. Alt klappede på bedste vis. Jeg vil dog kritisere franskmændene for ikke at afholde en slags teoretisk undervisning inden konkurrencen, i retfærdighedens og sikkerhedens navn. Fx blev det først på 5. eller 6. dag meddelt, at i Frankrig har den, der har bjergvæggen på højre hånd, »forkørselsret«.

Notater

3. dag: Alle danskere syntes, de fløj godt, men resultaterne viser, at der kan flyves langt stærkere. Vi forstår bare ikke hvordan.

4. dag: Opgaverne for store i åben og 15 m klasserne, så kun få gennemfører. Nogle deltagere observeres flyvende så tæt på skrænterne, at vingerne bøjes opad med 10 meters margin til væggen. Man må håbe, at de har en god livs/invalideforsikring. (Det skal i den forbindelse bemærkes, at *Colombo*, I, der knækkede halen af en ASW 20 i træningsugen, totalhavarede en anden ASW 20 netop i en situation, hvor der desværre ikke var plads nok. Han slap med to brækkede ben. En Nimbus 2 CS udgik tidligt efter en udelanding på et frimærke og konfrontation med en altan med pottplanter. En Nimbus blev en del beskadiget ved udelanding, men repareret af *Holighaus* natten over. Derudover var der et par småskader).

6. dag: Jeg udelander kun 54 km fra Vinon. Helt urimeligt. Vejret var udmærket, men jeg kommer på den forkerte side af en bjergryg. Jeg var for første, eneste og sidste gang i konkurrencen ved at blive fanget for højt oppe i en slugt uden andet end en stenet flodseng at lande i. Jeg får heldigvis på vej ud af slugten en smule termik og har derefter højde nok til at glide ud til landingsområdet i dalen, men så lavt at landing er uundgåelig.

7. dag: Ha, jeg slog *Holighaus* og *Siemenec* de sidste 120 km med 5 min. *Jørgen Lauritsens* glidetotal i slutgliddet er kun 1:15 p.g.a. fluer, så han må lande kun 7-8 km fra



Den nye LS-6, hvormed E-G. Peter blev nr. 3 i 15 m klassen.



Mestrede bjerglandskabet: Nimbus 3 toppen fra venstre Blatter, Lherm og Gantenbrink.

Vinon. Ærgerligt fordi det ellers var gået godt for ham.

8. dag efter landing i Italien: Ib Wienberg når ikke 2. vendepunkt, da højden er for ringe til at glide ind og ud til landingsbart område. Hvis dette er soaring competition, er jeg King of England.

9. dag: Per Winther og jeg har måttet lade vandet, og da slutgliddet som sædvanligt foregår 60 km hjem over plateauet uden termik om aftenen og i modvind, går det ikke, og vi lander begge kort før Vinon.

10. dag: Jan Andersen oplever det selv. Per og jeg dagen før. En ærgerlig afslutning. Jeg selv har endelig en god dag, men jeg fri for hæmninger efter min flyudlån. Optimistiske ord i telefonen: »Kil på«, men flyver derudad, landingspladser eller...

Resultaterne

I std. klassen skiftedes *Lopitoux*, F, og *got*, F, næsten fra starten om 1. pladsen med *Leutenegger*, HB, hurtigt på 3. pladsen, indtil dag 6, hvorefter *Lopitoux* fraveg 1. pladsen. Ragot skifter herfra med *Leutenegger* om 2. pladsen med *got* til slut på en kneben sølvmedaljeplads.

I 15 m klassen førte Peter, D, foran *D*, le, F, indtil dag 8, og på sidste dagen Peter henvist til 3. pladsen af *Gerbaud*.

I åben klasse kommer *Blatter*, CH, i bagud på dag 2. Det er flot, at han arbejder sig op på 2. pladsen allerede efter dag 2, hvor han vinder som én ud af tre, der gennemfører. *Lherm*, F, holder førerpladsen fra dag 3, hele tiden kun godt 100 p. foran *Blatter*. *Gantenbrink* placerer sig konstant inden for de syv bedste, og arbejder sig lige så stille op på 3. pladsen. (Sultatliste i nr. 8 side 251).

Medaljetagerne var meget stabile og kun én dårlig placering for hver i std. åben klasse.

Jan Andersen havde 5 placeringer ud af 10. pladsen med en 6. plads som bedste, jeg selv havde én og de øvrige ingen.

Vores holdleder *Holger Lindhardt* var en god støtte. Han afholdt sig fra bebrejdede kommentarer, når vi selv var »nede« i dagens resultat, men var saglig og oplysende.

Jeg kunne skrive en hel roman om svæveflyvning, men min tid, læsernes tålmodighed og redaktøren tillader det ikke. Jeg håber, at ovenstående har givet indblik i mine af jer svæveflyvekammerater for del betalte svæveflyveoplevelser.

Forfatteren:

Jan er født 1948, svæveflyver siden 1966, diamantdiplom 1979, danmarksmester 1984. Fløj Hunter og F-104 i flyveårene 1966-73, pilot i SAS (*Caravelle* og *DC-9*) 1973. Cand. jur. 1982. En slider på flyvepladsen og hjemme, fik endelig i år et vigtigt resultat med sponsorstøtte til Dansk Gliding Team Fund.



DG-300 Elan, hvormed *Leutenegger* blev nr. 3 i standardklassen.

M I RÄYSKÄLÄ

EM med motorsvævefly

Räyskälä ligger 100 km NV for Helsinki om skove og søer. I den lyse tid kan der ses næsten døgnnet rundt – og uden miljøproblemer.



I år siden fløj Chr. Lund og undertegnede i Nordsjællandgruppens et år gamle hjemfalke til Burg Feuerstein for at se, hvordan konkurrencer med motorsvæveflyregik. Siden har der regelmæssigt været deltagelse dels i de tyske mesterskaber udenlandske gæster, dels nu i fire Europamesterskaber, hvor Danmark har sig pænt gældende.

For tillod tiden mig kun at deltage i den første af det første EM uden for Vesttyskland, som pudsigt nok i bagsædet af nok en hjemfalke hos Verner Jaksland. EM for VM som bekendt i det finske svæveflyver Rävskälä, der hvor VM i svæveflyvning vandt sted i 1976. Det ligger noget tæt på traktat for europæisk motorsvæveflyvning, men samlede alligevel 27 fly fra fem lande. Der skulle egentlig have været 28, men en belgisk deltager havarerede i et af sine DG-400 i træningsugen, så blev den udgik.

Tvestyskland deltog med 15 fly, Finland med 7, Danmark med 3, Østrig og Schweiz med hver 1. Nabolandet Sverige glimrede med sit fravær. De ensædede fly kom pr. sportvogn som »rigtige« svævefly – motorflyene er indrettet til at stige, og til at rejse langt. De tosædede fløj selv dels lange strækninger, der for nogle eres hidtil længste.

Den åbne klasse var med 50% 22–24 meter, men endnu mere åben. Motoriserede fly som Nimbus 3MR yder stort set

lige så meget som deres umotoriserede grundtyper, hvilket især vil sige at udstrække en dags mulige flyvetid. De var alle 6 fra Vesttyskland.

Vinderen Walter Binder har en væsentlig del af æren for udviklingen af motorinstallationen i de senere år. Mens man i den tosædede klasse i de sidste par år var glad for at være sluppet af med Janus M, så er den til gengæld nu ikke rigtigt i stand til at gøre sig gældende i den åbne klasse, og Binder fløj derfor i år ensædet. I maj fik han endelig sine 1000 km og skubbede de ensædede rekorder heropover. Det var ingenlunde en vejrmæssig topdag, fortalte han. Første time foregik i 500 m højde med kun 70 km/t i snit, senere var han dog en time oppe på 170, men ikke hverken med stærk medvind eller høj base, den var kun ca. 1100 m, og på det sidste stykke mod Bordeaux var der som sædvanligt modvindskomponent. Flyvningen demonstrerer de enorme muligheder, dagens topfly har.

Men Binder og den anden debutant Jürgen Exner gav for første gang Fritz Rueb-vinder af de tre første EM – alvorlig modstand, så han kun blev nr. 3. Han kunne dog ikke deltage den sidste dag.

I 15 m klassen dominerede finnerne talræmmæssigt med deres eget produkt PIK-20E. Det var også nationalt mesterskab for motorsvævefly, men adskillige af deltagerne har ikke hidtil været særlig konkurrenceivrige.

Konstruktøren Wilhelm Dirks, der vise- ligt flyttede fra den åbne klasse og fløj en 15 m DG-400, slog ikke alene sidste EM-mester Kurt Heimann ud, men vandt også sikkert foran alle finnerne, af hvilke Juhani Horma blev nr. 2.

Den tosædede klasse

Men af motorsvævefly er der jo langt flest tosædede, og det var også her den største og mest brogede klasse. Scheibe dominerede med 7 fly, der var 2 Grob, 1 hver af Taifun, ASK-16 og RF-5B. Af Scheiberne var der én SF-36 med optrækkeligt hjul som Jakslands, men han havde selv foretrukket den gamle SF-28. Sidste gang var vi ude for at sidde i en SF-36, mens Werner Hoffmann steg fra os i svag termik i en SF-28. Denne gang vandt Hoffmann overlegent i SF-36 over alle de andre Falkefly.

Men det er jo ikke flyene alene, det kommer an på. For det første anvendes handicap efter den officielle tyske indexliste. For det andet sker der, hvis man bliver nødt til at bruge motor, det, at der for hvert minut med motor fradrages den teoretiske distance, flyet ifølge fabrikantens opgivelser ville have kunnet tilbagelægge under stigning plus efterfølgende glidning på bedste glid. Her savnes der for det første pålidelige sammenlignelige tal som i index'et, dels kan ingen i praksis flyve idealt, hvorfor man i Tyskland reducerede idealdistancen med 20% for ensædede og 30% for tosædede. Det gjorde finnerne ikke, og det resulterede i fradrag op til over dagens banelængde!

Og desværre blev det en konkurrence, hvor det blev nødvendigt at bruge en del motor, især naturligvis i den tosædede klasse. På 1. dags 120 km trekant klarede kun Hoffmann sig uden, på 2. dags 102 km ud-og-hjem kom 6 igennem uden, heraf alle tre danske og Hoffmann.

3. dags 103 km trekant brugte alle motor, 4. dags 112 km trekant klarede Hoffmann og en til uden motor. Også kom der endelig to »rigtige« svæveflyvedage: en 178 km trekant, hvor kun 3 brugte motor, ingen danskere. Og 6. dag en 130 km ud-og-hjem, hvor kun østrigerne brugte sølle 1,7 minut.



Rueb's Nimbus 3MR, hvor R betyder Rueb. Den er nemlig ikke i produktion.



Jaksland, Kai E. Andersen, Jesper Lund i samtale med Leo Louhija, der tog sig af start- og ankomstlinie, tolkning til tysk ved briefing og meget andet nyttigt.

Efter at undertegnede i 2. uge var erstattet af en finsk svæveflyverpige med det unægtelig finske navn *Suominen* i bagsædet hos Jaksland, blev der vanskeligheder med motoren på ruten, og Jaksland besluttede at flyve hjem for at få motoren undersøgt. På vejen hjem gik den dårligere og dårligere og gik tilsidst helt i stå, og trods 700 m højde blev en udelanding i det barske finske landskab en nødvendighed. Der kan nu godt findes brugbare pladser (der var fx 300 havarifrie udelandinger i det finske mesterskab), men Jaksland kasserede en anvendt lysning som for smal til Tandemfalken og valgte en kornmark, hvor flyet blev lettere beskadiget. Udbedringen af fly og motor (magnetproblem) kostede to dage, så selv med en andenplads og 999 points næstsidsste dag var det ikke til at hale ind.

Glas eller træ/stålrør?

Det er symptomatisk, at de fleste i klassen flyver fly, der er ti år ældre eller mere. De finder ikke, at de nye glasfiberfly er gode nok som svævefly, især bevirker deres høje vægt trods aerodynamiske forbedringer for stor synkehastighed. Fradragene for motor er for store grundet urealistiske præstationsopgivelser. Den ene Grob 109 endte i bunden og brugte motor undtagen sidste dag. Grob's 109B demonstrationsfly blev nr. 9 med tre dage uden motor, men lav hastighed.

Taifun'en med en erfaren pilot blev nr. 8 trods sit oprækkelige understel. På de to sidste dage klarede den sig uden motor og blev nr. 5 og 2 – i 4–5 m/sek termik er den fin! Men vi har stadig ikke set en Dimona i konkurrence – et tilmeldt eksemplar udeblev.

Men Hoffmann fløj SF-36'en til sejr med 4 dage uden motor. Desværre er der kun bygget nogle få forproduktionseksemplarer af typen, og fabrikken gør sig tydeligvis ingen anstrengelser for at få typen godkendt. Blandt EM-deltagerne er der givetvis kunder til en færdig udførelse, helst med lidt større spændvidde, og som klubfly ville den også være godt egnet, men de tre tunge konkurrenter er løbet med markedet.

Slutbetragtninger

Det første EM uden for Tyskland var trods den manglende erfaring udmærket arrangeret af Finlands Flygförbund. Man savnede måske de faglige møder om motorsvæveflyenes udvikling og deres anvendelse; det er tradition i Tyskland. Men der blev arrangeret turistudflugter på regnvejrsdage, og aftenen efter den officielle åbning ved formand *Olavi Rautio* (selv gammel VM-svæveflyver, der også flyver motorsvævefly) var der et nydeligt party, ligesom man sluttede med en animeret fest, hvor hvert land skulle bidrage til underholdningen, og det var lige noget for Århus-folkene, hvis vellykkede debut på internationalt konkurrenceplan forhåbentlig fører til mere sportslig udnyttelse af vor flåde af motorsvævefly, både indenlands og udenlands.

Efter ti års god indsats på eget initiativ og helt på deltagerens egen regning må det også være på tide, at DSvU støtter andre internationale konkurrencer end blot dem i VM-klasserne.

PW



Den schweiziske ASK-16 har fundet svag termik i lav højde og hjælper derved andre, der straks slutter sig til dem.

Vi var lige ved at tro, at vi var gået gal kommet ind i et symaskine-museum, og trådte ind i den forhenværende smed Snoldelev, lige syd for Roskilde lufthavn. For her stod 10–15 mere eller mindre mærkeligt udseende Pfaff, Singer, Adler og hvad de ellers hedder, de forskellige svæveflyskinner.

Man forestillede sig dem bemandet med tilsvarende antal flittige damer. Men J. C. Holstein rev os hurtigt ud af vildfarelsen ved at demonstrere maskine efter maskine og vise, hvilket speciale hver enkelt af os kunne udføre ved fremstilling og reparation af faldskærme og tilbehør – lige til de to sværvægttere i baggrunden, der hales sig gennem sammensyninger af svæveflygørde – eller om fornødent gennem et krydsfinerplader!

Holstein er iøvrigt uddannet i autoteknik, hvor han både har været i lære og arbejdet i udenlandske fabrikker har lært sprog og handel, og derefter har han arbejdet i firma i kontorudstudsbranchen.

Men for at få motion begyndte han at dyrke sporten midt i 60'erne, hvor han blev medlem af et skærmssportens endnu var på et så tidligt stadium, at der kun blev udført få sprang herhjemme – med udenlandske instruktører, ligesom man tog til udlandet for at komme i gang. Man vidste heller ikke meget om behandlingen af de militære skærme, der blev anvendt.

I påsken 1968 var Holstein inviteret til The Red Devils i Aldershot i England, blev af dem introduceret til hærens skærmsskole i Netheravon, hvor han sprang en uge og blev gode venner med chef-riggeren, der var noget af et omhyggeligt leksikon i faldskærme. Som følge heraf kom tre fra Farum Faldskærmsklub samme efterår på et 14 dages kursus i skærme, og næste led var en godkendelse af luftfartsdirektoratet til at arbejde med skærme i Danmark.

Den første skærm, han samtidig købte i England, solgte han i Danmark i 1969. Det var begyndelsen på firmaet Holstein Marketing, der i 1980 skiftede navn til mere oplysende Scan Para. Oprindeligt var det et fritidsfirma, men i 1975 var det udelet så vidt, at det blev et fuldtidsjob udbeskedne lokaleforhold i Gershøj, Hornsherrød. Men i dag er det Skandinaviens største civile riggerværksted, og firmaet råder det nu over 250 m², der blev officielt præsenteret ved et åbent hus den 15. september.

Lang vej

Vejen hertil har været lang og spændende. Ved kurser i Tyskland, Frankrig, England og USA har Holstein udbygget sin viden og kunnen, og han har været med til at oprette Dansk Faldskærms Unions kontrol

RMSSMEDEN I SNOLDELEV

an Para i nye lokaler.



John Holstein iført sin Slimfit.

annelse efter et system, der er baseret på amerikanske og australske regler, og er tilpasset vore forhold. Siden 1971 er der et certifikatsystem, hvor man som Rigger 1 må udføre småreparationer på stedet, Rigger 2 skifte liner, sætte lapper osv. Højeste trin er at blive Senior Rigger. Det kræver en stor uddannelse med etableret kursussted og fornødne maskiner. En Senior Rigger koster meget, men under kontrol, må uddannelse kræve mindre riggere, pakkere osv.

Højeste trin er at være Master Rigger, og det kræver mindst 5 år at nå så vidt. Af sådanne er der kun vi foruden Holstein endnu kun en i Danmark – og den tredje er godt på vej. Scan Para i Snoldelev har gennemgået en omfattende ombygning og indretning for at blive til det, den nu er, og ved vort besøg i august var der endnu travlhed med at sætte maskiner og installere. Privatboligen på 1. sal er kommet længst, men der var da et fyldigt lager i ét lokale, mindre lokaler til butik og kontor m.m. og så det store lokale til alle symaskinerne samt en række specialmaskiner til fx de metaldele, der bruges i faldskærme. Herudover skulle der indrettes et langt pakkebord og indrettes et vævningssted, hvor de flade skærme væves nænge med skærmen lodret, mens der arbejdes med dem.

Parasoldelev er ikke alene sports-faldskærmspringere, men også svæveflyvere, drageflyvere og mikroletfly-

vere – og halvdelen af omsætningen går til militære kunder både i Danmark, Sverige og Norge. I Danmark er det først og fremmest til Jægerkorpsset.

Blandt eksportartiklerne er også springdragter. Eksporten andrager i øjeblikket ca. 40% af omsætningen. Denne var i fjor ca. 1 million kroner og ventes i år at stige til ca. 1,5 mio.

Arbejde og varer

Salg og arbejde varierer en del i årets løb. Om vinteren er der tid til at arbejde med produkter til at lægge på lager.

I februar og marts tager svæveflyverne næsten al tiden, når et sted mellem 50 og 100 skærme kommer til årligt eftersyn med tilhørende småreparationer og ompakning. Især tidligere var mange af dem i dårlig stand og for gamle. Nu er der indført en 25 års aldersgrænse og stigende forståelse for en bedre behandling af disse redningsskærme, der jo i givet fald skal virke – svæveflyverne har ingen reserveskærm som springerne.

Scan Para's Slimfit-skærm af egen konstruktion og fremstilling er iøvrigt blevet meget populær, alene i år er der solgt ca. 30. Den er lettere og mere behagelig end de tunge og stive skærme, man tidligere brugte.

Faldskærme er ikke en lagervare, hvor man bare bestiller en bestemt model. Det gælder i særlig grad springerne, der er store individualister, og som vil have sammensat kalot og tilbehør på deres egen måde og i egne farver. Det øger leveringstiden, der ligger mellem 1 og 6 måneder. Også dragterne sys individuelt, de koster så mellem 700 og 1000 kr.

Slimfit-skærmene ligger fra 6000 til 9000 kr., mens de firkantede springskærme kommer op på omkring 25.000 kr., ja på 30.000 kr. for en amerikansk superskærm – dollaren er jo dyr.

Så er det billigere at holde sig til fællesmarkedet. Scan Para er generalagent for hele Skandinavien for firmaet Parachute de France, hvis kvalitet også er høj.

Dragefly og ultralette fly kan forsynes med helt specielle redningssystemer, der tager et havareret fly og dets pilot ned på én gang, hvis det er nødvendigt. I nogle typer skal piloten selv kaste skærmen ud, men der findes også de såkaldte ballistiske systemer, der skydes ud. Sådanne laves fx af det amerikanske firma Pioneer, som Scan Para også repræsenterer, og det er en meget speciel form for faldskærm, hvor den sammenpakkede faldskærm og dens sprængladning »bages« til en hård klump i en ovn. Den skal ompakkes på fabrikken – dog kun hvert 5. år.

Udskydningen sker med en sådan kraft, at skærmen også baner sig vej mellem wirer og eventuelt gennem beklædning etc. i et fly, der er brudt sammen i luften. Redningssystemet koster fra 3800 kr. for de enkle til ca. 10.000 for de avancerede.

Pioneer laver også det ultralette fly Flight Star.

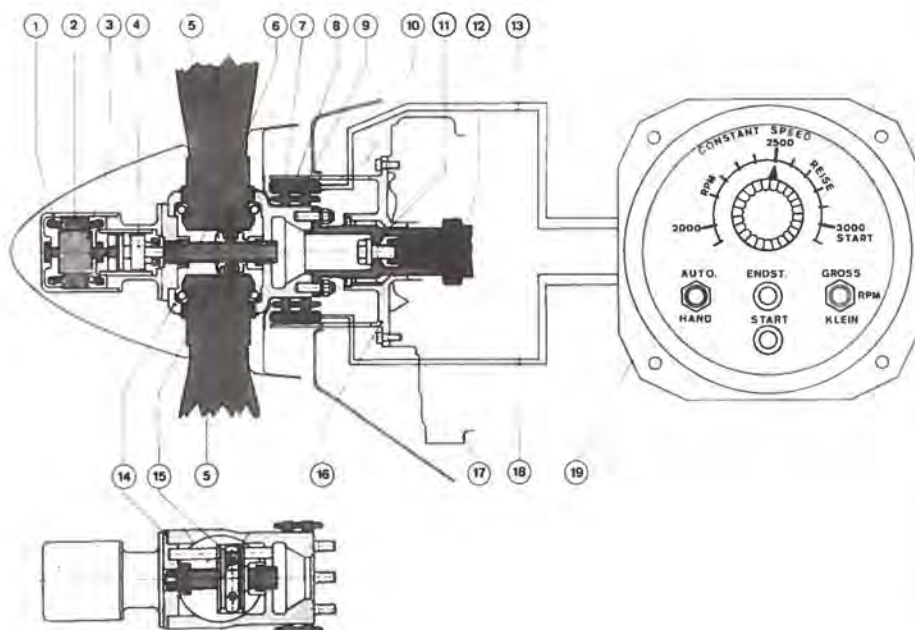
John Holstein springer stadig aktivt og deltager i konkurrencer. Han har snart 1400 spring bag sig. Siden 1969 har han også haft A-certifikat og har fløjet ca. 800 timer, heraf omkring halvdelen faldskærmsflyvning.

Alle er velkomne til receptionen lørdag den 15. september kl. 14–16, faldskærmspringere kan lande på en tilstødende mark!



Der arbejdes med de mange special-symaskiner.

Grob's constant-speed propel



BØGER

Esper Boel's erindringer

Esper Boel: *Ingen roser uden torne*. Chr. Erichsens Forlag. 15 x 23 cm, 279 s, ill. Pris kr. 248,- ib.



Erindringer om arbejdsrejser til lands, i luften og på havene

Denne bog handler ganske naturligt mest om ost, dens produktion og salg. Men undertitlen »Erindringer om arbejdsrejser til lands, i luften og på havene« berettiger den til også at blive anmeldt i FLYV, for Esper Boel, der fik certifikat i 1947, var i mange år en af vore kendteste privatflyvere, der også forstod at bruge sit fly som transportmiddel i sine forretninger, og han drev blandt sine mange gøremål det allerede i 1946 stiftede Luftfartsselskabet »Falstria« med KZ III og KZ VII, senere en Cessna 180, hvormed han i 1958 var på en Afrika-flyvning og i 1962 i Pearyland i Nordgrønland, hvor en anden pilot gik på næsen med den, så den totalhavarerede. I stedet købte han en Piper Apache i den modificerede Geronimo-version og var selv

med til at flyve den hjem fra USA.

Den fløj han med, til han efter en snes års flyvning lagde op, idet han fandt VFR-flyvning utilstrækkelig, men ikke overkom at tage l-bevis.

Esper Boel skriver måske lidt springende, men levende og impulsive, som han er. Den er værd at læse både for det flyvemæssige og for alt det andet, han har beskæftiget sig med.

Tyske certifikatregler

Gerald Drape: *Lizenzen für Privatpiloten*. Luftfahrtliteratur, Schleidenstrasse 2, D-3000 Hannover 1. 15 x 21 cm, 98 s. DM 12,80. hf.

Forfatteren har opstillet de tyske bestemmelser for erhvervelse, fornyelse og udvidelse af certifikater og beviser for hele den private flyvning i en mere overskuelig og forståelig form end i de officielle regler.

I Tyskland har man ét PPL (Private Pilot Licence) med tilhørende beviser for motorflyvning (PPL A), motorsvævefly (PPL B), såvel selvstartende som ikke, svæveflyvning (PPL C) og helikopterflyvning (PPL E). Hertil kommer endnu flere særlige udvidelser og beføjelser end i Danmark, fx til kunstflyvning og CVFR-flyvning. Man kan blive instruktør også på motorfly med et PPL A.

Det interessante ved det tyske system er den realistiske og vidtstrakte mulighed for medregning af erfaring i én kategori ved udstedelse og fornyelse af beviser i de andre kategorier, noget andre lande kan lære en del af!

Bogen medregner også gældende foreløbige bestemmelser for »Hängegleiter, Gleitflugzeuge, UL-Flugzeuge«, der ikke er med i systemet, men er delegeret ud til organisationer.

Grob G 112 motorflyet i glasfiber udmærker sig ikke alene ved en ny, økonomisk motor og ved at kunne klappe vingerne tilbage, men har i modsætning til gårsdagens tosædede motorfly også en propel, der kan holde det ønskede konstante omdrejningsstal. Denne medvirker således også til at forbedre både start- og rejsepræstationer. Samme propel anvendes også på langdistanceflyet Grob G 111.

Det interessante ved den nye propel er det helt nye princip, som propelbladet indstilles efter i modsætning til tidligere hydraulisk og elektrisk stilbare propeller. Det skal være meget simpelt, sikkert og vedligeholdelsesfrit.

Der er nemlig ingen kontakt eller betingelse mellem de drejende og faststående dele. Statorerne på motorblokken (9) højregående og 7 for venstregående rotation) får vekselstrøm fra flyets elektriske system (13 og 18).

Men rotorerne i propelnavet (1, 2) frembringer ved deres rotation en træffende induktionsstrøm, som så driver den elektromotor, der indstiller propelbladene. Ved at frembringe strøm i den ene eller anden stator kan man styre bevægelsesretning og -størrelse for propelbladene meget præcist.

Piloten stiller bare knappen på sit instrument (19) på det ønskede omdrejningsstal. Så bliver den fra tændingen aftagne værdi stadig sammenlignet med den ønskede værdi og justeret tilsvarende.

Udover constant-speed-funktionen er der også manuel betjening til stor eller småstigning.

Havarirapporter:

Ramte stålwire i 11 m højde

En Piper PA-28R-200 OY-DSN fik den 12. marts 1983 under anflyvning af Sindal ramt af 20 cm af halefinnen i 11 m højde ca. 750 m øst for EKS. Den ene af to stål-wireer i ledningsnet var beskadiget over en længde af ca. 15 m, hvor den er placeret 2,5 m over 3 faseledninger.

Piloten (B-certifikat) fik efter en skyggenemgang i ca. 700 fod øje på banen fortsatte VFR, kom for lavt, gav gas for at stige og hørte herunder en skurrende lyd, der viste sig at stamme fra kollision med en stål-wire med større skade på flyet til følge.

Luftfartsdirektoratet har efter havariundersøgelsen konstateret, at pilotaspirantens l-bevis skal trænes under ugunstige lysforhold med hovedvægt på den såkaldte cle-to-land procedure. (Rapport 3/84).

Brudt sammen i luften: 5 døde

Den 10. maj 1983 havarerede en Cessna 210N D-EHTN nær Skanderborg, idet piloten mistede kontrollen under flyvning i skyer og overbelastede flyet, så det brød sammen i luften, og vragele spredtes over et stort område. Medvirkende årsager var en slidt alternator samt overisning af flyet. Piloten overholdt ikke tyske regler om IFR-flyvning med passagerer og havde yderst ringe erfaring på typen. Den tekniske rapport gennemgår de forskellige omstændighederne. (Rapport 2/83).

Bonanza-prisnedsættelse

5-udgaven af Beechcraft Bonanza A nedsættes i pris med over 13.000 \$ til 725,66 \$. Det kan gøres i form af et ud på standardudgaven, forsynet med mest efterspurgte optioner som fx et komplet King radioudstyr til IFR-flyvning. Der vil dog kun blive produceret et bestemt antal af tilbudsmødelen, der har en Continental-motor. Siden 1947 har man produceret over 15.000 Bonanza'er.



B panserværnshelikoptere til Sverige

De svenske hær skal udrustes med tyske panserværnshelikoptere af typen MBB Bo 105, der blev valgt i konkurrence med den franske Ecureuil. Foreløbig er der bestilt 20 til en samlet pris af 68 mio. DM. De vil blive effektueret på mindre end et år, og de første leveres i december 1986. Den svenske udgave af Bo 105 udstyres med Helitow våbensystemet, der udvikles i samarbejde af Emerson og Saab, men det er MBB, der som hovedleverandør skal være systemansvarlig for integrationen af våbensystemet og helikopteren.

Samtidig har det svenske forsvar tegnet kontrakt på leje af yderligere Bo 105 til Flygvåbnetts retnings- og eftersøgningstjenester.

Udover valgte svenskerne sigtesystemet (Saab), før man havde besluttet hvilken helikopter det skulle anbringes i. Den store fordel er »mast mounted« sigte, bragt frem på rotoren, så helikopteren kan holde sig i luften, mens den skyder; men det valgte system er placeret på »normal« vis foran kroppen. Mastesigtet indebærer nemlig en billedpræsentation på TV-skærm, men på grund af de store snemængder foretrækker svenskerne et system, hvor man direkte på målet.

Boeing Learjet som hovedleverandør

Boeing Learjet har oprettet en såkaldt Aerospace Division, der skal tage sig af selskabets underleverandører, der bl.a. omfatter leverandører til General Dynamics krydsermissil Tomahawk og genopbygning af KG-109 celler for Boeing.

For at sikre en mere hensigtsmæssig udførelse af gulvarealet vil slutmontering og flyvning af Learjet 20 og 30 blive flyttet til fabrikken i Tucson, hvor Learjet 55 er i produktion. Visse monteringsarbejder vil blive overført til Tucson, men Wichita-fabrikken skal indtil videre montere vinge og kroppe indtil sammenbygningsstationen.

Wichita vil også fortsætte med at fremstille detaljer til alle Learjet-modellerne, under den nye GP 180, ligeså med konstruktionsarbejdet på dette fly og værkstedsstillingen. To prototyper er i arbejdsforventes i luften næste år.

Reorganiseringen betyder, at omkring 100 medarbejdere vil blive ledige i Wichita, men man forventer at mange af dem kan overføres til opgaver i Aerospace Division. Til gengæld bliver der 200 nye arbejdspladser i Tucson, hvor der hidtil har været ca. 1.300 arbejdspladser. I Wichita var der 1.900.

Cessna giver rabat

Indtil udgangen af september giver Cessna Aircraft Company rabat til alle købere uden for USA, dog ikke for landbrugsfly. Ordningen svarer til en, der for nylig blev indført i USA for syv enmotors modeller samt Crusader.

Rabatten er \$ 2.000 for Model 152, \$ 4.000 for Skyhawk og Cutlass, \$ 6.000 for Cutlass

RG, \$ 8.000 for Skylane og Model 185, \$ 10.000 for Skylane RG, Stationair 6 og 7, \$ 12.000 for Centurion, \$ 14.000 for Pressurized Centurion, \$ 25.000 for Crusader, \$ 30.000 for Model 340 og 402 og \$ 40.000 for Chancellor og Golden Eagle. Den udbetales i den lokale valuta for de lande, hvori de implicerede forhandlere bor.

Aktieselskabs-registeret

Nyregistreringer

Copenhagen Flight Center ApS, Roskilde kommune, postadr. Hangarvej H 11, Københavns lufthavn, 4000 Roskilde. Formålet er at drive handel og industri samt at erhverve fast ejendom til erhvervs-mæssig udnyttelse, indskudskapitalen 80.000 kr. Stifter er Flemming Frandsen Holding ApS, direktion Flemming Frandsen.

Ændringer

Flight Training Center A/S, Dragør: Poul Henning Knudsen er udtrådt af og underdirektør Jørgen Dahl er indtrådt i bestyrelsen.

Amfocas A/S, Tårnby: Poul Henning Knudsen er udtrådt af og underdirektør Jørgen Dahl er indtrådt i bestyrelsen. Poul Henning Knudsen er tillige udtrådt af, og Ejnar Poul Lundt er indtrådt i direktionen.

Sterling Spedition A/S, Høje-Tåstrup: Poul Henning Knudsen, Frank Ole Andersen er udtrådt af, og underdirektør Jørgen Dahl, underdirektør Ejnar Poul Lundt er indtrådt i bestyrelsen.

Cimber Air A/S, Sønderborg: Vedr. selskabsrepræsentanterne: Per Warming Andersen er udtrådt af og formand Asger Jørgensen Alsing er indtrådt i bestyrelsen.

A/S Hydrantlæggert Københavns Lufthavn, Kastrup, Tårnby: Selskabets vedtægter er ændret den 2. marts 1984. Dets navn er nu *ASX 6392 A/S*. På generalforsamlingen 2. marts 1984 er det besluttet at likvidere selskabet. Bestyrelse og prokurist er fratrukket.

Scandinavian Pegasus Air Cargo Enterprises (SPACE) ApS, København: Medlem af direktionen Bertel Hüttemeier er afgang ved døden. Underdirektør Erik Mogens Konstantin Petersen (formand), underdirektør Karsten Stock Andresen, prokurist Niels-Ebbe Lockenwitz er indtrådt i bestyrelsen. Bent Valdemar Larsen er indtrådt i direktionen. Selskabets vedtægter er ændret. Dets navn er nu *Bergmann, Smith & Co. A/S*. Det driver tillige virksomhed under navnet *Scandinavian Pegasus Air Car-*

go Enterprises (SPACE) ApS. Dets hjemsted er Århus kommune, postadr. Postboks 73, 8100 Århus C. Dets formål er at markedsføre og udføre transportydelser, navnlig kombinerede transporter. Indskudskapitalen er udvidet med 470.000 kr. og udgør nu 500.000 kr.

Per Udsen Danish Aerospace Industry ApS, Grenå: Medlem af direktionen Per Udsen er afgang ved døden. Povl Paulsen er indtrådt i direktionen.

Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S, Grenå: Bestyrelsens formand og prokurist i selskabet Per Udsen er afgang ved døden. Medlem af bestyrelsen Knud Erik Gad Thomsen er valgt til dennes formand. Direktør Ib Yde er indtrådt i bestyrelsen.

B.C. Aviation ApS, Juelsminde: Sidsel Margrethe Oksbjerg Ullersted er udtrådt af, og Anton Peter Petersen, Aage Riisgaard Højbak er indtrådt i direktionen. Selskabets navn er nu *DTTE ApS*, dets hjemsted Tinglev kommune, postadr. Mads Clausens Vej 4, 6360 Tinglev, formålet handels-, fabriktions- og konsulentvirksomhed.

M. Harttung A/S, København: Thomas Harttung er udtrådt af, og William Harttung er indtrådt i bestyrelsen. Den Ivar Ammitzbøl meddelte prokura er tilbagekaldt. Bivnavnet *Danavia A/S* er slettet af registeret. Aktiekapitalen er nedsat med 2.000.000 kr. til 2.000.000 kr.

M. Harttung Ejendoms A/S, København: Mogens Harttung er udtrådt af, og medlem af bestyrelsen Ivar Ammitzbøl er indtrådt i direktionen. Selskabets navn er nu *Danavia A/S*, formålet at drive handels- og agenturvirksomhed.

United Pilots A/S, Roskilde: Leif Sabro er fratrukket som bestyrelsens formand. Direktør Peer Dahlgaard Honoré er indtrådt i bestyrelsen. Carl Wissing Kjærgaard er udtrådt af bestyrelsen. Aktiekapitalen er udvidet med 160.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier og udgør herefter 320.000 kr.

Copenhagen Airport Charter Handling A/S, Tårnby: Finn Gerhard Nielsen er udtrådt af bestyrelse og direktion. Søren Strathe er indtrådt i direktionen.

Det Danske Luftfartsselskab A/S: Eneprokura er meddelt Poul Rasmussen.

OSCAR YANKEE

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
HCZ	Bell 206B	1831	11.4.	Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød
HDG	Bell 212	31173	4.6.	Greenlandair Charter A/S, Godthåb
CMT	Rutan Long EZ	8102-160	14.6.	Kai Christensen, Rønne
CEN	Piper Navaho	31-7612028	21.6.	Jytte Marcher, Reykjavik
HDI	Bell 206B	2828	2.7.	Greenlandair Charter A/S, Godthåb
SUP	Cessna FRA 150M	FRA 15000323	10.7.	Flemming Dyrman, Års
ARV	Mitsubishi MU-2J	635	17.7.	Jetair Aircraft Sales, Roskilde
BYD	Cessna F 150 G	0168	18.7.	Stauning Aero Service
XNM	Roll. Schneider LS1-f	478	25.6.	A.M. og M. Beck-Nielsen, Tønder
XND	Grob G 109B	6286	4.7.	Preben Bruhn Jensen, Gilleleje

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
BNB	Cessna F152	21.6.	Prim-Air, Maribo	solgt i England
BRS	Piper Tomahawk	27.6.	Danfoss Aviation	solgt i England
DSM	Boeing 720	13.7.	Conair	ophugget i Kastrup

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
BTA	Piper Archer II	22.6.	Padborg Flyvecenter	Th. Knutzen, Åbenrå
BIY	Cessna 182P	26.6.	Leif Pallesen, Thisted	Termo-hun, Næstved
BFH	Cessna F 172M	28.6.	Beldringe Air Charter + 1	Viggo Christiansen, Padborg
BRK	Piper Press. Navajo	28.6.	F-Air, Fredericia	Bo & L. Vincent Petersen, Fredericia
RPT	Beech E-33 Bonanza	29.6.	Nielsen Chartering + 2, Svendborg	Sun-Air, Billund
BEV	Beech 77 Skipper	9.7.	Jetair, Roskilde	Allerød Flyvecenter
BEZ	Beech 77 Skipper	9.7.	Jetair, Roskilde	Allerød Flyvecenter
TOA	Piper Warrior II	9.7.	Jetair, Roskilde	Allerød Flyvecenter
RPI	Cessna 150L	9.7.	R. Hove-Christensen, Nakskov	G. Christensen + 8, Struer
CAU	Rallye 235E	11.7.	West Fly, Holstebro	R. Hove-Christensen, Nakskov
DKW	Cessna 150	11.7.	R. Hove-Christensen, Nakskov	Poul Hugo Larsen, Kerteminde
CEB	Piper Warrior	12.7.	Plysaer, Lyngby	Jetair, Roskilde
TRZ	Cessna P 206E	18.7.	Varde Faldskærmsklub	I/S Faldskærmsfly, Vorbasse
DTP	Auster Autocrat	27.7.	E. Kragh-Rasmussen, Hillerød	Jens Toft, Højmark
BYD	Cessna 150G	27.7.	Morten Haldgård, Skærbæk	Stauning Aero Service
ARI	Metro II	31.7.	I/S Metroflite OY-ARI, Fr.havn	Ejvind Dyrberg, Fr.havn
EUX	Schleicher K8	4.7.	Svæveflyveklubben SG-70, Åskov	Svæveflyveklub Herning
XHG	Tandem Falke	5.7.	H. Mejjgård Kristensen + 1, Herning	Motorsvæveflyveklubben, Silkeborg
XDR	K7 Rhönadler	27.7.	Billund Flyveklub	Skive Flyveklub
XCA	SZD-36A Cobra 15	30.7.	Jørn Thorn Madsen, Hørning	Tonny Kolby, Viborg

Kommentarer til Oscar Yankee

Bohnstedt-Petersens Jet Ranger OY-H er nok købt hos Bell, men det er en 1981 model, fabrikken havde købt tilbage. Den var tidligere registreret N49664 og kom til København med skib omkring nyoprettede Greenlandair Charters Jet Ranger III i 1979. HDI er fra 1979, ex SE-HKD. I øvrigt var den nær kommet endnu to Jet Ranger på danske registre, idet Polar Air v/Berggaard Helikopter Service havde planer om at købe to fra Heliswiss, en amerikansk-bygget HB-XDH, fbr. nr. 578, og en italiensk-bygget HB-XMY, fbr. nr. 8334, som henholdsvis OY-HSW og 'Z. De skulle anvendes til flyvninger for Grønlands Geologiske Institut i forbindelse med søundersøgelser, men kontrakten blev annulleret.

Greenlandair Charters Bell 212 OY-HDI er i realiteten fabriksny, selv om den blev bygget i 1981 som N3901B. Den har stået opmagasineret i Arizona et par år og kom til Godthåb den 8. maj.

I fjor kom Kaj Christensens Long EZ KZ-rallye med »prøveplader« som nummer 8102, men i år med rigtig registrering, deltog den dagen før.

Navajo OY-CEN ex LN-PAC, tilhører en dansk flyveinstruktør, bosat på Island, og flyves af firmaet Helgi Jónssons Airtaxi. Cessna FRA 150M OY-SUP er ex PH-M. Cessna F 150G OY-BYD ex. D-EGEW, med nummer 15000323, er solgt til Danmark. MU-2J OY-ARV er vendt tilbage til det danske register efter halvandet år som registreret i MTU. Endelig er LS1-f OY-XNM fra 1977 solgt til D-6520.

Conairs Boeing 720 OY-DSM var i drift i sommeren 1981 og blev derefter kandidate til sletning. Skrothandleren fik vist ikke meget glæde af sit køb, for under ophugning udbrød der brand i flyet, og da brandvæsenet nåede frem, var flyet udbændt.

Og et par kommentarer til ejerskifter: Manden bag Padborg Flyvecenter (OY-BTA) hedder *Steffen Riise*, mens *Gerhard Christensen* er indehaver af West Fly (OY-CAU) og *Knud Abell* af Plysaer (OY-CEB). Metro OY-ARI flyver for det svenske lokalflyveselskab AMA Flyg.

Citation til Falck-Air

Ifølge dagspressen modtog Falck den 1. august i Roskilde et nyt fly til sin flåde, nemlig en Cessna Citation. Der er kun brugt i USA, forsynet med dør til bærer og registreret OY-CEV.

Pilot m/k

Det franske flyvevåben har nu fået sine første kvindelige piloter, mademoiselle *Christine Renoir*, *Beatrice Gilibert* og *Marie Christine Garina*. De er uddannede jettfly, men må i første omgang nøjes med at flyve transportfly.

I USA har Peoples Express udnævnet *Lynn Rippelmeyer* og *Beverly Burns* som kaptajner på Boeing 747. De menes at være de første kvinder, der fører så store fly. De begyndte begge som stewardesser, men fik lyst til at blive piloter. Efter at have fået certifikat begyndte de på mindre denigruter. De kom til Peoples Express i 1981 og blev året efter kaptajner på Boeing 747.



Protoktor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverrådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverrådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverrådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postboks 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Drøttens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm).

Dansk Flyvehistorik Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Jan Maxen, Holmegårdsvænget 3,
3320 Skævinge.
Telefon: 02 - 11 03 47.

Dansk Motorflyver Union
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55

Modelflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Bestyrelses-Unionen
Henning Lauritzen
Søllituedevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Modelflyvnings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



DANSKE FLYVERE

Protoktor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
Generel K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amler

Generalsekretariat:
Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Denmarks Flyvemuseum
Postboks 202, 2950 Vedbæk

Råd for større Flyvesikkerhed
31. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Lufttrafikreglerne

I marts meddelte luftfartsdirektoratet pludselig, at man havde udsendt ny udgave af BL 7-1 Lufttrafikregler og samtidig flyttet nogle tillæg m.m. over i særskilte BL'er. Den gamle BL 7-1 var ikke mere end to år og resultat af en omfattende høring og debat. Organisationerne var ikke gennem Kontaktudvalget eller ved høring underrettet om ændringerne, der heller ikke syntes at være særligt epokegørende efter oplysningerne i EFL 2.

Da man modtog de nye BL'er, et par dage før de kom i kraft 1. april, viste de sig imidlertid at indeholde en række problemer, der fik KDA's lufttrumsudvalg til at foretage en henvendelse til direktoratet om dem.

Fx var en ved sidste høring meget diskutert formulering i forbindelse med slæbeflyvning, faldskærmsudspring og kunstflyvning påny blevet ændret og dermed blevet uklare (3.1.4., 3.1.5., 3.1.6. og 3.1.7.3.).

Direktoratet har svaret KDA, at der ikke tilsigtes nogen reel ændring af forholdene, og at man vil ændre formuleringen igen.

I vigepligtsreglerne (3.2.2.2.) er dragefly indført på linie med svævefly, men der står ikke direkte, hvordan disse skal forholde sig til hinanden. - Direktoratet svarer, at her gælder de normale hovedregler.

Under lanterneføring har man pludselig indført krav om antikollisionslys foruden navigationslys i tussmørkeperioden, hvilket forringer mange flys mulige brugstid (3.2.3.1.).

Direktoratet oplyser, at baggrunden er et ICAO-krav fra 1982 og indrømmer, at man burde have gjort opmærksom på det. Fristen for installering af sådanne lys er dog nu udsat til 1. juli 1985. Direktoratet har ikke svaret på KDA's spørgsmål om, hvor mange fly der rammes af dette krav.

I BL 7-11 er der under signaler for flyvepladstrafik indført en bestemmelse (5.1.1.), som direktoratet bekræfter betyder, at signalgiveren overtager ansvaret for, at flyet ikke kan ramme hindringer, når han nøje følger signalerne.

Psykologi-symposium

Ohio State University er vært for det 3. internationale symposium om flyvepsykologi den 22.-25. april 1985. Det første fandt sted i 1981. Blandt emnerne er cockpit-indretning og anvendelse, piloters pålidelighed og arbejdsbelastning samt dømmekraft, ATC-automatisering og alternative adskillelssystemer, simulering og træning samt psykologiske faktorer i flyvning.

Hvis nogle ønsker at holde foredrag ved symposiet, bedes man inden 15. dec. sende et resumé (300 ord) til:

Dr. Richard S. Jensen
Department of Aviation
The Ohio State University
P.O. Box 3022
Columbus, OH 43210.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 10. sept.

KDA's budget 1985 vedtaget

KDA's hovedbestyrelse godkendte på sit møde den 14. august det 2. udkast til budget for 1985, inklusive en kontingentregulering for alle kategorier på ca. 9%. Ganske vist havde udviklingen siden det første udkast været så gunstig, især for KDA-Service's virksomhed, at budgettet i stedet for et underskud nu udviser et mindre overskud. Men under hensyn til de betydelige usikkerhedsfaktorer, et budget på et så tidligt tidspunkt indeholder, samt fordi man fortsat bruger renteindtægterne af formuen, fandt man det rigtigst at opretholde de 9% kontingentregulering.

En hel del tid gik med orientering om arbejdet i KDA's fælles udvalg. Specielt lufttrumsudvalget har haft meget at se til, idet der foruden en række BL'er til høring fra luftfartsdirektoratet uventet dukkede nye udgaver af lufttrafikreglerne, som det var nødvendigt at reagere på.

Lægeudvalget arbejder med det udkast til helbredsbestemmelserne, der pt. er til høring, og endelig nærmer arbejdet med bestemmelserne for drageflyvning og ultraletflyvning forhåbentlig sig nu et resultat.

Forløbet af jubilæumsarrangementerne og disses økonomiske resultat blev drøftet. Særkuverterne er udsolgt, men der er en del af de flotte plakater tilovers, som man søger at afsætte til gunst for jubilæumsfonden, for hvilken der skal udarbejdes en fundats. Man håber, det fremover vil lykkes at interessere store fonde i at støtte KDA på KDA's fødselsdag den 20. januar.

KDA-aktiviteter siden sidst

16/7: Gratuleret Søren Jakobsen (M. Voss).

3-5/8: Anthon Berg rally (Søren Jakobsen).

14/8: Hovedbestyrelsesmøde (bestyrelsen, P. Weishaupt og MV).

15/8: Møde i det rådgivende helbreds-nævn (MV).

Flyvesikkerhedskongres i Indien

Den internationale sammenslutning af kvindelige piloter, The Ninety Nines, indbyder til flyvesikkerhedskongres i Bombay i Indien den 8.-12. marts 1985. Kongressen åbnes af *Indira Gandhi*, og der bliver internationalt kendte talere fra mange lande, inkl. amerikanske astronauter. Der er adgang for alle - også mænd!

Tilmelding senest 31.12. til præsidenten *Marilyn Copeland*, 1308 Kevin Road, Wichita KS 67208, USA.

Friedrichshafen-udstillingen 85

AERO 85 udstillingen, der holdes samtidig med en motorudstilling i Friedrichshafen, finder næste år sted i dagene 27. til 31. marts og er en udstilling for flyvesport og almenfly i samarbejde med Deutsche Aero Club.

Kalender - alment

3-9/9 Farnborough-udstilling

26/10-2/11 FAI generalkonference (Prag)

Nye direkte medlemmer i KDA

Civ.ing. *Freddy Lund Jacobsen*, Lyngby
Flymek.lærling *Henrik G. Johansen*, Gen-
tofte

Folmer Andersen, Karise

Maskinhandl. *Erik Jørgensen*, Ølgod

Gårdejer *Peter Schultz*, Kokkedal

Nye bøger i KDA's bibliotek

Timothy R. V. Foster: *Flying in Congested Airspace*.

Joe Christy: *Engines for homebuilt Aircraft & Ultralights*.

Joe Christy: *Build your own Low-cost Hangar*.

Jeff W. Griffin: *Pilot's Guide to Weather Forecasting*.

Joe Christy: *Aircraft Construction, Repair & Inspection*.

FAI-rekorderne

Blandt de seneste *anerkendte* verdensrekorder i svæveflyvning er *Hans Werner Grosse's* 500 km trekant i Australien i vinter på 159,64 km/t med ASW-22, en ud-og-hjem på 1052,744 km i Janus C i Sydafrika, udført 26/12 af *Erwin Müller* og *Karl Senne*. Endelig har *Fritz Rueb* fået anerkendt sin 500 km trekant den 13/1 i Sydafrika med Nimbus III MR på 138 km/t (motorsvævefly).

- Af *anmeldte* rekorder har østrigeren *Joseph Starkbaum* med varmluftballon klasse AX-7 den 20/6 været i 12.375 m højde, mens franskmændene *M. Arnould* i klasserne AX-10 til -15 den 6-7/7 har lavet en varighed på 40 t 12 m 05 s med passager.

Og hans landsmand *J. P. Mathias* har samtidig fløjet en mikrolet 695 km i lige linie, mens amerikaneren *R. Rowley* i lukket bane med en Mitchell A-10 har fløjet 144,8 km.

Amerikaneren *G. Hertzler* har i klassen C-1-a (300-500 kg) fløjet en Varieze 3194,62 km i lige linie, mens *Jeana Yeager* i samme type har fløjet 3900 km på lukket bane - træning til verdensomflyvningen?



DKFU-grundtræning på Avnø

11 piloter kunne glæde sig over flyveåb-
nets gæstfrihed lørdag d. 11/8. Farum Fald-
skærmsklub stillede venligst lokaler til rå-
dighed for os sammesteds.

Den høje skybase begunstigede dagens
træning og aerobatiske luftdåb for tre nye
medlemmer: *Martin Nielsen*, Allerød,
Frank Jørgensen, Kbh. og *Flemming Han-
sen*, Kbh.

Vore svenske kammerater mødte op
med en Zlin 226 fløjet af *Lasse Davoust* og
Ilkka Ericsson. Et vellykket arrangement.

Unionen planlægger et PR-fremstød til
landets flyveklubber, hvor flere grupper ar-
bejder med erhvervelsen af kunstfly-
ningsfly: Lindtorp en Pitts, Tåsinge for-
handler om en MFI-9.

Flere oplysninger kan indhentes hos *Jan
Maxen*, tlf. 02 - 11 03 47.



Sekretariat,
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted

Formand:	Johan Baade	09-17 19 34
Næstfmd.:	Finn Brinch	07-11 64 31
Kasserer:	Bøge Osmundsen	02-29 41 75
Sekretær:	Ricard Matzen	03-61 52 50
Redaktør:	Knud Larsen	03-42 45 16
	Gunnar Hansen	04-72 11 28
	Knud Nielsen	05-65 74 25

DMU Sjællandsmesterskab i Ringsted

Sjællandsmesterskabet er regionsmester-
skab for Sjælland og Øerne. Midtsjællands
Motorflyveklub arrangerer Sjællandsme-
sterskab i Ringsted lørdag d. 22. septem-
ber 1984. Briefing kl. 1300. Efter konkur-
rencen vil der være fællesspisning med
medbragt mad. Smørrebrød kan dog be-
stilles sammen med tilmeldingen. Startge-
byr 30 kr. pr. pilot.

ALLE kan deltage, husk kort 1:200.000
over Sjælland.

Tilmeldingsfrist senest d. 18. september.

Tilmelding til *Claus Brun*, tlf. 03 - 63 30 05
efter kl. 18 eller *Jens Kannegård*, tlf. 03 -
63 47 19.

Vel mødt.

Alternativ dag søndag d. 23. september
1984 kl. 1000.

Lindtorp Rally og DMU Regionsmesterskab

Danmarks næststørste flyrally 1984 og
DMU's Regionsmesterskab afholdes lør-
dag d. 15. september. Briefing kl. 1000. Der
er mulighed for at vinde flotte præmier.
Tilmelding til Lindtorp flyveplads senest d.
11. sept. på telefon 07 - 48 73 33.

Anthorn Berg rally 1984

Der var tilmeldt 75 fly til rallyet, der kom 75
og der gennemførte 75 - for første gang i
rallyets 15-årige historie. Af disse fly fløj 9 i
en veteranklasse, som blev gennemført for
første gang i 10 år. I den almindelige klasse
fløj 7 alene, mens resten havde navigatør
med. 13 fly kom fra Sverige, 2 fra Svejts, 2
fra Tyskland, 1 fra Luxemburg og de reste-
rende 57 fra Danmark.

Resultaterne i veteranklassen blev:

	points
1. <i>Palle Jespersen/Erik Søndergaard</i>	128
2. <i>Ricard Matzen</i>	155
3. <i>Jens Kannegård/Leif Pedersen</i>	172
Suveræn vinder i den almindelige klasse blev <i>Kurt Gabs</i> med -49 points fulgt af	
2. <i>Gunnar Hansen</i>	74
3. <i>Hans Møller Hansen/Kirsten Sørensen</i>	83
4. <i>Hugo Nielsen/Steen Kramer</i>	92
5. <i>Mogens Anker/Steen Arnesen</i>	99
6. <i>Henning Mortensen/Hans Birkholm</i>	100
7. <i>Bente Stabell/Peter Langkilde</i>	103
8. <i>Anders Hellström/Jan Tingström</i>	129

Kalender - motorflyvning

1/9	DMU	Regionsmester
	EKVD	
15/9	DMU	Regionsmester
	EKHO	
21/9	Ronde de Nuit (IFR-airrally), Reims, Fran	
22/9	DMU	Regionsmester
	EKRS	
22/9-30/9	Air rally of France	
28-30/9	13. Guernsey Air Rally	

Oplysninger om ovenstående - ko-
DMU's sekretariat.

Nyt fra DMU

Certifikatudvalget meddeler, at anno-
ringerne efter interesserede til en fors-
gruppe, der ville prøve et »lille A-V-
certifikat baseret på eneflyvningsbe-
ikke har givet nogen henvendelser. D-
vil vi stille sagen i bero, indtil der m-
senere viser sig interesse.

Vedrørende lømpelser i BL 1-2 *vejni-
luftfartøjer*, har vi som svar på vor hen-
delse fået mundtlig tilsagn om, at LF-
positivt på sagen og er indstillet på, at
fartøjer under 2000 kg MTOW, som an-
des til privatflyvning af ejeren, fritage
reglen om vejning hvert 5. år. Det er
forudsat, at evt. ændringer af flyets
vægt og tyngdepunktsbeliggenhed b-
ningsmæssigt lader sig fastsætte.

Vi kan vente en ændring af BL 1-2 i
af nogen tid. Indtil da kan man for-
med dispensationsansøgning i hver-
kelt tilfælde.

DMU T-shirt

DMU har fået fremstillet T-shirts af hø-
litet med DMU's logo på brystet. Trø-
findes i størrelserne medium, large o-
tra large. Prisen er uanset størrelse 75
incl. forsendelse.

DMU selvkøbende mærkater

Der er endvidere fremstillet selvkøb-
DMU-mærkater i størrelsen 11 x 15 cm
eksempel i FLYV nr. 8 side 249. Mærk-
ne kan anvendes på fly, biler, både m.
koster 5 kr. pr. stk.

Bestilling:

T-shirt OG mærkater samtidigt:
Send 75 kr. pr. stk. hhv. 5 kr. pr. stk.
check eller til giro 5 46 46 25 til kasse
Børge Osmundsen, Toftvangen 70,
Helsingør.

Kun mærkater:
Send 5 kr. pr. stk. i check eller frimær-
vedlagt frankeret (3,70 kr.) svarkuv
ovennævnte adresse.

Kun T-shirt:
Send 75 kr. pr. stk. i check eller til
5 46 46 25 til ovennævnte adresse.

Nyt fra motorflyveklubberne

Aarhus Flyveklub var d. 30. juni til-
flyvning i Tirstrup. Det var bare alle ti-
Her kunne alle de, der blev væk, vir-
lære noget. Det er rart at have prøvet
den dag, man får brug for det. Derfor

te vi, at til efteråret skal vi igen til GCA-ning i Tirstrup. Denne gang skal vi have piloter fra Århus med, også dem der er tilknyttet klubben, for de kan også noget ud af det. Interesserede kan hente sig til *Johannes Pedersen*, tlf. arbejde 6 - 98 55 77.

er klubbaften d. 4. september og d. 2. oktober. Generalforsamling er d. 23. oktober.

orsens Flyveklub har afholdt klubmøde. Vinder blev Hugo Nielsen/Steen. Poul Halse/Ole S. Nielsen blev nr. 2. Hauge Dahl/Svend Erik Jørgensen blev nr. 3. pladsen.

ds herreds Flyveklub deltager med 10 medlemmer i turen til Farnborough i september.

Baden rally i 25 år

tske aeroklub afholder 6.-9. september det 13. internationale Baden-Baden, og samtidig afholdes det 9. europæiske «Privatpilotentreffen». I år er det 25 år siden, det første af disse rallyer blev afholdt. Man mødes i Reims-Prunay i Frankrig med officiel åbning om aftenen, og den 7. går det løs med flyvningen til Baden-Baden, enten som konkurrence eller turisme. Den 8. er der en særlig konkurrence og om aftenen stor afslutningsfest i Kurhaus Baden-Baden.

Yderligere hos Deutscher Aero Club, tlf. 666 67 31.

for rallypiloter

4. VM for rallypiloter blev afholdt i Italien den 29/6-1/7. Individuelt vandt *Ferri*, Italien foran *Swadek*, Polen, og *Wooldridge*, England.

Individuelt vandt Italien foran Danmark og Vesttyskland, oplyser FAI.

nr. 2 i Cognac



Jens Pedersen

der kun et enkelt dansk fly med i det største internationale cognac-rally, hvor Danmark som bekendt har gjort sig godt om de senere år. Det var *J. Pedersen* og *Hauge Dahl* ved Bjerringbro, der imidlertid opfyldte de gode traditioner ved at blive nr. 1 og 2 af de 44 deltagere. Han var nr. 1 i selve rallyet, men mistede de sidste 44 points i landingen i forhold til sine værdier i konkurrencer, og var så nr. 2 med 935 points efter vesttyskeren *H. Frielingsdorf* havde 953, og som øgede sit forspring om aftenens cognac-smagekonkurrence sammenlagt fik 1003 points mens *Jens Pedersen* fik 955 og nr. 3, en italiener, 900 points. Tyskeren vandt sin vægt i cognac, mens de andre måtte nøjes med et par overkommelige flasker.

Det var 3. gang, *Jens Pedersen* deltog i et rally. Han er 68 år.



50 års jubilæet den 5. oktober

Dansk Svæveflyver Unions 50 års jubilæum er jo allerede fejret dels i forbindelse med repræsentantskabsmødet i foråret, dels ved at holde Nordic Open, men selve dagen, fredag den 5. oktober, skal naturligvis markeres, og det sker kl. 1400-1700 i Idrættens Hus, Brøndby Stadion, Glostrup ved København.

Der vil blive sendt indbydelse til en række organisationer, unionen samarbejder med, og til tidligere rådsmedlemmer. Men iøvrigt er alle - gamle som nye svæveflyvere - hjerteligt velkomne den eftermiddag i Idrættens Hus.

Også FLYV vil i nr. 10 markere, at den første specialgruppe i KDA nu er nået så vidt.

Nyt fra DSvU

Meddelelse nr. 25 opfordrede til revision af listen over svæveflyvernes kontaktpersoner i DIF's amtskredse samt til at få tallet op til to i hver amtskreds.

Medd. nr. 26 indeholdt yderligere sider om uddannelse til unionshåndbogen, nemlig type-, start- og passagernormer. Kort efter blev tilsvarende i mindre format udsendt til klubberne til fordeling til instruktørerne.

Medd. nr. 28 af 14/8 opfordrede klubberne til at tage hensyn til Blue Moon øvelsen om formiddagen den 18/8. Medd. nr. 29 af samme dato opfordrede til udskiftning af for gamle redningsfaldskærme.

Nye rekorder anmeldt

Verdensmester *Stig Øye* deltog i juli efter indbydelse i Hilton Cup i Nevada i USA, hvor der blev sat en stribe af nationale rekorder samt et par verdensrekorder 5 dage i træk.

Øye gør krav på sammen med sin ledsager *Knud Andersen* den 26/7 at have slået den tosædede nationale rekord over 500 km ud-og-hjem ved at flyve 110,8 km/t samt en distance på 559,42 km - begge overgår *Finn T. Andersens* gældende. Øye og *Knud* fløj *Janus C*.

To dage senere satte Øye den ensædede rekord på 300 km trekant (nu *Braes'* med 125,62 km/t) op til 141,4 km/t med en ASW-20B.

Både *Kees Musters* (151,0) og CIVV-præsident *Bill Ivans* (149,3) fløj hurtigere.

Vejret var godt i de 8 dage, Hilton-vinderne og de indbudte fløj, men blev endnu bedre den følgende uge.

- Andre danske svæveflyvere flygter fra den nordeuropæiske sommer ned til *Finn Andersen* i Spanien, hvor han og *Edvin Thomsen* den 20/7 satte *Finn's* egen tosædede rekord på 300 km ud-og-hjem op til 117,7 km/t mod de hidtidige 88,7.

- Nu kunne det være rart, om det danske vejr engang igen gjorde det muligt også at flyve rekorder i Danmark.

Kalender - svæveflyvning

27/8-8/9 Grundkursus (Arnborg)
15-22/9 HI-kursus 3.
5/10 DSvU 50 år

NORDIC - OPEN '84



Årets Arnborg Åben var i anledning af unionsjubilæet gjort til Nordic Open med invitationer til også andre europæiske lande om at være med. 47 fly var tilmeldt, heraf 6 udenlandske: 3 hollandske, 2 norske og et tysk.

Størst var klubklassen med 23, mens 15 m klassen havde 11, den tosædede klasse 9 og klubklassen kun 4 - i hvert fald i begyndelsen.

Vejret i ugerne 31 og 32 bød på udmærket sommerferievej, men det var længe om at tage sig sammen til svæveflyvevej, så den første uge var der kun én gyldig dag (torsdag), men i den anden til gengæld 4 dage i træk med bedste vejr til sidst.

I standardklassen kunne *St. Libellerne* stadig gøre sig gældende, og en af dem, ført af *Esben Christensen* og *P. Meilhede*, *Billund*, gik endda hen og vandt med 3294 p. Derpå fulgte *Knud Høst*, SG-70, med 3294 og *Bonni Kryger*, Nordsjælland, med 3266, begge på LS-4. Nr. 4 blev *Kenno Pedersen*, Vejle, på *St. Libelle* med 3051 og nr. 5 *Jan Skytte*, Århus, på *Cirrus 75* med 2883. Sidste og afgørende dag var en 236 km polygen med 3 igennem (*Bonni* med 63.22 km/t).

Samme opgave havde 15 m klassen, hvor 4 kom igennem, *Anders Ulrich*, Silkeborg, på ASW-20 med 68,28 km/t. Det rakte til en samlet 4. plads. Nr. 1 blev *Anders Mølgård*, Herning, med 4115 p (ASW-20). Andenpladsen - på samme type - tilfaldt *Jørgen* og *Erik Døssing*, Viborg, med 4030 og nr. 3 blev *Knud Møller Andersen*, Herning, med 3883 på ASW-20FP.

De to andre klasser fik kun 4 gyldige dage. To K6E lå i spidsen: *Svend Andersen*, Tølløse, vandt med 3871 fulgt af *Mogens Møller*, PFG, med 3770. Nr. 3 blev hollænderen *Tom Ottenheim* på Skylark II med 2992. *Mogens Møller* vandt sidste dags 116,5 km, som alle 4 gennemførte, med 55,76 km/t.

Den glædeligt store tosædede klasse vandt *Carsten Thomsen*, Skive, på *Twin*

Acro med 2514 p. De 116,5 km sidste dag vandt han med 58,71 km/t (6 af 9 kom igennem). Nr. 2 samlet blev *Fritz Schneider* + 3, Århus, med 2403, der efter EM i Finland til en afveksling fløj uden motor.

