FLYV

Maanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning

Nr. 1
1937 - 10. Aarg.

VED AARSSKIFTET

Svæveflyvning i Tyskland

LOVE FOR MODELKLUBBER

35 ØRE

KLUBADRESSER

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Kaptajn J. Foltmann, Snorresgade 7, Kbhvn. S. Tlf. Amager 2613 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.
v/ Herr Kn. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby.
Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Tlf. Nora 4091 y.
Værksted: Fredericiagade 25.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Erik Sinding, Hannerupgaardsvej 33, Odense.

SAMSØ FLYVEKLUB.
Hr. Jean Frandsen, Samsø.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

DANSK LUFTSPORTS FORBUND.
Kontor og Værksted:
Wildersgade 41, Kbhvn. K.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

MODELFLYVEKLUBBER:

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »DANA«, Aalborg.
Formand: Hr. Niels Kjeldsen, »Ønskehuset«, Aalborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Knud Jensen, Lundingsgade 24, Aarhus.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, København.
v/ Hr. V. Jensen, Markmandsgade 10, Kbh. S.

ODENSE MODELFLYVEKLUB. Odense.
Formand: H. Per Weishaupt, Uglehuset, Hunderupvej 105. Tlf. Odense 3327.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Mogens Henriksen, Villa »Vesterled«, Valdemarsgade 2, Ringsted.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Sveigaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

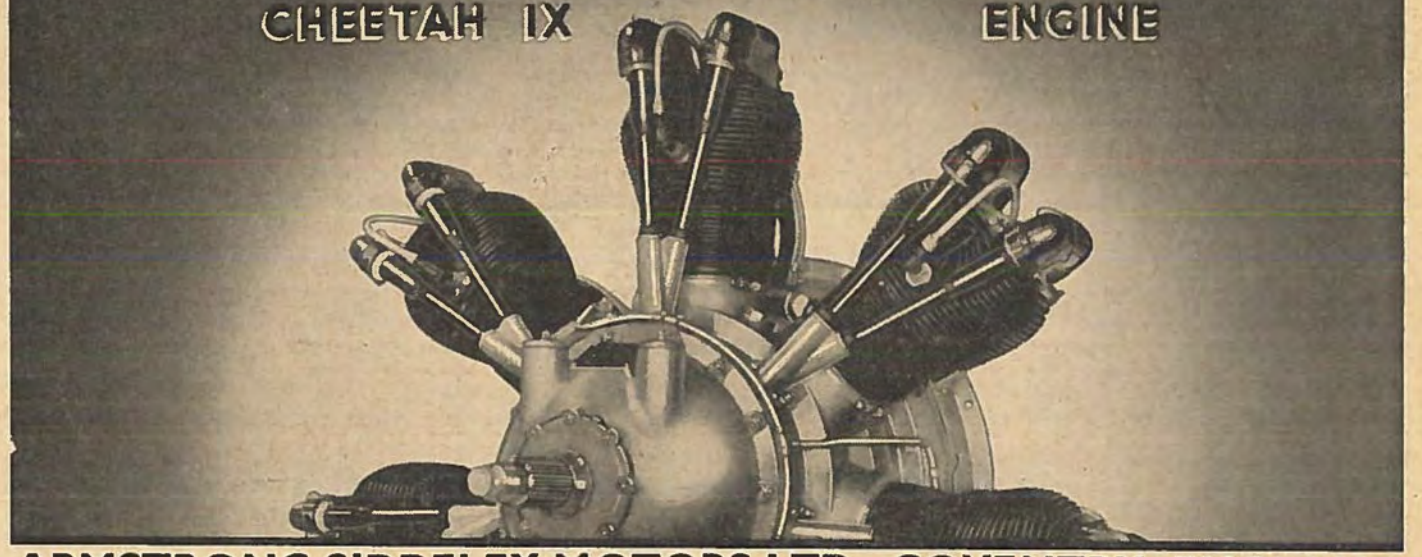
SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

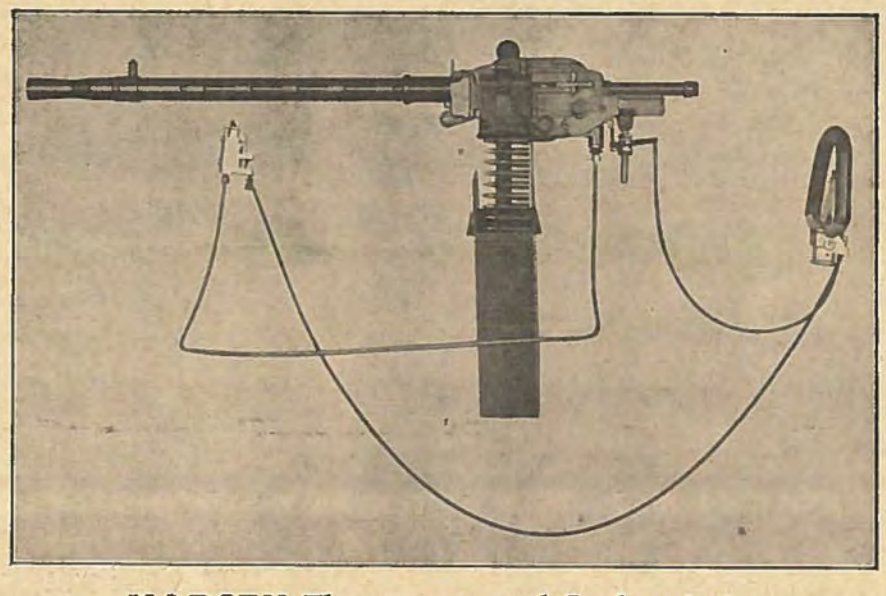
ARMSTRONG
SIDDELEY
CHEETAH IX ENGINE



ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

AS 340A

DANSK INDUSTRI SYNDIKAT,
COMPAGNIE MADSEN, A/S
AARHUSGADE - FRIHAVNEN
KØBENHAVN
Telefon: Central 10045



MADSEN Flyvergevær med Synkronisator

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	8.55	Hamburg-Amsterdam-Paris/London
D.	9.00	Berlin
Hv.	9.00	Hamburg-Brüssel-Paris/London]
D.	9.00	Amsterdam-Rotterdam-Paris/London
Hv.	9.05	Hamburg-Amsterdam-London
D.	14.55	Malmø
Hv.	15.30	—
D.	16.30	—
Hv.	16.55	—

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S

FLYV

Nr. 1 Januar 1937 10. Aargang

VED AARSSKIFTET

DET er jo Sæd og Skik at standse en Stund ved Nytaarstider og gøre det svundne Aars Bo op for derigennem at finde de Værdier frem, det næste Aar kan bygge videre paa. Hvad bragte da 1936 dansk Flyvning? Blev det helt ud det Gennembrudets Aar, mange havde ventet og haabet? Eller var det som saa mange af de foregaaende rigere paa Skuffelser og Modgang end paa Medvind?

Baade - og kan man vel sige. For de forskellige Grene indenfor dansk Flyvning har det svundne Aar artet sig paa saare forskellig Vis. Fremgang har vekslet med den Stilstand, der i Realiteten betyder Tilbagegang, men mon man alligevel ikke maa have Lov til at sige, at for første Gang i lange Tider har Flyvningen igen vundet Terræn herhjemme? Det er ligesom den Bremse, der saa længe hemmede Farten mod det fjerne Maal, har løsnet sit Tag lidt — det er ligesom, der er ved at vokse en større Forstaaelse frem hos Befolkningen for, hvad Flyvningen, denne Himlens Gave som Lindberg siger, betyder for det mellemfolkelige Samkvem baade udadtil og indadtil.

For DANSK MILITÆRFLYVNING bragte Aaret ingen væsentlige Forandringer. Det Lovforslag om Forsvaret, som Regeringen gaar svanger med, og af hvilket dansk Militærflyvnings Fremtid er afhængigt, har ikke som forventet set Dagens Lys i 1936, og mens disse Linier skrives, ved ingen udenfor de Indviedes Kreds, hvad Lovforslaget vil bringe, men som dansk Borger maa man inderligt haabe paa, at den Strømkæntring, der er sket bl. a. i Sverige i Spørgsmaalet om Landets Forsvar, ogsaa engang maa naa til os, saaledes at Forsvaret fra at være et særdeles anvendeligt Vaaben i den indre Politik maa vokse frem til at blive en Folkesag, som alle danske Borgere slutter op bagved. Derved vilde vi forøvrigt kun følge Eksemplet fra alle andre Smaanationer, hvem ingen med nogensomhelst Ret kan beskylde for at være krigsgale Militarister.

For DANSK TRAFIKFLYVNING blev 1936 paa en vis Maade et virkeligt Gennembrudets Aar. Takket være Ingeniør Gunnar Larsens friske Initiativ og Luftfartsminister Fiskers Forstaaelse af Flyvningens Muligheder blev den Modstand, der tidligere havde faaet Spørgsmaalet om de indenlandske Luftruter til at fortone sig som et fjernt og uopnaaeligt Fata Morgana, fejet til Side, og den første rent danske Luftrute blev startet som et forjættende Varsel om, at en ny Æra er ved at oprinde for dansk Trafikservice. Forhaabentlig vil 1937 bygge videre paa det Fundament, der her er blevet skabt.

For DANSK PRIVATFLYVNING var 1936 et sort Aar. Den friske, overfor Flyvningen saa forstaaende Aand, der nu præger de fleste af vore Myndigheder, naaede ikke indenfor Valutakontorets Vægge. Importforbudet mod Indførsel af Flyvemaskiner til privat Brug lammer stadig et nyt opblomstrende Erhverv, som ellers vilde kunne beskæftige adskillige Hænder. — Importforbudet hindrer stadig den haardt tiltrængte Fornyelse af vor Privatflyverflaade, hvis Maskiner efterhaanden har et anseligt Antal Aar bag sig, men endnu er det ikke trods mange Forsøg lykkedes at forcere den valutariske Skyttegrav, der spærrer vore efterhaanden mange Privatflyvere ude fra Muligheden for at erhverve sig nye Maskiner.

Man maa blot haabe paa, at saamange Mand som muligt i 1937 vil slutte op bag vore Flyveorganisationer, saa de bliver stærke nok til at kunne løbe Modstanden over Ende. Det er jo ikke Millionbeløb, vore Privatflyvere kræver tildelt i Valutabevillinger — det er kun ca. 100—200,000 Kroner om Aaret, og det skulde vel ikke kunne forrykke vor ganske vist lidt kildne Handelsbalance.

For DANSK SVÆVEFLYVNING var 1936 et Fremgangens Aar. Der er ganske vist ikke nogen epokegørende Fremgang at notere, men Sporten naaede dog fra det rene Skolestadium frem til rigtig pæne Resultater i Hangflyvning. Det første Skridt mod den virkelige Svæveflyvning er gjort. Interessen for Sporten er i stor og glædelig Vækst Landet over, hvor baade de gamle og de nytilkomne Klubber arbejder med Iver og Interesse paa at dygtiggøre sig i den smukke, men meget krævende Idræt.

For DANSK MODELFLYVNING var det svundne Aar et Gennembrudets Aar. I Løbet af de sidste Maaneder har Modelflyveklubberne spredt sig over hele Landet, og hver Maaned meldes om nye Klubbers Oprettelse. Forhaabentlig forstaar Klubberne at holde Interessen vedlige hos Medlemmerne, saa Bevægelsen ikke sygner hen igen som saa ofte før. For at fremme den sportslige Interesse agter »FLYV« at foranstalte Konkurrencer hen paa Foraaret. Nærmere Oplysninger skal komme i de næste Numre.

For DE DANSKE FLYVEORGANISATIONER var 1936 et godt Aar. Alle Flyveorganisationers Moder, DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB har kunnet glæde sig ved en forøget Tilgang af Medlemmer, og man maa inderligt haabe at endnu mange flere i 1937 vil fylke sig under dets Faner for derigennem at være med til at fremme dansk Flyvning, thi jo større Selskabet er, desto kraftigere kan det tale Flyvningens Sag. To nye Flyveklubber: DANSKE PRIVATFLYVERE og VESTJYSK FLYVEKLUB saa Dagens Lys i 1936. Maatte de snart faa mange Følgesvende!

DANSK SVÆVEFLYVER UNION er nu under sin nye energiske Ledelse ved at konsolidere sig, saaledes at den virkelig kan blive et Instrument til Gavn for Sporten, og det maa indstændigt tilraades alle danske Svæveflyveklubber at tilslutte sig Unionen, der er det eneste og stadig vil vedblive at være det eneste af Det kgl. danske aeronautiske Selskab (og derigennem af F. A. I.) anerkendte Centralorgan for al dansk Svæveflyvning. Forhaabentlig vil de ubetimelige Splittelsesforsøg, som de foregaaende Aar — 1936 indbefattet — har været saa rige paa, ikke gentage sig i den kommende Tid. De er den smukke Sport, der, som Hr. W. Dannerfjord skriver i sin Bog »Svæveflyvning«, saa absolut kræver den strengeste Disciplin af sine Udøvere, uværdige.

DANSK MODELFLYVER UNION er under Opbygning, og det er Tanken at lade den tilslutte D. K. D. A. S., naar den er helt klar til at træde ud i Livet.

For FLYV har det sidste Aar været en glædelig Opgangens Tid, og naar det nu i 1937 gaar ind i sin tiende Aargang, bliver det under den samme Fane, som i den sidste Tid har skaffet det saa mange nye Læsere og Venner, og under hvilken det utvivlsomt ogsaa i Fremtiden vil kunne yde sin beskedne Skærv til Fremme af Flyvningens Sag i Danmark. *K. J.*

Om de fysiske og mete for Isdannelse

(Fortsat fra forrige Nr.)

Af Statsmeteorolog

TALLENE *paa* disse Linjer angiver Temperaturen i de tilsvarende Højder, beregnede udfra Temperaturen ved Jorden, under Forudsætning af en Aftagen paa 0,5° pr. 100 m. (I Virkeligheden aftager Temperaturen lidt hurtigere i kold Luft og lidt langsommere i varm Luft). Endelig viser Fig. 3 en grafisk Fremstilling af Temperaturens Variation med Højden saaledes, som den vilde fremkomme, hvis man sendte en Termograf op med en Maskine efter Linjerne a og b paa Fig. 1; man finder Inversionerne ved m og n. Af Fig. vil man nu helt umiddelbart se, at der i den fremstillede Situation, særlig ved Koldfronten, meget let kan dannes underafkølet Regn, idet den laveste Cumulus Sky regner ved Temperatur lidt over Frysepunktet, mens Regnen maa passere et Lag Luft med Temperatur *under* Frysepunktet, før den naar Jorden. Det samme kan naturligvis ske ved Varmfronten, men er navnlig i den første Del af Vinteren mindre sandsynlig, fordi den »præfrontale« Koldluft da er relativt varm (selv om den naturligvis er koldere end Varmluften). Men hen paa Vinteren, naar der kommer varm Luft ind efter en længere Frostperiode, da kan den præfrontale Luft let være saa kold, at der ogsaa bliver Tale om underafkølet Regn her; ved saadanne Lejligheder faar vi let Isslag ved Jorden, fordi de underafkølede Draaber fryser ved Anslaget mod Jorden.

Men selv om der saaledes kan gøres Rede for, hvilke meteorologiske Situationer, der *kan* give Anledning til Isaflejring, er Forholdet det, at de ikke altid gør det. Nedbøren kan ligesaagodt fryse, saasnart den kommer til den kolde Luft, evt. straks dannes som Is. Man vil da faa Nedbøren som Sne ved Varmfronten og som Hagl ved Koldfronten. Det har hidtil ikke været muligt at faa helt Klarhed over, hvad der spiller Rolle her; det er jo nu engang ikke muligt at fremskaffe de samme Betingelser ved Laboratorieforsøg, som er tilstede i Naturen. Men Sandsynligheden taler for, at det er Tilstedeværelsen *i Forvejen* af ganske smaa Iskrystaller, som hindrer Underafkølingen.

Men for den praktiske Flyvning er det sikkert ikke tilstrækkeligt at kende de fysiske og meteorologiske Betingelser *oppe* i Luften, selv om Kendskab hertil maa være af Betydning. Spørgsmaalet er ogsaa, hvordan man, *inden* man gaar op, kan være orienteret. De Hjælpemidler, der forefindes hertil, er dels *aerologiske Observationer* og dels *Vejrkortet*.

Af de første kommer Højdemaalinger af Temperatur og Fugtighed i Betragtning. Temperaturmaalingerne giver, hvis der er tilstrækkelig mange af dem, værdifulde Oplysninger om 0°-Isotermens Forløb hen over Jorden, hvor den ligger højt, og hvor den ligger lavt, og Fugtighedsgraden siger jo umiddelbart, om der er Vand nok i Luften til Isdannelse.

Men det maa erindres, at Udstrækningen af selve Frontomraadet, hvor Risikoen er særlig stor, er saa lille, at det maa blive relativt sjældent, at aerologiske Opstigninger, der er ret sparsomme, netop træffer i dette Omraade; endvidere giver de kun et »Øjebliksbillede« af Tilstanden uden nogen Anvisning vedrørende mulige Forandringer. Betydningen af de aerologiske Observationer ligger derfor særlig deri, at de er en værdifuld Støtte for en detaljeret *Vejrkortanalyse*.

Det, Vejrkortet skal give vedrørende det foreliggende Problem, er da navnlig: Oplysning om Fronternes Beliggenhed samt deres sandsynlige Bevægelse; endvidere Oplysning om, hvorvidt Temperaturfordelingen i et evt. Frontomraade er en saadan, at den er gunstig for Isdannelse (se ovenfor). Endelig vil en indgaaende Analyse af Skyernes Art og Højde m. m. (Stratus, 0°-Isotermens Højde) kunne give nogle Fingerpeg m. H. t. Is-Dannelse *udenfor* Frontomraaderne.