Nr. 3 blev *Jan Senft* + 3, Holland, med 2129 på ASK-21. Der var to ASK'er og 7 Grob-fly med. En ASK-13 havde foretrukket klubklassen.

Transportvognskørsel

Knud Høsts gode råd om kørsel med transportvogn skal have følgende bemærkninger. Jeg fik selv en instruktiv omend lidet ønskværdig oplevelse på vej til Frankrig, idet jeg fra bagsædet punkt for punkt kunne følge med i begivenhederne.

Jeg vil fraråde nogen at accelerere ned ad de lange tyske motorvejsbakker for at holde træk på krogen. Du ender med over 150 km/t i bunden, og passerer du en lastbil der, kan det være, at vi så skal have den første ulykke med personskade.

Pak vognen rigtigt som anført af Knud (der uden grund konkluderer, at vi ikke havde pakket rigtigt), og kør så hele tiden ihukommende, at du har mennesker med, samt et feriepakket vogntog på 2,5–3 tons og et 200.000 kroners svævefly. Lev op til dit ansvar som fører af et motorkøretøj, kør aldrig stærkere, end du magter, og aldrig stærkere end at du ned ad bakke eller ej kan decelerere ved bremsning uden at miste kontrollen og endeligt, hvis du ikke er god til glatførekørsel, for det er samme teknik, kør aldrig over 80 km/t.

Har du som erfaren anhængerchauffør det økonomiske ansvar for transporten, så råder jeg dig til at sætte en fast grænse for dem, der kører for dig, uanset om de bliver sure over din indblanding i deres »ret« til at køre.

Jan Schmeltz Pedersen

Ovenstående indlæg aktualiseres ved endnu en hændelse af denne art, hvor en transportvogn blev stærkt og en LS-1 en del beskadiget ved at rulle rundt og gå løs fra den trækkende bil, da vogntoget kom ud af kontrol under kørsel ned ad bakke!

Kunsthjvning i Zell am See

Austrian Airlines har udsendt prospekt om en »pakke« med undervisning i kunsthjvning i svævefly i svæveflyvecentret Zell am See kombineret med 7 nætters indkvartering. I år foregår det fra 15/6 til 26/10, men det er meningen at fortsætte i 1985.

Østrigerne er dejligt ikke-bureaukratiske: S-certifikater fra ICAO-lande er umiddelbart gyldige. Folk fra ikke-ICAO-lande skal have deres valideret, men det sker på luftfartsmyndighedernes lokale servicestation i Zell am See!

Diplomer

Mål-diamant

Flemming Vasegaard, (Ålborg*)

Frede Olsen, (Viborg*)

Jens Bækgaard Mortensen, (Herning)

*) var fejlagtig skrevet som højde-diamant i nr. 8.

Sølv-diplom

1328 Helge Munk, (Ø.S.F.)

1329 Jørn Rehne Andersen, (Århus)

1330 Peter Gwozdz, (Århus)

1331 Bendt Åge Grønbæk, (Midtsjælland)

1332 Niels Arge Hansen, (Kalundborg)

1333 Kristen Jensen, (Herning)

Ikke motorfly på Vøjstrup

På grund af en miljøklage ser Fyns Svæveflyveklub sig nødsaget til at meddele, at motorflyvning er forbudt på Klubbens plads ved Vøjstrup.

Dette gælder såvel for motorfly, som for motorsvævefly.

Med venlig hilsen

FYNS SVÆVEFLYVEKLUB

Må du flyve med passager?

Har du inden for de sidste 90 dage udført mindst 5 flyvninger på svævefly, heraf mindst 2 fra førersædet på den type, du vil give din passager en tur i?

Det skal du tænke på, hver gang du vil tage en passager op.

Mangler du nogle af de fem ture, må du først få dem fløjet.

Kalender – anden flyvesport

22/8–2/9 VM faldskærm (Vichi, Fr.)

26–31/8 EM varmluftballon (England)

29/8–9/9 VM faldskærm, klassisk (Vichi, Fr.)

17–22/9 VM i linestyling (USA)

14–18/10 VM med indendørs model (Japan)



Danske sejre ved NM i formationsspring

Det danske 8-mandshold og det danske 4-mands hold vandt begge de nordiske mesterskaber i formationsspring ved Stockholm i sommer. Det var holdet Flying nesis, hvis »bedre halvdel«, kaldet Reg mene, blev nr. 1 i 4-mands, mens den anden halvdel kaldet Muldvarpene blev nr. 2.

Medvirkende til resultatet var 90.000 kr. fra Team Danmark, der muliggjorde en nedstræningsophold i Frankrig med tidligere amerikansk verdensmester og instruktør.

VM for skalamodeller

I begyndelsen af juli afholdtes i Le Bourget ved Paris VM for skalamodeller, opdelt i linestyrede (F-4-B) og radiostyrede (F-4). Tre russere besatte de individuelle pladser i F-4-B med *M. Fedosov* som mester. Følgerigt vandt Sovjet også nationskonkurrencen foran USA og England.

Med radiostyrede vandt *D. Masten* med en landsmand på andenpladsen og en amerikaner som nr. 1. Her vandt Schweiz holdkonkurrencen foran England og USA.

To danske deltagere blev nr. 31 og 32.



Hvad gør man med udtjente svævefly som fx den to-sædede Rhönlerche? Ja i Finland har Pentti Alanne omkonstrueret dem til motorsvævefly (enssædet), og der findes 10–15 experimentalfly af Motorlerche med VW-motor. Glidetet 17, mindste synk 1 m/sek. De dog ikke ved EM. Alanne har som andre også motoriseret en Blanik. Og en motoriseret Pilatus B-4 dukkede også op en dag under

G DE SÅ ANNONCEN I



kalenderen »Flyvningens historie fra den til 1959« tegnet af Otto Nielsen. 13 der (indrammet/refleksfrit glas) sælges et for højeste bud over kr. 5.000,00. Tlf. 03-14 50 95 efter kl. 1800.

GRATIS KATALOG
på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudslager!
ARMY-VARER
Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

ingsauktion over flyvemaskine

begæring af Advokatkontoret i Lunderskov for en pant- og udlægshaver afholdes den 2. oktober 1984 kl. 14.00 på domkontoret, Tinghusgade 2-4, 7200 Grindtvangsauktion over 1 stk. fly, type Cessna 10Q, kendingsbogstaver OY-BJU, fabriksnr. 310Q 0121, type certifikat 3A10, år 1970.

gtigelse af flyet kan ske efter aftale med advokatkontoret i Lunderskov, Storegade 24, Lunderskov.

ionsdokumenterne ligger til gennemsyn ommerkontoret.

redretten i Grindsted, den 31. juli 1984.

H. Stamp, retsassessor

Udlejning Piper PA 28/151

start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83

Søndage og helligdage - 02-28 46 10

RØV AT LEJE EN NY CESSNA!

Air udlejer nu CESSNA FLY (nye). Hvor gamle modeller når nye, lækre tilby-

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



Super Cub 150 købes

Model 1968 eller nyere. Behøver ikke være luftdygtig.

Juha Ritaranta, Sienikatu 3D
SF-04200 Kerava, Finland

Part i B/I skolefly købes

Event. købes 50-100 flyvetimer.

Thomas Krum
02-33 44 04

Anpart i Piper købes

Anpart i PA 28/235, PA 28 R eller PA 32 købes.

Henv. 02-42 07 60 aften

CESSNA FLY

Går De med flykøbs tanker!

Ved ordre inden 28. september 1984 kæmpe rabatter på op til 75.000 USD + Sun-Air rabat.

Kontakt Sun-Air omgående på tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 182, 310, Piper 140, 180, 235, Horizon, AA5. Aztec PA 23/250. Rallye, Mooney.

H. L. AIR ApS tlf. 05-43 51 33

Privat tlf. 05-62 66 16

**CESSNA 172 TT2500 1976 IFR ENG STILL
1400 HRS AUTO PILOT. PA 30 TWIN CO-
MANCHE TURBO CESSNA 172 TT3000
ENG 1000 HRS NARCO 720 IFR BANNER
TOWING EQ. Contact: 05-13 79 00**

STANDARD CIRRUS G/81

27.000 DM, L/D 1:38,5. Lev.tid 3 måneder, 10 st. redan sålda. Fast stabilisator, Autom. højdroderkoppling (som på Ventus), Mini-Nimbus huv.

Priset inkluderer: Vattentankar, önskad målning, reg. bogstaver, tävl.nummer, ving-, stabilisator- och huvöverdrag, TE-rör.

Cirrus Flyg Borås, Sverige
Ingemar Sjöholm

Tel. 033/114800 (hem), 168074 (arb.)

BRUGTE FLY

CESSNA, PIPER, MOONEY og BEECH.

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



Beech Travelair

B-95A, SN. TD 540

TT 4500. Eng 800 timer rest.

King silver Crown/IFR

KCS-55 slaved gyro.

Fuld afisning. Wing lev. autopilot.

Mtow 1920 kgs,

TAS 170 kts/FL 100

pris: kr. 350.000

Beech A-90 Kingair

1965 model. TT 8200.

Eng 400/0 SMOH.

Ny maling. Collins Radio.

H-14 autopilot.

Pris: net. 250.000 US\$.

ALKAIR

Skodsborg Strandvej 248, 2942 Skodsborg

02-89 33 44

Til salg

Sædeles velholdt motorsvævefly, SF-25-B-Falke: OY-XGI. Tilbage på motor: 420 timer. Ny FV radio med 720 kanaler medfølger. Flyet kan beses og prøves på Midsjællands Svæveflyveplads, Slaglille, efter nærmere aftale med Finn Friis på tlf. 03-64 63 85.

Til salg:

PA-28-180 C, OY-BAE. Rest Motor ca. 1260 timer. King KY 92, Narco 12A, Transponder. King KT 76 A trp. Egt.-Wingleveler, gyropanel. En ærlig slider til salg for kr. 99.500.

Scheel Alpina

Roskildevej 453, 2610 Rødovre

01-75 70 85

LS-4 (konk. nr. X7)

sælges fordelagtigt m/u tilbehør.

Henv. Jan Andersen

Tlf. 01-77 09 69/01-78 90 48

Bliv flyejer nu!

Part i Piper Cherokee, 235 HK, constant speed propel, autopilot, fuld IFR, billigt til salg.

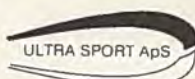
01-67 55 66 eller 02-94 27 78



Rally

Den ultralette – kendt for
SIKKERHED - YDEEVNE - MANØVREEGENSKABER

Enkelte forhandlerpositioner ledige



Ulrikkenborg Alle 5 2800 Lyngby
Telefon 02 88 28 50 / 02 18 34 55

Piper Aztec F Turbo 1976

Totaltid 2400 t. motorer 500 t. efter overhaul. Propeller 800 t. efter overhaul. Dual Flight Instruments, Dual ADF. Slaved compass m. PDI. Longe range tanks. Sælges af ejeren. Eventuelt større part til salg, som event. kan byttes med B/I skolefly. Event. salg af større antal timer.

AERO CONSULT FRITZ KRUM APS
Tlf. 02-33 44 04

TÆNKER DU PÅ FLY-CERTIFIKATER!

Sun-Air starter flyskole til A, B, C og D-certifikater, en- og tomotors, PFT m.v.

Prøv Sun-Air og få et fast tilbud.
Kontakt Sun-Air, tlf. 05-33 16 11

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



Flymekaniker bliv

VÆRKFØRERASSISTENT

Jobbet: Til en nyoprettet stilling søges en flymekaniker, der kan assistere vore 2 værkførere for motor- og propelværksted med ordrestyring, teknisk underlag, kundekontakt m.v.

Stillingen tænkes udviklet til et selvstændigt arbejdsområde, når komponentafdelingen om 1 år udskilles fra de nuværende afdelinger.

Kvalifikationer: Stillingen ønskes besat med en yngre M-certificeret medarbejder. Endvidere vil der blive lagt vægt på følgende egenskaber:

- Supplerende uddannelse som VF, teknonom eller merkonom
- læse og tale engelsk
- faglig dygtighed
- udadvendt natur
- have lyst til at tale med kunder
- udpræget ordenssans

Gage: Vi tilbyder god løn efter kvalifikationer.

Ansøgning: Skriftlig ansøgning sendes til **Scanaviation A/S, P.O. Box 139, 2770 Kastrup**, således at den er os i hænde den 10. sept. 1984. Yderligere oplysninger om stillingen fås hos direktør Finn Rasmussen på tlf. 01-51 42 22.

Scanaviation A/S overhaler flymotorer, propeller, komponenter og udfører større strukturarbejder inden for general aviation.

Vore kunder befinder sig i dag i Skandinavien og Holland, men bliver i 1985 udvidet til også at dække en del af Tyskland. Vi har gamle traditioner, men er en ung dynamisk virksomhed med 35 års erfaring inden for branchen og er Skandinaviens største af denne art.

SCANAVIATION A/S

DANMARKS MEST POPULÆRE REDNINGSFALDSKÆRM

SLIMFIT MK-II

Passer som syet til enhver pilot i ethvert fly. Priser for alle tegnebøger - også din.



I anledning af vort 15 års jubilæum og indvielse af vore nye lokaler, holder vi en festlig reception på vor adresse lørdag d. 15.9.84 fra kl. 1400. Alle er velkomne til et krus øl og en pølsemad, og en lille svingom til musik fra Storyville Stompers.

SCAN PARA

Smedegade 3 - Snoldelev - 4621 Gadstrup
02-39 14 14

BØGER

og tidsskrifter

History of the German Night Fighter Force 1917-1945 af Gebhard Aders. 284 s., 23 ill. 12 kort + tavler m. 186 fot. & 2 ill. Ib. Kr. 217,25

Alan Bramson:

Be a better Pilot. 240 s., 74 fot. & ill. Kr. 185,00

Flight Tested. An illustrated Handbook of Comparative Airtests, 256 s. Over 100 fot. Kr. 229,00.

Make Better Landings. 235 s., 80 fot. & ill. Kr. 193,75.

Alle tre indbundne og i format 23x18½ cm

Aircraft of the Soviet Union af Bill Gunston. Det fyldigste standardværk nogensinde. 416 s. 421 fot. 345 rids. 28x22 cm, ib. Kr. 625,00

The Hamlyn concise Guide to Soviet Military Aircraft af B. Sweetman. Tjenstgørende til piloter. 207 s., 15 3-plan skitser i farver. 55 sider rids i farver. 220 3-plan skitser og rids. Røntgentegn. 110 fot. Ib. Før kr. 182,75. Nu kr. 89,00.

Air Extra. Kvartalsblad. 40 s. pr. nr. I. Abonnement kr. 65,75, pr. stk. kr. 21,75.

Air Pictorial. Månedlig. 40 s. pr. nr. I. Abonnement kr. 217,50, pr. stk. kr. 24,00

Aircraft Illustrated. Månedlig. 48 s. pr. nr. III. Abonnement kr. 200,00, pr. stk. kr. 20,50.

Alt om Hobby. 8 nr. pr. år. 68 s. III. Abonnement kr. 149,00, pr. stk. kr. 23,00.

Modell Magazin. Månedlig. 44 s. pr. nr. I. Abonnement kr. 318,00, pr. stk. kr. 35,25

Aviation News. Ugentlig. 48 s. pr. nr. I. Abonnement kr. 336,00, pr. stk. kr. 17,00

Scale Aircraft Modelling. Månedlig. 48 s. pr. nr. III. Abonnement kr. 199,50, pr. stk. kr. 21,75.

Scale Models. Månedlig. 52 s. pr. nr. I. Abonnement kr. 245,50, pr. stk. kr. 27,25

Alle blade har ca. A4 format, abonnementspriserne er for et år og tillægges eventuelt forsendelsesomkostninger = portoudgifter

Air International. Verdens førende flyblade. 52 s. pr. nr. III., også mange farvefot. m. r. Nye priser: Abonnement kr. 177,50, inkl. forsendelse 215,50. Pr. stk. kr. 20,00.

ROSENKILDE OG BAGGER A/S



forlag - boghandel - antikvariat

Kron-prinsens-gade 3 - Postboks 21
1017 København K - (01) 157044

Lær at flyve
her i sommer....

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. B = trafikflyvercertifikat af III klasse. C = trafikflyvercertifikat af II klasse. D = trafikflyvercertifikat af I klasse. I = instrumentbevis. IFR = instrumentflyvning. VFR = sigtflyvning. PFT = periodisk flyvetræning. TWIN = tomotors. INT. = internationalt. NAT. = nationalt. nat-VFR = tilladelse til at flyve i mørke. FLT = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA

A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.

A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.

Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.

Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Padborg Flyvecenter

Tøndervej 43, 6330 Padborg.

Tlf. 04-67 68 28.

A, B, I, PFT-A, B, Nat-VFR, omskoling,
teori-A, Int./nat-VHF, FLT-bevis.



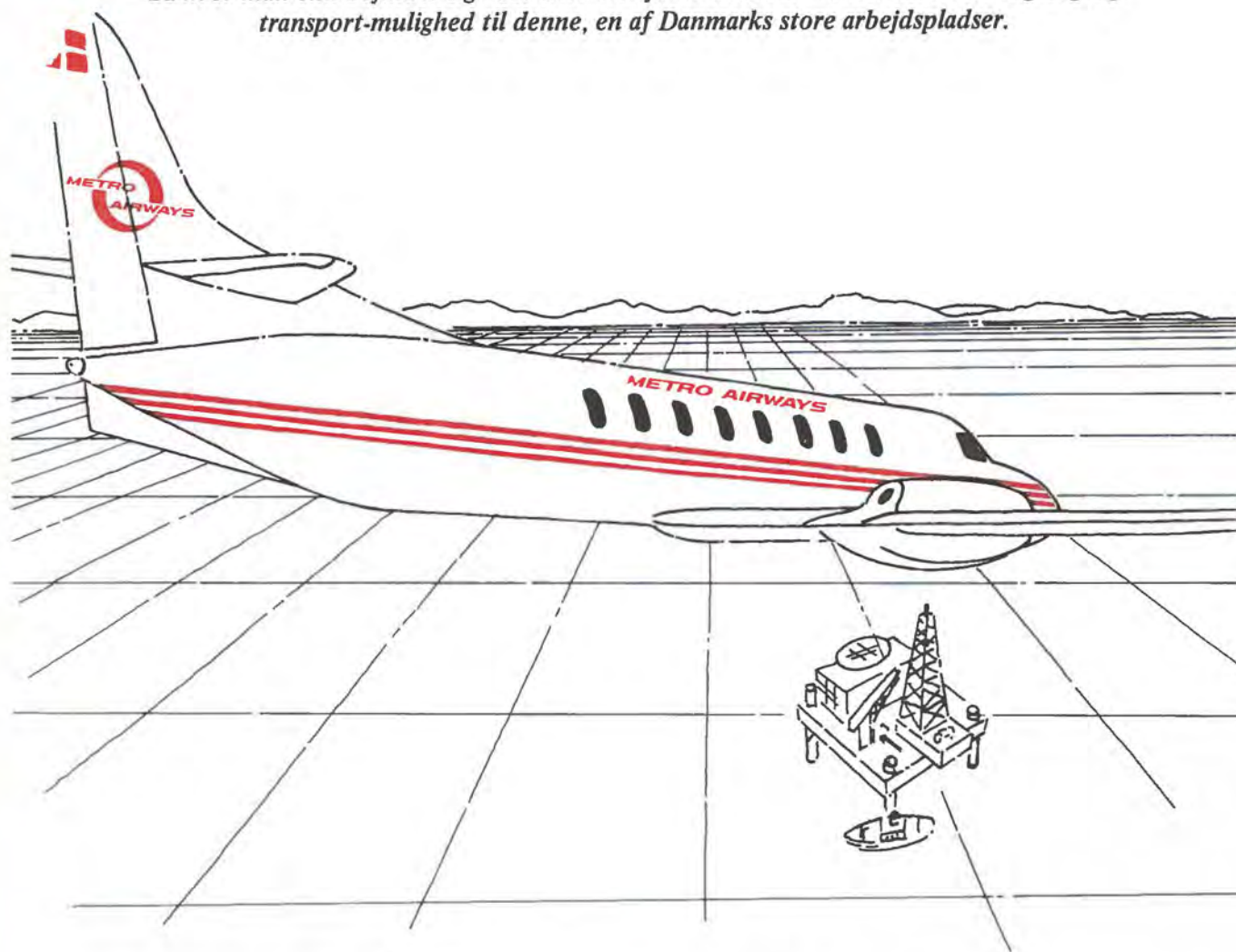
Flyforsikring
01-13 14 15



Dansk Søassurance
Hafnia Forsikring
Holmens Kanal 22, 1097 København K.

Hello, Aberdeen... - here we come!

Aberdeen i Skotland er off-shore branchens knudepunkt.
Herfra udskibes forsyninger og mandskab til olie-boreplatformene i Nordsøen.
Og herfra foregår hjemtransporten, når de barske gutter skal hjem og slappe af hos familien.
Der har længe manglet en mere direkte forbindelse til denne
- også for Danmark - så vigtige by. Men det har Metro Airways nu gjort noget ved!
Vi har simpelthen forlænget Indenrigsruten Roskilde - Stauning til også at omfatte Aberdeen.
Så hvor man end befinder sig - øst eller vest for Storebælt - er der nu en let tilgængelig
transport-mulighed til denne, en af Danmarks store arbejdspladser.



Sådan kommer du til Aberdeen i Skotland:

	Mandag - fredag
Afgang fra Roskilde	kl. 9.00
Afgang fra Stauning	kl. 10.10
Ankomst i Aberdeen	kl. 11.30 (dansk tid)

Sådan kommer du hjem igen:

	Mandag - torsdag	fredag
Afgang fra Aberdeen	kl. 14.25	kl. 12.35
Afgang fra Stauning	kl. 16.35	kl. 14.45
Ankomst i Roskilde	kl. 17.15	kl. 15.25

METRO
AIRWAYS

Booking og oplysning: 02 - 39 11 19
Charterflyvning: 02 - 39 11 15

Solhøjgårdsvej 6 - 8 - Roskilde Lufthavn - 4000 Roskilde
Tlf. 02 - 39 11 15 - Telex 43147

FLYV

10

ÅRGANG

OKTOBER 1984

KR. 13,00



World Jet Trading

- when you want to trade-in, buy or sell...

LEARJET 35A
1977, TT 3080 HRS
ENGS. 2250/2590
CARGO DOOR
NEW INT/EXT
ONE OWNER

LEARJET 35A
1981, TT 1400 HRS
DUAL FIS-84 FD
ASB 850 HF
RDR 1300 RADAR
8 PASS

LEARJET 25B
1974, ENGS.
10/2400
HRS SOH
ASB 100 HF
NEW INT/EXT 1981
ONE OWNER

LEARJET 35A
1977, TT 5700 HRS
COLL 718U-5HF
CARGO DOOR
ALL SBs + MODS
UP TO DATE

CITATION II
1979, TT 2150 HRS
DUAL COLLINS
KHF 950 HF
TWO INTERIORS

CITATION IV/SP
1980, TT 630 HRS
GNS 500A-II
ASB 500 HF
ANGLE OF ATTACK

CITATION IV/SP
1980, TT 1400 HRS
T/R
0 HRS SHSI
RNS 3500 RNAV
LIKE NEW

CITATION I
1978, TT 1650 HRS
DUAL COLLINS
RDR 1100 RADAR
ANGLE OF ATTACK
ON CESCO

CITATION V/SP
1979, TT 2800 HRS
BENDIX 3500
RNAV
AA 215 RADAR
ALT
FINE CONDITION
NO DAMAGE

CITATION 500
1974, ENGS.
1810/1720 SOH
NEW HSI
COLL 50 ALT
ANGLE OF ATTACK

CITATION 500
1974, TT 2850 HRS
ENGS. 700/575
HRS
ALL DUAL
THREE INTERIORS
ALWAYS HANGA-
RED

FALCON 10
1976, TT 1250 HRS
DUAL DME,
TDR, ADF
COLL 718U-5HF
ONE OWNER

FALCON 20
1971, TT 2490 HRS
ENGS. 295/370
APU 85 SOH
DUAL CMA-734

FALCON 20
1974, TT 2200 HRS
COLOUR RADAR
DUAL RMI
9 SEATS

FALCON 50
1980, TT 1250 HRS
DUAL GNS 500A
LTN 72R INS
DUAL 718U-5 HF
LIKE NEW

FALCON 50
1980, TT 995 HRS
DUAL 718U-5HF
LTN 211 OMEGA
APU, 545 HRS
MSP + CAMP

CITATION IV/SP
1982, TT 1200 HRS
T/R
GNS 500-III
ONE OWNER
NO DAMAGE

LEARJET 55
1981, TT 600 HRS
T/R
FIS-85/FIS-84 FD
TRIPLE COMM
7 PAX

CONQUEST I
1981, TT 880 HRS
GNS 500-III B
LEATHER INT.
ONE OWNER
NO DAMAGE

CONQUEST I
1981, TT 1400 HRS
COLL PROLINE
DUAL INVERTERS
FREON AIR

TWIN OTTER 300
1980, ENGS 0/50
HRS SOH
AIR COND.
19 PASS

KING AIR 200
1979, TT 1200 HRS
GOLD CROWN
AFT AIR COND
RADIANT HEAT
NEW PROPS

KING AIR 200
1981, TT 1500
GOLD CROWN
RADIANT HEAT
DUAL RMI

KING AIR 200
1978, TT 2250 HRS
ENGS 300 SOH
GOLD CROWN
LARGE WHEELS

KING AIR 200
1983, TT 200 HRS
GOLD CROWN
WXR 300 RADAR
LIKE NEW

KING AIR E90
1979, TT 1600 HRS
GOLD CROWN
DUAL RMI
DUAL TDR, ADF
AFT CABIN DOOR

KING AIR C90-1
1982, 970 HRS
COLOUR RADAR
2 INTERIORS
NEW CONDITION

KING AIR C90
1981, TT 1300 HRS
0 HRS SHSI
GOLD CROWN
ATT. BUY

KING AIR C90
1975, TT ENGS.
1170/1310 SOH
KING AVIONICS
BENDIX RDR 130
NO DAMAGE

**BANDEIRANTE
110/P2**
1980, ENGS.
1325/1000 SOH
KING AVION
COLOUR RADAR
AIR COND.

T C 690B
1977, TT 2750 HRS
ENGS. 0 HRS SOH
RDR 1200 RADAR
IDC ENC. ALT
8 SEAT

KING AIR F90
1980, TT 800 HRS
DUAL COLLINS
PRIMUS 300
COLOR RDR
MUST SELL

MERLIN IIB
1980, TT 900 HRS
COLL PROLINE
NO DAMAGE
LIKE NEW

CHEYENNE II
1977, TT 1975 HRS
GOLD CROWN
ASB 600 HF
BENDIX 1201A
RAD

CHEYENNE II
1980, TT 1150 HRS
GOLD CROWN
KFC 300 SYST
8TH SEAT
ONE OWNER

CESSNA 340A
1979, TT 750 HRS
KING AVIONICS
KFC 200 AP/FD
DE-ICE SYST

WORLD JET TRADING ApS., COPENHAGEN, DENMARK, TELEX 22366 WJT DEN DK, TELEPHONE: 1-133 133

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRON

BECKER

VHF COMM.
TYPE AR 3201

760 kanaler 118-136,975 MC.
Strømforbrug: 70 mA

4 faste kanaler
Montering: 2" Hul.

720 kanals VHF fra 1 Jan 1985

Vi kan anbefale denne fikse løsning, hvis der er pladsproblemer i dit fly.
løvrigt lagerfører vi VHF anlæg i fabrikat Collins, King og Narco. Venligst forlang brochure tilsendt.



Illustration i naturlig størrelse

Hør vore tilbud i brugt udstyr på 02-39 01 81, Søren Jakobsen.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

A V I A RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

HT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVE INSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

TOBAGO. Et ægte 5 personers rejsefly

TOBAGO er kendetegnet ved sin gennemførte konstruktion og design

- Stor stabilitet og manøvredegytighed. XWC: 25 knob. Glidetal: 1:12
- Driftssikker og særdeles servicevenlig. Let adgang til alle flyets komponenter.
- Luksuspræget komfort: Store døre, behagelige, indstillelige sæder, rummelig kabine, effektivt friskluftssystem etc.
- Overskueligt og logisk opbygget cockpit.
- Det mest avancerede udstyr inden for sin klasse: Komplet IFR udstyr
Autopilot
Area navigation.



For yderligere informationer om køb, salg, leasing og/eller anpart i TOBAGO TB 10.

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS

Københavns Lufthavn, DK 4000 Roskilde, Telefon: 02-39 11 14



DANMARKS MEST POPULÆRE REDNINGSFALDSKÆRM

SLIMFIT MK-II

Passer som syet til enhver pilot i ethvert fly.
Priser for alle tegnebøger – også din.



D.Sv.U. – hjertelig til lykke med jubilæet

Da vi, traditionen tro, har umanerligt travlt i februar og marts med årligt eftersyn og ompakning af svæveflyskærme, anbefaler vi piloterne at kontakte os i vintermånederne, specielt hvis du tænker på at købe ny skærm, eller hvis der er noget, der skal repareres på den gamle.

Vi glæder os til at høre fra dig.

SCAN PARA

Smedegade 3 - Snoldelev - 4621 Gadstrup
02-39 14 14

GROB G 103 Twin II	DM 59.500
GROB G 103A Twin II Acro .	DM 60.800
GROB G 109B Motorsegler	DM 89.650
GROB G 111 Long Range ..	DM 148.000
GROB G 112 Motorfly	DM 115.000

G 103 nr. 1 ved Nordic Open, nr. 2 og 3 ved de tyske mesterskaber for tosædede.

Forhandling i Danmark og Norge:

DAN-GLIDE

v/ Carsten Thomasen
Reservevej 80, 7800 Skive.
Tlf. 07-522303





BAU flyvevåbeninspektør

Den nye Inspektør for Flyvevåbnet, der overtog sit embede den 1. september og fra samme dag blev udnævnt til generalmajor, hedder *Bent V. Larsen*, men er nok så kendt i flyvekredse under sit pilotnavn BAU.

BAU, der er 54 år, begyndte sin karriere som tekniker. Efter at være udlært som maskinarbejder i 1949 kom han på Hærens og Søværnets flyvemekanikerskole og var derefter flyvetekniker i Værløse.



Generalmajor
Bent V. Larsen.

Men hans hu stod til selv at flyve. Han begyndte som svæveflyver, lærte motorflyvning hos Morian i Skovlunde og blev derefter uddannet til militærflyver i USA i 1951-52.

I 1955-57 gennemgik han Flyvevåbnets officersskole og i 1968-69 Royal Air Force Staff College. Han har gjort tjeneste ved forskellige enheder og stabe, fx været chef for ESK 725 1964-68. I 1978 blev han oberst og chef for Kontrol- og varslingsgruppen, men allerede året efter stationschef i Skrydstrup, hvor man under hans dynamiske ledelse indfasede F-16 i Flyvevåbnet.

Ny chef for Skrydstrup fra 1. september

Oberstløjtnant *Ove Winther Jensen*, pilotnavn OWE, er 51 år og begyndte som flyveelev i 1952. Efter uddannelse i USA fløj han F-84G ved ESK 729 på Skrydstrup 1954-55 og derefter Meteor N.F. 11 i Ålborg til 1957, da han kom på officersskole. I 1958-59 var han pilot ved ESK 724 (Hunter) i Karup og Skrydstrup.



Oberstløjtnant
O. W. Jensen.

Efter et teknisk kursus i USA kom han i 1960 til Flyvematerielkommandoen. 1961-1964 gennemgik han våbenteknisk kursus ved Forsvarsakademiet og vendte derefter tilbage til Flyvematerielkommandoen. I 1968 blev han chef for ESK 725 i Karup, der

udskiftede sine F-100 Super Sabre med Draken.

Fra 1973 til 1978 var han chef for M-afdelingen i Karup, og efter et halvt år i FMK overtog han den tilsvarende post i Skrydstrup. I hans tid er M-afdelingen blevet kraftigt udbygget med nye værksteder m.v. som følge af indfasningen af F-16.

Som M-officer afløses han af oberstløjtnant *H. R. Christensen*, der hidtil har været M-officer i Ålborg. Denne post er nu overtaget af major *F. V. Rasmussen*, der senest har gjort tjeneste i Flyverstaben.

10-foldig typegodkendelse

En milepæl i udviklingen af et civilt fly er typecertificeringen, og for ikke-amerikanske fly er det nok sådan, at FAA's blå stempel sættes særlig højt.

Det fik Saab-Fairchild 340 den 29. juni ved en ceremoni i Linköping, men ved samme lejlighed var der ni andre lande, der skrev under på typegodkendelsesdokumenterne. Saab-Fairchild blev nemlig godkendt af FAA og de 10 medlemslande i JAR gruppen (Joint Airworthiness Regulations). Svenskerne havde udstedt typecertifikat allerede den 30. maj.

Udover Sverige er følgende lande med i JAR-gruppen: Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Norge, Storbritannien, Schweiz og (forbundsrepublikken) Tyskland. Ved højtideligheden i Linköping repræsenteredes Danmark af civilingeniør *Knud Christensen*, luftfartstilsynet.

Certificeringsflyvningerne andrager 1.730 timer, udført med tre instrumenterede prøvefly og to produktionsfly. 10 piloter fra Saab-Scania og Fairchild har sammen med fem fra Luftfartsverket udført prøveflyvninger forskellige steder rundt om i verden, bl.a. Mojave i Californien, Granada i Spanien og Tromsø i Norge.

Cobra med nattesyn

Northrop afleverede den 31. juli den første af 10 Bell TH-1S Cobra helikoptere, til den amerikanske hær efter ombygning og installation af infrarødt nattesynsystem.

Flyene skal bruges til træning af piloter til den nye Hughes AH-64 Apache panserværnshelikopter i lavflyvning om natten. Det er ikke blot billigere i drift at bruge Cobra, til dette formål, men man sparer også anskaffelse af ekstra Apacher til dette formål, og de koster \$ 4-5 mio. pr. stk.

Northrop har integreret en række systemer i en pakke, man kalder Night Stalker (en stalker er en jæger, der jager fra et skjul). Der er fx et mini-TV (1 tomme skærm) i hjelmen, som viser et infrarødt billede, der gør det muligt at flyve i lave højder uden brug af lys eller radar.

Højde, kurs, hastighed, motorstyrke og horisontlinjen vises også på skærmen, og systemet indeholder også en videoskærm, så instruktøren kan overvåge, hvad eleven laver.

Viggo Kramme

Direktør *Viggo E. Kramme*, der døde d. 17. august, få dage efter sin 79-års fødselsdag, var oprindelig automekaniker og sin flyvetekniske uddannelse i Marine Flyvevæsen, hvor han gjorde tjeneste 1925 til 1935. I 1932 og igen i 1933 var han flyveteknisk leder og flyvende radiotelegrafist over Grønland, ligesom han i 1934 var med på den første flyvning med dansk fly fra Grønland til Island.

I 1935 oprettede han et flyreparationsværksted i Kastrup, og her fik han kontakt med civilingeniør *K. G. Zeuthen*, hvilket i 1937 førte til oprettelsen af Skandinavisk Aero Industri. Frem til 1954 byggede han 187 fly af 12 forskellige typer og versioner indtil man måtte indstille nybygning p.g. konjunkturerne.

SAI fortsatte som flyreparationsværksted indtil 1963, men en ikke-flyvemæssig produktion, nemlig stålrøler til lagerarkivbrug, viste sig hurtigt langt mere lønsom end flybygning, og SAI skiftede derfor navn til Kramme & Zeuthen.

I 1971 solgtes virksomheden til den svenske Electrolux-koncern, og Kramme ledede derefter på landet i nærheden af Køge de senere år noget plaget af sygdom.

Kramme, der havde flere hundrede timer i luften som telegrafist, lærte selv at flyve i 1937 og prøvelføj personlig en stor del af KZ III og VII produktionen. Han var aktionær indtil 1957.

For sin deltagelse i Grønlandsflyvningen fik han fortjenstmedaljen i sølv med inskription og KDA's sølvplakette. I 1951 blev han og Zeuthen luftfartspokalen for deres indsats for at skabe en dansk flyproduktion. Han var æresmedlem af KZ & Veterantflyklubben.

Kramme var ikke blot en dygtig tekniker, men også en effektiv administrator og talsmand. Privat var han en venlig og hyggelig natur og en god fortæller – og han burde have skrevet sine erindringer.

Major K. H. Birkholm

Major K. H. Birkholm, der døde den 9. august, 90 år gammel, begyndte i dansk militær flyvnings første år som tekniker på Kastrup og blev i 1936 udnævnt til værkstedsmester. Året efter blev han feltværkstemester af 2. grad og i 1950 af 1. grad, og selv i 1951 blev han året efter blev kaptajn (svarende til den nuværende grad major), forblev han i denne grad resten af livet. Han specialiserede sig i elektriske anlæg, specielt stærkstrøm, og var ved sin afgang i 1956 chef for elsektionen i den daværende Flyvematerieltjeneste.

Omlægning af Stavanger-ruten

Airbusiness, der er et datterselskab til Maersk Air, har fået tilladelse til at oprette en rute mellem Århus og Stavanger. Ruten sker dog på en omlægning af den eksisterende rute fra Esbjerg til Stavanger, hvor mellemlandingen i Thisted bortfalder til fordel for Tirstrup.

Ændringen finder sted den 1. oktober. Ruten vil blive befløjet med en daglig drift betruet alle hverdage, og der anvendes Shorts 360 til 36 passagerer. Nr. 2 af den nye type til Airbusiness blev leveret 5. september.

OSHKOSH

Flere nyheder end på de store europ.

1 Af J. M. G. Gradidge



2

Experimental Aircraft Association's Convention 1984 i Oshkosh, Wisconsin, kunne fremvise betydeligt flere nyheder, som man ser i Paris, Hannover og Farnborough. Der var næsten 40 nye modeller, heraf adskillige ultralette, som i stigende grad kommer til at se ud som og får præstationer som deres større brødre.



3

Burt Rutan's nye Voyager (1), der er konstrueret til at flyve jorden rundt uden mellemlanding, var 16½ time om at flyve fra Mojave ved Los Angeles til Oshkosh, der ligger i nærheden af Chicago, og den mellemlandede og overnattede undervejs i Las Vegas. Det forløb, at strukturen kun er styrkeberegnet til påvirkninger på 1 G. På flyvningen til Oshkosh måtte den derfor vende om, da den kom ind i kraftig turbulens, og den kommende jorden-rundt-flyvning må derfor planlægges som hyggeligt, så man flyver uden om områder med atmosfærisk turbulens – og politisk. Flyet kan ikke lande i sidevind, og vinden må være lige i baneretningen – eller det må være vindstille.



4

SX-300 (2) er konstrueret af Ed Swearingen, bekendt som ophavsmanden til Merlin og Metro. Den er bygget med henblik på salg som byggesæt og fløj første gang den 11. juli i 1979. Prototypen har en utrolig finish og ser ud, som om den var lavet af komposit; men det opgav Swearingen efter at have lavet nogle prøvestykker og vendte tilbage til helmetalkonstruktion. Vingen har laminarprofil.

Motoren er en 300 hk Lycoming IO-540, der ventes at give flyet en rejsehastighed på 440 km/t i 9.000 fod. For at bekræfte dette fløj Robert H. Thalman med den over Oshkosh-5000-foden og hævede da hastighedsrekorden for fly i vægtsklasse 500–1.000 kg fra 378 til 435 km/t!

Ordrebogen indeholdt 46 bestillinger på byggesæt ved udgangen af juli. Prisen er \$ 37.500 for byggesættet, der inkluderer omfatter selve flystellet. Hertil kommer så motor, propeller, kabineudstyr, instrumenter må købes særskilt.



5

Pereira GP-4 (3) er en anden lavvinget tosædet, men af helt anden konstruktion. Den er konstrueret af George Pereira, der også er manden bag Osprey, en amfibieflyvebåd for amatørbyggere. Også GP-4 havde en superb finish. Den har en 220 hk Lycoming IO-360-AIO og en rejsehastighed på 353 km/t. Spændvidden er kun 7,32 m, fuldvægten 885 km/t.

Den franskfødte konstruktør Christophe Heintz, tidligere Robin, bor nu i Canada og præsenterede i Oshkosh en ny model, CH-600 Zodiac (4), specielt beregnet for førstestagesbyggere og piloter med lavt timetal. Den har dobbeltstyring og kan forsynes med næse- eller halehjulsunderstel. Der tilbydes tegninger eller et 45% færdiggjort byggesæt, sidstnævnte til en introduktionspris på \$ 8.990 indtil udgangen af august. Motoren er en 1.875 cm³ VW.

Spændvidde 8,23 m, længde 5,64 m, vingeeareal 12,1 m². Fuldvægt 476 kg. Max. hastighed 185 km/t, rejsehastighed 150 km/t, stighastighed 3,3 m/s.



6

Aero Gare Seahawk (5) er et tosædet amfibieplan, helt af komposit og fremstillet af Aero Gare Co., Mojave, Californien.

1984 -1

Flinger

er ikke stræbere mellem vingerne. Seahawk fløj første gang i juli 1983, og det første byggesæt blev leveret i december samme år. Motoren er en 150 hk Lycoming O-320, der giver et rejsehastighed på ca. 240 km/t. Rækkevidden er 1.600

Denney Kitfox (6), der bygges af Denney Aero Craft Co. i Boise i Idaho, er et tosædet højvinget STOL-fly af klassisk udseende. Motoren er en Rotax 503 på 52 hk og et brændstofforbrug på 9,4 l i timen. Spændvidde 10,00 m, længde 5,14 m, fuldvægt 363 kg. Max. hastighed 136 km/t, rejsehastighed 120 km/t, stighastighed 7,5 m/s. Pris for byggesæt \$ 8.200.

Den nyeste udgave af Monnet Sonerai (7) er II LTS (Low-gear, Trigear, Stretched), med en kropslængde på 6,20 m mod 4 m for Sonerai I. Den kan også leveres med halehjulsunderstel og har en 2.180 cm³ VW med Monnet EV ombygning. Spændvidde 5,69 m, vingebredde 7,8 m². Fuldvægt 521 kg. Max. hastighed 273 km/t, stighastighed 3,6 m/s, rækkevidde 960 km.

Mask Research Inc. i Santa Paula, California præsenterede en model (8), et ensædet lavvinget fly helt af komposit. Motoren var ikke specificeret, men man nævnte en rejsehastighed på 193 km/t. Vingen har en spændvidde på 9,45 m og fuldvægten er 318 kg. Der kan leveres byggesæt, indeholdende ske-formede kropskaller, skot- og vingetipper samt skumkerter til vinger og haleflader. Også dette fly tilbydes med halehjulsunderstel.

Van Munninghoff's Falcon A (9) er en anden lavvinget tosædet af komposit. Heller ikke dens motortype var specificeret på kataloget, men der opgaves en V-max. på 320 km/t og en rejsehastighed på 200 km/t. Spændvidde 7,92 m, længde 5,79 m, fuldvægt 531 kg. Brændstoffkapacitet 120 l.

Wyle Forsgren's LF-L (10) er bygget i Oshkosh og har en 28 hk Mercury M-25 påhængsmotor. Det er et ensædet med en spændvidde på 8,08 m og et vingebredde på 6,9 m². Fuldvægten er 472 kg, og ved 5.600 o/m flyver den 170 km/t.

Miller Gem 260 (11) er en tosædet udgave af den lille racer, der blev bygget specielt til Oshkosh 500 væddeløbet. Her blev den nr. 2 i år med en hastighed på 363,2 km/t og et brændstofforbrug på 512 kg over den 500 miles (802 km) lange bane. Dette til trods for, at den fløj vild på første omgang af banen. Flyet er delvis bygget af kulfiber, så trods det spinkle udseende har den masser af styrke i flystellet. Den har en 100 hk Continental D-200 og en max. hastighed på ca. 433 km/t. Med lav vingehastighed staller den ved 120 km/t. Fuldvægten er 476 kg.

Light Aero Avid Flyer (12) kom til Oshkosh for første gang i år, havde den hjul. I år blev den demonstreret på pontoner, og det nettede lille tosædede fly slipper vandet hurtigt og kan også være i god stand til at hamle op med oprørt vand. Den var i øvrigt ca. 30 søfly med i dette års convention, og det var det til ved den særlige søflystation.



7

8

9

10

11

12

VFR på Sjælland?

Et brush-up af komplicerede regler for VFR-piloter

Af Torben Vig

Enhver der har studeret ICAO-kortet over Danmark, vil i øverste højre hjørne have bemærket et kompliceret kort, der viser de særlige regler for VFR-flyvning i Københavns TMA (Terminal Area).

Alle, der har taget A-certifikat, skal kende dette kort og dets betydning for VFR-flyvning på Sjælland. Imidlertid er det svært at huske detaljerne, og jeg er overbevist om, at et brush-up vil være kærkomment for de fleste. Man kan nemlig ikke finde en samlet beskrivelse i den ellers fuldkomne privatflyverbibel, Motorflyvehåndbogen, og AIP'ens forklaring er nok lidt kort.

Det komplicerede består i, at man udover et to-trins TMA har SRA'et (Special Rules Area), en speciel sektor med fire områder benævnt A, B, C og D, hvor B-området har to beliggenheder. Inden disse områder omtales, kigger vi på visuelflyvereglerne og TMA'et:

VFR-flyvning kan i Københavns FIR (Flight Information Region) udføres under 3000 fod, hvis de såkaldte små vejrminima er til stede:

- 1) Flyvesigten skal være mindst 1,5 km.
- 2) Man skal være fri af skyerne.
- 3) Der skal være jordsigt.

Over 3000 fod må VFR-flyvning kun ske, hvis der er de store vejrminima:

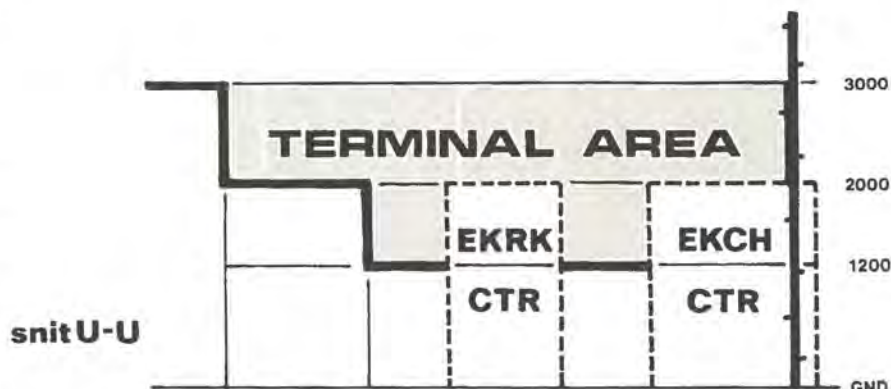
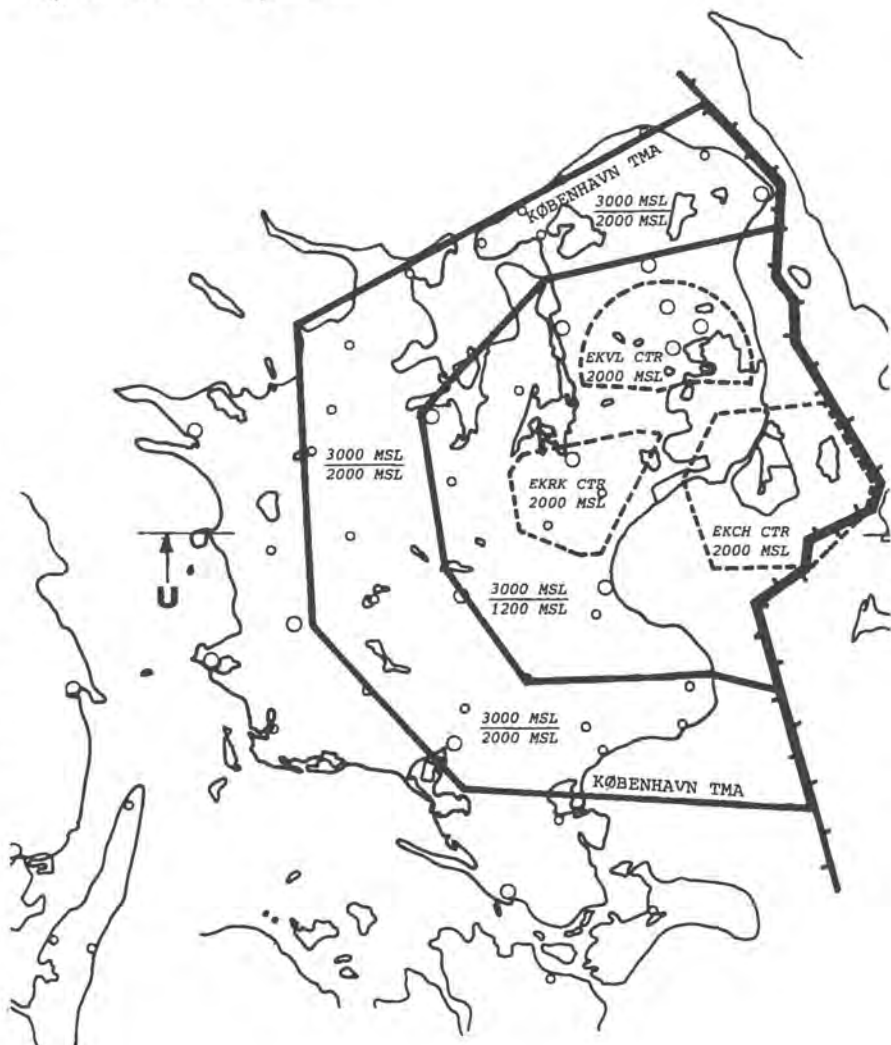
- 1) Flyvesigten skal være mindst 8 km.
- 2) Mindste lodrette afstand til skyerne: 1000 fod.
- 3) Mindste vandrette afstand til skyerne: 1,5 km.
- 4) Der skal være jordsigt.

De store vejrminima kræves ligeledes for flyvning i andet kontrolleret luftrum. Dog kan der flyves Special VFR i kontrolzoner.

Københavns TMA går fra 3000 fod ned til henholdsvis 2000 og 1200 fod. På kortet ses de to TMA-grænser, der skulle være til at huske, hvis man blot én gang har studeret dem og husker følgende grove huskeregel:

Yderste grænse: Hele Sjælland undtagen ca. 10 NM mod vest og syd.

Inderste grænse: H-byerne Humlebæk-Hilleroed-Holbæk-Haslev-Store Heddinge.



Øverst ses ydergrænserne og derunder lagdelingen af København TMA. For flyvning i TMA'et kræves store minima. Er vejret dårligere, må man holde sig under TMA'et.

Udover at man i TMA'er har krav om store vejrminima, er der krav om at opretholde ettevagtt og foretage positionsrapportering; men på dette punkt er Københavns TMA forskelligt fra de øvrige, idet dette ikke er et krav, hvis man blot holder sig inden for SRA, hvor der kræves følgende:

- Der skal foreligge en flyveplan.
- Tilladelse skal indhentes umiddelbart før indflyvning.
- Der ska afgives positionsrapporter i overensstemmelse med lufttrafikreglerne.
- Afvigelse af flyvetilladelser må kun finde sted efter forudindhentet tilladelse.
- Flyvning skal foregå med lodret jordsigt.
- Der skal opretholdes to-vejs radioforbindelse.
- Fartøjschefen skal have internationalt VHF-bevis.

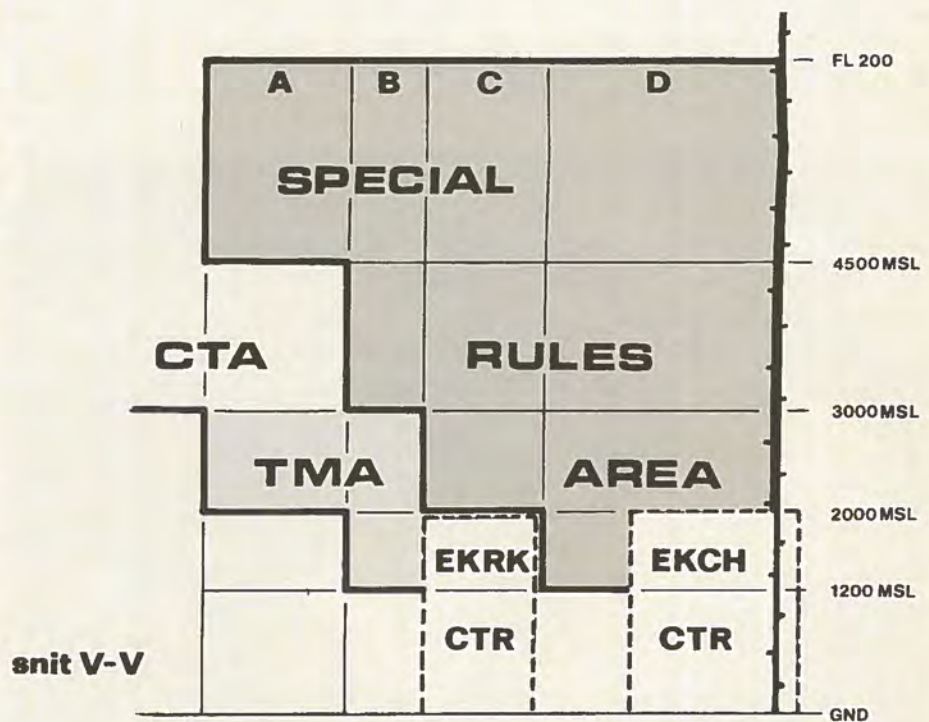
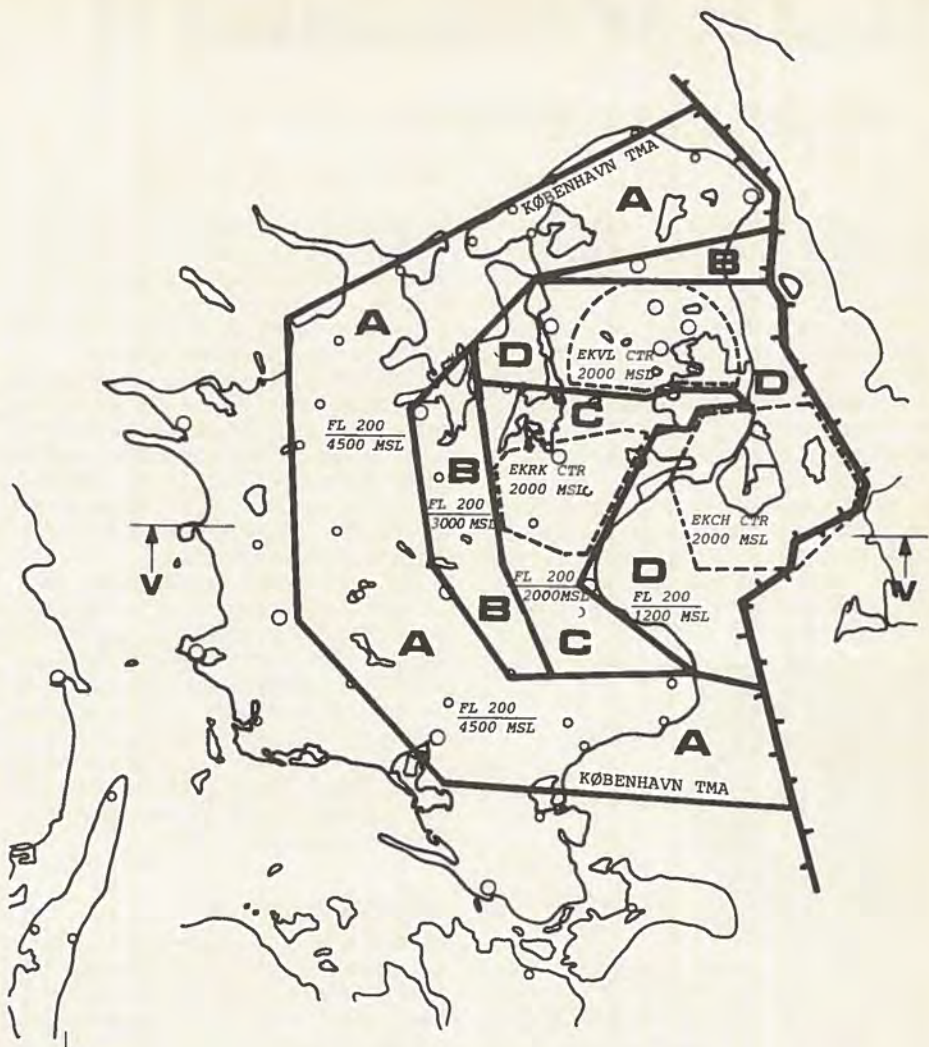
Det vil være en fordel, at flyet er udrustet med transponder. Hvis flyet har VOR-modger, vil det være en hjælp hurtigt at kunne opgive den aktuelle radial fra KAS VOR. SRA er oprettet for at sikre en vis adskillelse fra trafikken til Kastrup. Ind- og udflyvning kan således foregå beskyttet til og fra højde. Flyver man VFR i dette område, så man være opmærksom på, at separation kun gælder mellem IFR- og VFR-trafik.

Det er vanskeligt at lære SRA udenad. Det består af fire etageopdelinger (A, B, C, D), der er filtret ind i hinanden, og hvor området endda findes to steder. De fire områder har fælles top, Flight Level 200, og strækker sig længere og længere ned, jo tættere man kommer København. C- og D-områderne ses at gå ind i TMA'et. Går man fra Roskilde til Rønne, kan flyvningen til Falsterbo højst foretages i 1200 fod under D-området uanset evt. store vejrminima, hvis ikke betingelserne for flyvning i SRA er opfyldt.

Den simpleste huskeregel for flyvning i Københavns TMA er derfor, at man i inderste TMA-del holder sig i 1200 fod eller derunder, og at man i yderdelen maksimalt flyver i 4500 fod ved de store vejrminima. Ved små vejrminima er maximalhøjden 2000 fod.

Når der kan være problemer med at huske disse regler for danske piloter, må det være så meget desto værre for udenlandske at sætte sig ind i dem. Et forslag kan være at tage ICAO-kortets bagside til hjælp, som man fx har gjort det i de tyske kort.

Torben Vig



Øverst ses SRA'ets geografiske grænser og derunder lagdelingen med »trappetrinene« ned mod Kastrup.

– et begreb af dansk afstamning

»Jeppesen« er nærmest et begreb inden for trafikflyvning, men også forretningsflyvere, militærflyvere og i et stadigt voksende omfang privatflyvere gør brug af den informationstjeneste, som det amerikanske firma tilbyder, almindeligvis i form af en Airway Manual, hvor man hurtigt og nemt finder de senest mulige officielle oplysninger vedrørende lufttrafikens afvikling i det geografiske område, som abonnementet dækker.

Nok er Jeppesen et amerikansk firma, men navnet lyder dansk, og er det også, for stifteren *Elrey B. »Jepp« Jeppesen* er søn af en dansk møbelsnedker, der sammen med sin kone udvandrede til USA en gang i forrige århundrede.



Kaptajn *Elrey B. Jeppesen*.

Sønnen fulgte imidlertid ikke i sin faders fodspor, men blev trafikflyver. I begyndelsen af trediverne fløj han post for Boeing Air Transport, der senere blev til United Air Lines, på den mest farlige rute, Cheyenne-Salt Lake City. Dårligt vejr og mangelen på navigationshjælpemidler fik Jepp til at tage sagen i sin egen hånd, så han købte sig en notesbog til 10 cents.

Han havde notesbogen med sig, hver gang han var ude at flyve, og noterede flittigt i den alle de oplysninger om flyveruten, som han kunne få fat på. Han skrev, hvor

lange banerne på de relevante flyvepladser var, hvor stor hældning de havde og hvordan de var drænet. Han tegnede terrænprofiler i den og noterede data om luftfyrr o.lign., ja selv telefonnumre på landmænd, som kunne give vejrobservationer.

På sine fridage tog han en højdemåler med sig og besteg højdedrag og kravlede op i vandtårne og vindmøller for at fastslå deres nøjagtige højde. Da lavfrekvensradiofyr blev indført i 1931, fløj han hvert ben på ruterne og registrerede i sin notesbog sikre indflyvningsprocedurer for lufthavne mellem Omaha og Oakland.

Blandt kollegerne rygtedes det hurtigt, at *Elrey Jeppesen* gennemførte et meget stort antal af sine flyvninger, og at en af de vigtigste grunde var hans hemmelige »sorte bog« om lufthavne og landingsprocedurer. De bad om kopier, og til at begynde lavede han dem til sine venner, men snart blev efterspørgselen så stor, at han besluttede at gå ind i forlagsbranchen under navnet *Jeppesen & Co.* og med hjemsted i Denver, Colorado.

50 års jubilæum i år

Det var i 1934, og firmaet kan altså fejre 50-års jubilæum i år. Kaptajn *Jeppesen* fortsatte imidlertid med at flyve for United Air Lines, men i 1954 lod han sig førtidspensionere og kunne nu hellige al sin tid til det stadig voksende firma. I 1957 oprettedes således en filial i Frankfurt, der tager sig af Europa, det Mellemste Østen og Afrika.

I dag dækker *Jeppesens* Airway Manual Service alle lande på jorden, også Sovjetunionen og den kinesiske folkerepublik. Den bruges af samtlige amerikanske ruteselskaber og af over 90% af de internationale. Også Air Force One, det amerikanske



Jepp's »sorte bog« er blevet til den berømte løbslags-håndbog.

præsidentfly, flyver med Airways Manual Service ombord, og det samme gør et stort antal forretningsfly.

Også undervisningshjælpemidler

I 1961 solgte *Jeppesen* sit firma til Time Mirror Company i Californien, der i 1962 også erhvervede *Sanderson Films* i Wichita. Dette firma blev flyttet til Denver i 1971 og fusionerede i 1974 med *Jeppesen & Co.* under navnet *Jeppesen Sanderson Inc.*

Sanderson Films blev oprettet i 1960 *Paul Sanderson* og satsede på to markeder, pilotuddannelse i flyveskoler og »aviation education« gennem folke- og videregående skoler, fagskoler og højere læreanstalter, og inden der var gået en halv snes år, havde det kunder til sine multi-medie undervisningsmaterialer i mere end 100 lande verden over.

Og *Jeppesen Sanderson* fortsætter med at fremstille avancerede undervisningshjælpemidler, og ikke blot til flyvning. Selskabet har fremstillet kursusmateriale til så forskellige områder som uddannelse af piloter til fastvingede fly og helikopterflyservice, faldskærmsport, svæveflyvning, frømandsdykning, sundhedsvæsen og energi. Blandt kunderne kan nævnes *Cessna*, *Piper*, *Beech*, *Hughes Helicopters*, *Soaring Society of America* og *Exxon*.

Kursernes målgrupper spænder fra klassens skoleelever til folk med universitetsuddannelse.

Jeppesen tilbyder nu over 250 forskellige publikationer, manuals, lærebøger, prøvesamlinger og instruktørvejledninger. Til at supplere disse har man fremstillet over 565 film, diasserier, billedbånd og video bånd.

Jeppesen & Co. GmbH

Den europæiske filial har bevaret navnet *Jeppesen & Co.* og beskæftiger over 120 medarbejdere. Den har sæde i Frankfurt og dens bibliotek indeholder lige ved 5.200 kort og dækker over 2.100 flyvepladser, fra det østlige USA til Bangkok, men også Sovjet og Kina.

På basis af dette bibliotek fremstilles 2 standard Airway Manuals samt ca. 505 andre, skræddersyet specielt for 127 kundehovedsagelig ruteselskaber.

Man opretholder snæver forbindelse med over 150 lande og får fra dem AIP's Notam klasse I og II, informationscirkulærer samt breve og pilotkommentarer, og på grundlag af disse foretages der mellem 25.000 og 40.000 rettelser i filialens bibliotek – om ugen. Det sker ved databehandling, ligesom man kan levere data på bånd til kunderne.

Og *Jeppesen* er en god kunde hos postvæsenet. I gennemsnit sendes der 700.000 sider ud om ugen i omtrent 250 kombinationer til over 30.000 abonnenter, alene fra Frankfurt!

Foruden Airway Manual afdelingen har man også en Special Services. Den fremstiller fx specialkort, driftshåndbøger »hurtig-opslagsbøger« og de »sikkerhedskort«, der orienterer flypassagerer om nødudgange m.v.

Og manden, der startede det hele med en investering på 10 cents, er stadig i god form og en fuld gang med at planlægge en rundrejse til Europa næste år! Han er 76 år gammel.

AS 350 Ecureuil på besøg



Den særpræget bemalede Ecureuil studeres af de indbudte eksperter under demonstrationen i Roskilde.

top som FLYV i sidste nummer havde lagt en oversigtsartikel over franske helikoptere, kom den mindste af disse – Aeroatlantique's enmotors AS 350 – på besøg i Roskilde, hvor den danske repræsentant for anjet ApS (et søsterselskab til Aage Kristensen A/S) præsenterede den for en indbudt kreds.

Udover hvad vi skrev i sidste nummer er der grund til at henlede opmærksomheden på den interessante konstruktion af denne moderne helikopter med udstrakt brug af kompositmateriale.

Ganske vist er kropstrukturens centrale del en letmetalkonstruktion, men de mere afgørende dele inklusive kabinen er af komposit. Kabinen er lavet af varmeformede halvskaller af polycarbonat, der er svejst sammen med ultralydsvejsning. Mange dele er nye og døre er ligeledes af kunststof.

Det kan man endda forstå, når det gælder de ikke bevægelige dele.

Men når vi så kommer til de bevægelige dele i det bærende og styrende rotorsystem, så finder man glasfiber o.lign. andet på forbløffende vis. At man bruger

komposit til hovedrotorens tre blade, er også set før, men kunsten er steget så meget, at man herved kan levere rotorblade med ubegrænset levetid! Her er ingen korrosionsproblemer, rotorbladene er stærke og gensidigt udskiftelige.

Men også det såkaldte Starflex rotorhoved er en ny design uden de konventionelle hængselsystemer. Som en mellemting mellem de hidtil bevægelige systemer og helt stive rotorer er der lavet et kompromis, hvor bevægelserne udføres i glasfiberlaminerede dele. Det er selvsagt, og det er enkelt. Således er antallet af dele i sammenligning med systemet på Gazelle reduceret med 79% og vægten med 40%.

Også den tobladede halerotor er uden hængsler, og det er en mærkelig følelse at kunne stå og trykke bladene bagud eller vride dem.

Alt dette gør fremstilling og vedligeholdelse enklere og billigere. Eftersyn sker visuelt – man kan som bekendt se på farven af glasfiber o.lign., hvis der er sket eller ved at ske noget.

Stilfærdig kabine

Demonstrationseksemplaret havde en VIP-kabine til kun 5 personer (der kan være 4 på bagsædet, hvis det skal være) med meget behagelige sæder og grundig lyd-dæmpning.

En kort flyvetur giver straks indtryk af, at komposit-rotorsystemet medfører »blødere« gang med næsten ingen vibrationer og betydelig reduceret støj. Passagererne kunne uden besvær tale med hinanden, og på forsæderne med et meget effektivt headset blev det helt forbløffende støjsvagt.

Det var pudsigt at få »taxi-clearance«, hvorpå piloten løftede Ecureuil'en op fra asfalten og »kørte« i luften hen over rullebanerne nøje følgende midterstregernes drejninger, hvorpå vi fik starttilladelse, hældede næsen nedad, accelererede og steg bort fra flyvepladsen.



Starflex-rotorhovedet er lettere og enklere end tidligere systemer.

Ecureuil er nu solgt i 1445 eksemplarer til 35 lande, heraf 953 af den enmotorede udgave og 492 af den tomotorede.

Den førstnævnte koster ca. 3 mio. francs i grundudgaven og ca. 3½ med et omfattende udstyr.

Stormscope mod tordenvej

Avionics demonstrerede sidst i august et advarselssystem mod elektriske udladninger i Skandinavien. Det hedder Stormscope og er opfundet af amerikaneren Paul A. Ryan, der først forhandlede det gennem eget firma fra midt i 70'erne, men i 1981 solgte det til 3M, der nu også forhandler det i Europa gennem 3M United Kingdom. Det er installeret i over 400 fly, heraf nogle hundrede i Europa.

Det mest kendte hjælpemiddel til at undgå de farlige sider af tordenvejr såsom turbulens og hagl er vejrradar, der viser intensiteten og størrelsen af nedbørsmråder forude.

Stormscope baseres på elektriske udladninger – både lyn og de meget hyppige usynlige udladninger – der finder sted omkring og følger af de voldsomme op- og nedadgående luftstrømme i cb-skyer. De præ-

senteres på en lille skærm af almindelig instrumentstørrelse og giver direkte piloten oplysning om, hvilke områder han skal undgå. Inden for instrumentsystemets rækkevidde på 100 eller 220 nm kan man se disse udladninger, selv om flyet står på jorden, og der er en bjergkæde imellem – det er ikke afhængigt af sigtelinien.

Stormscope blev dels vist installeret i en Piper Arrow, dels indendørs i en simulator, hvilket er praktisk at have, når der ikke er vejrradar indenfor rækkevidde.

De enklere Stormscopes er væsentligt billigere end den billigste vejrradar og derfor en mulighed for at vejrvarsler på en overkommelig måde fx i små fly. Men da der er forskel i virkemåden, kan Stormscope også betragtes som et supplement til vejrradar, ja der bliver endda mulighed for at få et kombineret instrument.

Stormscope WX-8 kigger fremad over 135° op til 100 nm og viser resultatet på en enkel skærm med flydende krystaller. Det koster \$ 3154 plus installation.

WX-10 rækker 220 nm og alle 360° rundt og angiver de kritiske positioner mere nøjagtigt på et katodestrålerør. Det koster \$ 7358. Det mere avancerede WX-120 koster \$ 11.169.



Udladningerne præsenteres som lysende punkter på skærmen og viser tydeligt, hvilke områder man bør flyve udenom.



Det er ikke dansk svæveflyvning, men dens fælles organisation, der fejrer 50 års jubilæum fredag den 5. oktober. For der gik 25 år, før man kom så vidt, hvis man skal regne *Einar Dessau* og *Johan E. Nyrops* forsøg med glidefly i Dyrehaven i 1909 som den første spæde begyndelse.

Da tyskerne fra 1920 begyndte deres årlige stævner på Wasserkuppe i Rhönbjergene, bredte svæveflyvningen sig langsomt ud i andre lande, og egentlig systematisk svæveflyveskoling med ensædede skoleglider efter det tyske system begyndte i den første Polyteknisk Svæveflyvergruppe i 1927.

Adskillige klubber skød frem, og flere af de overlevende har allerede fejret deres 50 års jubilæum.

De første sammenslutningsbestræbelser skete i Dansk Luftsport, en københavnsk klub med »undergrupper« ude i landet, og den var fra januar 1933 »Underklub af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab« (som KDA dengang hed) og gjorde den første begyndelse til det fælles arbejde i forhold til myndigheder, til KDA, til udland og meget andet. Også Polyteknisk Svæveflyvergruppe var en underklub, men behovet for en organisation omfattende alle svæveflyverklubber gjorde sig gældende, og den 23. juni 1934 opsagde DKDAS overenskomsterne med underklubberne »for at begge Parter kan stå frit i de p.t. stedfindende Forhandlinger om en Nyorganisering af Svæveflyvnings-Interesser her i Landet«.



S. Tscherning
Dannerbo.

To dage senere samledes en kommission på Polyteknisk Lærestanstalt for at udarbejde et udkast til love for Dansk Svæveflyverunion, og den 5. oktober blev unionen stiftet på Restaurant Koncertpalæet i Århus med *Selly Tscherning (Dannerbo)* som første formand for den selvstændige enhed, gennem hvilken svæveflyverne og deres klubber skulle tilknyttes DKDAS. Fem klubber fra København var tilsluttet fra stiftelsen og fik snart tilslutning fra Århus, Ålborg og Hjørring.

På et repræsentantskabsmøde i januar 1935 blev der underskrevet en overenskomst med DKDAS, men en af klubberne trak bagefter sin underskrift tilbage. På næste møde i juni var der en debat om, hvilke fordele man havde af at være tilknyttet selskabet, og man genkender spørgsmål fra nyere unioners repræsentant-

Man lærte at flyve i åbne skoleglidere – denne i øvrigt fra den daværende Roskilde Svæveflyveklub.



skabsmøder om samme emne et halvt århundrede senere!

Men nu blev overenskomsten endeligt godkendt og ligeledes unionens love.



Ulrich Birch

Egentlig svæveflyvning begynder i 1936

Hidtil havde klubbernes og unionens arbejde hovedsageligt beskæftiget sig med regler for bygning af materiel, for det byggede man selv alt sammen den gang, og for de første diplomregler, der var et led i den elementære uddannelse. Flyveaktiviteten bestod i ensædet skoling med deraf følgende mange havarier.

Man vidste, hvilke timelange flyvninger med store højdevindinger og lange distancer, der blev præsteret i udlandet, især i Tyskland. Den 9. april 1936 udførte *Ulrich Birch*, *Otte Veibel* og *Willy Jensen* med deres selvbyggede Grunau Baby på skrænten ved Tisvilde hver en flyvning af godt en halv times varighed. Tre år senere blev varighedsrekorden efter en række forbedringer sat op til 12 timer ved Lønstrup – endda med en skoleglider!

Om termikflyvning ud over landet var muligt også på vore nordlige breddegrader var der tvivl, men den blev ryddet til side samme år, idet den tyske svæveflyver *Peter Riedel* først fløj stræk i Sverige og den 6. juni fra Malmø til Kastrup med time-lang flyvning over København, som dette fremgår af hans artikel i dette nummer. Nu vidste man, at det var muligt, men der skulle gå adskillige år, inden vi var klar med

uddannelse og materiel til at udnytte termikken.

Med mindre end to måneders mellemrum fik man således demonstreret de dengang kendte former for egentlig svæveflyvning.

Den 21. juni kom *Heinz Huth* fra Hamborg op med en Rhönsperber og viste de lydløse flyvning på Politikens store flyvestævne. Et billede af dette fly med et slæb fly på en mark ved Brøndbyvester er måske et tegn på, at også Huth har svævet her, men flyet blev overtaget af en gruppe danskere, hvoraf *Sigurd Sjøholm* den 24/6 udførte en spilstart ved Helsingør kom slemt skade og ødelagde flyet – formentlig i forsøg på at vinde endnu 1000 kr. fra Politikens for en dansk Øresundsflyvning. Ulykken har måske bremset flere forsøg på termikflyvning de følgende år.

Fra sidst i 30'erne beviste modelflyverne at der fandtes udmærket termik i Danmark.

Foreløbig koncentrerede flyvningen sig om skrænterne med dem ved Lønstrup Vendsyssel som de mest lovende. Holdtes sommerlejre i 1937, 1938 og 1939 med både uddannelse og rekordflyvninger, og i 1939 byggede unionen hangar ved Mårupgård med opholdsstue, kontor, toiletter og det hele – vort første svæveflyvercenter.

Oberstinde *Harriet Førslev*, gift med chefen for Hærens Flyvertropper, havde fået motorflyveruddannelse i England (første danske kvinde med certifikat) og fortsatte med svæveflyveruddannelse i Grunau Tyskland i 1937. Hun var en fremragende PR-dame for dansk svæveflyvning i de følgende år og meget medvirkende både i den vækst, der skete, og til at drage nyt kredse med ind i sporten, bl.a. flere modeltærflyvere, hvoraf nogle fik uddannelse i Tyskland, ligesom der gentagne gange var tyske instruktører på besøg i Danmark.

Bl.a. var der løjtnant *Fritz Rasmussen* der blev unionens instruktør. Han fik som første dansker sølv-diplom i Tyskland, men omkom under vinterkrigen i Finland.

Udviklingen i 2. verdenskrig

Den danske besættelse den 9. april 1940 blev et alvorligt slag for al civilflyvning forbudt, men man opnåede dog efterhånden dispensation til svæveflyvning enkelte steder på øerne i form af lokal flyvning med maksimalt 200 meters højde.

I de sidste år før krigen var det ved fælles efterlykkedes at øge flyveinteressen i Danmark over en bred front, og trods forhindringer blev krigstiden en fortsat fremgangsperiode.

Svæveflyvningen var stadig baseret på åbning af svævefly på klubbernes egne marksteder, og nystiftede klubber tog fat på at bygge fly, ligesom teoriundervisning udførtes, især da lærebogen »Svæveflyvning« udkom.

Den praktiske flyvning begrænsede sig til få tilladte steder, men unionen arrangerede i 1942, 43 og 44 kæmpemæssige fælles sommerlejre i henholdsvis Bjergby og Svøbølle på Sjælland samt Bøtø på Bornholm – den sidste med over 200 deltagere – udførte 5350 starter og opnåede 182 flyvninger ved flyvning i to skift fra solopgang til solnedgang.

I 1943 blev den beskedne flåde af glidefly udvidet med 5 Grunau Baby II B, der med støtte blev bygget af flyvertroppernes marksteder på Kløvermarken, ligesom der med støtte af Tuborgfondet blev konstrueret og bygget danske skoleglidere, KZG-1 og Polyt I.

Også hæren dyrkede glideflyvning med bygget materiel, indtil tyskerne i august 1943 satte det danske militær ud af spillet.

Et befrielses: termikflyvning

Efter krigen havde unionen øget sit medlemstal fra 150 til 1000 medlemmer i nu 36 klubber. I 1945 var der 68 fly og 38 under konstruktion.

Udvalgt efter besættelsestiden mærkede man også i svæveflyvernes rækker med udelukkelse og eksklusioner til følge, og en tid var man helt uden bestyrelse for unionen. Men direktør Einar Dessau, der under krigen havde studeret den svenske aerobesørgelse organisation, konstituerede et nyt svæveflyverråd, der satte gang i instruktionsuddannelsen og uddannelse af værksledere og byggekonsrolleranter, og med hjælp af midler fra det nyoprettede velotter kunne man ansætte fast personale i form af en ingeniør og en halvdags-



I sammenligning med skolegliderne var Grunau Baby et avanceret svævefly, der var grundlaget for egentlig svæveflyvning, både på skrænter og efter 2. verdenskrig i termik. Den blev både professionelt bygget på Kløvermarken og amatørbygget over hele landet.

kontordame med kontorlokaler hos DKDAS.

I den første lejr på FSN Vandel, som unionen arrangerede i 1947, kom det ventede gennembrud for dansk termikflyvning. Rekorderne blev øget dag for dag, sølvdiplomer gjort færdige, ligesom der blev svævefløjet over Øresund og Storebælt samt til Tyskland.

Året efter fik man tilslutning til det internationale arbejde med en observatør ved VM i Samaden i Schweiz og deltagelse i CIVV og OSTIV.

Erfaringerne førte til, at Danmark deltog i VM i Örebro i Sverige i 1950, endnu før det første DM i 1951.

Men iøvrigt blev årene efter 1948 en nedgangsperiode, hvor den opsparede begejstring under krigen blev kontronteret med efterkrigstidens økonomiske realiteter. Medlemstallet faldt til 600, og der var ikke længere råd til eget personel.

Imidlertid var KDA fra 1950 omorganiseret under dette navn som en samlet hovedorganisation for hele den private danske flyvning og flyvesport, hvori de dengang kun tre unioner indgik, og med fælles sekretariat.

Unionens materiel blev overdraget Dansk Svæveflyvefond, hvis bestyrelse udgjorde svæveflyverrådet suppleret med endnu 4 personer.

Fra 1947 udsendte svæveflyverrådet de såkaldte SM-blade med bestemmelser for organisation, materiel og uddannelse, og midt i 50'erne kom der i et forbilledligt

samarbejde mellem svæveflyverne og luftfartsmyndighederne nye officielle bestemmelser for svæveflyvning, hvor fx ordningen med svæveflyvekontrollanter til at godkende duelighedsprøver indgik. En betydelig grad af selvstyre blev af luftfartsdirektoratet delegeret ud til svæveflyvernes egen organisation.

Den ensædede uddannelse veg efterhånden for skoling på tosædede fly, først den danske 2G skoleglider, siden nye tyske tosædede typer som Doppelraab, Specht og Mü-13E (Bergfalke).

Medlemsmæssigt blev bunden nået med 374 + 92 i flyvevåbnet, ialt 466, for nu havde svæveflyverrådet taget systematisk fat på at uddanne klublederne og lære dem at drive og udvide klubber og medlemstal, der i 1962 igen passerede de 1000 og fortsatte opad.

Svæveflyvecenter Arnborg

I 17 år var FSN Vandel det normale sted for større kurser og for Danmarksmesterskaber (kun indtil 1970). Men ønsket om et eget hjemsted var voksende, og ved KDA's 50-års jubilæum i 1959 blev der indsamlet et grundbeløb til formålet. Man søgte og fandt området ved Arnborg, som kunne indvies i 1964.

Et andet mangeårigt projekt lykkedes i 1965, hvor svæveflyverne blev optaget i Dansk Idræts-Forbund, hvilket krævede en organisationsændring i form af Danske Svæveflyveklubber. Sæmmenslutning som navnet over for DIF, men iøvrigt med samme medlemmer og bestyrelse som i KDA. I 1966 blev der lavet en enhedsbestyrelse for både KDA's svæveflyverråd, DSS og Dansk Svæveflyvefond på 7 mand med samme formand.

Og i 1973 besluttede et ekstraordinært repræsentantskabsmøde at genoprette Dansk Svæveflyver Union, mens DSS og DS blev ophævet, hvorefter klubber og medlemmer var tilsluttet såvel KDA som DIF gennem DSvU, der også overtog formue, fly og Svæveflyvecenter Arnborg.

– Det foregående var et resumé af de sider, der fandtes i FLYV nr. 10, 1974, ved unionens 40-års jubilæum. Selv om organisationen ikke havde ført unionsbetegnelsen i alle 40 år, var det i realiteten den samme, der havde virket og udviklet sig. Og så til de sidste 10 år: ▶



Udvalgt efter besættelsestiden mærkede man også i svæveflyvernes rækker med udelukkelse og eksklusioner til følge, og en tid var man helt uden bestyrelse for unionen. Men direktør Einar Dessau, der under krigen havde studeret den svenske aerobesørgelse organisation, konstituerede et nyt svæveflyverråd, der satte gang i instruktionsuddannelsen og uddannelse af værksledere og byggekonsrolleranter, og med hjælp af midler fra det nyoprettede velotter kunne man ansætte fast personale i form af en ingeniør og en halvdags-

D.Sv.U. de sidste 10 år

Kigger man tilbage på de 10 år siden sidste jubilæum, så har den genoprettede union fået en stabil arbejdsform. Efter at *Morten Voss* i 1975 afløste *Mogens Buch Petersen* som formand, er der i højere grad end før skabt en opdeling af svæveflyverrådets arbejde med uddelegering af faste områder til de enkelte rådsmedlemmer, der igen arbejder sammen med unionens og Arnborgs personale med konsulent *Ole Didriksen* som leder.



Konsulent *Ole Didriksen* har efter sin tid som rådsmedlem fungeret som leder af unionens administration siden 1. februar 1972.

Ser man på den årsstatistik, som svæveflyverrådet har haft som et vigtigt stykke værktøj i snart 40 år, så viser den, at klubtallet har været konstant på ca. 40 klubber. De fleste af disse har stabile flyvepladsforhold, en stor del egne svæveflyvecentre af en størrelse og kvalitet, man for en del år siden ikke ville have drømt om. Men at oprette nye klubber og centre er blevet en næsten uoverkommelig opgave, økonomisk og arbejdsmæssigt.

Det sætter en begrænsning for væksten i medlemmer, der kun har været på ca. 15% til omkring 2200 medlemmer. Svæveflyvning koster megen tid og en del penge at dyrke, og da uddannelsen af nye stadig foregår helt på amatørbasis med ulønnede instruktører (hvis kvalitet er stærkt højnet på disse 10 år gennem effektiv central uddannelse på Arnborg), så er det svært at

øge antallet af medlemmer, selv om en del klubber og pladser skulle have kapacitet til at rumme dem. Man talte engang om at sætte 3000 medlemmer som mål, men fra-faldet ved uddannelsen er så stort, at det ville stille næsten uoverkommelige krav til uddannelsessystemet, selv om instruktør-antallet er steget fra ca. 300 til ca. 420.

Der uddannes stort set det samme antal s-certifikatindehavere årligt, omkring 150, men trods løbende afgang er antallet af indehavere af gyldigt s-certifikat steget over 20% til ca. 1500.

Disse svæveflyvere har sammen med eleverne ca. 50% flere svævefly at flyve i, ialt lige omkring 400, hvoraf ca. 20% tosædede. Godt halvdelen af flyene ejes i fællesskab af klubberne, resten af »private« grupper eller enkeltpersoner. For 10 år siden var kun 36% privatejede. Flåden skønnes i handelsværdi at repræsentere en værdi på omkring 30 mio. kr. Prisen på svævefly er i de ti år steget voldsomt med inflationen, kursudviklingen (de fleste kommer fra Vesttyskland) og moms'en. Der hører et godt instrumentudstyr, 720 kanals radio og transportvogn til et moderne konkurrencesvævefly.

Mens der kun var få glasfiberfly i 1974, er nu omkring en trediedel af flåden af dette materiale.

Antallet af motorsvævefly er steget fra 13 til godt 30, og i de sidste par år er der sket en modernisering til glasfiber også her. Langt de fleste er tosædede. Motorsvævefly anvendes i Tyskland og andre lande i stigende grad til skoling, og her ligger end endnu uudnyttet mulighed for at uddanne flere svæveflyvere hurtigere.

Der laves dobbelt så mange starter nu som i 1974 med motorsvævefly, og der udføres 50% flere med flyslæb, som flere klubber er gået over til, men som hæmmes af voldsom forurening og miljøproblemer.

Spilstart er stadig den mest anvendte metode og er steget med 20%. Ca. 80% af samtlige starter er med spil.

Det samlede antal starter er steget ca. 25%, men forbedret materiel, instrumentering og uddannelse gør, at der flyves 50% flere timer om året. Det afhænger naturligvis af vejret og svinger fra år til år, fx var 1975, 1976 og 1982 bedre end de fleste andre somre; og antal strækflyvninger og de sammenlagte kilometer gør det i endnu højere grad, men er i gennemsnit også steget omkring 50%.

Større konkurrence-aktivitet

Den sportslige side af svæveflyvningen er udviklet gennem en målbevidst indsats af unionens sportsudvalg og med støtte til de bedst kvalificerede emner fra Team Danmark og enkelte sponsorer. Det førte i 1983 til det hidtil bedste danske resultat: *Stig Øye* blev nr. 1 i standardklassen, *Jan Andersen* nr. 4 og *Ove Sørensen* nr. 7 i 15 m klassen. – Der er også indført Europa-mesterskaber i VM-klasserne foruden i andre kategorier.



Endelig en mand på skamlen! Endda øverste trin – *Stig Øye* i Hobbs 1983.

Baggrunden for, at vi endelig kan gå os gældende på verdensplan, er at vi har lige så godt materiel som konkurrenterne – en forudsætning, der for år tilbage var umulig at opfylde – men også en omfattende hjemlig konkurrenceaktivitet ved DM, regionale konkurrencer og ved daglig klubflyvning.

De årlige DM'er var først i 70'erne opdelt i fri klasse og klubklasse, et par år i standard, klub- og ungdoms-klasse. Fra 1975 bruges FAI's klub- og 15 m klasse, suppleret med klub- og ungdomsklasser og Old Boys.

Det samlede antal deltagere er mere end fordoblet fra omkring 40 til de sidste tre omkring 90 deltagere i de store samlede konkurrencer, men også betydelige antal regionale og lokale konkurrencer, og giver træning!

Ved unionens oprettelse i 1973 lykkedes årelange bestræbelser på at få en kasaforsikringsordning til overkommelige premier. Denne GF-forsikring, der hovedsagelig administreres af unionen selv, har været meget stor gavn, ikke alene økonomisk men også flyvesikkerhedsmæssigt, idet den har skabt en fælles interesse i, at flyver så sikkert og havarifrit som muligt. Det har også givet unionen et vist hold af medlemmerne i stil med det, man har gennem uddannelsen og tilsynet med egne instruktører.

Interessevaretagelse

Varetagelsen af svæveflyvernes interesse over for myndighederne er overorden tidsrøvende, men af vital betydning. Alledags i 1974 begyndte arbejdet med at modernisere de gældende BL'er for svæveflyvning, især hvad angår uddannelsesreglerne og de tilhørende normer. Så utroligt lyder, har dette arbejde strakt sig over 10 år men er nu ved at være gennemført.

Helbredskravene til certifikatet er et løbende problem. De lempelser, man



Morten Voss, formand 1975-79, i konsulent i

Det gør det nødvendigt at være godt repræsenteret i KDA, hvor DSvU har besat næstformandsposten i mange år. Voss blev i 1979 afløst af S. E. Ludvigsen og denne igen i 1983 af Bent Holgersen.

Tilsvarende må medarbejdet i Dansk Idræts-Forbund plejes for at opnå indflydelse og udbytte.

Internationalt arbejde

Det internationale arbejde i FAI's svæveflyvekomité og i den tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation OSTIV blev i 1972 udvidet med et årligt møde mellem de nordiske svæveflyveorganisationers ledelser, og dette er fortsat. I 1973 blev der på et udvidet nordeuropæisk plan indledt et samarbejde mellem disse landes uddannelses- og flyvesikkerhedsmedarbejdere med møder ca. hvert andet år, således i 1976 og 1980 i Danmark. I 1983 blev det i Reno i USA udvidet til internationalt plan.

Svæveflyvecenter Arnborg

Selv om unionen ved åbningen af Idrættens Hus i København havde reserveret sig et kontorlokale der, så blev dette opgivet igen, og unionens kontor har fra 1974 ligget på Svæveflyvecenter Arnborg, hvor også alle instruktørkursus og lignende arrangementer finder sted, såvel som danmarksmesterskaber og andre store konkurrencer.

Selve centrets drift er tilpasset den udvikling, der har fundet sted. Det sker i et samarbejde mellem svæveflyverådet, unionens personale og de »fastboende« i hytteområdet ved centret. Der har ofte været diskussion om, hvordan dette mest ra-



S. E. Ludvigsen, formand 1979-83.

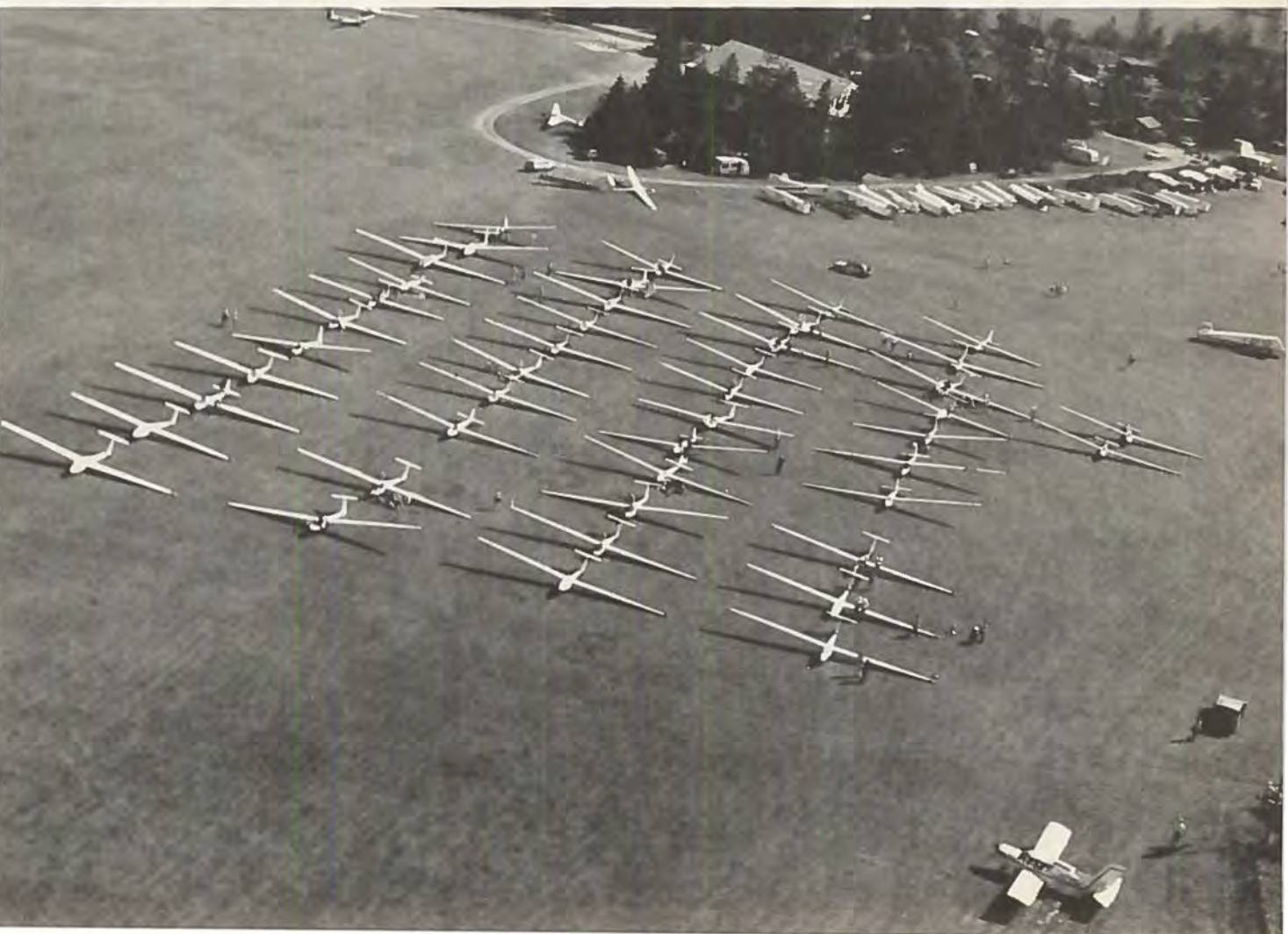
tionelt kunne finde sted – også om varetagelsen af kantinens opgaver.

Hovedbygningen med hangar fra 1964 er stadig blevet moderniseret, og den er suppleret med et toilethus og med en vognhangar.

13 formænd i 14 perioder

Gennem de 50 år har svæveflyverne haft 13 formænd, hvoraf en har fungeret i to perioder:

S. Tscherning	1934-36
A. Dochedahl	1936-38
H. H. Nielsen	1938-44
H. A. Ehlers	1944-45
E. Dessau	1945-50
Hans Harboe	1950-51
B. Thøgersen	1951-52
Harry Nielsen	1952-53
Hans Harboe	1953-59
Kaj V. Pedersen	1959-64
Mogens Buch Petersen	1964-75
Morten Voss	1975-79
S. E. Ludvigsen	1979-83
Bent Holgersen	1983-



Første svæveflyvning over Øresund

*Peter Riedel beviste i 1936, at termisk
svæveflyvning var mulig i Sverige, Danmark
og over Øresund*

*Bedre sent end aldrig! FLYV omtalte – uvist at
hvilken grund – ikke Peter Riedels bedrift i
1936, men her kommer hans egen beretning.*

Peter Riedel efter Rhönsperberens landing i Kastrup.



I maj 1936 udførte *Hanna Reitsch* og jeg efter indbydelse af den svenske aeroklub svæveflyvning ved indvielsen af Bromma lufthavnen. Vi havde medbragt svæveflyvere *D-Hans Hackmack (Condor)* og *D-Richard Pätzold (Rhönsperber)*, der begge ejedes af *Lufthansa's* svæveflyveafdeling. For første og eneste gang blev vi slæbt af en autogyro. Det forløb meget godt, da den svenske pilot kunne overholde enhver af os ønsket fart.

Vore kunstflyveopvisninger var en succes hos tilskuerne. Men den kølige nordiske majbrise indeholdt ringe termik, formodentlig på grund af de store vandflader i nærheden.

Hanna vendte straks tilbage til Tyskland, mens vi tre – *dr. Joachim Küttner, Ernst Jachtmann* og jeg, lavede yderligere opvisninger i *Norrköping* og *Jönköping*. I sydlig vind svævede jeg fra *Jönköping* op imod 160 km til en eng øst for *Norrköping* til stor glæde for de svenske svæveflyvere. De havde bedt mig om en sådan flyvning for at gøre det klart for den svenske offentlighed, at svensk termik var nøjagtig lige så godt som den tyske.

Den 7. juni skulle der i Malmø være et stort flyvestævne i overværelse af det svenske kronprinspar. Som reklame herfor lod jeg mig dagen før kl. 1125 slæbe op fra Malmøs flyveplads.

Den lette østvind bragte smukke cumuluskyer med sig. Efter 10 minutters slæb kunne jeg udløse tovet i ca. 400 m højde og hurtigt vinde højde i en kraftig opvind. I dette øjeblik befandt jeg mig ca. 6 km syd for universitetsbyen *Lund* og ca. 15 km øst for Malmø.

Min sky trak dog efterhånden over Malmø ud til Øresunds frie vandflade. Den i mellemtiden opfriskende østvind kunne

bevirke, at jeg, når opvinden blev svagere, ikke mere kunne komme tilbage til det svenske fastland. Derfor lod jeg cumulus'en drage videre og fløj østpå mod vinden for at søge opvinden under andre skyer.

Skyskyggerne smuttede dog ret hurtigt hen over jorden, og min *Rhönsperber* kom kun langsomt frem mod vinden. Det gik ubehageligt hurtigt nedad. Efter en times flyvning var jeg nogle kilometer syd for Malmø så lavt, at jeg allerede så mig om efter en landingsplads. Alle skyerne omkring mig viste tegn på opløsning, mens hele opvinden fra Sydsverige drog ud over Øresund i form af tykke cumulus'er.

Endelig fandt jeg fligen af en svag opvind og holdt mig fast i den med den fortvivlede energi, som en svæveflyver udviser, når moder jord og dermed en »Absaufener« er kommet nær. Jeg nøjedes beskedent med meget små stigeastigheder, indtil jeg endelig nåede skybasis i 1600 m højde.

Netop nu lå kysten af det her 16 km brede Øresund under min *Sperber*. Den glinsende vandflade bredte sig ud over mod København, hvis hav af huse tydeligt kunne ses i den klare nordiske luft.

Ud over sundet

Indtil midten af sundet kunne jeg endnu se skyskygger tegne sig på havoverfladen, hvorimod København lå skyfri i klart solskin. Jeg havde nu været 1½ time undervejs. Mens jeg netop smuttede gennem de første grå skytjævsjer af min mørke cumulus, så jeg nedenunder færgen fra Malmø til København vende uden for havnen og langsomt sætte kursen mod København. 1½ time varede dens overfart. Hvad hvis jeg svævede over på få minutter?

Lejligheden syntes gunstig. Lufthavnen i Kastrups beliggenhed ved København kendte jeg. Min højde måtte i alle tilfælde være tilstrækkelig. Med en hurtig besøgning indstillede jeg den nøjagtige kurs på mit kompas og lod mig så trække ind i den grå skydamp af den kraftige opvind. Så holdt jeg kursen i blindflyvning. Efter omkring et minut viste variometeret skyens Skysløret blev revet op, og under mig så jeg på Øresunds udbredte vandoverflade et fyrskib og en sejlbåd, der gik sydpå mod Østersøen.

En tilbagevendende til Malmø var nu ikke længere mulig. Endnu lå øen *Saltholmen* mellem det danske fastland og mig. Skud der ske noget uventet, så var en landing på øen som yderste udvej mulig. Men der var lidet indbyggende ud, mere en sandbar med karrigt grønt og tildels ædt af hav. En landing ville have været en fugtig forjelse.

Nu satte det ind med en stærk faldvind, og virkningen af luftafkølingen fra vandet blev den. Men det kunne ikke længere fortrødre mig i at nå lufthavnen Kastrup.

Endnu i 1100 m højde fløj jeg hen over den, men fandt ikke mere opvind, ingen skyer på himmelen der igen kunne hjælpe. Trukket mig til vejrs. Langsomt gik meter efter meter tabt, mens jeg forgæves søgte efter opvind. Min hovedbekymring var ikke at gå for langt væk fra pladsen. Jeg skøjede jo lave kunstflyvning på Malmø-flyvestævnet næste dag. Slæbet tilbage til Malmø var en bagatel, men ikke hvis jeg landede uden for lufthavnen.

Nær ved at måtte lande

Jeg ville netop til at anvende den sidste højde til et par loopings, da jeg så en

avs opstå nogle kilometer sydvest for avnen. Hurtigt hen og forsøge, om det ikke kunne lykkes igen at få tilslutning var min første tanke. Jeg vovede det, jeg stadig skelede tilbage mod København. Jeg nåede hen under skyen, men stadig lavere.

der mig en landsby, en gårdsplads. Resker arbejdede på marken. Netop i disse øjeblikke præger helt underordning sig i erindringen. Det begyndte lige ophidsende. Jeg fik nogle korte faldstød. Når jeg ville udnytte dem ved at falde, faldt jeg atter ud og kom i fald. Således gik der et minut uafgjort mellem mig og synk. Ganske ophidset kiggede hele tiden mod Kastrup lufthavn og ned på glidvinklen dertil, før vinden mig stadig væk derfra. Endelig vidste jeg at Kun én fuldkreds til, og så må du tilbage til landet.

Der hører nu engang held til svæveflyvning. Denne sidste kurve førte mig ind i en retning, som jeg kunne stige i ca. 1 m/sek. Langsomt klatrede jeg fra ca. 300 m op i 1000 m og mere. Først da det øjeblik kunne ånde lettet op, glædede mig, at min svæveflyvning over havet kunne fortsætte som svæveflyvning over Danmark. Min lille sky havde i mellemrum udviklet sig til en smuk hvid cumulus, som fra øen Amager drev vestpå over en ny flade.

Svæveflyvning over København

Det er, at jeg ikke måtte svæve videre med mig, for jeg måtte tænke på flyvestævnet i København. Videre mod vest drog skyerne ind over Sjælland. De lokkede til en strækflyvning, som denne dag havde kunnet føre til København eller Nordslesvig. Men nu ville jeg den første vise Danmarks hovedstad, og det var en termiksvæveflyvning ser ud. To, tre cumuli stod over bymidten, men jeg kunne ikke min sky, før de første grå skyer under Sperber'en slørede blikket. Jeg var blevet forsigtig og ville tage det med, som jeg endnu kunne vinde.

Jeg følte jeg mig med halv modvind fra land, indtil jeg var over den indre by. Ved ca. 500 m højde kunne jeg kredsende i vinden i lang tid betragte det skønne København.

Jeg havde jeg været næsten tre timer unøjagtig. Østenvinden var slumret ind, drejede sig og vinden vejede nu svagt fra Danmark i retning mod Sverige. I nogle sekunder vejede jeg at flyve tilbage, men alt i det samme.

Derover Sundet var forsvundet. Over Sverige stod nogle tårne, der var højt til vejrs, mens der på denne side af Sundet satte en langsom opløsning af skyerne ind.

Derfor man har svævet nogle timer, søger jeg selv grunde til at kunne afbryde flyvningen. »Du har fløjet over Sundet og København. Dette burde egentlig være nok«. Derfor fløj jeg langsomt mod Kastrup uden at kymre mig om min højde. Jeg ankom i København over lufthavnen. Nu bare et par minutter og så lande!

Derne viser vej

»Hvad ser du under mig? Tyve, tredive minutter netop over kanten af flyveplad-

sen, der ligger direkte ud til havet, og vinder hurtigt højde. En erindring dukker op. Nøjagtigt sådan kredsede Urubu'erne, ådselsgribbene, over Rio de Janeiro og viste os dengang vej til opvindene. Nu ville jeg i stedet for med gribbe svæve om kap med måger. Men den svage vestvind drog opvindene langsomt ud over havet. I dem kredsede mågerne i en tydelig kendelig snæver sværm over den grønne vandflade. På nogle sekunder nåede jeg det sted, hvor jeg formodede opvinden fandtes. Straks viste variometeret stærkt stig.

Jeg begyndte at kurve og kredsede så 200 m over mågerne og nåede snart igen 1200 m højde. Nu opdagede jeg, at der kredsede lignende mågesværme langs hele østkysten af Amager ind til Københavns havn. Jeg befandt mig ca. en halv kilometer ude over Øresunds vandflade og satte nu kurs parallelt med kysten i nordlig retning for at nå den næste mågesværme. Men til min forbauselse kom den ventede faldvind ikke.

Overalt forblev opvinden konstant. Det var en ny interessant opdagelse, at ved denne lette vind fra land til vand så fik hele opvinden af det varme fastland først derude over vandfladen en stærk og regelmæssig virkning. Næsten fire kilometer kunne jeg flyve ligeud uden at tabe meget højde og havde så på ny byen nær ved siden af mig.

Jeg anfløj en kraftig cumulus midt over København. Men hvilken skuffelse! Næppe fløj jeg ind over land, før en kraftig faldvind førte til hurtigt højdetab. Det var mod alle svæveflyvningens love: Over storstadens huse stærk faldvind, men over havet opvind!

Alt for hurtigt var jeg kommet betænkeligt lavt over bymidten og viste mig ufrivilligt lavt over dem, der kiggede opad. Det syntes uden chancer at flyve tilbage til Kastrup. Sidste mulighed var en landing på den gamle militære flyveplads tæt ved havnen.

Nu kunne kun mine måger hjælpe mig. Tæt ved denne flyveplads lå en stor losseplads, hvor storbyens affald åbenbart blev læsset af. Der vrirlede det med snehvide punkter – af måger, der fløj frem og tilbage i store sværme. Kun 400 m højt opdagede jeg endelig deres typiske kredsen, som først sætter ind, når de har fundet en opvind. Forsigtigt følte jeg luften af over de kredsende måger. Lykkeligvis blev det til en vedholdende vind, der igen lod mig stige langsomt.

Under den snævre kurven kunne jeg iagttage, hvordan talrige cyklister og biler holdt stille på den livlige kystvej, og menneskene fulgte med spænding min væddeflyvning med mågerne.

Endelig var tilbageflyvningen til Kastrup sikret. I 500 m højde ankom jeg dertil. Nu ville jeg blot vente, til min Lufthansa-kollega Flugkapitän Caspar med sin Ju 52 planmæssigt ville lette og flyve mod Oslo. Jeg glædede mig til det øjeblik, hvor to Luft-hanseater, den ene med 2000 hk, den anden uden motor, ville møde hinanden over Sundet.

I ro kunne jeg iagttage, hvordan det store søfly brusede hen over vandet med en gevaldig skumbølge og hurtigt stigende kom op mod mig. Caspar havde åbenbart haft den samme tanke. 50 m lavere fløj han

forbi, så nært, at jeg tydelig kunne høre hans tre motorers brummen, skønt ellers alle lyde udefra blev overdøvet af den lukkede kabines brusen.

Kort efter kredsede et dansk sportsfly omkring mig. Jeg kunne tydeligt se, hvordan passagereren rettede sit kamera mod mig.

Turens afslutning

I mellemtiden var klokken blevet godt 1630. Fem timer var nået. Det var nok for mig. I 400 m begyndte jeg kunstflyvning, der hurtigt bringer mig ned til jorden. Endnu et loop tæt over vandet og så en mållanding lige foran lufthavnsbygningen.

Modtagelsen var meget hjertelig. Talrige herrer fra den kongelige danske aeroklub, nogle svæveflyvere og pressefolk omringede Sperber'en, mens jeg steg ud og tog faldskærmen af. Redaktør Sandvad fra dagbladet »Politiken« var ordfører. Åbenbart havde man længe ventet på min landing. En indbydelse til en idyllisk restaurant lige i nærheden fik hurtigt tiden til at gå, indtil min slæbepilot kom fra Sverige. Tilbageflyvningen til Malmø forløb uden problemer.

Til min overraskelse ringede hr. Sandvad om aftenen til hotellet og spurgte, om jeg ville modtage en pris på 1.000 kr., som Politiken allerede i 1922 havde udsat for den første svæveflyvning over sundet mellem Danmark og Sverige. Dengang havde man foreskrevet autoslæb-start, men man ville alligevel give mig den, fordi jeg efter mit flyslæb endnu havde svævet mange timer over København. Det sagde jeg ikke nej til.

To dage senere kom James Douglas Graf Hamilton, som altid ledsaget af en smuk kvinde, og lykønskede mig til min Øresund-pris. Den havde vor svenske »Conte« allerede i 1923 ville vinde med en Messerschmitt S-12, som jeg har berettet om det i »Start in den Wind«.

Peter Riedel



Redaktør Viggo Cavling overrækker Peter Riedel de 1000 kr. den 8. juni. (Foto: H. Lund Hansen).

Rø flyveplads

I KDA's Airfield Manual Denmark står der om Rø flyveplads, at »trafik kan forekomme på flyvepladsen mellem Maegård og Stenbygård«.

Men det bliver formentlig snart nødvendigt at udsende en ny side uden denne bemærkning, for efter en halv snes års stridigheder synes der omsider at være en løsning i sigte på det problem, der mere end noget andet hindrer, at Rø kan godkendes som offentlig flyveplads, nemlig færdslen til og fra to ejendomme på pladsens sydside. Den er hidtil foregået ad en offentlig vej, der krydser banen, men de kommunale myndigheder synes nu indstillet på, at denne vej nedlægges, og at der i stedet anlægges en ny vej til de berørte ejendomme. Og det kan ske meget nemt, for den nedlagte jernbane Rønne-Allinge passerer syd om pladsen, lige forbi de to ejendomme og videre til Rø by – og banelegemet er endda taget i brug for år tilbage som offentlig cykel- og gangsti.

Der har allerede været afholdt åstedsforretning, så forhåbentlig er det kun et spørgsmål om tid, før sagen går i orden, omend en af lodsejerne fortsætter med at protestere og har bebudet at ville føre sagen videre helt til højesteret.

Men i øvrigt synes der ikke at være nogen fare for Rø flyveplads. Allerede i regionsplanen for Bornholm står, at pladsen søges opretholdt, og i lokalplanen er områdets udlagt til flyveplads.

Privat ejet

Rø flyveplads ejes af *Carl Aage Reuss*, der købte den og den tilhørende Maegård (eller måske var det gården med tilhørende flyveplads) i 1975 af den navnkundige privatflyver og dyrlæge *Finn Nielsen*, Klemensker.

Året efter flyttede Reuss og hans kone permanent ind i stuehuset på Maegård. For ham var det næste at komme hjem, for hans far var købmand i Rø, og som dreng havde han leget på den nuværende flyveplads.

Reuss var pilot i flyvevåbnet fra 1954 til 1960, hvor han fløj F-84G og F-100. Siden har han været hos SAS, bortset fra to år



Rø's eneste fast baserede fly er denne Piper J-3.

midt i tredserne hos den daværende Cessna-forhandler Transair. Han er nu kaptajn på DC-9 og pendler frem og tilbage mellem Rønne og Kastrup.

Maegård drives ikke længere som egentligt landbrug; ved siden af flyvepladsen er der i år anlagt en 18 hullers golfbane, og det betyder, at der snart kommer en offentlig restaurant på pladsen (i øjeblikket er der kun et iskagehus). Men til gengæld inddrages »hangaren«, en del af Maegårds lade, til maskinhus for golfbanen. Med kun ét fly, Piper Cub OY-AIS, stationeret på pladsen var det ikke lønsomt at opretholde indendørs flyparkering, og desuden er politiet meget kede af, at »forpladsen« til hangaren er en offentlig vej. Når hangaren lukkes, kan det unike advarselsskilt »Fly på kørebanen« derfor komme på museum.

Økonomisk hviler pladsen ellers i sig selv, siger Reuss, hvis man altså betragter arbejdet med den som en hobby. Der er fx penge til græsslåning, dog kun til diesellojen til traktoren, ikke til aflønning af traktorføreren, men det er mig selv.

Rullebane anlægges

Rø har en græsbane 04-22, 770 m lang og 30 m bred. Udover den famøse vej tværs over pladsen er der en anden hindring for at få den offentlig godkendt, idet der ikke er uhindret sigt til den nordøstlige baneende.

Og på Bornholm kan man ikke klare den slags ved at flytte jord – der skal spræng-

stof til! Men Reuss har fået løfte om compensation, hvis der anlægges en rullebane til bane 22 og bliver udført de nødvendige jordarbejder til efteråret. Eller rettere sige arbejder, for rullebanen baseres på sumpkampestenene, der flyttes ved hjælp af dozer.

Ingen svæveflyvning

Flyvepladsen blev i sin tid anlagt som svæveflyveområde, så det er derfor selvfølgelig konstateret, at den lokale svæveflyverforening fører en særdeles passiv tilværelse, og overhovedet ikke har været i luften i årevis. En nabogård til flyvepladsen har dernæst staldet en Lehrmeister, mens Ka 6'eren er udlejet til Svæveflyvecenter Arnbjerg. Klubbens spil er i stykker, og et tilbud om at sætte krog på en Cessna 172, så der kan laves flyslæb, har ikke været det gehør hos de få tilbageværende klubmedlemmer.

Til gengæld er den bornholmske skærmsklub ganske aktiv og vil måske snart have et nyt klubhus i forbindelse med den nye restaurant for golfbanen.

Turistflyvning

Det er dog især turisterne, der gør brusen omkring Rø flyveplads. Klippefly har i sæsonen været på Cessna 172 fast stationeret i Rø, og man i år på grund af det dårlige vejr har haft halvt så meget at bestille, som i de foregående år. Folk vil kun på rundflyvning, og det er solskin, siger *Kai Munch*. Men når der kommer en restaurant, bliver Rø flyveplads nok mere et turistmål, end den er nu, og det vil nok smitte af på rundflyvningens popularitet.

Men der kommer også mange turister flyvende til Rø. Nogle camperer i telt udover vingerne på flyet, andre tager til de nye og fashionable hoteller ved kysten, men der er også flytelse med tre dobbeltværelser og køleskab og les selvbetjeningskøkken på Maegård, hvor der også er cykeludlejning.

Og kan folk ikke komme afsted til planlagte tid, fordi vejret bliver dårligt, så de lov til at blive natten over uden betaling, siger *Lizzie Reuss*. Vi vil ikke risikere, siger hun, og tager afsted, fordi de er løbet tør for pe-



Carl Aage Reuss og frue foran en KZ

Flyvende museumsfly

er Dansk Veteranflysamlings målsætning, at flyene såvidt muligt skal bevares i flygtig stand, og det er da også mange af dem i museumshallen i Stauning, selv om ikke alle har gyldigt luftdygtighedsbevis.

Den der bliver alligevel fløjet med dem! Det ved man udmærket godt i Codan, for luftfartstilsynet har nemlig i meddelelse BL 1-12 givet flyvetilladelse til en række fly, knyttet til samlingen, på betingelse af, at der højst flyves 25 timer årligt, at flyvninger har »musealt« formål, at flyves over bebygget område, og at der er tegnet de behørigte forsikringer, ligesom i kabinen skal være et skilt, der gør passagerer opmærksom på, at den flyvemaskine, som det hedder, er direktoratets skrivelse, ikke har luftdygtighedsbevis.

Ordnningen har været i kraft i tre år og omfatter hhv. har omfattet Hornet Moth OY-DEZ, KZ II Kupé OT-AEA, Turbulent OY-ABT, Piper Cub OY-ABT, KZ VII OY-AVR, M. 28 OY-ALW og Tiger Moth OY-Sidstnævnte har dog i år fået normalt luftdygtighedsbevis igen.

Det er alle fly, som er indført i det danske kvalitetsregister, men det er det nyeste under ordningen ikke! Det er KZ III OY-DZA, der blev tvangsslettet af registeret den 20. december 1979 på grund af manglende luftdygtighedsbevis.

OY-DZA er en KZ IIIU3, den eneste af denne variant, og den blev prøvfløjet af V. H. H. den 29. oktober 1946. Den havde stældøre som hovedparten af KZ III'erne og blev installeret og blev leveret til Zoneinspektorskorpsset, der i forvejen havde tre andre med dette udstyr, men af den tidlige KZ IIIU1 med stældøre.

Den blev senere anvendt som ambulancetræere blev kun brugt i begrænset omfang, men anvendtes til en række andre formål, bl.a. udlejning. Den fløj sin sidste ambulanceflyvning den 20. december 1962 fra Hesselø til Holbæk og blev solgt året efter.

I 1971 skænkede den daværende ejer H. H. Hoelgaard Lund den til KZ & Veteranflyklubben. Han var flyttet til Sverige og havde taget sit fly med sig, men det skulle have været hovedeftersyn, nyt lærred m.v., og luftdygtighedsbeviset var udløbet den 30. december 1969.

Det var klubbens hensigt at restaurere flyet som det oprindelig så ud, altså som ambulancfly, og naturligvis skulle det flyves igen, men arbejdet tog længere tid end regnet, bl.a. på grund af pengemangel. En donation på 10.000 kr. i 1981 fik arbejdet påskyndet, og den 15. juni i år blev det prøvfløjet, nu med Arvid Sørensen som pilot. Og det er faktisk endnu flottere, da det forlod fabrikken i Københavns lufthavn – kun sæderne har det åbenbart været muligt at rekonstruere. Båren er delvist fjernet og »borte«, men man har fremstillet en ny ved hjælp af gamle tegninger, der bar signaturen PW, også fra dette blads spalter.

Hans Røyt, der har været »værkfører« ved genopbygningen, er purist – der er ikke plads til, så det larmer meget i kabinen!



Svævefly under loftet og motorfly på gulvet – herlige gamle typer, der genopliver minder hos de gamle, der fløj dem.



OY-DZA er i dag endnu flottere, end da den kom fra fabrikken i 1946. På indersiden af bærelemmen er der oplysninger om flyet.



Arne Hollænders tomotorede HT 1 bærer den fornemme registrering OY-FAI.

BØGER

Alle sovjetfly

Bill Gunston: *Aircraft of the Soviet Union*. Osprey, London 1984. 421 s., 22 x 28 cm, £ 30,00 indb. (625,00 kr.).



Det er en dyr bog, men en stor bog – og en fantastisk bog. Alle sovjetfly omtales, ikke blot de aktuelle, men simpelthen alle, der er fremstillet i det store land siden Oktoberrevolutionen for snart 66 år siden!

Alt i alt er det over 800 forskellige civile og militære typer, som beskrives ganske udførligt, omend man pga. emnets omfang og den traditionelle sovjetiske mangel på åbenhed i slige anliggender ikke må forvente samme informationsmængde som i bøger om vestlige fly. Men det er helt tydeligt, at interessen for flyehistorie har bredt sig østpå – og at forfatteren må have nogle gode meddelere i Østeuropa.

Det er næsten telegramstil, man anvender, så der står virkelig meget i bogen, mere end man umiddelbart skulle tro. Hvor nøjagtig bogen så er, bliver det vist svært at finde en vestlig specialist til at udtale sig om, men det virker i alt fald betryggende, at der jævnligt tages forbehold eller oplysninger om tilfælde, hvor de lærde er uenige.

Bogen ser ud til at blive et standardværk – den indeholder faktisk alt, hvad de fleste har brug for at vide om Sovjetunionens fly, og mere til. Den er smukt trykt og særdeles velillustreret med 421 fotos og 345 tegninger. Udover typerne indeholder den også biografier af de førende konstruktører, oplysninger om de sovjetiske organisationer, våben, motorer og NATO-kodenavne, så det er i mere end en forstand en vægtig bog om et næsten ukendt emne.

Ukonventionelle fly

Peter M. Bowers: *Unconventional Aircraft*. TAB Books Inc., 20 x 24 cm, 278 s., 360 ill. Pris \$ 17.50.



Begyndende med begyndelsen – andefly – fortsætter bogen med tandemfly, hale-

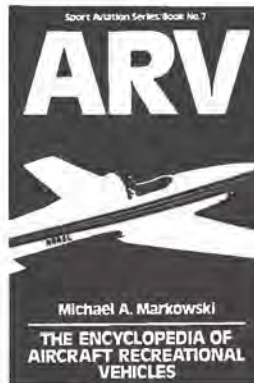
løse og deltaginger over rotorfly til »andre vingeformer«. Herefter vises eksempler på motoranbringelse, understel, dobbeltkroppe, konvertible fly, flyvende biler, startmetoder osv.

Herved får man en spændende oversigt over et stort antal særprægede fly gennem tiderne.

Forfatteren har ikke alene i 34 år været ingeniør hos Boeing, men også beskæftiget sig med hjemmebygning (Fly Baby), svæveflyvning og flyvehistorie. Værdien i denne populære bog ligger i de sagkyndige kommentarer og vurderinger, han giver til de tallose udformninger af fly, han har samlet sammen – uden at der derfor er blevet plads til at få alt med. Det er ikke et fly-katalog, men en gennemgang med eksempler på flyudformninger, og hvad der lå bag dem.

Rekreative fly-befordringsmidler!

Michael A. Markowski: *ARV. Aviation Publishers, Hummelstown, USA. 16 x 24 cm, 352 s., ill.*



Bogen handler ikke om at arve noget, men er *The Encyclopedia of Aircraft Recreational Vehicles*, altså en oversigt over de lette fly, der danner en ny gruppe mellem de ultralette og de traditionelle lette fly. Man ser i USA en chance her for dem, der vil flyve privat, men ikke længere har råd.

I bogens første del gennemgås 21 fly fra Santos Dumont Demoiselle til Mooney M-18 Mite og i næste dannelsen af EAA og bygningen af VW-drevne hjemmebyggede fly fra Corben Ace i 1931 over Druine Turbulent til KR-1 og 2. Så kommer 24 fly fra konkurrencen i 1983 om ARV-fly, og til slut kigger forfatteren lidt ud i fremtiden for denne kategori, det forventede lempede certifikat til rekreativ flyvning m.m.

Luft- og rumfartspresen

Taschenbuch der Luft- und Raumfahrt-Presse 1984. Kroll Verlag. 11 x 15 cm, 344 s., DM 32.50.

Den af Lufthansa udgivne oversigt over den internationale luft- og rumfartspresse foreligger her i en ny udgave med mange nyttige oplysninger. Fx at Danske Flyvejournalister har 18 medlemmer, mens fagpressens folk er opført under »ikke organiserede luftfartsjournalister«.

Typenyt

MD-83 prøvflyves på forhånd

Selv om den første MD-83 ikke kommer i produktionen på McDonnell Douglas-fabrikken i Long Beach før næste år, man allerede nu i gang med et prøvflyvningsprogram, der tager henblik på certificering til foråret.

MD-83, der er bestilt i 11 eksemplarer af Finnair og Alaska Airlines, bliver den længst-rækkende udgave af MD-80 familien.

Første fase af programmet blev afviklet i juli-september i Yuma i Arizona. Den kunne simulere MD-83 fuldvægt på 72.576 kg (160.000 lbs.). Man målte præstationer, flyveegenskaber og bremseeffektivitet, herunder bremsernes effektivitet, når bremsen blev opgivet.

Anden fase afvikles i januar-februar og vil koncentrere sig om prøver af den nye motorversion JT8D-219, der bliver standardmotor i MD-83. Den er på 9.520 kW (21.000 lbs.) og det specifikke brændstofforbrug er 2% lavere end på -200.

Schweizer Hughes 300

Schweizer Aircraft Corporation, der har hjemsted i Schweiz, men i USA, vil udgive en ny serie af svævefly. Den vil være en gang Amerikas førende svævefly, men synes nu helt at have opgivet konkurrencen mod de tyske glasfiberfly. Brikens anlægget er helt og holdent baseret på helmetalfly, og ledelsen har derfor besluttet at satse på sådanne – selv om de stadig er i udvikling.

Schweizer bygger dog fortsat svævefly som SGS 2-33 og 1-36 Sprite samt mange andre svæveflyet 2-37, alle i metal konstruktion.

I mange år har Schweizer bygget motorflyet Ag-Cat som underleveret først til Grumman og senere til Gulfstream, men nu har man købt rettighederne og fremstiller det for egen regning (21.000 lbs.) første halvår af 1984.

I november i fjor købte man desuden licens på fremstilling af helikopteren Hughes 300C. Ifølge aftale med Hughes Aircraft Co. er Schweizer også ansvarlig for reserveudrustning, markedsføring og produktion. Den første Schweizer-byggede helikopter blev færdig i august og blev leveret til politiet i Baltimore. Schweizer regner med at fremstille 20 i år, over 70 næste år og derefter 100-150 om året.

180 hk Cessna 152

Firmaet Condor Aircraft Corp. i Farmington, New Mexico i USA tilbyder sin T-500 som en modificeret Cessna 150 eller 152, en STOL-fly med fuldt tydeluftdygtighed og lav vis. For at sænke stallhastigheden har man modificeret vingen, så flyet med sin 180 hk staller ved 25 mph og ved 65% tæthed rejser med 120 (193 km/t). Den ru start og landing mellem 30 og 50 m, på det, og stiger fra 1000 til 1600 fod/minuten er velegnet på højtliggende og væk fra flyvepladser. Fuldvægten er 706 kg.

T-5 kan fås i halehjulversion, på pæner og skal være velegnet til fly- og barselslæb, landbrugsflyvning etc.

Stærke prøvflyjet

Professor *Claudius Dornier jr.*'s amfibiefly første gang den 17. august fra Fuhlsel ved Hamborg, hvor Lufthansas tekniske base har taget sig af slutmontering og klargøring til flyvning.

Prøveflyverne skal udføres fra Kiel-Flughafen, og når prøveflyvningerne er afsluttet, vil prototypen blive anvendt som demonstrationsfly ved markedsføringen.

Prøvestar er et 10-12 sædet amfibiefly med Pratt & Whitney PT6 turbinemotorer, der leverer på 500 hk. En væsentlig nyhed er bygningen af en flykrop af denne størrelse, der er fremstillet af glasfiber og for prototypens vedkommende fremstillet hos firmaet Dornier i Wangen.

En henholdelse til en forskningskontrakt med det tyske teknologiministerium vil en krop af denne størrelse i år blive sendt til afprøvning på en testanlæg i Ottobrunn ved München.



Endelig igen en Dornier-flyvebåd, ja endda et amfibium. Ikke fra Dornierfabrikken, men fra den afgåede chefs nye virksomhed.



Ultralight behøver ikke nødvendigvis at ligne et fuglebur, men kan også udformes som et minifly i moderne materialer som denne »Kolibri«.



Tornado affyrer sit MW-1 system, der er beregnet mod tanks og flyvepladser.

Komposit-ultralet

Oberallgäuer Flugzeugbau i Bad Wörishofen har ved hjælp af glas- og kulfiber bygget et ultralightfly, der kun vejer 115 kg, hvorved det for første gang skal være lykkedes at lave en ultralight i disse moderne materialer, der overholder vægtgrænserne for ultralight.

Kolibri er midtvinget, og vingen har en kulfiberforstærket hovedbjælke af glasfiber, hvilket materiale iøvrigt er anvendt til torsionsnæsen, mens resten af vingen og krængerebene er lærredsbeklædte.

Kroppen er sandwich-konstruktion – dog uden kulfiber omkring cockpittet, da man mener dette materiale splintres og i givet fald udgør en fare for piloten.

Flyet kan monteres på 10 minutter uden muligheder for monteringsfejl.

Kolibri drives af en König-motor SC 430 med nedgearet trebladet propel, har gode start- og stigeegenskaber og kan flyves mellem 35 og 110 km/t. Glidvinklen menes at være over 15.

MW-1 i produktion

Hovedbevæbningen på det tyske flyvevåbens Tornado jagerbombere bliver MW-1, Mehrzweck-Waffensystem 1, en stor beholder under kroppen på flyet, hvorfra små bomber skydes ud mod målet. Det kan ske under alle vejrforhold, i ganske lav højde og ved store hastigheder, ligesom flyets besætning kan tilpasse dækningsområdet efter målets art og udstrækning indtil få øjeblikke før den aktuelle affyring.

De vigtigste målgrupper er dels pansrede og mekaniserede hærheder, dels flyvepladser, og den type ammunition, som MW-1 lades op med, afpasses efter måltypen.

Udviklingen af MW-1 blev påbegyndt af MBB, men blev i 1978 overført til RTG, Raketenteknik GmbH, et datterselskab af MBB og Diehl. Sidstnævnte firma står også for udviklingen af den specielle »submunition« til våbensystemet.

De første MW-1 beholdere afleveres til enhederne i dette efterår. Foreløbig er systemet dog kun afprøvet til indsættelse mod pansermål. Prøverne mod den anden målkategori ventes afsluttet næste år, og de første leverancer af de specielle antiflyvepladsebomber finder sted i 1987.

OSCAR YANKEE

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
SBM	Douglas DC-8-63	45924	19.7.	Sterling Airways, Kastrup
CCD	Fairchild Merlin	AT-018	3.8.	Alkair, Skodsborg
BZW	Fairchild Metro II	TC-368	7.8.	Jet Aviation Aircraft Service, Skjern
CEV	Cessna Citation I	500-0329	20.8.	Falck Air, Odense
GKL	Cessna Citation III	650-0043	15.8.	Kirkbi A/S, Billund
XNC	Grob G.109	6033	10.8.	Henn. Kristensen + 2, Herning
XNG	Scheibe SF-25B Falke	46135	24.8.	Falkegruppen, Esbjerg

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
BKB	Cherokee Arrow	9.8.	Rasmus Møller, Agerskov	hav. 5.5.84, Clacton, England
BMS	Druine Turbulent	24.8.	Werner G. Andersen, Viby Sj.	hav. 13.5.83, Ringsted

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
DZT	Rallye Club	2.8.	Zulu Tango Gruppen, Viby Sj.	Flymøller, Haderslev
POE	Cessna 182P	2.8.	Forex A/, Silkeborg	Sv. Østergaard + 4, Herning
AJJ	Rallye Club	2.8.	Fl. Thomsen, Kbh. N	Max Air, Hinnerup
CAL	Tampico	2.8.	Niels Juelsgaard, Brædstrup	Cph. Av. Trading, Roskilde
AJE	Cessna F 150J	2.8.	Mogens Frandsen + 3, Skive	Stauning Aero Service
PRS	Rallye Club	3.8.	Cph. Av. Trading, Roskilde	Niels Juelsgaard, Brædstrup
TOC	Cherokee 180	13.8.	Henry Lorensen + 1, Roskilde	Hans S. Jensen, Give
DJG	Rallye Commodore	13.8.	Knud Villemoes Hansen, Ll. Skensved	Johs. Pedersen, Brabrand
BAF	Cherokee 140	13.8.	Gravers Graversen, Nordborg	F-Air, Fredericia
ADS	Aero Commander 560	14.8.	William Cronin + 1, Bindslev	Airtime, Sindal
BSR	Cessna 172D	15.8.	Povl Feddersen, Hjørring	Airtime, Sindal
BRA	Archer II	16.8.	Sondrestrom Aero Club	Jetair, Roskilde
DAE	KZ III	21.8.	Fl. Aagaard Kristensen, Ringkøbing	DAE-gruppen, Holstebro
BII	Cessna 182P	27.8.	J. Krogh Larsen, Randers	Højfeldt Electronics, Silkeborg
CBS	Archer II	24.8.	ASX 542 ApS, Rødovre	Jetair, Roskilde
XLL	ASW-20F	7.8.	Jørgen Thomsen + 2, Roskilde	Niels Taarnhøj, Holte
XCN	Jaskolka	8.8.	Jens Vexø + 1, Ålborg	Arne Nielsen + 1, Skive

Kommentarer til Oscar Yankee

Sterling's DC-8 OY-SBM blev leveret til Kastrup den 16. juli som HS-TGZ og fløj samme dag videre til Arlanda til ommaling. Den vendte dog ikke tilbage i Sterlings nye farveskema, men er helt hvid, idet den flyver pilgrimme til Mekka for Icelandair, der igen flyver for Air Algerie.

Metro BZW er bygget i 1980 som N917MM og bruges af Midtfly. Direktør for

ejerfirmaet er Arvid Sørensen, Stauning Aero Service. Alkair's Merlin er stationeret i Roskilde. Den er fra 1973, ex N32MG. Endelig er Falcks Citation af årgang 1975, tidligere N4999H, mens den anden Citation er fabriksny. Ejeren driver også virksomhed under navnet Lego.