I Afhandlinger vedrørende nærværende Problem finder man undertiden anført, at det særlig er i de saakaldte »Udløbere« fra Cyklonerne (»V-formede« Isobarer), at der er Risiko, fordi det er her, Fronterne findes. Dette er kun delvis rigtigt. Paa den ene Side *kan* der godt være Fronter uden Udløber-formede Isobarer, og paa den anden Side kan en »Cyklon« (d. v. s. et System af lukkede Isobarer) udmærket være saa aflang, at dens ene Ende giver Indtrykket af en

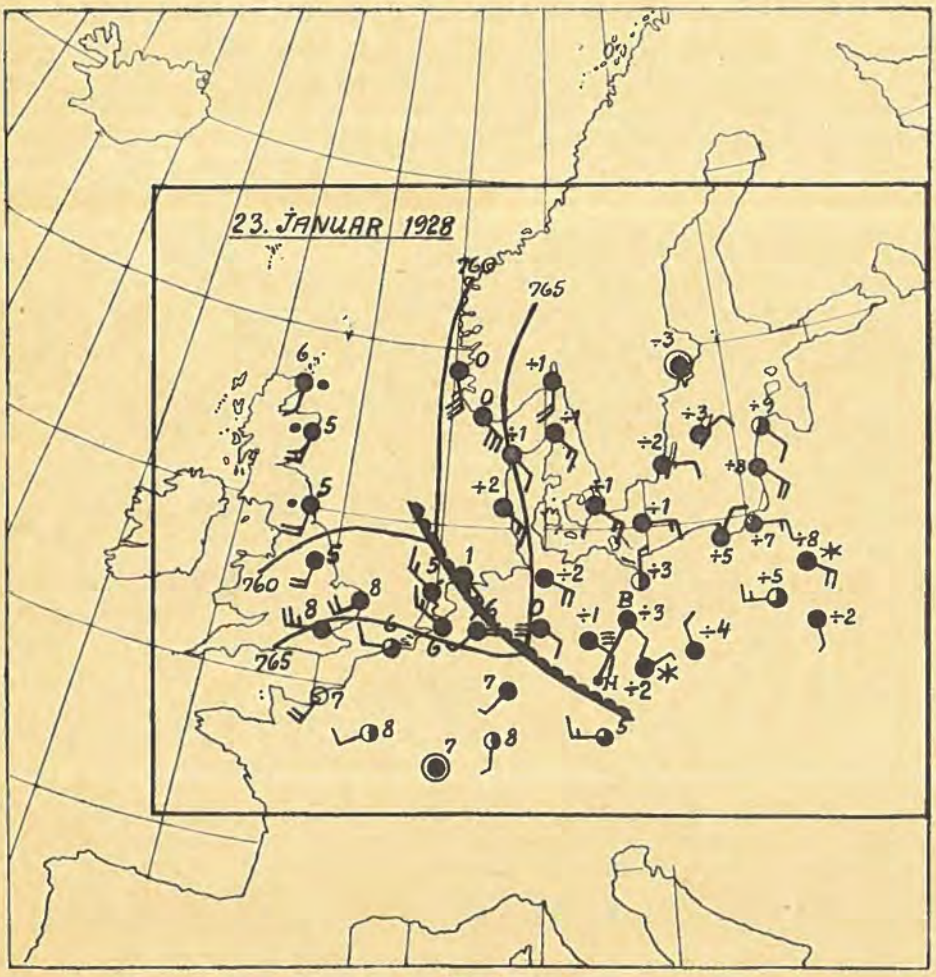


Fig. 4.

orologiske Betingelser paa Luftfartøjer

Helge Petersen.

»Udløber«, uden at der er nogen Front til Stede. Opmærksomheden bør derfor rettes imod, om der er en Front tilstede, og ikke blot paa, om der findes Udløbere eller V-formede Isobarer. —

Til Belysning af den forangaaende Redegørelse vil det sikkert være nyttigt at gennemgaa et Par Eksempler paa Overisning.

Den 23. Januar 1928 Kl. 13,27 startede en Maskine i Halle for at flyve til Berlin. Den kom ret hurtigt (i 200 m Højde) ind i lidt Regn, som gav Isaflejring, men da Flyveren paa Grundlag af Vejrmeldingerne ansaa Regnen for ret lokal, fløj han videre; men 50 km fra Startstedet tog Regnen til, saa han maatte lande. Der havde afsat sig et flere cm tykt Lag Is.

Vedføjede Billede (Fig. 4) viser Vejrkortet for den 23. Kl. 14; den korte Streg angiver Ruten. Fronten, en Varmfront, er meget tydelig med 6—8° vestfor og nogle Graders Frost østfor; dens omtrentlige Beliggenhed er vist ved det internationale Symbol derfor. Paa Kortet har kun 1 Station Nedbør (Sne) i Observationsøjeblikket, men Kl. 8 havde adskillige Stationer paa Frontens kolde Side Nedbør, deraf flere Regn trods de negative Grader. Det kan derfor ikke undre, at der i 200 m Højde, hvor der i alle Tilfælde er 1° koldere end ved Jorden, kan træffes underafkølet Regn. I Fig. 5 er vist et skematisk Tværsnit af det paagældende Frontomraade (efter *H. Noth.* i: Die Arbeiten des Preussischen Aeronautischen Observatorium bei Lindenberg, XVI Bd. 1930). Den skraa Linje er en »ideal« Skilleflade (Front) mellem den kolde og varme Luft, den stiplede er den virkelige Skilleflade, som den efter Observationsdetaljer maa antages at forløbe. Fig. taler iøvrigt for sig selv. Meget karakteristisk er den stærkere Regn knyttet til det stejlere Forløb af Frontfladen, hvor den varme Lufts Opglidning maa foregaar hurtigere.

Iøvrigt viser Fig. ogsaa andet af betydelig Interesse. Tallene til højre *indenfor* Fig.'s Ramme viser Temperaturen i den kolde Luft, som den fremgaar af aerol. Obs. fra Lindenberg (nær ved Berlin). Vi ser, at der er Inversion allerede i 1000 m Højde, Temperaturen stiger her pludselig fra ÷ 9° i 600 til ÷ 2°. Derefter falder Temperaturen igen videre med Højden. Man kunde herefter fristes til at tro, at det var den »varme« Luft, som naaede saa langt ned. Men Fugtighedsobservationerne (som ikke er gengivet) udviser, at samtidig med, at Temp. stiger, er Fugtigheden netop gaaet ned til 50—60%; saa kan der ikke være Tale om, at det er den »rigtige« Varmluft. Grunden til Inversionen maa da være, at der finder en nedadgaaende Bevægelse Sted indenfor den kolde Luft, hvorved den bliver opvarmet, og derfor rel. tør; og de 1000 m er den laveste Højde, hvortil den nedadgaaende Bevægelse naar, i dette Niveau viger de synkende Luftmasser ud til Siden*). *De aerologiske Observationer viser saaledes, at der er gode Betingelser for Flyvning der, hvor de er foretaget, men siger intet om, at der allerede 100 km derfra er stor Fare for Overisning.*

Et andet Tilfælde, men af ganske anden Art, indtraf i *September*, altsaa ved høj Temperatur ved Jorden, under en Flyvning fra Milano til München. Undervejs fik man fra München Meddelelse om, at et Koldfront-Omraade med meget daarligt Vejr maatte passeres paa Vejen dertil, men at det sandsynligvis kunde overflyves i 4500—5000 m Højde, hvilket Flyveren da forsøgte. Han mødte hurtig nogle Skybanker i de 5000 m Højde og dernæst en »Skyfront«, der naaede til 7000—8000 m. 5 Min. efter begyndte det at *sne* stærkt, ved en Temp. af ÷ 15° (svarende til en Temp. omkring 10° ved Jorden); Sneen frøs fast, og foran paa Planerne var Isskorpen 15—20 cm tyk. Flyvningen gennemførtes dog, og da Maskinen naaede ned i ca. 1000 m Højde, begyndte Isen at brække af. At Flyvningen kunde gennemføres trods det tykke Islag, og at dette brækkede af, da det begyndte at tø, svarer til, at det bestod af en porøs, og derfor forholdsvis let Masse af sammenfrossen Sne.

Den meteorologiske Sammenhæng er følgende: Vejret var i Forvejen regnfuldt, men den første Del af Turen var gennemfløjet i rel. lav Højde

*) Den omvendte Bevægelse, den opstigende, benyttes som bekendt af Svæveflyverne.

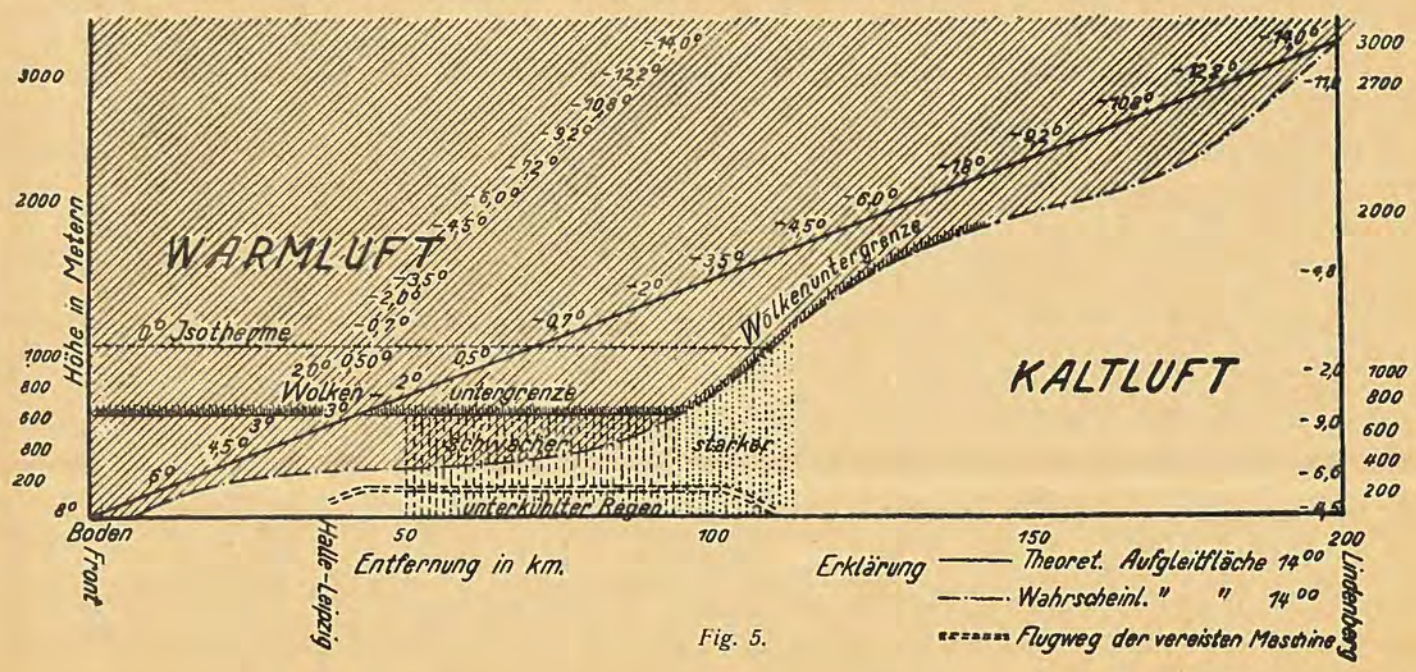


Fig. 5.

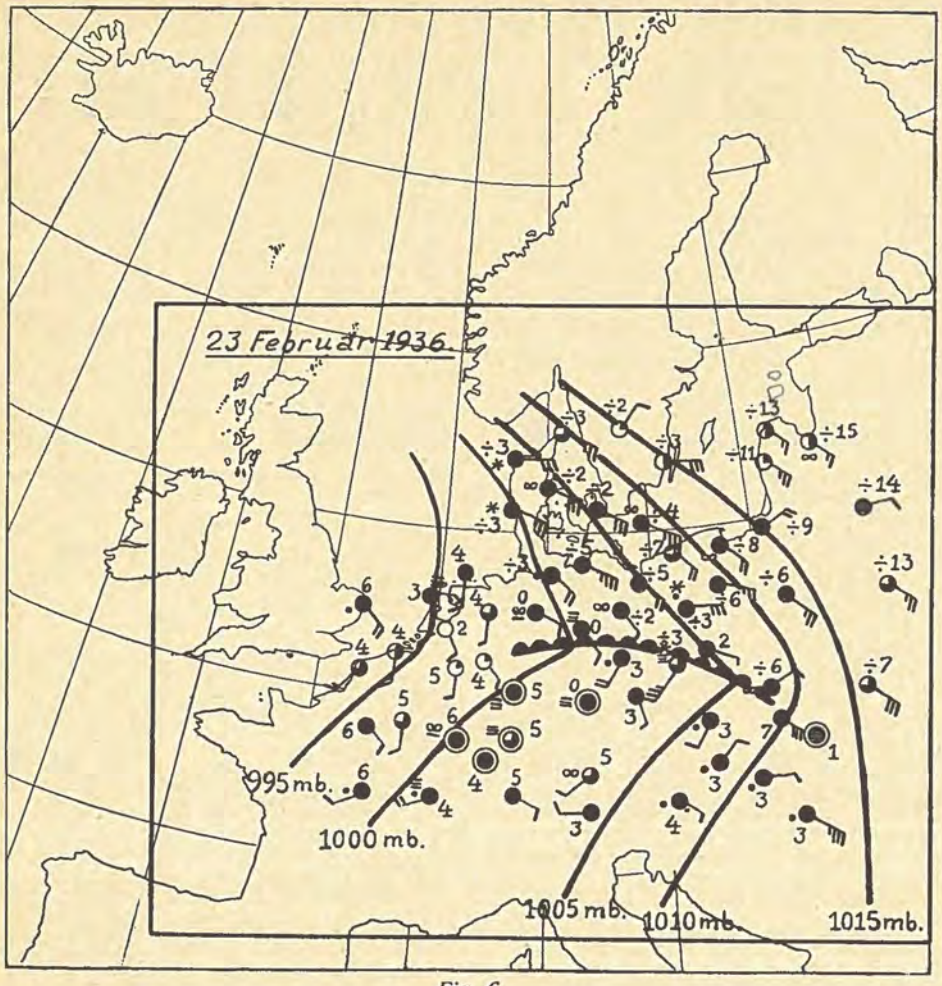


Fig. 6.

uden nogen Vanskeligheder. Luftens store Fugtighedsindhold har nu rimeligvis bevirket, at Skydannelsen ved Koldfronten — sikkert Cu-Dannelser — har antaget usædvanlige Dimensioner, saa de er naaet op til 7—8000 m Højde; Skyerne har nok bestaaet af ganske smaa, underafkølede Taagepartikler (Vanddraaber), som erfaringsmæssig ikke er saa farlige, selv om de *kan* give Anledning til Is (jfr. ovenfor). Der kan da være faldet smaa Iskrystaller ned i Skyen, f. Eks. fra et ovenover værende Stratus eller Cirrus Lag, og disse vil da vokse videre inde i Skyen til rigtige Snekrystaller (Snevejret), og idet de blandes med Taagedraaberne, klæber det hele fast og fryser. At de smaa Iskrystaller fra højere Stratus eller Cirrus Skyer er kommet ind i Skyen kan muligvis staa i Forbindelse med, at denne er naaet saa højt op; normalt vil de langsomt faldende, faste Skydele fordampe allerede i store Højder, saa de ikke naar at kunne »indpode« Skyer af underafkølet Taage i Middelhøjden med Krystaller, der kan tjene som Udgangspunkt for Snedannelse.

Situationen har altsaa været den, at Regnen *alene* ikke frembød Fare i de lavere Højder, og Koldfrontpassagen *alene* ikke i de store Højder; men først da Koldfronten pressede de regnfulde Luftmasser op i de meget store Højder, opstod Muligheden for Isdannelse; og denne Mulighed blev Virkelighed ved Indpodningen med Iskrystaller ovenfra.

Ved Velvilje fra Meteorologerne i Kastrup Lufthavn har jeg faaet opgivet nogle Dage, hvor der har fundet Overisning Sted her i Landet for at forsøge en Analyse af Vejrsituationen de paagældende Dage.

Den 23. Februar 1936 var der om Morgenen Overisning paa en Tur Malmø—København, i ganske lav Højde (under 100 m). I hosstaaende Figur 6 er gengivet et Udsnit af Vejrkortet for Kl. 08. Det viser en »Udløber« fra Helgolandsbugten mod SE; NE derfor er Frost, SW derfor mildt Vejr. Det drejer sig utvivlsomt om en Varmfront; den er dog ikke meget »aktiv«, der er ingen stærk Luftstrøm bag ved (Gradienten er kun lille) til at presse Fronten frem, og svarende dertil er der heller ikke megen præfrontal Nedbør; dog er en saadan Nedbør tilstede ved nogle Stationer (Sne), man kan altsaa slutte, at der finder *nogen* Opglidning Sted af den varme Luft over den kolde. I Figur 7 er nu vist de aerologiske Observationer Kl. 08 fra *Berlin*. Kurven viser en meget stærk Inversion i 4—500 m Højde, og umiddelbart derover er Luften meget fugtig. Dette synes at vise, at det er selve Frontlaget det drejer sig om; dens lave Højde svarer til, at Berlin ligger *tæt* foran Fronten; er Hældningen 1 : 100, skal selve Fronten være ca. 50 km SW for Berlin, hvilket stemmer meget godt med Kortet. Over 1000 m forøges Inversionen, og samtidig tager Fugtigheden stærkt af, til 60%; der maa derfor antages, at der idenne Højde finder Nedsynkning Sted, med samtidig Opvarmning og Udtørring.

Efter det saaledes beskrevne maa der være varm og fugtig Luft (til Dels med Temperatur over Frysepunktet) i ret lav Højde over *Nordtyskland*, hvilket naturligvis ikke betyder, at der ogsaa er det over Danmark. Men den Omstændighed, at der findes et sammenhængende Skydække helt op til os, og at der i det hele taget kun er Nedbør faa Steder, taler for, at den kolde Luft kun udgør et forholdsvis lavt Lag, ovenover hvilket den varme Luft strømmer med ganske ringe Stigning, saa der ogsaa over Danmark kan ventes betydelig Inversion med stor Fugtighed i temmelig ringe Højde, som Aarsag til Skydækket; og dette vil let kunne give Anledning til Isdannelse, selv om det farligste Omraade naturligvis vil være Nordtyskland. Som direkte Aarsag til Isdannelsen er det mest nærliggende at tænke paa lidt underafkølet Regn, fremkaldt ved den varme Lufts Bevægelse hen over en lokal »Fortykkelse« af det kolde Bundlag.

De fleste danske Stationer angiver de lave Skyer til Stratus eller Stratocumulus, en enkelt (Trekroner) melder Strato-cumulus dannet ved Udbredelse af Cumulus, stemmende med Tilstedeværelsen af en Inversion, som hindrer Fortsættelsen af Cu-Udvikling i Højden.

Desværre findes der ingen brugelige Pilot-Ballon'er den paagældende Morgen, formodentlig paa Grund af det lave Skydække. Ellers vilde det natur-

(Fortsættes Side 18)

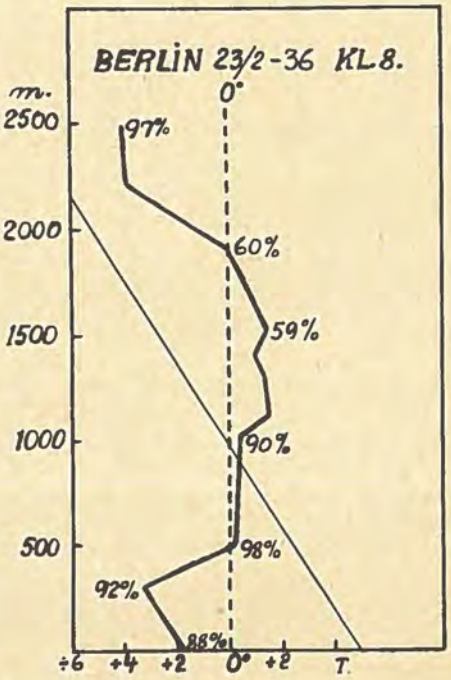


Fig. 7.

Svæveflyvning i Tyskland.

Af Ingeniør E. Vøgg.

SOM det Land hvor Svæveflyvningens Vugge har staaet, og takket være den nye tyske Regerings Interesse for dette Felt, er Svæveflyvningen i Tyskland nu paa et saadant Niveau, at alle andre Landes flyveinteresserede maa se op til den tyske flyvende Ungdom med berettiget Misundelse.

Jeg havde den Lykke i Sommer at være indbudt af Aero-Club von Deutschland til Gennemgaaelsen af et fuldstændigt Svæveflyvningskursus og havde saaledes gennem otte Uger Lejlighed til at tilbringe en uforglemmelig Tid sammen med tyske Svæveflyverkammerater, først i fem Uger i Wenningstedt paa Øen Sylt og derefter i tre Uger ved det tyske Forskningsinstitut for Svæveflyvning i Griesheim ved Darmstadt.

Al Sportflyvning i Tyskland, det gælder saavel Svæveflyvningen som Motorflyvning, er underlagt Rigsluftsportføreren i Berlin, der atter sorterer direkte under Luftfartsministeriet. Han kontrollerer og dirigerer gennem en Stab af Embedsmænd samtlige Svæveflyveskoler og Motorflyveskoler og garanterer saaledes overfor Stat og Offentlighed, at al Flyvning gennemføres paa en fuld forsvarlig Maade, det gælder saavel for det flyvende Materiels Tilstand som Undervisningsmetoderne og de ved Skolerne ansatte Flyvelærer.

Svæveflyveskolen paa Sylt er blot en af de utallige Skoler i det tyske Rige, der sorterer under ham og som uddanner Folk lige fra A og op til a.C og fem Timers Flyvning.

Som bekendt har Tyskland et udvidet C-Certifikat, som kaldes »amtliche C-Prüfung« eller kort »a.C.« I Modsætning til C som kun kræver 5 Minutters Flyvning over Startstedet, og som giver de tre Vinger i Knaphullet, saa forlanges der til a.C. fem Starter med tilsammen mindst 30 Minutters Flyvning, hvoraf ingen Flyvning maa være paa mindre end 2 Minutter.

Derudover skal der aflægges en teoretisk Prøve, der omtrent svarer til den, vore hjemlige Flyvere er udsat for til Opnaaelsen af Privatflyvercertifikatet.

Paa Basis af disse Prøver udstedes et Certifikat af Luftpolitiet, der giver vedkommende Flyver Ret til at flyve med Hochleitungsmaskiner og til at forlade Svæveflyvningsomraadet for at gaa paa Langfart, hvad enten dette nu er ved Frontflyvning eller ved thermisk Flyvning.

Dog giver dette Certifikat ingen Ret til at lade sig slæbe til Vejrs efter Motormaskine, — dertil kræves en Tillægsprøve.

Et Tilfælde som at en B-Flyver giver sig til at flyve med et Rekordplan for at forsøge at gaa paa Langfart er altsaa paa Forhaand fuldstændig udelukket i Tyskland.

Man maa herhjemme forsøge at indse, at der er himmelvid Forskel paa at flyve med Zögling og Grunau 9, der faktisk kun er flyvende Faldskærme, og Rekordplaner, som kræver en uhyre Erfaring og flyverisk Dygtighed.

General Görings Slagord i 1933, at det tyske Folk skulde blive til en Nation af Flyvere, er i Dag omsat til Virkelighed, hvilket for det første fremgaar af den enorme Stab af Militærflyvere, som i Løbet af tre Aar er stampet op af Jorden, og dernæst af at Antallet af Sportsflyvere ogsaa er anseligt, hvilket alene fremgaar af, at en By som Hamburg paa Størrelse med København besidder 6000 Certifikater af alle Slags blandt sine Indbyggere.

At Svæveflyvningen specielt ikke har ligget paa den lade Side bevises ved, at der indtil Midten af Sommeren 1936 var udstedt ialt 33,000 A-Certifikater, en ret smuk Præstation af et Lands Ungdom.

Skulde man sætte dette Tal, der gælder for en Befolkning paa 70 Mill. Indbyggere i Relation til Danmarks 3,6 Millioner, vil det sige, at vi skulde have ialt ca. 1700 A-Certifikater blandt vore Svæveflyvere.

Som bekendt har vi kun ca. 30.

Paa Sylt, hvis Kyster forløber i Nord-Syd-Retning, er der takket være de stejle Lerklinter og den til Stadighed blæsende Vestenvind et fortræffeligt Svæveflyvningsterrain for Hangvind.

Her ligger da ogsaa i Byen Wenningstedt en Skole, som kan rumme 60 Elever ad Gangen inddelt i Grupper paa 20 til henholdsvis A, B og C Træning.

I den Tid, da jeg opholdt mig paa Sylt, var Søgningen saa stor, at hver Kursus var dobbelt belagt, hvorfor Halvdelen af Deltagerne maatte sørge for eget Logi, hvilken i Reglen bestod i et Telt i Klitterne.

Forplejningen var Skolen imidlertid i Stand til at yde alle for en Pris af 2 Rm. pr. Dag. Foruden betaltes af hver Deltager for et fjorten Dages Kursus 45 Rm., hvilket maa betragtes som fantastisk billigt, naar man tager i Betragtning, at der for disse Penge ydedes udmærket Logi, og saafremt Vejret ellers var til det uafbrudt Flyvning fra tidlig Morgen til sen Aften i hele Kursusperioden.

Der anvendtes som Begyndermaskine Grunau 9 uden Forklædning, men allerede kort Tid efter de første Hop ned fra stadig højere og højere Klitter, indtil Flyvetiden naaede de 15 Sekunder, kom Forklædningen paa. Der startedes derefter ved Motorspil paa den stedlige Flyveplads, hvor Eleven langsomt blev trukket højere og højere til Vejrs for til sidst ved ca. 45—50 Meter at udløse og klare A-Prøven.

Paa en saadan Skole regner Tyskerne, at der gaar 14 Dage med de enkelte Prøver.

Efter at A-Prøven saaledes er aflagt, begynder Træningen til B. Eleven maa nu gradvis vænne sig til at blive trukket op til en Højde af 150 Meter, hvorfra han foretager sine Kurver til højre og venstre med paafølgende Maallandinger.

Naturligvis er det pædagogisk forkert at lade Eleverne gaa lige fra A til

En Rhön-Adler i Flugt.

B paa denne Maade i Modsætning til Skolerne i Rossitten, Grunau og Rhön, hvor alt foregaar ved Gummitovstart, og hvor der stilles et uhyre Krav til en godt sammenarbejdet Gruppe og frem for alt til Kammeratskabet.

Svæveflyvningen kræver nemlig af sine Folk, at de er første Klasses Mennesker, der maa være klare over eller i hvert Tilfælde lære at indse, at den-

Heini Dittmar med to af sine prominenteste Elever, to Generaler fra det tyske Luftvaaben.

ne Sport kræver 99 % Arbejde men kun 1 % Flyvning.

En første Klasses Svæveflyver er den, der uden at kny i flere Dage uden videre kan finde sig i at rende uafbrudt op og ned efter Kammeraters Flyvninger uden selv at faa Lejlighed til at komme i Luften.

Paa den ovenfor beskrevne Maade, hvor en dejlig grøn Flyveplads staar til Disposition, og hvor en lille Opelvogn ustandselig kørte ud for at hente Wiren eller for eventuelt at trække Skolemaskinen tilbage til Startstedet, bliver det kun til 70 % Arbejde og 30 % Flyvning.

For at faa det rigtige Menneskemateriale frem vil Tyskland til næste Aar gaa over til kun at tillade saadanne Elever til Skolerne, som kan eftervise mindst 200 Værkstedstimer; dette strenge Krav har naturligvis en militærisk og nationalsocialistisk Baggrund, og slet saa strenge behøver vi naturligvis ikke at stille vore Fordringer i Danmark — men en streng Disciplin skal der i hvert Tilfælde til, hvor Svæveflyvningen saa end bliver drevet.

Terrainforholdene kan imidlertid gøre, at Flyvningen kommer til at stille sig saa bekvemt som ovenfor beskrevet. I tidligere Aar skolede man ogsaa paa Sylt fra Begyndelsen i sit Ansigts Sved i de høje Vandreklitter paa Nordspidsen af Øen ved List, men da hele dette Parti af Øen nu er blevet forvandlet til et vældigt Fæstningsanlæg med en umaadelig Flyvebaadsbasis, Tysklands Gibraltar mod Nord og Vest, saa er man nu henvist til Flyvepladsen ved Wenningstedt.

Selv med B var man endnu ikke moden til at blive sluppet løs paa den 20 Meter stejle Klint ud mod Vesterhavet i en Vindstyrke af 10 Meter/sec. Først skulde der flyves endnu nogle Ture ved Spilstart i stor Højde, ca. 250 Meter og med gode Kurver efter Lærerens Anvisninger med Flag nede paa Jorden. Dette skulde kunne gøres med saavel Grunau 9 som Grunau Baby, og først da fandt Generalprøven ved Klinten Sted og dermed den første virkelige Svæveflyvning, idet saavel A som B-Flyvninger jo kun er Glideflyvninger.

At svæve saadant et Sted som paa Sylt langs med Klinten mod Vesterhavet kræver absolut Beherskelse af Maskinen, idet Opvindsfeltet for Grunau 9 er meget begrænset; det indskrænker sig til, at Piloten maa holde sin Maskine nøjagtig over Klintkanten. Kommer han ind over denne, naar han Hvirvelfeltet, hvor han øjeblikkelig ryger ned, og kommer han udenfor, tager Opvinden saa stærkt af, at han langsomt men sikkert tvinges til Landing paa den 50 Meter brede Strandbred nedenfor.

Komisk var det uvilkaarligt her at se Begyndernes vakkelvaarne Forsøg paa at holde sig til Klintkanten, deres Skræk for Hvirvelfeltet var i Regelen saa stor, at de af Sikkerhedshensyn gik alt for langt ud over Stranden og uvilkaarligt tabte Højde — søgte de nu atter ind til Klinten igen, var det i Regelen for sent; de var nu kommet under Kanten og landede derfor langsomt, men sikkert Pokker i Vold fra Startstedet.

Som Regel kræver det nogle Starter for at faa vedkommende til at blive hængende deroppe de paakrævede fem Minutter.

Var først C erhvervet, gik det løs med Træningen i Hangflyvning paa Grunau Baby med paafølgende fem a. C. Flyvninger og til Slut som Kronen paa Værket de fem Timer til Sølv C; hertil er Forholdene saa ideelle paa Sylt, at der var Dage, hvor der pr. Maskine blev fløjet indtil tre fem Timers Flyvninger.

Til thermisk Flyvning egner Sylt sig ikke, i hvert Tilfælde ikke for Begyndere — Naboskabet til Havet kvæler omtrent enhver Thermik i Fødselen — kun Huth fra Hamborg har en Gang vist, at det kunde lade sig gøre. Han naaede en Højde af 1600 Meter.

For at lære denne sidste Gren af Svæveflyvningen at kende samt for at lære Flyvemaskineslæbning begav jeg mig efter fem interessante Uger i Wenningstedt til Griesheim ved Darmstadt for at tiltræde et Kursus ved det tyske Forskningsinstitut for Svæveflyvning.

Dette Institut er en ganske særegen Institution, der under Professor Georgiis Ledelse arbejder videnskabeligt paa alle Felter, der kan have Interesse for Svæveflyvningen, saasom Aerodynamiken, Meteorologien, Instrumentbygning samt Ny-Konstruktioner

Til Institutet er blandt andet knyttet Svæveflyvningens berømteste Navne nemlig Stamers og Lippisch's og to saa bekendte Flyvere som Heini Dittmar og Hanna Reitsch fungerer som Indflyvningspiloter og Instruktører for de Kursus, der maanedligt afholdes.

Udover de videnskabelige Opgaver har det sat sig den rent praktiske at indkalde tyve Svæveflyvere ad Gangen til et tre Ugers Kursus for at give Deltagerne Lejlighed til først og fremmest at erhverve Ret til Motorslæbning og dernæst til at give deres Flyvning en saadan Afslibning, at de bliver i Stand til at bedømme de forskellige Maskintyper, de flyver med, paa en rigtig Maade; med andre Ord udvikle en saadan Finfølelse hos Piloterne, at de bliver i Stand til at føle Fejl i Rorernes Virkemaade og i deres Belastning.

Mit Kursus, hvis Deltagere hovedsageligt bestod af Sølv-C Piloter og Militærflyvere, havde det usædvanlige Held at faa Heini Dittmar til Lærer i Slæb efter Motormaskine og i Kunstflyvning.

Ganske vist er Kunstflyvning forbudt i Tyskland for Tiden med Svæveplaner, men der er ikke noget i Vejen for at Gefahrenzustände maa øves, og da disse omfatter Stalling, Immelmannturns, Spinn og Loop, saa mangler blot Rolls og Styrtdykninger, for at man har Ret til at benævne det Kunstflyvning.

Heini Dittmar vil være danske Flyvere bekendt fra sin berømte Højderekord i Svæveflyvning i Aaret 1934 i Brasilien og for sin Længderekord paa 375 km samme Aar fra Wasserkuppe til Czekoslovakiet.

Paa Forskningsinstitutets Flyveplads fandt de tre første Flyvninger med Motorflyveslæb Sted i en Ny-Konstruktion af Jacobs, en Doppel-Sperber med Heini i Førersædet.

Som Slæbemaskine anvendtes en Heinkel 46 med 630 HK, der under en fantastisk Flyvevinkel slæbte Doppel-Sperberen op til 600 Meter i Løbet af to Minutter. Her udløstes, hvorefter det gik nedad i et Væld af Kurver, der skulde tjene til at vise Heini D, om Eleven nu ogsaa var de Opgaver voksne, som han i den følgende Tid skulde udsættes for. Ved disse Ture greb han naturligvis ofte ind for at vise bestemte Flyvefigurer og for at give Eleven Færten af Flyvning i Thermik.

Fandt ens Flyvning Naade for hans Øjne, blev man sluppet løs alene først

Stamer, Slæbepiloten Barabas og Heini Dittmar i Samtale. I Baggrunden det tyske Forskningsinstitut.

paa Rhön-Bussard, derefter paa President, Sperber, Adler, Fafnir II og Condor, og Resten af Kursuset gik med at søge Thermik paa disse vidunderlige Fugle eller at øve al Form for tilladelig Kunstflyvning.

Slæbehøjden var for det meste 800 Meter, saa det tog i Regelen en rum Tid, inden man atter var nede for at lægge an til Landing.

Nede paa Flyvepladsen gik det som paa et Transportbaand, de tyve Kursusdeltagere landede og startede uaf-

(Fortsættes Side 15)

Hver Mand sin Flyvemaskine.

ET af de mest interessante Eksperimenter paa at skabe en saakaldt »Hver Mand sin Flyvemaskine«-Type foretages for Tiden af britiske og amerikanske Ingeniører i Fællesskab. Det foretages paa Foranledning af det amerikanske Handelsministerium, der er interesseret i at faa fremstillet en to-sædet Autogyro med sammenfoldelige Rotorblade, der kan køre paa en Landevej. Luftfartøjet er en Videreudvikling af det »autodynamiske« eller direkte startende Gyroplan, der blev demonstreret i August ved Hounslow i England, hvor det startede fra en Plads, som intet andet eksisterende Luftfartøj kunde have startet fra. Der blev demonstreret to Typer, den ene med en 145 H.K. Siddeley Genet Major luftkølet Motor og den anden med en ny Motortype paa 50 H.K., som endnu ikke er kommet frem paa Markedet.

Englænderne siger, at den saakaldte »springende Autogyro« har udført den første virkelige lodrette Start, der nogensinde er blevet foretaget af et Luftfartøj »tungere end Luften«. Med Helikoptere er man naaet et lille Stykke lodret tilvejrs, men deres længste Flyvninger har ikke strakt sig over mere end et Par hundrede Meter. Autogyroen derimod har vist, at den kan flyve meget lange Distancer, og at den opfylder de fleste af de Krav, der stilles til almindelige Flyvemaskiner. De Luftfartøjer, der blev demonstreret ved Hounslow, havde en to-bladet Rotor, og denne blev under Flyvningen ikke drevet af Motoren, men roterede som Resultat af Propellens Virkning. I Starten derimod var Rotoren koblet til Motoren, og Rotorbladene holdtes i en saadan Stilling, at Opdriften var lig Nul, hvorved Maskinen blev staaende paa Jorden til Trods for Rotorens høje Omdrejningstal. Der opnaas herunder en Rotationshastighed, der er langt større end den, der er nødvendig til normal Flyvning, og saa, naar alt er klart, kobles Motoren fra. Den Maade, hvorpaa Bladene er fæstnet til Akslen i Forbindelse med deres Inerti bevirker, at der skabes et løftende Moment, i samme Øjeblik de frigøres fra Motoren, og Resultatet bliver, at Maskinen hopper fra Jorden og hæver sig saa højt som en halv Snes Meter.

I Hoppets øverste Stilling begynder den almindelige Propel at virke, idet den trækker Maskinen fremefter og ændrer den lodrette Flugt til vandret Flugt.

Et interessant Moment i Hoppet er, at Halen løfter sig hurtigere end Næsen med det Resultat, at Autogyroen i Hoppets øverste Stilling vender Næsen en lille Smule nedefter. Det bliver imidlertid betragtet som en Fordel, fordi Flyveren med det samme kan øge Flyvefarten ved at glide, selv om Motoren ikke trækker for fuld Kraft.

Foruden at kunne hoppe tilvejrs har den nye Autogyro ogsaa den Egenskab, at den kan udstyres med et Understel, der gør det muligt at køre paa Landevejene. Kroppen har en lukket Kabine med Plads til to Personer, der sidder Side om Side, og den bevæger sig lige godt paa Landevejen som i Luften. Hvis Føreren under Kørslen paa Landevejen ønsker at komme i Luften, behøver han blot at slaa Rotorbladene ud, koble Motoren til og saa hoppe over Landevejstræerne eller Telefonledningerne og fortsætte ud over Terrænet.