Grob G 109'en er bygget i 1981, ex D-KAZE, Falken i 1970, ex D-KADM.

Aktieselskabs-registeret Ændringer

ASX 3784 ApS, København: Steffen Bøll-Bagge er udtrådt af, og Gunnar Gøgers Nielsen samt Eddie Rodin Hansen indtrådt i direktionen. Selskabet har ændret navn til Aero-Dane Cargo, International Forwarding Agents ApS, hjemmehørende i Tårnby kommune, postadr. København lufthavn, 2770 Kastrup. Indskudskapitalen er udvidet med 50.000 kr. til 80.000 kr.

CAC Commercial Air Contractor ApS, Billund: Indskudskapitalen er udvidet med 61.000 kr. til 91.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier.

SAI - Scandinavian Avionics International ApS, Billund: Indskudskapitalen er udvidet med 50.000 kr. til 80.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier.

A/S Conair, Consolidated Aircraft Corporation Ltd., Tårnby: Bestyrelsens formand Simon Spies er afgået ved døden. Enkeltmanden er udtrådt af, advokat Robert Knudsen og Janni Spies er indtrådt i bestyrelsen.

A/S Danfly, Kalundborg: Likvidationen af selskabet hævet.

Dansk fabrikation af ultralette?

Et projekt om fabrikation af danske ultralette fly blev forelagt ved et pressemøde i Brædstrup den 7. september. I et samarbejde mellem kommunen, Jysk Teknologisk Institut og fabrikant Bent B. Nielsen og ved brug af jobskabesloven håber man at få en snes ansatte til at fabrikere mod 200 fly pr. år.

Nedkomst





Protoktor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postboks 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimny Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Ildrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm.)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Jan Maxen, Holmegårdsvænget 3,
3320 Skævinge
Telefon: 02 - 11 03 47.

Dansk Motorflyver Union
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55

Britflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Instyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Ledlostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protoktor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
Generel K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlid

Generalsekretariat:
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postboks 202, 2950 Vedbæk

Åbent for større Flyveaktiviteter
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Kontaktudvalgsmøde

På årets første møde i kontaktudvalget for general aviation behandlede et spørgsmål, rejst af AOPA Danmark, der var bekymret for kraftige radiofonistationers mulige indvirken på fx ILS-anlæg, idet de nu er nære naboer på frekvensbåndet. Repræsentanter for P&T var til stede og er opmærksomme på problemet med henblik på et møde i Geneve i efteråret.

En anden konfliktmulighed mellem radiofoni og luftfart er 10-15 nye master, der skal opstilles, og som vil nå op i 12-1400 fod! Der er iøvrigt tilfredshed med en ny lysafmærkning af masten ved Sindal, og lignende udladningsblinklys vil komme på gamle og nye luftfartshindringer.

Efter en revideret bekendtgørelse fra justitsministeriet må halmfabrikeringer fremtidig ikke alene ikke genere vejtrafik, men heller ikke lufttrafik, så nu har politiet mulighed for at skride ind, hvis flyvningen generes.

Status for støjproblemerne i Kastrup blev oplyst, og direktoratet meddelte iøvrigt, at man for tiden prøver at måle, hvor stor belastning støjsager udgør i direktoratets arbejde.

På forespørgsel fra KDA oplyste direktoratet, at den BL om helbredskrav, der er til høring, ikke tilsigter nogen skærpelse. En kort diskussion om det udsendte materiale førte til et tilsagn fra direktoratet om på et kommende møde at redegøre for, hvordan man i dag udvikler nye bestemmelser, hvilket organisationerne fandt var en god idé.

- Ved en sammenkomst efter mødet blev tre afgående medlemmer af udvalget takket for deres medvirken af direktør Val Eggert. Det var kontorchef Dahl fra direktoratet, kontorchef Ebbe Nielsen og ekspeditionssekretær J. K. Mikkelsen fra ministeriet.

Forslag med skærpede helbredskrav

Midt i sommerferien udsendte luftfartsdirektoratet til høring en ny udgave af BL 6-05 Helbredskrav. Den nødvendiggjorde et større arbejde i KDA, da den viste sig at resultere i en række skærpelser af kravene, uanset dette iflg. direktoratet ikke var til sigtet.

Ved høringsfristens udløb sidst i august har KDA sendt direktoratet en omfattende sammenligning af de gamle og de foreslåede samt ICAO's krav. Konklusionen er, at forslaget medfører skærpelser og ændringer i formuleringer, man for en halv snes år i et samarbejde var nået frem til.

KDA finder det nødvendigt, at forslaget gennemgås omhyggeligt og erklærer sig villig til at deltage i et sådant samarbejde.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 8. okt.

Ordensreglement for flyvepladser

Til et forslag til bekendtgørelse vedrørende ordensreglement for flyvepladser har KDA i sine kommentarer anmodet om at få tydeliggjort, at det kun skal gælde offentlige flyvepladser, idet reglementet ellers kunne påføre fx svæveflyveklubber nye økonomiske og tidskrævende byrder for disses uregistrerede køretøjer (spil og wi-rehentere).

KDA-aktiviteter siden sidst

16/8: Præsentation af Midtfly's Metro II i Stauning (Weishaupt og Voss).

21/8: Kontaktudvalgsmøde (PW og MV).

1/9: Svæveflyverrådsmøde, Arnborg (rådet og PW).

Kontormaskiner til klubber

Efter at have erhvervet mere moderne kontormaskiner har KDA skilt sig af med flere af sine tidligere til klubber, der kunne anvende dem.

Der er endnu tilbage en hånddrevet Rex Rotary duplikator og en Adressegraphmaskine, der sælges for højest acceptable bud.

Henvendelse til generalsekretariatet 02-39 08 11.

Nye direkte medlemmer i KDA

Journalist Preben Trunshøj, Roskilde.

Oversergent Steen Reedtz-Hansen, Lyngby.

Tandtekn. Hans Peter Jensen, Frederikssund.

Ole Frantz Hansen, Værløse.

Skibsfører Kurt Ole Nielsen, Klarup.

Postvagt Holger Jensen, Fredericia.

Tandlæge Leon Kinogaard, København V.

Mekaniker Leif Hermansen, Gislinge.

Automek. Jon Palle Hansen, Errindlev.

Gdr. Aage Lanter-Mortensen, Nr. Alslev.

Jacob Wagner, Gentoft.

Nye (og nogle gamle) bøger i KDA's bibliotek

Hans Katz: *Der Flugmotor, Bauteile und Baumuster.*

Hubert C. Lesley: *Airplane Maintenance.*

Erik Willumsen: *Lærebog i Modelsvæveflyvning.*

J. v. d. Sanden: *Der Gleitflugzeugbau.*

K. Temmes, R. Häkkinen: *Start av segelflygplan med Bilbogsering och med Vinsch.*

W. Dannerfjord: *Svæveflyvning, sporten over al sport.*

Alan Bramson: *Make Better Landings.*

Kalender - alment

26/10-2/11 FAI generalkonference (Prag)

Flyveteknisk Sektions efterårsprogram

Dansk Ingeniørforenings flyvetekniske sektion indledte efterårssæsonen med et besøg på rumforskningsobservatoriet i Rude Skov.

Mandag den 1. oktober vil en repræsentant for de engelske myndigheder redegøre for hvordan man giver luftpudefåde »Luftdygtighedsbevis«.

Den 5. november er emnet »Moderne flybårne navigationssystemer«, hvor civilingeniørerne *Jan Bagge* og *Otto Strange Friis* vil tale om bl.a. inertnavigationsystemer og det globale positionssystem Navstar.

3. december søger man at få en foredragsholder fra British Hovercraft til at fortælle om »Konstruktion og operation af luftpudefartøjer«.

Møderne finder sted på V. Farimagsgade 31, København, kl. 2000, og KDA-medlemmer har adgang.



FAI-rekorder

Blandt nye præstationer anmeldt til FAI er amerikanerinden *Joann Shaw's* flyvning 5/8 på en 847,42 km trekant med en hastighed på 100,57 km/t og tyskerne *E. Sommer* og *Andresen's* tosædede hastigheder på 100 km trekant den 25. og 26/7 på hhv. 161 og 177 km/t.

En kineser har 22/8 sat linestyret rekord med motorer under 1 ccm op til 251,6 km/t.

Vesttyskeren *Holger Rochelt* har 21/8 med menneskedrevet fly præsteret en hastighed på 1500 m trekant på 35,74 km/t.



Ny metode ved spindudretning

Unionen udsender i den nærmeste fremtid en oversættelse af en række artikler, omhandlende dels »forebyggelse af spind«, dels en fuldstændig sikker metode til udretning fra spind.

Gene Beggs, medlem af U.S.A.'s VM-team, har afprøvet et større antal fly og kan allerede dokumentere, at denne nye teknik har sparet menneskeliv.

Det er unionens opfattelse, at man også herhjemme har behov for mere viden om spind, jvf. bl.a. de senere års triste ulykker.

Interesserede piloter, og her tænkes på A-piloter i bred almindelighed, kan erhverve sig indsigt i emnet ved læsning af Eric Müllers bog: *Aerobatics Unlimited*. KDA hjemtager bogen til biblioteket.

Medlemsnyt: Tåsingegruppen har modtaget en Bolkow. Vi ses til efteråret.

Arne Boyen har oversat artiklerne om spind, og besvarer gerne spørgsmål på tlf. 05 - 653185. Henv. også til Jan Maxen tlf. 02 - 110347.



Sekretariat,
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09-17 1934
Næstfmd.: Finn Brinch 07-11 6431
Kasserer: Bøge Osmundsen 02-29 4175
Sekretær: Ricard Matzen 03-61 5250
Redaktør: Knud Larsen 03-42 4516
Gunnar Hansen 04-72 1128
Knud Nielsen 05-65 7425

DMU Fly-træf, Rø

Fly-træffet fandt sted i det dejligste sommervej d. 18.-19. august.

Et halvhundredede medlemmer og 13 fly deltog i træffet. Tak til medlemmerne i Bornholms Flyveklub og til fam. Reuss, Rø.

Nyt fra motorflyveklubberne

Horsens Flyveklub: Der er denne gang undtagelsesvis intet nyt fra Horsens.

Midtsjællands Motorflyveklub havde d. 22. juli badetur til Tærø. Den 18.-19. august var 6 fly med 18 personer til fly-træf på Rø. Den 7. oktober drager vi traditionen tro mod vest til Endelave for at samle nødder. Afgang Ringsted kl. 1030.

Odsherreds Flyveklub holdt landingskonkurrence d. 15. september. Den 30. september drager vi i samlet flok til Endelave, og håber at der er flere nødder end sidste år. Afgang Trundholm kl. 1000. Husk tilmelding til Torsten.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr. 30 af 29/8 drejer sig om havariet ved Tølløse og om termikflyvning ved hjælp af markbrande. Unionen vil gerne have skriftlige kommentarer fra medlemmer, der har haft unormale oplevelser ved flyvning i markbrandstermik eller i nærheden heraf.

Medd. nr. 31 af 7/9 er et led i en undersøgelse af interessen for at skaffe midler til internationale konkurrencer gennem reklamer på transportvogne. Et spørgeskema skal indsendes til DSvU senest 1/12 efter lokale undersøgelser.

Medd. nr. 32 indeholder sider til unionshåndbogen om unionens love og amatørregler. Endvidere medfulgte oplysning om Sportskalenderen 1985.

Ulykke ved Tølløse

Søndag den 26/8 skete der en alvorlig ulykke med en ASK-13 fra Tølløse Flyveklub, hvorved en elev, den 39-årige *Mogens Thorup Willadsen*, omkom, medens instruktøren blev hårdt kvæstet.

Kalender – motorflyvning

28-30/9 13. Guernsey Air Rally

Oplysninger om ovenstående – kontakt DMU's sekretariat.

Flyet var efter spilstart fløjet over til nærliggende markbrand for at søge tør her, men fik tilsyneladende ikke fat og rullede i stedet foretage en udelanding, hvorved flyet havarede.

Svæveflyvningens bestyrelsesmedlemmer

I oktober 1974 bragte vi (side B 53) en liste over rådsmedlemmer m.m. fra 1934 til 1974 med årsstal for det første år, de blev valgt. Den fortsætter her for de næste ti år indtil 1984:

Morten Voss (1975)
Bent Holgersen (1975)
Bent Hammershøi (1975)
Mogens Bringø (1976)
Johannes Lyng (1976)
Mogens Andersen (1978)
Peter Bünger (1978)
Kai Fredsø (1979)
Svend E. Ludvigsen (1979)
Peer Bak (1982)
Sven Møller Andersen (1982)
Finn Hansen (1983)
Jørn Husted Madsen (1983)
Jørn Mølbak (1983)
Mogens Hansen (1984)
Edvin Thomsen (1984)

Diplomer og certifikater

Samme nummer bragte navnene på de sidste ti personer, der fik henholdsvis A-diplom, B-diplom, C-diplom, S-certifikat, sølv-diplom og guld-diplom. Vi henviser til disse, men skal tilføje, at de A-, B- og C-diplomer med de 1, 2 og 3 måger ikke længere nummereres (med henblik på det nye skolingssystem), så man på de sidste ti år nået op fra S nr. 2 til 3581, fra sølv nr. 764 til 1346, fra guld nr. 46 til 97. Guld med tre diamanter ser komplet ud som følger, idet FAI altså totalt nået fra 1359 til over 3617 på de 10 år.

1000 km diplom er indført af FAI, og hvert fald har nået nr. 47, mens Danmark endnu ingen har. Der er stadig nogen på vej, så stræbe efter!

Guld-diplomer med 3 diamanter

(Dansk + FAI nummer)

1 (475) Åge Dyhr Thomsen	28. 1974
2 (476) Ib Braes	31. 1974
3 (525) Klaus Wiese Nielsen	17. 1975
4 (925) Leif Corydon	16. 1976
5 (2555) Mogens Hansen	19. 1977
6 (2597) Jan Schmeltz Pedersen	4. 1978
7 (2732) Erik Nissen	4. 1979
8 (2733) Finn Benedict Hornstrup	4. 1980
9 (3146) Niels Erik Skærlund	14. 1981
10 (3419) Edvin Thomsen	18. 1982
11 (3564) Harry Smidt Thorsted	24. 1983
12 (3567) Henning Jensen	19. 1984
13 (3610) Jan Walther Andersen	3. 1985
14 (3616) Knud Erik Sørensen	23. 1986
15 (3617) Knud Høst	9. 1987

Jubilæumsreceptioner 5. og 7. oktober

Dansk Svæveflyver Union afholder i anledning af sit 50 års jubilæum hele to receptioner. Den første finder sted fredag den 5. oktober kl. 1400-1700 i Idrættens Hus, Brøndby Stadion, Glostrup ved København.

Den anden afholdes søndag den 7. oktober kl. 1000-1200 på Svæveflyvecenter Arnborg.

Den første er der udsendt indbydelser til en række organisationer, unionen arbejder sammen med, samt til tidligere rådsmedlemmer; men kan man ikke komme til hovedstaden er man velkommen i stedet på Arnborg.

Der i øvrigt er alle medlemmer og venner af Unionen velkomne til receptionerne.

Svæveflyverrådsmøde

Svæveflyverrådets første møde efter sommerperioden den 1. september på Arnborg stod forberedelserne til jubilæet i centrum, her blev naturligvis på dagsordenen, som sædvanlig ser andetsteds.

Det konstaterede iøvrigt, at dets oplysninger til at lave film om svæveflyvning er inspireret adskillige.

Derligere PR-arbejde blev drøftet. Det blev ønsket at bringe retningslinier herom i en håndbog.

Udfordringerne til at kommentere uddannelsesnormerne efter de praktiske erfaringer havde ikke givet større resultater, og det bliver muligvis nødvendigt med en ny normer. Flere uddannelsesnormer og tekniske normer for materiel og svæveflyveser er i arbejde.

Der blev refereret møder i sportsudvalget bl.a. om sommerens konkurrencer og fremtidige internationale klassestrukturer, ligesom der blev gjort status for Arnborgs virksomhed i sommer.

Arnborg lukkes for betjening og servicevirksomhed fra 1/11 til 15/2, da der bl.a. vil afvikles en del oparbejdet overtid for ansatte.

Internationale møder

Den internationale konference for svæveflyvnings-uddannelsesledere i Holland den 12-14/10 deltager Ole Didriksen, Ole Nørris og Jørgen Mølbak.

Der er et ekstraordinært møde i bestyrelsen for FAI's svæveflyvekomité i Frankfurt den 25-26/10 deltager Per Weishaupt. Der er indbudt OSTIV's Sailplane Development Panel samt svæveflyvekonstruktører til at debattere VM-klassestruktu-

1000 km firkant

En diskussion i »Soaring« om verdens største konkurrenceopgave, hvor 3-4 oplysninger over 750 km blev nævnt (herunder blev skernes 761,7 km FAI-trekant i 1982), og blev afsluttet efter artiklen i bladets om årets amerikanske mesterskaber i åbne klasse, hvor der den 7. juni blev tildelt et brev en 819 km firkant fra Minden i Tyskland. 14 af 23 deltagere gennemførte.

Utsagnet af 9 opgaver blev, at Ray Mey blev mester. Der lå 8 Nimbus 3 på første 10 pladser, mens den eneste deltagende ASW-22 blev nr. 5, og nr. 6 blev vinderen for FAI's svæveflyvekomité i Danmark, vel at mærke på en Nimbus 2.

Diplomer

3 diamanter

- 13 (FAI 3610) Jan Walther Andersen, Nordsjælland
- 14 (FAI 3616) Knud Erik Sørensen, Kolding
- 15 (FAI 3617) Knud Høst, SG-70.

Distance-diamant

- Allan Møller Mogensen, Fyn
- Per Henrik Larsen, Fyn
- Knud B. Andersen, Fyn

Højde-diamant

- Jan Walther Andersen, Nordsjælland
- Knud Erik Sørensen, Kolding
- Knud Høst, SG-70

Mål-diamant

- Øjvind Kirkeby Frank, Vejle
- Kent Iver Christensen, Vestjysk
- Vagn Baad Christensen, Sønderjysk

Guld-diplom

- 95 Preben Toft, Vestjysk
- 96 Per Henrik Larsen, Fyn
- 97 Kent Iver Christensen, Vestjysk

Sølv-diplom

- 1334 Erik Berg, Nordsjælland
- 1335 Jens Peter Lund, Vejle
- 1336 Christian Larsson, Nordsjælland
- 1337 Eddie Troersgaard, Kolding
- 1338 Jens Peter Larsen, Vejle
- 1339 Sven-Erik Funch Adamsen, Viborg
- 1340 Kurt Müller, Sønderjysk
- 1341 Niels Jørgen Villesen, Svævefly
- 1342 Ivan Skjødt Hansen, Ålborg
- 1343 Rene Skovgaard Jensen, Vejle
- 1344 Poul Erik Brødsgaard, Vejle
- 1345 Jan Adamsson, Loll./Falster
- 1346 Tejs Karup, Nordjysk

S-certifikater

- Inge Margrethe Trab, Brøndby Strand
- Runa Pedersen, Tønder
- Ejvind Skovbjerg, Herning
- Vagn Ove Mørch, Svenstrup
- Henrik Bo Jensen, Nørresundby
- Ulla Thøgersen, Hjørring
- Ernst Flemming Lyng, Strandby
- Ian Rasmussen, Sorø
- Søren Vedel, København S
- Morten Roulund Arvesen, Vojens
- Jørn Elsmann, Tårs
- Allan Hjorth Christensen, Roskilde

Kalender – svæveflyvning

- 5/10 D.Sv.U. reception (Idrættens Hus)
- 7/10 D.Sv.U. reception (Arnborg)

Nyt fra svæveflyveklubberne

Billund holdt sommerlejr fra 9-20/6. På programmet her i 20-års jubilæumsåret var bl.a. besøg af faldskærmsudspringere, drage- og modelflyvere, invitation til tidligere medlemmer, billeddagen samt anlægning af legeplads til børnene.

Fyns fløj tre 300 km Δ og to 100 km Δ den 28/8.

Holstebros privatejede KZ-VII, som klubben benyttede til slæbefly, er solgt. Der søges kontakt med interesserede om køb af et andet fly, som kan bruges til slæb. Klubben har fået nyt postbox nr.: 1137, 7500 Holstebro.

Kalundborgs formand har sat rekord indenfor KDA. Han fløj søndag til kl. 1930, blev opereret for sprængt blindtarm mandag middag og var hjemme igen torsdag formiddag.

To medlemmer har støvet en gammel havareret »Doppelraab« op, og håber nu at nå til enighed med luftfartsdirektoratet om genopbygning.

Polyteknisks ekspedition til Sisteron med 3 klubfly og 2 privatfly kom efter lidt mere end 14 dage hjem med guldhøjder til 7 af de 10 deltagende piloter. De øvrige fløj også højdeflyvninger, men havde guldhøjden i forvejen. Havde flyene haft iltudstyr, havde diamanthøjderne også været hjemme. Der var gode bølgeflyvningsmuligheder 2 dage i henholdsvis nordlig og sydlig vind. Med de 3 klubfly blev der fløjet ialt 137 timer.

SG-70 har haft 5 medlemmer i Spanien hvoraf Knud Høst fik højdediamant med en højdevinding på 5.300 m.

Klubbens skoleafdeling har sendt 5 mand i solo i år og regner med at have et tilsvarende hold til næste år.

Kristian »Pliir« Østergaard har fløjet over 1000 slæb i Pappa-Yankie i år.

Silkeborg deltog med en stand på udstillingen »Aktiv Fritid« i Nørrevangsskolen 1-2/9.

Skive blev stiftet 30/4-74 og fejrede 10 års jubilæet 13/7 med reception i klubhuset og festmiddag på Højslev Kro.

Klubben råder over 6 fly, bl.a. landets første G 103 Acro, hvortil man fik tilskud på kr. 25.000 fra tidsmidlerne. Der er 50 aktive og 15 passive medlemmer samt 10 instruktører.

Skrydstrup fløj i juni/juli tre 306 km, en 116 km, en 450 km retur, en 131 km fri og en 67 km fri.

Svævefly holdt sommerlejr på Tødsø sammen med piloter fra Nykøbings svenske venskabsby, Bollnäs. Thyboerne havde besøgt Bollnäs i påsken.

Værløses Høstrally havde 20 deltagere. 11/8 gennemførte 17 fly en 150 km Δ via Mørkøv St., Glumsø St. 12/8 gennemførte 3

fly og 17 udelandede på en 162 km Δ via Torbenfeldt, Holmegård. Vinder i glasklassen blev Nordsjællands LS-4 ML. I klubklassen vandt Henning Kjær, F.F.F., i Ka-6E, mens Ø.S.F.s ASK-21, R2, vandt tosædet klasse.

Øst-Sjælland havde stort rykind til BØF-Rally 17-19/8. 57 fly deltog, heraf en Baby fra Tyskland. 300 personer festede i hangaren lørdag aften.

Vinderne blev i glasklassen L. Brix (86), Midtsjælland og i klubklassen B. Jensen (41), Slagelse.

En privat gruppe har hjembragt en Motorfalke OY-XGI fra Midtsjælland.

3 piloter gennemførte 300 km Δ på Sjælland den 26/8.

Ålborg besluttede på generalforsamlingen at købe et højst 2 år gammelt fly af typerne LS-4, Discus, DG 300 eller Pegase inden foråret 1986.

Nogle af klubbens medlemmer fik i august en oplevelse, der bidrog til den aktuelle diskussion om kørsel med transportvogne.

Hytteområdet er udbygget med endnu 2 hytter.



For to år siden besluttede den 63-årige Gudrun Theilmann dels at lære at svæveflyve, dels at køre til Nordkap på motorcykel! Efter 3 års flyvning og 225 starter gik Gudrun solo den 26/8 på Vesthimmerlands flyveplads, hvor flyvechefen herover ønsker til lykke.

EM for varmluftballoner

38 piloter fra 13 europæiske lande deltog den 26.-31. august i det 4. Europamesterskab for varmluftballonpiloter i York, England.

I løbet af 5 starter blev der afviklet 7 delkonkurrencer, før vejret satte en stopper for videre flyvning.

De første 5 resultater blev:

- Victor Trimble, England, 4353 points
 - Tomas Feliu, Spanien, 4344 points
 - David Bareford, England, 4171 points
 - Jean M. Huttois, Frankrig, 4023 points
 - Alan Dorman, England, 3984 points.
- og blandt de sidste 5 endte de 2 danske deltagere, Rimmy Tschernja og Kai Paamand.

Deltagelsen har igen lært os, at vore begrænsede muligheder for at holde trit med den internationale elite bør udnyttes mere, hvis vi skal gøre os håb om bedre placeringer i fremtiden.

Kalender – anden flyvesport

14-18/10 VM med indendørs model (Japan)

Den norske mindepokal

Norsk Luftseiladsforenings Mindepokal der i 1910 og 1912 blev vundet af Norge som blev genaktiveret i 1981, blev i år det af Norge ved en konkurrence, der fandt sted den 2. juni i Tønsberg. Der skulle findes den nærmest muligt et mål 15 km fra stedet.

Erling Sem-Jacobsen vandt med 300 meter, fulgt af svenskeren Janne Balk med 100 og Kai Paamand med 275 m. I tidligere vindere, Henning Sørensen, vesttyskeren Friedel Loos blev hhv. nr. 9 af de 10 deltagere fra 4 lande.

Dansk ultraletfly-fabrikation

Et interessant initiativ er – som nævnt side 312 – taget i Brædstrup, hvor et aktieselskab, Brædstrup Ultralet Flyindustri, er under oprettelse. Borgmester Vagn Vejen Petersen oplyser, at kommunen indskyder 300.000 kr., direktør Bent Nielsen, Marmolux i Løvet, 100.000, mens tre lokale banker i fællesskab står for 200.000 kr.

Bent Nielsen er en erfaren drageflyver, og han vil sammen med afdelingsingeniør Chr. Zøylner (en gammel model- og svæveflyver, der i fyrrerne var med til at bygge en prototype til et motorsvævefly, som desværre brændte) de næste 4-5 måneder arbejde på en prototype, der håbes at komme i luften næste sommer. Det skulle blive en rorstyret ultralet af glasfiber à la Hoffmann Diana, men senere vil man også lave et tyngdepunktstyret fly.

Efter at der snart i mange år kun er bygget fly i Danmark på amatør- og eksperimentalbasis, ville det være opmuntrende,



Bent Nielsen



Chr. Zøylner

om vi kunne komme med på dette nye »folkeligste« område af luftfarten. Det er store krav, for der er som bekendt konkurrence på verdensmarkedet, men vil med interesse følge den videre udvikling af det friske jyske initiativ.

JEPPESEN

Jeppesen manuals og andre produkter
fås i Danmark gennem KDA Service.

Rekvirer særskilt prislister.



Københavns Lufthavn
Boks 68 – 4000 Roskilde
02-39 08 11

BRUGTE FLY

Cessna, PIPER, MOONEY og BEECH.

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



Beech Travelair

Model. TD 540
1000. Eng 800 timer rest.
1000 silver Crown/IFR
1000 55 slaved gyro.
1000 aflysning. Wing lev. autopilot.
1000 1920 kgs,
1000 70 kts/FL 100
1000 kr. 350.000

Beech A-90 Kingair

Model. TT 8200.
1000/0 SMOH.
1000 aflysning. Collins Radio.
1000 autopilot.
1000 net. 250.000 US\$.

ALKAIR

1000 Skodsborg Strandvej 248, 2942 Skodsborg
1000 02-89 33 44

TIL SALG FLYANDELE

1000 dele i arbejdende flyinteressentselskaber
1000 fuld afskrivningsret tilbydes til salg.
1000 elagtige rabatter for medejere, også på
1000 fly i vor udlejningsflåde.
1000 ændelse til:

IKAROS FLY aps

02-39 10 10

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

1000 Cessna 140, 182, 310, Piper 140, 180, 235,
1000 Cessna, AA5. Aztec PA 23/250. Rallye, Moo-

1000 H. L. AIR ApS tlf. 05-43 51 33
1000 Privat tlf. 05-62 66 16

PA 28-140-74 OY-DTG

1000 PA 28-140-74, cruise speed 115 KN (COM-VOR-
1000 højdemåler x 2) Transponder. Luftdyg-
1000 dsbevis til 17.8.1985. Istandsæt for 50.000
1000 kr. eget velholdt. Fast pris 120.000 kr.

Tlf. 04 - 43 04 97

TIL SALG

1000 Cessna II, model 1975, full IFR, full deicer
1000 windshieldheat, velholdt. Nedvejet til
1000 100 kg.

1000 Henv. JAN-AIR
1000 Sindal Flyveplads
1000 Tlf. 08 - 93 60 00

GRATIS KATALOG

1000 på 60 sider med billeder tilsendes.
1000 Europas største Overskudslager!
1000 **ARMY-VARER**
1000 Middelfartvej, 5610 Assens
1000 Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

Vi ønsker Dansk Svæveflyver Union tillykke med jubilæet og siger tak for godt samarbejde og go' vind fremover



GF-FORSIKRING A/S

Forsikringsregister A 100
Karløvej 1 - 5270 Odense N
Tlf. (09) 18 14 13

*De fleste danske svævefly er forsikret i GF-Forsikring A/S
- og godt forsikret.*

VELHOLDTE EN-MOTORS FLY

1000 søges til indlejning på gode helårskontrak-
1000 ter. Stor time forbrug.

IKAROS FLY aps

02-39 10 10

TÆNKER DU PÅ FLY-CERTIFIKATER!

1000 Prøv Sun-Air og få et fast tilbud.
1000 Kontakt Sun-Air, tlf. 05-33 16 11

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



Job søges

1000 Erfaren pilot, 2000 timer + godt kendskab til
1000 firmadrift, søger job indenfor GA. Firmaflyv-
1000 ning har også interesse. Løn er et krav (kone
1000 og studielån, der skal forsørges.).

1000 Billet mrk. 38, FLYV, Postbox 68,
1000 Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde

A-CERTIFIKAT

1000 Spar momsen og flyv for kun kr. 270,00 pr.
1000 time plus instruktør ved køb af andel i kom-
1000 manditselskabet OY-AYH.

1000 Kun 2 anparter til salg, så skynd dig. Ring for
1000 nærmere information.

United Pilots A/S

KØBENHAVNS LUFTHAVN - 4000 ROSKILDE
Telefon 02-*39 08 88 (døgnvagt)

FLYBØGER

Flight Briefing for Microlight Pilots af N. H. Birch & A. E. Bramson. Dækker den kundskab, som kræves for at få britisk certifikat til mikrolette fly. 293 s. 140 ill. Kr. 195,50.

Streckensegelflug. Ein Lehrbuch für den Leistungs- und Wettbewerbssegelflug af Helmut Reichmann. 210 s. 147 fot. & ill. Kr. 228,25.

Start in den Wind. Erlebte Rhöngeschichte 1911 bis 1926 af Peter Riedel. Den motorløse flyvnings barneår rulles op. 284 s. 450 fot. & ill. 27 x 23 cm ib. Kr. 239,00.

Vom Hangwind zur Thermik. Erlebte Rhöngeschichte 1927-1932 af Peter Riedel. 2. bind erindringer fra syv vigtige udviklingsår. 226 s. 289 fot. & ill. 27 x 33 cm ib. Kr. 261,00.

Happy to fly. An Autobiography af Ann Welch. En central skikkelse inden for britisk flyvning og ikke mindst svæveflyvning, hængelidere m.m. 254 s. + tvl. m/43 fot. Ib. Kr. 229,25.

ROSENKILDE OG BAGGER A/S



forlag - boghandel - antikvariat
Kron-prinsens-gade 3 - Postboks 2184
1017 København K - (01) 157044

**CESSNA C 172 NARCO IFR (2).
CESSNA 337 C SKYMASTER IFR
AUTOPILOT 165.000 KR. PIPER
AZTEC E KING IFR 297.000 KR.
Contact: 05-13 79 00**

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight
Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

PRØV AT LEJE EN NY CESSNA!

Sun-Air udlejer nu CESSNA FLY (nye). Hvorfor leje gamle modeller når nye, lækre tilbydes.

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



DET MEST VELFLYVENDE SVÆVEFLY FOR TO!



Rekvirer prospek

ERIK HOLTEN

Solvang 40 - 3450 Allerød
02 - 27 67 00 02 - 27 39 30

K-6E sælges

med alt tilbehør. Nærmere oplysninger kan fåes ved Arne Nielsen.

07 - 52 75 39

KA 6 CR SÆLGES

Særdeles velholdt overalt. Nymalet efter HE. Høeg elvario, faldskærm og transportvogn.

STRARUP

Tlf. 06 - 98 30 18 aften

Enmotoret IFR-fly købes.

Tlf. 09 - 10 22 25

SIG DE SÅ ANNONCEN I



ASW-20 (KT)

sælges. Henvendelse:

Karl-Erik Lund
Tlf.: 05-89 14 57 (privat)
05-86 62 44 lokal 228 (arbejde)

ASW-20 F (KONK.NR. N 7)

sælges. Evt. delvis instrumenteret.

Henv. Bjarne Bredahl
Tlf. 01-46 86 97

BYTTE

Part i motorfly eller svævefly ønskes, hvis (værdi ca. kr. 50.000) i nyere, stor diesel kan indgå (plads på Sjælland).

Niils Aundal

01-11 75 50 (dag) 01-39 10 70 (aft)

UDLEJNING hos DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning GRØNHOLT.

2 stk. AA5A kr. 450,-pr. time og 1 stk. AA5 525,- pr. time incl. startafgift.

Hverdage 9-16: Tlf. 02-28 11 70
Øvrig tid: Tlf. 02-30 06 00

VI HAR DIN 720 KANALS RADIO!!!

Fabrikat: Dittel. Type: FSG-50 eller FSG-60

Garanti: 2 år. Pris: rimelig.

Ring og få brochure
tilsendt med alle
oplysninger.

AVIONICS SERVICE CENTER Aps

LAD VOR
MANGEÅRIGE
ERFARING KOMME
DIT Udstyr TIL GODE.
INDIVIDUEL SERVICE.
NEUTRAL, FAGLIG RÅDGIVNING.

BILLUND LUFTHAVN - DK 7190 BILLUND - TLF. (05) 33 84 88

Lær at flyve

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = tomotors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA
A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.
A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.

Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.

Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)

YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,

TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Padborg Flyvecenter

Tøndervej 43, 6330 Padborg.

Tlf. 04-67 68 28.

A, B, I, PFT-A, B, Nat-VFR, omskoling,
teori-A, Int./nat-VHF, FLT-bevis.

INSTRUMENTER FOR LETTE FLY

FV 2720C



AVIONIC's første radiomodeller må stadig
nyttes efter 1.1.85. FV 2720C er også
emtidssikret. Indbygget intercom og lavt
strømføbrug gør FV 2720C til et godt
valg, også for eksperimental- og veteran-
fly.

GS 500



GS 500 er et næsten selvfølgeligt valg, når
det gælder avanceret E-vario. Dansk svæ-
veflyvnings høje stade er også GS 500.

UL COCKPIT



Hele Gebr. Winters UL-program føres.
Komplet »cockpit« eller enkelte instru-
menter. Rekvirer separat katalog.

AVIONIC

NAV COM
INSTRUMENTS
E-VARIO

AVIONIC DENMARK APS
VIOLVEJ 5
DK 8240 RISSKOV
TELF. 06-17 56 44

MØDET ER HÆVET!



Very First Businessclass

Den eneste businessclass hvor Du selv bestemmer tid og retning.

Mitsubishi Diamond I, bringer Dem frem til destinationen i 800 kilometer i timen, i den største kabine indenfor firmajetfly.

De vil nyde den rummelige arbejdsplads med markedets laveste støjniveau. Et indbydende arbejdsmiljø når beslutninger skal træffes "på et højt plan".

Mitsubishi Diamond I er økonomisk i drift og sikrer Dem gode arbejdsforhold, medens de rejser.

Mitsubishi Diamond I



BOHNSTEDT

PETERSEN AS

Grønholt Flyveplads - DK 3480 Fredensborg

Tlf. 02 - 28 11 70 - Telex 40043 EKGH

Selskabet har 24 timer åben i tlf. 02 - 28 22 44

FLYV

11

ÅRGANG

NOVEMBER 1984

KR. 13,00



Flersidig og fleksibel

• 19-30 passasjerer

• 1000 km/h

• 10000 timer



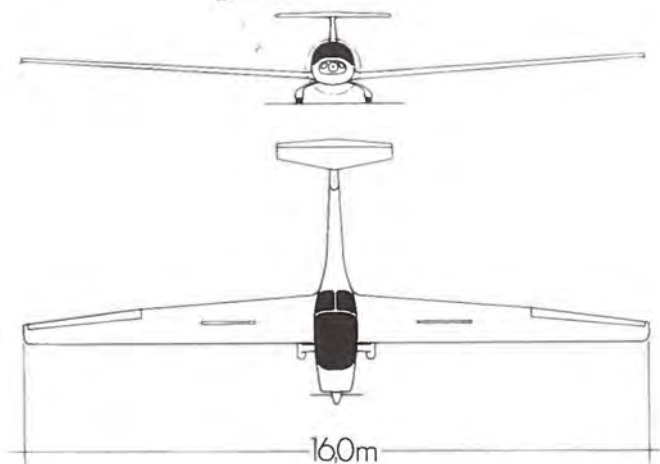
svæve·flyve·maskine H36 DIMONA fra hoffmann

Eksklusivt to-sædet motorsvævefly af hel-glasfiber.
Komfortabel og støjsvag kabine med panoramaudsyn.

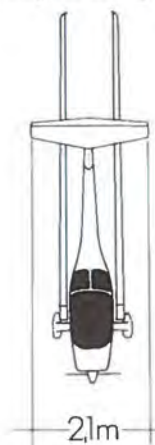
Sportslig rejsemotorflyvning.

Overlegne svæveflyveegenskaber.

Minimal hangarplads.



Fuldvægt max. 770 kg
Tomvægt ca. 550 kg

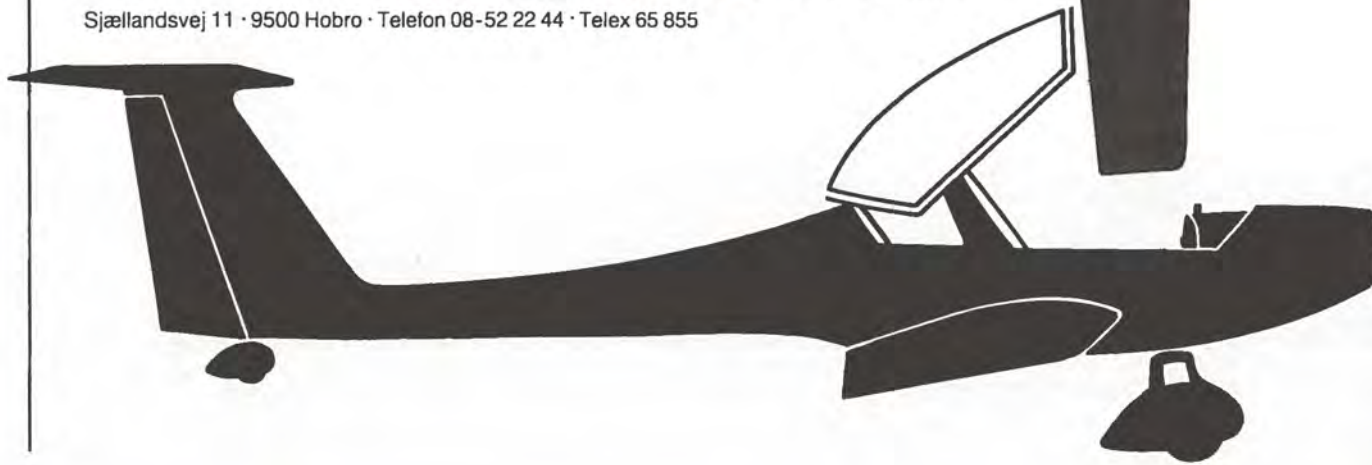


Uden motor
Propel tværstillet
Glidetål 27 ved 105 km/h
Stall ved 72 km/h
Mindste synk 0,9 m/sec ved 80 km/h
Max hastighed: 275 km/h,
kunstflyvningstilladt

Med 80 hk Limbach motor
Propel med 3 stigninger
Max. vandret hastighed 210 km/h
Rejsehastighed, 75%, 180 km/h
Startstrækning 180 m
Stigehastighed 3,5 m/sec
1000 km på 80 liter autosuper

FALTEC aero

Sjællandsvej 11 · 9500 Hobro · Telefon 08-52 22 44 · Telex 65 855



TOBAGO. Et ægte 5 personers rejsefly

TOBAGO er kendetegnet ved sin gennemførte konstruktion og design

- Stor stabilitet og manøvredegyghed. XWC: 25 knob. Glidetalt: 1:12
- Driftssikker og særdeles servicevenlig. Let adgang til alle flyets komponenter.
- Luksuspræget komfort: Store døre, behagelige, indstillelige sæder, rummelig kabine, effektivt friskluftssystem etc.
- Overskueligt og logisk opbygget cockpit.
- Det mest avancerede udstyr inden for sin klasse:
Komplet IFR udstyr
Autopilot
Area navigation.



For yderligere informationer om køb, salg, leasing og/eller anpartar i TOBAGO TB 10.

COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS

Københavns Lufthavn, DK 4000 Roskilde, Telefon: 02-39 11 14



ERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRONICS

LONG-RANGE NAVIGATION



ONLY KING'S
NEW KNS 660
HAS IT ALL

*Forlang venligst
brochure tilsendt.*

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

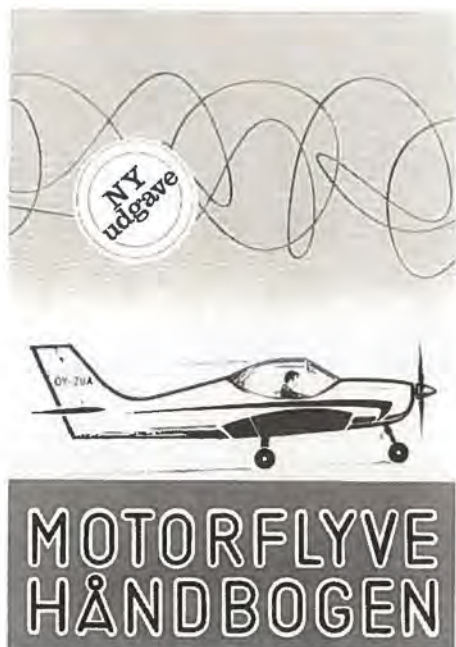
A V I A RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVEINSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

3. UDGAVE - STÆRKT REVIDERET



En sikker vej til certifikatet:

Med **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN** er det let at bestå teoriprøven til A



Nu trykt i 20.400 eksemplarer

Men **MOTORFLYVEHÅNDBOGEN** rækker videre end til teorien. Den er **En vej til fortsat sikker flyvning**

Den er skrevet for at give dig størst mulig information om privatflyvnings baggrund og for at animere dig til at gøre din flyvning så effektiv og så sikker som muligt.

MOTORFLYVEHÅNDBOGEN er ikke bare en lærebog, men en håndbog man fortsat slår op i.

Et eftertænksomt studium af kapitlet Flyvesikkerhed fx her ved den ny flyvesæsons begyndelse vil kunne spare dig for havarier. Her er samlet et væld af erfaringer – nogle af dem bitre – som andre har gjort, men som du kan drage nytte af.

– og så fremtræder den lækker indbundet og trykt på fint hvidt papir, så både de mange fotografier og Tyr's uovertrufne tegninger rigtig kommer til deres ret.

Tegninger af: Tyr

Skrevet af:
P. Weishaupt
J. Thinesen
K. Rasmussen
P. A. Skovmand

440 sider - 365 illustrationer.

Pris kr. 340, inkl. moms

Fås i enhver boghandel samt hos:

FLYV
FLYVS FORLAG

Københavns Lufthavn
Postbox 68
4000 Roskilde

02-39 08 11

KDA
SERVICE

- med rabat til KDA-medlemmer
kr. 305,- inkl. moms

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning.



Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den
første i forudgående måned.

Bidrag fra læserkredsen er velkomne, både
tekst og billeder. De stiles til FLYV's redaktion
og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt mate-
riale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
forbeholder sig ret til at redigere og om fornø-
dent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatters
egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs
mening.

Reftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 130,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændrin-
ger rettes til det lokale postvæsen.

Abonnementpriser excl. moms:

1/1 side	3.800 kr.
1/2 side	2.025 kr.

Publikationsannoncer (min. 20 mm): 8,25 kr. pr. mm

Langtids indleveringsfrist for annoncer:

Den første i forudgående måned.

Redaktør og tryk:

Hans N. Olaf Møller

I dette nummer:

Port sagt	326
Hvad vælger RAF som skolefly?	328
Kampen om	
- kommuter-markedet	330
- indtryk af Brasilia	332
- engelsk vandbomber	333
- det lille fly med den store næse	334
- specialfly til observation	335
- Warbirds på West Malling	336
- Bushkosh - 2	337
- Centrair Pégase	338
- 10 luftskibe	339
- B-Rally set indefra	340
- 10 år siden: England-Australien	342
- Løjer, film og malerier	343
- Oscar Yankee	344
- Organisations-Nyt	345

Forsidebilledet:

Tit hovedemne på Farnborough-udstil-
ningen var kampen mellem en række
typer af commutertyper. Her den
kanadiske Dash 8.

Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 11 November 1984

57. årgang

Idé til indenrigsministeren

Mangeårig brugerkritik af Flyvemedicinsk Klinik førte i fjor til nedsættelse af en arbejdsgruppe, hvis redegørelse dannede grundlag for en omstrukturering, der nu er i gang.

Rigshospitalet opslug i sommer stillingen som administrerende overlæge og leder af Flyvemedicinsk Klinik. Vedkommende er samtidig lægelig rådgiver for civile og militære luftfartsmyndigheder. Der lægges vægt på tidligere flyvemedicinsk erfaring og videnskabelig produktion.

Efter vor mening mangler der endnu en kvalifikation: praktisk flyveerfaring. Det drejer sig nemlig både om medicin og flyvning.

ICAO's Annex 1 anbefaler, at undersøgende læger erhverver praktiske kundskaber og erfaring mht de betingelser, hvorunder certifikatindehaverne udfører deres opgaver. Erfaring får man kun ved at flyve en hel masse selv.

Et krav herom kan med endnu større rimelighed stilles til lederen af Flyvemedicinsk Klinik. Der findes i dag mange læger, som selv flyver, forhåbentlig også blandt ansøgerne.

KDA har rådet indenrigsminister Britta Schall Holberg til at vælge en ansøger med også denne kvalifikation.

Idé til trafikministeren

Regeringen vil ophæve overflødige cirkulærer og bestemmelser og forenkle administrationen.

Når man skal have et internationalt VHF-telefonistbevis fra luftfartsdirektoratet, skal man samtidig have et »Begrænset certifikat som radiotelefonist« fra generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.

Det kan man da kalde dobbeltadministration, og det må trafikministeren, hvorunder begge styrelser sorterer, have mulighed for at forenkle.

Samtidig kunne man så afskaffe den helt forældede blanket med tavs-hedsserklæring, man skal underskrive. Hemmeligholdelse af kommunikation, der samtidig høres af hundreder i luften foruden alle dem på jorden, der i vore nabolande kan købe små VHF-modtagere, har ikke noget med realiteterne at gøre. Det er for længst blevet til offentlig trafik, hvilket også kan være meget sundt. For alle, der taler på disse frekvenser ved, at ukorrekt terminologi får smilet frem på mange ansigter.

Det er 13 år siden FLYV sidst havde en leder om dette emne.

Kære Arne Melchior, kan De ikke sørge for, at det bliver den sidste?



Flere fly og piloter til SAS

SAS meddelte den 18. september, at selskabet havde benyttet sig af sin option på 6 McDonnell MD-80 og skrevet kontrakt på flyene, der skal leveres mellem september og december næste år. Kontraktsummen er ca. \$ 150 mio. (ca. halvanden milliard kroner).

Ifølge McDonnell Douglas skal de tre være af versionen MD-81 (fuldvægt 63.500 kg), mens de andre skal være MD-82, der har en fuldvægt på 66.680 kg. SAS siger, at tre af flyene skal bruges på de europæiske ruter, indrettet til 115 på EuroClass og kun 15 på turistklasse. Ja, SAS er i sandhed blevet the Businessmann's Airline! De andre tre skal bruges på indenrigsruter, formentlig de svenske, indrettet til 156 passagerer på økonomiklasse. SAS' nuværende DC-9 har 110 pladser (85 EuroClass og 25 turistklasse) på de europæiske ruter og 122 på indenrigsruter.

Og så er det værd at bemærke, at SAS ikke er bange for at kalde en spade for en spade, hvis man vil undskylde sammenligningen. De nye fly skal nemlig betegnes DC-9-80.

Flyanskaffelserne, herunder købet af to DC-10 og seks F. 27 Friendship, medfører, at SAS i 1984/85 ansætter 47 nye piloter, hvoraf de 15 antages straks og de 17 i nær fremtid, samt 150 kabinepersonale. SAS har p.t. 1.170 piloter og et kabinepersonale på 2.150 personer. Endvidere planlægger man ansættelse af ca. 100 nye medarbejdere til ekspedition af passagerer og fragt.

Ny chef for OPS-afdelingen

Luftfartsinspektør *Bent Rath* er udpeget til chef for luftfartstilsynets driftstilsynsafdeling (OPS) efter luftfartsingeniør *Jørgen Nissen*, der er blevet pensioneret. Han tiltræder dog først stillingen, når hans nuværende stilling som chef for AGA-afdelingen er blevet besat.

Rath, der er 49 år, begyndte som så mange andre i Flyveradiotjenesten og var bl.a. stationeret 2 år i Grønland. Han kom til tilsynsafdelingen i 1965. Han flyver selv, har A-certifikat og teorien til C/D og har også gennemgået typekurser på forskellige store fly, fx Boeing 737 og Dash Seven.



Leveringen af Cessna Caravan 1, hvis første produktionseksemplar ses her, skulle nu være begyndt. Første års produktion er udsolgt.

Helikopterulykken i Nordsøen

Havarikommissionen har udsendt en foreløbig redegørelse for ulykken med en Maersk helikopter af typen Bell 212 OY-HMC den 2. januar i år. De tre ombordværende omkom, men kun en er fundet. Under en nødlanding blev helikopterens yderste halesektion med halerotor brækket af og flottørsystemet svært beskadiget, så helikopteren kæntrede og formentlig er drevet med bunden i vejret, til den sank.

Forinden var den drevet ca 10 nm mod nordøst, hvor man den 8. januar fik den lokaliseret og – efter en kraftig storm – bjergret vraget (minus halesektion) den 21. januar.

Båndoptagelsen fra samtalerne i cockpit'et afslørede en fejl af teknisk art, og ved analyse af lydfrekvenser og undersøgelse af vragele i Canada, USA og Danmark har man kunnet fastslå, at der på tandhjulsdrevet fra hovedrotortransmissionen til haleratoren er opstået et brud, som førte til nødlandingen 1 minut 17 sekunder efter, at det var opstået.

Billund-Southend

Maersk Air åbner den 29. november sin første rute på egen koncession (selskabets indenrigsruter drives på SAS-monopolkoncession), nemlig mellem Billund og den østengelske by Southend-on-Sea. Den ligger ved Themsens udmunding, kun en times togkørsel til London. Der er jernbanestation lige ved lufthavnen, og flyets tider passer med British Rails fartplan.

Ruten er også Maersk's første efter EF's interregionale direktiv. Den er naturligvis af primær interesse for passagerer til og fra Jylland-Fyn, som derved sparer at »flyve baglæns«, via København. Priserne bliver ca. 15% mindre end priserne ud af København.

Maersk Air vil indsætte DHC-7 på ruten, men indrettet til 44 passagerer mod 50 på indenrigsruterne, idet der kommer rigtigt pantry i flyet p.g.a. serveringen på den to timer lange flyvetur og det toldfrie salg ombord. Med morgenafgang fra Billund kl. 8 skulle man kunne være i London City kl. 11, og efter en fuld arbejdsdag (7½ time) kan man være tilbage i Billund kl. 23.

Ny chef for FSN Karup

Oberst *Jørn Michaelsen* overtog den 1. oktober posten som chef for FSN Karup efter oberst *O. Fogh*, der fra samme dato er blevet stabschef ved Flyvertaktisk kommando.



Oberst Jørn Michaelsen

Oberst Michaelsen er 54 år og kom til flyveskole i 1949. I 1952–53 gennemgik flyvevåbnets officersrusskole og af hans store kan nævnes, at han var chef for FSN 729 i 1958–62, operationsofficer på Karup i 1970–73 og chef for FSN Skrydstrup i 1973–79. Ind i mellem har han forrettet tjenesten ved Flyvertaktisk Kommando og Flyverbataljonen samt været næstkommanderende på officersrusskolen. I 1979–80 var han på NATO Defence College, og siden har han været afdelingschef ved hovedkvarteret for Flyverstyrkerne i den sydlige del af NATO-nordregionen.

B. E. Hultén pensioneret

Med udgangen af dette år afgår civilingeniør *B. E. Hultén* med pension fra luftfartstilsynet.

Hultén, der er født i 1918, begyndte som maskinarbejder, men læste videre og blev civilingeniør i 1950. I 1956 kom han til Southend-ingeniørskole i Kastrup, hvor han i 1957 blev leder af strukturafdelingen. Samme år flyttede han over i Kastrup Syd som direktør for Sarco, Scandinavian Aircraft Repair Co., hvis vigtigste og omtrent eneste kunde var Sterling Airways, og som senere blev til dette selskabs tekniske afdeling. I 1966 blev Hultén teknisk chef i det nye men kortlivede charterselskab Internord og i 1968 kom han til luftfartsdirektoratet, hvor han i 1976 blev chef for luftdygtighedsafdelingen.

Cessna Caravan 1

Første produktionseksemplar af Cessna's nye »arbejdshest« er for nylig gjort færdig og deltager sammen med prototypen i certificeringsprøvene, der ventes afsluttet i oktober med samtidig aflevering af første eksemplar.

Det 14-sædede turbinemotordrevne fly er allerede udsolgt af første års produktion, der bl.a. omfatter 30 stk. til Federal Express, som har optioner på yderligere 70.

Prototypen har fløjet over 700 timer den december 1982, og det første produktionsfly skal gennemføre et 500 timers prøvedelighedsprogram.

Cessna mener, der er et marked for flyet af typen i de næste 10 år.



Lockheed P-3 Orion forsøgsvis udstyret med rotodome med radar, så flyet kan tilbydes som et billigere varslingsfly end hidtidige typer.

Varslingsudgave af Orion

Lockheed prøver på at vende tilbage til et område, hvor det var pioner og dominerende i mere end 30 år siden, flyvende radarstationer. I 1966 lavede man således den første installation af en radarrotodome på et fly, en installation, og nu prøvflyver man P-3 Orion med en 7,3 m rotodome oven på bagkroppen. Den er beregnet til at huse antennen til General Electric APS 138 radar. Følgelig er flyet kun en aerodynamisk prototype, men næste år vil radar og tilhørende elektronik blive installeret.

Formålet med den privat-financierede installation er at udvikle et billigere alternativt luftbærent kontrol- og varslingssystem. Lockheed tilbyder også en tilsvarende installation på C-130 Hercules og siger, at man vil kunne levere fly af begge typer 28 måneder efter ordreaftagelsen.

PanAm køber Airbus

Pan American har givet Airbus Industrie en sigtsvækkende »letter of intent« på køb af 16 A320 (144 passagerer hver) og 12 A310-300 (214 passagerer), til levering i 1986-1992. Endvidere lejer Pan American 4 A300B4 og 4 A310-200, og den første A310 er allerede under ommaling i Toulouse, så den kan indsættes på ruterne til Karibien inden jul. Disse fly tages af den tidligere solgte Airbus, der holder parkeret i Toulouse.

A310-300, langdistanceudgaven af A310, lever om et års tid. Den skal anvendes på transkontinentale ruter i USA og på ruter til Latinamerika. A320'erne skal bruges på kortruter og på selskabets tyske rute mellem Frankfurt og fra Berlin.

Redoblet frekvens på Hamborg-London

Swedair har flyttet vinterfartplanens ikrafttrædelse til den 28. oktober. Vinterprogrammet indeholder ikke på større ændringer, bortset fra at reducere antallet af forbindelser fra tre om dagen til seks, idet man erstatter DC-9 med Fokker Friendship. Fokkeren er ganske vist et kortere længere om turen, men til gengæld giver den bedre tid til at nyde maden.

Der bliver også en morgenforbindelse kl. 06.00 fra København til London/Gatwick, hvilket dels er af interesse for rejsende til det nordlige syd for den engelske hovedstad, London, og dels for dem, der benytter de mange ruter mellem London og Gatwick, fx British Caledonian's til og fra Afrika.

Mellem København og Stockholm er man med 9 ekstra afgangene om ugen oppe på en hel luftbro med 185 ugentlige forbindelser og til Oslo 102.

Halefinner på Hercules

Undersiden af bagkroppen på C-130 Hercules er helt flad, hvilket skyldes at man ved konstruktionen har lagt vægt på at få enkle og pålidelige døre til lastrummet. Til gengæld er udformningen ikke helt vellykket i aerodynamisk henseende, for der opstår hvirveldannelser, som giver luftmodstand.

Men nu er Lockheed kommet med en løsning, nemlig installation af to finner på undersiden af haleplanet, helt inde ved kroppen. De er 215 cm lange, 50 cm høje og 12 cm tykke og lavet af Kevlar. De forhindrer den fæmøse hvirveldannelse under kroppen, og det bevirker, at der spares 3,5% brændstof på langdistanceflyvninger og endnu mere, når der flyves hurtigt. USAF har regnet ud, at med en pris på \$ 1,17 pr. gallon JP4 vil det for deres 550 C-130 give en besparelse på \$ 3,5 mio. om året, og finnerne koster ikke mere, end at de vil tjene sig ind på 2½ år. En anden mulighed er at øge rejsehastigheden med 18 knob til 318 knob, uden at bruge mere brændstof.

Finneinstallationen er nu standard på nybyggede C-130, og USAF planlægger at installere på alle sine C-130B, E og H. Det vil i givet fald blive udført på USAF's egne værksteder.

En anden forbedring på C-130 er, at de to lange HF-antennener fra masterne bag cockpittet til finnens top nu er blevet afløst af en antenne, indbygget i roden af halefinnen. Endvidere leveres C-130 nu med nye sæder for besætningen. Sæderne er engelske og har en bedre anatomisk udformning, ligesom de er beklædt med fåreskind.

Aktion for brug af skulderseler

Fabrikanter og brugere af almenfly er i USA igang med et program for at lære piloter og passagerer altid at bruge skulderseler i fly, hvor de er installeret. Siden 1978 er alle fly leveret med sådanne seler til forsæderne, men fra 1. januar 1985 kræver FAA's Part 91 regler, at de findes ved alle sæder, hvor man sidder med ansigtet i flyveretningen.

AOPA og GAMA mener, at alvorlige skader og dødsulykker kan reduceres med 35%, hvis man altid husker skulderselerne, når man sætter sig ind i et fly.

I øvrigt

● **Swedair** har købt en British Aerospace Jetstream 31 til levering i december. Den skal indsættes på ruten Örebro-København, hvor den skal flyve tre dobbeltture daglig og afløse den nuværende Cessna Conquest.

● **Rockwell B-1A** nr. 2 havarerede den 29. august, 15 km nord for Edwards AFB i Californien. Besætningen skød sig ud i den særlige tremandskapsel, men piloten omkom.

● **Boeing** har besluttet ikke at bruge sidestick på sine kommende fly, men vil standardisere på Boeing 757/767 cockpittet.

● **Royal Air Force** har købt to Lockheed Tristar fra Pan American for \$ 68 mio. og skal have dem ombygget til lufttankningsfly. RAF har i forvejen 6 TriStar, British Airways.

● **Mooney Aircraft Corp.** har fået nye ejere, der har besluttet at øge produktionen til 20 fly pr. måned.

● **Boeing Military Airplane Co.** har fået bestilling på installation af CFM56 motorer i 34 KC-135 lufttankningsfly. Ny betegnelse bliver KC-135R.

● **Northwest Orient** flyver i vinter to gange om ugen mellem København og USA, fra New York fredag og lørdag, fra København lørdag og søndag.

● **Piper Cheyenne 400 LS** er den nye betegnelse for Cheyenne IV. 400 fordi den flyver op mod 400 mph, LS for Lear Siegler, der nu ejer Piper.

● **Grob** har solgt 100 G-103 Twin Acro II til Royal Air Force's Air Training Corps, hvor de vil erstatte ca 150 forældede engelske svævefly-typer. Leverancerne er begyndt og ventes afsluttet midt i 1985.

● **Oberstløjtnant L. Tophøj** har overtaget posten som O-officer på FSN Ålborg.

● **Leif Nielsen**, tidligere testpilot hos VFW, er nu ansat som luftkaptajn i luftfartstilsynet, hvor han dels flyver Nord 262 kontrolflyet, dels er kontrollant ved certifikatprøver.

● **Oberst M. V. Hansen** er tillagt midlertidig rang som brigadegeneral, så længe han forretter tjeneste som stabschef hos Chefen for de allieredes flyverstyrker i den sydlige del af NATO's nordregion.

● **Jetair** har fået afslag på en ansøgning om koncession til ruteflyvning mellem Roskilde og Århus (Kirstinesminde) med Trislander. Nu forsøger man at få lov at flyve ruteflyvning eller rutetaxi mellem Roskilde og Kalundborg samt Kalundborg-Kirstinesminde. Pris 200 kr. pr. »ben«.

● **Finland** har købt 18 brugte J 35F og to Sk 35C Draken af Flygvapnet til levering 1984-86. På et enkelt nær kommer de alle fra F 16, Uppsala, og den gennemsnitlige flyvetid er 982 timer.

● **Nye oberstløjtnanter** i flyvevåbnet er E. Skriver, Luftværnsgruppen, S. C. Windelin, BALTAP og C. Hvidt, Forsvarskommandoens O-afdeling.

● **Jetair** overtager fra nytår slæbemålsflyvningerne for luftværnsenhederne i hæren og flyvevåbnet og for søværnets skibe. Flyvningerne har i en årrække været udført af Swedair.



Farnborough 1984:

Hvad vælger R.A.F. som nyt skolefly?

Shorts Tucano er en lidt ændret udgave af den brasilianske Embraer EMB-312.

Når Royal Air Force anskaffer nye fly, var proceduren tidligere normalt den, at flyverstaben udarbejdede en kravspecifikation, der blev tilstillet flyindustrien, hvorefter man på grundlag af de indkomne tilbud bestilte prototyper hos nogle få firmaer. Disse prototyper blev så vurderet mod hinanden, hvorefter vinderen blev sat i serieproduktion.

Det er dog snart længe siden, man har kunnet gøre sådan. Udviklingsomkostningerne og den tid, det tager at udvikle moderne fly, har bevirket, at man nu i reglen må sætte fly i produktion direkte »fra tegnebrættet« og så håbe på, at det med hensyn til præstationer, flyveegenskaber (og pris!) svarer nogenlunde til, hvad fabrikanter påstår.

Men på dette års Farnborough kunne man se en tilbagevenden til det klassiske mønster med ikke færre end fire typer i knivskarp konkurrence om at blive Royal Air Force's nye skolefly. Der er dog den forskel, at nok har man udsendt en specifikation, Air Staff Requirement 412, men der er ikke bestilt prototyper; alle deltagerne i konkurrencen er med på egen regning.

Og i modsætning til tidligere tider er det ikke kun britiske fabrikker, der har fået lov at være med. Tværtimod er det en virkelig international konkurrence, idet deltagerne er fra Australien, Brasilien, England og Schweiz. Den australske deltager A20 var dog kun med i form af en mock-up.

Den engelske Firecracker bringer måske Hunting-gruppen tilbage til flyproduktion.

Tilbage til tandem sæder

Specifikationen foreskriver turbinemotor med propel samt tandem sæder – en interessant udvikling, for Royal Air Force var pioner både med hensyn til grunduddannelse på jetfly og sæder side om side i skolefly. Turbinmotoren er begrundet i økonomi, mens årsagen til at man vender tilbage til tandemcockpit nok må ses i, at Royal Air Force ikke længere har ret mange topilotersfly (Bomber Command er forlængst historie), men næsten udelukkende taktiske kampfly, og så kan man lige så godt fra starten vænne piloten til at sidde alene og midt i flyet. I øvrigt vil man fortsat anvende Bulldog til den allerførste »grading«, hvor man – ligesom på vores Avnø – undersøger, om aspiranterne overhovedet har anlæg for at flyve.

Teknisk set synes der ikke at være nogen forskel mellem flyene. De har alle varianter af den samme motor, Pratt & Whitney Canada PT6, og meget ensartede præstationer – og udseende.

Antallet af fly opgives til omkring 130, og kontraktens samlede værdi vil blive ca. 2.400 mio. kr., så den er nok værd at satse på – men den vil givetvis også øge den valgte types muligheder på andre markeder.

Den mulighed står dog stadig åben, at Royal Air Force vælger at levetidsforlænge de ca. 160 resterende Jetprovost. Det er billigere end at købe nye fly, men de nye typers bedre driftsøkonomi vil hurtigt opveje besparelsen.

Australsk fly i to udgaver

Australian Aircraft Consortium A20 er en tandemvariant af A10 Wamira, der er under bygning til det australske flyvevåben, som holder fast ved placering ved siden af instruktør og elev. A10 prototypen ventes færdig i dette efterår, og de første seriefly planlægges leveret i 1987.

Det australske konsortium har valgt Westland som samarbejdspartner med hensyn til en eventuel produktion, skønt det snart er 30 år siden, Westland har bygget fastvingede fly, og ingeniører fra den engelske fabrik har hjulpet med udfordringen af A20's cockpit, der er baseret på BAe Hawks, for at lette overgangen til det nye. I modsætning til A10 skal A20 have tandem sæder, hvis den altså bliver valgt, der er noget handicappet af at være bagter de andre i tidsmæssig henseende.