Understellet har tre Hjul, der ogsaa anvendes til Kørsel paa Landevejene. De to sidder foran og anvendes til Styring, og det tredie sidder bagude og anvendes som Drivhjul. Bag Flyverens Plads er der anbragt en 40 H.K. Pobjoy »Niagara« Motor, der leverer den nødvendige Drivkraft til Landevejskørslen.

Den nye Autogyro bevæger sig lige saa godt ad Landevejen som i Luften.

Meddelelser fra Selskabet.

FOREDRAGSAFTEN
d. 19. Januar 1937.

TIRSDAG den 19. Januar Kl. 20 afholdes Foredrag for Medlemmer med Ledsagere paa Hotel d'Angleterre.

Trafikchefen for British Airways, Mr. H. S. Banks vil tale om:

BRITISH INTERNAL AIRLINES

Efter Foredraget, der holdes paa Engelsk, og som Bestyrelsen haaber saa mange som muligt af Medlemmerne vil overvære, Smørrebrød, Øl og Kaffe. - Pris Kr. 4.— inkl. Drikkepenge.

Yderligere Meddelelser om Foredraget vil ikke blive tilsendt Medlemmerne!

Meddelelser fra Danske Privatflyvere.

Flyveklubben DANSKE PRIVATFLYVERE arrangerer en Foredragsaften med Films og Lysbilleder, der afholdes i Studenterforeningen Fredag den 29. Januar 1937 Kl. 8, hvor Ingeniør Ejvind Vøgg vil holde Foredrag over:

Mine Oplevelser som Svæveflyver i Tyskland i Sommeren 1936 specielt ved det tyske Forskningsinstitut for Svæveflyvning i Darmstadt.

Filmen, der forevises, er velvilligst laant af Aeroclub von Deutschland og hedder:

Deutscher Luftsport.

Adgangskort for Ikke-Medlemmer, der tilhører andre Flyveorganisationer, kan faas ved Henvendelse hos Landsretssagfører C. A. Koefoed, Vestre Boulevard 38, saavidt Oplag haves. Iøvrigt giver Medlemskort Adgang.

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Planribberne sammenlimes og stiftes mens de sidder i Skabelonen. Som Stifter kan anvendes alm. Traadstifter eller Metalstifter, der er præpareret med Harpiks.

Stifterne præpareres for at hindre, at de arbejder sig ud igen.

Stifterne præpareres lettest ved at ryste dem i en Daase sammen med Harpikspulver, men husk, det er ikke

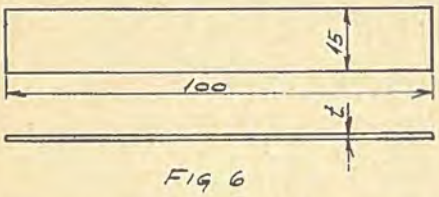


Fig 6

Stifternes Opgave at danne det blivende Bindeled mellem de enkelte Dele, de har kun til Opgave at holde de sammenlimede Dele i intim Forbindelse, indtil Limen er afbundet, og ofte pilles Stifterne ud igen, naar deres Mission er endt. Det maa nøje paapasses, at de Flader, der skal sammenlimes, nøje slutter sammen, det nytter nemlig ikke, at man søger at skjule Fejlene ved at udfylde med Lim, thi saaledes har Limen ikke nogen Styrke. Det bedste er at foretage nogle Prøver for at komme til Klarhed over, hvordan Limen anvendes.

En saadan Prøve foretages ved at sammenlime nogle Stykker Træ og nogle Stykker Finer, og naar Prøverne er 3 Dage gamle, skilles de ad igen.

Rigtigt udførte Limninger maa ikke skille i Limningerne, men ved Siden af disse.

Det kræver nogen Øvelse at udføre virkelig gode Limninger, men derfor maa det ogsaa tilraades at udføre omtalte Prøver og iøvrigt udvise Omhyggelighed under Arbejdet.

Der opstaar ofte under Arbejdet Tvivl om, hvor stor den eller den Laske skal være, idet Tegningerne af disse ikke altid er saa detailleret som ønskeligt.

Efter de Undersøgelser jeg har foretaget af forskellige Konstruktioner af Svæveplaner, er det nærmest mit Indtryk, at de sammenlimede Fladers Størrelse i Forhold til de sammenlimede Deles Styrke er valgt erfaringsmæssigt, selvfølgelig kan der opstilles Teorier og Beregninger herfor, men man maa i hvert Tilfælde kende de Belastninger, det sammenlimede Sted bliver udsat for, saavel som den anvendte Lims Styrkeforhold.

Det er derfor forstaaeligt, at det er vanskeligt at give bestemte Regler herfor, men om ønskeligt skal jeg gerne være behjælpelig med Raad og Vejledning.

Foruden Plancellen og Rorene er Kroppen til et Svæveplan i Reglen udført i Træ.

Rorene har til Opgave at stabilisere Fartøjet under dettes Flugt, og som Følge heraf skal alle de Kræfter, der paavirker Rorene under Manøvre, overføres gennem Kroppen.

Disse Kræfter paavirker Kroppen paa en temmelig kompliceret Maade, og det maa derfor forstaas, at saavel Materialer som Arbejde skal være første Klasse.

Hvad Materialer ang. gælder det samme som omtalt under Planbjælker.

Da Konstruktionen af Krop til Svæveplaner er saa mangeartede, skal jeg ikke nu komme nærmere ind paa Arbejdets Udførelse, men vente hermed til senere Omtale af de forskellige Konstruktioner.

Af andre Materialer foruden de allerede omtalte, anvendes der Krydsfiner.

Det anvendes baade til Beklædninger og til Lasker for Sammenlimning af de enkelte Konstruktionsdele.

Krydsfiner findes i Handelen under mange Kvaliteter, men til Bygning af Luftfartøjer fremstilles der en særlig Kvalitet, der gaar under Navnet »Aeroplanbirk«.

Denne Kvalitet af Krydsfiner findes i Handelen i mange Tykkelser, men til

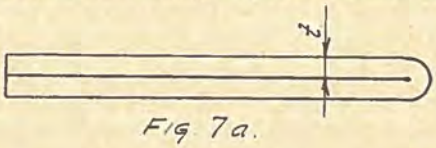


Fig 7a.

Svæveplaner anvendes i Reglen 1—2—3 og 4 mm.

Da Krydfiner i de Tykkelser er ret dyrt, opstaar der let den Idé, at der maa kunne spares noget ved Anvendelse af de billigere Kvaliteter, men det maa med det samme fraraades at spare ved Indkøb af Krydsfiner, thi det nytter ikke, at de enkelte Konstruktionsdele har den fornødne Styrke, naar deres Sammenføjninger er udført med daarligt Materiale.

Alt Krydsfiner, der anvendes til Bygning af Svæveplaner, skal være Aeroplanbirk, dette bør gælde som Lov.

Beslagarbejde.

Vi er nu naaet gennem Træmaterialerne og deres Bearbejdning, og gaar derefter over til Beslagene.

Beslagene har til Opgave at danne Samleled mellem de enkelte Trækonstruktioner — Plancellen, Rorene, Kroppen og Styreorganerne.

Det er derfor klart, at Beslagarbejdet skal udføres ligesaa samvittighedsfuldt som Træarbejdet.

Et Svæveplans enkelte Dele hører ligesaa uløseligt sammen som en Kædes enkelte Led, og som det gamle Ordsprog siger:

En Kædes Styrke er ikke større end det svageste Led.

I Reglen er det saaledes, at de fleste kan arbejde i Træ, baade fordi det er et Led i enhver Drengs Opdragelse, og fordi de fleste Drenge har en Forkærlighed for denne Sport.

Anderledes er det med Bearbejdningen af Materialet der skal anvendes til Svæveplanets Beslag.

Materialet er Staal, og foruden nøje Specialværktøj og haandværksmæssig Kendskab til det Materiale, kræver det Færdighed.

Har man ikke paa Byggeholdet Medlemmer, der har den nødvendige Færdighed, maa det fraraades at fuske i dette Fag, thi selv det bedste Materiale kan let ved ukyndig Behandling ødelægges.

Lad derfor hellere Beslagene udføres af en Fagmand, det kan maaske i Øjeblikket synes dyrt, men det betaler sig i Længden.

Materialet til Beslagene, er som omtalt Staalplade, ved Indkøb af dette, maa man være klar over, hvad det er, man skal bruge, der findes i Handlen saa mange forskellige Kvaliteter, der benævnes »Staal«, og selv om disse hver især har deres bestemte Betegnelse, hører man mange Gange, at selv Jernplade bliver benævnt som Staalplade.

Ved Beregningen af Beslagenes Styrke er Materiellets Kvalitet det grundlæggende, og da det for Svæveplaners Vedkommende gælder om at opnaa saa stor Styrke som muligt med saa lidt Materiale som muligt, er det klart, at der stilles visse Krav til det anvendte Materiale. Da de fleste Svæveplaner, som fremstilles herhjemme, er efter tyske Tegninger, maa man ogsaa holde sig de forskriftsmæssige Krav efterrettelig, som er Grundlaget for den paagældende Konstruktion.

Som Vejlednng kan jeg meddele, at Materialet skal have en Brudstyrke paa ca. 35 kg/cm², og et Kulstofindhold paa ikke over 0,2 %.

Kulstofindholdet betinger Materialets Svejselighed, jo mindre Kulstof jo bedre svejseligt, derfor maa man hellere ved Indkøb af Materialerne til Beslagene, forklare hvad det skal bru-

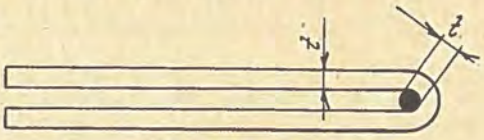


Fig 7b

ges til, den paagældende Forretning vil da altid, grundet paa sin Sagkundskab, kunde skaffe det rigtige Materiale.

For selv at komme til Klarhed over Materialets Brugbarhed, kan man selv foretage et Par simple Prøver.

Hertil fremstiller vi nogle Prøvelegemer som vist paa Fig. 6, ialt 3 Stk. af hver af de anvendte Plade-Tykkelser.

Prøverne bøjes nu som vist paa Fig. 7 a og b.

(Fortsættes Side 20)

GODT NYTAAR 1937 ØNSKER

EVALD ANDERSEN'S
MEKANISKE ETABL.

VALDEMARSGADE 14 VESTER 3589
INSTRUMENTER OG APPARATER

ERIK HOFF-HANSEN

HELLERUPVEJ 15 A HELRUP 3623 — 3693 — 3692

DUNLOP RUBBER Co. A/S

VENNEMINDEVEJ 30 CENTRAL 11.633

A/S MAGNETO
KØBENHAVN
Eneforhandler for Robert Bosch A/G, Stuttgart

JAGTVEJ 155 CENTRAL 13.852

C. M. HALLGREN
INSTRUMENTMAGER
Fabrikation af
SPRITKOMPASSER FOR LUFTFART
Leverandør til Hærens Flyvertropper samt Luftmarinen

ST. REGNEGADE 2 Alt i Optik TLF.: BYEN 1973

ALFRED RAFFEL A/S

KØBENHAVN CENTRAL 6395

A. B. C. HANSEN COMP.
The Bristol Aeroplane Company Ltd.
The Blackburn Aeroplane & Motor Co. Ltd.
Cirrus-Hermes Engineering Co. Ltd.

INDUSTRIBYGNINGEN CENTRAL 6806
KØBENHAVN V.

LUFTRUTEN JORDEN RUNDT

Den første Passager var 18 Døgn om Turen.

I December 1935 foretog Pan American Airways sin første Prøveflyvning over Stillehavet til Manilla, og knapt eet Aar efter blev Ruten aabnet for Passagertrafik. Nogle af de første Passagerer var tre amerikanske Journalister, *H. Ekins, Dorothy Kilgallen* og *Leo Kieran*, der alle tre vilde forsøge at foretage den hurtigst mulige Rejse Jorden rundt.

De tog alle tre fra New York den 30. September og fløj sammen ombord i Luftskibet »Hindenburg« over det nordlige Atlanterhav til Frankfurt, hvor de ankom den 3. Oktober. Her skiltes deres Veje, idet de hver for sig vilde forsøge at naa tilbage hurtigst muligt. Ekins lejede en af Hollændernes Douglas Maskiner og fløj til Athen, hvor han fik Forbindelse med den hollandske Ruteflyvemaskine til Indien. Kieran, der kun vilde benytte de regelmæssige Luftruter, fik Forbindelse med den engelske Luftrute til Brindisi, hvortil Miss Kilgallen ogsaa kom efter at have benyttet Tog og Flyvemaskine, og begge fortsatte Rejsen med den engelske Ruteflyver til Siam.

Paa dette Tidspunkt var Ekins imidlertid et godt Stykke længere fremme, og takket være den hurtigere Maskine, som han fløj med, kom han til Bangkok længe før de to andre, og fortsatte med den hollandske Rute til Batavia. Herfra fløj han videre i en Douglas med den hollandsk-ostindiske Rute til Borneo og derfra videre til Manilla. Her havde han Heldet med sig, — for en Tyfon over Stillehavet havde forsinket Ruteflyvemaskinen til Amerika saa længe, at han lige naaede at sikre sig en Billet, inden Starten østover fandt Sted. Derved naaede han et Forspring paa seks Dage for Miss Kilgallen og Mr. Kieran, der tog den næste Rutemaskine over Stillehavet til Francisco efter at have rejst med Damper fra Honkong til Manilla.

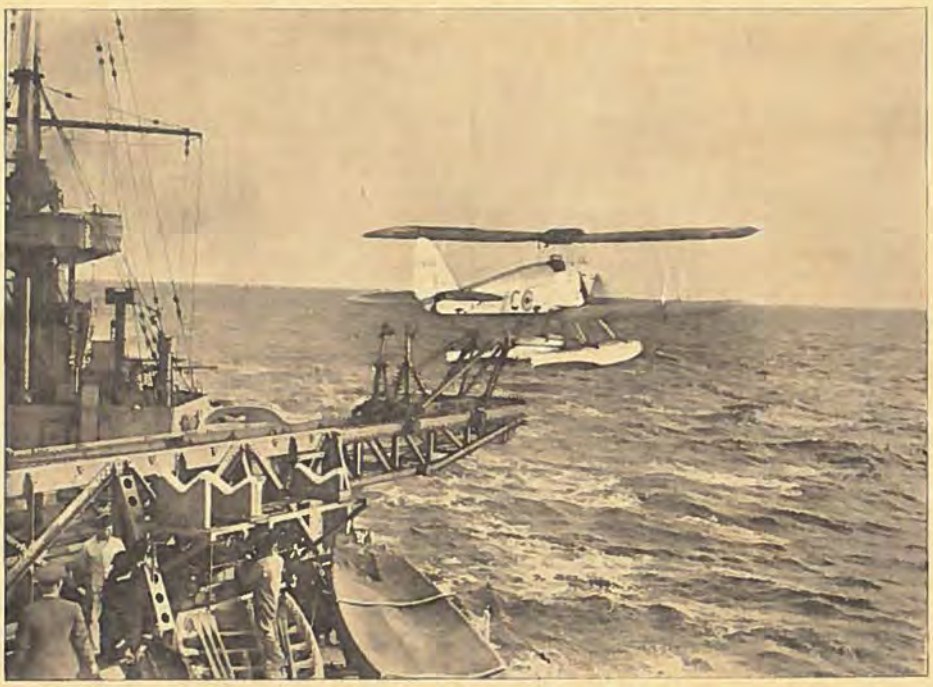
Fra San Francisco fløj Ekins tværs over Amerika, og 18 Dage 15 Timer efter Afrejsen fra New York var han atter tilbage paa sit Kontor efter at have fudført Rejsen Jorden rundt med en Gennemsnitsfart paa ca. 90 km i Timen. Ekins Rejse blev foretaget mere end to Døgn hurtigere en »Graf Zeppelin«s berømte Jordomflyvning i 1929, der vare 21 Dage 7½ Time, og den var mere end fem Døgn hurtigere end Mears og Collyer's Rejse i 1928, hvor de benyttede deres private Flyvemaskine undtagen paa Turen over Stillehavet, der blev foretaget med Damper.

Paa sin lange Rejse tilbagelagde Ekins ca. 40,000km, og han passerede hen over treogtyve Landes Grænser. Hver eneste Stykke af Turen blev foretaget med Luftfartøj, og med Undtagelse af Luftskibsrejsen over det nordlige Atlanterhav, blev Turen foretaget i amerikanskbyggede Luftfartøjer.

Denne Rejse paa de 18 Dage siger med tilstrækkelig Tydelighed, hvor langt Lufttrafikken er naaet frem, men den fortæller intet om de aarelange og kostbare Forsøg, der er gaaet forud. Og saa siger Amerikanerne endda: »Bare vent og se Udviklingen de næste fem Aar; hvad De hidtil har set, er slet ikke noget at tale om«.

QUEEN BEE

Den førerløse, engelske Maskine.



De Havilland Tiger Moth „Queen Bee" forlader H. M. S. „Neptun"s Katapult.

EFTERHAANDEN som Luftangrebene kommer til at spille en større og større Rolle ogsaa i Søkrigen faar Spørgsmaalet om Forsvaret mod disse Angreb selvsagt større og større Betydning. Ved de almindelige Skydninger mod Slæbemaal faar man ikke det rigtige Billede frem, og paa den anden Side kan man naturligvis ikke saa godt i Fredstid give sig til at skyde med skarpt paa Maskinerne. Englænderne er da gaaet over til at benytte førerløse, radiostyrede Maskiner, de saakaldte »Queen Bee«.

Under den engelske Hjemmeflaades Øvelser i Nordsøen fornylig, hvorfra vort Billede er taget, anvendtes saaledes De Havilland »Queen Bee« uden Fører som Maal for de britiske Krigsskibes Anti-Luftskyts. Den væsentligste Forskel mellem de almindelige Maskiner af Tiger Moth-Typen og »Queen Bee« er, at sidstnævnte helt igennem er fremstillet af Træ bl. a. fordi Trækonstruktionen giver forøget Svæveevne. »Queen Bee« er forsynet med Standard Gipsy Major 130 HK Motor. Der findes to Cockpits, hvoraf det ene er forsynet med normale Styregrejer til Brug for almindelig Fører under Prøveflyvning.

»Queen Bee« kan holdes oppe ca. tre Timer ad Gangen og kan dirigeres til en Højde af over 3000 Meter. Dens Flyveradius er ca. 15 km fra Kontrolstedet.

Der fortælles mange morsomme Ting om Oplevelser med disse Maskiner ,og naar Air Ministry Efterretningerne for Luftfarende meddeler, at der findes »Queen Bee«-Flyvninger Sted, gives der altid Førere af andre Maskiner en Advarsel mod disse automatiske Fremtoninger, der som særlige Kendetegn bærer gule Mærker, og som ikke kan forventes at overholde de almindelige Regler for Luftfart.

PAA FLYVESKOLE

I.

Civil eller militær?

Vi er mange, der gerne vil lære at flyve — Fremtiden ligger i Luften mener vi; det er nemt at finde ud af, at der her i Landet er to — væsentlig forskellige — Typer Flyveskoler at vælge mellem, de civile og de militære; Forskellen er stor: paa de civile Skoler lærer man at flyve i sin Fritid, man kan selv bestemme Farten og Vejret, det koster noget at lære at flyve, slet ikke saa lidt inden man faar Privatflyvercertifikat, og skal man senere leje sig en Flyvemaskine for at flyve, bliver det ikke nogen billig Historie at holde selv dette lille Certifikat vedlige; paa de militære Skoler lærer man at flyve ganske gratis, faar endda lidt Penge til, foruden Kost og Logi, Tøj og Læge m. m., men saa skal man ganske vist til Gengæld ofre ca. 18 Maaneder af sin skønneste Ungdom paa det.

Valget mellem den ene eller den anden af disse Typer Flyveskoler er svært; det, der i første Omgang vejer tungest til er Tegnebogens Tilstand, i Forbindelse med om den disponible Fritid regnes i Timer eller i Maaneder; er begge Dele i Orden, bliver det næste Spørgsmaal: er der Grund til at foretrække den ene Skoletype for den anden? De civile Flyvelærere siger: alle kan lære at flyve, det er ikke sværere end at lære at køre paa Cykel, een Gang lært glemmes det aldrig, — og det synes som om de har Ret. Militærets Fordringer er større: af et Par hundrede Ansøgere aarlig udvælger man 20—30, som paa Forhaand synes at have Chancer for senere at faa Karakteren »Skikket til Flyver«; givet er det dog, at Valget mellem de to Skoletyper vanskeliggøres af det store Spørgsmaal: Hvorfor vil jeg lære at flyve?

Drømmer Du om at faa Din egen Flyvemaskine, godt med Fritid og Penge, saa Du kan flyve hvorhen Du vil, og naar Du vil, eller er det Din Mening, at Du vil leve af Flyvningen, ved Militæret, Luftrutetrafikken — eller vil Du bare tage Flyveundervisning, fordi det er moderne, noget nyt, som ikke alle Dine Kammerater kan? Eller er det Eventyret der kalder, er Du allerede blevet smittet af Flyvebacillen, den alle de gamle Flyvere taler — og gerne taler — om, men som Lægerne hidtil forgæves har søgt efter?

Har man først faaet alle disse Problemer klaret, begynder det at hjælpe; kan man stave og lægge sammen og helst forstaa en halvkvædet Vise, er det værste overstaaet, forudsat at man kan faa Familiens Tilladelse; der er desværre endnu enkelte af den ældre Generation, særligt Arvetanter og -onkler, som har svært ved at forstaa, at den moderne Ungdoms Ønsker om, at komme nærmere til Solen end de har været er berettigede; men her hjælper ofte de mest moderne Lægeteorier om Solens ultrarøde og ultraviolette Straalers Betydning for Helbredet, om den støv- og bakteriefri Luft højere oppe, om den blaa Himmel med pragtfuld Solskin over de graa Skyer ,samt Løfter om at man nok skal komme ned igen (ingen er jo endnu blevet der oppe), og hvad man ellers kan finde paa; lidt Statistik kan maaske ogsaa bruges, hvis man er heldig.

Da endelig ogsaa denne Paragraf er i Orden, melder jeg mig som Elev paa Flyveskolen.

-z.

Den flyvende Præst.

I det nordøstlige Canada, omkring Polarkredsen, har den tyske Præst og tidligere Kampflyver fra Verdenskrigen, *Paul Schulte*, startet en Missionsgerning ved Flyvemaskinens Hjælp. I dette vældige Omraade, hvor Terrænforhold og Klima søger at lægge alle mulige Hindringer i Vejen for Samkvemmet mellem de tyndtbefolkede og spredtliggende Beboelser, har Tysklands flyvende Pater, som Paul Schulte bliver kaldt, modigt taget Kampen op mod den barske Naturs mange Hindringer.

Paul Schulte, en høj blaaøjet, statelig Mand, der for tyve Aar siden deltog som Kampflyver under Verdenskrigen, har grundlagt det tyske Missionsselskab M.I.V.A., der idag tæller 50.000 Tilhængere, og Organisationens Hovedformaal er at befordre Brødre af Oblat Ordenen ad Luftvejen over ensomme, utilgængelige Egne. Paul Schulte fik Ideen hertil, da en af hans Venner, en af Oblat Ordenens Gejstlige, mistede Livet under sin Missionsgerning i Afrika paa Grund af manglende hurtigt Befordringsmiddel.

Missionsselskabet M.I.V.A. har købt to Junkers F. 13, og det ene af Luftfartøjerne har Pater Schulte selv fløjet fra Montreal og nordover til de arktiske Egne. Paa sin Rejse til Amerika var den flyvende Præst Passager i Luftskibet »Hindenburg«, og han var den første gejstlige, der holdt en Messe ombord i et Luftskib.

Sværeflyvning i Tyskland.

(Fortsat fra Side 10)

brudt og lagde fuldt Beslag paa de to Slæbepiloter, som med deres Heinkeler havde Dagen travlt beskæftiget med at trække til Vejrs.

Paa Regnvejrsdage ,hvor Flyvevejret var elendigt, fandt der Undervisning Sted, og der holdtes Forelæsninger af saa fremragende Mænd som Georgii, Stamer, Lippisch, Jacobs, Heini og Hanna Reitsch om Emner taget fra Flyvemaskinebygning, Vejret og endelig den praktiske Sværeflyvning; særlig interessant var i sidste Henseende Heini Ditmars Beskrivelse om sin Alpeoverflyvning fra Chiemsee i Bayern til Dolomitterne i Italien, som fandt Sted i Aar i August Maaned.

Et saa højtudviklet Institut som det i Grisheim kan vi danske desværre ikke i overskuelig Fremtid gøre os Haab om at faa, dertil er Interessen for Sværeflyvningen i Danmark saavel i Befolkningen som i Regeringskredse for ringe, men jeg vil haabe, at det snart maa lykkes vore hjemlige Sværeflyvere at komme et Skridt videre, saaledes at en Skole beliggende ved Hangopvind kan aabnes.

Jeg forestiller mig en Skole Mage til den paa Sylt blot i mindre Format bygget et Sted langs Jyllands Vestkyst, hvor den interesserede Sværeflyveungdom skulde kunne tilbringe sin Sommerferie.

Ved en Flyvning i Sommer sammen med Hr. Ib Aller ned langs Vesterhavet konstaterede vi adskillige Steder, hvor der uden Tvivl med Lethed vil kunne flyves i Hangopvind paa Strækninger mellem 5 og 15 Kilometer. Naar den tyske Ungdom kan strømme fra hele Riget til Landets fjerneste og nordligste Afkrog Sylt for at lære at flyve, saa bør den danske Ungdom ikke se noget afskrækkende i snarest muligt at udforske Omraaderne ved Tannishus, Løkken, Lønstrup og Rubjerg.

Ejvind Vøgg.

FRA MODELKLUBBERNE

Dansk Modelflyver Unions Standardlove

for Modelflyverklubber.

1. Klubbens Navn er N. N. Dens Formaal er at udbrede Interessen for Flyvning, specielt Modelflyvning, samt at varetage Modelflyvningens Intereser.
2. Enhver kan uanset Alder og Køn være Medlem. Ethvert Medlem er stemmeberettiget paa Generalforsamlingerne, med mindre man skylder Kontingent eller andet for tre Maaneder eller mere. Indmeldelse i Klubben kan ske hos ethvert Medlem af Bestyrelsen. Medlemsbidraget er 25 Øre om Maaneden for aktive Medlemmer, 1 Kr. for passive. Medlemsbidraget opkræves hver Maaned af Kassereren. I Indskud betaler (aktive) Medlemmer 1,50 til Klubbens Emblem. Ved Udtrædelse eller Eksklusion skal Emblemet, der er Klubbens Ejendom, tilbageleveres.
3. Generalforsamling afholdes to Gange aarlig, i Marts og Oktober.
   Paa G. skal der forelægges Beretning og Regnskab, og foretages Valg af Bestyrelse. Genvalg kan altid finde Sted.
   Vedtagelse af et Forslag sker ved simpel Stemmeflerhed. Staar Stemmerne lige, har Formanden den afgørende Stemme.
   Til Lovændringer kræves ⅔ af Stemmerne, og mindst Halvdelen af Medlemmerne skal være til Stede. Er det ikke Tilfældet, skal der indkaldes til ny Generalforsamling, der er beslutningsdygtig uanset Antal af tilstedeværende Medlemmer.
   Bestyrelsen indkalder til Generalforsamling med mindst 14 Dages Varsel.
   Forslag til Dagsordenen skal være Formanden i Hænde senest 7 Dage før Generalforsamlingen.
   Ekstraordinær Generalforsamling indkaldes, naar Bestyrelsen eller mindst 33⅓ % af Medlemmerne forlanger det med Opgivelse af Emne. Den indkaldes med 10 Dages Varsel.
4. Bestyrelsen bestaar af 5 Medlemmer, en Formand, en Næstformand, en Sekretær, en Kasserer og en Flyveleder. Genvalg kan finde Sted.
   Endvidere vælges to Revisorer. Genvalg kan ikke finde Sted.
   Valg af Bestyrelse finder Sted ved hemmelig Afstemning, og der stemmes paa hver Post indenfor Bestyrelsen.
5. Klubben er upolitisk.
6. Over Generalforsamlinger m. m. føres Protokol.
7. Eksklusion af et Medlem foreslaas af Bestyrelsen eller mindst 33⅓ % af Medlemmerne paa en Generalforsamling. Der fordres ⅔ af de afgivne Stemmer.
8. Klubben fører officielle Rekorder. Modellerne er inddelt i forskellige Klasser, og der er Rekorder efter Start fra Jorden, Haandstart, Katapultstart eller Højstart. Flyvningen skal kontrolleres af mindst to stemmeberettigede Medlemmer for at blive officiel.
9. Til Klubbens Opløsning fordres mindst ⅔ af Stemmerne paa en Generalforsamling, hvor mindst Halvdelen af Medlemmerne er til Stede. Er dette ikke Tilfældet, indkaldes til ny Generalforsamling, der uanset Antal Deltagere er beslutningsdygtig med ⅔ af de afgivne Stemmer.

Modelbyggere.
Gummisnor, Japanpapir, Balsatræ og andre Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn. N.

Glædeligt Nytaar!
Begynd det nye Aar rigtigt, vær klar til Foraarets Flyvekonkurrencer. Køb Modellerne med de fænomenale Flyvegenskaber, saa er De sikker paa at være blandt de førende.
Prisliste mod 15 Øre i Porto.
Model Materiale.
Tarm. - Jylland.

Modelklub i Hellerup.

DER er blevet dannet en Modelflyveklub i Hellerup. »Globus Aero Klub« hedder den, og den optager gerne nye Medlemmer i Alderen mellem 14—17 Aar. Eventuelle Flyvelystne kan melde sig til Formanden Bent Ziegler, Sofievej 1, 3. Sal tv., Hellerup. Træffetid hver Mandag og Fredag mellem Kl. 18—20. Klubben tæller i Øjeblikket ca. 20 Medlemmer og arbejder ikke alene med Modeller, men søger ogsaa gennem Foredrag at indvie Medlemmerne i Flyvningens Teori o. s. v.

FRA KLUBBERNE

Vestjysk Flyveklub lægger ud.

GANSKE kort efter sin Start i Efteraaret har den unge energiske Vestjysk Flyveklub i Esbjerg begyndt Arbejdet paa at propagandere for Flyvningen, idet Klubben den 19. November i Samarbejde med Dagbladet Vestkysten havde arrangeret en stor Foredragsaften paa »Paladshotellet« med Kaptajn Bjarkov som Aftenens Foredragsholder.

Flyveklubbens Formand Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak kunde se ud over en tætfyldt Sal, da han besteg Talerstolen for at byde Velkommen til Forsamlingen og til de særlige Gæster: Aftenens Foredragsholder og Direktør C. Thielst fra Det kgl. danske aeronautiske Selskab samt Direktør Boysen fra Minerva Film Co. i København. »Som Dreng og ungt Menneske«, udtalte Formanden derefter, »har jeg interesseret mig meget for Flyvningen. I det hele taget for, hvad der foregik paa dette Omraade, og det var mig derfor en stor Glæde, at aeronautisk Selskab i Sommer opfordrede mig til at starte en Flyveklub i Esbjerg. Denne blev en Kendsgerning den 26. September. Klubbens Formaal er at vække Interesse for Flyvningen paa Vestkysten. Dette vil ske gennem Foredrag, Rundflyvninger og paa anden Vis, saaledes at det gaar op for Folk, hvad Flyvningen betyder i Samfundet.«

Derefter takkede Direktør Thielst kort for Indbydelsen til at deltage i denne Aften, hvorefter Kaptajn Bjarkov i et fortrinligt opbygget og fortræffeligt holdt Foredrag fortalte sine begejstrede Tilhørere om Flyvningen før og nu, Sportsflyvningen og Flyvningen i Fremtiden. Foredraget ledsagedes af nogle ganske udmærkede Lysbilleder og Film bl. a. fra Klubben »Danske Privatflyvere«s Arbejde og Virke.

Den Indsats for Flyvningens Sag »Vestjysk Flyveklub« har gjort ved i Samarbejde med »Vestkysten« at arrangere dette Foredrag er overordentlig paaskønnelsesværdig, og den vil utvivlsomt ogsaa bære Frugt ved at hverve nye Proselytter for dansk Flyvning. Forhaabentlig varer det ikke længe inden mange andre danske Byer følger Esbjergs gode Eksempel og danner handlekraftige og virkelystne Klubber, thi jo flere der slutter op bag vore hjemlige Flyveorganisationer med Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab som den selvskrevne førende Organisation, des stærkere underbygget kan Kravet blive om, at der i Lighed med alle andre Lande ogsaa herhjemme bliver skabt Privatflyvningen blot nogenlunde taalelige Kaar.

De Vilkaar, der i Øjeblikket bydes vore Privatflyvere, er uden Sidestykke i noget andet civiliseret Land.

Fra Klubben Dansk Luftsports Forbund.

SIDEN Daaben af Hangvind satte vi os det Maal, at der skulde flyves hver Søndag, ligegyldigt hvordan Vejret saa end var, og dette er blevet gennemført fuldtud, trods alt andet end gunstigt Vejr. Det er Meningen, at saavel Flyveren som Planet skal være gennemprøvede og ikke alene være Sommerflyver. Det er Foreningens Maal at oplære virkelige Svæveflyvere, der dur til noget, og dette har Medlemmerne nu til Fulde bekræftet. Der har været fløjet i Orkan, Storm, Taage og Regn m. m., og det er synlig at se, hvilken Fremgang Eleverne har gjort. For dem *maa det være en Svir at boltre sig i Luften til Foraaret og Sommer.* »Ørneungerne«, der har lagt en kolossal Energi for Dagen, har nu allerede faaet deres Planer færdige og skal nu i Marken til en lille Prøve, som vi i næste Numer skal fortælle nærmere om.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

FOKKERS NYESTE JAGER

DEN ny Fokker-Jager er et eensædet Monoplan med lukket Førersæde. Den er oprindelig bygget med fast Understel, men kan om nødvendigt leveres med indtrækkeligt Understel. Den kan udstyres med Motortyper fra 700 til 1000 H.K., og foruden Maskingeværer kan der indbygges 2 Stk. 20 mm Kanoner.

De vigtigste Data for Maskinen er følgende:

Spændvidde 11 m.
Længde 8 m.
Højde 2,8 m.
Planareal 16 m².
Tomvægt 1310 kg (med 830 H.K. Bristol Mercury Motor).
Nyttelast 525 kg.
Fuldvægt 1835 kg.
Største Hastighed 446 km/T.
Marchhastighed 375 km/T.
Stigeevne:
5000 m paa 6,1 Min.
6000 m paa 7,6 Min.
7000 m paa 9,5 Min.
8000 m paa 12,2 Min.
Største Højde 10,200 m.

Isdannelse paa Luftfartøjer.

(Fortsat fra Side 8)

ligvis være af betydelig Interesse at eftervise den antagede varme Luftstrøm i lav Højde.

Et andet Eksempel er d. 5. Okt. 1936, om Formiddagen. Vejrsituationen var for Danmarks Vedk. bestemt ved et Lavtryk med Centrum over Østpreussen; under dets Indflydelse blæste der stive til haarde NE eller N Vinde over det meste af Landet, Temp. 4—6°, lav Fugtighed, Skyerne overvejende Cu. Paa Øerne var Himmelen helt dækket af Skyer, i Jylland kun delvis. Luftmasserne over Danmark er øjensynlig svagt opvarmet »Koldluft«, der er nemlig nogle Grader koldere der, hvor den kommer fra, og derfor er den altsaa rel. tør. De vel udviklede Cu-Skyer tyder paa, at der ikke findes nogen Inversion i lav Højde. 0°-Isotermen maa efter Temp. ved Jorden antages at ligge omkring 1 km over Jorden. Efter alt dette skulde der ikke være nogen Risiko for Isdannelse i moderat Højde.

De aerologiske Obs. fra Tyskland viser gennemgaaende tør og stabil Luft — men synes iøvrigt med den nordøstlige Vind, at være for langt borte til at kunne bruges. Dog udgør *Stettin* en Undtagelse; som Fig. 8 viser, er Fugtigheden der stor; endvidere falder Temp. saa hurtigt med Højden — den tynde Streg angiver et Fald paa 0,5°/100 m — at Tilstanden bliver *fugtlabil**). Naar vi sammenholder dette med, at Temp. af Vandet i de danske Farvande var 11—12°, og med dette tætte Skydække over Øerne, synes den Slutning berettiget, at de svagt instabile Luftmasser, ved at opvarmes og tilføres Fugtighed fra de varme danske Farvande, er blevet saa stærkt labile over vore sydlige Øer, at Skydannelsen her antager betydelige Dimensioner. Dette giver tillige Forklaring paa, at Temp. i store Træk stiger fra Nord til Syd (4° ved Skagen, 6—8° ved Østersøen), en Forklaring, som medfører, at man til Beregning af 0°-Isotermens Højde maa gaa ud fra de *laveste* Temperaturer; idet man nu tillige erindrer, at den vertikale Gradient i kold Luft normalt er noget større end 0,5°/100 m, maa 0°-Isotermens Højde, naar ovenst. tages i Betragtning anslaas til omkr. eller lidt over 500 m i Stedt for 1 km, som ovenfor. Dette synes at kunne forklare den erfarede Isaflejring ved Flyvning over vore sydlige Øer. Den givne »Analyse« af Vejrsituationen synes iøvrigt at bekræftes derved, at mens Omraadet med tæt Skydække og højere Temp. om Morgenen kun berører vore Øer og Østersøens Sydkyst, saa naar det Kl. 14, med iøvrigt uforandrede Vind- og Barometerforhold, langt ned i Tyskland, hvor det endog stedvis regner, mens Grænsen mellem tæt Skydække og spredte Skyer er uforandret i Danmark (se ovenfor). Det er saaledes *ikke* Skydækket fra vore Øer, der af Vinden er ført ned til Tyskland. —

Sluttelig vil maaske nogle statistiske Oplysninger være af Interesse (her gengivet efter *O. Reinbold*, Met. Z. 1935).