Irsk brasilianer

Derimod er den brasilianske Embraer EMB-312 Tucano en veletableret type, den har været i tjeneste i det brasilianske flyvevåben i et års tid, og fabrikken har allerede en ordreportefølje på henved 400 fly. Typen markedsførtes på Farnborough som Shorts Tucano, for den nordirske fabrik har købt licens på typen og agter, hvis den får ordren, at bygge flyet helt og holdent i Belfast, bortset fra enkelte dele til første fly for at få produktionen hurtig i gang. Det vil skabe 600 nye jobs over de næste fireårsperiode alene i Belfast, som er så lig hårdt ramt af arbejdsløshed.



atus PC-9 prototyperne i luften.
 -9 tilbydes i et engelsk-schweizisk
 samarbejde.

Også Shorts Tucano får cockpitindretning og modelleret efter Hawk, ligesom den vil have en 850 hk motor, 100 hk mere end den brasilianske, luftbremse under kroppen og forhøjet træthedstid for flystel-

Udvikling igen?

Den eneste rent engelske deltager er Firecracker (FLYV nr. 1 side 11), konstrueret af Desmond Norman, og der er givetvis mange i England, der håber på at »hjemmeholdet« der kommer. Typen var imidlertid handicappet, og det er at Norman kun råder over beskedne produktionsfaciliteter (han har forlængst sagt farvel til Britten Norman, der nu ejes af Pilatus), men på Farnborough meddeltes det, at Firecracker Aircraft sammen med Hunting Associated Industries og Guinness (hvor banken havde dannet Hunting Firecracker Aircraft Limited, og denne industrielle og finansielle baggrund vil givetvis være Firecrackers muligheder.

Hunting-koncernen drev et af de første charter-selskaber i Europa, og Hunting Aircraft, der blev overtaget af British Aircraft Corporation ved tvangssammen-



lægningen af den britiske flyindustri, har leveret Royal Air Force nuværende skolefly Jet Provost (og forgængeren Provost og dens forgænger igen Prentice).

Et par Firecracker er i øvrigt allerede i drift hos Specialist Flying Training. De har 550 hk PT6A-25A, men den påtænkte Royal Air Force udgave skal have kraftigere motor (PT6A-25D på 750 hk), anden instrumentering og avionik, elektriske trim samt Stencel raketdrevne katapultsæder.

Helt ny schweizer

British Aerospace, hvis forgængere har stolte traditioner på skoleflyområdet (Avro, de Havilland, Hunting), lavede nogle projekter til ASR-412 specifikationen, men »bogholderne«, som nu til dags styrer flyindustrien, kom til det resultat, at det var ikke lønsomt at satse på en – for en koncern som BAe – forholdsvis beskedne opgave, så man valgte i stedet at samarbejde med Pilatus (en del af den schweiziske Oerlikon-koncern) og tilbyder PC-9 (FLYV nr. 7 side 209).

På Farnborough kunne man se de to første forseriefly. Der synes ikke at være prototyper, og det forlyder at Pilatus har en serie på 10 i arbejde. Nr. 2, der fløj første gang den 20. juli, er mest repræsentativ med hensyn til serieudgavens udformning og har fx katodestrålerør-instrumentering og hydraulisk næsehjulsstyring.

Vælger Royal Air Force PC-9, vil produktionen blive delt mellem Schweiz og Storbritannien på en 50/50 basis, ligesom British Aerospace også får tilsvarende andel i andre ordrer på PC-9.

En afgørelse ventes sidst på året, og den bliver nok i sidste omgang økonomisk betinget – og politisk. Hvad vejer tungest: arbejdspladser i det urolige Nordirland, den nationale stolthed, hensynet til Commonwealth eller muligheden for eksport af 30 Hawk til Schweiz?



En del af den australske AAC A20, der potentielt kan produceres i England af Storbritannien.

Indisk skolefly

En af de få virkelig nye fly i Farnborough var Hindustan HTT-34, et militært skolefly, omend i en lidt anden kategori end de fire, der konkurrerer om Royal Air Force ordren. HTT-34 er mere i klasse med det italienske Al-Marchetti SF26 og som det baseret på stempelmotorfly, HPT-32.

Faktisk er de to fly identiske bortset fra, hvad der ligger foran brandskottet. Her har HPT-32'en 260 hk Lycoming og tobladet propel, mens HTT-34 har 420 hk Allison T55-LB17D og trebladet Hartzell-propel. Selvom faste understel er bibeholdt, men Hindustan Aeronautics agter i nær fremtid at installere et optrækkeligt. De indiske træere har bibeholdt side-ved-side cockpit, og der er plads til endnu en person bag cockpitet.



Hindustan HTT-34 er et militært skolefly med turbinemotor, baseret på stempelmotorflyet HPT-32.

Farnborough 1984:

KAMPEN OM COMMUTER-MARKEDET

Udbuddet er større end salgsmulighederne

Åh nej, ikke en till sukkede en engelsk kollega, da Hindustan Aeronautics på en pressekonference bebudede, at man planlagde et indisk trafikfly til 36 passagerer.

For der er nemlig allerede otte fabrikker, der konkurrerer om markedet for commuterfly. De erkender alle, at markedet trods dereguleringer m.v. er væsentligt mere begrænset, end markedsanalyserne viste, og at der med det nuværende antal kandidater ikke vil blive solgt fly nok, til at alle fabrikanterne kan få investeringerne hjem, endsige overskud. Og de er også alle enige om, at deres fly nok skal klare sig.

På Farnborough havde man lejlighed til at se fem af dem i luften. Den fransk-italienske ATR 42 (42 passagerer) kunne have været der; men man følte, at en snes dages fravær fra fabrikken på dette tidspunkt af prøveflyvningsprogrammet ville forsinke dette mere, end tilstedeværelsen af det nye fly på Farnborough var værd i PR-mæssig henseende. Fokker 50 (50 passagerer) og BAe ATP (64 passagerer) var der af gode runde også kun i form af modeller m.v., omend man naturligvis kunne se deres umiddelbare forgængere i Friendship og HS 748, der stadig er i produktion, men må betragtes som forrige generation.

De fem commuter typer, der blev vist i Farnborough, har næsten alle samme passagerkapacitet, men i modsætning til så mange andre flytyper i samme kategori er de meget forskellige i udformning.

Shorts 360 med autopilot

Shorts 360 (36 passagerer) har et tidsmæssigt forspring, som fabrikken har forstået at udnytte, for af de små 100, der er solgt til dato, er der allerede afleveret godt halvdel. Det fly, der blev vist de første dage af Farnborough, var det andet til Maersk Air datterselskabet Air Business, midlertidigt forsynet med engelske registreringsbogstaver.

Nok så interessant er det dog, at denne Shorts 360 er den første med fuldt integreret automatisk flight control system. Flyet har en Collins APS-65 digital, treakset autopilot med automatisk højderørstrim, hvilket gør det muligt at certificere det til landinger under ICAO kategori 2 vejrforhold. Også Airbusiness' første Shorts 360 vil få dette udstyr installeret.

Shorts fremstiller stadig den lidt mindre Shorts 330 og viste den i to specialudgaver, C-23A Sherpa og Shorts 330-UTT. (se FLYV nr. 5 side 143).

Vanskeligheder, men flere ordrer

Selvom den største del af markedet for commuterfly ligger i USA, er der kun én amerikansk fabrik, der prøver at få en bid af kagen, nemlig Fairchild, og det i samarbejde med Saab-Scania.

SF340 er tidsmæssigt nr. 2, for den blev sat i drift den 15. juni, men to dage før Farnborough-udstillingen åbnede, blev den taget ud af drift hos Crossair, efter at man havde været ude for tre motorstop inden for et par dage. Uheldene havde dog ingen relation til hinanden; på en motor var der vrøvl med smøresystemet (man fandt en metalspån i et filter), en anden tabte et blad fra kompressorens andet trin, og det tredje motorstop skyldtes skade af fremmedlegemer.

Men kunderne har åbenbart tillid til det svensk-amerikanske fly, for under Farnborough kunne man offentliggøre adskillige bestillinger, fx fra Birmingham Executive Airways, der har bestilt et fly. BEA beflyver bl.a. København med Jetstream.

Et nyt skotsk selskab, Scottish Executive Airways har købt to og agter, når det får de nødvendige tilladelser, at flyve fra Edinburgh til Frankfurt, Paris, København og Bruxelles. Selskabet skal arbejde sammen med British Caledonian, og en talsmand for det fremhæver at SF340 er ca. 2 t lettere end Dash 8, og det giver vedligeholdelsesmæssige fordele, for derved kommer den under det engelske luftfartstilsyns 30.000 lbs. grænse.

En udgave til ubådsbekæmpelse af SF340 er planlagt, og selv om man nok skulle synes, at Sverige måtte have et oplagt behov for et sådant fly, er det Fairchild, der markedsfører Sea Sentry i samarbejde

med Boeing. Den skal have radar, fremadrettet infra-rød føler, MAD-(magnetic anomaly detector), sonobuoys og andet udstyr til at opspore ubåde – og også våben til at bekæmpe dem med.

Dash 8 snart i drift

De Havilland Canada viste DHC-8 nr. 4, kun umiddelbart efter Farnborough tog på en måneders lang demonstrationstur til 55 lande. Udover Vesteuropa besøger det Østeuropa, Afrika, Asien og Australien.

Dash 8 (36 passagerer) skulle nu være i drift hos NorOntair, et canadisk lokalflyselskab. Siden specifikationerne blev offentliggjort, er der gennemført forbedringer, der gør det muligt at øge nyttelast eller flyvestrækning. Dash 8 kan fx nu transportere 36 passagerer 1.470 km med IFR-reserver, en forøgelse på 45% i forhold til tidligere opgavne, eller gennemføre femten, hver på 185 km, med 36 passagerer uden optankning. Den maximale betalede last er nu 5.250 kg.

Det canadiske luftfartstilsyn har bestilt Dash 8 til levering næste efterår. De skal primært bruges til kalibrering af radionavigationshjælpemidler, såvel en route som til anflyvning og landing.

Endvidere har det canadiske forsvar bestilt 6 Dash 8M; fire af disse skal bruges som navigationstrænere og stationære i Winnipeg, mens de to andre skal baseres i Europa og bruges til passager- og fragtransport.

CN-235 nu 44-sædet

Den spansk-indonesiske CN-235, der blev lanceret med plads til 36 passagerer, er vokset til 44 passagerer, uden at de ydre dimensioner er forøget. Man venter den første typegodkendelse i andet halvår 1985. Problemerne har hovedsagelig knyttet sig til systemerne, men der er også blevet foretaget ændringer på vingens forkant, ligesom der er blevet installeret propeller med større diameter.

CN-235 har noget, som de andre commuterfly ikke har, nemlig lasterampe under bagkroppen, hvilket i forbindelse med den rigeligt dimensionerede krop giver den oplagte militære muligheder.

Prisen opgives til \$ 5,3 mio., ordreholdningen til 111 fly. Det synes især være til civile og militære kunder i Spanien og Indonesien.

Det femte commuterfly i Farnborough var Embraer Brasilia, men det kom på demonstration i Kastrup umiddelbart efter Farnborough og omtales andetsteds i bladet.



Den fransk-italienske ATR 42 kom i luften 16/8, 3 uger før planlagt. Leverancerne begynder om et år. Cimber Air har bestilt 3



orts 360 blev vist i Air Business bemaling og flyver nu på danske ruter som OY-MMB.

ATR 42 prøvefløjet

fransk-italienske regionaltrafikfly ATR nr. 2 skulle have fløjet, når dette nummer udkommer.

De to første fly skal bruges til certificeringsflyvningerne, der ventes afsluttet om næste års tid. De er fyldt med omfattende målstyr, hvorimod nr. 3 får normal passagerbetjening og skal bruges til flyveprøver og kabinesystemerne, støjmålinger o.l. Et andet anvendes til belastningsprøver i Natick, et andet til træthedsprøver i Natick.

ATR 42, der har to Pratt & Whitney Canada PW120 turbinemotorer, kan tage 42-50 passagerer og rejser med 510 km/t. 17 selvbomber har bestilt eller taget option på 60 og leverancerne begynder i sidste kvartal af 1985. Blandt køberne er Cimber Air (3

De BAE 146 versioner

Southampton-udstillingen giver mange flyselskaber lejlighed til at publicere ikke blot ordre på fly, men også nye typer eller

varianter, selv om de ofte kun findes i brochureform ved præsentationen.

British Aerospace lancerede således to nye varianter af kortdistancetrafikflyet BAe 146, en forlænget udgave og en fragtversion.

BAe 146 Series 300 bliver 3,15 m længere end den nuværende lange BAe 146 Series 200 og vil kunne rumme ca. 120 passagerer (130 på sardinklasse) mod ca. 100 i Series 200.

Fuldvægten øges, og derfor får Series 300 ændringer på vingens aerodynamiske udformning, herunder nye ydersektioner med Winglets. Endvidere får den en stærkere motorversion, Avco Lycoming ALF502R-7 på 3.400 kp og med et forventet 2,5% lavere specifikt brændstofforbrug end nu anvendte -3 motor. Series 300 får også digital autopilot og vil kunne leveres med EFIS (katodestrålerørinstrumentering). Den ventes at flyve første gang i 1987 og vil kunne leveres til luftfartsselskaberne i begyndelsen af 1988.

Fragtudgaven får en stor fragtdør i bagkroppen, så flyvet kan anvendes som com-

bi med passagerer i den forreste del af kabinen. På Series 100 bliver fragtdøren 2,90 x 2,00 m, men på Series 200 bliver den lidt bredere, nemlig 3,30 m. Gulvet forstærkes, så der kan medføres en last på 10.000 kg; men senere regner man med at gennemføre strukturændringer, så lasten øges til 13.000 kg. Series 200 fragteren vil kunne medføre seks standardpaller på 2,75 x 2,25 m, og så er der endda plads til overs, svarende til en halv palle.

British Aerospace har nu 38 bestillinger på BAe 146 plus 43 optioner, og primo september var der leveret 16. British Airways forhandler efter forlydende om køb af 10 til afløsning af One Eleven på de europæiske ruter.

Royal Air Force har returneret de to fly, man havde til afprøvning (et af dem flyver nu hos Dan-Air), men har 2 Series 100 i ordre til Queen's Flight.

Dash 7 får øget fuldvægt

De Havilland Canada har en udgave af DHC-7 under udvikling med større brændstoftkapacitet og større fuldvægt. Den betegnes Series 150 og får en startvægt på 21.320 kg, 1.360 kg mere end den nuværende Series 100. Den maximale landingsvægt stiger tilsvarende. Brændstoftkapacitet øges drastisk, fra 4.535 kg til 7.935 kg.

Series 150 ventes typegodkendt juni næste år. Første kunde bliver den canadiske regering, der har købt en isrekognoscering udfor Labradors kyst og i St. Lawrence bugten. Flyet ventes i luften allerede i år. Det udstyres med et laser-profilometer til at måle isformationernes konturer, sidelooking airborne radar til lokalisering af isflager og isbjerge i skibsruterne og et datalinkanlæg, så oplysninger fra flyet kan overføres til skibe og olieplatforme i området.

CN-235 fra Spanien og Indonesien har la-sterampe bagtil og kan medføre 44 passagerer.



Fra Farnborough til
Kastrup:

INDTRYK AF BRASILIA

Brasilia blev efter Farnborough
præsenteret i Danmark.

Den 15 år gamle brasilianske flyfabrik Embraer's udvikling har vi løbende fulgt i FLYV; i hvert fald den sidste halvdel af hidtidige levetid, hvor den har fået international betydning. Den har fremstillet over 3000 fly og eksporteret en del, selv til USA, hvor konkurrenterne mildest talt ikke har været begejstret over at se de brasilianske fly på markedet.

På markedet findes tre typer med turbinemotor(er): *Bandeirante* (også anvendt i Danmark), *Xingu* og militærtræneren *Tucano*, samt 6 med stempelmotor, nemlig landbrugsflyet *Ipanema* og fem Piper-typer, der har fået brasilianske navne til det derværende marked.

Under udvikling er jetjageren *AM-X* (i samarbejde med Aeritalia og Aeromacchi) samt commuterflyet *Brasilia*.

Brasilia har vi også fulgt med en udførlig artikel i nr 11/1983 m.m. Efter at være vist i Farnborough er en af prototyperne på en omfattende demonstrationstur i Europa, først i Norden, hvor den repræsenteres af det finske Kar-Air.

Det var prototype nr 3, PT-ZBA, der har fløjet siden december i fjor, mens nr 4 har fløjet siden maj. Nr 2 og 5 bruges til hhv. statiske og træthedsbelastningsprøver. Ved udgangen af august havde de tre flyvende prototyper udført 850 flyvetimer, og man manglede nu kun enkelte punkter, før prøverne kan afsluttes og flyet være klar til certificering.

Men det havde da fået lov at tage passagerer med til demonstrationsflyvning, selv om det stadig – til nogens forskrækkelse – stod »Experimental« på siden af det.

Som bekendt er EMB-120 Brasilia et af en generation af nye commuterfly, der er under udvikling. Brasilia er beregnet til 30 passagerer. Det er ikke alene et nyt fly. Det har også nye motorer og nye propeller. Motorerne er Pratt & Whitney PW 115 på hver 1590 hk, en motor i den nye 100-serie, der nok er udviklet på baggrund af PT6A-serien som en fri-turbine-motor, men med ny teknologi og gennemgående kraftigere. Bl.a. er man gået over til centrifugalkompressorer. Propellerne, der kører langsommere end på PT 6A-motorerne, er firbladede Hamilton Standard 14RF-9 med 1300 omdr/minut. Bladene er lavet af en kombination af aluminium og kunststoffer (FLLYV 12/83 side 349), og de er lidt krumme i formen, set forfra.

Meget støjsvag type

Resultatet er, at flyet er støjcertificeret med resultater, der ligger tildels godt under konkurrenterne og i sær under kravene. Nu fik vi ikke lejlighed til at høre den udefra, men hosstående illustration giver officielle resultater.

Indendørs i kabinen er den imidlertid også mærkbart støjsvagere end mange andre typer med turbinemotor, så der sker

tydeligt en udvikling til det bedre. Jeg ret langt fremme i kabinen en smule propelplanet, og der var især under stigning og stigning, men også ved rejseflyvning en smule vibrationer, som man oplyste stammede fra endnu manglende synkronisering, ligesom kabinen i hast var omgivet fra prototype med måleudstyr til passagerudformning og nok vil kunne forbedres yderligere.

Stolene var under en god times flyvning op til et sted over Ålborg-området og til at se igen rimeligt bekvemme, men afstanden til stlen foran lige til øllet for de langnæbte. Der var livlig trafik frem og tilbage, ikke alene af stewardessen, der serverede brasiliansk soft-drink, men også af et hold af filmsfotografer såvel af alle os andre, der ville have et kig ud i det tilsyneladende udførte cockpit.

Vi steg til FL 200 på vejen op og blev kaptajnen løbende orienteret om indikation af fart og ground-speed.

Siden vor artikel i fjor er adskillige detaljer blevet ændret. Fuldvægten er sat op til 10.800 kg, hvorved tophøjde og stigningshastighed er sunket en smule, og start- og landingsdistancerne steget.

Max. rejsehastigheden i 20.000', dengang blev opgivet til 534 km/t, er i nye brochurer sat til 545 eller 294 km/t, men i praksis var det ved at være 300 km/t.

Første produktionseksemplar var klar næste sommer, hvorefter produktionen vil gå forholdsvis langsomt igang med to fly pr måned for senere at øges. Der er over 100 optioner, hvorimod antallet af bestilte ordrer er sunket en smule. Embraer har også kunnet mærke afmatningen de første gående år, men mener det går fremad igen og antallet ansatte er steget til 7.500.

Brasilia gør indtryk af at være et konkurrencedygtigt fly, hurtigt, brændstøfoekonomisk og støjsvagt, så det skulle have gode muligheder for at gøre sig gældende, selv om størrelsen viser sig at være den rigtige. Med det kan også udvikles videre med lidt længere krop og dermed flere passagerer.

Data: Spændvidde 19,78 m, længde 29,7 m, højde 6,35 m. Vingereale 39,4 m². Tørvægt 6168 kg, fuldvægt 10.800 kg.

Max. rejsehastighed (20.000') 545 km/t. FAR-startbanelængde 1380 m, stigningshastighed 2230 f/min, på én motor 460 f/min, tjenestetophøjde 29.000', på en motor 15.800'.

Embraers typer i
produktion. Fra
oven Brasilia,
Bandeirante, Xingu
og Tucano.



Engelsk vandbomber



Sådan fisker man to tons vand på på under et minut med en NDN 6 Fieldmaster. Det kastes igen på få sekunder over en brand.

Ærgerligt nok er der ikke nogen stor sø lige op til Farnborough flyvepladsen, så man kunne se hvordan vandbomber-udgaven af NDN 6 Fieldmaster bærer sig ad med at tanke op uden at lande, noget som ellers er forbeholdt flyvebåde og pontonfly. Nu måtte man nøjes med at se princippet demonstreret.

Under bagkroppen er der anbragt en ca. 7 m lang bom, der kan sænkes ca. 45° ned. Når der skal tankes, flyves der med ned-sænket bom lavt henover en sø (hjulene skal være ca. 3 m over vandoverfladen), så en skovl for enden af bommen går ned i vandet, hvorefter det dynamiske tryk pres-

ser vand op gennem et rør og ind i vand-tanken. Skovlen er forsynet med små hydrofoils, der presser den ned i vandet, og oven over den sidder der en lille vandski, der sørger for at den ikke kommer for langt ned.

Vandtanken (den samme, som bruges til kemikalier, når Fieldmaster anvendes i sin egentlige rolle) tager to tons vand og kan fyldes på mindre end et minut. Tømningen sker ved at åbne en dør på 100 x 50 cm, så vandet i løbet af et par sekunder falder ned i en stor portion. Åbning og lukning sker elektrohydraulisk.

Brasilia i vandet

Det så dramatisk ud, da den første prototype af regionaltrafikflyet Embraer Brasilia for nylig gennemførte de første prøver i certificeringsprogrammet, der omfatter start og landing fra oversvømmede baner.

Til det formål blev der på banen lavet tre bassiner, 9 m brede og 90 m lange, og selv om vandstanden kun var omkring 2,5 cm, rummede hvert bassin dog godt 20.000 l vand! Endvidere blev der opstillet to tårne

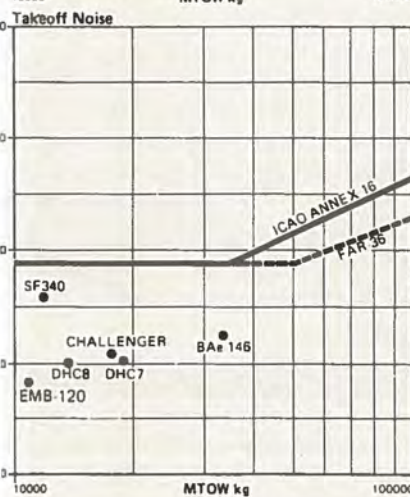
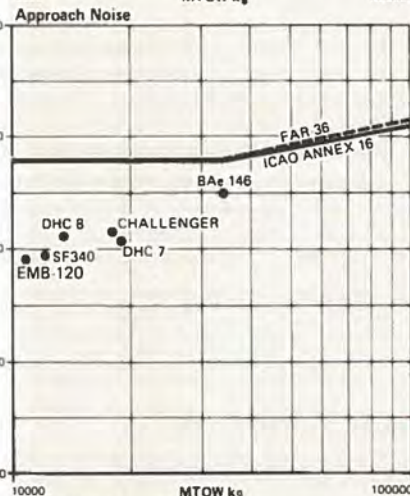
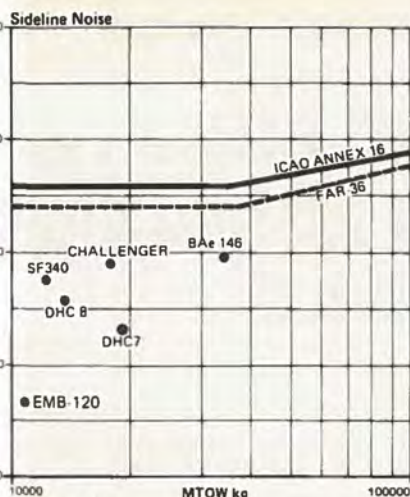
ved siden af banen til video- og filmkameraer.

Udover det normale prøveudstyr var flyet forsynet med videokamera og højhastighedsfilmsoptager, der pegede mod begge luftindtag, og udvendigt sad der under radomen et motordrevet fotografiapparat, der dækkede højremotorens luftindtag samt højre hovedhjul- og næsehjulsunderstellet.

Der blev foretaget en række kørsler med forskellige power settings og indgangshastigheder for at simulere starter og landinger med først kun næsehjulet, så hovedhjulene og endelig alle tre inde i vandbassinene for at kontrollere parametre som vandindtrængen i motorerne, vandtæthed for selve kabinen samt elektronik- og batterirummene, systemforurening og så videre. Nedbørsmodstandsparametrene blev også registreret for at kunne beregne præstationsdiagrammer for operation fra våde baner.

Forsøgene viste, at Brasilia fuldt ud var i stand til at operere under sådanne forhold, og at vandsprøjtet holdt sig tæt til kroppen og ikke havde indflydelse på motorenes gang.

Sprøjt fra oversvømmede baner passerer pænt mellem krop og motorer.



DET LILLE FLY MED DEN STOR NÆSE

Pilatus Britten Norman Turbo Islander
forsynet med CASTOR-radar.

Også Pilatus Britten Norman har mærket tilbagegangen for den civile flyvning. I de senere år har hovedparten af salget været til militære og paramilitære købere, og selv om fabrikken i Bembridge har et komplet sæt værktøjer, kan den rumænske underleverandør sagtens tilfredsstille efterspørgselen, så det engelske selskabs rolle er for tiden udelukkende installation af det specificerede udstyr i de »grønne« fly fra Rumænien.

Det er en pålidelig leverandør, vi har, siger en repræsentant fra Pilatus Britten Norman. Der er ingen arbejdskonflikter og ingen der spørger om, hvem flyene er bestemt til. På mit spørgsmål om han også troede, at rumænerne ville acceptere salg til Israel, svarede han, at det ikke blev aktuelt. »Vi vil nemlig ikke sælge til Israel, for derved ville vi afskære os fra hele det arabiske marked«.

I øvrigt har Pilatus Britten Norman et lager på dele til en lille snes komplette sæt fly liggende i Bembridge, som man selv kan montere, hvis det alligvel skulle blive aktuelt – eller i tilfælde af at man fik en stor bestilling, der skulle effektueres hurtigt.

Flyvende tallerken

I flyveopvisningen på Farnborough kunne man se en Turbine Islander med en underlig tallerkenformet gevækst under den forlængede næse. Flyet var i hærcamouflage, men havde civile registreringsbogstaver, skønt det er købt af det engelske forsvarsministerium til anvendelse i det såkaldte CASTOR projekt.

CASTOR er et kunstord, dannet af begyndelsesbogstaverne i Corps Airborne Stand-Off Radar, en luftbåren radar, hvor man i passende afstand fra den fjendtlige aktivitet kan overvåge, hvad der sker på slagmarken. Radarbilledet analyseres ikke i flyet, men transmitteres til en modtager anbragt i forbindelse med armekorpsets hovedkvarter.

Det engelske forsvarsministerium overvejer to løsninger, udover den nævnte også en noget anden type radar, anbragt i en ombygget Canberra, der af gode grunde må flyve både højere og hurtigere end Islander, hvilket ikke behøver være nogen fordel.

Castor Islander har en Ferranti multimode altvejr radar, der kan opdage såvel faste som bevægelige mål. Antennen er an-

bragt i næsen på flyet og kan scanne 360°. Sender og modtager samt transmissionsudstyret er der god plads til i kroppen, det på grund af dataoverførslen kun kræver

ikke nødvendigvis mere end to mands besætning. Turbine Islander blev valgt, fordi den er billig i drift og vedligeholdelse, kan operere fra feltmæssige flyvepladser i al slags vejr, kan gå hurtigt ned og har lille radar tværsnit.

Hvilken løsning man vælger, afgøres næstmentlig i begyndelsen af det nye år. Valget af Castor Islander, anslås den engelske hær at skulle anskaffe en lille snes fly.

Fattigmands-AWACS

En endnu længere næse havde en anden udgave af Islander, nemlig AEW Defender, der dog ikke blev vist i luften. Og hvo-



Herover øverst ASW Defender med Stingray torpedoer og nederst AEW Defender med endnu en forvokset næse til radar.

kun den og ikke den førromtalte var vist i luften. Den havde betegnelsen Defender, forelå den dog ikke noget om.

AEW Defender, der er udviklet for en anden gruppe af midler af flyfabrikken og radarfabrikken Thorn EMI, har en modificeret udgave af Searchwater-radar, der kan scanne 360°. Den er optimeret til at opdage og følge bevægelsen af højt- og lavtflyvende mål, og bevæger sig hurtigt. Der kan installeres et ekstra operatørpult til taktisk kontrol i flyet, som også kan forsynes med supplementet af radioudstyr, datalink, ECM-udstyr osv.

Flyets fuldvægt er 3.625 kg, 450 kg mere end Turbine Islander med tiptanke, hvor startstrækningen til 15 m er lidt længere end 150 m. Fra denne højde er startstrækningen 380 m. Fra denne højde er landingsstrækningen 380 m. AEW

SPECIALFLY TIL OBSERVATION



De særpregede Edgley Optica observationsfly er nu i fuld produktion, og typegodkendelsen er nær forestående.

Billie Duke stadig aktiv

Billie Duke, der ved vor udsendte medarbejders første Farnborough-besøg i 1951 oprykkede mængderne i Hawker Hunter prototypen, er stadig aktiv testpilot, selv om han er fyldt 62 år. Han var også med i sidste års opvisning, nemlig som pilot på observationsflyet Edgley Optica, hvis første serieeksemplar var i luften første gang den 4. august.

Prototypen var allerede med på Farnborough i 1980, og fire år kan synes at være

lang tid for at få et så forholdsvis enkelt fly sat i produktion. Men Optica er Edgley Aircraft's første type, og man har ikke blot skullet gennemføre certificering, men også ordne finansiering, skaffe fabrikslokaler, udstyr og organisere produktionen samt indhente de nødvendige godkendelser af kontrolprocedurer m.v.

Serieudgaven har fået stærkere motor, en 260 hk Lycoming IO-540, hvilket i forbindelse med en konstruktion af luftkanalen øger stighastigheden fra det temme-

lignende har en stighastighed på 5,3 m/s og flyvetid på 6½ time.

Også ubådsjagt

Primo viste Pilatus Britten Norman ikke AW Maritime Defender på Farnborough, måske fordi man havde udstillet den i november.

Også den er udstyret med to 375 hk Allison 250B17C turbinemotorer og trebladede propeller, ligesom den har den forhøjede fuldvægt.

ASW Maritime Defender er beregnet på anvendelse i farvande, hvor der ikke er behov for den helt store rækkevidde, fx i Kattegat eller det mellemste Østen. Selvom prisen ligger på \$2-3 mio. afhængig af udstyret, er den dog langt billigere end helikoptere. (Man skal kun bruge helikopteren når det er nødvendigt at kunne gå lige ned, sagde Pilatus Britten Norman repræsentanten tørt).

Avionik-udstyret kan omfatte radar, fx skyaspray-typen, der også bruges i Naval Lynx, FLIR (Forward Looking Infra Red), minobøys og Magnetic Anomaly Detector. Pilatus Britten Norman henvendte sig til Dowty Electronics Limited for at få op-

lysninger om, hvor man fik fat på et apparat til at kaste bøjerne ud med, svarede man, at det ikke var nødvendigt – de skulle bare smides ud på nemmeste måde. Op af gulvet på flyet stikker der derfor et stort blikrør med låg; når der skal kastes bøjer, tager operatøren bare låget af, fatter en bøje og lader den forsvinde ud gennem røret – altså helt i overensstemmelse med Britten Norman konstruktionsfilosofien om at gøre det så enkelt som muligt.

Der er to ophængningspunkter under hver vinge, hvorpå der kan anbringes Marconi Stingray torpedoer, der vejer omkring 250 kg pr. stk., dybbomber eller ECM-beholdere, og det er muligt at flyve med asymmetrisk last, fx kun torpedo i ene side.

Besætningen vil normalt bestå af to piloter og en observatør/navigatør.

110.000 fod er den maximale rejsehastighed 315 km/t (170 knob), ved havoverfladen 289 km/t (156 knob). Det starter til 15 m på 405 m og lander fra samme højde på 380 m, har en stighastighed ved havoverfladen på 6,3 m/s og med reserver er flyvetiden 5 timer 15 minutter. Ved en ud- og hjemflyvning på 185 km (100 sømil) betyder det, at flyet kan patruljere i fire timer.

H.K.

lig beskedne 1,0 m/s til 4,1 m/s. Edgley har 82 bestillinger på Optica, hvis grundpris uden avionics er £ 89.000 (ca. 1,2 mio. kr.). Typegodkendelse ventes sidst i november.

Fabrikken ligger på Old Sarum flyvepladsen ved Salisbury, hvor Edgley Aircraft råder over 5.500 m². Der er 140 ansatte og regnes med en produktion på 30 fly det første år, men målet er 75 om året.

Edgley Aircraft menes at være den første fabrik, der bruger computer-styrede værktøjsmaskiner til fremstilling af små fly. Det tog seks uger at få computeren til at lave den første halebom, men nu er produktionstiden pr. halebom nede på en halv dag.

Ny Lynx version

Den 14. juni, to uger før planlagt, var det første forseriefly af Westlands nye Lynx 3 i luften. Flyvningen varede 35 minutter, og der opnåedes en hastighed på 100 knob. Projektpiloten udtalte bagefter, som det sig hør og bør, at flyvningen var forløbet yderst godt, og at flyveegenskaberne var særdeles tilfredsstillende. Havde det modsatte været tilfældet, havde Westlands pressesekretær nok ikke taget det med i pressemeddelelsen.

Lynx 3 har mange komponenter fælles med det nuværende Team Lynx og Westland 30, men en ca. 30% højere fuldvægt og har stærkere motorer, Rolls-Royce Gem 60 på 1.115 hk. Serieudgaven vil få nye kompositrotorblade, der giver bedre præstationer og en max. hastighed på 165 knob (305 km/t).

Den nye Lynx er ifølge Westland konstrueret med indbygget overlevelsessevne, bl.a. betegnes understellet som crashworthy. Den er godkendt til at medføre Rockwell Hellfire missiler, 20 mm maskinkanon og Stinger luftforsvarsmisilet, men kan også udstyres med Euromissile HOT og Hughes TOW. Westland arbejder også på en flådeversion, der vil få endnu større »nyttelast« end den nuværende og udover maskingeværer og -kanoner kan medføre Mk. 44 og 46 torpedoer samt den nye Stingray, dybbomber og Sea Skua missiler.

Data for serieudgaven: Hovedrotordiameter 12,8 m, total længde 14,47 m, længde med foldet rotor 13,8 m. Højde 3,30 m. Halerotordiameter 2,44 m. Max. operationel vægt 5.909 kg, betalende last 1.545 kg. Brændstof 1.000 kg. Rejsehastigheden 150 knob (278 km/t). Rækkevidde med 20 min. reserver 620 km, flyvetid 3½ time.



Westland Lynx 3 med Rockwell Hellfire missiler.

WARBIRDS PÅ WEST MALLING

Nyt mål for en flyvetur til England

Torsdag den 23. august kl. 1830 ringede telefonen i en kvistøjlighed i Århus. Samtalen gjaldt et sæde i OY-AZZ til England til årets mest spændende air-show (efter selvfølgelig Stauning-rallyet) – set med en veteranfly-fanatikers øjne. For at skaffe penge til malingen af den B-17, »Sally-B«, som også var i Værløse, blev der holdt et veteranfly-stævne på den gamle krigsbasis fra 2. verdenskrig, West Malling, i Kent, lidt øst for Biggin Hill.

Alle de mest berømte fly, (næsten) + en masse af det løse, skulle i dagene 26.–27. august samles for at fascinere de omkring 60.000 mennesker, arrangørerne regnede med ville møde op. Af deltagende fly kan nævnes først og fremmest Spitfires, op til syv stk., Mustang'er, Grumman Bearcat og Wildcat, Vought Corsair, Focke-Wulf 190 1/2, Messerschmitt 108, Hawker Hurricane og Seafury, Fairey Firefly, P40 Kittyhawk, Harvards, DC 3'ere, Junkers Ju 52 (CASA), Mosquito, Beech 18, B-17, Lancaster, Vulcan, Vampire, Gloster Meteor, Dove, Proctors, Convair 440, Provost, Tiger Moths, Puss Moth, Austers, Cubs, Chipmunks og mange mange flere.

Det lød rimeligt lokkende, så svaret var ja og afgangens skete næste dags eftermiddag med opsamling i Padborg for fællesflyvning med OY-ATL Chipmunk, OY-AVZ Bücker Bestmann, og KZ II, OY-FAK. Vi i foreningen af tidligere og nuværende hærflyveres Cub kom dog lidt sent afsted, grundet et mindre uheld med en T-17, så først kl. 1800 blev AZZ cleared for take-off fra FSN Vandel mod Padborg. Fordi vi kom så sent afsted, var »de andre« forlængst fløjet videre mod Lelystad i Holland, hvilket vi blev klar over, da vi todede ud i Padborg.

Næste dag mødtes vi dog, da der blev ventet på Lelystad. Efter tankning, både på Cub'en og os selv, lettede formationen mod Biggin Hill; men da vejret kun var lidt over VFR-minima, besluttede først KZ II'eren at gå ned i Oostende og senere vi andre i Calais. Søndag morgen ventede vi i Calais, men ingen KZ'er viste sig, så kl. 0900 var der afgang over Kanalen mod »bakken«. Fint vejr cross-channel, men igen snusket over Folkestone/Dover, så vi fulgte jernbanen igennem kystlandet og nåede



Spitfire

på højde med West-Malling, da motoren pludselig tabte 100–200 omdrejninger. Et hurtigt opkald til TWR på West-Malling og cleared for landing.

Ingen problemer i det; men da vi først var kommet på jorden, var de der, eller rettere var de der ikke, nemlig tolderne. Politiet »stod« på os, indtil en tolder var tilkaldt og checkede vores pas osv, og selv derefter måtte vi ikke forlade området. Adskillige møder blev holdt om det med et par timers mellemrum hele dagen. De fleste af de deltagende fly var ikke mødt pga. det dårlige vejr, men det blev over højtalerne lovet, at de var på vej. Vi forhørte os om afbud, og måtte med sorg i hjertet erfare, at der hverken kom Mustang'er eller Mosquito.

Kl. 1300 begyndte opvisningen. Først åbning med »Sally-B«, perfekt håndteret af Keith Sissons – som sædvanlig. Dernæst low-pass af en lidt for sent ankommet Bearcat, der midtvejs på banen gik lodret for fuld skrue og forsvandt som en F-16 lige op i himlen. 2500 hk og ikke ret megen vægt er godt, når der skal tumles. I en senere samtale med piloten og mekanikeren oplystes, at den bruger »kun« 80 gls/timen ved 250 kts men 250 gls, når der leges...

Vi, der var så heldige at råde over veteran-fly mindst 25 år gamle, og derved havde tilladelse til at lande på West Malling, havde i pilot-receptionen fået udleveret et »live area pass«, så vi kunne gå overalt på området og i de forskellige fly. Samtidig fik vi spisebilletter og hotelværelser ganske gratis, fordi vi indirekte støttede »show« et ved at komme med et fly her.

»Passet« blev udnyttet til fulde, d.v.s. næsten alle fly blev inspiceret, både indvendigt og udvendigt. Sikken et paradys for en veteran-fan. Desværre ville ejerne/piloterne ikke gi' tilladelse til at ta' nogen af dem af, hvilket er komplet uforståeligt for en A-pilot med 150 timer... Adskillige Harvards fløj i formation med »Sally-B« og

C-47.

Meget imponerende var en 1/2-størrelse Fw 190 med en 100 hk Lycoming og speciallavede udblæsningsrør, så lyden var som en stor motor. Utrolig lille, kvik og manøvreedygtig, så Spitfiren, der jagtede den, Fiat'en og Ju 52'eren, blev nærmest helt til grin. For dog ikke at fornærme de engelske tilskuere endte det dog med, også den sendte »olie«-røg ud og forsvandt blandt træerne...

Luftalarmerne kørte, da de kom ind over pladsen og lynhurtigt startede de »Spits« og taxiede til bane 27 og op i formation mod »fjenden«. Et fantastisk syn.

Afslutningen på showet, som i øvrigt var det samme om mandagen, var overflyvning af B-17 og Lancasteren i formation, hvilket ikke tidligere er set på airshows i England. Bomberne droppede fra de åbne lemme, og fikst anbragte sprængladninger på jorden udløstes i takt med overflyvningen. Soldater og jeeps knoklede rundt på jorden, og alt i alt følte man sig hensat til 1940'erne, dog fri for angsten, som man måske havde følt dengang.

Efter at have fået repareret vores venstre magnet fløj vi mandag aften afsted til Biggin Hill for at tolde ud og komme hjemover. Chipmunk'en og Bestmann'en var fløjet forud fra BGHL men måtte vende om ved kanalen pga. den dårlige sigt. Overnatning på Biggin Hill, hvor en gammel engelsk jagerpilot fortalte og viste billeder fra »Spit«-tid. Stakkels mand, han havde ikke fløjet siden 1958. Onsdag morgen hjem over og fint vejr til Padborg, hvor tolderne var kontrære og forsinkede afgangen v sentligt. Forecasteren i Tirstrup lovede regn og 7/8 i 600', så vi hastede mod EKH og landede i god behold efter 13 timer flyvning ialt. Næste år, når VM igen er rammen om GWAD, kan de i hvert fald regne med mindst to tilskuere.

Lasse Rungholm

Herunder til venstre en Grumman Bearcat med en norsk Harvard i luften bagved, og til højre en P40 Kittyhawk. (Fotos: Jesper Rungholm).



OSHKOSH – 2

Resten af reportagen i tekst og billeder

Aerospace Corp. viste deres nye Sun 100 ved Sun-N-Fun rallyet i Florida i året og kom nu til Oshkosh med den. Den har skubbende motor, en Kawasaki B på 52 hk, der trækker propellen ved hjælp af en forlængeraksel, så den kan komme rundt mellem de to rotor. Forvingen er dels på to bomme, dels på næsen af rotoren, der har plads til én person. Længde 9,75 m, tomvægt 187 kg, fuldt 340 kg.

Området for rotorfly var der en højst uventet hjemmbygget helikopter, nemlig den to-sædede De Grew Humming Bird. Den har to rotorer i indbyrdes indgreb som tidligere Kamankonstruktioner, og meget gode understøtelsesben, så rotorerne ikke bliver beskadiget i tilfælde af en hård landing. De prøver med den er lige begyndt, og jeg kan ikke flyve, kun at motoren blev startet. Det var heller ikke muligt at få en specifikation.

Squadron Aviation Inc. har bygget tre lette replikaer af fly fra Første Verdenskrig, S.E. 5A, Fokker D VII og Spad XIII. De er meget realistiske, og bortset fra pilotens hovede og luftindtaget til karburatoren kan de faktisk forveksles med originalerne. De opfylder alle kravene i FAR 103 og ligger under vægtgrænsen 115 kg. Selvom motoren kun er en 35 hk Cuyuana UL II-02, er de glimrende efter at have rullet omkring en snes m. Stigehastigheden er 5 m/s, hvilket stort set er det samme som for originalerne. De lander med en hastighed på 10 km/t og kan nå op i 12.000 fod. Spændningen ligger mellem 6,10 og 6,40 m, længden mellem 4,72 og 5,28 m, afhængig af modellen. Byggesæt og en informationskæbe, pris \$5,00, kan købes hos Squadron Aviation Inc., P.O. Box 23276, Columbus, Ohio 43223.

Worldwide Clipper må vist nærmest betragtes som en ultralet »replika« af et tyk privatfly i Piper Cub kategorien. Flyet blev bragt i luften første gang den 15. maj i år og er en 35 hk Kawasaki TA 440A. Spændvidde 9,14 m, længde 5,44 m. Tomvægt 114 kg. Max. hastighed 136 km/t, stigehastighed 5 m/s.

Lej, Oshkosh holder aldrig op med at komme med overraskelser!

J. M. G. Gradidge



Ultraletflyene udformes nu også som flyvende modeller af krigsfly fra første verdenskrig – herover en S.E.5A. Hvad billedet herunder forestiller, kræver sammenligning med teksten. Det er Sun Ray 100. Det er et andefly, hvis hovedvinge er »knækket« opad, så motoren kan få plads under den.



Rundt til venstre Worldwide Clipper og til højre helikopteren De Grew Hummingbird med to sæder og to rotorer.



CENTRAIR 101AP PÉGASE



Pégase med winglets monteret.

Selv om man i mange år har konstrueret og produceret svævefly i Frankrig, har disse ikke rigtigt kunne gøre sig gældende på eksportmarkedet, i nogen grad måske på grund af statstilskud til franske klubber, der kunne købe flyene til rimelig pris, mens eksportpriserne var for høje.

Firmaet Centrair i Le Blanc blev stiftet i 1970 af den tidligere marineflyver og svæveflyveinstruktør *Marc Rajon* og har specialiseret sig i kompositmaterialer. Det har egen forsknings- og udviklingsafdeling og er underleverandør til de store franske flyfabrikker.

Det var dog først omkring VM i Chateauroux i 1978, at firmaet blev kendt i den internationale svæveflyveverden. På det tidspunkt havde Centrair fået licens til at bygge Schleicher's ASW-20, som man solgte til konkurrencedygtig pris og videreudviklede bl.a. med winglets, hvormed flyet deltog i VM i 1981 i Paderborn, og ved

årsskiftet 83/84 var der 5 af disse franske ASW-20'er på det danske register foruden en Pégase, som *Peter Taarnhøj* fik til landet i foråret 1983.

I mellemtiden var der opstået strid og retssager mellem Schleicher og Centrair om produktionsrettighederne; men nu havde Centrair lært så meget, at de den 20. november 1981 fik deres første Pégase i luften, en konstruktion de havde arbejdet på siden 1977. Den blev certificeret og gik i produktion i 1982.

Det nye fly er beregnet både for klub- og standardklassen og leveres i forskellige versioner. Med fast understel (næsehjul og hovedhjul) er det et klub- og begynderfly og kaldes bare 101.

Med Pégase er det et topfly i standardklassen med oprækkeligt understel, og med winglets kaldes det Pégase P (P for pennes). Pégase C, der vandt EM i år, er en særlig version med hovedbjælke af kulfiber.

Selv om vi allerede sidste forår blev indbudt til at prøve flyet, blev det først til virkelighed i august i år. Vi var nemlig enige om, at det skulle være under gode termiske forhold, og at finde disse på en dag, hvor vi eller flyet ikke var optaget på anden måde, var svært. Men det plejer jo at være godt vejr dagen efter, at en af de store konkurrencer i Arnborg er slut, og det var det også efter Nordic Open, så den 11. august var dagen (som den var det i 1947, hvor jeg lavede mit sølv-diplom).

Af god familie

Hvis man har fløjet ASW-20, vil man straks finde sig til rette i Pégase, for den har arvet meget fra sin forgænger. Der er naturligvis ikke flaps (men flapsbjælken er bevaret), og vingens profil kaldes Onera COAP 1/2 og betegnes som et modificeret Wortmann FX-61-147.

Flyet samles med to hovedbolte og har ikke automatisk koblede krænger og luftbremser. Vingerne kan rumme 125 kg vandballast, men det fylder man ikke i på sin første flyvning.

Så havde jeg nok også haft endnu sværere ved at komme i gang, for dels var vejret endnu ikke rigtigt kommet i sving, dels

bruger man jo spilstart i Slaglille. Selv om et par tusind af disse starter på bage mine yngre år ville jeg heller ikke sætte mig op og spilstarte ved første flyvning i en type, og desuden manglede jeg efter nye regler én start for at være »formelt kvalificeret«, så jeg fik først et check i en og fik at vide, at jeg ikke trak nær nok, men vi fik dog bid i termikken, hvad klubben anden K-7 ikke fik.

Jeg trak heller ikke nok på første start OY-XMM og fik kun 280 m, så jeg måtte efter at have søgt lidt rundt under skyerne snart sætte hjulet ud igen (med et ekstre tryk, det gik lidt hårdt). Alligevel følte mig så hurtigt hjemme i flyet, at jeg på ned ad observationslinien prøvede endnu et par fuldkredse i svage termikstød, inden jeg måtte give op og lande. Jeg var lige ved at tro, at jeg ikke havde fået hjulet ud alligevel, så hård følte landingen på det uaffjærede hjul, men da flyet løb videre, viste sig at være det mest ujævne stykke af pladsen, jeg var havnet på.

Anden gang trak jeg lidt mere, fik 325 m og hurtigt fat i termikken, der dog endnu var svag, men bedst vest for Slaglille i Sorø-området, hvorimod jeg først ikke havde held med at søge at trænge fremad mod øst.

Det blev dog snart bedre, jeg nåede frem mod vinden til Ringsted under stigerne i skybase som forudsagt, omend ikke helt høj. Nu kunne jeg flyve rundt over hele Midsjælland til både Tølløse, Slagelse og næsten Næstved, mens jeg nød termikken og flyet, der er lige så letfløjet, som dage fly af denne størrelse er det. Hvad man nyder mindre er radioens evige kværner



Pégases cockpit.



re og især mindre vigtige oplysninger, e oven i hinanden uden spor disciplin, især overdøvet af de kraftige sendere, r beflyver Landskrona (på skånsk) og agtigger os i deres mindste bevægelse...

Præstationer kan man jo ikke direkte måle på sådan en tur; men erfaringerne er, at den især er god i svagt vejr, hvor den stiger bedre end selv en Cirrus. Også sammenlignet med sin nærmeste konkurrent LS 4 er den en smule bedre ved de høje hastigheder, men synker en anelse mere, når man er over ca 130 km/t. Konkurrenceresultater på internationalt plan viser, at forskellene er små, og at Pégase er ved i topresultaterne.

Det var første gang, jeg fløj med wing-s; og det eneste, man mærker dem på, er den distraherende skygge, der passerer af sig selv, når man kredser. De siges at gøre det endnu bedre manøvreedygtigt, og det er i øvrigt særdeles livligt og hurtigt på de lavere højder og nemt at placere i termik-zonen.

Udsynet er udmærket, ventilationen i cockpitten er varm dag som denne og uden for meget støjende (det er et svært problem at løse tilfredsstillende på svævefly). I øvrigt ellers komfortable sæde var jeg den første halv time lidt generet af en fold i vindskærmen, der ikke kunne fjernes ved at sætte den op (Security-skærm), men det er nu ret nemt at justeringsspørgsmål. Jeg fløj med en pude i ryggen i stedet for ryglænet. I øvrigt også med tre trimvægte fortil for at have tyngdepunktet i agterste stilling. I denne tilstand syntes stallegenskaberne da også at være så godmodige, som man efterhånden er forvænt med. Den varer lidt før stallet, og dette ytrer sig nærmest ved, at flyet duver lidt fra side til side. De »to-etagers« luftbremser på oversiden af vingen er meget effektive.

Sædet på vej

Centrair har i nogle år arbejdet på et helt nyt to-sædet fly, kaldet 201 Marianne. Det bliver et glas- og kulfiberfly med sæderne og hinanden og fast understel med næseul og affjedret hovedhjul. Det skal kunne bruges til alt fra skoling til stræk- og kunstflyvning. Der ventes et glidetotal på 40.000 km. Bændvidden er 18,5 m, fuldvægten 600 kg. Den franske stat har bestilt 30 eksemplarer.

P.W.



Det største af de to udstillede luftskibe, Skyship 600.

TO LUFTSKIBE

Selv om Farnborough-flyvepladsen begyndte som ballonfabrik, og en luftskibshal indtil for få år siden indgik i det store bygningskompleks på pladsens nordside, kom der først et luftskib med på Farnborough-udstillingen for to år siden.

I år var der to, nemlig både Skyship 500 og den lidt større Skyship 600, der fløj første gang den 6. marts i år. Skyship 600's hylster er forlænget 7 m, og det større rumfang gør det muligt at øge lasten med 900 kg til 2.500 kg. Gondolen er også noget større og er som på Skyship 500 af kevlarforstærket plastic, lavet i ét stykke af Slingsby Aviation, der også har fremstillet rorflader m.v. til samtlige Skyships.

Skyship 600 har som Skyship 500 to luftkølede, sekscylindrede Porschemotorer. I Skyship 500 er effekten 205 hk, men takket være turboladere yder Skyship 600's motorer hver 270 hk, så maksimalhastigheden er vokset fra 97 km/t til 120 km/t.

Airship Industries, der fremstiller Skyship, har haft teknisk succes, men ikke økonomisk, og den oprindelige aktiekapital er gået til; men firmaet er nu blevet rekonstrueret og ejes i realiteten af en australsk forretningsmand. Og den 28. juli kunne man registrere det første virkelige salg, da Nikko Trading Company, et datterselskab af Japan Air Lines, overtog Skyship 500 nr. 05. Luftskibet blev samlet i Narita lufthavn ved Tokyo af engelske dele. Det skete i en Boeing 747 hangar, og den 18. maj var luftskibet på sin første prøveflyvning.

Nikko vil bruge luftskibet i reklameøjemed, men har også planer om at lave sightseeing over det japanske øhav med luftskibe og har tilkendegivet, at man agter at købe to Skyship 600 inden udgangen af 1986.

Skyship 500 nr. 04 startede den 3. marts fra Weeksville i North Carolina på en reklame-tur for et andet japansk foretagende, Fuji Film, der førte det tværs over U.S.A. til Los Angeles og olympiaden (Fuji var legenes »officielle« film, ligesom Hughes var den »officielle« helikopter).

Airship Industries og Ferranti har udviklet et computer-styret tekstfelt, som kan installeres på siden af hylsteret. Det er 26 m langt og 3,7 m højt, og teksten kan læses 2,5 km borte.

Fiberoptik-styring

Skyship 600 nr. 2 bliver som det første luftfartøj overhovedet udstyret med et primært styresystem, der er baseret på lyslederkabler.

Luftskibe har hidtil anvendt mekanisk forbindelse (wiretræk) mellem styregrejne og cockpittet, og selv om konstruktørerne af Airship var indstillet på, at alle traditionelle metoder skulle undersøges nøje i lyset af den moderne teknologi, bevarede man dette system på de første Skyship.

På et meget tidligt tidspunkt fastslog man, at servostyring var det rigtige, men man var dog ikke kede af at begynde med håndkraftstyring, for det sikrede, at man fik den optimale aerodynamiske effektivitet fra rorfladerne.

Man valgte også at springe mekaniske »powered controls« over. Elektrisk signaltransmission (fly-by-wire) er svært at konstruere rigtigt, fordi der skal tages vidtgående og vanskelige forholdsregler for at hindre interferens fra elektromagnetisk stråling.

Airship Industries valgte en løsning, hvor rorfladerne bevæges af elektriske aktuatorer, men styresystemet, der er udviklet af Marconi, benytter fiberoptik (lyslederkabler) til signaltransmissionen, også kaldet fly-by-light.

I grove træk virker systemet på denne måde: Styregrejnerne er forbundet med en overvågningsenhed og en styrecomputer. Sidstnævnte omdanner styregrejnerne bevægelser til lysimpulser, der sendes agter ud til rorfladerne gennem lyslederkabler. Hver styreflade (højde- og sideror) er delt i to halvdele, der hver fødes med signaler fra to adskilte kabler. Ved rorfladen demoduleres lysimpulserne, og det resulterende signal bruges til at styre en dobbelt elektrisk aktuator. Der er en aktuator til hver halvdel af styrefladen, og derved bliver systemet firedoblet, dets korrekte funktionering konstant overvåget og eventuelle fejlvirkende forbindelser koblet fra. Computeren har også kapacitet til at implementere autostabiliserings- og autopilot-signaler, og det bliver konstruktørernes næste skridt.

DATA

CENTRAIR PEGASE P

Spændvidde	15,0 m
Længde	6,82 m
Højde af Krop	0,82 m
Vingareal	10,5 m ²
Tomvægt (XMM: 259 kg)	256 kg
Disponibel last	199 kg
Fuldvægt	455 kg
Største fart (rolig luft)	250 km/t
do. (urolig luft, flyslæb)	165 km/t
do. (spilstart)	120 km/t
Stallingsfart	62 km/t
Min.synk (v. 75 km/t)	60 cm/s
Bedste glidetotal (ved 100 km/t)	41
Pris	125.500 Frcs.



Da det 15. Anthon Berg Air Rally endnu var i fuld gang på Kruså-Padborg flyveplads. (Foto Allan Carlsen, Padborg Foto).

AB-RALLY 1984 – SET INDEFRA

Hvordan deltagerne klarede de enkelte opgaver

Det 15. K.D.A.-Anthon Berg air-rally er afviklet. Det skete den 3. og 4. august, og vejret var ikke det bedste til afviklingen af selve rallyet, men det er jo ikke første gang.

Det er en fornøjelse år efter år at møde de samme ansigter og at se, at der hvert år kommer nye piloter til, som også synes, at det er en dejlig form at mødes på.

Under dette – som ved de forrige rally's – er der en hyggelig, venskabelig ånd. Kun når pointsene ikke helt falder ud til den enkeltes tilfredshed, kommer nerverne på højkant; men en korrektion af fejlbedømmelsen, eller en forklaring på hvorfor, får normalt igen sindene til at falde til ro.

Det 15. rally var specielt, idet det for første gang var godkendt som et internationalt rally af FAI. Dette havde bevirket, at reglerne var udpenslede, så der ikke kunne blive de store tvivlsspørgsmål om, hvad man måtte og ikke måtte. Nogle af reglerne skal nok laves lidt om til næste år, bl.a. at den fastlagte korridor på 600 m, som flyet skal være indenfor ude på ruten fjernes, således at korridoren kun findes ved vendepunkter og mål. Reglerne for unormale

landinger skal også strammes op, så de bliver identiske med DM-reglerne. Derved undgår man vel, at halekroge m.v. findes på banen efter landingerne!

En af de positive regler er, at det kan bevirke diskvalifikation, hvis man klager over andre piloter.

Set fra dommersiden var det 15. rally det bedst afviklede, idet ingen poster eller opgaver måtte udgå på grund af fejl. En efterkontrol har vist, at der ikke er foretaget en eneste fejlpointgivning, og det må siges at

være godt, når man tænker på, at der dog tog 75 fly i rallyet.

Veteranklasse igen

For første gang i mange år lykkedes det stable en veteranklasse på 9 fly på benen, og det er arrangørernes håb, at den nok vokse sig stor i løbet af de kommende år. Rallyruten der flyves, er lidt kortere end ruten for de »nyere« fly, og der er præmie til begge klasser.

En af årsagerne til den rolige afvikling rallyet var det store og præcise arbejde der blev udført af medlemmerne i Tønd flyveklub og Kongeåens Pilotforening. Den store læs blev trukket af Kruså-Padborg flyveklub, der havde lavet et enormt forarbejde, så det hele bare klappede, da dagen for rallyet kom, og også her var de mange tak for at klare alle de opgaver, de var pålagt.

Et sådant rally er jo ikke kun en flyvemæssig og kammeratlig oplevelse, men det har også en opdragende effekt. Ud fra hvordan de enkelte discipliner bliver udført, kan ses, hvor der er huller i piloternes viden, og det kan ses, hvor der bør sættes ind for at højne vor flyvemæssige standard.

Hvordan klarede opgaverne?

Der er derfor også i år lavet en statistik over de forskellige opgaver, og vi synes, vi vil offentliggøre den, så alle kan se, hv

Fejlbesvaret i Airmanship-Quiz

1	2	3	4	5	6
24	13	20	38	36	9
7	8	9	10	11	12
59	37	55	47	48	56

Skema 3

FREDAG	Forskel mellem ETO og ATO							
	osek	1-3osek	31-6osek	61-9osek	91-12osek	>12osek	ude	ikke obs
Kohage	16	51	2	1	3	0	2	0

Skema 1

Nr./Transfers mangler	ikke velholdt	alm. velholdt	fint velholdt	Mangler											
				Redn. vest	Redn. båd	Sign.pistol	Lytte	Urinal	Flypapirer	Fortøjn.	Manual	ICAO-kort	Computer	Lineal	Solbriller
1	1	31	43	2	34	20	7	4	4	4	1	0	0	0	0

Skema 2

bør sættes ind.

Om fredagen skulle flyene passere et gilsted (Kohage i Flensborg fjord) på en bestemt tid og en bestemt kurs. Afgivelser i fremgår af skema 1.

Efter landingen blev flyene bedømt for tilfældighed og udstyr. Skema 2.

Det første piloterne blev udsat for, da de kom ind til modtagelsen, var løsning af en opgave i flyerelevante spørgsmål (skema 3) og en opgave i flytype-kendskab (skema 4). DC 3 (8) og Hercules (2) kendte, men det gik helt galt ved Thunderbolt (1) og Freedomfighter (3).

Hercules	Freedomfighter	Viggen	Bell 205	Fiat G 91	Puma	Dakota (DC 3)	MIG 23	Gulfstream III	Thunderbolt II	Lynx	Alouette III	F 16	Draken
0	36	11	24	30	27	0	27	4	33	26	21	6	20

Skema 4

Til hvert vendepunkt var der spørgsmål om, hvad der sås på jorden. Fejlbesvarelserne fremgår af skema 6.

Det kniber meget kraftigt med at observere fotos og udlagte mærker på turen. Det eneste foto, der blev set af de fleste, var et, der viste et udsnit af en nordalsk fjord. Skema 7.

Landingerne er et kapitel for sig, for man skal jo altid ned, selvom man ikke har kunnet finde rundt på ruten. Der landes åbenbart efter devisen: at enhver god landing er en, man kan gå fra. At dommerne ikke er helt enige, kan ses af skema 8.

Inden flyveturen løb af stablen, skulle der udregnes en konkurrenceflyveplan, og

Fejl i		
TH	Tid	For sent afleveret
19	30	3

Skema 9

	0sek	1-30sek	31-60sek	61-90sek	91-120sek	>120sek	ude	ikke obs
1. dag	74	1	0	0	0	0	0	0
2. dag	7	47	8	4	1	4	4	0
3. dag	2	46	8	3	0	1	8	7
4. dag	5	29	9	5	1	7	9	10
5. dag	11	31	9	9	3	7	1	4

Skema 5

VP 1	VP 2	VP 3	VP 4	VP 5	VP 6	VP 7	VP 8	MÅL
6	6	2	4	10	2	5	8	29

Skema 6

Mærke ben 1	Mærke ben 5	Mærke ben 9	Foto ben 1	Foto ben 2	Foto ben 5	Foto ben 9
60	55	44	45	6	46	46

Skema 7

	>10	6-10	1-5	0	1-5	6-10	11-20	21-30	31-40	41-50	> 50	unormal
1. dag	2	0	7	4	9	16	20	6	2	4	4	1
2. dag	2	3	6	0	9	14	14	10	6	4	6	1

Skema 8

Afgivelserne i tid for rallyturen lørdag fremgår af skema 5, hvor start foregik til tiden på banen i EKPB, Vp 4 er en kendt tidskontrol før EKVD, mens Hem 1 er en ukendt tidskontrol lige før Foldingbro og Hem 2 en nord for Tønder. Mål var en tidskontrol ved Tinglev.

her er piloterne blevet meget dygtigere end før i tiden (eller er det lomme-computeren der er blevet det?) Skema 9.

15. rally's er afviklet, og der begyndes snart at gøres klart til det 16. rally et eller andet sted i Danmark i august 1985.

Finn Brinch

Første MLS i Europa

Det engelske elektronikfirma MEL, der er associeret med Philips, har solgt et Hazeltine Microwave Landing System (MLS) til Westland Helicopters. Det vil blive opstillet på fabriksflyvepladsen i Yeovil i det vestlige England og er det første i Europa til kommerciel anvendelse.

Westland vil anvende udstyret i forbindelse med udviklingen af Westland 30, så denne kan blive typegodkendt til MLS, hvilket vil være et forhåndskrav, efterhånden som MLS bliver installeret i lande som USA, hvor et større MLS-program er under implementering. Udstyret skal også bruges af Westlands flåde af transporthelekokoptere.

MEL har en fremstillings- og forhandlingsaftale med Hazeltine Corporation, der fremstiller MLS-udstyr i USA og i januar i år fik kontrakt med FAA om levering og opstilling af 208 jordstationer over hele USA.

Den første Hazeltine MLS-installation blev godkendt den 19. marts og står på Cadillac lufthavnen i Michigan. Den er købt af delstaten Michigan og er den første offentlige MLS uden restriktioner.

Boeing Vertol XCH-62

I 1974 blev udviklingskontrakten på kæmpehelikopteren Boeing XCH-62 Vertol annulleret, skønt der kun manglede \$ 25 mio., før den var klar til prøveflyvning. Prototypen blev dog ikke ophugget, men stillet til side. I den forløbne tid har Boeing Vertol dog fortsat arbejdet på transmissionen, som var den del af den oprindelige konstruktion, der var behæftet med størst »indbygget« risiko.

Boeing Vertol forhandler nu med NASA, Defence Advanced Research Projects Agency, og U. S. Army om færdiggørelse af helikopteren, hvilket inklusive 115 timers prøveflyvning ventes at beløbe sig til \$ 71 mio. Et Memorandum of Understanding herom er allerede underskrevet.

XCH-62 er beregnet til at løfte tunge genstande (op til 35 tons!) og har en forholdsvis lille krop. Den har tandemrotorer (diameter 28 m), tre Allison XT701 turbinemotorer, hver på 8.000 hk, og fly-by-wire styring. Den vil kunne begynde prøveflyvningerne en gang i 1988.

Ultimate EA230 – nyt kunstflyvningsskøjler

Den kendte schweiziske kunstflyver Chris Schweizer (han vandt bl.a. Scandinavian Cup i Roskilde i 1973 og blev nr. 3 ved EM i Esbjerg i 1975) har sammen med brødrene Erik og Nils Hagander konstrueret Ultimate 230. Det betegnes som det hidtil bedste fly på området. Det er bygget af den tyske kunstflyver Walter Extra i Dinslaken med det schweiziske instrumentfirma Thommen som sponsor.