I Gennemsnit for Aarene 1930—33 indtraf i Tyskland Overisning ved ca. 11%, og svær Overisning ved ca. 3% af Flyvningerne. De første varierer i Aarets Løb fra nogle faa om Sommeren til 23 % om Vinteren. Der er ret stor Forskel paa de enkelte Flyvepladser; i München er det gennemsnitlige *samlede* Antal Tilfælde størst i Decbr. med 43 % (svær Overisning 17 %), mens det største Antal i Hamburg kun er 8 %. For Amerika opgives det *aarlige* Antal til 12,5 %, største Antal til 26 % (Jan.), mindste Antal 0 (Juli, Aug., Sept.).

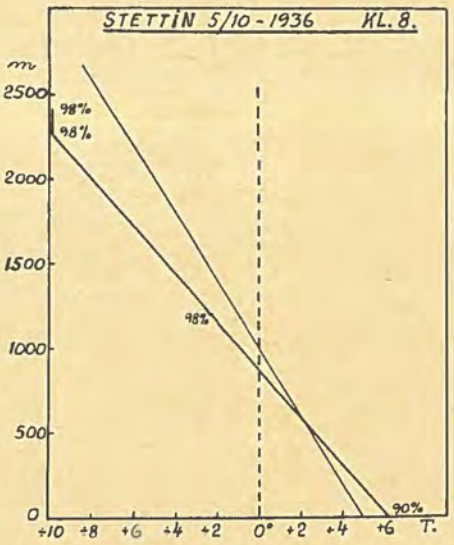


Fig. 8. Den tynde, skraa Streg angiver et Temperaturfald paa 0,5°/100 m.

*) Tilstanden er fugtlabil, naar Temp. falder saa hurtigt med Højden, at Luft, der stiger op under Fortætning (Cu), ankommer i større Højde med højere Temp. end Omgivelserne.

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

DER er udstedt ialt 41 Svæveflyvecertifikater i Danmark gennem 4 Aar, nemlig:

1	»A«	Certifikat	i 1933
4	»B«	—	- 1934
1	»B«	—	- 1934
3	»A«	—	- 1935
2	»B«	—	- 1935
20	»A«	—	- 1936
7	»B«	—	- 1936
3	»C«	—	- 1936

Den danske Rekord i Varighedsflyvning med Svæveplan er paa 3 Tim. og 2 Min. og indehaves af O. Weibel. Endvidere meddeles, at Danmark har skandinavisk Rekord for Varighedsflyvning. Denne indehaves af Hr. Ing. E. Vøgg, der er Medlem af Foreningen af danske Privatflyvere og er paa 6 Tim. og 10 Min. Næstbedste Flyvning indehaves af Instruktør i Stockholms Segelflygklub Per Anders Kinnman, som har fløjet 6 Tim. og 6 Min., hvilket er svensk Tidsrekord. Vel har Ing. Vøgg fløjet Rekorden i Tyskland, men de internationale Bestemmelselser bestemmer, at en Flyverekord henføres til det Land, hvor Flyveren er hjemmehørende. *Alf. Dochedal.*

DER er i Slagelse startet en Flyveklub, under Navnet »Slagelse Flyveklub. Medlemsantallet er f. T. 16 aktive, Klubben har købt et Stamer & Lippisch Svæveplan til Begynder-Skoling. Endvidere afholder Klubben en Flyveudstilling paa Casino i Slagelse d. 23. og 24. Jan. 1937.

Slagelse Flyveklubs's Adresse er:

Slagelse Flyveklub.
Herr Bogtrykker Chr. Andersen,
Lindevej 2.
SLAGELSE.

DER er rettet Henvendelse til Unionen fra følgende Byer om Medhjælp til Start af Svæveflyveklubber:

RANDERS.
FREDERICIA.
SØNDERBORG.

Hvis der skulde findes Byer, der endnu ikke har faaet startet en Svæveflyveklub, staar Dansk Svæveflyve Union til Tjeneste m. H. t. Hjælp til Starten af saadanne. Tegninger faas gennem Unionen for en overkommelig Pris.

EN FORTRÆFFELIG ENGELSK MASKINE

D. H. Dragonfly. (Fot. »The Aeroplane«)

De Havilland Fabrikkernes kendte Type DRAGONFLY, hvis Billede ses over disse Linier, er indrettet til at medtage fem Personer inkl. to Førere og udstyret med to 130 Hestes Gipsy Major Motorer. Maksimalfarten er ca. 235 km/T. og Marchfarten ca. 210 km/T.

Dens Dimensioner er iøvrigt følgende:

Længde overalt	9,65 Meter.
Spændvidde	13,10 Meter.
Højde	2,80 Meter.

ELEKTRISK UDSTYR
TIL
FLYVEMASKINER

MAGNETER
DYNAMOER
TÆNDRØR
LANTERNER
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE

BOSCH
A/S MAGNETO
KØBENHAVN
Generalrepræsentanter for
ROBERT BOSCH A. G.
STUTTGART

NAVNET BOSCH ER DEM EN GARANTI FOR KVALITET

Douglas DF-Metalflyvebaad.

Konstruktørerne af den i Europa velkendte Douglas D C-2 Landflyvemaskine, der anvendes paa alle de hollandske Luftruter, har nylig fuldendt Bygningen af en stor Metalflyvebaad. Den har to Dæk og kan rumme 48 Passagerer. Den er udstyret med to Wright Cyclone GR-1820-G2 Motorer (hver paa 850 HK. ved 2100 Om. i 1800 m); dens største Hastighed er 286 km T., og dens Marchhastighed i 3000 m, ved Anvendelse af 75 % Motorkraft, er 260 km/T.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

(Fortsat fra Side 12)

Prøverne under og til 2 mm efter a, og over 2 mm efter b.

Derefter undersøges Prøverne omhyggeligt, og maa ikke udvise Revner eller Tegn til Brud paa den bøjede Kant, herefter rettes Prøverne ud igen, og den samme Undersøgelse gentages.

Bestaar Materialerne denne Prøve, er Kvaliteten den rigtige, og Materialerne kan med Sikkerhed anvendes til Beslagene.

Til Montagen af Beslagene til de enkelte Dele eller Trækonstruktioner, anvendes der Bolte, til disse stilles der samme Betingelser som til Beslagene.

I Handelen findes der mange Kvaliteter, men til vort Brug maa der kun anvendes Staalbolte med Milimetergeving, de Bolte, der gaar i Handlen under Betegnelsen »Sorte Bolte«, maa ikke anvendes, idet hverken Materialet eller Udførelsen svarer til vort Formaal.

Til Vejledning kan nævnes, at de Bolte, som anvendes i Automobilindustrien, er fortrinlige til Formaalet, og de findes i næsten alle de Dimensioner, som vi har Brug for.

Før Beslagarbejdet paabegyndes, er det klogt, at undersøge om der skal anvendes særlige Bolte, d. v. s. Bolte, der ikke er gangbare Varer, er det Tilfældet, maa man enten lade disse Bolte fremstille eller anvende den Bolt, hvis Dimension opefter ligger nærmest, viser Tegningen f. Eks., at der skal anvendes en Bolt, der er 5,5 mm i Diameter, vælges den nærmeste opefter, altsaa 6 mm, en saadan Bolt findes i Handelen.

Naar jeg omtaler dette, er det fordi, man maa huske at forandre de Huller, som Boltene skal korrespondere med, altsaa i dette Tilfælde fra 5,5 mm i Diameter til 6 mm i Diameter, der er nemlig ikke noget, der er mere ærgerligt, end naar Montagen er i fuld Gang at skulle bore Hullerne i Beslagene op, og hvad bedre er, man fristes ikke til at hjælpe Bolten det sidste Stykke Vej med en Hammer.

Wire og Kabel. —

Til Opspænding af Planet, saavel indvendig som udvendig, maa der kun anvendes Materiale, der gaar i Handelen under Betegnelsen »Klavertraad«, Anvendelsen og Bearbejdningen heraf skal jeg komme nærmere ind paa i næste Afsnit.

Vi har nu gennemgaaet de forskellige Materialer, der anvendes til Bygning af Svæveplaner, deres Bearbejdning og lidt om Arbejdets Udførelse, vi vil nu fortsætte med en mere indgaaende og detailleret Behandling af Arbejdets Udførelse og Montagen.

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

BØGER

LUFTENS HELTE I VERDENSKRIGEN

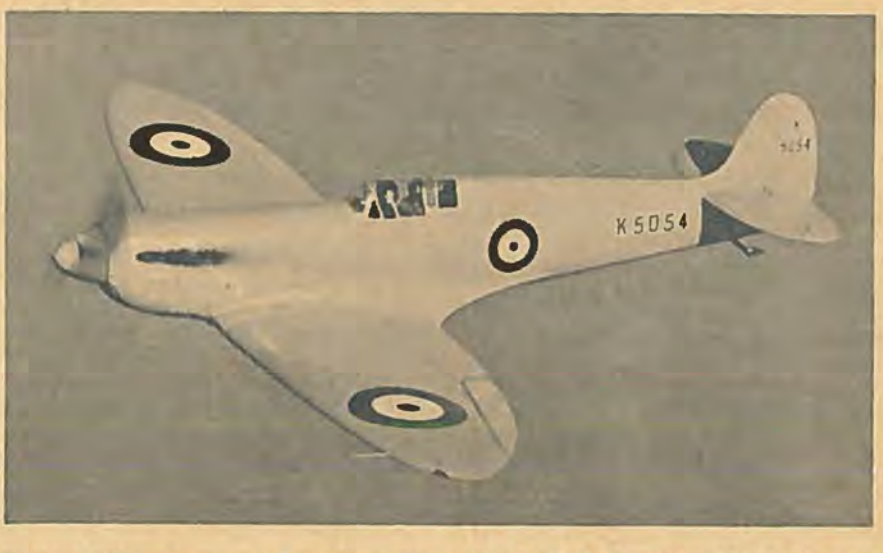
af *R. H. Kiernan*, oversat af *Aage Heinberg*. Gyldendals Forlag. 144 Sider, ill.

Det første man siger, naar Bogen er læst, er dette: »Den burde have været meget længere.« Saa spændende og interessant er den. Den giver et glimrende Billede af Flyverens Indsats og Virke under Verdenskrigen, og den skildrer en Mængde Enkeltbedrifter. Bl. a. omhandler den en Række Skildringer af de engelske Flyveres Virksomhed, som ikke tidligere har været offentliggjort, fordi Englænderne kun meget sparsomt har omtalt de enkelte Flyveres Bedrifter. Det var Eskadrillen, der blev omtalt, og ikke den enkelte Mand, og et udmærket Eksempel paa en engelsk Eskadrilles Virksomhed under den store Krig faar man ved at læse Beretningen om Eskadrille Nr. 56. I Løbet af 1916 og 1919 var den haardt spændt for; og uden store Tab slap den heller igennem disse to Krigsaar. I Løbet af en Periode paa 19 Maaneder havde Eskadrille 56 et Tab paa 99 Flyvere, hvoraf 40 blev dræbt, ca. 30 blev taget til Fange og Resten blev haardt saaret. D. v. s., det gennemsnitlige Tab pr. Maaned var 5 Flyvere, eller omtrent Halvdelen af Eskadrillens Styrke. Man regner med at Eskadrille 56 i samme Tidsrum ødelagde over 400 fjendtlige Flyvemaskiner.

En Tid lang hørte den berømte Flyver McCuden til Eskadrille 56, og hele hans Virke under Krigen kunde blive en hel Bog for sig. Da han var tretten Aar gammel traadte han ind i Ingeniørkorpset som Hornblæser, og kort før Verdenskrigen brød ud, blev han overført til Flyverkorpset som Mekaniker og kom med de første fire engelske Eskadriller til Frankrig. Det følgende Foraar lærte han at flyve, og i Juli Maaned kom han tilbage til Frankrig til Eskadrille Nr. 29. Sin første Luftsejr vandt han i September 1916, og fra da af voksede hans Berømmelse som Kampflyver. I Januar 1917 fik han sin Officersbestalling, og inden Krigen sluttede, var han avanceret til Major i den engelske Hær. I August Maaned samme Aar kom han til Eskadrille Nr. 56, fordi, som han selv sagde, der var saadan et dejligt Kammeratskab ved den Eskadrille. Men selv om det var Eskadrillen som Helhed, der kæmpede, forhindrede det dog ikke den enkelte Mand i at udmærke sig, og typisk for McCudden's Arbejde er en Episode den 28. December 1917, hvor han under en to Timers Patrouilleflyvning nedskyder tre fjendtlige Maskiner.

Selvom Bogen er skrevet af en ikke neutral, er den dog ikke eensidig præget, idet den fortæller lige godt om Ven som om Fjende. Med sine mange ypperlige Illustrationer og sin udmærkede Udvikling af Luftkrigens Forløb, er Bogen ikke alene spændende for Ungdommen, men i lige saa høj Grad værd at læse for Flyveren og andre, der interesserer sig for Kampen i Luften under Verdenskrigen.

Vickers Supermarine »Spritfire 1«.



Dette er Vickers nyeste Jagertype til Dag- og Natflyvning, og man hævder, at den er den hurtigste militære Flyvemaskine i Verden. Den har meget smukke Linier, og i Konstruktionen af den nye »Spitfire 1« har man støttet sig til de Erfaringer, som Supermarine indhøstede, de de byggede Søflyvemaskiner til Deltagelse i Schneider Løbet.

Den er et lavvinget Monoplan, forsynet med Flaps og indtrækkeligt Motorstel, og den er helt og holdent bygget af Metal. Den er udstyret med en Rolls Royce Merlin Motor.

De nærmere Data for Maskinen maa endnu ikke offentliggøres.

Canopus sætter Rekord.

CANOPUS, Imperial Airways nye Empire Flying Boat, som tidligere har været omtalt flere Gange her i Bladet, og hvis Søstermaskine Caledonia er udset til at foretage Prøveflyvningerne over Nordatlanten, har ved sine Flyvninger paa Middelhavsruten sat forskellige Rekorder og tilfulde vist sig at svare til de store Forventninger, der var stillet til denne Type.

I Begyndelsen af December fløj Canopus saaledes paa 7 Timer og 20 Minutter fra Alexandria til Brindisi, en Strækning paa 1000 miles, eller 5½ Time hurtigere end de hidtil anvendte Flyvebaade af Scipio-Typen. I denne Flyvetid er medregnet de to Stop i Athen og i Mirabella.

I den modsatte Retning — fra Brindisi til Alexandria — fløj Canopus Ruten igennem med de samme to Stop paa 8 Timer eller fem Timer hurtigere end forudsat i den gamle Fartplan.

Luftmarinens nye Flyverløjtn.

DEN 22. December var Eleverne fra Luftmarinens Flyveklasse 1935 naaet saa vidt, at de kunde udnævnes til Flyverløjtnanter, og Udnævnelsen fandt Sted ved en Præsentation for Chefen for Marinens Flyvevæsen, Kommandørkaptajn *Grandjean*. Holdet var oprindelig paa 15 Elever, men kun seks var naaet igennem Flyveruddannelsens mange Vanskeligheder.

De seks nye Flyverløjtnanter er *P. Sommer, A. R. Helvard, W. R. Fabian, I. B. Harboe, H. M. Johansen* og *W. Lonsdale*.

»Flyv« bringer de nye Flyvere sin Lykønskning.

Jean Batten.

EN af de mest bemærkelsesværdige Flyvninger, der blev udført i 1936, var den unge australske Flyverske Miss Jean Battens Rekordflyvning fra England til Ny Zeeland i Begyndelsen af Oktober Maaned. Mandag den 5. Oktober startede hun Kl. 4,10 om Morgenen fra Lympne for 11 Dage 1 Time og 25 Minutter senere at lande paa Auckland Flyveplads paa den anden Side af Jordkloden.

Turen derover var paa flere Maader en Rekordtur. Jean Batten fløj paa 5 Dage 21 Timer og 1 Minut fra England til Port Darwin i Nordaustralien og slog dermed den af Mr. H. F. Broadbent i November 1935 satte Rekord

(Fortsættes Side 22)

Lidt om den engelske Trafikmaskine
D. H. 86 og D. H. 86 A.

I Begyndelsen af denne Maaned rejste Ingeniør Thymann til England for paa Provinsluftfartsselskabets Vegne at se paa en af De Havilland Fabrikkens mindre Trafikmaskintyper, en Dragon Rapide, idet det eventuelt er Tanken at købe en saadan Maskine til Indsættelse paa Aalborg-Ruten, naar denne aabner for godt til Foraaret.

I Almindelighed tænker de fleste af os vel paa amerikanske, tyske eller hollandske Maskiner, naar Talen er om moderne Trafikmaskiner, og det vil maaske undre mange at se af nedenstaaende Skema, at England kommer ind som en flot Nummer to i dette internationale Kapløb. Efter Statistik fra Departement of the Director-General of civil Aviation i England er følgende Firmaer nemlig for Tiden repræsenteret med nedennævnte Antal Luftfartøjer i regelmæssig international Luftrutedrift:

Junkers (Tyskland)	283
De Havilland (England)	233
Fokker (Holland)	199
Boeing (U. S. A.)	96
Douglas (U. S. A.)	92
Potez (Frankrig)	63
Latecoère (Frankrig)	60
Lockheed (U. S. A.)	55
Stinson (U. S. A.)	46
Savoia (Italien)	30

Blandt De Havillands Produktion indtager D. H. 86 og D. H. 86 A., der anvendes meget paa de lange Ruter, en fremtrædende Plads, og »Flyv« har derfor ment, at det vilde interessere Læserne at stifte nærmere Bekendtskab med disse Maskiners Præstationer gennem snart to Aar.

For at man med Rette kan anerkende en Trafikmaskine Type som velegnet til sit Brug, baade med Hensyn til Sikkerhed, Hastighed og Økonomi, maa dens Præstationer kunne bevises gennem længere Tids Anvendelse under forskellige Forhold, navnlig saadanne, som stiller de størst mulige Fordringer til Luftfartøjet, og da D. H. 86 og D. H. 86 A har været i Brug i ca. 2 Aar, nu i et Antal af over 50 Maskiner i Tjeneste hos mange forskellige Luftfartsselskaber, kan det være af Interesse at fremføre Resultaterne til Dato.

Disse 50 D .H. Trafikmaskiner gaar nu i regelmæssig Rutefart over hele Europa: England, Irland, Skotland, Belgien, Frankrig, Tyskland, Czechoslovakiet, Østrig, Ungarn, Schweitz, Italien og de skandinaviske Lande. Over Afrika fra Nilen til Nigeria, fra Ægypten til Palæstina og Iraq,, fra Singapore til den anden Side af Australien, fra Straits Settlement til Kina. Ialt har disse Maskiner nu tilbagelagt 4.800.000 km, og alle Ejere og Førere tilkendegiver Gang paa Gang uforbeholdent deres Tilfredshed med Maskinerne. Det samme gælder Passagererne.

Jersey Airways har nu anvendt De Havilland Maskiner i daglig Drift mellem London, Southampton og Kanaløerne siden 18. December 1933, først D. :H. 84 og senere 89 og 86, og de har befordret ca. 70.000 Passagerer. — Jersey Airways har siden 1935 anskaffet seks D. H. 86.

Paa denne Linie bruges Stranden ved Jersey som Landingsplads, og der foretages Landinger med indtil 54 km Sidevind og undertiden op til 80 Graders Afvigelse. Til Trods for disse vanskelige Forhold, som navnlig stiller store Fordringer til Maskinernes Understel, er der ikke sket Uheld af nogen Art, hvilket maa være fyldestgørende Bevis for Maskinernes Flyvegenskaber.

En af de mest overbevisende Udtalelser om D. H. 86 er maaske den, som er afgivet af *Qantas Empire Airways*, der siden 1934 ugentlig (i den senere Tid 2 Gange ugentlig) har gennemfløjet den ca. 7000 km lange Rute mellem Singapore og Brisbane. Paa denne Linie er der nu ialt tilbagelagt ca. 1.500.000 km uden een eneste Nødlanding. — Kun to Ture havde Forsinkelse, idet Maskinerne paa Grund af daarligt Vejr blev opholdt een Dag. — Paa de 3½ Dags Rejser forekommer hastige og kraftige Klimaforandringer, fra Malagas fugtige Tropehede til Australiens Klima, koldt om Vinteren, varmt og tørt om Sommeren, hvilket man ved er en meget haard Paavirkning og Prøve for et Aeroplan. Fire Gange om Ugen flyver disse Maskiner 800 km over Timorhavet. Qantas lader Motorerne gaa indtil 700 Timer før Topeftersyn og komplet Overhaling finder Sted. Selskabet oplyser, at D. H. 86 med Hensyn til Performance er højst tilfredsstillende og yder mere, end Fabriken lover, og udtaler iøvrigt:

De opnaaede Resultater med Hensyn til Benzin- og Olieforbrug er fuldt ud tilfredsstillende, og ved de forskellige Eftersyn befindes alle Motordele at være i perfekt Stand.

Imperial Airways benytter i vid Udstrækning D. H. 86 og D. H. 86 A, idet Selskabets store Luftflaade omfatter flere af disse end af noget andet Fabrikat. Selskabet havde indtil Slutningen af August fløjet 2.686.486 km med 86 og 86 A. Det vil sige, at der indtil Slutningen af September har været fløjet over 2,8 Millioner km med denne Type alene. For Tiden flyver 86 og 86 A ca. 44.800 km pr. Uge (paa alle Ruter). I Sommer fløj de ca. 54.400 km pr. Uge. Disse Tal includerer ikke den Flyvning, som udføres af 86 Maskinerne for Railways Air Service med Imperial Airways Flyvere.

Railway Air Services, en Sammenslutning af Storbritaniens fire betydende Jernbaneselskaber, har siden August 1934 daglig og med stor Sukces anvendt D. H. 86 paa Ruten London—Glasgow, som er en decideret »daarligt Vejrs Rute«.

Fra det nordligste Europa til Ækvator og derudover modtages til Stadighed gode Rapporter om D. H. Express Air Liniers Driftssikkerhed.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Jean Batten.

(Fortsat fra Side 21)

med 24 Timer 16 Minutter, og ved at flyve hele den 14.000 miles lange Strækning til Auckland alene var hun den første Soloflyver, der gennemførte denne Flyvning.

Jean Batten, der ikke er mere end 26 Aar gammel, og hvis Navn forøvrigt er kendt fra mange andre dristige og vel gennemførte Flyvninger, fulgte Ruten over Marseilles, Brindisi, Nicosia, Bagdad, Basra, Karachi, Allahabad, Rambang, Koepang, Port Darwin, Charleville til Sydney, hvorfra hun saa trods mange Advarsler foretog det sidste og farligste 1350 miles lange Hop over det tasmanske Hav til Auckland, og ogsaa her satte den unge energiske Dame Rekorder. Hun kom hurtigere over det lunefulde Hav end nogen anden før hende — ialt tog Turen fra Kyst til Kyst 9½ Time — hun var den første Kvinde, der fløj over Strækningen, og det tredje Menneske, der gjorde Turen alene. Denne sidste Del af den lange Flyvetur har utvivlsomt ikke været nogen særlig munter Oplevelse for den dristige Flyverske, for 300 miles ude over Søen mødte hun daarligt Vejr, Regn og Storm, der tvang hende til at flyve ganske lavt over Bølgetoppene, og det har sikkert været med en vis Lettelse, hun saa New Plymouth dukke op forude.

Af Miss Battens tidligere Flyvninger kan nævnes hendes første Soloflyvning fra England til Australien i 1934. Den tog 14 Dage 23 Timer 25 Minutter — altsaa 2½ Gang saa lang Tid som den sidste. — I April 1935 fløj hun i den samme Maskine tilbage til England igen, og nogle Maaneder senere i November 1935 gik hun saa atter paa Vingerne for at foretage en ny Stortur og fløj i Rekordtid — 61 Timer 15 Minutter — fra Lympne til Port Natal i Brasilien. Heraf tog Turen over Sydatlanten de 13 Timer 15 Minutter.

Paa denne Tur til Sydamerika benyttede hun forøvrigt den selvsamme Motor — en Gipsy Six — der nu 1936 sikkert og paalideligt førte hende de 14.000 miles fra Englands Taager over Persiens Sandstorme, over det lunefulde Timorstræde og Australiens Ørkener til det fjerne Hjem paa Ny Zeeland.

Saa sikre er vore Dages Motorer blevet.

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Et smukt udstyret Værk med Skildring af

Ballonopstigning • De første Flyvninger
Hærens Flyvertropper • Marinens Flyvevæsen
Civil Flyvning • Lufttrafik o. s. v.

Underholdende fortalt af kendte Mænd indenfor de enkelte Felter paa Flyvningens Omraade og illustreret med en Mængde fortræffelige Billeder.

385 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN - KØBENHAVN V.

15.230

METER

ER

DEN NY VERDENS-HØJDEREKORD

MED

"Bristol"

PEGASUS MOTOREN

Den 28. September 1936 har et „Bristol" Monoplan, specielt konstrueret for Højdeflyvning og forsynet med en „Bristol" Pegasus Motor, naaet en Højde af 15.230 Meter (under Forbehold af F. A. I.s Anerkendelse). Flyvningen blev foretaget af Eskadrillechef F. R. D. Swain.

For fjerde Gang er der hermed sat Verdens-Højderekord med „BRISTOL" Motorer.

THE BRISTOL AEROPLANE CO., LTD., FILTON, BRISTOL

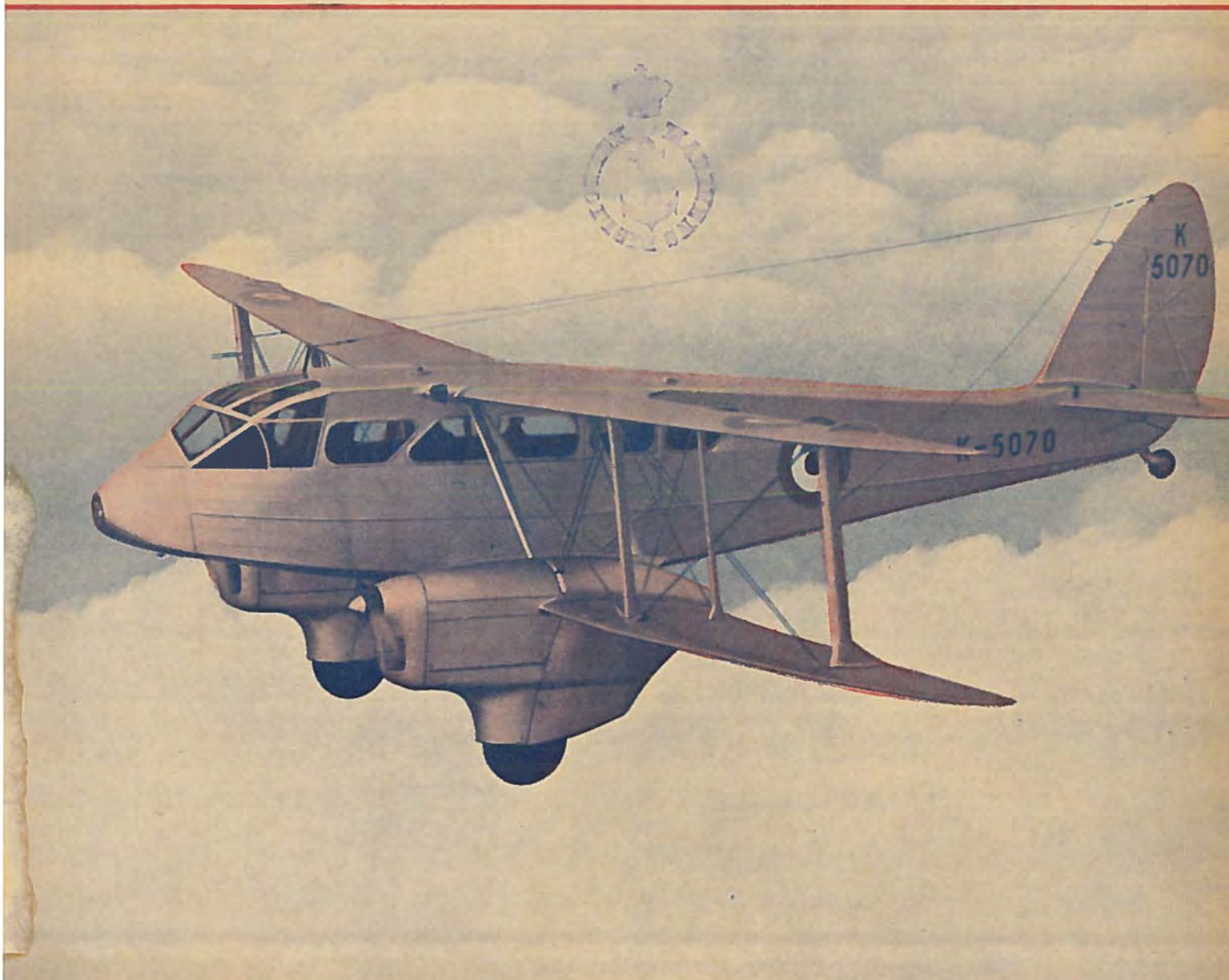
Repræsenteret i Danmark og Island ved A. B. C. Hansen Comp. - Industribygningen - København.

PRIS:
Pr. Nummer 35 Øre
Pr. Aargang Kr. 4,20

Trykt hos
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Maanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 2
1937 - 10. Aarg.

ENGLANDS INDENLANDSKE LUFTRUTER

Den nye Luftmillionær

Udnævnelser indenfor Luftfarten

NYE SVÆVEMODELLER

35
ØRE

KLUBADRESSER

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Kaptajn J. Foltmann, Snorresgade 7, Kbhvn. S. Tlf. Amager 2613 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

HASLEV FLYVEKLUB.
Vestergade 4, Haslev.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Chr. Zacho, Villa »Tak«, Randers.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.
v/ Herr Kn. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby.
Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Tlf. Nora 4691 y.
Værksted: Fredericiagade 25.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »COMULU«.
v/ Hr. Johannes Mark, Rygaards Allé 68, Hellerup.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SAMSØ FLYVEKLUB.
Hr. Jean Frandsen, Samsø.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

DANSK LUFTSPORTS FORBUND.
Kontor og Værksted:
Wildersgade 41, Kbhvn. K.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
En Dragon-Rapide.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Soflevej 1, Hellerup.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »DANA«, Aalborg.
Formand: Hr. Niels Kjeldsen, »Ønskehuset«, Aalborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Knud Jensen, Lundingsgade 24, Aarhus.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, København.
v/ Hr. V. Jensen, Markmandsgade 10, Kbh. S.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Mogens Henriksen, Villa »Vesterled«, Valdemarsgade 2, Ringsted.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Sveigaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

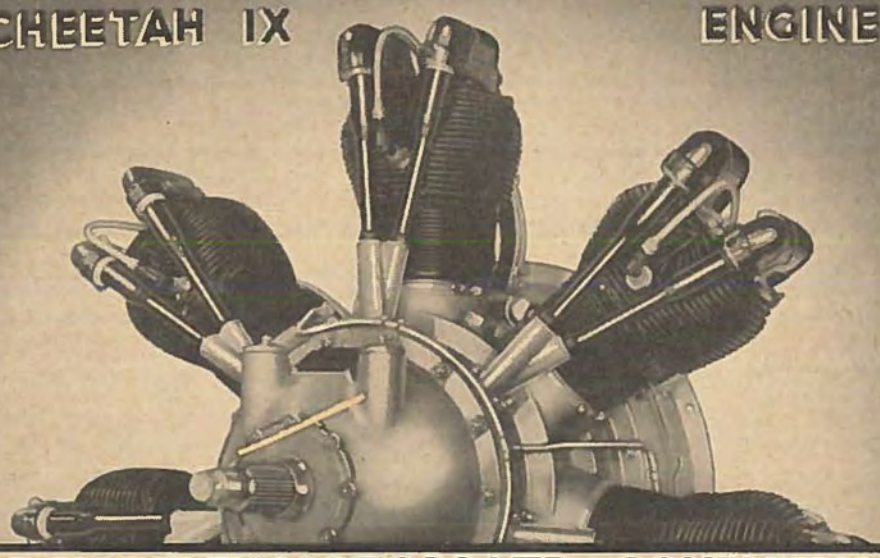
SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

ARMSTRONG
SIDDELEY
CHEETAH IX ENGINE



ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

AS 340A

GLOSTER „GLADIATOR" EENSÆDET JAGER

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

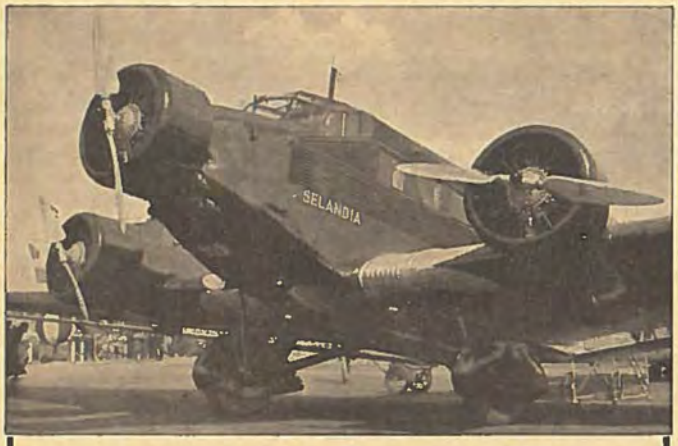
KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	8.55	Hamburg-Amsterdam-Paris/London
D.	9.00	Berlin
Hv.	9.00	Hamburg-Brüssel-Paris/London
D.	9.00	Amsterdam-Rotterdam-Paris/London
Hv.	9.05	Hamburg-Amsterdam-London
D.	14.55	Malmø
Hv.	15.30	—
D.	16.30	—
Hv.	16.55	—

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S

FLYV

Nr. 2 Februar 1937 10. Aargang

OMKRING EN REDEGØRELSE

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab tillader sig herved at henlede Regeringens og Rigsdagens Opmærksomhed paa de Forhold, hvorunder dansk Privatflyvning befinder sig fremkaldt ved de eksisterende Restriktioner for Indførsel af Flyvemateriel, idet man skal bemærke, at Selskabet den 12. Juni 1936 og ligeledes den 1. September 1936 har haft Konferencer med Valutakontoret om Mulighederne af, at der blev tildelt Valuta til de Firmaer eller Personer, der har Forretning med Flyvemateriel.«

SAALEDES begyndte den Redegørelse, Selskabet i December 36 rettede til Regering og Rigsdag som et Forsøg paa at faa aabnet den Port, der nu spærrer fuldstændigt af for enhver Indførsel af Privatflyvemaskiner her til Landet. Gennem de snart tre Aar, dette faktiske Importforbud har eksisteret, har der selvsagt Gang paa Gang været rettet Henvendelser til det almægtige Valutakontor om at linde denne Port i hvert Fald paa Klem, saa det allernødtørftigste Behov af Flyvemateriel kunde dækkes, men Resultatet af disse Henvendelser har stedse været mer end negative. Ganske vist lovede det enevældige Valutakontor velvilligst at tage Spørgsmaalet op til fornyet Drøftelse efter Selskabets Henvendelser i Fjor, men denne fornyede Drøftelse førte heller ikke til haandgribelige Resultater i Form af selv den beskedneste Tildeling af Valuta.

Porten var lukket og vedblev at være lukket.

Gennem snart tre Aar har dansk Privatflyvning staaet haabløst i Stampe — de tidligere saa blomstrende Flyveskoler — tre i København, 1 ved Hillerød, 1 ved Odense og 1 ved Horsens — er lagt praktisk talt øde — naturligt nok forresten, for hvem vil ofre et relativt stort Beløb paa at lære at flyve, naar man efter Erhvervelsen af Certifikatet ikke kan faa noget at flyve med — og de efterhaanden mange Mennesker, der havde bygget et Erhverv op ved Flyvning og de dertil hørende Virksomheder, har i mange Tilfælde maatte se dette Erhverv standset, fordi Valutakontoret forøvrigt uden nogen som helst Begrundelse og paa Trods af tidligere givne mundtlige Tilsagn ikke mente at kunne afse selv et forholdsvis lille Beløb af fremmed Valuta til Indførsel af nogle faa Flyvemaskiner om Aaret, til privat Brug.