Flyet, der drives af en 230 hk Lycoming AEIO-360, staller ved kun 90 km/t og flyver maximum 400. Det tåler $\pm 10G$. Den lave stallhastighed tillader manøvrer med lave radier og lavere G-belastninger, mens den også har gode præstationer ved høje hastigheder. Fx kan den lave et stall-turn med fire lodrette rulninger på vej opad.

Spændvidden er 7,40 m, vægten 433 kg.

For 50 år siden:

KAPFLYVNINGEN ENGLAND- AUSTRALIEN

50 år før dette nummers udkomst var en skelsættende begivenhed i flyvningens historie endnu i fuld gang: Det såkaldte MacRobertson Race fra Mildenhall i England til Melbourne i Australien.

Det betydningsfulde ved dette væddeløb var, at det fik verdens øjne op for, hvor langt vi var kommet med at udvikle flyvemaskinen til et brugbart transportmiddel, der var ved at revolutionere kommunikationen verden over.

I årene forud fandt de store enkeltpræstationer sted, fra Lindberghs flyvning solo fra New York til Paris i 1927 og til den unge australier C. G. Melrose's flyvning fra Darwin i Australien til Londons lufthavn Croydon på godt 8 dage kort før kapflyvningen.

Australien-løbet viste, at enkeltpræstationer var ved at erstattes af regelmæssige luftruter verden over. Efter dette race var enkeltpræstationernes betydning ved at blegne.

Det var en australsk chokoladefabrikant Sir MacPherson Robertson, der i anledning af hundredeårs-festlighederne for Melbournes grundlæggelse havde stillet 15.000 £ til rådighed som præmier i et løb, der blev delt i en ren hastighedsklasse (med fem tvungne mellemlandinge) og et handicapløb. Meddelelsen kom frem i begyndelsen af 1933, men endnu et år efter var reglerne ikke endeligt udarbejdede – der var jo langt mellem England og Australien dengang, og posten mellem australierne og Royal Aero Club i London tog lang tid! Det varede da også en tid, før mulighederne gik op for interesserede firmaer og piloter.

64 fly tilmeldt – 20 startet – 9 gennemførte

Initiativet gav efterhånden enorm genklang, hele 64 fly fra mange lande blev tilmeldt, alverdens berømte langdistancepiloter ville nu være med! Flyene var vidt forskellige: privatfly, militærfly og trafikfly – og så det helt specialkonstruerede fly de Havilland DH88 Comet, som den engelske fabrik i den korte tidsfrist nåede at konstruere, bygge, indflyve og få certificeret med sejren i begge klasser som det fremragende resultat. Der var tre af dem med, to nåede frem. Tegninger blev præsenteret nogle kunder i februar 1934, den første kom i luften den 8. september, og de tre fly nåede lige at blive færdige, så piloterne havde et par dage at prøve nogle landinger i!

Hele året igennem fulgte man i pressen forberedelserne til det spændende løb, og lørdag den 20. oktober kl. 0630 gik starten på Mildenhall militærflyvepladsen ca 100 km nord for London.

Tirsdag den 23. oktober landede Comet'en »Grosvenor House« ført af C. W. A.



Den berømte vinder af Australien-løbet, de Havilland Comet, er under en kostbar reparation og var udstillet på Farnborough. Den skal i et andet fly flyves til Australien om luften dernelde.

Scott og T. Cambell Black i Melbourne efter den dengang utroligt korte tid: 2 døgn 23 t 0 min og 18 sekunder, heraf 65 t 24 m og 13 sekunder i luften.

Nr. 2 i Melbourne var KLM's Douglas DC-2 ført af kaptajnerne Parmentier og Moll på 90 t 24 m, hvormed de kunne være blevet nr 2 i hastighedskonkurrencen, men den deltog kun i handicapafdelingen og blev nr 2 her. DC-2'en var et hypermoderne trafikfly dengang og havde på vej fra Amsterdam til England fløjet på ruten med almindelige passagerer.

Nr 3 var et andet tomotors trafikfly, Boeing 247D, fløjet kun i hastighedsklassen af Roscoe Turner og Clyde Pangborn på 93 timer.

Men over halvdelen af deltagerne udgik undervejs med meget kendte navne ved pinden – motorhavari, propelhavari, start- og landingshavari – et enkelt totalhavari af et militærfly med to dræbte.

Privatflyene kunne være med

Mange af disse års langdistanceflyvninger blev udført i små privatfly, der således endnu engang var med til at bane vejen for trafikflyene og deres ruter. Over halvdelen af deltagerne fløj enmotors fly. Trediepladsen efter trafikflyene og racerflyene tilfaldt i handicapklassen (kun tre fuldførte i ha-

stighedsklassen) den unge Melrose i en Havilland Puss Moth, femtepladsen et par englændere i en Miles Hawk, og nr 7 blev såmænd OY-DOD, en tresædet Dessoutter Mk. II med 120 hk Gipsy III motor med pilotens sætningen Michael Hansen og Daniel Jensen, der nåede frem den 1. november efter lige ved 130 timers spændende flyvning.

Den daværende militærflyver havde kaptajn Desoutter af Det Danske Luftfartsselskab, der havde købt den til taxaflyvning, men efter et starthavari på Fanø Strand den 19. november 1931 (det første havari, FLYV's nuværende redaktør overværede) nægtede DDL-piloterne at flyve med den, så den måtte aflyves af Ludvig Bjarkov, som sagde godnatter til den. Dens langflyvning til Australien og videre Sydafrika med Michael Hansen gik ham ret.

Det var eneste nordiske deltager i kapløbet, og vi var alle stolte over, at Danmark var med blandt de 6 lande, der gennemførte det historiske løb. Præstationen var meget mere anerkendelsesværdig, selv om adskillige af de øvrige gennemførende fly var godt kendt med ruten i forvejen.

Michael Hansen og Daniel Jensen forlod hjemland den 11. november og landede i Melbourne den 9. december og blev behørigt fejret – den 20. december med KDA's sølvplakette.



Desoutter'en gik desværre tabt efter krigen i Finland.

BØGER, FILM OG MALERIER

Ønne svæve-fotos

Sevelflug Bildkalender 1985. Mauritius Verlag, Postfach 4129, D-6200 Wiesbaden. 28 x 29 cm, 13 ark, pris DM 21,80.



i nærmer os nytår. Kalenderen på væggen hvis farvestrålende billeder vi har glædes over måned for måned, er ved at være tynd. Men det er der råd for: 1985-enderen er udkommet – med en DG-300 forside og 12 ark med nye og gamle svævefly, over bjerge, floder, byer, strande og. Og som sædvanligt med mere at læse bagsiden, på tysk, engelsk og fransk, som man river arket af ved månedens slutning. Og så nænner man ikke at smide dem så de pryder mange klubhuse og andre stues vægge bagefter.

Engelske Phantomer

Michael Burns: *McDonnell Douglas F-4K og F-4M Phantom II.* Osprey, London. 1984. 200 s., 20 x 27 cm.

I 1965 valgte den engelske regering at købe 170 Phantoms til Royal Air Force og det Air Arm og annullerede udviklingen i den supersoniske VTOL-jager Hawker Siddeley P.54; men længe inden havde McDonnell søgt at sælge Phantom til englænderne. Hele det politiske, kommercielle og tekniske forløb i denne flyhandel rulles op i denne bog, der også beskriver indfasningen af Phantom i det engelske forsvar og den følgende anvendelse.

Bogen er interessant læsning, og bogen giver et godt indtryk af, hvor kompliceret det var at anskaffe, afprøve, flyve og vedligeholde moderne kampfly. Der er masser af billeder ca. 180 i alt, nogle i farver, og mange af dem er dramatiske. Der er nu noget særligt fotogent ved hangarskibsoperationer!

Masser af andefly

Andy Lennon: *Canard, A Revolution in Flight.* Aviation Publishers, SA. 19 x 24 cm, 128 s., 160 ill. Pris hf. \$ 17,95.

Forfatteren er en kanadisk ingeniør, der i rette tidspunkt er nedkommet med en seriebog om udviklingen af andefly til brødrene Wright til *Burt Rutan* m.fl.

I første halvdel af bogen gennemgår han den historiske udvikling af andefly såvel til luft som til vands og medtager, hvad han kalder hybrid-fly. Hybrid betyder bastard, og disse fra *Henri Fabres* søfly til den endelige flyvende Gates-Piaggio GP-80 er fly med både andeflyets forvinge og normalts haleflade(r).

Anden del begynder med Saab Viggen og går efter et par andre over til Rutan, som forfatteren anser for sideordnet med brødrene Wright for hans bidrag til flykonstruktion.

Fra Rutan (hvor en tegning af Voyager er nået med) går han over til andre af ham inspirerede andefly og projekter til sådanne.

Selv om bogen ikke foregiver at være komplet, savner man dog den eneste hidtil certificerede type, nemlig Speed Canard, ligesom man savner et index over de mange typer. Foruden fotos er bogen illustreret med et stort antal helsides treplanstegninger.

Rutan kompletteret

Don & Julia Downie: *The Complete Guide to Rutan Aircraft, 2nd Edition.* TAB Books Inc., USA. 19 x 24 cm, 232 s., 164 ill. \$ 13,50.



En bog om Rutan og hans fly er ikke up to date ret længe, så derfor er *Rutan Aircraft* fra 1980 nu udkommet i en ny og udvidet udgave – også i større format – der går helt op til Voyager, men dog ikke har nået at få fotografier af dette fly med.

Men Grizzly, AMS/OIL Racer, Gemini, Defiant, Solitaire, Lotus Microlight, Starship 1 osv. er med, ligesom kapitlerne om de tidligere fly er opdateret.

Flyvefilmens historie

James H. Farmer: *Celluloid Wings.* TAB Books Inc, USA. 28 x 22 cm, 369 s., 372 ill. Pris hf. \$ 25,50.

Flyvning og film er vokset op omtrent samtidig og har haft gensidig indflydelse på hinanden, så det er en god idé med en bog om disse films historie, selv om det næsten udelukkende er blevet om amerikanske films og kun fra første halvdel af dette århundrede.

Hvad handlingsfilm angår, går de egentlig kun fra »Wings« i 1927 til »Twelve O'Clock High« i 1949. Der gives baggrund med mange interessante – og absolut ikke ukritiske – oplysninger om deres indhold og tilblivelse. Bogen slutter med en alfabetisk oversigt over dem og over de anvendte fly (ikke blot typer, men enkelte eksemplarer).

Når man selv har oplevet talrige af disse mere eller mindre gode films fra den første udgave af »Wings« som 14-årig til nutidens, så er der mange erindringer at få

genoplivet. Der burde komme endnu et bind, up to date, og med europæiske films også.

P.W.

Film:

Mænd af rette støbning

Den amerikanske film »The Right Stuff«, på dansk »Mænd af rette støbning«, har fået fire Oscars, men det er svært at forstå. Måske har den fået en Oscar for at være den mest klichéfyldte film, for her har vi alle de gode gamle Hollywood-flokkler, kække piloter, der river vittigheder af sig, ængstelige hustruer, der prøver at skjule det, bedrevidende videnskabsmænd og stortalende politikere.

En Oscar for flyvemæssig realisme har filmen næppe fået – i så fald var det ganske ufortjent. Det lyser langt væk, at Bell X-1'en er attrap – ikke en gang nogle ordentlige flammer fra raketmotoren har man ofret, og luftscenerne med den er ikke bedre. Modellen tumler rundt i luften som en beruset Pitts Special!

Og hvordan kan man dog komme uden om en type som North American X-15 i en film som denne! Til gengæld har man af uforklarlige grunde medtaget Douglas Skyrocket – i luftscenerne spillet af en Hunter!

De morsomme indslag er for det meste af lavkomisk karakter, men der er langt mellem dem. Filmen er en helafdensfilm, men virker endnu længere, ja, den er faktisk direkte kedelig. Jeg skal i hvert fald ikke se den igen de første mange år.

H. K.

Kunst:

Luftens helte

I Huset i Magsstræde i København vistest fra 22/9 til 7/10 udstillingen »Luftens Helte«, en række malerier med motiver fra flyvning og rumfart.

Billederne er malet kollektivt, af 9 unge kunstnere fra Kunstakademiet, med akrylfarver på papir og er inspireret af tegneseriebilleder og ugebladsillustrationer. Det er ikke superdetaljerede billeder, som visse »flykunstnere« præsterer, og som lige så godt kunne være farvefotos, men billeder, der nok ligner, men også virker meget stærkt på betragteren. Især det meget store billede af nedkastning af faldskærmsoldater er vidunderlig smukt, ligefrem poetisk, og man glemmer ganske det barske formål, at sprede død og ødelæggelse.

Nu er udstillingen slut og billederne rullet sammen, og det er synd, for de fortjener at blive set. Desværre forhindrer størrelsen at de placeres i almindelige privathjem, men hvad med nogle af flyvningens egne steder, fx i lufthavne eller flyvestationer? Eller hvad siger vore flyvehistoriske samlere? Det var da rimeligt at de også viste, at flyvningen kan inspirere kunstnere.

H.K.

OSCAR YANKEE

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
CBD	Mooney M-20J	24-0870	21.8.	Audio Nord Danmark, Århus
APK	Boeing 737 Adv. 200	21686	23.8.	Marubeni Corp., Tokio
CEA	Piper PA-34-200	34-7250109	28.8.	Delta Fly og E. P. Fly, Roskilde
MMB	Shorts 360	SH3648	7.9.	Airbusiness, Esbjerg
BPG	Beech 200 KingAir	BB-477	14.9.	Bohnstedt-Petersen, Hillerød

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
BEV	Beech 77 Skipper	24.8.	Jetair, Roskilde	solgt til Island
BEZ	Beech 77 Skipper	24.8.	Jetair, Roskilde	solgt til Island
RPI	Cessna 150L	30.8.	R. Hove-Christensen Nakskov	solgt til Sverige
BRG	Piper PA-38 Tomahawk	31.8.	Danfoss Av. Div.	solgt til England
APK	Boeing 737 Adv.	17.9.	Maersk Air	solgt til Irland
FCX	Rhönlerche II	12.9.	Bornholms Flyveklub	tvangsslettet, ldb. dep. 16.1.80.

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
BKL	Cherokee 140	27.8.	Flyvegruppen OY-BKY, Kerteminde	E. Backmann + 4, Hesselager
BYB	Cessna F 172G	31.8.	Euro Tourist, Ålborg	North West Air Service, Thisted
DKK	Cherokee 180	31.8.	Lorenz Møllerup, Sdr. Strømfjord	Søndrestrom Aero Club
DML	KZ VII	5.9.	F-Air, Fredericia	KZ VII Klubben, Holstebro
BBH	Cherokee 180	5.9.	H. O. Aero, Billund	Henn. Jensen + 1, Vejle
RYR	Cessna F 172M	5.9.	HF-Gruppen, Thyborøn	C. Hembo + 1, Varde
GKI	Rallye Club	11.9.	Rallye-Gruppen, Nordborg	Danfoss Aviation
DKW	Cessna 150	13.9.	Benny Sørensen + 3, Vejen	R. Hove-Christensen, Nakskov
AYR	AA-5 Traveler	13.9.	R. Hove-Christensen, Nakskov	Kurt I. Rasmussen, Svendborg
APK	Boeing 737	17.9.	Maersk Air, Kastrup	Marubeni Corporation, Tokio
ASY	Bandeirante	19.9.	GPA Group Ltd., Shannon	Airbusiness, Esbjerg
BIM	Cessna 421B	26.9.	F.O. Schou + 3, Herning	Flogfelag Føroya
DOZ	KZ III	26.9.	KZ III OY-DOZ I/S, Rødby	Knud Hansen, Ll. Skensved
XGI	Falke	20.9.	Torben Franck + 5, Rønde	Finn R. Friis, Glumsø

Kommentarer til Oscar Yankee

For første gang i denne rubriks historie optræder et fly i alle tre afdelinger. Det er Boeing 737 OY-APK, der blev genregistreret efter at have været udlejet til VASP siden 1982 med finansieren som ejer, men solgt en lille måneds tid senere til den faktiske bruger og slettet same dag som solgt til det irske finansieringsselskab GPA Group (Guinness Peat Aviation), der også har købt Airbusiness' Bandeirante, OY-ASY. APK har i øvrigt tilbragt størstedelen af sit liv i udlandet, siden den blev leveret til Maersk den 23. januar 1979. I 1980 fløj den

for Guyana Airways og i 1981-82 for Malaysian Airlines System.

Mooney OY-CBD er også en genregistrering; flyet blev leveret til Sun-Air i 1979 og solgt til Island som TF-CBD i 1981. Ved den slags omregistreringer sparer man en masse malerarbejde! Seneca OY-CEA er ex G-BBFX; indehavere af de to ejerfirmaer er henholdsvis Aage Brodersen og Ernst Prehn. King Air OY-BPG er bygget i 1979 som N59DF.

Shorts 360 (SD3-60 i papirerne) fløj første gang den 1. juni, og prøveflyvningerne blev afsluttet den 16. august efter 52 flyv-

Aktieselskabsregisteret

Ændringer

Danish Airport Navigational Aid ApS, København: Indskudskapitalen er udvidet med 50.000 kr. ved udstedelse af fondsanparter og udgør nu 80.000 kr.

Airbusiness A/S, København: Selskabet driver også virksomhed under navnene Jutland Commuter A/S og Air Denmark (Maersk) A/S. Aktiekapitalen er udvidet med 1.800.000 kr. og udgør nu 2.000.000 kr.

Scandinavian Avionics ApS, Billund: Indskudskapitalen er udvidet med 50.000 kr. ved udstedelse af fondsanparter og udgør nu 80.000 kr.

SAS Cargo Center A/S, Tårnby: Per Johnsen (Sverige) er indtrådt i bestyrelsen. Vedr. selskabsrepræsentanterne: Flemming Halberg Hansen, Preben Heidne er udtrådt af, og overassistent Jakob Andersen, portør Ejklid Steen er indtrådt i bestyrelsen.

Danmarks Rumfartsselskab A/S, København: Medlem af bestyrelsen Simon Spang er afgået ved døden. Advokat Robert Kofoed Nielsen, underdirektør Erling Brodersen er indtrådt i bestyrelsen.

ApS Fourways Aircraft Corp. Limited, København: Indskudskapitalen er udvidet med 40.000 kr. ved udstedelse af fondsanparter og udgør nu 100.000 kr.

Scanaviation A/S, Tårnby: Aktiekapitalen er udvidet med 20.000 kr. ved udstedelse af fondsaktier og udgør nu 300.000 kr.

Bohnstedt Aviation

Ejvind Dyrberg er udtrådt af Bohnstedt-Petersen & Dyrberg, der nu fører navnet Bohnstedt-Aviation A/S. Luftrutevirksomheden drives dog under navnet Metro Airways.

Ny adresse på Glaser-Dirks

Glaser-Dirks-Danmark beder os meddele at adressen nu er: Lars Ullitz, Ørnhøjvej 1, Fåborg, 6800 Varde. Tlf. 05 - 195051.

Nye fly i luften

24/8: Socata TB 21 Trinidad.
17/9: Predator Model 480.
17/8: Avtek 400.
21/9: Dassault Breguet Falcon 900.

ninger og 56 landinger. Den totale flyvetid var da 83:45 timer. Denne for et seriøst usædvanlig lange prøveflyvningsperiode, at det faktisk var en prototype autopilotinstallationen på Shorts 360 (tidligere fly af denne type er håndstyret). Efter aftale med Airbusiness beholdt brikken flyet lidt endnu, så det kunne være med på Farnborough, midlertidigt registreret G-BLIL, mod at Airbusiness til gengæld fik stillet en anden Shorts 360 G-C til rådighed en lille måneds tid. OY-M fløj fra Farnborough til Kastrup den 5. september.



Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverrådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverrådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverrådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postboks 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgironkonto: 502 56 80

Dansk Ballonunion
Rimny Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon: 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Jan Maxen, Holmegårdsvænget 3,
3320 Skævinge.
Telefon: 02 - 11 03 47.

Dansk Motorflyver Union
Smålandsvej 43, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Ligestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radiostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protector:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amløe

Sekretariat:
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postboks 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyveaktiviteter
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Højere forsikringssatser

Den 1. oktober trådte Lov om erstatningsansvar (Lov nr. 228 af 23. maj 1984) i kraft. Den medfører mulighed for væsentligt forhøjede erstatninger. Minimumssatserne for ansvarsforsikring for luftfartøjer og for flyvepassagerer vil som følge heraf blive sat væsentligt i vejret - i størrelsesordenen en femdobling.

Da forhøjelserne er et udtryk for dels en ajourføring af satser fra 1972, der er udhulet af inflation, og dels et ændret syn på erstatninger, har KDA ikke gjort indsigelse imod forslaget, da det i efteråret kom til udtalelse fra ministeriet.

Som i 1972 betyder det heldigvis heller ikke, at præmierne stiger lige så meget som minimumssummerne.

Assurandør-Societetet skønner således, at femdoblingen af summerne for ansvar over for trediemand vil andrage ca. 60% - og det ville næppe koste mindre, selv om man nøjedes med at 3- eller 4-doble.

Assurandør-Societetet har iøvrigt foreslået en omformulering samt en smidigere overgangsregel, som KDA har støttet. De nye satser skal træde i kraft 1. januar 1985, men det ville være smidigere at lade det ske gradvist ved fornyelse.

Ændring for telefonistbeviser?

Luffartsdirektoratet udsendte i sommer uden kommentarer udkast til 3. udgave af BL 6-60 og 6-61 om hhv. nationalt og internationalt VHF-bevis. Forslagene syntes at medføre, at ansøgere på grundlag af en instruktørerklæring kan bruge radio under eneflyvning indtil certifikatprøven, hvor radioprøven skal finde sted som led i denne i stedet for ved en separat prøve.

Hvis denne opfattelse er rigtig, hilser KDA ændringen velkommen som en forenkling og en mere relevant måde at afprøve ansøgerens færdighed på, ligesom man går ud fra, at det gælder både motor- og svæveflyvere - især de sidstnævnte sukker efter en for dem mere relevant korrespondance end de hidtidige prøvers om anflyvning af Kastrup via Water Tower osv.

Den nugældende 15 års aldersgrænse føres tilbage til 17 år, men skal vel være 16, som netop er indført i år for S-certifikat.

KDA foreslår, at man samtidig med disse ændringer prøver at tage dobbeltcertificeringen med P&T samt tavshedsløftet op til ajourføring med virkeligheden og forenkling af administrationen. Se iøvrigt FLYV's ledende artikel.

Nye militære frekvenser på vej

Der er ved at ske ændringer i flyvestationernes frekvenser, hvor hver station vil få egne frekvenser til såvel Tower som Approach. Det vil få betydning for bl.a. svæveflyverne næste år, hvor man ikke længere vil kunne klare sig med 122,1 MHz. Vi skal senere komme tilbage med de nye frekvenser.

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 12. nov.

Rettelser til »Flyveradiotelefoni«

I sommer meddelte luftfartsdirektoratet pludselig, at der var indført ændringer i ICAO's standardfraseologi. Disse viste sig af så væsentlig karakter, at de har bragt den netop i foråret udsendte 2. udgave af Frank Belmark's »Flyveradiotelefoni«, så meget ud af trit med bestemmelserne, at FLYV's Forlag har måttet trykke 4 sider med rettelser, hvoraf de fleste må indføres som håndrettelser af læseren.

De indlægges i bogen til nye købere, mens tidligere købere af 2. udgave gratis kan få dem tilsendt ved henvendelse til KDA Service, Postboks 68, 4000 Roskilde, tlf. 02 - 39 08 11.

Nye direkte medlemmer i KDA

Elev *Claus Krogh Hansen*, Kbh. V.

Arkitekt *Bjørn Nielsen*, Kbh. V.

Henrik Hove, Kbh. NV.

Disponent *Ole Mikkelsen*, Greve Strand
Salgschef *Mogens Vilhelmsen*, Hørsholm
Akademiing. *Peter E. Mortensen*, Viby Sj.
Restauratør *Jan Johansen*, Vestbjerg
Tandlæge *Per Alsing*, Rødby

KDA-aktiviteter siden sidst

15/9: Gratuleret Scan Para (M. Voss).

21/9: Gratuleret CKI Claus Kettel (P. Weis-haupt).

4/10: Gratuleret Roald Søager og Frede Ahlgreen Eriksen, SAS (Søren Jakobsen og PW).

5/10: DSvU's jubilæum (S. Jakobsen, PW, MV).

75-året for sundflyvningen

Til sommer er det 75 år siden, danske og svenske aviatikere kappedes om at blive den første, der fløj over Øresund. I den anledning planlægger modelflyvere i Malmø at bygge en radiostyret model i skala 1:4 af den Bleriot XI, hvormed »flygbaronen« *Carl Cederström* deltog i konkurrencen (han kom kun til Saltholm).

Hvorvidt de vil prøve at flyve over Øresund med modellen, foreligger der ikke noget om, men de synes i hvert fald at det kunne være morsomt, om man fra dansk side byggede en Voisin-model af den type, som *Robert Svendsen* brugte, da han i den årle morgen den 17. juli 1910 fløj fra Kløvermarken til Limhamn.

Om ikke andet kan man gøre som en smart filmproducent gjorde i 1910. Han fik Robert Svendsen til at flyve fra Kløvermarken og ud over Sundet, alt i mens at filmfotograferne filmede løs. Hvad de derimod ikke filmede, var landingen få minutter efter på Kløvermarken, men producenten kunne sælge sin film med den i og for sig sandfærdige titel »Robert Svendsen flyver over Øresund«!

Kalender - alment

26/10-2/11 FAI generalkonference (Prag)

5/11 Møde i D.Ing.F.

3/12 Møde i D.Ing.F.

Sekretariat,
Smålodsevej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09-17 1934
Næstfmd.: Finn Brinch 07-11 6431
Kasserer: Bøge Osmundsen 02-29 41 75
Sekretær: Ricard Matzen 03-61 5250
Redaktør: Knud Larsen 03-42 45 16
Gunnar Hansen 04-72 11 28
Knud Nielsen 05-65 74 25

Repræsentantskabsmøde 1984

Repræsentantskabsmøde afholdes d. 24. november i Korsør.

Indkaldelse er udsendt direkte til klubberne i uge 41. Alle medlemmer opfordres til at deltage og være med til at præge fremtiden.

Regionskonkurrencer

Den nye struktur for afvikling af motorflyvekonkurrencer har bevirket, at de konkurrencer, der afvikles lokalt og regionalt, også har betydning for, hvordan konkurrencepiloter kvalificerer sig til at deltage i internationale konkurrencer.

Som led i dette har der i september været afholdt 3 regionskonkurrencer, som var åbne for alle piloter, der havde lyst til at deltage.

Vamdrup: Den 1. sep. stod Kongeåens Pilotforening for en velgennemført afvikling med en tur rundt i det sydjyske. Konkurrencen fulgte stort set DM-reglerne. Der deltog 10 fly og de 3 første pladser blev besat af:

1. Keld Lunderskov
2. Børge Hosbond/Frans Julin
3. Hans Birkholm

Sydjysk Vandrepokal gik til Børge Hosbond

Lindtorp: Den 15. sep. stod Lindtorp flyveklub for afviklingen af det 3. Lindtorp-rally. Også i år var der præmier til næsten alle, selvom der deltog 17 fly. De 3 første pladser blev besat af:

1. Jørgen Andersen/Søren Andersen
 2. Henning Mortensen/Hans Birkholm
 3. Keld Lunderskov/Mogens Pind
- Midtjysk vandrepokal gik til Henning Mortensen.

Ringsted: Den 22. sep. stod Midtsjællands Flyveklub for arrangementet. Også her var der lagt et stort arbejde i arrangementet. Der deltog 12 fly, hvoraf de 3 første pladser blev besat af:

1. J. Kannegård/Leif Hyldegård
2. H. Slotsbo/J. Dannermann
3. K. Lunderskov

Konkurrencesteder i 1985

DMU skal være arrangør/medarrangør af flere store begivenheder i 1985, og vi beder derfor klubberne om at give sig til kende, hvis de kunne tænke sig at være vært for et af følgende arrangementer:

Danmarks mesterskab – en week-end i maj.
Nordisk mesterskab – fredag-søndag i juli eller august.
Anthon Berg-rally – fredag-lørdag i august.

FLYV's indhold

Da DMU blev oprettet, indgik man samtidig en aftale med FLYV's redaktion om medansvar ved levering af motorflyvestof. Det er således fastlagt, at motorflyverne selv skal sørge for artikler m.v. i så stor udstrækning, det er muligt, og det er både til de almindelige sider og til organisations siderne. Det stof bliver da bragt i FLYV inden for de rammer, der er aftalt. Det er derfor nok så sørgeligt at se, at der næsten ikke er nogen klubber, der bringer noget under Organisationsnyt, ligesom det også er en mager affære, hvad artikler angår.

Det er så let at brokke sig over FLYV's indhold, når man ikke selv vil gøre en indsats ved at levere stof til bladet!

Nyt fra motorflyveklubberne

Horsens Flyveklub startede vintersæsonen d. 22. okt. med foredrag om moderne flyelektronik. Den 12. november påregnes besøg af en flykaptajn. Den 3. december holdes årets andespil på Dagnæs Sognegård.

Hjørring/Sindal Flyveklubber holdt d. 6. oktober landingskonkurrence med Finn Sonne som vinder. Samlet vinder af årets konkurrence blev Eigil Jensen. Den 11. oktober var der filmaften om flyvning. Næste klubafften er den 15. november.

Midtsjællands Motorflyveklub afholder den 15. nov. ekstraordinær generalforsamling efterfulgt af film. Den 22. nov. er der besøg hos SAS. Husk tilmelding til Lars, 03 - 44 06 71 eller John, 03 - 69 42 60. Klubmesterskabet den 22. sept. blev vundet af J. Kannegård/L. Hyldegård. Nr. 2 blev H. Slotsbo/J. Dannermann. 3. pladsen blev besat af Jens Petersen og navigatør.

Odsherreds Flyveklub har klubafften den 31. oktober kl. 1930 med film og billeder fra sommeren der gik. Klubafften i november er den 21. kl. 1930.

Randers Flyveklubs bestyrelse har repareret portskinner i den store hangar. Vintrens aktivitet forberedes. Artiklen i FLYV om VFR-flyvning i Københavns TMA er læst med interesse. Beslutningen om flyveplads-placering i Århus amt lader stadig vente på sig. Vi mener fortsat, at en placering mellem Århus og Randers, tæt ved hovedvej 10, vil være den bedste løsning for de to byer og iøvrigt for hele det østjyske område.

Skive Motorflyveklub holder Efterårsfest lørdag den 10. november kl. 1830. Tilmelding senest den 5. november på tlf. 535777. Den 15. november kl. 1930 er der klubafften på EKSU.

Århus Flyveklub: Tirsdag den 6. november kl. 1930 kommer en flyveleder fra Tirstrup og fortæller om GCA-flyvning. Den praktiske del af flyvningen bliver aftalt denne aften, så mød frem, så du får mulighed for at deltage. Ellers kontakt bestyrelsen for information. Den 8. december kl. 1800 er der julefrokost i klubhuset. Reseryer derfor dagen allerede nu. Der kommer yderligere information i klubbladet herom.

Kalender – motorflyvning

24/11 Repræsentantskabsmøde
Korsør
8-16/6 Europaflyg 85
11-18/8 VM Precision Flying
Kissimmee, Florida USA
Oplysninger om ovenstående – kontakt sekretariatet.



CIVA-møde

FAI's internationale kunstflyvningsko (CIVA) holder sit årlige møde i Paris 15.-16. november. De delegerede skal konfirmere ændringsforslag til Arest taloget, debattere årets VM i Ungarn og Norge, Sverige og Danmark er tilmeldt med de respektive formænd og evt. en servatør pr. land. Interesserede kan kontakte sig på telefon 02 - 11 03 47.

Der arbejdes i øjeblikket med planer for afholdelse af et nordisk mesterskab i kunstflyvning i 1985. Tid og sted er endnu ikke bestemt.



50 års jubilæet

Der var god tilstrømning til såvel Idrætshuset den 5. som til Arnborg den 7. oktober hvor DSvU fejrede sit 50 års jubilæum. Et par hundrede gamle og unge svæveflyvere samt andre gratulanter mødte os. Mere i næste nummer.

Nyt fra DSvU

Meddelelse nr. 33 af 26/9 (til klubber og opslagstavler) drejer sig om fornyelse af pilotstatus, og animerer til at få PR inden sæsonslut, hvis man skal have for et certifikatet i vinter. Samtidig repetere reglerne for gyldig flyvestatus for alle der mer for soloflyvning.

Medd. nr. 34 af samme dato udskylder den planlagte revision af de nye uddannede sesnormer til efter sæson 1985, når forrige erfaringer er indhøstet.

Medd. nr. 35 drejer sig om indsamling af PR-materiale (se særskilt notits).

Medd. nr. 36 af 8/10 handler om s-teoriprøver og materiale til undervisning.

Dødsfald

Revisor **Gottfred Ørskov Hansen**, Frørikssund-Frederiksværk Svæveflyver er død, 59 år. Han var medstifter af klubben i 1964 og et skattet og samvittighedsbestyrelsesmedlem i over 10 år.

– René Hersen døde den 18/8, 64 år. Han var i mange år leder af det franske VM og er desuden kendt af mange, der fløj i Angers, som »Le Chef« der i en årrække.

materiale søges

Søget på at øge og modernisere Dansk Svæveflyver Union's PR-materiale vil vi i nærmeste fremtid udskifte de store sider, der fortæller om svæveflyvning, som DSvU ejer.

De nye billeder skal vise det moderne materiale, som danske svæveflyveklubber bruger i dag. Men samtidig skal det være sider, der fortæller en historie, viser en situation, hvor sporten understreges, familiet blomstrer osv.

I dette vil DSvU gerne bruge billeder, som allerede findes blandt unionens og klubbers medlemmer. Hvis man har egnede billeder/hvid, farve-billeder eller dias, bedes de indsendt til unionen *senest den 2. 1984*. I første omgang fremsendes papirbilleder eller dias. Hvis billederne bliver brugt til formålet, skal det være således papirbillederne, at vi kan få stillet negativerne til rådighed.

Indsendt materiale skal være mærket tydeligt med navn og adresse, samt bemærkning om man vil have materialet retur.

Blandt det indsendte materiale vil der være trukket lod om 1 times gratis flyvning i klubbenes fly incl. starten. Blandt de billeder, der benyttes, bliver der ligeledes trukket lod om 1 times gratis flyvning på et klubbenes fly incl. starten.

Det fremstillede materiale vil i lighed med det nuværende materiale blive stillet til rådighed for klubberne til brug ved PR-aktiviteter.

Logbog for svæveflyver

DSvU's Forlag har udsendt nyt oplag af de gamle blå logbøger, ajourført med de nye målnormer og certifikatregler, så der er plads til nye påtegninger om diverse aktiviteter, ligesom der er en »huskeside« hvor man kan notere sig, hvordan instruktørerne giver attestater for godkendt PFT.

Også logbogssiderne om de løbende aktiviteter er revideret hele vejen igennem. Man følger heraf og af almindelige prisstigninger har KDA Service ansat prisen pr. logbog til 25 kr. for medlemmer og 28 for ikke-medlemmer – minus de sædvanlige kvantitetsrabatter.

Fornyelses-problemer?

DSvU er af enkelte medlemmer blevet gjort opmærksom på, at de har haft ekstra megen besvær med at få fornyet deres certifikat m.v. ved luftfartsdirektoratet i denne forbindelse.

For at vide, om dette har været et problem, samt på hvilken måde besværlighederne har udartet sig, vil unionskontoret gerne have besked snarest muligt, så man kan analysere problemerne og få disse løst. Henvendelse til *Ole Didriksen*.

ATTESTATION

Undertegnede svæveflyveinstruktør attesterer herved, at aspiranten har opnået de af han anførte flyvetimer og antal flyvninger, og erklærer, at han har gennemgået uddannelsen i overensstemmelse med BL 6-102, hvorefter han anses for kvalificeret til at aflægge praktiske certifikatprøver.

Foredrag i Kiel

Danske svæveflyveklubber har fået indbydelse til i forbindelse med den tyske Segelfliegertag i Kiel at overvære en række interessante foredrag i forbindelse med mødet. Der er i dagene 2.-4. november. Tilmelding skulle være sket senest 10. oktober, men spørg evt. i klubber, om der endnu er mulighed for at komme med.

Diplomer

Distance-diamant

Alex Toksvig Pedersen, Fyn

Mål-diamant

Jan Sneholm Hansen, ØSF
Bjarne Tandrup Larsen, ØSF
Klaus Vang Petersen, ØSF

Guld-diplom

98 Alex Toksvig Pedersen, Fyn

Sølv-diplom

1347 Jan Jensen, Skive
1348 Ejvind Skovbjerg, SG-70
1349 Per Iversen, Holstebro
1350 Poul Kjeldbjerg Bak Pedersen, Svæveflyveklub
1351 John Preben Jensen, Loll.-Falster
1352 Ole Præstgaard Kristensen, Svæveflyveklub
1353 Ole Stamp, Herning
1354 Henrik Bo Jensen, Ålborg
1355 Dan Skjødt Hansen, Ålborg
1356 Henrik Bill, Kolding

Kvinder og idræt

Inden for de sidste par år er der under Dansk Idræts-Forbund oprettet en arbejdsgruppe vedr. kvinder og idræt. Senest er arbejdet her blevet styrket ved, at der fra august er ansat en kvindeidrætskonsulent. Gruppen vil gerne i kontakt med kvinder fra alle specialforbund.

Inden 1/12 skal DSvU oplyse navnet på én kontaktperson, der vil påtage sig hvervet som svæveflyvernes kontakt til arbejdsgruppen. Interesserede bedes melde sig til unionskontoret *inden 19. nov.* Ud fra henvendelsernes talrigdom eller mangel på samme foretages den videre formidling til DIF, ligesom unionen vil rundsende navne og adresser mellem de interesserede kvinder.

NB: At der godt kan være brug for lidt større forståelse for, at kvinder kan svæveflyve, viser hosstående af en statsinstitution nyreviderede tekst for at få udstedt S-certifikat.

Foredrag til OSTIV-kongressen?

Den 19. OSTIV-kongres vil finde sted 3.-10. august i Rieti i Italien sammen med VM. OSTIV opfordrer kvalificerede og interesserede, der vil holde tekniske eller videnskabelige foredrag ved kongressen, om snarest at indsende tilmelding herom på blanket, der fås ved henvendelse til KDA. Da tilmeldingsfristen er 31/10, er *omgående* henvendelse nødvendig.

Også *deltagere*, der vil overvære kongressen, bedes melde sig for at blive holdt orienteret.

Danmarksrekord anerkendt

Niels Ebbe Gjørup, Viborg Svæveflyveklub, har fået anerkendt sin flyvning den 8/5-84 med PIK-20B fra Viborg flyveplads via Hohenweststedt st. i Vesttyskland og retur som lokal danmarksrekord over 500 km ud-og-hjem med 83,5 km/t. Den slår *Ib Braes'* rekord fra 1976 på 81,0 km/t.

Nye S-certifikater

Claus Geertsen, Slagelse
Dan Skjødt Hansen, Mariager
Niels Winsløw Lindberg, Galten
Christian Larsson, Holte
Jens Peter Larsen, Rask Mølle
Ole Stamp, Herning
John Christian Thomsen, Hjørring
René Skovgaard Jensen, Vejle
John Laurrup Hansen, Åbenrå
Bent Hansen, Padborg
Per Cæcar Fællø, Hjørring
Jeff Them Petersen, Gudme
Fritz A. L. Blohm, Dianalund
Jens Preben Andersen, Børkop
Erik Berg, Søborg
Ole Præstgaard Kristensen, Thisted
Carsten Launer Bæk, Haarby

Nyt fra svæveflyveklubberne

Billund afholder medlemsmøde med deltagelse af kommunalpolitikere den 9/11, hvor bl.a. afslutning til video-filmen, der har været under optagelse siden vinteren 83/84, forventes optaget. Dagen afsluttes med bålaften.

Bornholm har bygget nyt spil og nået at prøve det på 5 starter, så børnesygdomme kan pilles ud af det, inden det skal i fuld drift til foråret.

Frederikssund-Frederiksværk formulerede en handlingsplan vedrørende etablering af ny plads til drøftelse på generalforsamlingen 31/10.

I august havde klubben besøg af ca. 40 medarbejdere fra firmaet Haldor Topsøe. 20-års fest afholdes 8/12.

Fyns opnåede ved en ekspedition til Fuentemilanos sidst i juli 4 diamanter på 500 km Δ.

Pokalprokosten afholdes 3/11.

Herning fremviste klubbens diesel-elektriske spil »Elvira«, »Askepotten« og en wirehenter på Tinghuspladsen og orienterede om klubben. Initiativet blev en stor succes.

Kalundborg har haft en meget fin flyvesæson. For første gang er den af Gunnar Nielsen udsatte vandrepokal for 200 km Δ blevet vundet, da Henrik Jyde fløj den hjem med en 208 km Δ fra Kaldred.

Medlemsmøde afholdes i klubhuset 3/11,

.....
Navn (blokbogstaver)

.....
Sl nr.

.....
Dato

.....
Underskrift

hvor resultaterne bedømmes og 1985 planlægges.

Ejvind Nielsen har mistet sin kone Helga. Bisættelsen fandt sted 26/9.

Midtsjælland har som noget nyt indledt et samarbejde med Suså Ungdomsskole.

Peter Tårnhøj og Peter Skou har fløjet 300 km Δ på Sjælland.

En syvmandsgruppe har købt en Grob 109 B.

Nordsjælland har haft meget travlt med at lægge fly, piloter og flyveplads til Nordisk Film TV's optagelse af en film om svæveflyvning.

Polyteknisk afholder flyvegruppefest 24/11.

Tønder indviede sin nye hangar med »Halla Galla« fest 22/9. Borgmesteren holdt indvielsestalen for hangaren, der er en tidligere lagerbygning fra det kommunale vejlager, som blev overdraget klubben efter en ansøgning til kommunen om tilskud til bygning af hangar.

Vestjysk afholdt flyvedagskonkurrence 18/9-19/9 med to gyldige flyvedage. En ny LS-4 leveres i marts 85. Motorfalken, der kom til klubben i april, har rundet 200 t. Klubben har haft stor medlemstilgang og består nu af 84 aktive.

Viborg arrangerede demonstrationsflyvninger fra en mark ved Bjerring 12/9, hvor godt 100 mødte frem og mange fik flyvetur.

Århus har nu 20 svævefly på Kirstinesminde. En gruppe har anskaffet et RF-5 motorsvævefly. Sponsoraftale er indgået med Arbejdernes Landsbank. Teorihold med 28 deltagere, heraf 8 drage- og ballonfolk, startede 25/9. Chris Sørensen er ny skolechef.

Dimona-produktionen indstillet og genoptaget

Rygter om økonomiske vanskeligheder for Hoffmann Flugzeugbau i Østrig i sommer har vist sig begrundede, idet man efter udlevering af 165 eksemplarer har måttet standse produktionen og sende de 90 medarbejdere på ferie, selv om der er stor ordrebeholdning, for en stor del til eksport.

I nr. 11 i fjor omtalte vi motorsvæveflyet Dimona og produktionen, der fandt sted i meget beskedne rammer, men skulle flyttes til en ny hangar på flyvepladsen. Den er åbenbart ikke blevet til noget, og man har måttet nøjes med interimistiske udvidelser.

Man søger nu at rekonstruere firmaet og taler om at flytte til den nærliggende lufthavn i Klagenfurt.

— Et forholdsvis nyt eksemplar var i øvrigt i sommer på besøg i Danmark, både på Arnborg og i Roskilde, hvor firmaet Øst-Flyg i Kalmar demonstrerede det.

FLYV havde lejlighed til at prøve det — desværre i termikfri luft — og konstaterede, at man som bebudet havde fået fjernet den kraftige friktion i krængerstyringen, hvilket har gjort flyet endnu mere svæveflyvemæssigt i betjeningen. Der var nu seks af dem i Sverige, hvor de adskillige steder er sat ind i skolen i klubberne.

Sidste: Produktionen genoptages i november i Klagenfurt.



VM i kunstflyvning

VM i Ungarn den 12-27/8 blev for mænd vundet af Petr Jirmus, Tjekkoslovakiet med 16602 points, fulgt af Manfred Strössenreuther, Vesttyskland, med 16288 og Kermit Weeks, USA, med 16168.

For kvinder vandt Khalide Makagonova, USSR, med 15001, fulgt af sin landsmand Liubov Nemkova med 14567 og med Debby Rihn, USA, som nr. 3 med 14508.

Holdrækkefølgen var for mænd: USA, Tjekkoslovakiet og USSR, for kvinder: USSR, USA og Frankrig.

Godkendte verdensrekorder

Af godkendte FAI-rekorder i 3. kvartal skal nævnes: for varmluftballoner klasse AX-7, højde 12.375 m, Josef Starkbaum, Østrig, med en Colt 77A den 19/6.

For mikrolette klasse R-1: Distance i lige linie Peter Davies, England, med Shadow 3/3 på 545,52 km, slået 7/7 af J. P. Mathias, Frankrig, på »Hotel Ibis« med 694,8 km. Robert Calvert, England, steg 16/3 med en Ultrasport Puma Sprint til 3000 m på 8 min. 7 sek., til 6000 m på 22 min. 36 sek.

Med menneskedrevet fly: Holger Rochelt, Vesttyskland, 21/8 over 1500 m trekant: 35,7 km/t.

Med radiostyret svævefly: distance i lige linie 147,92 km, Jach Hiner, USA, 26/5.

Med faldskærm: Canopy Relative Work formation A8 på 51,67 sek. af 8 amerikanere den 22/6.

Nyanmeldte rekorder

Joe Kittinger, USA, har med gasballon i kl. AA-10 til 13 den 14-18/9 fløjet (solo) fra USA til Italien — 5688 km.

—Med indendørs mikromodel har Jim Richmond 29/9 i USA fløjet 34 min. 7 sek. i kategori 2 (halvhøjde 8-15 m).

Svæveflyveinstruktør søges

Luftspejdergruppen Ellehammer i Kokkedal søger en instruktør, gerne selv spejder, til i vinter at undervise en halv snes unge i S-teori.

Henvendelse til Arne Olsen, Dalhemsvej 145C, S-252 65 Helsingborg, telefon 00946 42 15 40 07.

BRUGTE FLY

CESSNA, PIPER, MOONEY og BEECH.

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE



VM i faldskærm

VM i Vichi 29/8 til 9/9 blev i individuel præcision vundet af S. Skouropat, USSR, med 0,03 points, fulgt af D. Boidin, Belgien med 0,03 og S. di Tecco, Italien, med 0,04.

I stil vandt N. Ushmaev, USSR, med 28,84, fulgt af G. Harzbecker, Østtyskland med 29,04 og hans landsmand R. Eisenstein med 29,45.

Eisenstein vandt kombineret med 7, fulgt af J. Dermine, Frankrig, med 12 og Valunas, USSR, med 14.

USSR vandt holdpræcision, fulgt af Jugoslavien og Østrig, og samlet kombineret med USA som nr. 2 og Østtyskland som nr. 3.

FLYVERTRØJE



Airforce Blue

100% ren uld med sømforstærkning og ærmelommer til 3 pencils.

Samme model leveres til forsvaret, hjemmeværn, flyve- og busselskaber.

Pris normal: 310.- kr.
KDA-medlemmer: 270.- kr.
Tillæg for store størrelser.

KDA
SERVICE 02-39 08

Operativ medarbejder

Til trafikcentralen i Godthåb søges en medarbejder, der skal indgå i et team, der disponerer Grønlandsfly's flåde af helikoptere og fly samt besætninger. I trafikcentralen arbejdes der på forskudte tider, hvor nattevagt er en undtagelse.

Kvalifikationer:

- operativ erfaring fra luftfart, civil eller militær flyvning
- udprægede samarbejdsevner og situationsfornemmelse
- evne til at træffe selvstændige og hurtige beslutninger
- godt kendskab til engelsk

Vi tilbyder:

Et spændende, selvstændigt og alsidigt job.

Fordelagtige personalegoder, herunder periodevise ferierejser til Danmark

Domicil bliver i Godthåb, hvor der stilles møbleret bolig til rådighed

Godthåb er beliggende i et naturskønt område med store muligheder for fritidsbeskæftigelse

Ansøgning bedes sendt til:

GRØNLANDSFLY A/S

Box 1012

3900 Godthåb

Ønskes der yderligere oplysninger, ring da til trafikchef Jørgen Skov, der kan drejes direkte fra Danmark (009 299) 2 12 88



GRØNLANDSFLY

Grønlandsfly er Grønlands luftfartsselskab, hvis primære opgave er at betjene alle dele af det grønlandske samfund med flytransport. Med en alsidig flåde bestående af 20 fastvingede fly og helikoptere udfører vi ruteflyvning og charter over hele Grønland og i udlandet. Hovedsædet ligger i Nuuk (Godthåb), og koncernen har i alt 340 ansatte. Vi lægger stor vægt på uddannelse af grønlandsk arbejdskraft og har pt. ca. 15 praktikanter fra EFG-uddannelserne m.m.

RØV AT LEJE EN NY CESSNA!

Sun-Air udlejer nu CESSNA FLY (nye). Hvorfor leje gamle modeller når nye, lækre tilby-

Kontakt Sun-Air, tlf. 05-331611

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE

IG DE SÅ NNONCEN I



Enmotoret IFR fly købes,
anpart.

06-17 67 98

TÆNKER DU PÅ FLY-CERTIFIKATER!

Prøv Sun-Air og få et fast tilbud.
Kontakt Sun-Air, tlf. 05-33 16 11

FLY SUN-AIR
YOUR PRIVATE AIRLINE

LS-4 til salg

Henvendelse Mogens Bringø.

Tlf. 02-81 72 60

FLYVEPLATTER

Et antal Flyveplatter sælges. Årg. 1976, 77, 78, 79, 80 og 1981.

Henv. aften 06-98 23 04

Ka 6 CR sælges

m. Instrumenter, faldskærm og transportvogn.

Tlf. 02-36 47 41 aften

FLY TAGES I KOMMISSION

TIL SALG:

Cessna 140, 182, Piper 140, 180, 235, Horizon, AA5. Rallye, Mooney.

H. L. AIR ApS tlf. 05-62 66 16
mellem kl. 08.00 og 09.00

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83
Søndage og helligdage - 02-28 46 10

GRATIS KATALOG

på 60 sider med billeder tilsendes.
Europas største Overskudsleger!

ARMY-VARER

Middelfartvej, 5610 Assens
Tlf. (09) 71 15 05 også aft. og sønd.

FLYVERDRAGT



9 lommer - 12 lynlåse.

Fremstillet i kraftig polyester/
bomuld. 2 farver: orange/grå.
Størrelse 46-60.

Virkelig god model til drage-, model-, motor-, svæve-, veteranflyvning. Pris kr. 600,-. Medl. 520,-.

02-39 08 11

UDLEJNING hos DOC-AIR

A-skole, omskoling, PFT og udlejning på GRØNHOLT.

2 stk. AA5A kr. 450,- pr. time og 1 stk. AA5B kr. 525,- pr. time incl. startafgift.

Hverdage 9-16: Tlf. 02-28 11 70
Øvrig tid: Tlf. 02-30 06 00

Til salg

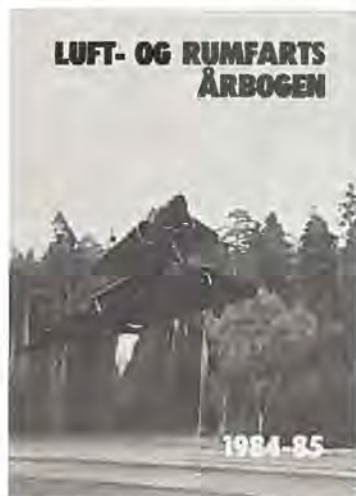
PA-28-140, OY ECZ, årgang 1972, resttid motor ca. 800 timer. God teknisk stand. 360 CH radio/VOR. Pris kr. 85.000.

Tlf. 02-15 26 00

PIPER 151 WARRIOR SÆLGES

Pris kr. 140.000 kontant. Fuld IFR m/radiocoupler-autopilot, DME og KING radioer 720 CH.

Henv. 02-65 00 09
02-94 99 70



LUFT- OG RUMFARTSÅRBOGEN 1984 - 85

er nu udkommet

Ca. 210 sider i formatet 23 x 16 cm.
Rigt illustreret.
Pris: kr. 155,- indbundet.

Af årbogens indhold:

- ★ Redningseskadrillens virke, helikoptere og mandskab
- ★ Stemmer fra himlen – om kommunikationssatellitter
- ★ Cimber Air
- ★ Morgensur flyvergeneral forsinkede jetalderen
- ★ Næste station: Rumstation
- ★ Da Danmark leverede fly til den japanske flåde
- ★ Ved jorden at blive – om simulatorer
- ★ Kæmpefly på tegnebrættet
- ★ Hvad skete hvornår – årets begivenheder i luft- og rumfart

LUFT- og RUMFARTSÅRBOGEN

Kan købes i boghandelen eller direkte fra:

LUFT- OG RUMFARTSFORLAGET
Æblevadsvej 5, 5883 Oure
Tlf. 09-28 11 27

OY-DDL

1/6 part i Mooney 1965, fuld IFR, stationeret EKRK, sælges.

Henvend dig til 01-17 80 00 (dag)
02-15 20 96 (aften)

Birger Nielsen, og hør om alle selvejer fordelene.

Piper Archer II

OY-BLS, årg. 77, ca. 70 flyvetimer tilbage til motorskift, nymalet, velholdt, fuldt IFR udstyr sælges for højeste bud.

Henvendelse:

Administrerende direktør

Per B. Schleiter.

Per B. Schleiter A/S

Kobbelvænget 74, 2700 Brønshøj

Tlf. 01-60 33 00

TIL SALG

Commander 840, 1980, collins pro-line, color radar, vlf/omega.

Trislander, 1983, nyt driftsøkonomisk commuterfly.

Navajo-310, 1974 & 1979 modeller til omg. levering.

Chieftain 1980, 200 tt, king avionics, sælges til 50% af tilsvarende ny maskine.

Seneca II, 1978, king avionics, kfc 200, Wx-radar, club seating kr. 850.000,-.

Partenavia, 1976, king avionics, billigt til salg.

Arrow IV, 1979, 1010 tt, king ifr, luksusudgave med bl.a. am/fm/cassette stereo og stereoudtag til 4.

Warrior, 1974, 3000 tt, king nav/com, adf, xpdr, godkendt til nat-vfr, nyt exteriør.

AA5 traveller, 1973, 2200 tt, king ifr, pæn og velholdt maskine til reduceret pris.

Cessna 402B, 1973, king avionics, cargo dør, sælges billigt.

JETAIR AIRCRAFT SALES

Roskilde Lufthavn

02-39 10 00

Ønskes

anpart i PA 28. Stationeret EKRK eller Aller

Henv. 01-37 26 63

Fly købes

Archer eller Warrior ca. 4-6 år købes kontant af privat.

Age Lanter-Mortensen

03-83 42 24

Enmotoret IFR fly købes,

evt. anpart.

06-17 67 98

TRYKNYT

SEGELFLUGBILDKALENDER 1985.

store farvefotos i format 29 x 48 cm. K 129,75. Rabat ved samlet køb af 10 stk. eller flere.

»Bomber Harris« and the Strategic Offensiv 1939-1945. Nyt syn på RAFs angreb på de besatte Europa. 244 s. + tvl. m/33 fot. Ib. K 283,75.

JANE'S WORLD AIRCRAFT RECOGNITION HANDBOOK af Derek Wood. Ny udgave. 559 s. 388 fot. 388 3-plans silhouetter. 88 ill. Kr. 142,00.

JANE'S SPACEFLIGHT DIRECTORY af R. Turnill. Fuldstændigt samleværk om rumindsatsen fra alle vinkler. 311 s. 300 fot. 13 ill. & rids. 32 x 22 cm ib. Kr. 625,00.

JANE'S SPACEFLIGHT DIRECTORY af R. Turnill. Fuldstændigt samleværk om rumindsatsen fra alle vinkler. 311 s. 300 fot. 13 ill. & rids. 32 x 22 cm ib. Kr. 625,00.

JANE'S SPACEFLIGHT DIRECTORY af R. Turnill. Fuldstændigt samleværk om rumindsatsen fra alle vinkler. 311 s. 300 fot. 13 ill. & rids. 32 x 22 cm ib. Kr. 625,00.

ROSENKILDE OG BAGGER A/S



forlag - boghandel - antikvariat

Kron-prinsens-gade 3 - Postboks 21
1017 København K - (01) 157044



REGIONAL FLYVEPLADS FOR LOLLAND-FALSTER

På Maribo Flyveplads (EKMB) er en stilling som FLYVEPLADSASSISTENT

ledig til besættelse 1. januar 1985 eller snarest derefter.

Vi forventer, at den pågældende har AFIS-certifikat, er indstillet på at leve op til et godt miljø på pladsen samt villig til at påtage sig de opgaver, der forefalder på en mindre flyveplads.

Vi tilbyder et job under frie forhold og en aflønning i h.t. gældende overenskomst, for tiden lønramme K 10/12 (skalatrin 15-21), der giver en begynderløn på 10.557,00 kr. pr. måned og en slutløn på 11.590,75 kr. pr. måned.

Erhvervet anciennitet i lignende stilling kan overføres.

Nærmere oplysninger ved flyvepladsleder Bøje Hansen på tlf. (03) 90 61 13.

Skriftlig ansøgning med oplysning om hidtidig beskæftigelse og bilagt kopi af beviser m. v. indsendes senest den 26.11.1984 til flyvepladsudvalget, Rødby kommune, 4970 Rødby.

Lær at flyve

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = tomotors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14

A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10

A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00

A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA

A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.

Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.

A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HeliFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.

Tlf. 05-33 89 11.

Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Stauning Lufthavn, 6900 Skjern.

Tlf. 07-36 92 66.

A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)

YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,

TS: 7700 Thisted.

Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,

TS: 07-96 52 22.

A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Padborg Flyvecenter

Tøndervej 43, 6330 Padborg.

Tlf. 04-67 68 28.

A, B, I, PFT-A, B, Nat-VFR, omskoling,
teori-A, Int./nat-VHF, FLT-bevis.



Flyforsikring

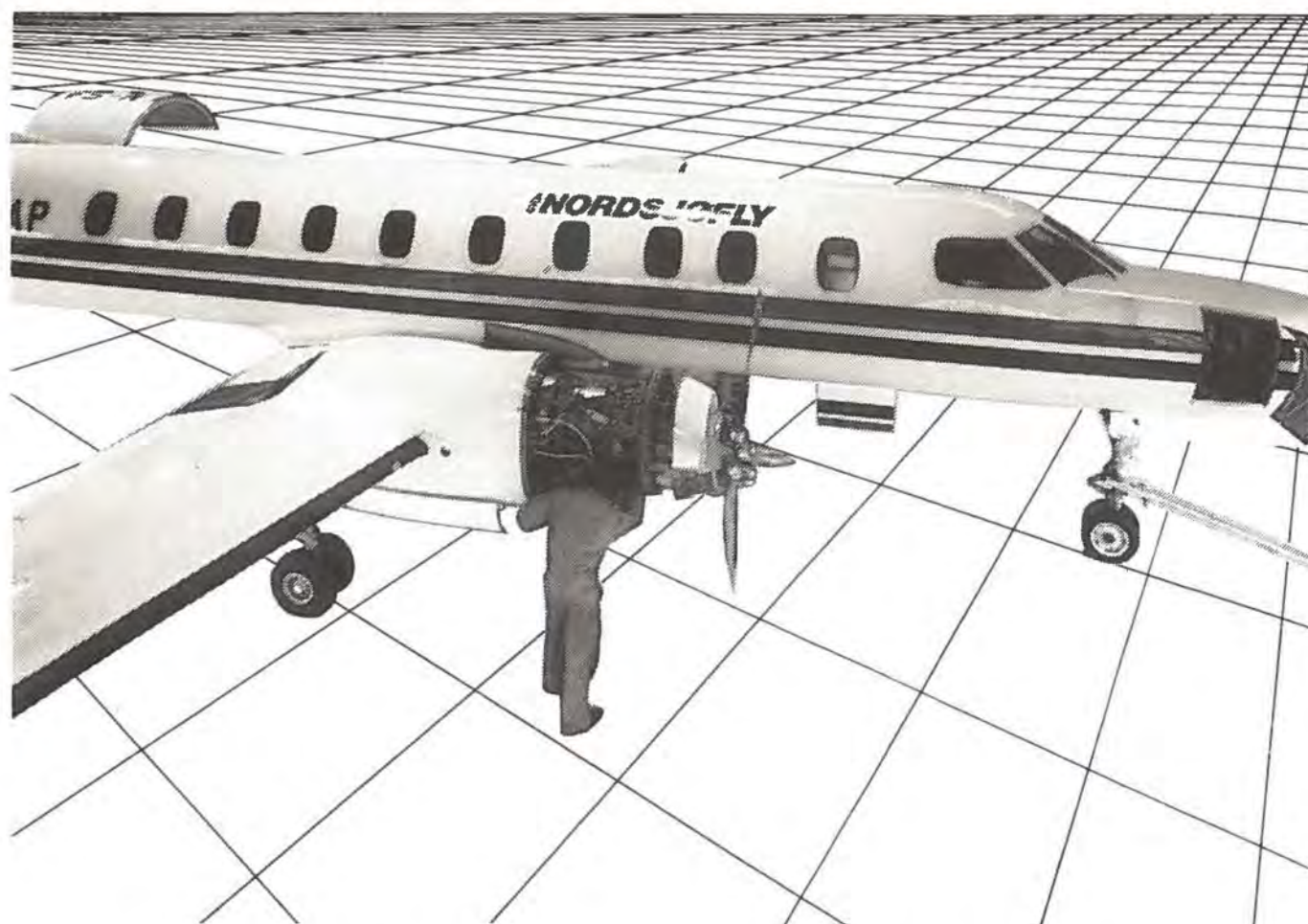
01-13 14 15



Dansk Søassurance

Hafnia Forsikring

Holmens Kanal 22, 1097 København K.



Punktlighed & præcision

Et godt mekanikerteam betyder lige så meget som den enkelte mekanikers dygtighed og vel er vore mekanikere dygtige.

Vi reparerer ikke bare fly, -vi leverer præcision og punktighed. Tryghed for at arbejdet er udført med størst mulig akkuratess og af top-professionelle medarbejdere.

Vi udfører reparationer af enhver art. Vi udfører almindelig vedligeholdelse, foretager trouble shooting, batteriservice, genopbygger efter skader, lydisolerer, laver hydraulic test og afbalancerer propeller.

Vi producerer og sælger specialværktøj samt udstyr og afholder kurser for mekanikere og piloter.

Vort moderne flyværft i Roskilde Lufthavn kan give dig al denne sikkerhed.

Vi er servicecenter for:



Gulfstream Aerospace Corporation

BOHNSTEDT-PETERSEN AVIATION A/S

Copenhagen Airport. Solhojgårdsvej 6-8, DK 4000 Roskilde. Phone 02-39 11 15, Telex 43147 Merlin

FLYV

12

ÅRGANG

DECEMBER 1984

KR. 13,00



World Jet Trading

- when you want to trade-in, buy or sell...

LEARJET 35A 1977, TT 3080 HRS ENGS. 2250/2590 CARGO DOOR NEW INT/EXT ONE OWNER	LEARJET 35A 1981, TT 1500 HRS GNS 500A VLF COLL HF 200 EXTRA SOUND PROOFING	LEARJET 25B 1974, ENGS. 10/2400 HRS SOH ASB 100 HF NEW INT/EXT 1981 ONE OWNER	LEARJET 35A 1977, TT 5700 HRS COLL 718U-5HF CARGO DOOR ALL SBs + MODS UP TO DATE	CITATION II 1979, TT 2150 HRS DUAL COLLINS KHF 950 HF TWO INTERIORS	CITATION II/SP 1980, TT 630 HRS GNS 500A-II ASB 500 HF ANGLE OF ATTACK	CITATION II/SP 1980, TT 1475 HRS T/R GNS 500A-II BENDIX 1100 RDR	CITATION I 1978, TT 1650 HRS DUAL COLLINS RDR 1100 RADAR ANGLE OF ATTACK ON CESCO	CITATION I/SP 1979, TT 2800 HRS BENDIX 3500 RNAV AA 215 RADAR ALT FINE CONDITION NO DAMAGE
CITATION 500 1974, ENGS. 1810/1720 SOH NEW HSI COLL 50 ALT. ANGLE OF ATTACK	CITATION 500 1974, TT 2850 HRS ENGS. 700/575 HRS ALL DUAL THREE INTERIORS ALWAYS HANGAR- RED	FALCON 20F 1974, TT 1820 HRS ENGS 0/SHSI APU, T/R NEW INT/EXT	FALCON 20E 1971, ENGS 2970/475 HRS SOH ASB 100 HF C-3 INSP SEPT. 1983	FALCON 20F 1970, TT ENGS 800/2750 SOH APU NEW EXTERIOR	FALCON 50 1984, APU GNS 500-IIIB 10 PASS LIKE NEW	FALCON 50 1980, TT 995 HRS DUAL 718U-5HF LTN 211 OMEGA APU, 545 HRS MSP + CAMP	CITATION II/SP 1982, TT 1200 HRS T/R GNS 500 III ONE OWNER NO DAMAGE	LEARJET 55 1981, TT 600 HRS T/R FIS-85/FIS-84 FC TRIPLE COMM 7 PAX
CONQUEST I 1981, TT 880 HRS GNS 500-III B LEATHER INT. ONE OWNER NO DAMAGE	CONQUEST I 1981, TT 1400 HRS COLL PROLINE DUAL INVERTERS FREON AIR	TWIN OTTER 300 1980, ENGS 0/50 HRS SOH AIR COND. 19 PASS	KING AIR 200 1980, TT 1375 HRS COLD PROLINE HI FLOT GEAR ONE OWNER	KING AIR 200 1981, TT 1500 HRS GOLD CROWN RADIANT HEAT DUAL RMI	KING AIR 200 1978, TT 2500 HRS ENGS. 300 SOH GOLD CROWN LARGE WHEELS	KING AIR B200 1981, TT 550 HRS COLL PROLINE GNS 500A II HIGH FLOT. GEAR	KING AIR E90 1976, TT 4000 HRS COLD PROLINE COLL 860F-Z RAD ALT KNC 610 RNAV	KING AIR C90-1 1982, 970 HRS COLOUR RADAR 2 INTERIORS NEW CONDITION
KING AIR C90 1981, TT 1300 HRS 0 HRS SHSI GOLD CROWN ATT. BUY	KING AIR C90 1981, TT 2280 HRS ENGS 380 SHSI KING AVIONICS COLOUR RADAR	BANDEIRANTE 110/P2 1980, ENGS. 1325/1000 SOH KING AVION COLOUR RADAR AIR COND.	T C 690B 1977, TT 2750 HRS ENGS. 0 HRS SOH RDR 1200 RADAR IDC ENC. ALT 8 SEATS	KING AIR F90 1982, TT 640 HRS FCS-70FD EXEC. CONF HEAVY GEAR	CHEYENNE III 1980, TT 1750 HRS COLL PROLINE LRN 70 VLF NEW EXT.	CHEYENNE II 1977, TT 1975 HRS GOLD CROWN ASB 600 HF BENDIX 1201A RA- DAR	CHEYENNE II 1979, TT 1990 HRS 420 HRS SHSI GOLD CROWN NO DAMAGE ONE OWNER	CESSNA 340A 1979, TT 750 HRS KING AVIONICS KFC 200 AP/FD DE-ICE SYST

WORLD JET TRADING ApS., COPENHAGEN, DENMARK, TELEX 22366 WJT DEN DK, TELEPHONE: 1-133 133

AERO PRODUCTS RESEARCH - AIM - BENDIX - CLEMENT CLARKE - COLLINS - CCC - EDO-AIRE - FLITE-TRON

BECKER

VHF COMM.
TYPE AR 3201

760 kanaler 118-136,975 MC.
Strømforbrug: 70 mA

4 faste kanaler
Montering: 2" Hul.

720 kanals VHF fra 1 Jan 1985

Vi kan anbefale denne fikse løsning, hvis der er pladsproblemer i dit fly.
Iøvrigt lagerfører vi VHF anlæg i fabrikat Collins, King og Narco. Venligst forlang brochure tilsendt.



Illustration i naturlig størrelse

Hør vore tilbud i brugt udstyr på 02-39 01 81, Søren Jakobsen.

SALG . SERVICE . GARANTI

Flyradio . atc . dme . autopilot

Servicearbejde udføres bl.a. for:

SAS . Sterling Airways . Conair
Maersk Air . Fokker
Grønlandsfly . Flyvevåbnet

AVIA RADIO



KØBENHAVN: 01 - 53 08 00
ROSKILDE: 02 - 39 01 81

HT-INSTRUMENTS - KING RADIO - KOLLSMAN - MOJAVE INSTRUMENTS - NARCO - RCA - SPERRY - SUNAIR

FLYANPARTER

FABRIKSNY TB10 STATIONERET PÅ ROSKILDE



COPENHAGEN AVIATION TRADING ApS.

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE · DK 4000 ROSKILDE · TELEFON (02) 39 11 14

pa
spatia
ospatiale
rospatiale
erospatiale
rospatiale
spat

VI HAR DIN 720 KANALS RADIO!!!

Fabrikat: Dittel. Type: FSG-50 eller FSG-60

Garanti: 2 år. Pris: under 10.000 kr.

Indtil 1. januar 1985.

Ring og få brochure

tilsendt med alle

oplysninger.

AVIONICS SERVICE CENTER ApS

LAD VOR
MANGEÅRIGE
ERFARING KOMME
DIT Udstyr TIL GODE.
INDIVIDUEL SERVICE.
NEUTRAL, FAGLIG RÅDGIVNING.

BILLUND LUFTHAVN · DK 7190 BILLUND · TLF. (05) 33 84 88

1985 PILOT'S PAL

internationale flyvekalender

Verdens største løft i det kommende år.
Billedsider af nogle af verdens bedste fly
pilotvenner fra England, Tyskland, Portu-
Sydafrika og USA. En glimrende gave.
Pris: Europa £ 6.50 for et stk. £11.50 for to

Indeholder luftpakkepost og forsikring.
Circuit Publications, Biggin Hill Airport, Kent,
England.

Forsiden af kalenderen.



JULEGAVER

I VILDEN SKY

Årets flyvebog. I anledning af KDA's 75-års jubilæum.

Bogen er på 160 sider og er rigt illustreret med utallige fotos. Den koster kr. 148,50 i landets boglader, men for at KDA's medlemmer kan føle, at det er jubilæum, kan de købe den i en særudgave for kun 98,50 kr. plus evt. porto 9,00 kr.

Pilotens »Bibel«



KDA AIRFIELD MANUAL DENMARK i festligt rødt ringbind. Indeholder et væld af praktiske oplysninger samt kort i 3 farver over ca. 100 små og store flyvepladser i Danmark.

Revisionservice: efter behov.

Pris kr. 420,-.

Medlemspris kr. 350,-.



Normalpris: kr. 250,-.
Medlemspris: kr. 215,-.

**KDA SERVICE
ØNSKER ALLE
EN GOD JUL.**

JULEGAVE-IDEER:

FLYVEMETEOROLOGI – Nyt oplag

af Finn Brinch.

Pris: Kr. 330,-, medl. kr. 290,-.

Carl Ulrich: SVÆVEPILOTEN

Pris: Kr. 48,-, medl. kr. 43,-.

OY-BYX, ET SVÆVEFLYS HISTORIE

Pris: Kr. 95,-, medl. kr. 85,-.

For alle flyveinteresserede:
1 års abonnement på FLYV. Kr. 140,-

Gavekort udstedes på ethvert beløb.

**Tænk på postvæsenet
bestil i god tid!**

SLIPS (mørkeblå) med KDA's emblem

Fremstillet i en virkelig god kvalitet.
Pris: Kr. 80,-, medl. kr. 65,-.

FLYVERDRAGTER

Pris: Kr. 600,-, medl. kr. 520,-.

FLYVERTRØJER

Pris: Kr. 310,-, medl. kr. 270,-.



Pris: kr. 225,-.
Medlemspris: kr. 185,-.

FLYVE- TASKER



Læder

Pris: kr. 1200,-.
Medlemspris: kr. 1050,-.



KØBENHAVNS LUFTHAVN – BOKS 68 - 4000 ROSKILDE - 02-3900

FLYV

Udgivet af Danish General Aviation ApS.

Kongelig Dansk Aeroklubs servicevirksomhed for almenflyvning



Redaktion, ekspedition, annoncer:

FLYV, Københavns lufthavn
Postbox 68, 4000 Roskilde
Telefon: 02-390811
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5025680

Redaktion:

Per Weishaupt (ansvarshavende) og
Hans Kofoed

Redaktionen af et nummer slutter omkring den
første i forudgående måned.

Læsere drag fra læserkredsen er velkomne, både
brev og billeder. De stiles til FLYV's redaktion
og ledsages af svarkuvert. For ikke bestilt mate-
riale påtager FLYV sig intet ansvar. Redaktionen
beholder sig ret til at redigere og om fornø-
dent forkorte indsendte bidrag.

Artikler i FLYV står for de enkelte forfatters
egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionens eller Kongelig Dansk Aeroklubs
opinion.

Illustrationer kun tilladt med kildeangivelse.

Abonnementpris: Kr. 140,00 årlig.

Alle henvendelser vedrørende adresseændringer
er rettes til det lokale postvæsen.

Annoncepriser excl. moms:

1/1 side 4.100 kr.
1/2 side 2.175 kr.

Publikationsannoncer (min. 20 mm): 9,00 kr. pr. mm

Indste indleveringsfrist for annoncer:

den første i forudgående måned.

Redaktør:

Per N. Olaf Møller

Indhold i dette nummer:

Kort sagt	358
København Lufthavn	360
Luftfartsteknik 400 i luften	362
Flugten til Aberdeen med Metro Airways	362
Luftfartsselskabernes sparegris	364
Skibssmeden fra Malmø - BA-12	366
Almenfly	367
CFM56-motorfamilien	368
100-års jubilæet	369
Silkeborg Flyveklub 50 år	370
Flugter fra Farnborough	372
Flugten over Friesland	373
Flugter til jul	374
Flugter også danske	375
Flugtrapporter	375
Oscar Yankee	376
Organisations-Nyt	377

Forsidebilledet:

Ommands-cockpit i Airbus A310. Læs
artiklen om dets anvendelse side 364-
365.

Nordens ældste flyvetidsskrift

Nr. 12 December 1984

57. årgang

Pas på belægningsprocenten!

I første halvår af 1983 var der en gennemsnitlig belægning på de danske indenrigsruter på 61,2, men efter nogle års stilstand er der atter grøde i indenrigsflyvningen, så belægningsprocenten for den tilsvarende periode i år blev lidt større, nemlig 63,3.

Og det har Danair-selskaberne taget konsekvensen af. De har nemlig øget udbuddet af passagersæder i vintersæsonen med 7,5% i forhold til forrige vinter.

Rent umiddelbart skulle man måske mene, at det var der ikke grund til, for med de nævnte procenter må der da være en masse tomme pladser i flyene, for faktisk er kun de to af tre besat.

Ja, det er helt rigtigt, at belægningen ligger på under to tredjedele af det opnåelige, men det er den gennemsnitlige, og der er sandelig masser af afgang, hvor så godt som alle sæder er solgt. Til gengæld er der andre, hvor der er virkelig god plads i kabinen.

Det er imidlertid forhold, som man også har det i nærtrafikken, hvor busserne ind til byen er stopfyldt om morgenen, mens de er tomme den anden vej - og omvendt sidst på eftermiddagen. Det er nu en gang sådan, at de erhvervsrejsende i alt væsentligt tager fra provinsen til København om morgenen og hjem igen sidst på dagen, og det giver uvægerligt en del flyvninger med ringe belægning, for det er ikke lønsomt at have en masse fly stående rundt om i provinslufthavnene fra kl. 18 til kl. 8 den næste morgen. Så må de hellere flyve trekvarttomme fra Kastrup tidligt om morgenen og tilbage igen med samme belægning om aftenen.

Der er allerede et ganske pænt udbud af rabatmuligheder, specielt i form af grønne afgang, og det er da muligt, at man ved en udbygning af rabatordningerne kunne få endnu flere passagerer. Men man må passe på ikke at tilbyde så mange pladser med rabat, at flyene altid er udsolgt, for så er der ikke plads til den, der af den ene eller anden grund kommer i sidste øjeblik og skal med, fordi han eller hun har travlt - det er det, vi har flyene til.

Charterflyvningens belægningsprocenter kan ikke overføres til ruteflyvningen.



Dansk kvinde til tops i SAS

Med virkning fra 1. november har *Inge Damm* overtaget posten som chef for SAS' administrative division og er udnævnt til vicepræsident. Det er første gang en kvinde når en så høj placering i SAS-hierarkiet.

Inge Damm er 38 år og begyndte i SAS i 1963. I 1966 kom hun til regionalledelsens hovedkasse i København, og i 1980 blev hun chef for denne funktion. Året efter blev hun økonomichef i SAS Danmark.



Vicepræsident
Inge Damm

Stillingen som chef for administrativ division blev ledig, fordi den hidtidige chef *Göran Yxhammar* har overtaget posten som chef for Traffic Services Division, hvis chef *Göran Lundqvist* er blevet chef for den nyoprettede resultatenhed External Enterprises. Den tager sig af salget af varer og tjenester til SAS' eksterne kunder, fx de skattefrie butikker og limousinetjenesten. Den aktivitet hørte tidligere under Traffic Services Division, der nu har ansvaret for SAS' stationsvirksomhed, forsyningen med madvarer samt for trafikcentralen i Kastrup. Endvidere hører afgifter til myndigheder under Traffic Services.

Ny chef for SAS' operationelle division

Bengt A. Hägglund tiltrådte den 29. oktober som chef for SAS' operationelle division med titel af vicepræsident. Han efterfølger *Oskar Nordland*, der har ønsket at beskæftige sig mere med bl.a. flyoperative spørgsmål indenfor koncernledelsen. *Oskar Nordland*, der er luftkaptajn, har været chef siden 1980. Hans efterfølger, der er 43 år, er derimod regnskabsmand. Han begyndte i Linjeflyg i 1961, var i Scanair 1971-1979, sidst som økonomidirektør, vendte så tilbage til Linjeflyg, indtil han i 1982 blev administrerende direktør for Scanair.

I forbindelse med chefskiftet er *Viggo Løfsgaard*, der hidtil har været ansvarlig for normerne for den flyoperative standard, blevet chef for området Flight Operations inden for divisionen og den øverste flyoperativt ansvarlige i SAS.

Kommandørkaptajn T. S. Prip

Kommandørkaptajn *T. S. Prip*, der døde den 20. oktober, blev 80 år. Han var marineflyver fra 1929. Under besættelsen forlod han Søværnet og gik ind i civil virksomhed, og i 1948 blev han den første direktør for det danske Decca-selskab.

Civilingeniør Vagn Prytz

Civilingeniør *Vagn Prytz*, der døde 29. oktober, 88 år gammel, blev cand.polyt. i 1920 og blev året efter »værnepligtig flyvebådsfører« i Marinen. Derefter var han et par år på Nakskov Skibsværft. I 1924 rejste han til U.S.A., hvor han var ansat på et skibsværft og en flyfabrik, indtil han i 1926 blev ingeniør ved Marinens Flyvevæsen. Han virkede samtidig som testpilot for de ved orlogsværftet fremstillede fly.

I 1930 blev han ansat i DDPA, som Dansk Esso den gang hed, og han var i mange år chef for aviation-afdelingen, indtil han gik på pension i 1961. Han fløj privatflyver indtil 1955, bl.a. på Dansk Esso's KZ VII, og gjorde også et stort arbejde for KDA, bl.a. som primus motor i ungdomsafdelingen Aero-nautisk Junior Klub sidst i fyrrerne og i Luftsportsrådet, hvor han medvirkede ved kontrol af FAI-rekordforsøg og ved motorflyvekonkurrencer.

Vagn Prytz var en nobel personlighed, venlig og vidende. At han også havde lune og menneskekendskab, fremgår af hans artikel i FLV's 50-års jubilæumsnummer om livet i Marinens Flyvevæsen sidst i tyverne.

Luftkaptajn Hans Wolff

Luftkaptajn *Hans Wolff*, der afgik ved døden den 13. oktober, 77 år gammel, blev militærflyver i 1931, og efter nogle års tjeneste ved Hærens Flyvertropper fik han erhvervsflyvercertifikat i 1935. Han virkede derefter som flyvelærer i Kastrup og forestod tillige indflyvningen af KZ II Sport prototypen.

Under krigen var han flyveleder i Kastrup, og i 1943 var han medredaktør og -forfatter af »Svæveflyvning«, der benyttedes som lærebog, indtil Svæveflyvehåndbogen udkom.

I 1945 blev Wolff trafikflyver i DDL, senere SAS. Han gik på pension i 1967.

SAS i Tanzania

SAS har tegnet 15% af aktiekapitalen i et nyt selskab, Dar-Es-Salaam Airport Handling Co., Dahaco. Selskabet skal overtage al passagerservice og al flyrampetjeneste i lufthavnen i Dar-Es-Salaam i Tanzania. Hovedaktionær i selskabet er Air Tanzania med 65%, mens de danske og svenske fonde for industrialiseringsamarbejde med udviklingslande har resten af kapitalen og desuden bidrager med lån. Det samme gør direktoratet for norsk udviklingshjælp.

De luftfartsselskaber, der beflyver Dar-Es-Salaam, har længe været meget utilfredse med jordtjenestens standard. Udstyr som traktorer, trapper og startagregater har været i meget dårlig stand eller simpelt hen manglet. Det skulle det nye selskab råde bod. Det bliver skandinavisk ledet, idet SAS for en periode på fire år udlåner fire af sine medarbejdere til at beklæde posterne som administrerende direktør, vedligeholdelseschef, stationschef og økonomichef.

Københavns lufthavn

Den lufthavn, som siden 1925 har ligge østkysten af Amager, har haft adskillige navne, fx Statens Lufthavn, Lufthavn ved Kastrup, Kastrup Lufthavn, Københavns Lufthavn og Københavns Lufthavn Kastrup.

Men i august meddelte trafikminister *Arne Melchior* KLV, at fremover er der Amager liggende lufthavn slet og ret Københavns lufthavn, på nydansk Copenhagen Airport.

At vi først nævner dette navneskifte skyldes at vi har afventet besked fra høje minister om, hvad den syd for Roskilde beliggende lufthavn skal hedde. Det lyses nu, at KLV har taget konsekvensen af den anden navneændring og omdøbt til Roskilde lufthavn – som der længe stået på vejskiltene.

Frilandsmuseum i Kastrup?

Den gamle lufthavnsbygning i Kastrup sidst i trediveerne bruges nu til kontor-lagerformål, og det var ventet, at den ville blive nedrevet i forbindelse med udbygningen af terminalområdet, så der kunne blive mere forbindelse til SAS' tekniske base.

Men bygningen, der er tegnet af *V. Lauritzen*, er efter manges mening betydningsfuld, og det er derfor glædeligt, at SAS har taget initiativ til at en lille projektgruppe har set på bygningens fremtidige anvendelse. SAS tryksagslager tænkes fjernet, muligvis også kontorerne, og bygningen foreslås derefter indrettet til terminal for alment flyvningen og til VIP-formål.

Endvidere har man nogle lidt (for) fantasifulde planer om at lave hvad der betragtes som en »blanding af Universal Studios fra Californien, et spacemuseum og et dansk museum, krydret med lidt gamle Carlsberg stemmer« med små tog, der kører rundt i lufthavnen med besøgende i en simulator, hvor publikum selv kan få lov til at prøve at »styre« til glæde for andre der ser starter og landinger på et kæmpe lærred, rundflyvning med DC-3 m.v.

Endvidere foreslår man Hammersgaard restaurant genåbnet. Det er en god idé, derfra kan man se ud over flyvepladsen men hvorfor lave det andet så turistet-oplevelse? Bygningen måtte da være den oplagte ramme om et *lufthavnsmuseum!*

MOPS til Saudia

SAS har solgt et computerstyret system til planlægning af eftersyn og vedligeholdelse til det nationale saudiarabiske flyveselskab Saudia.

Systemet, der kaldes MOPS, Maintenance and Overhaul Planning System, har været under udvikling de sidste 8 år. Det er tidligere solgt til CP Air og til TWA International, men Saudia er den første kunde af det komplette system.

MOPS har adskillige funktioner, herunder kontrol med tilstand og status for hvert enkelt fly, motor og komponent. Det checker alle flysystemers pålidelighed og kontrollerer automatisk behovet for vedligeholdelse og eftersyn.

SAS' tekniske division vil hjælpe Saudia med at sætte systemet i brug og med at danne personale. Projektet varer 1988.



første Mystere-Falcon 900, der bygges af Avions Marcel Dassault – Breguet Aviation.

con 900 prøvefløjet

n nævnt i sidste nummer var Falcon 900 ten for første gang den 21. september, agtigt på den dato, der blev meddelt på ser-salonen i maj i fjor.

alcon 900, der har tre Garrett TFE 731-motorer, har en rækkevidde på over 40 km med 8 passagerer ombord og er bibeholdelse af NBAA's IFR-brænd-reserver. Kroppen er særdeles rumme-ridet den er 2,33 m bred, 1,87 m høj og 10 m lang, og den har helt fladt gulv. Der er et stort galley og bagagerum på 3,6 m³. Serierproduktionen er i gang, der regnes med typegodkendelse i foråret 1986, og de første seriefly forlader samlelinjen i som-eren samme år.

erlinger i Flyvevåbnet

oberster i flyvevåbnet bytter tjeneste til år. S. O. Nielsen, der nu er flyverhjem-ærnsinspektør og chef for Luftmelde-øset, skal være afdelingschef i Flyver-ens inspektionsafdeling og afløser her S. Hansen, der skal være chef for FSN røse. Den hidtidige stationschef E. P. neider overtager posten som flyver-æmværnsinspektør og chef for Luft-dekorpset, og endelig forlader V. B. ntau posten som afdelingschef i Flyver-ens inspektionsafdeling for at blive f for udviklings- og uddannelsesafdelin- samme sted.

U.K. flyver på Danmark

engelske regionalflyveselskab Air UK yndte den 29. oktober beflyvning af en mellem Newcastle og København med daglig dobbelttur ugens fem første e. Der anvendes Fokker F. 27 Friend- op med plads til 44 passagerer. Og der er e noget forhæng i kabinen – alle om- d får samme service, et let måltid og tis drikkevarer, hvadenten de har betalt et pris eller rejser på rød eller grøn Apex. ket være »common rating« kan man e endda til og fra Aberdeen uden ekstra aling, analogt med at man fx ikke beta- for at flyve videre til Ålborg, hvis man er met fra London til København.

et er ikke Air UK's første forbindelse til nmark. Den 24. september genoptog n beflyvningen af ruten Esbjerg-Hum- side, som måtte indstille, da Genair n i økonomiske vanskeligheder. Som gængerden bruger man her Shorts 360,

og også på denne rute er der måltidsser- ring og frie drinks. Ruten beflyves man- dag-fredag med en daglig dobbelttur.

Rutenettet omfatter 23 lufthavne, hvoraf de 16 i Storbritannien og Irland. Selskabet har fx flere afgang til Paris (Charles de Gaulle) end noget andet engelsk luftfarts- selskab, og det er det udenlandske sel- skab, der oftest benytter Amsterdam- Schiphol, nemlig med over 11.000 befly- ninger om året.

Flåden består af 28 fly, nemlig 16 Fokker F. 27 Friendship, 5 Handley Page Herald, 1 Shorts 330 og 4 Shorts 360 samt en indlejet Bandeirante. Endvidere har man to Fokker F. 28 Mk. 4000, der er udlejet, og det sam- me er tilfældet med en Friendship.

Generalagent for Air UK i Danmark er British Caledonian, der for nogle år siden selv beføj ruten Newcastle-København. Der var dog ikke trafikunderlag for selska- bets fly, som alle er af betragtelig størrelse – den mindste type er One-Eleven, men med F. 27 har Air U.K. nok fundet et fly, der er bedre afpasset til markedets størrelse. Udover forretningsfolk satser man på grupperejser, for Newcastle er et godt ud- gangspunkt for turister til det naturskønne Nordengland og til Skotland.

Nye DC-9 versioner?

I det ydre er der ikke forskel på de forskelli- ge versioner af McDonnell Douglas MD-80 (født DC-9-80). De afviger fra hinanden ved motorinstallation, tankindhold og fuld- vægt. Men nu har fabrikken rettet henven- delse til en række luftfartsselskaber om en mindre version betegnet MD-87 med 5,2 m kortere krop og plads til 130 passagerer på økonomiklasse. Den normale kapacitet i MD-80's nuværende varianter er 155 på økonomiklasse.

MD-87 vil kunne sættes i drift i juni 1987. Hvilken motor, den skal have, er ikke be- stemt. Der tales om såvel JT8D-217, der anvendes i MD-82, som JT8D-219 fra MD- 83.

MD-87 skal have samme vinge som MD- 80, og fuldvægten anslås til 58.000 kg, rækkevidden til 4.400 km.

En anden udvikling, som McDonnell Douglas sysler med, er MD-89 med 3,9 m længere krop og plads til 173 økonomiklas- sepassagerer. En sådan udgave må have nye motorer, fx General Electric CF56-5 eller International Aero Engines V-2500. Dens fuldvægt beregnes til ca. 71.000 kg, mens rækkevidde til ca. 4.100 km.

I øvrigt

● *Mærsk Air* har ansat Peter Albrechts- lund som chef for sin nyoprettede station i Esbjerg. Han er 29 år og har hidtil været souschef i DSB rejsebureau Herning.

● *Dr. Jerome C. Hunsaker* døde den 10. september, 98 år gammel. Han stiftede Massachusetts Institute of Technology's flytekniske afdeling og var dens chef indtil 1953. Han var konstruktør af NC4 flyvebå- den, det første fly, der fløj over Atlanten (i 1919) og af luftskibet Shenandoah.

● *Indiens kystbevogtning* skal have 36 af de 150 Dornier Do 228, som Indien har bestilt. De skal have MEL Marec 2 radar, der bortset fra de første tre sæt skal frem- stilles af Hindustan Aeronautics Ltd.

● *Aerospatiale Epsilon* skoleflyet er ble- vet bestilt i tre eksemplarer af den afrika- nske stat Togo. Det er den første eksportor- dre på Epsilon, der skal leveres i 150 eks- emplarer til det franske forsvar.

● *Northrop F-20* prototype nr. 1 totalhava- rerede den 10. oktober under en demon- stration i Sydkorea, hvorved Northrops chefprøveflyver Darrell E. Cornell om- kom.

● *Saab-Fairchild 340's* motorproblemer blev hurtigt løst, og den 1. oktober gik typen i drift hos den første amerikanske køber, Comair, der har hjemme i Cincin- nati og beflyver byer som Cleveland, Indi- anapolis, Detroit, Louisville og Columbus.

● *Overflyveleder J. V. Schlichtkrull* er afgået ved døden den 1. september, 72 år gammel. Han var militærflyver fra 1936 og blev flyveleder i 1946. Han gjorde tjeneste i København, Tirstrup, Rønne og Narssars- suaq og vendte så tilbage til Flyveledelse København. Han udnævntes til overflyve- leder i 1969 og gik på pension i 1979.

● *McDonnell Douglas F-15 Eagle* logge- de en million flyvetimer den 26. oktober. Siden november 1974 er der leveret 862 F-15. Der er mistet 4 fly pr. 100.000 flyvete- mer, hvilket gør F-15 til den sikreste jager i verden, siger fabrikken.

● *Beech* har indstillet udviklingen af Lightning, et enmotors seksædet fly med PT6A-40 turbinemotor, fordi prisen ville komme op over \$ 770.000.

● *International Air Tattoo 1985* vil ikke bli- ve afviklet på Greenham Common, men på Fairford, 35 km vest for Oxford, i dage- ne 13. og 15. juli. Fairford er en USAF KC- 135 base, og temaet for stævnet bliver Sky Tanker 85.

● *Kontorchef Poul Rasmussen*, DDL, er afgået med pension. Han er civiløkonom, kom til DDL i 1947 som leder af budgetaf- delingen og arbejdede senere for Per Kampmann i »Den lille komité«. Med orlov fra SAS var han i 1952-57 knyttet til Nor- disk Mineselskab. I 1957 blev han kontor- chef i det til holdingselskab omdannede DDL.

● *Grønlandsministeriet* overtager pr. 1. januar flyvepladserne Kulusuk og Mester- svig fra Ministeriet for offentlige arbejder.

RØNNE LUFTHAVN

Vor østligste trafikflyveplads



Rønne lufthavn har en lav terminal og et højt tårn. Den betjener både trafik- og almenfly.

Rønne lufthavn var nok den lufthavn, der mærkede mest til den omlægning af den danske indenrigstrafik, som Danair gennemførte i 1982. Ruten mellem hovedstaden og klippeøen mistede sin status som SAS-stamrute og blev givet til Maersk Air, der i stedet for DC-9 indsatte Dash Seven, hvilket medførte rasende protester fra bornholmerne, der absolut ikke ville vende tilbage til propelalderen.

Nå, den egentlige årsag var nok kapacitetsbegrænsningen, for reelt er der ingen forskel værd at nævne i bloktid på den korte strækning over Østersøen. Men da SAS drev ruten, var der så mange sæder, at man ikke kunne sælge dem til normal pris, men måtte udbyde en masse på grønne afgang, og dem var bornholmerne naturligvis sure over at miste.

Passagertallet faldt da også kraftigt det første år efter omlægningen, men nu stiger det igen. Indtil 31. juli i år var der 82.660 rutepassagerer mod 72.484 for den samme periode i 1983. Disse tal omfatter ganske vist al rutetrafik, og Rønne har udover ruten til København to andre, endda internationale. SAS flyver nemlig mellem Rønne og Hamburg, henholdsvis Düsseldorf i sommersæsonen dog kun en gang om ugen, så det betyder ikke stort i antal hoveder, der passerer lufthavnen. I juli måned, som jo turistmæssigt er højdepunktet for Bornholm og dermed også for de internationale ruter, var der fx 8.501 indenrigsrute-passagerer og kun 554 udenrigs.

Der Flugkapitän und seine Beatzung

Det tyske islæt i turismen smitter i øvrigt af på Maersk Air, hvor »Der Flugkapitän und

seine Beatzung« forsikrede os om, at de var glade for at have os ombord. Det sagde stewardessen i det mindste på flydende dansk, engelsk og tysk. Kaptajnen var knap så sikker i det germanske, da han skulle fortælle os om vejret i København, og det tog i alt fald så meget på hans talekræfter, at han glemte at sige sin remse på dansk, men nøjedes med engelsk og tysk. Nå, for os som taler alle sprog...

Det er i øvrigt ikke bare SAS, som flyver fra Tyskland til Rønne. Det gør British Airways også, nemlig en gang om ugen fra Berlin. At det er et engelsk selskab, der har sat sig på denne trafik, skyldes at i firemagtsaftalerne om Berlin har de allierede sat sig på lufttrafikken til og fra den forudtids tyske hovedstad. British Airways' flyvninger er imidlertid charterflyvninger med tilhørende hotelophold, som regel med BAC One-Eleven, så de tæller ikke med i rutestatistikken, selv om de kommer og går efter præcis samme mønster som SAS-flyene.

Det samlede passagertal for Rønne er imidlertid ikke steget så stærkt som rutetrafikken, idet der faktisk har været tale om en ret kraftig tilbagegang for almenflyvningen. Der havde ikke været et eneste taxafly i år i Rønne, da vi besøgte lufthavnen midt i august. Fly med over 10 passagerer registreres dog som charterfly.

Også almenflyvning

Rønne lufthavn er hjemsted for en lille halv snes almenfly (strengt taget en meget lille halv snes), alle enmotors. Ældst er den navnkundige Krølle-Bølle, en KZ III OY-ECR, der har været på Bornholm siden 1952.

En bornholmsk forretningsmand oplyste for nogle år siden flyveselskabet T Air, der opførte en udmærket hangar i Rønne, men har så vidt vides aldrig brugt den selv, idet selskabets fly stedse har været udchartret til andre erhvervsflyvevirksomheder. Nu bruges hangaren af Klippefly, der flyver rundflyvning fra Rønne (og med Cherokee Six og Cessna 172. Primær motor i Klippefly er Kai Munch, der oplyste som svæveflyver og i 1965 var med på KDA-udvekslingen til USA. Siden har han flyvemekaniker og erhvervsflyver været sin føde, og han står nu også for brænde-stofsælget i Rønne lufthavn.

De øvrige bornholmske almenfly er af typerne Tri-Pacer, KZ VII, Cessna 182, Horizon og Piper Cub, så typesamlerne i østlige Danmark har da ikke helt ringe kår.

Op under normale vejrforhold kommer der også mange turister flyvende til Bornholm, især tyske, og lufthavnen har afsat stort areal til parkering af sådanne. Det er nemt tage et halvt hundrede fly, men der har der nu altid været god plads.

Svæveflyverne er forlængst fortrukket fra Rønne lufthavn, men nu får man måske en anden form for luftsport, idet den lokale faldskærmsklub har lejet sig ind i en del af den tidligere passagerterminal og har søgt om tilladelse til at bruge lufthavnen som springområde. I øjeblikket bruger man flyveplads.

Tværbane kommer

Rønne har en 2.000 m asfaltbane, 11-12 m bred. For de store fly volder det ikke problemer, at der kun er den ene bane, men for smås vedkommende savner man en gang mellem de tværbaner, der fandtes i den tidligere lufthavnsbygningerne flyttede op på nordsiden af pladsen.

Men nu lysner det. Lufthavnen har fået lagt en lille græsbane på ca. 500 m, men har endnu ikke fået den godkendt af luftfartstilsynet. Selv om man havde fået den, har den dog kostet henved 100.000 kr. at anlægge, og har man en bane, skal man jo også passes med græsslåning m.v., så det er faktisk ren service for den lette trafik.

Ny terminal i 1982

Rønne er en statslufthavn og blev anlagt sidst i trediveerne. Den blev indviet i 1940, og siden blevet udvidet gentagne gange.

De oprindelige bygninger var placeret ved den vestlige begrænsning, hvilket var meget praktisk, den gang pladsen var en stor, nærmest cirkulær græsmark, men man fik rigtig bane, og den med årene blev forlænget, var det ikke hensigtsmæssigt længere, og i 1977 tog man det første skridt til en forbedring ved at flytte tårnet og tilhørende lokaler for lufthavnsadministrationen om på nordsiden.

I 1982 kunne man ved siden af dette i den nye terminalbygning på ca. 2.800 m² lade tre gange så meget som i den gamle. Men det var også hårdt tiltrængt med mere plads!

Terminalbygningen, der som tårnet er tegnet af den københavnske arkitekt J. Hammelboe, indeholder ankomst- og

gshal for indenrigstrafik, »ventesal«, auran, kiosk m.v. Der er ikke nogen del afdeling for udenrigstrafikken – klarer sig ved en afspærring af indenafdelingen. Der er heller ikke nogen tefri butik – men i kiosken kan man e røget sild og andre bornholmske sialiteter.

et gamle tårn er nedrevet, for det lå enkelig nær ved indflyvningen til bane og er kælderens bevaret endnu, for der visse installationer, som det er kost- og besværligt at flytte. Derimod har bevaret den gamle passagerterminal, den bliver nu malet »bornholmerrød«, uden imiterede bindingsværksstol- Det er i den, faldskærmsklubben har sig ind, men det meste af bygningen ger lufthavnen selv, bl.a. til undervis- gskole, personalerum og værksteder.

ansatte

er 44 ansatte under Statens luftfarts- en, omregnet til fuldtidsstillinger, og er der endda et par stillinger i flyvevej- este, der ikke er besat, hvilket i øvrigt vakt megen harme på Bornholm, hvor a mener, at det med øens særlige mete- logiske forhold i erindring ikke er rime- at spare netop på det felt. Vejrtjenesten enne lufthavn er derfor midlertidigt ned-

erimod har man stadig »rigtig« flyvele- se, og de planer, der en overgang var at erstatte den med AFIS, synes at være givet igen. Det var vist noget, der var uelt, den gang man virkelig manglede eledere i Kastrup, mener man i Rønne. en virkelig økonomisk besparelse vil ikke give.

4 mand kan synes mange for at drive en vinslufthavn, men man må erindre, at havnen er åben to tredjedel af døgnet ugens dage – de første folk møder alle- kl. 5 om morgenen.

ortset fra flyveledelse, administration teknikere indgår personalet i en integ- et lufthavnstjeneste, hvor der altid er en dleder og fem medarbejdere på vagt. der start og landing bemandet de ind- og redningstjenestens køretøjer, n ellers er det dem, der sørger for sik- hedscheck og handling af flyene, her- der bagageekspeditionen.

og ind imellem tager de sig af fejning, esslåsning, snerydning og andet forefal- nde arbejde!

redningsbåde

ind- og udflyvningen til lufthavnen i ge retninger sker over vand, kræves , at lufthavnen udover de normale red- gskøretøjer også har redningsfartøjer, de skal være i søen 6 minutter efter, at er slået alarm.

Rønne har man to tyske Zephyr 504M mmibåde med 50 hk Mercury påhængs- tor. De er til daglig parkeret i den store age, og står på påhængsvogne, der kkes af Landrovere. Bådmandskabet står af tre mand, og i hver af gummibå- ne medføres to redningsflåder. Flåderne normeret til 25 personer, men kan sag- s bære det dobbelte, og skulle det blive uelt at bruge dem, er der næppe nogen, vil skride ind i tilfælde af overbook- g.

lufthavnen har to brandbiler med 6.000 l



DC-9'erne er erstattet af Maersk's Dash 7, der i størrelse bedre passer til ruten mellem København og Rønne.

skumtank. Den ene af dem skal udskiftes næste år, ikke fordi den er udslidt eller forældet, men fordi der er behov for et slukningskøretøj på en grønlandsk plads, og så skønner man i luftfartsvæsenet, at det er rimeligt at lade en stærk trafikeret lufthavn som Rønne få den nye bil, en anskaffelse på ca. 2,2 mio. kr.

Desuden har man ældre brandbil med 4000 l kapacitet i reserve. Den bruges også som deicer-vogn.

Og af andet udstyr til brug i en katastro- fesituation har man også et oppusteligt telt, så man kan få ofrene under tag så hurtigt som muligt.

Mange andre køretøjer

Lufthavnsdrift kræver en masse køretøjer. Udover de allerede nævnte har man i Rønne en ældre Rollba sneslyng og en nyere Schmidt, men det er ikke nok at slynge sne væk, baner og forplads skal også fejjes, og til det formål råder man over to ældre Schörling fejmaskiner og en ny Danline (som navnet antyder en dansk-fabrikeret). Til at trække disse har man tre store Merce- des lastvogne, som dog også anvendes til almindelig arbejdsørsel.

I øvrigt er det ikke kun sne, man fejer. De belagte områder fejjes efter behov hele året



Chefen på EKRN, Ole Ulmits, ved indgan- gen til havnens administrative del.

– og i hvert fald når man får besøg af F-16!

Lufthavnens to traktorer kan forsynes med koste, så de også kan deltage i fejning- ge, og udover dem har man en Hydrema læssemaskine af almindelig entreprenør- model.

Til måling af banefriktionen er man så heldig at have en Saab runway friction tes- ter. Kastrup har to af samme slags og Es- bjerg en. Der er installeret i en Saab 99 personbil, men udstyret fylder ikke mere, end at man i og for sig godt kunne bruge bilen til almindelig kørsel, men det gør man ikke, for den har kostet henved 400.000 kr.

Så tager man hellere baneinspektions- vognen, en almindelig Golf, men desuden har lufthavnen en Unimog, to varevogne, en VW og en ældre Toyota, ligesom elektri- kerer har en Renault varevogn til alt sit udstyr.

Nettoudgift 17 mio. kr.

Chef for Rønne lufthavn er Ole Ulmits, der er født i 1935 og begyndte i Flyveradiotje- nesten i 1953. Han var i en del år knyttet til undervisningssektionen og rejste da land og rige rundt og afholdt prøver til VHF- og flyveradiotelefonistbevis. Han kom til Røn- ne i 1978, men flyttede året efter over i den administrative afdeling som souschef og blev chef i 1982.

Og han synes selv, at Rønne har alt hvad der behøves af udstyr. Der er ILS til begge baneenheder, VOR, NDB og radiopejler, li- gesom der står en TACAN på lufthavnens område. Den er ganske vist beregnet til militærfly, men DME-delen står til rådigh- hed for den civile trafik. Man har også mo- derne og rimeligt dimensionerede bygning- ger.

Det betyder dog ikke, at der ikke behøver at ofres noget på lufthavnen foreløbig. Næ- ste år skal man fx udskifte bane- og tær- skellysene, og det kan ikke klares over det normale vedligeholdelsesbudget, for det kommer til at koste ca. 5 mio. kr.

Rønne lufthavn hører i øvrigt nok til de statsvirksomheder, som det vil være svært at få privatiseret, for de årlige udgifter, inkl. bidrag til drift af sikringstjenesterne og til forrentning og afskrivning, beløber sig til ca. 21 mio. kr. – og indtægterne er kun godt 4 mio. kr.

Men vestdannerne behøver såmænd ikke have så ondt af det, for bornholmerne er også med til at betale DSB's underskud.

H.K.



Avtek 400 er et andefly i kompositbygning. Forvingen sidder så langt tilbage, at man ikke kan kalde den næsevinge, hvorfor fabrikken betegner den som den øverste vinge – kært barn har mange navne.

AVTEK 400 PRØVEFLØJET

Da det amerikanske forretningsfly Avtek 400 blev præsenteret på salonen i Paris i fjor (FLYV 9/84-261), hed det sig, at flyet ventedes i luften »om kort tid«. Det skete nu først den 20. september i år fra Camarillo lufthavnen i Californien (og ikke 17/8 som sætternissen fik det til i sidste nummer).

Avtek 400 er helt af kompositmaterialer. Henvend 70% af strukturen er lavet som en sandwich af plastic honeycomb (Du Pont Nomex) lagt mellem dæklag af lærred, baseret på et andet Du Pont produkt, Kevlar, der for samme vægt er fem gange så stærkt som stål. Alt i alt består flystellet af 51 præformede dele, der er limet sammen, så der er ikke nitter eller andre fastgørelsesmid-

ler, der kan forårsage revner og materiale-træthed.

Avtek 400 har forvinge over cockpittet, mens de to Pratt & Whitney PT6 turbinemotorer sidder oven på hovedvingen og har skubbende propeller.

Der regnes nu med en tophastighed på 765 km/t og et brændstofforbrug på 16 l pr. 100 km. Med rejsefart bliver rækkevidden 4.700 km, og startstrækningen angives til 350 m.

Det nye fly ventes typegodkendt i andet kvartal af 1986, og samtidig vil man begynde leverancerne. Prisen opgives til \$ 1,65 mio., og det siges at The Avtek Corporation har over 100 bestillinger.



Som man ser på dette billede, sidder forvingen faktisk højere end hovedvingen.

Til Aberdeen i Metro med Metro Airways

Siden den 5. oktober kan man komme rutefly fra Roskilde til Aberdeen. Man ganske vist ikke købe en billet mellem de to lufthavne, men godt en mellem Roskilde og Stauning og en mellem Stauning og Aberdeen. Baggrunden herfor er EF-direktiv nr. 83/416 af 25/7 1983, hvor Fællesmarkedet gav mulighed for opretten af interregionale ruter mellem lufthavne i medlemslandene på bestemte vilkår. I forventning om aktivitetsforøgelse i forbindelse med frigivelse af nye koncessioner i Nordsøen søgte Metro Airways tidligt trafikministeriet om koncession på ruten og fik den midt i juli i år i kraft fra 1. oktober. Det menes at være en af de første ruter efter de nye EF-stemmelser, og det havde været et stort arbejde for et lille firma at få alt klar til selskabets første internationale luftrute.

Nu er hovedpotentialet ikke folk fra Roskilde og Stauning, der har andre muligheder, fx med SAS via Stavanger. Nej, det er jyderne, hvor hvem det er blevet 4 timer hurtigere, 613 km kortere og 415 km billigere, end hvis de skulle via Kastrup.

Men hertil kommer, at jyderne og især vestjyder har en hel del samkvem med Skotland, og det er ikke alene oliebruschen, men også andre erhverv som søfart og visse industrier, og der var allerede stor interesse fra hele Vestkysten for den nye rute.

Ruten mellem Roskilde og Stauning begynder efter en lidt træg begyndelse med en betydelig fremgang og en økonomisk meget belægnings i år. Aberdeen-forbindelsen betyder en forøgelse af forbindelserne, idet der nu de fem hverdage bliver morgenforbindelser vestpå, og der vil nok være nogle passagerer, der foretrækker at tage med 0900 fra Roskilde i stedet for 0710. Der bliver nu ialt 3 forbindelser hver vej mandag til torsdag, 4 fredag, og en lørdag og en søndag.

Det betyder en bedre udnyttelse af Metro's Metro III fly, der nu skal flyve 7 timer daglig de fem dage, og det betyder naturligvis arbejde med eftersyn.

Pressetur i modvind

På præsentationsturen for presse med den 8. oktober var OY-GAW i Metro Airways nye bemaling godt fyldt op. En teknisk fejl havde allerede forsinket første morgen, så der var lidt ventetid, inden flyet dukkede op i Roskilde, skiftede besætning og påbegyndte ud og kl 0926 lettede med kurs mod Stauning i FL 180. Trods modvind blev vi 1006, steg ud for at komme gennem paskontrollen (enkelte nåede den nye free shop) og ud igen med nu også jydernes gæster ombord. 1026 lettede vi på ny, lod kysten ved Hvide Sande og fløj ud over det store hav.

etro Airways Flight
293 from Stau-
ng has just lan-
d... Her ses mod-
gelsen i Aberdeen.



Til de britiske øer flyver man jo ellers «den nemme» via Holland eller evt. »oven-
« via Norge, men her flyves der »tværs-
er«. Alligevel betragtes det ikke som en
dan over-vand-rute, der kræver ekstra
sikkerhedsudstyr, for med den højde, der
ives i, kan man det meste af tiden nå land,
is der skulle ske noget unormalt, fx er
avanger et stykke af vejen nærmest.
Desværre var det skyet begge veje, så vi
ke så noget til den med boreplatforme
folkede Nordsø. Vi klarede turen på fart-
anens 1 t 40 min og blev behørigt modta-
et af særkepibespiller, kiltklædt turist-
ef etc.

Interessant og travl lufthavn

Aberdeen er en by på ca 230.000 indbygge-
og lufthavnen Dyce ligger ca 11 km nord
den og har gjort det i præcis 50 år. Den
ev oprettet i 1934 af den legendariske
ic Gandar Dower, der satte indenrigske
ter igang. Under 2. verdenskrig var plad-
en RAF-base, og efter krigen blev den offi-
el lufthavn, nu en af de 7 under British
ports Authority. Vi så en lille videofilm
ed bl.a. Gandar Dower, der ikke havde
eret tilfreds med den måde, man havde

overtaget havnen fra ham på. På interview-
verens spørgsmål om, hvorvidt han havde
været utilfreds, svarede den gamle knark »I
consider this an absolutely stupid ques-
tion!« – man kunne tit ønske sig, at andre
interviewede i TV og radio havde mod til at
sige noget sådant.

Aberdeens store tid kom, da Nordsøen
blev et olie-indvindingsområde, og da der
især blev helikoptertrafik fra pladsen ud til
olieboreplatformene. Fra 1970 voksede og
voksede trafikken og gjorde en overgang
Aberdeen til Storbritanniens tredje-travle-
ste lufthavn, hvad angår starter og landin-
ger. I de sidste 12 måneder før vort besøg
havde der været ca 83.000 starter og lan-
dinger, fordelt med 37.000 på fastvingede
fly og 46.000 på helikoptere. Der blev dog
befordret flest passagerer med de første,
nemlig godt 1 million mod knap 700.000
med helikopterne, men dette er nok til at
gøre Aberdeen til verdens travleste heli-
kopterlufthavn.

Der er fire selskaber med store hangar-
og værkstedsanlæg, egne terminaler
m.m., nemlig Bristows, British Airways He-
likopters, British Caledonian Helicopters
og North Scottish Helicopters, og de bruger
gennemgående store helikoptertyper

som Sikorsky S61 og S76, Aerospatiale Su-
per Puma og Boeing-Vertol 234 Chinook
m.fl.

Selv om vi ikke netop opholdt os der i
myldretiden, var der livlig trafik af stående,
rullende, startende og landende samt i luf-
ten stillestående helikoptere i alle farver.
Passagererne har kun én farve: orange!
Det er pudsigt at kigge ind gennem vindu-
erne til en helikopterventesal og se alle
passagererne sidde og vente i deres over-
levelsdragter.

Men vi havde kun et par timer til det hele
og måtte snart gøre os klar til hjemrejsen
fra terminalen for fastvingefly, en nydelig
moderne bygning, der ligesom den pyra-
midformede flyvekontrolbygning er lidt
for sig selv.

Turistfolkene havde gerne vist os mere af
mulighederne for at bruge Skotland til ferie-
formål. Blandt disse er et helt specielt,
som der før er gjort opmærksom på i FLYV:
bølgeflyvning med svævefly i Aboyne – der
stod tydeligt lenticulære skyer derude
vestpå, så nu har jyderne fået en nem for-
bindelse til en guld- eller diamanthøjde, fx
til »grøn« eller »rød« pris.

Hjem i medvind

Nogle »rigtige« passagerer havde sluttet
sig til selskabet i kabinen på hjemturen og
blev i dagens anledning beværtet med
drikkevarer med Skjerns viceborgmester
og Staunings lufthavnschef i stewardrol-
len – et anstrengende job for et par mand-
folk over alm. stewardessestørrelse i en
ikke særlig høj kabine!

Det tog kun 1 time 20 min. til Stauning
hvor fartplanens ophold på 30 blev til 48
min på jorden, så driftschef Ole Vinther
begyndte at spekulere på, om man havde
regnet for rigeligt. Turen til Roskilde blev
klaret på 32 minutter, hvor en ny besæt-
ning stod klar for at overtage aftenturen
efter chefpilot Karl Hansen og kaptajn H.
H. Magnussen, der havde vagten på pres-
seturen.

Det skal blive spændende at se, hvordan
den nye rute udvikler sig.



af Bristows talrige Sikorsky S61 helikoptere på Aberdeen-basen.

P.W.



Sikorsky S-75 betegnes som den første militære hel-komposit helikopter.

Komposit-helikopter

Sikorsky indledte den 27. juli prøveflyvninger med S-75, en helikopter med flystel helt af kompositmaterialer. Den er bygget på bestilling af den amerikanske hær under projektbetegnelsen ACAP (Advanced Composite Airframe Program) og har plads til to piloter og seks fuldt udrustede kampsoldater.

Motorinstallation (to Allison 250-C30) og rotorsystem er taget fra den civile S-76, men flystellet er helt nyt. Det har 65% færre dele og 75% færre nitter o.l. end et tilsvarende af metal, og det har sparet 24% i vægt og 23% i pris, ligesom der med hensyn til pålidelighed og vedligeholdelse opnås en besparelse på over 20%.

Flystellet er endvidere mere »ballistisk tolerant« end et af metal, og det er konstrueret, så de ombordværende kan overleve et lodret fald med hastigheden 12,7 m/s og efterfølgende væltning.

Data og præstationer: Rotordiameter 13,3 m, total længde 15,9 m, højde 4,5 m. Tomvægt 2.700 kg, fuldvægt 3.850 kg. Max. hastighed 278 km/t. Flyvetid 2:20 timer.

AMX programmet

Prototype nr. 1 af det italiensbrasilianske jordangrebsfly AMX fløj første gang den



Italien og Brasilien bygger i fællesskab AMX-flyet, der er beregnet til jordangreb.

15. maj, men efter fire vellykkede flyvninger måtte det foretage en nødlanding og blev ødelagt. Piloten omkom senere af sine kvæstelser.

Der er tre fabrikker engageret i AMX, Aeritalia, Aeromacchi og Embraer. Den havede prototype var monteret af Aeritalia, mens Aeromacchi tog sig af nr. 2, der blev rullet ud den 5. juli. Den blev overført til Aeritalia flyvepladsen Caselle ved Torino og ombygget, så den kunne overtage det program, der skulle udføres med nr. 1.

Prototype nr. 5, der er under蒙tering hos Aeritalia i Torino, vil blive overført til Venegono, hvor de flyveprøver, som er overdraget til Aeromacchi, vil blive udført. Prototyperne 4 og 6, der bygges af Embraer, berøres ikke af ændringerne i programmet.

AMX er et ensædet subsonisk fly med en 5.000 kp Rolls-Royce Spey Mk. 807. Den italienske udgave skal have en 20 mm M61A1 Vulcan maskinkanon, den brasilianske to 30 mm DEFA 554 kanoner. Desuden kan der medføres en udvendig last på over 3.500 kg. Det italienske flyevåben planlægger køb af 189 fly, det brasilianske af 79. Embraer fremstiller vinger m.v. til alle fly, Aeromacchi forkroppene og Aeritalia centersektioner, halefinne, rotorflader m.v.

HALVAUTOMATISKE COCKPIT

Hvordan to piloter betjener den ny teknologi i et moderne trafikfly

Den 9. november indsatte Lufthansa Airbus A310 på aftenruten om fredagen mellem Frankfurt og København. Den har plads til 189 passagerer på økonomiklasse og 18 på første, ialt 207 eller 50 mere end den hidtil anvendte Boeing 727, som derfor fortsætter på de øvrige ture på ruten. Sommer planlægger Lufthansa imidlertid at indsatte A310 fire gange om ugen.

A310 har været i drift hos Lufthansa den 10. april 1983, og har allerede vist sig være et godt køb med meget fin driftsøkonomi, så god, at Lufthansa-ledelsen kaldte den for »vores lille sparegris«.

Lufthansa's egen idé

Lufthansa har så meget mere grund til at være stolte over A310, for det er i virkeligheden det tyske selskab, der er far til Airbus bussens lillebror. Midt i halvfjerdserne var man nemlig på udkig efter et fly til at udfylde hullet mellem Boeing 727 (155 passagerer) og Airbus A300 (249 passagerer). Airbus Industrie foreslog en A300 med 7 kortere krop, men selv om det ville reducere passagerkapaciteten til ca. 200, gav det ikke en tilsvarende forbedring i driftsøkonomien. Lufthansas teknikere sagde, at sådant fly måtte have en ny vinge.



Konventionel vinge



Transsonisk vinge (Airbus A 310)

Nyt profil er med til at gøre A310 økonomisk.

Resultatet blev så A310, hvis vinge 50% tykkere ved roden end A300's, men alligevel vejer 5.000 kg mindre og giver desuden mindre luftmodstand. Ved at over til andre letmetallegeringer og ved udstrakt anvendelse af kompositmaterialer til sekundærstrukturen har man fået gennemført en betydelig vægtreduktion, hvilket i forening med den forbedrede aerodynamik har mindsket brændstofforbruget meget betydeligt.

Swissair var den første køber med ordre på 10, derpå kom Lufthansa med 20, hvoraf de sidste skal leveres i 1990. Den første A310 blev prøvefløjet den 5. august 1982. Typegodkendelsen forelå den 1. marts 1983.

mand i cockpittet

teknologi gjorde det muligt for Airbus ustrie at tilbyde A310 med tomands- cockpit.

A310 har katodestrålerørinstrumentering (EFIS) med to billedskærme foran førerpilot, øverst Primary Flying Display, og anden Navigation Display.

Individuelt har den ECAM, Electronic Centralised Aircraft Monitor, med to billedskærme midt på instrumentbrættet. Så længe alt går normalt til, fungerer den venstre af disse som huskeseddel for besætningen (Memo). Flyet er udrustet med en række systemer og anlæg, som kun bruges af og til, fx APU, »Fasten Seatbelts« og »No Smoking« skilte samt landingslys. Så længe de er slået til, registreres det på hovedskærmen, så piloten kan huske at slå dem fra, når der ikke længere er brug for dem. I nederste del af Memo-billedet ses til stadighed den udvendige lufttemperatur og den tilbageværende brændstofmængde.

Højre skærm bruges normalt til rutineoplysninger. Hvilke afhænger af den øjeblikkelige flyvefase. Står flyet på jorden, vises programmet »Døre«, og der vises en skitse af flyet, hvor der med gule punkter og skrift angives, hvilke døre der er åbne. Når dørene er lukket, bliver symbolet grønt og skriften hvid.

Når besætningen har sikret sig, at alle døre er lukket, starter de motorerne. Dermed skiftes der til programmet »Motorer« med supplerende oplysninger om fx tryk, -temperatur og -mængde, som hovedmotorinstrumenterne ikke siger noget om.

Når flyet er begyndt at køre, angives under overskriften »Hjul« bremsernes temperatur, så besætningen kan være sikker på, at bremserne har nået at køle tilstrækkeligt inden sidste landing, og under selve rejsen gives oplysninger om kabinetemperatur samt forskellige sekundære motordata.

hvis det går galt

rutineoplysningerne på begge skærme giver straks plads for noget vigtigere, så snart et af flyets systemer rammes af en fejl. Det kan bedst forklares ved et eksempel.

A310 har tre uafhængige hydrauliske systemer, betegnet blå, grønt og gult. Vi antager, at pumpen til det blå system ikke fungerer og giver tryk. Nu sker der flere ting på én gang. En klokke går i gang, og i advarselslampeboxen blinker en gul lampe med bogstaverne HYD for at vise, at der er en hydraulikfejl. Samtidig tændes FTL CTL (Flight Control) lyset, fordi visse rorflader ikke længere får hydraulisk kraft.

I loftspanelet er kontakten til den af det blå system betjente yaw damper nr. 1 trykket over på stillingen OFF. I det venstre systemfelt lyser den øverste halvdel af de gule trykkontakter gult: HYD B, SPLR 1, SPLR 7, SPLR 3+2.

Men piloten interesserer sig først og fremmest for, hvad der står på den venstre billedskærm, hvis rolle ikke længere er huskeseddel, men Warn: *Blue Pump Low Pressure* står der med den gule advarselsfarve og omkring følger virkningen *Blue System Low Pressure*. Med blå bogstaver opfordres han til at slå pumpen fra.



Her er Lufthansas lille sparegris, der nu også kan træffes på Kastrup. Airbus er et af de mest internationale fly: konsortiet er engelsk-fransk-tysk, men motorerne amerikanske, mens både hollandske og spanske fabrikker er med til at fremstille dele af flyet.

Systemdisplay'et (højre skærm) er slået over på hydraulik og viser skematisk fejllens virkninger: Det grønne og det gule system arbejder begge med normalt tryk, 3.000 psi, men det blå systems ledninger og pumpe vises med den gule advarselsfarve og trykket 0 psi.

Piloten efterkommer nu warn displayets opfordring og deaktiverer pumpen ved hjælp af trykknappen B PUMP i HYD PWR delen af advarselspanelet. Lofts-displayet kvitterer; under overskriften HYD kommer der med hvidt *Blue Pump Off*.

I betjeningsstaturet for de to displays tændes der nu for lyskontakten CLR -

(Clear). Når der trykkes på den, ophører advarselslampen HYD med at lyse, og på de to billedskærme fremkommer under overskriften FLR CTL (Flight Controls) de til afhjælpning af fejlen nødvendige informationer og anvisninger.

Til venstre de berørte systemer: Jack nr. 1 til slats, spoiler nr. 7 såvel som nr. 3 og 2 med opfordring til at slå dem fra og endelig yaw damper nr. 1, der jo allerede er slået fra. På højre skærm vises alle styrefladerne, med gult de, der er berørt af det blå hydrauliksystems bortfald.

Når alle anvisninger i det venstre display er fulgt ved tryk på de respektive knapper i overhead-panelet, lyser CLR-tasten i betjeningspanelet igen. Et tryk på den, og FTL CTL lyset i advarselslampeboxen går ud.

Warn displayet viser nu under overskriften Status følgerne af hydraulikfejlen: Spoilers virker kun delvis, og slatsene vil køre langsommere ud, hvorfor den normale landingsstrækning må multipliceres med 1,2.

På den højre billedskærm er der intet nyt at berette. Den er allerede vendt tilbage til at bringe rejseoplysninger, og nok et tryk på CLR, så vender venstre skærm tilbage til rollen som huskeseddel.

Flyvemaskinisterne overflødige

I modsætning til fx SAS har Lufthansa holdt fast ved rigtige flyvemaskinister med en teknisk baggrund frem for at anvende pilotuddannede systemoperatører i fly med tre mand i cockpittet.

Indførelsen af A310 har derfor bevirket, at man har fået for mange flyvemaskinister, men alle, der består en prøve, får tilbud om at blive uddannet til trafikflyvere. Uddannelsen, der dels foregår på Lufthansas skole i Bremen (teori), dels i Phoenix, Arizona (flyvning) varer ialt halvandet år.

H.K.



Udsnit af forsidebilledet med ECAM-billedskærmene og motorinstrumenterne mellem dem.

10 ÅR OG 1000 MOTORER



En karakteristisk form kendetegner indsgubningen til CFM56-3 motoren på Boeing 737-300, som Maersk Air har bestilt to af.

For ti år siden gik General Electric Company (U.S.A.) og SNECMA i Frankrig sammen og dannede CFM International til udvikling og produktion af fanjetmotoren CFM 56. Der gik imidlertid næsten 8 år, før CFM modtog sin første bestilling, og da var der gået fem år, siden den første prøvemotor var blevet kørt for første gang. Men så kom der gang i salget. CFM kunne i år registrere salget af motor nr. 1.000, og produktionen, der i øjeblikket er på 25 motorer om måneden, sættes nu op, så man ved slutningen af 1986 er oppe på en årsproduktion på over 500 motorer. CFM regner nemlig med at sælge endnu 3.000 motorer i løbet af de kommende 15 år.

10-tonner

Allerede i 1969 havde SNECMA projekteret en motor med betegnelsen M56 på ca. 10.000 kp (»10 tons«), idet man forudså et behov på en motor i denne størrelse til afløsning af de motorer på 6-7 tons, som første generation af jettrafikflyene anvendte.

Men udviklingen af en jetmotor er kostbar. Omkostningerne nærmer sig halvdelen milliard dollars, og stykprisen for en motor i den nævnte størrelse ligger på under 1 million, så SNECMA ville gerne have en partner at dele den økonomiske risiko med, helst en, der kendte det civile marked og var kendt af dette, for hidtil havde SNECMA hovedsagelig fremstillet motorer til militærfly.

I Amerika havde General Electric arbejdet på et projekt til en motor i samme størrelse, baseret på kernen fra den militære F101 motor til det strategiske bombefly Rockwell B-1, for man ville også gerne have en andel af det marked, der domineredes af konkurrenten Pratt & Whitney med

JT8D (DC-9, Boeing 727 og 737).

I april 1971 begyndte SNECMA at se sig om efter en samarbejdspartner, og i december 1971 blev man enige med General Electric, omend den formelle oprettelse af CFM International først fandt sted i 1974.

De to fabrikker kendte hinanden udmærket, for SNECMA er en vigtig underleverandør (27%) til General Electric CF6-50 motoren til Airbus A300, og den foreslåede 10-tonns motor konkurrerede ikke med nogle af General Electrics øvrige produkter.

Samarbejdet blev mødt med megen skepsis, måske især fra de øvrige motorfabrikanter side, og da det først var en realitet, gjorde man alt for at forpurre det. Og det var nær lykkedes. F101 motoren anvendes i den højt-klassificerede strategiske Rockwell B-1 bombefly, og det kneb meget med at få frigivet dens teknologi til eksport – det måtte ordnes på et topmøde i 1973 mellem den franske og den amerikanske præsident!

Den 29. juni 1974 blev den første CFM56 prøvekørt hos General Electric i Evendale i Ohio. Motoren var første gang i luften den 16. februar 1977 i en McDonnell Douglas YC-17 prototype, men hovedparten af udviklingsflyvningerne blev foretaget i en tidligere SAS Caravelle III med en CFM56 i den ene nacelle.

Typegodkendelsen forelå den 8. november 1979, og CFM56 var den første motor, der samtidig blev certificeret efter både amerikanske regler (FAR Pt. 33) og europæiske (JAR-E).

Nye motorer i ikke helt nye fly

CFM56 er ikke blot stærkere og har et lavere specifikt brændstofforbrug end forrige generation af jetmotorer. Den er også betydeligt støjsvagere og dens udstødning er renere. Det fik Boeing til at installere fire

CFM56 i en fabriksejet Boeing 7 den udgave havde ikke kundetækken i form af nybyggede fly eller ningssæt, så ældre fly kunne bringe opfyldte de nye støjnormer.

Ideen med at sætte nye motorer helt nye fly slog derimod godt an for angår DC-8. I begyndelsen af 1979 te tre ejere af store DC-8-60 flåder ville udskifte disses JT3D motorer med CFM56, og dermed var der basis for te den fransk-amerikanske motor i tion.

Det er ikke McDonnell Douglas Camma Corporation, der styrer udskiftningsprogrammet, men mange af ningerne udføres på underleverandøris af Douglas-fabrikken i Tulsa, ma. Med CFM56 motorer skifter l tegnelse til DC-8-70. Den første af i drift den 24. april 1982, og henvend har nu fået de nye motorer.

Også USAF går ind for tanken om udskiftning. En KC-135R prototype (reengined) var i luften første gang august 1982, og efter et års intensivering skrev man kontrakt med Boeing Airplane Company om ombygning af 29 fly plus et til det franske flyvevåben. Det formål har Boeing bestilt 146 (inklusive reservemotorer), men de begyndelsen, for ifølge den seneste 5-årsplan kalder ombygges yderligere C-135, og det franske flyvevåben har også at installere CFM56 i sine C-135F.

Den udgave, der anvendes i DC-8 tegnes CFM56-2. Den har en starteffekt på 10.880 kp, hvorimod den i Boeing anvendte CFM56-2B1 (militær betegnelse F108) kun er på knap og næp 10 tons lig 9.970 kp.

- og i nye

Og CFM56-3 har endnu mindre starteffekt nemlig 9.070 kp. Den har samme kompressor lavtryksturbiner som -2, men en ny kompressor ca. 20 cm mindre diameter, baseret på CF6-80. Den sender kun fem gange så meget luft uden om motoren som CFM56-2, men, hvorimod forholdet for forbrug er seks.

CFM56-3 anvendes i den nye Boeing 737-300, der nu er taget i brug hos Maersk Air og Southwest Airlines. Boeing har på foreløbig 124 Model 373-300, hvorefter Maersk Air.

Med CFM56-4 øges starteffekten til 10.880 kp takket være en omkompressor fansektion. Denne udgave er under udvikling og ventes først typegodkendt i 1987. Den er beregnet til installation i Boeing Airbus A320, der skal i drift i 1988.

Af de 1.000 første bestillinger på CFM56-4 tegner -2 sig for de 65%, -3 og -4 holdsvist 27 og 8%.

CFM56-2 har en diameter på 180 cm, 243 cm lang og vejer i »tør« tilstand 1.940 kg. De tilsvarende tal for -3 er 161 cm og 1.940 kg.

Arbejdet mellem de to partnere er gået så sådan, at General Electric er ansvarlig for integration af konstruktionsprogrammet samt for styringen af motorkernen og styrturbinen, mens SNECMA's andel er lavtrykkompressor, reversering, gearbox og motorudstødning.

SVÆVEFLYVER-JUBILÆET

Unionens 50-års reception i Idrættens Hus 5. oktober



gamle minder opfriskes af Hartvig Jensen, Johs. Thinesen, Erik Eckert og G-V. Binderantz.



erda Halling, Mogens Buch Petersen, Åge Dyhr Thomsen og Kaj V. Pedersen.



idtsjælland: Mogens Henriksen, Henrik Henriksen, Paul Buchwaldsmussen og Asmus Kristensen.

er lyttes til en tale. LS-4 i den ene ende – der var en abby i den anden.



Nuværende formand hilser på sin første forgænger S. Tscherning Dannerbo.



Første unionspersonale: Lisa Bøtker (dengang Engblom) og Erik Eckert.



Ole Brandt har overrakt en ny Codanpokal til Bent Holgersen.



Jalmer Clod Nielsen i en Spatz på pladsen ved Søholt. Bagved en Nimbus (?) fra dengang dette navn ikke betegnede et svævefly.

Silkeborg



Flyveklub

Har eksisteret uafbrudt
i 50 år

»Dette kan kun Aviator med rette hævde at have gjort bedre«, påstod dansk svæveflyvnings pioner og ældste aktive instruktør **Gunnar Christiansen**, æresmedlem af Silkeborg Flyveklub. Mange af klubbens ca. 80 aktive medlemmer, især de yngre, ved ikke, hvor meget Gunnar har udrettet til gavn for den sport og den klub, de har så megen glæde af; for den pæne, gamle herre går stille med dørene, når han dukker op på Christianshede for at tage del i aktiviteterne, således som han har gjort det lige siden klubbens stiftelse for 50 år siden.

Et gennemsyn af Gunnars scrapbog med talrige avisartikler og -billeder om Silkeborg Flyveklubs forberedelser til og udøvelse af svæveflyvesport, og ikke mindst om Gunnars personlige præstationer, taler sit tydelige sprog. Jeg var i Luftmeldekorpset sammen med Gunnar i flere år, før det gik op for mig, at Gunnar gav sig af med svæveflyvning, og dette vidner om hans beskedenhed. Gunnar gjorde mig til svæveflyver.

Jamen, hvad har »Knast« da udrettet? Han byggede sit eget svæveplan, en forbedret Stamer med båd, og satte både dansk og skandinavisk rekord i varighedsflyvning over stejllangen ved Lønstrup. Silkeborg-svæverne var de første, som udnyttede hangvinden på dette sted. Senere lavede Unionen sommerlejr dér og byggede en hangar.

I 1947 satte Gunnar danmarkrekord i strækflyvning ved at flyve Babyén (OY-DAX) 149 km fra Silkeborg til Sæby. Desuden fik han sit instruktørbevis (flyvelærerbevis) så tidligt som i 1939 og besidder klubbens eneste skyflyvningscertifikat og -instruktørbevis. Ingen af de andre Silkeborg-pionerer fra 39'erne kan den dag i dag trække et gyldigt S-certifikat (nr. 70) og instruktørbevis (nr. 34) op af lommen, således som Knast.

Klubbens Stamer, SG-38, 2G, Grunau Baby, Spatz og Mucha Std. ældedes og faldt fra, men Gunnar, der fløj dem fra markerne ved Vr. Kejlstrup, Christianshøj, Sø-

holt og Christianshede overlevede dem alle, og fløj mange flere: Lehrmeister, Ka-6 CR, Standard Austria, Ka-6 E, Standard Libelle, Blanik, Twin-Astir og ASW-15, hvoraf samtlige undtagen SH'en endnu findes på Christianshede.

Som instruktør fra 1939 (ja, faktisk tidligere) indtil i dag har Gunnar med sin flid og vejløshed og sit gå-på-mod været med til at oplære et flertal af vore vordende svæveflyvere og konkurrencepiloter. Mange af dem har opnået fremragende resultater med de nyere og hurtigere svæveflytyper. Varighedsflyvning eksisterer ikke mere som rekorddisciplin, men det gør til gengæld højstighedsflyvning, og på dette felt har nogle af hans tidligere flyveelever klaret sig fin, såvel regionalt som nationalt. Således har **ib Wienberg** sat danske rekorder og erobret titlen som danmarksmester i efterhånden tre forskellige klasser: klub-, standard og 15 m-klasse, senest i 1983. **Anders Ulrich** blev nr. 1 i Arnborg Åben 1982, og **Jens Peter Toft Jensen** har erobret højdede-

Nutidens Twin Astir på Christianshede – ingen af delene turde man drømme om for 50 år siden.



ant, Ib Wienberg og Lars Jespersen discediamanter og 15 piloter måldiaman-Disse resultater er til at tage og føle på kaler og diplomer).

profæerne og de mange dejlige flyveop- elser, vore kammerater har vundet eller t, kan naturligvis ikke tilskrives en en- dygtig og inspirerende instruktørs ind- s, men er alle vore flittige og ansvarsbe- ste instruktørers fortjeneste. Selv om vi e kan sige os fri for uheld gennem dette ve århundrede, kan vi i dag prise os kelige over, at intet medlem af Silkeborg Flyveklub nogen sinde er omkommet ved g af vort materiel. Vi har lært at lytte til ruktørernes advarsler, at værdsætte kerhedsforanstaltningerne og er ind- edede på at gøre, hvad vi formår for at ebygge og undgå ulykker under udøvel- af vor kære sport.

landt de ældre, endnu aktive medlem- r fra før den 2. verdenskrig kan nævnes y Kristoffersen, vort nye æresmedlem. Så han har gjort en stor og uvurderlig sats til gavn for Silkeborg Flyveklub, r som den der har siddet længst i for- ndsstolen (16 år), som førsteinstruktør som materielkontrollant. Næppe noget let medlem har lagt et tilsvarende stort al arbejdstimer i klubbens bygge- og ægsvirksomhed; og selv om Villy godt , at der vil blive trukket store veksler på s faglige evner som alsidig håndvær- er det ham, der taler ivrigst for en snar- udvidelse af vort klubhus.



Pinar Christensen

År på Christianshede

n den første danske svæveflyveklub te vi egen flyveplads, og vi ejer nu et 0 x 200 m græsareal, der er »så jævnt n en asfaltbane«. Sådant har gæstende rforflyvere udtrykt det, og den er place- i Damarks bedste termikområde, hvil- svæveflyvende gæster har lært at sætte s på.

i har 500 m² hangar, to lukkede garager rullende materiel og transportvogne, rktsted, briefingrum og separat bygning d depot og to toiletter med brusebad, et rt antal weekendhytter og et godt fami- lilmjød med børnelegeplads og camping- råde ved klubhuset.

lt dette kan især de yngste medlemmer ke de gamle, de ældre og de forhenvæ- de medlemmer for; thi de unge kan hø- frugten af de gamles sved. Sådant har altid været, hvilket ikke er ensbetyden- med, at der intet er for de unge at udret- Nej, smøg I lærerne op, og byg videre det gode og solide fundament, jeres jængere har lagt. Tro endelig ikke, at er nok at opretholde og udnytte arven! betroede talenter skal yngle, og det r kun gennem fornuftige investeringer i



Villy Kristoffersen



Ib Wienberg

nyt materiel, især nye og bedre fly, et nyt spil, der kan sætte det gamle på udskift- ningsbænken, en hårdt tiltrængt klubhus- udvidelse og fortsat uddannelse af gode instruktører, der kan oplære nye dygtige konkurrenceflyvere. Sidstnævntes betyd- ning for klubbens renommé må aldrig un- derkendes, fordi opsigtsvækkende sports- lige resultater vækker beundring blandt unge potentielle svæveflyvere; og vi ved, at enhver sportsklub hurtigt kan gå til grun- de, hvis den ikke kan tiltrække nye med- lemmer.

Silkeborg Flyveklub har taget forskud på jubilæumsfestlighederne ved en stort an- lagt åbent hus-dag. Dette arrangement, som afvikledes den 26. maj 1984, blev en udtalt succes; alt fungerede som planlagt, og i løbet af dagen strømmede folk til i så stort tal, at naboens mark måtte tages i brug til parkering af de mange biler.

Programmet bød på præsentation af alt klubbens materiel, inklusive de syv klubfly samt 8 private svæveplaner. Et antal vete- ranmotorfly fra Stauning og Forsvarets T-17 ankom, og sidstnævnte viste før retur- flyvningen et imponerende kunstflyv- ningsprogram. Derudover vistest kunstflyv- ning af et Pilatus-svævefly fra Herning, og motorflyet Pitts Special. Sønderjysk Fald- skærmsklub viste mærkelanding med parasails, og sidste punkt på programet var ballonskipper Henning Sørensen's op- stigning med to af vore tidligere formænd, Villy Kristoffersen og Torkild D. Koch. Fra kl. 11 til 20 gennemførtes i alt 77 passager- flyvninger med Lehrmeister, Blanik, Twin- Astir og Motorfalke.

Jubilæumsdagen den 3. december 1984 fejres af praktiske grunde lørdag den 1. december med reception kl. 15-17 og fest- middag fra kl. 19 på Gl. Skovridergaard i Silkeborg.

I anledning af 50 års dagen udgiver klub- ben på Forlaget Cumulus »Silkeborg Fly- veklubs Historie 1934-1984«, udarbejdet af Carl Ulrich. Værket er på 62 dobbeltspalte- de sider med 94 fotos, og det trykkes på Brædstrup Bogtrykkeri i 500 eksemplarer, hvoraf halvdelen uddeles gratis til med- lemmer af alle kategorier m.fl., mens re- sten sælges til fordel for Silkeborg Flyve- klub.

Carl Ulrich.

Porsche-motoren godkendt

Den Porsche-flyvemotor, som vi omtalte i nr. 12/1983, er nu typegodkendt af de tyske luftfartsmyndigheder den 27. september efter to års arbejde. Den hedder PFM 3200 og er på 212 hk, tilladt til både bil- og fly- benzin. Efter prøverne på en Cessna 182 er man nu ved at montere et eksemplar i en Mooney 201.

Socata TB 21

Den TB 21, hvis førsteflyvning vi nævnte i nr. 11, er en kraftigere version af TB 20 Trinidad, udstyret med en turboladet Lyco- ming TIO 540-AB1AD motor. Den sigter specielt på det amerikanske marked og ventes godkendt af franske og amerikanske myndigheder næste år.

Nyheder i Valbrembo

Den 10. svæveflyveudstilling i Valbrembo i Italien i slutningen af september har udvik- let sig fra et brugtflymarked til en begiven- hed, som de førende fabrikker er med i. Elan viste DG-300, Grob Twin Acro og G 109 B, Schempp-Hirth Discus og Janus CM, Schleicher ASK-23, franskmandene PIK 20 B – og for første gang i verden præ- senteredes AN20 K Piccolo, der betegnes som det fly, der stod nederst på prislister. Dette blev hilst med glæde i en tid, hvor stigende priser gør ekspansion af svæve- flyvesporten næsten umulig, og man hå- ber, at eksemplet vil smitte.

Herudover var der ultralette og 20 brugte fly.

Tosædet ASW 22

Foruden at være ensædet svævefly og mo- torsvævefly er Schleichers åbenklassefly nu også bygget som tosædet, dog kun i et enkelt specialeksemplar til forsøg på at sætte rekorder i Australien i vinter. ASW 22-2 har krop og understel fra FS-31 fra Stuttgart, dog forsynet med et ASK 21 cockpitområde, samt vinge og haleparti fra ASW 22. Den er bygget til rekordpiloten Erwin Müller.

Pégase BC

I fortsættelse af vor artikel i sidste nummer om Centrair Pégase kan vi nu oplyse, at den udgave, hvormed J-C. Lopitiaux vandt såvel EM i Vinon som de franske mester- skaber ved Cahors, nu betegnes Pégase BC. Denne udgave er nu valgt til såvel Lopi- tiaux som G. Navas til VM i Rieti næste år.

BC har modificeret profil og er udstyret med 4 uafhængige vandtanke (to foran og to bag hovedbjælken) og vil blive yderlige- re forbedret til Rieti. Fx bliver mini-wing- let'erne ændret for at give bedre egenskaber ved lav hastighed, ligesom hovedhullet bliver affjedret og får hydraulisk skive- bremse.

Et begrænset antal kan lejes ud til andre lande med instrumenter og transportvog- ne.

BØGER TIL JUL

Den lodretstartende jager

Roy Braybrook: *British Aerospace Harrier and Sea Harrier*. Osprey, London 1984. 200 s., 20 × 28 dm. £ 8,95 indb.



Forfatteren, der er medarbejder ved Air International og bidrager til en lang række andre flyveblade, har en fortid som projektingeniør hos Hawker Aircraft Ltd., hvor han var med til udviklingen af, hvad der senere blev til Harrier. Han har senere været knyttet til Hawker Siddeley Aviation's tekniske salgsafdeling for militærfly. Det giver ham en ganske særlig baggrund til at beskrive udviklingen af verdens første operationelle VTOL-kampfly.

Med i købet får man et kapitel om andre VTOL-fly, propel- og jetdrevne, et personligt portræt af den berømte flykonstruktør Sydney Camm og en indgående skildring af Falklandskrigen. Sidstnævnte afsnit fylder over en tredjedel af bogen og naturligt nok stærkt præget af Harrier-operationerne.

Der er skrevet adskillige bøger om Harrier, og hvilken der er bedst, er det svært at afgøre. Men denne her rangerer i hvert fald højt – og så er der mange og store billeder, en del i farver.

Radarvarslingsfly

Mike Hirst: *Airborne Early Warning*. Osprey, London 1983. 192 s., 20 × 28 cm. £ 11,95 indb.

Radarvarslingsfly er noget af det dyreste med vinger. Stykprisen for et fly som Boeing E-3 Sentry (AWACS) ligger på omkring 650 mio. kr., snarere mere.

Der er derfor ikke fremstillet ret mange, hverken med hensyn til typer eller individer, og litteratur om den har hidtil stort set været begrænset til omtale i opslagsværker, for af let forståelige grunde er fly udrustet til AEW (Airborne Early Warning) omgivet med stor hemmelighedsfuldhed.

Med denne bog løfter sløret, endda et ordentligt stykke. Forfatteren gennemgår den historiske udvikling frem til Falklandskrigen, radarteknologien og de forskellige flytyper, ligesom han også kommer ind på de mange forhandlinger og overvejelser, der har været på området, ikke mindst med hensyn til NATO's »fællesindkøb« sidst i 1970'erne.

Det er en meget interessant bog, og den er særdeles velillustreret. Udover de mange fotos af varslingsfly og deres interiører er der også en række tegninger af forskellige projekter, fx en AEW-udgave af Hawker Siddeley 125, til brug fra hangarskibe!

Lægebog for piloter

Eric G. Anderson: *The Pilot's Health*. TAB Books Inc., USA. 13 × 21 cm, 248 s., 48 ill. \$ 14,95 hf.

Egentlig havde jeg ikke megen lyst til at læse denne bog, for helbredsager har man jo hørt nok om gennem årene. Men jeg blev glædeligt overrasket, da jeg kom igang, for bogen, der er skrevet af en praktiserende læge, som er aktiv pilot, er velskrevet og humoristisk midt i alvoren med ikke bare at bestå helbredsprøver, men generelt at holde sig i sund fysisk form.

Den giver praktiske råd for enhver, også ikke-flyvere, herom, fortæller om kroppen og dens påvirkninger – hvad der er godt og skidt for den – samt om forskellige sygdomme, undersøgelser og behandling. Og den gør det som sagt på en måde, der er til at holde ud.

PW

3 rejsebøger

Don & Julia Downie: *Your Mexican Flight Plan*. TAB Books Inc., USA. 21 × 13 cm, 262 s., ill. Pris hf. \$ 12,95.

Frank Kingston Smith: *Flying the Bahamas*. TAB Books Inc., USA. 21 × 13 cm, 278 s., 149 ill. Pris hf. \$ 10,95.

Peter N. Forman: *Flying Hawaii*. TAB Books Inc., USA. 21 × 13 cm, 153 s., 33 ill. Pris hf. \$ 9,95.

Det kan synes mærkeligt i FLYV at anmelde rejsebøger om så fjerne mål som ovenstående. Men det viser sig, at vore læsere – motorflyvere som svæveflyvere – finder lejlighed til at flyve aktivt de mærkeligste steder på jorden, så skulle nogen få lyst til at flyve i Mexico, på Hawaii eller Bahama-øerne, så vil de kunne drage nytte af disse bøger, der foruden turistmæssig giver mange praktiske flyvemæssige oplysninger.

Komposit-bygning for hjemmebyggere

Jack Lamble: *Composite Construction for Homebuilt Aircraft*. Aviation Publishers, USA. 16 × 24 cm, 240 s., 150 ill. Pris hf. \$ 15,95.

Forfatteren er en meget alsidig flyver, bygger og skribent og har her lavet en bog for folk, der selv bygger fly i en af de forskellige former for kompositkonstruktion. Han beskriver både en række typiske flytyper, de anvendte materialer, og hvordan man bærer sig ad med at få de nye materialer til at blive til fly på den sikreste mulige måde. Han har selv oplevet at blive forgiftet af epoxy!

Flytperne strækker sig helt til de »exotiske« i form af MacCready's muskel- og solcelledrevne, som han har været med til at bygge.

Det er en velskrevet bog med en mængde værdifulde oplysninger.

9. udgave af Bowers

Peter M. Bowers: *Guide to Homebuilt Aircraft*. TAB Books, USA. 13 × 21 cm, 256 s. Pris ib. \$ 17,95, hf. 10,95. Fra

GUIDE TO
HOMEBUILTS
9TH EDITION
BY PETER M. BOWERS



1962 er Bowers klassiske bog om byggede fly vokset i takt med hobbyger-bevægelsen til en udmærket læse- og organisation, over konstruktionspraktisk bygning til indflyvning, og den er illustreret med mange fotografier af hjemmebyggede fly, fra de gamle til Rutan-typer. Efter 34 år holder forfatteren nu pensioneret og kan tilbringe sig hobby og skribentvirksomhed.

Om rykkerbreve

J. Genesse: *Guide to Payment of Aerial Mail*. Udgivet af J. Genesse, Prairie Ham-sur-Heure, Belgien. A4, 176 s. hf. d.kr. 350.–

En bog med anvisninger på, hvordan man skriver effektive rykkerbreve på engelsk, tysk, fransk og hollandsk. Den er en »Et management redskab til at sikre og forbedring af rykkerbreve«.

Apropos: Er du abonnent på FLYV, så du forhåbentlig fornyet dit abonnement i 1985. Ellers gør det omgående!



Dejlig plakater

Ib Andersens plakater fra første halvdel af 1980'erne for Scandinavian Air Express er blevet et tragtet samlingsobjekt, som har været meget prisere, når den en sjælden gang er budt til salg.

Men nu er den blevet genopdaget af Flyvemuseets Venner har fået overtaget oplaget, som man sælger for 100 stk., der ubeskåret tilfalder Flyvemuseet. Plakaten, der måler 70 × 100 cm, er en Fokker F. XII, ganske vist ABA-plakater, men det er et pragtfuldt billede af et fly, der støtter et godt formål ved at købes. Plakaten er Flyvemuseets Venner, 1000, Center Boulevard, 2000, København S. Giro 1805093.

DANSKE:

Luft- og Rumfartsårbog

Luft- og Rumfartsårbogen 1984-85, redigeret af B. Aalbæk-Nielsen. Luft- og Rumfartsforlaget, 23 x 16 cm, 207 s, 175 ill., Pris 155.-

Tredie udgave af denne årbog indeholder en alsidig blanding om luft- og rumfart, vil og militær flyvning, historie, nu- og fortid. Per Helge skriver om ESK 722's ændende virke, redaktøren om Cimberr og om simulatorer. Hakon Brønnum om flyudvikling under 2. verdenskrig, Hans J. Jørgensen om Rohrbachs flybygning i Danmark 1922-28, mens Ole J. Knudsen har et par artikler om rumfart.

Derimod har årbøgerne hidtil savnet artikler om hele almenflyvningens vidtspændende område, der kun sporadisk nævnes på siderne bag i bogen om det sidste års givenheder.



Torkild Balslev: *Danmark fra luften*. Bogan's Forlag, A4, 238 s., ca. 200 farvefotos. Pris kr. 274,50, indtil 31.12.84 dog kr. 198,00.

(Fås hos KDA Service).

Flyveren og fotografen Torkild Balslev har med sin KZ VII og et Pentax 6x7 cm igen fløjet land og rige rundt for at delagtiggøre andre i vort skønne land, set oppefra i dejlige farver. Ingen kender vist Danmark fra luften bedre end Balslev, der har

fløjet de fleste af sine 3300 flyvetimer herover.

Han kunne ikke kalde bogen »Fra Skagen til Gedser«, for sidstnævnte har han mærkeligt nok ikke med, men så »Fra Gormfeltet til Ertholmene«. Han begynder med Skagen og tager Jylland på langs, og fortsætter med Fyn m.m., Sjælland, sydhavsøerne og Bornholm.

Balslev har denne gang også selv skrevet teksterne, som der kommer lidt flyvebemærkninger ind i hist og her.

Jeg fandt det hus, jeg fødtes i, men desværre fik vi lige netop ikke vort nuværende hus med på billedet af Friandsmuseet – men mange, omend ikke alle, vil kunne finde deres bolig og talrige andre kendte steder, når de blader rundt i den flotte bog.

(Anmelderen glæder sig også til det, thi for at få bogen med i julenummeret måtte han nøjes med et ammoniakstinkende sæt løse ark kun i én farve ... hvad gør man ikke for læserne!).

PW



Catalina PBY-5A & PBY-6A. Dansk flyvehistorisk Forening, temahæfte nr. 1. 1984, 134 s., 31x21 cm. 76.00 kr. hft.

Dansk flyvehistorisk forening har startet en serie af temahæfter, som efter planen skal udkomme en gang om året. At nr. 1 handler om Catalina, kan ikke undre, for foreningens nuværende ledelse er i høj grad domineret af folk fra Flyvevåbnets »Catalina-alder«

Men at Catalina fortjener at hædres, der er ingen tvivl, og den bliver det på bedste måde i denne velskrevne og vellustrerede publikation. Vi oplever Catalina ikke blot fra pilotens synsvinkel, men også fra navigatørens, telegrafistens, maskinistens og mekanikens, og der er grundige skildringer af flyvningerne på Grønland, og hvordan det kører med den Catalina, der kom til Confedair Force.

De fleste afsnit måtte gerne have været længere – bortset fra det om de enkelte flys historie, hvor mange af oplysningerne burde have været samlet i tabelform.

Og det kunne da også have været interessant med et afsnit om Catalinas udvikling og anvendelse i bred almindelighed, og for at komme os til det danske, om de indchartrede Catalinaer på Grønlandsflys første rutenet. Et par fejl har også sneget sig ind i bogen. De seks første PBY-5A var bygget af Canadian Vickers, ikke Canadair Vickers, og den grønlandske flåde (ikke flyvevåben) valgte 3M Mariner, ikke P5M Marlin.

Bogen kan købes ved direkte henvendelse til Dansk flyvehistorisk forening, Nybrovej 7, 2800 Lyngby, giro 7 05 99 06. Og prisen kun 76,00 kr. frit tilsendt – det er sjældent, man får så meget bog for så lidt!

HAVARIRAPPORTER

Havariet ved Fuglebjerg

Den 26. august 1983 havarede en Piper PA-28-161 SE-IDN 1,5 km øst for Fuglebjerg på SV-Sjælland. Flyet var på vej VFR fra Groningen via Alsie, Codan og Alma til Sturup i vejrforhold, der blev dårligere end forudsagt, sigt reduceret til 3-4 nm, skyhøjde så der måtte flyves i 1000 fod.

Kommunikationen med Bremen FR 1 blev dårlig og anmodning om radarassistance blev ikke opnået. NØ for Flensborg skiftede piloten til København info på 129,475 med angivelse af forventet ankomst Codan (i stedet for Alsie) om 5 min. Efter nogen korrespondance fik han tilladelse til at skifte til Malmø, når han var over Codan.

Senere kaldte han forgæves efter oplysninger om vejr i Sturup og om QDM til Codan. Efter yderligere korrespondance, hvor pilot og FIS »talte forbi hinanden«, skiftede han til Malmø på kurs 060° efter passage af en bro, som han troede var ved Møn, men som har været Langeland.

Uden at kunne få forbindelse med hverken Malmø eller København og pga markafbrændinger dårligere sigt og svindende dagslys forsøgte han en sikkerhedslandning, men ramte en højspændingsledning, hvorved flyet totalhavarede, mens piloten brækkede et håndled og fik skrammer, men kunne forlade flyet.

Havarikommissionen konkluderer som årsagsfaktorer, at piloten ikke fulgte sin driftsflyveplan og derfor tog fejl af to broer. Endvidere medførte misforståelser i radio-korrespondancen, at piloten opfattede en meddelelse som bekræftelser på, at han var nær Codan (og at det derfor havde været Møn-broen, han så). Han mistede orienteringen og fløj videre uden brug af radio eller navigationshjælpemidler på kurs svarende til Codan-Alma.

Trods vanskeligheder med radioforbindelsen pga pilotens anvendelse af forkert frekvens (skulle have skiftet til 127,3) og lave flyvehøjde vurderer kommissionen, at serviceniveauet fra København FIS har været

ret af utilstrækkelig standard.

Flyveledelsen København nedsatte straks efter en arbejdsgruppe for at vurdere arbejdsformen, samarbejdet med radarudstyrede kontrolpositioner samt personalets uddannelse og erfaringsniveau.

Luffartsdirektoratet har derefter besluttet at foretage nødvendige ændringer i tjenesteforskrifter og aftaler, arbejder videre på at finde en løsning vedr. tildeling af SSR-koder til VFR-fly samt tager problemer omkring uddannelsen op. Man agter at prioritere efteruddannelsen af flyvelederassistenter til Kbh. FIS højt. (Rapport 4/84).

Første UL-dødsulykke

Statens Luftfartsvæsen – ikke Havarikommissionen for Civil Luftfart – har udsendt rapport over den ulykke med en Pathfinder II, der skete 9. marts 1984 nord for Gørlev på Vest-Sjælland, hvorved piloten omkom. Rapporten er udarbejdet af havarigruppen i ultraletflyver unionen i juli.

Flyet, registreret 9-3, havde udført skrappe ukoordinerede drej, voldsomme – næsten lodrette – stigninger samt dykning med fuldgas. Manøvrerne beskrives nærmere efter øjenvidneskildringer. Til sidst klappede vingerne sammen på flyet, der styrtede til jorden og totalhavarede.

Flyet var samlet i Danmark fra et byggesæt i 1983 og havde fløjet godt 62 timer. Piloten havde fløjet både på motor- og svævefly inden omskoling til ultralet, ialt 34 t de sidste 90 dage. Blodprøverne viste 1.54 0/00 alkohol. Piloten havde kun deltaget i teorilektioner i Love & bestemmelser og formodes ikke at have haft tilstrækkeligt kendskab til aerodynamik, »hvorfor holdningen, og respekten for belastninger af luftfartøjer ikke har været tilstede.«

Foretagne belastnings- og styrkeberegninger for vingen konkluderer, at styrkekravet 3.8G med sikkerhedsfaktor 1.5 rigeligt var opfyldt, når belastningen var rigeligt fordelt mellem for- og bagkant.

OSCAR YANKEE

Tilgang

OY-	type	fabr.nr.	reg.dat	ejer
APE	Fokker F. 27 Mk. 600	10443	6.9.	Alkair Flight Operations, Skodsborg
SUV	Cessna U 206G	06520	9.10.	Sun-Air, Billund
EFH	Cessna 140	13250	10.10.	Olaf Østergaard Kristensen, Spjald
BZA	Cessna F 150G	0113	10.10	Stauning Aero Service
MMC	Shorts 360	3628	26.10.	Aeropartners Leasing Co., London
BYO	DHC-6 Twin Otter 300	710	26.10	Greenlandair Charter, Godthåb
XNN	Grob G. 109B	6202	5.10.	Finn Friis + 6, Glumse
XNO	Hoffman H 36 Dimona	3691	12.10.	Faltec Porte, Hobro
XNT	Standard Cirrus G/81	307	18.10.	Tølløse Flyveklub

Slettet

OY-	type	dato	ejer	årsag
KA	A300 Airbus	12.10.	DDL/SAS	hav. 18.12.83, Kuala Lumpur
BEP	King Air	12.10	Aviation Assistance, Hørsholm	hav. 18.9.82, Luxemburg
ATA	King Air	3.10	Air Marine, Billund	solgt til Sverige
XLW	Grob G. 109	3.10.	Tandemgruppen, Lyngby	solgt til Sverige

Ejerskifte

OY-	type	reg.dat	nuværende ejer	tidligere ejer
BAE	Cherokee 180	2.10.	Stig Thorup, Brønshøj	ASX 542 ApS, Rødovre
BYF	Navajo	5.10.	Georg Nielsen, Kbh.	Airtime, Sindal
BLS	Archer	5.10.	United Pilots, Roskilde.	Per B. Schleiter, Kbh.
BDY	Cherokee 140	5.10.	Tue Friis Hansen og Jan Salomon, Kbh.	Preben Cederholm Ballerup
BSY	Aztec	5.10.	Eli Wallin, Kolding	E. og H. Ehner, Vejle
DMH	Debonair	8.10.	Viggo Petersen, Ballerup	Niels Illum + 2, Kbh.
GAE	Cherokee 140	9.10.	Jens Fruensgaard + 5, Sindal	Knud Pedersen + 4, Sindal
DLK	Cherokee Six	24.10.	Ikaros Fly, Roskilde	Farum Faldskærmsklub
EAM	Super Cub	16.10.	Niels Erik Skærlund, Sdr. Strømfjord	Søndrestrøm Aero Club
DMJ	KZ VII	16.10.	Torben Busekist, Charlottenlund	Max René, Åbybro
PRB	Cherokee 140	16.10.	Columbus Film Holding, Kbh.	Britair, Lyngby
EGU	Cessna F 172H	22.10.	Erik Holst + 2, Ullerslev	Ebbe Mosegård Andersen + 2, Nyborg
BPG	King Air	25.10.	Cimber Air, Sønderborg	Bohnstedt-Petersen, Hillerød
DDF	Gardan Horizon	29.10.	T. Deleuran, Nexø	Jens Wendell, Åkirkeby
PRW	Partenavia P.68B	30.10.	Fyns Flyvecenter + 1, Odense	Dansk Autopart, Viborg
XMA	IS-28M2/80hp	5.10.	Polyblik-Gruppen,	Satair, Kastrup Glostrup

Kommentarer til Oscar Yankee

Alkair's længe ventede Friendship blev ikke den tidligere urugyanske, man oprindeligt havde tænkt sig, men den tidligere Maersk Air OY-APE, der var dansk-registreret fra 1970 til 1977, bortset fra et års tid, da den var udlejet til Aero Peru. I 1977 blev den solgt til Air Rouerque som F-BYRI, men samme år blev den atter dansk, idet Danish

Aero Lease købte flyet, som dog forblev på udenlandsk register, idet Gulf Air lejede det og fik det registreret A40-FA. Fra 1982 til i år har den fløjet for Aerojet, Paris-Orly som F-GDFT. Den er i skrivende stund udlejet til SAS til ved skoling af piloter til »Lille SAS«.

OY-SUV er en 1982-model af Stationair II, men må alligevel betegnes som fabriksny,

da den er importeret direkte fra Cessna, lageret i Bruxelles og kun har fløjet knap 10 timer med den oprindelige registrering N9597Z. OY-EFH er til gengæld en veteran bygget i 1947 som N2992N og senere registreret D-ENAN. Den blev slettet af det danske register i 1970 og kom til Danmark på lastbil i 1982. Den tredje Cessna OY-BZA er franskbygget i 1967 som D-EGDA og kommer hertil på egne vinger.

OY-MMC er Airbus' tredje Shorts 360 og indlejet, foreløbig for indtil et år. Den er bygget i 1982 og har hidtil fløjet for det fallerede engelske selskab Genair som G-BKRZ. OY-BYO Twin Otter er nok 4 år gammel, men må betegnes som fabriksny, for da den blev færdig i august 1980, var køberen trådt i likvidation, og flyet blev stående næsten 4 år hos de Havilland Canada, mens betalingsforholdene blev uklare. I maj 1984 fløj den over Atlanten til Zürich, hvor den nye ejer Zimex Aviation efter forlydende havde solgt den til luftfartsmyndighederne i et arabisk land. Flyet blev i hvert fald observeret i Zürich i sommer med arabiske inskriptioner, men endte alligevel under koldere himmelstrøg. D-Greenlandair Charter overtog flyet, havde det en totaltid på kun 34 timer. Det er nu blevet ommalet hos Mann Aviation i England og fået installeret deicingudstyr på flystel og propeller samt beslag til ski.

En ny type på registeret er OY-XNO, den første danske Dimona.

Og så har vi en rettelse til *forrige Oscar Yankee*: Det første fly under ejerskifte er ikke OY-BKL (som er en Cherokee Arrow) men OY-BKY.

Aktieselskabsregisteret

Ændringer

SAS Catering A/S Danmark, Tårnby: Henning Boysen og Bengt Nordenster (Sverige) er indtrådt i bestyrelsen. Ved selskabsrepræsentanterne: Leif Borup Andersen er udtrådt af, og Peter Kobjevsky er indtrådt i bestyrelsen. Selskabets vedtægter er ændret. Dets navn er nu SAS Service Partner A/S Danmark. Det driver tillige virksomhed under navnene SAS Catering A/S Danmark, Service Partner A/S Danmark og Scandinavian Service Partner A/S Danmark.

ApS SMBK Nr. 580 København: Per Stakemann er udtrådt af, Knut Lindau og Lyng Vodskjær Jensen er indtrådt i bestyrelsen. Susanne Stakemann er udtrådt af, og Knut Lindau er indtrådt i direktionen. Selskabets vedtægter er ændret. Dets navn er nu Muk Commuter Ålborg ApS, postadresse: Dysevangen 41 H, Farum. Formålet er rejsetejflyvning og taxifylvning for koncessionshaveren Knut Lindau, samt flyhandel og finansiering.

A/S Conair, Tårnby: Vedr. selskabsrepræsentanterne: Medlem af bestyrelsen Niels Høj Toft er afgået ved døden. Steward Flemming Toftlund er indtrådt i bestyrelsen.

Greenair ApS, København: Ole Steen Jensen er udtrådt af bestyrelsen og direktoratet. Medlem af bestyrelsen Ole Dam er indtrådt i direktionen. Selskabet driver tillige virksomhed under navnet North Sea Helicopters ApS.



Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Præsident:
Grev Flemming af Rosenborg

Formand:
Civilingeniør Søren Jakobsen

Motorflyverrådet
Formand: Advokat Johan Baade

Svæveflyverrådet
Formand: Regnskabschef Bent Holgersen

Modelflyverrådet
Formand: Tandlæge Bjørn Krogh

Generalsekretariat, bibliotek og KDA-Service
Københavns Lufthavn, postbox 68
4000 Roskilde
Åbent mandag-fredag 0900-1600
Telefon: 02 - 39 08 11
Telegramadresse: Aeroclub
Postgirokonto: 5 02 56 80

Dansk Ballonunion
Rimmy Tschernja,
Krogagervej 39, 2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 23 01

Dansk Drageflyver Union
Østre Parkvej 5A, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 91 14

Dansk Faldskærms Union
Idrættens Hus, Brøndby Stadion
2600 Glostrup
Telefon 02 - 45 55 55 lok. 392
(ma. on. fr. fm.)

Dansk Flyvehistorisk Forening
Formand: Major P. E. Ancker,
Hestehavevej 19, 3400 Hillerød
Telefon: 02 - 26 35 05

Dansk Kunstflyveunion
Jan Maxen, Holmegårdsvænget 3,
3320 Skævinge
Telefon: 02 - 11 03 47

Dansk Motorflyver Union
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted
Telefon 03 - 61 52 50

Dansk Svæveflyver Union
Svæveflyvecenter Arnborg
Arnborg, 7400 Herning
Telefon: 07 - 14 91 55

Fritflyvnings-Unionen
Steffen Jensen
Ålborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø
Telefon 01 - 26 08 36

Linestyrings-Unionen
Henning Lauritzen
Sollituedevej 4, 4. th.
2200 København N.
Telefon: 01 - 35 37 51

Radlostyrings-Unionen
Fru Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 06 - 22 63 19



FORENINGEN DANSKE FLYVERE

Protektor:
Hans Kongelige Højhed Prinsen

Formand:
General K. Jørgensen
Generalsekretær:
Generalmajor B. E. Amlid

Sekretariat:
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

Danmarks Flyvemuseum
Postbox 202, 2950 Vedbæk

Rådet for større Flyvesikkerhed
Gl. Kongevej 3, 1610 København V
Telefon: 01 - 31 06 43

KDA-aktiviteter siden sidst

21/10: RCU-repræsentantskabsmøde, Nyborg, (B. Holgersen).

22/10: Gratuleret trafikminister Arne Melchior, 60 (S. Jakobsen, P. Weishaupt).

25-26/10: CIVV/OSTIV-møde om klassestruktur, Frankfurt (PW).

27-29/10: FAI Generalkonference, Prag (Per V. Brüel).

30/10: Møde i arbejdsgruppen vedr. helbredsundersøgelser (R. Matzen, M. Voss).
3/11: DDU-repræsentantskabsmøde, Århus (MV).

9/11: Møde i flyvepladsudvalget, Virum (Søeberg, Remfeldt, Chris Sørensen, MV).

15-16/11: Møde i FAI's kunstflyvningskomité CIVA, Paris (Jan Maxen, I. Ericsson).

16-18/11: ANA-møde, Helsinki (S. Jakobsen, Baade, PW).

KDA's legat

KDA's legat for forulykkede flyveres trængende efterladte skal nu uddeles for 1984, hvorfor ansøgninger eller forslag må være KDA i hænde senest *onsdag den 5. december* for at komme i betragtning.

Ny bibliotekskatalog

KDA's trykte katalog fra 1960 over indholdet af KDA's bibliotek er de senere år suppleret med tillæg over de siden da tilgængelige bøger. Et nyt sådant over de sidste 25 år er nu udsendt og kan ligesom grundkataloget gratis fås ved henvendelse til generalsekretariatet.

Når det nye tillæg om nogle år slipper op, bliver det endelig tid for et nyt samlet katalog.

Kontormaskiner til klubber

Ingen har givet bud på KDA's gamle duplikator og adressografmaskine, som vi udbyder i sidste nummer. De udleveres derfor nu med god samvittighed gratis til den første, der henvender sig. Har ingen henvendt sig inden nytår, går de i brokkassen.

Ansvarsforsikringerne

De i sidste nummer omtalte minimumsgrænser for ansvarsforsikringer for fly er indtil 10 tons (inkl. svævefly) kr. 50 mio. for personskade og kr. 1,5 mio. for tingskade stigende til hhv. 250 mio. og 10 mio. for fly over 350 tons.

Nye direkte medlemmer i KDA

Ing. *Lars Furbo-Sørensen*, Kastrup
Skuespiller *Thomas Eje*, Gentofte
Cand. merc. *Erik Holther Olesen*, Valby
Maskinpasser *Lars K. Thomsen*, Helsingør
René Andreasen, Birkerød
Vognmand *Svend Buhl*, Lundby

Meddelelser til næste nummer af Organisationsnyt må være redaktionen i hænde

Senest mandag d. 3. dec.

Elekt. *Steffen Froulund*, Ålborg
Trafikflyver *Peter Madsen*, Brønshøj
Flyverelev *Stig Andersson* Hvidovre

Nye bøger i KDA's bibliotek

Luft- og Rumfarts Årbogen 1984-85.

De nye radiobestemmelser...

MFL 95/83 beskriver de oprindelige krav og betingelser og går i korthed ud på, at har man radio i sit fly, skal mindst ét anlæg opfylde de nye krav. LD har tilkendegivet, at man vil tillade radioer, der kasseres for disse krav, anvendt som jordstationer for svævefly (Pye, Dittel FSG15, Becker AR10 mm).

Det er nu imidlertid muligt at opnå dispensation fra de nye regler. »Betalingen« herfor er, at der i flyets luftdygtighedsbevis indføres en begrænsning til kun at omfatte flyvning i dansk FIR. Endvidere skal et godkendt værksted kontrollere senderens frekvenser. Dispensation kan kun gives til ikke-kommerciel VFR-flyvning.

Kun udstyr, der var monteret og behørigt anmeldt inden udgivelsen af MFL 95/83 den 10.11.83, kan komme i betragtning.

Dispensationens fulde ordlyd samt oplysninger om godkendte anlæg kan fås ved henvendelse til undertegnede.

Frede Vinther, AVIONIC DENMARK ApS,
Viovej 5, 8240 Risskov, 06 - 17 56 44.

Nye militære radiofrekvenser

På grund af interferens mellem flyvestationer, der hidtil har anvendt samme VHF-frekvens, ventes nye frekvenser anvendt fra engang i foråret. De var endnu ikke offentliggjort ved redaktionens slutning, og da ingen ellers har forberedt berørte brugere på ændringen, så være det hermed gjort! Det har jo ikke ringe betydning for dem, der stadig flyver med et begrænset antal krystaller i deres radioer.

Igen dansk 2. plads i Frankrig

Vi har tidligere i år berettet om en dansk andenplads ved Cognac-rallyet. Nu erfarer vi, at et dansk hold (der ønsker at være anonymt) har besat 2. pladsen ved IFR-rallyet »Ronde de Nuit« i natten den 21. september. Turen gik fra Reims via Evreux, Lorient, Tours og Cognac til Bordeaux. Der var tilmeldt 28 hold til denne krævende opgave, der er en udmærket måde at få friskt sine IFR-procedurer op på.

Der deltog 25 fly, heraf 18 franske, og vinderen blev franskmanden *Leroux*.

Kalender - alment

3/12	Møde i D.Ing.F.
15/1	Møde i Danske Flyvere
26/2	Generalf. i Danske Flyvere
26/3	Kegleaften i Danske Flyvere
27-31/3	Udstilling i Friedrichshafen

Sekretariat,
Smålodsvvej 43, 4100 Ringsted

Formand: Johan Baade 09-17 1934
Næstfmd.: Finn Brinch 07-11 6431
Kasserer: Bøge Osmundsen 02-29 41 75
Sekretær: Ricard Matzen 03-61 52 50
Redaktør: Knud Larsen 03-42 45 16
Gunnar Hansen 04-72 11 28
Knud Nielsen 05-65 74 25

Repræsentantskabsmøde 1984

Repræsentantskabsmøde afholdtes d. 24. november på Klarskovgård i Korsør. Referat af repræsentantskabsmødet udsendes til klubberne i DMU-nyt snarest muligt.

Nyt fra motorflyveklubberne

Odsherreds Flyveklub holder julefrokost i klubhuset d. 12. december kl. 1830. Husk tilmelding til Aase senest 5/12. *Odsherreds Flyveklub* ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

Horsens Flyveklub ønsker alle flyveklubber en glædelig jul og et godt nytår i 1985 med luft under vingerne.

Midtsjællands Motorflyveklub havde d. 14. oktober årets sidste klubtur til Endelave. 7 fly og 22 personer deltog. Vinterens første klubaften afholdtes d. 25. okt., hvor Georg Gregersen viste film fra C47's sidste flyvning. D. 8. december kl. 1900 er der julefrokost på Møllekroen i Ringsted. Tilmelding til Lars Petersen eller Gert Juster. D. 9. december kl. 1400 tager børnene deres forældre med til juleklip/tegnefilm i klubhuset.

Vestjydsk Flyveklub havde den 1. november flyveleder Bent Pedersen, Esbjerg Lufthavn, til at fortælle om aktuelle ting indenfor flyvning. Der blev vist film, og der var lejlighed til at stille spørgsmål. Den 6. december kl. 2000 er bestyrelsen – det vil sige festudvalget – klar med årets store bankospil med masser af store gevinster. Husk der er sidegevinster til dem, der er heldige. Derfor mød op og deltag med hele familien samt venner og bekendte.

Aarhus Flyveklub holdt d. 23. oktober ordinær generalforsamling. Der var mødt mange af klubbens medlemmer. Karsten Hansen og Erik Kjærgård gik ud af bestyrelsen. De nye i bestyrelsen blev: Georg Larsen og Villy Møller. Den 31. oktober holdt bestyrelsen konstituerende bestyrelsesmøde og Jens Ole Willumsen blev valgt til formand. Hans Rasmussen blev valgt til kasserer og Herman Petersen fortsætter som sekretær. Bestyrelsen havde fremsat forslag om ændring af klubbens love. Dette forslag blev vedtaget. Husk julefrokosten den 8. december. Tilmelding til festkoordinatoren eller til den øvrige bestyrelse.

DMU T-shirt

DMU har fået fremstillet T-shirts af høj kvalitet med DMU's logo på brystet. Trøjerne findes i størrelserne medium, large og extra large. Prisen er uanset størrelse 75,- kr. incl. forsendelse.

DMU selvklæbende mærkater

Der er endvidere fremstillet selvklæbende DMU-mærkater i størrelsen 11 x 15 cm. Se eksempel i FLYV nr. 8 side 249. Mærkaterne kan anvendes på fly, biler, både m.m. og koster 5 kr. pr. stk.

Bestilling:

T-shirt OG mærkater samtidigt:

Send 75 kr. pr. stk. hhv. 5 kr. pr. stk. i check eller til giro 5 46 46 25 til kassereren *Bøge Osmundsen*, Toftevangen 70, 3200 Helsingø.

Kun mærkater:

Send 5 kr. pr. stk. i check eller frimærker vedlagt frankeret (3,70 kr.) svarkuvert til ovennævnte adresse.

Kun T-shirt:

Send 75 kr. pr. stk. i check eller til giro 5 46 46 25 til ovennævnte adresse.

Benyt dig af ovenstående tilbud til julegaverne.

DMU's bestyrelse ønsker klubberne, KDA og Unionerne en rigtig glædelig jul og et godt nytår.



DKFU-sekretariat

Unionen har nu etableret sig med nyt sekretariat og do. girokonto. Forespørgsler vedr. kontingent, medlemsservice o.s.v. rettes herefter til: *Arne Boyen*, Oensvej 15, Hatting, 8700 Horsens. Tlf. 05 - 65 31 85. Den tidligere annoncerede publikation omhandlende en absolut sikker metode til udretning fra enhver type spind er klar til udsendelse ultimo november. Alle medlemmer, uden kontingentrestance, tilsendes 1 eksemplar. Udsendelsen følges snarest op med en artikel om forebyggelse af spind.

Medlemsmøde:

De Nordiske Mesterskaber '85 søges afholdt i Strömstad, Sverige, i dagene 28.-30. juni. Nærmere i decemberbrevet om CIVA-mødet i Paris og indkaldelse til medlemsmøde først i det nye år, hvor vi bl.a. vil debattere erhvervelse/køb af kunstflyvningsfly. Der er interesse for den franske CAP 10 B.

Jan Maxen og en observatør *Illka Ericsson* deltog i CIVA-mødet 15.-16. november.

Kalender – motorflyvning

8-16/6 Europaflyg 85
11-18/8 VM Precision Flying,
Kissimmee, Florida, USA

Oplysninger om ovenstående – kontakt sekretariatet.



Nyt fra DSvU

Meddelelse nr. 37 af 30/10 indeholdt yderligere sider til unionshåndbogen (om organisation).

Medd. nr. 38 af 12/11 handler om s-teori og tilmelding til s-teoriprøver, samt om n-niprøven til A-diplom.

Møderne i Kiel

Omkring en snes danske svæveflyvere tog til Kiel og deltog i foredragsserien ved d. 43. Deutscher Segelfliegertag, deriblandt *Svend Møller Andersen*, *Ole Didriksen* og *Edvin Thomsen*. I den store podiumdiskussion om søndagen (den drejede sig om fremtidig videreudvikling af svævefly) var der ca. 800 tilhørere!

Tid for barografkallibrering

Polyteknisk Flyvegruppe tilbyder kallibrering af barografer til 1985-sæsonen for 90,- plus evt. porto. Send gebyret på girokonto 1086855 samtidig med indsendelsen, der sker til Polyteknisk Flyvegruppe, Afd. for fluid mekanik, Bygning 40, Danmarks Tekniske Højskole, 2800 Lyngby.

Barograferne bør sendes forsvarligt emballeret i en pakning, der kan genbruges ved tilbagesendelsen. OTA-barografer bør sendes med tromlen afmonteret, da den ellers kan brække af.

Det anbefales at sende barograferne i kommanderet, idet en sådan pakke ikke risikerer at blive blandet med andre pakker i samme sæk. Den bliver båret i hånden til døren, mens P&T kun *opfordrer* personale til en særlig behandling af følsomme sigtig-pakker.

Radioteknisk udvalg

I forbindelse med udarbejdelsen af nye materielnormer er der dannet et radioteknisk udvalg bestående af *Frede Vinther* og *Jens Chr. Pedersen*. Sidstnævnte er i forvejen medlem af Unionens materieludvalg med instrumenter og elektronik som ansvarssområde. Frede er, som det vil være de fleste bekendt, producent af VHF-radiometer og elvariometre.

Foruden arbejdet med materielnormer er det tanken, at det radiotekniske udvalg skal behandle sager vedrørende radiomateriel efter behov.

Frede Vinther kan træffes på 06 - 17 56 og Jens Chr. Pedersen på 06 - 10 21 60 (telefon).

Debat om klasserne

førende svævefly-konstruktører samt CIVV's Sailplane Development Panel deltog 25.-26. oktober på invitation af den internationale svæveflyvekomité CIVV sammen med en række observatører fra 16 lande i en debat om den fremtidige struktur for især VM-klasserne, med den nye aeroklub som vært i Frankfurt.

Meningen var at danne grundlag for forslag til en ny klasseinddeling, der dog tidligt kan tages i brug ved VM i 1989, sandsynligvis først i 1991, og da anses selv et indkøbt splinternyt svævefly for forberedt til seriøs VM-brug.

Nogle konklusioner blev ikke draget – på CIVV-bestyrelsens interne møde bagefter der kun tid til at gøre reglerne for VM 1985 i Rieti færdige.

Men selv om nogle fandt, at diskussionen koncentrerede sig lidt for meget om sit gangspunkt: en evt. 17 eller 18 m klasse, bevirkede diskussionen mellem VM-piloteer, konstruktører og fabrikanter samt folket dog, at problemerne blev indgående belyst.

For en halv snes år siden vedtog CIVV den nuværende 3-klasse-struktur, der er kommet fra og med VM 1978, men som har vist for ringe forskel mellem standard- og åbne frie 15 m klasse. Dengang ventede man, at en af de tre klasser ville uddø, og i stedet blev det standardklassen.

Den åbne klasse stagnerede dengang, og man fik præstationsmæssigt nyt liv med Nimbus III og ASW-22. Men nu dør den, og det er blevet for dyr og for besværlig, og er måske længere nødvendig for den almene udvikling, så ingen begræder dens forventede bortgang.

Den største overraskelse var en overvældende interesse for at flyve konkurrence med standard – de forsvandt fra VM ved standardklassens indførelse i 1958. Det skal være konkurrencefly, ikke skolefly, men med begrænsninger, så de ikke løber ud af skindet som den åbne klasse.

Der er en vis interesse for en 18 m klasse, især i de store lande, hvorimod de mindre lande, at også den bliver for dyr. Fabrikantene hævder, den er et udpræget kundeskæb.

Ønske om billigere svævefly blev fremført fra mange sider, men anses af konstruktørerne for en umulig opgave – køb nogle gamle brugte i stedet!

CIVV kommer tilbage i næste nummer med nærmere detaljer om den interessantede diskussion i Frankfurt.

Nyt til »Svæveflyvehåndbogen«?

Et års tid slipper 5. udgave af »Svæveflyvehåndbogen« op, og derfor er redaktionen allerede nu i fuld gang med forberedelse af 6. udgave.

Den nye udgave skal som sine forgængere være på højde med svæveflyvningens tekniske udvikling. Selv om 5. udgave kun forudså en del af de nye uddannelsesmetoder, er der kommet en del andre, som vi med.

Redaktionen vil gerne have inspiration af brugerne af bogen – læsere og ikke kun teoretikere – i såvel Danmark som udlandet (nordmændene aftager en stigende del af bogen).

Nogle kommentarer er der indkommet i

de forløbne år (dog ingen fra Norge). Men NU er lejligheden der til at øve indflydelse på næste udgave.

Hvad mangler? Hvad kan undværes? Hvilke fejl har du opdage? Osv.

Skriv eller ring til *Per Weishaupt* i KDA, telefon 02 - 390811. Gør det, inden du glemmer det...

Diplomer

Måldiamant

Jørgen Birkegård Lauritsen, Viborg

Guld-diplom

99 Jørgen Birkegård Lauritsen, Viborg
100 Niels Peter Jensen, Fyn

Sølv-diplom

1357 Henrik Hvidtfeldt, Herning

Regnefejl

Schweizerne *Hermann* og *Altorfer* har opdaget en regnefejl i resultaterne fra EM i motorsvævefly i Räckskälä. De fik faktisk 3223 points og er derfor nr. 5, mens danskerne *Kai Erik Andersen* og *Jesper Lund* blev nr. 6. Finnerne har rettet fejlen.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Billund indbyder til Nordeuropas største julefrokost 1/12 kl. 1300.

Frederikssund-Frederiksværks hidtidige bestræbelser på at finde egnet jord til flyveplads er endt resultatløst. Aftalen med kommunen om nuværende plads udløber i 1991. Der søges efter egnede kontakter og eventuelt samarbejde.

Herning blev gældfri den 4/10. En gruppe har bestilt en DG-400 til levering i maj 1985. Til afvikling af skolingsnorm C-6 »Landing på anden plads« har man lavet en aftale med Chr. Hede. Arbejdsgruppe er nedsat til at forberede flyvestævne i anledning af 40-års jubilæet 21/9 1985.

Hjærrings Ole Ring Nielsen ønsker i forbindelse med DSU's jubilæumsår registrering og bevarelse af ældre svævefly. Pokalfest afholdes 8/12.

Holstebro afholdt pokalfest 10/11 og vil afholde klubaftener med forskellige emner i vinterens løb.

Kalundborgs afsluttende medlemsmøde fandt sted 4/11 med 26 deltagere, der planlagde vinterens aktiviteter og diskuterede den forgangne sæson, hvorefter man gik over til aftenens festligheder.

Silkeborgs 50-års dag fejres med reception og fest på Gl. Skovridergård 1/12. En SF 28 A Tandem Falke er anskaffet af en gruppe.

Skrydstrup påtænker at anskaffe nyt ensædet glasfiberskolefly. I forbindelse med overvejelser om bygning af dieselhydraulisk spil har man været i kontakt med Sønderborg Teknikum, der søger egnede eksamenopgaver. I anledning af 30-års jubilæet søges kontakt med gamle medlemmer, der kan medvirke til at sammenstykke facts om klubbens historie til et påtænkt jubilæumsskrift.

Kalender – svæveflyvning

2-3/2	Nordisk svæveflyvemøde (DK)
23/2	Repræsentantskabsmøde
20-21/3	CIVV-møde (Paris)
18/4	S-teoriprøve
30/6	S-teoriprøve
28/7-12/8	VM Rieti, Italien

Tønder fik overrakt Tønderhallernes initiativpokal for i løbet af få år at have bevist, at man evnede at bygge en forening op med flypark, hangar og egne lokaler.

Vestjysk afholder generalforsamling 8/12. Formanden *Per Winther* ønsker at fratræde efter 9 år på posten. Klubbens nye LS-4 kommer til at hedde V-8, og man har besluttet at bygge lukket transportvogn til den. Omkostningerne anslås til kr. 25.000.

Århus har udarbejdet materiale til foredrag om svæveflyvning, der tænkes afholdt i ungdomsklubber o.l. Cub'en er under overhaling på klubbens værksted, hvor den bl.a. får nyt lærred. 5/11 fortæller Finn T. Andersen om sine oplevelser i det sydlige udland, ledsaget af lysbilleder. Aftenen sluttes med gløg og anden festivas.



Luftfartsinspektør Dan Eriksen fra luftfartsdirektoratet gratulerer Bent Holgeresen.


236 dage i rummet

Sovjet har anmeldt ny absolut verdensrekord til FAI: *L. Kizim* og *V. Solovjev* har med Saliut 7 og Soyuz T-11 fra 8/2 til 2/10-1984 opholdt sig i rummet i 236 dage 22 timer og 49 minutter. Desuden har *Svetlana Savitskaya* været uden for rumfartøjet i 3 dage 35 min. den 25/7.

NARG

Bogstaverne betyder Nordic Aviation Research Group, der blev stiftet den 29. august af 6 flyhistorikere i Stockholm. Formålet er at samle historisk materiale over forskellige nordiske fly eller luftfartsselskaber samt at få dem udgivet i bogform. Den første opgave bliver Saab Scandia. Hvis nogen kan hjælpe med materiale, dokumenter, historie eller fotos, bedes de henvende sig til NARG, *Flemming Løvenvig*, Bryrupvej 22, 2770 Kastrup (CPHOPSK).



Edgley  **Optica**

Forhandler for det skandinaviske område:

SUN AIR of SCANDINAVIA

Billund Lufthavn

Få nærmere oplysninger og/eller rekvirer brochure på tlf. 05 - 33 16 11

AVIATION WORK CENTER ApS

TIRSTRUP LUFTHAVN – TELEFON 06-36 36 15

ønsker alle kunder og forretningsforbindelser en rigtig

glædelig jul samt et godt nytår

Vi anbefaler os samtidig med alle former for service, eftersyn og reparation af Deres fly.

NB: Fly tages i kommission til gode, seriøse købere.
Ring og tag en uforbindende samtale med os.

SALG – SERVICE – REPARATION

Udlejning Piper PA 28/151

Incl. start og landingsafgifter kr. 475,-. IFR-reg. Udlejes fra Grønholt flyveplads.

J. R. Flight

Hverdage 9-17.30 - 02-26 02 83

Søndage og helligdage - 02-28 46 10

Enmotoret IFR-fly købes.

Tlf. 09 - 10 22 25

HER FLYVER VI OGSÅ:

Aosta, Italien, jan-mar.
Termik, bølger, bjergflyvning m.m.,
Fuentemilanos, Spanien, jun-sept.
Strækflyvning og bølger.

Grundskoling
Strækflyvning
Skyflyvning
Kunsthjvning
Fyslæb

**SEGELFLUGSCHULE
OERLINGHAUSEN**

Rekvirer program 85: Am Flugplatz, 4811 Oerlinghausen, W.Tyskland.

BØGER

Shorts, Planemakers bd. 4 af M. J. H. Taylor. 160 s. gennemill. m/fot. 26×20½ cm ib. 217,25

»**Bomber Harris**« The authorised Biography af Dudley Saward. 363 s. + tvl. m/35 fot. ill. Ib. Kr. 283,75

Luft- og Rumfartsårbogen 1984-85 af B. Bæk-Nielsen red. 205 s. Ca. 100 ill. & fot. Kr. 155,00

English Electric/BAC Lightning af B. Philpott. 184 s. Ca. 125 fot. & ill. Ib. 239,25

Sud Est Caravelle af A. Avranc. Typen historie og komplet byggenr. liste. 223 s. Ib. 120,00

Operation Gomorrah. The Hamburg storm Raids af G. Musgrove. Udslettelse grebene på millionbyen i 1943. 197 s. 10 i tvl. m/50 fot. Ib. Kr. 195,50

The Aircraft of 100 Group. A Historical de for the Modeller af Martin Streetly. R ECM-fly og natjager-jægere 1943-45. 18 Ca. 250 fot., rids. og ill. 25×19½ cm ib. 261,00

1940. The Story of No. 11 Group, Flight Command af Peter G. Cooksley. 224 s. + m/34 fot. Ib. Kr. 217,25

Segelflug-Bildkalender 1985 – jævnt noncen i Flyv nr. 11.

Tilbud: **Air International**, indbundne (pr. bind + register). Vi kan til særprisen 9 kr. levere vol. 2, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 16.

ROSENKILDE OG BAGGER A/S



forlag - boghandel - antikvariat

Kron-prinsens-gade 3 - Postboks
1017 København K - (01) 15704

STATSAUTORISEREDE
EJENDOMSMÆGLERE

69 34 00

LIEBHAVER FRITIDSHUS – ANHOLT

En enestående chance for at erhverve 198 kvm. Kalmar fritidshus, opført i 198 beliggende på ca. 10.000 kvm. naturfritidsgrund, ca. 300 m fra stranden.

Anholt er kendt for et rigt fugle- og liv. Størstedelen af øen er fredet.

Det ideelle sted for ornitologer, nat-skere og alle, der bare ønsker fred, luft og smuk natur ved havet.

Velegnet til firmaets personale-fritids

Prisforslag kr. 580.000/60

Mdl. brutto/netto kr. 8.192/3

Obs! Evt. andelssalg, ved 4 andele.

Pris kr. 145.000/15

Mdl. brutto/netto kr. 2.048

Salgsopstillinger og yderligere oplysninger fås ved henvendelse til undertegnede



Rønnow & Co.
Vestergade 7 - 4690 Haslev - 03 - 69 34 00

Lær at flyve

HER ER FLYVESKOLERNE



De anvendte bogstaver betyder uddannelse til:

A = privatflyver-certifikat. **B** = trafikflyvercertifikat af III klasse. **C** = trafikflyvercertifikat af II klasse. **D** = trafikflyvercertifikat af I klasse. **I** = instrumentbevis. **IFR** = instrumentflyvning. **VFR** = sigtflyvning. **PFT** = periodisk flyvetræning. **TWIN** = to motors. **INT.** = internationalt. **NAT.** = nationalt. **nat-VFR** = tilladelse til at flyve i mørke. **FLT** = flyvetelefonistbevis.

HOVEDSTADSOMRÅDET

Commercial Air Training- Erhvervsflyveskolen A/S

Københavns Lufthavn, Roskilde,
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 11 14
A, B, I, PFT-A, B, I, omskoling

Copenhagen AirTaxi ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Lufthavnsvej 20, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 11 14
A, B, I, PFT-A, B, I, Twin, Teori A,
Int/Nat.-VHF, FLT-bevis, nat-VFR, omsko-
ling

Ikaros Fly ApS

Københavns Lufthavn, Roskilde
Hangarvej A12, 4000 Roskilde
Tlf. 02-39 10 10
A, B, I, Twin - PFT A, B, I, Twin, instruktør
Teori Int./Nat. VHF, nat-VFR, omskoling.

Jetair Flight Training

Allerød & Aarhus Flyvecenter
Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-27 37 00 - 06-10 60 00
A, B, C, D, nat-VFR, IFR, twin, PFT, simula-
tor (eneste godk. til grundudd. i Dan-
mark).

Scandinavian Air Training

v. Dyrberg Aviation, Hangarvej A12,
Roskilde Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 10 26, telex: 43126 FLYSA
A, B, C & D, I & Twin, instruktør
PFT, nat-VFR, men ikke teori.

United Pilots A/S

Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde.
Tlf. 02-39 08 88 (døgnvagt), telex: 43237.
A, B, I, instruktør, nat-VFR, Twin,
helikopter, PFT VFR-IFR.

JYLLAND

HellFlight A/S

Lufthavnsvej 31, 7190 Billund.
Tlf. 05-33 89 11.
Helikopterskoling A og B.

Midtfly

Ståuning Lufthavn, 6900 Skjern.
Tlf. 07-36 92 66.
A, B, I, nat-VFR, instruktør, Twin,
teori til A.

North Flying A/S

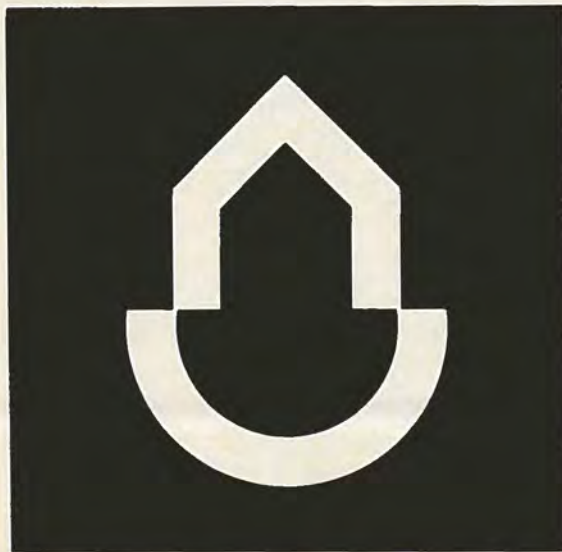
(Ålborg, Esbjerg og Thisted Lufthavne)
YT: 9400 Nr.sundby, EB: 6700 Esbjerg,
TS: 7700 Thisted.
Tlf. YT: 08-17 38 11, EB: 05-16 02 44,
TS: 07-96 52 22.
A, B, I, Twin, PFT, nat-PFT, teori A, instruk-
tør.

Padborg Flyvecenter

Tøndervej 43, 6330 Padborg.
Tlf. 04-67 68 28.
A, B, I, PFT-A, B, Nat-VFR, omskoling,
teori-A, Int./nat-VHF, FLT-bevis.

Sun-Air A/S

Lufthavnsvej 33, 7190 Billund
Tlf.: 05-33 16 11
A, B, I, nat-VFR, IFR, Twin, PFT, nat-PFT,
instruktør, teori, omskoling, int./nat-VHF,
FLT-bevis.



Flyforsikring
01-13 14 15



Dansk Søassurance
Hafnia Forsikring
Holmens Kanal 22, 1097 København K.

MØDET ER HÆVET!



Very First Businessclass

Den eneste businessclass hvor Du selv bestemmer tid og retning.

Mitsubishi Diamond I, bringer Dem frem til destinationen med 800 kilometer i timen, i den største kabine indenfor firmajetfly.

De vil nyde den rummelige arbejdsplads med markedets lave støjniveau. Et indbydende arbejdsmiljø når beslutninger skal træffes "på et højt plan".

Mitsubishi Diamond I er økonomisk i drift og sikrer Dem gode arbejdsforhold, medens de rejser.

Mitsubishi Diamond I



BOHNSTEDT

PETERSEN AS

Grønholt Flyveplads - DK 3480 Fredensborg

Tlf. 02 - 28 11 70 - Telex 40043 EKGH

Salgskonsulent: Per Alkær sig - Tlf. 02 - 89 33 44