I Redegørelsen til Regeringen og Rigsdagen skriver Selskabet videre til Belysning af Udviklingen herhjemme:

»Gennem Aarene indtil 1934 udviklede denne Flyvning (Privatflyvningen Red.) sig langsomt, støt og solidt uden Støtte af nogen Art fra Myndighedernes Side men kun ved en betydelig Interesse og Energi hos Privatpersoner, der har den iøvrigt almindelige Opfattelse, at Flyvningen har og i Fremtiden vil faa den største Betydning for den daglige Samfærdsel og Trafik. *Med Aaret 1934 indtraadte der imidlertid paa Grund af Importvanskeligheder for Privatflyvemaskiner og Materiel til disse en betydelig og følelig Stagnation.*«

Det er jo ganske ejendommeligt, at en dansk Statsmyndighed i 1937 kan være saa ganske uden Føling med den trafikale Udvikling, at den ikke kan — eller vil — se, hvad hele den øvrige Verden ellers har begrebet for længst, at Flyvningen som ovenfor nævnt, stadig faar større og større Betydning for den daglige Samfærdsel og Trafik, *og at det er Statens uafviselige Pligt at fremme og ikke hemme denne Udvikling,* om ikke Landet skal sakke haabløst agterud i Luften i Forhold til Udlandet.

At Valutakontorets Indstilling overfor Begrebet Flyvning ikke deles af det danske Folk viser Selskabet klart i sin Redegørelse, hvori der staar:

»At der i Befolkningen er en levende Interesse for Flyvning ses bl. a.

af den Tilslutning, som den i indeværende Efteraar oprettede indenlandske Flyverute København-Aalborg fik.

af de Flyveklubber, som i Løbet af det sidste Aar er dannet her i København og Provinsen.

af de mange Svæveflyveklubber, som vor opvoksende Ungdom har dannet overalt i Landet, og

af Dagspressens stadige og indgaaende Behandling af alle Spørgsmaal vedrørende Flyvning.«

Hvori bunder da Valutakontorets ejendommelige Indstilling? Er det Hensyn til de projekterede danske Flyvemaskinfabrikker, der spiller ind? Selskabet skriver i sin Redegørelse om dette Punkt: »Da de i Dagspressen med visse Mellemrum fremsatte Planer om Bygning af Flyvemaskiner maa paaregnes at have en vis Tilknytning til Spørgsmaalet om Valutatildeling til Indkøb af Privatmaskiner, skal man uden iøvrigt at komme ind paa de tekniske eller økonomiske Betingelser, ej heller om valutamæssige Fordele eller Mangler herved, henlede Opmærksomheden paa, *at der nødvendigvis maa hengaa relativ lang Tid, inden saadanne Planer kan realiseres, og i den Tid bør Privatflyvningen ikke lammes af Mangel paa Materiel,* men have Udviklingsmulighed, hvilket forøvrigt vil give en mulig dansk Fremstilling den største Chance i Form af flere Kunder og større Erfaring.«

Ingen vil vist bestride Rigtigheden af disse Selskabers Udtalelser — ve ikke engang Valutakontoret.

»Det er det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Opfattelse«, saaledes sluter Redegørelsen, »at Flyvning, herunder Privatflyvning, som netop er den Kilde, hvoraf det praktiske Liv skal høste Erfaring, er et vigtigt Led i den almindelige, trafikale Udvikling Verden over, og Selskabet ser det som sin Opgave at hjælpe til, at denne Udvikling ogsaa kan foregaa i vort Land. Dette kan paa nuværende Tidspunkt kun ske ved, at Myndighederne fuldt ud arbejder sammen med Landets Befolkning paa at skabe gode Vilkaar for Privatflyvningen, saaledes at denne bringes ud af den nuværende Stilstand, som er nedbrydende for den fremtidige Udvikling af dette Trafikmiddel, der i Virkeligheden har den allerstørste Interesse og Sympati i alle Kredse i Danmark.

Idet man haaber gennem denne yderst kortfattede Redegørelse at have givet et Udtryk for den Nødstilstand,

(Fortsættes Side 20)

Britisk Flyvemaskineindustri.

Af Feltværkmester Peter Nielsen.

Selv om den engelske Industri har lært meget af den sidste Krig, har forudseende Folk ikke villet tillade, at en pludselig Situation skulde finde England uforberedt, og da sær-

Afdeling for Produktion af Krumtaphuse. Bristol Aeroplane Co.

lig Motor- og Flyvemaskineindustrien, der ved den forrige Krigs Udbrud knapt eksisterede. Sammen med den store Udvidelse af Englands Luftvaaben udarbejdede Luftministeriet en lige saa vigtig Plan, nemlig *denne Industris Mobiliseringsforberedelse.*

Selv om Maskiner og Motorer er gaaet i tæt Strøm ud af Fabrikkerne i de sidste 18 Maaneder, vil det nye Aar bringe Produktionen op paa saadanne Størrelser, at den slaar det sidste Aars Rekorder. Mod Slutningen af Aaret vil England have realiseret Projektet: Oprettelsen af en Organisation, bestaaende af en Række Fabriker, udstyret med det mest moderne Maskineri og Værktøj, Standardisering ført ud i de yderste Konsekvenser, og sidst men ikke mindst en enorm Stab af Konstruktører, Arbejdsledere og uddannede Arbejdere.

Besynderligt nok syntes Aarsagen til Produktionens store Sukces at skyldes den Revolution, der er foregaaet i den engelske Flyvemaskinekonstruktion i Løbet af de sidste 2—3 Aar.

Afskaffelsen af bardunopspændte Biplaner til Fordel for Cantilevermonoplaner, nu almindeligst, var i sig selv et Tegn til Ønsket om at forbedre Linierne og dermed Ydeevnen, tillige ved Hjælp af optrækkelige Understel, Flaps for at formindske Glidehastighed og dermed Afløbet paa smaa Flyvepladser. Der undersøgtes Fordelene ved at lade Plan- og Kropbeklædning indgaa i den bærende Konstruktion for derved at nedsætte Vægten uden Tab af Styrke. Paa denne Maade paalagdes Industrien Pligt til at finde og forberede nye Metoder. Saafremt man ikke havde forladt de gamle Metoder, vilde et Monoplan med stor Spændvidde alligevel have lignet de gamle Biplaner med Hensyn til de udvendige Afstivninger.

Vidtrækkende Resultater.

Denne Udvikling optages vidt og bredt af hele Industrien, ikke alene saa man nye Maskintyper med bærende Beklædning baade af Metal og Krydsfiner, men ogsaa Tilfælde, hvor ældre Maskintyper af Trækonstruktion med Lærredsbeklædning, blev forsynet med nye Vinger beklædt med Finér. I den Enstemmighed, hvormed de nye Metoder optoges, kan udledes de bedste Løfter for Fremtiden. Industrien viste sin store Interesse for Sagen ved at udarbejde mindst et halvt Dusin Metoder til Befæstelse af Beklædning, og den vil sikkert fortsætte sine Bestræbelser heri som paa andre Omraader: at frembringe det bedst mulige.

Naturligvis kan de nye Frembringelser ikke paa nuværende Tidspunkt vurderes med fuld Sikkerhed; de nye Produkter skal prøves i Praksis, men Hovedparten har givet gode Resultater i den korte Tid, de har været i Tjeneste. Det bemærkelsesværdige Faktum er imidlertid dette, at det konservative England, eller om man vil Industrien med et Slag, muligvis paavirket af Air Ministry samt Udsigten til at komme i Betragtning ved

Et Hjørne af Cylinder Produktionsafdelingen. Bristol Aeroplane Co.

Uddelingen af de store Ordrer, forlod de udvendige Afstivninger og Barduner og optog de moderne Konstruktioner med indvendig Struktur.

Paa Grund af denne Udvikling har Royal Air Force kunnet adoptere Typer som Bristol Blenheim og Armstrong Whitworth Whitley. Spændvidden og Tomvægten af disse nye Typer er langt mindre, end Tilfældet vilde have været, hvis de gamle Metoder var bibeholdt. Følgerne af den større Vingebelastning er imødegaaet ved Flaps og ved Anvendelse af stilbare Propeller.

Revolutionen er gennemført paa den for Englændere særegne Maade. Man ønskede at bibeholde alle gamle Fordele, indtil det nye havde fæstnet sig

Handley-Page „H. P. 52" Bombemaskine.

Bristol 143 — Civilt Monoplan med Bristol ventilløse „Aquila"-Motorer.

paa tilfredsstillende Maade, og i næsten alle Tilfælde var de første Typemaskiner, der fremkom, ofte af for stor Styrke i Konstruktionen, og lige saa ofte af for stor Vægt. Den første Hawker efter det nye System havde f. Eks. Vingebjælker af Staalrør med store Dimensioner og stor Vægt. Den første »Fairy Battle Bomber« maatte ændres, og derved opnaaedes baade større Hastighed, større Nyttelast og bedre Komfort for Besætning til Trods for, at Tomvægten blev reduceret betydelig. De fleste af de nye Maskiner vil blive bedre end Prototyperne, fordi Tendensen til at bygge for robust, nu forlades. I Begyndelsen vilde man hellere tage et Overskud af Sikkerhed, som man var vænnet til ved de gamle Biplaner, hvor Styrkekalkulationen var meget vanskeligere.

Opbygningen af den nye Industri er startet paa et sundt Grundlag, og hvis Bestræbelserne i saa Henseende i enkelte Tilfælde kan have sinket den endelige Færdiggørelse, vil det ialtfald ikke faa skadelige Indflydelser paa Kvaliteten. Som Forberedelse til hurtig Produktion gennemføres alt tilfredsstillende. Idag er Industrien rede til at møde alle Eventualiteter. En vigtig Opgave har været at tilrettelægge Fremgangsmaader saaledes, at der krævedes saa faa haandværksmæssig- eller specialuddannede Arbejdere som muligt, hvilket tidligere havde vist sig besværlig. Det er uimodsagt, at alle har arbejdet med en prisværdig Offervillighed for at naa det stillede Maal. Tidligere stod den udlærte Fagmand skarpt overfor den ikke udlærte, Konstruktører og Værkstedsledere havde hver deres uangribelige Meninger, men alt dette er sammensmeltet til en kooperativ Kraft i en saadan Grad og paa saa kort Tid, som ikke tidligere er kendt i noget Land i Fredstid.

Masseproduktionen.

Store Dele af Industrien er allerede indrettet paa at kunne masseproducere. Enkelte Firmaer har i flere Aar forberedt dette, bl. a. ved at søge andre Industrier, f. Eks. Cyklefabriker og Rørfabriker, interesseret i at kunne assistere.

Et Firma, der fra Trækonstruktioner gik over til Staal, lod efterhaanden sine veltjente Snedkere gaa over i Metalarbejdernes Rækker. Dette kan tages som et Udtryk for Tendensen til at søge saadanne Forenklinger i Konstruktion, at der kun behøves et ringe Antal uddannede Arbejdere til Udvidelser.

Det er dog ikke paa alle Omraader, at Kravene om Masseproduktion har forenklet Sagen. Industrien maa naturligvis selv anskaffe sine Maskiner, Værktøjer og Hjælpemidler. Ved de tidligere, mindre Ordrer, der ikke krævede særlig hurtig Levering, kunde Omkostningerne til Værktøjer løbe op i temmelig store Beløb. F. Eks. da Gloster fik et Antal Gauntlett Jagere i Ordre, kostede Fabriken ca. 10.000 £ paa Værktøjer, der maa nedskrives til en Ubetydelighed, naar Fremstillingen er afsluttet.

Efter det nye System vil disse Omkostninger imidlertid blive langt større. Hver enkelt lille Del kræver sit specielle Værktøj, og naar de enkelte Dele samles til mindre Enheder, kræves atter nyt Værktøj o. s. v. Hertil kommer, at en Række Dele, ja endog hele Maskiner bliver udført samtidig af forskellige Fabriker, hvorfor Værktøjerne maa findes in duplo eller mere.

Paa den anden Side imødegaas disse store Udgifter naturligvis af de større Ordrer og af Simplificering i det hele taget, men er til Slut dog afhængig af den Pris, Fabriken modtager.

I Slutningen af dette Aar eller tidlig i 1939 vil denne Industri staa uden større Ordrer, men med udvidede Fabriker, stort Maskineri, Værktøjer og Apparater, medens andre Lande — i hvert Fald delvis — har forsynet de udenlandske Markeder, maa England forsøge at erobre disse tilbage, hvad der imidlertid ikke skulde falde Industrien besværligt, da engelsk Flyvemateriel og specielt engelske Motorer overalt har høstet den højeste Anerkendelse.

I første Omgang vil Industrien faa en stor Vanskelighed at kæmpe med, idet den i høj Grad bliver afhængig af, i hvilken Udstrækning Air Ministry vil lade de nye Typer frigive til Salg.

PAA FLYVESKOLE

II.

Undersøgelsernes Genvordigheder.

I et Øjeblik, hvor jeg har været særligt højt oppe, meldte jeg mig som Elev paa en af de militære Flyveskoler — jeg skal lære at flyve! Helt saa let, som jeg havde ventet, gaar det nu ikke; først maa jeg udfylde et Skema af omtrent samme Størrelse som enhver bedre Mandtalsliste fyldt med Spørgsmaal af endnu mere inkvisitorisk Art end de der findes paa et moderne Selvangivelsesskema; et Besøg hos »Onkel Doktor«, Familiens gamle Huslæge, var ogsaa nødvendigt, før Skemaet, bilagt med alt hvad jeg kunde findc af Papir, hvorpaa andre havde skrevet noget om mig, var jeg klar til at afsendes til Skolebestyreren for Flyveskolen.

Om han blev glad ved den Historie, véd jeg ikke, men jeg fik i alle Tilfælde en Invitation fra ham til at møde paa Militærhospitalet tre nærmere fastsatte Dage. Det var ikke Smaating, man der ønskede at faa at vide udover det Onkel Doktor havde berettet om, lige fra min Fødsel m. m., paa de dertil indrettede Pladser paa Skemaet. De fleste kender jo nu af Erfaring den meget grundige Lægeundersøgelse, der gaar forud for Erhvervelsen af Kørekort til Automobil; en lignende Undersøgelse dannede Indledningen, vist mest for at kontrollere, om Onkel Doktor ikke havde været alt for optimistisk med sine Bedømmelser af mig; derpaa gik det løs med Øjne og Ører, Næse og Hals, Arme og Ben, Hjerte og Lunger i flere paa hinanden følgende Dage, og kun ved at holde Ørene stive og Øjnene paa Stilke lykkedes det mig at undgaa at strande paa de mange Skær, som denne Skærsild bestod af: ogsaa Højdeprøven, hvor det blev undersøgt, hvor tynd Luft jeg kunde taale uden at blive helt tosset, klaredes med Glans.

Da Læger og Sygeplejersker havde udtømt al deres Energi og en utrolig Bunke Opfindsomhed paa Prøverne, hvor de havde ransaget de inderste Kroge af Øjne og Ører med sindrige Apparater, gjort mig svimmel paa flere forskellige Maader, o. s. v., fik jeg Lov til at fortsætte paa Universitetets psykofysiske Laboratorium. Paa Forhaand vilde jeg have benægtet, at jeg havde noget af det, man kalder Nerver, men efter jeg som Forsøgskanin havde tilbragt nogen Tid paa dette Laboratorium med at flyve og køre, tegne og maale, føle, høre og se (med og uden Bind for Øjnene), blev jeg klar over, at Reaktionstiden giver et Billede af, hvorledes Nerverne har det; den Oplysning, at de civile Flyveelever ikke skulde gennemgaa denne Undersøgelse, i Forbindelse med en Udtalelse om, at man til Elever paa de militære Flyveskoler kun ønskede unge Mænd, der paa alle Punkter var over Gennemsnittet, var jo ikke særlig egnet til at virke beroligende; ganske vist er der en Del Mennesker, som holder til paa 3. og 4. Sal, men Gennem-

(Fortsættes Side 20)

UDNÆVNELSER I LUFTFARTEN

Admiral Godfred Hansen og Kommitteret Knud Gregersen ved Aalborg-Rutens Aabning.

Kontreadmiral Godfred Hansen.

DEN 1. Februar blev Chefen for Søofficersskolen, Formanden for Det Danske Luftfartsselskab, Kommandør Godfred Hansen, udnævnt til Kontreadmiral og naaede derved op til en af de mest krævende og ansvarsfulde Stillinger indenfor Marinen.

Kontreadmiral Godfred Hansens Vej gennem Livet har ikke været danske Embedsmænds normale, nøje afstukne Sti gennem Kontorerne. Søen, som som han i sin Gerning som Søofficer fik saa nøje Kontakt med allerede fra Ungdommens Dage, bragte ham Udlængslen i Blodet og førte ham videnom — særlig op til de arktiske Egne, hvor han i 1903—05 for stedse indskrev sit Navn i den arktiske Forsknings Historie ved som Roald Amundsens Næstkommanderende at være med til at gennemsejle Nordvestpassagen for første Gang med Gjøa-Ekspeditionen. Siden hine Dage har Grønland været en af de Poler, hvorom hans Interesser har drejet.

Men Søen giver ogsaa sin Mand den vide Horizont, der er et uvurderligt Gode for den, hvem store Opgaver venter, og der ventede den unge Forsker store Opgaver — ikke blot i Marinen men ogsaa ude i det civile Liv. Da saaledes Det Danske Luftfartsselskabs Formand gennem mange Aar, Kontreadmiral V. C. Jøhnke, afgik ved Døden den 10. Februar 1934, henvendte Selskabets Bestyrelse sig til daværende Kommandør Godfred Hansen med Anmodning om at indtage den ledigblevne Plads. Kommandøren modtog det ærefulde Tilbud, og i de tre Aar, der snart er svundet siden da, har han med aldrig svigtende Ildhu og Iver arbejdet og kæmpet for dette sit andet Hjertebarn — kæmpet for at skaffe Luftfarten den Plads i Solen, der med Rette tilkommer den, — og som den — takket være ikke mindst hans Indsats — er godt paa Vej til at erobre.

Kommitteret for Luftfarten Knud Gregersen.

DEN 14. Januar tiltraadte Folketingets Finansudvalg et af Trafikminister *Fisker* fremsat Forslag om Oprettelsen af en Stilling som Kommitteret for Luftfarten, og det blev Ekspeditionssekretær *Knud Gregersen* i Ministeriet for offentlige Arbejder, der avancerede til denne nye og meget ansvarsfulde Stilling.

Nogen bedre Mand til dette Hverv kunde Ministeriet ikk e have fundet, for Kommitteret Knud Gregersen har haft Luftfartssagerne under sig lige siden Trafikflyvningens allerførste Dage, og i Modsætning til flere andre ministerielle Embedsmænd har Knud Gregersen lige fra Begyndelsen næret den mest glødende Tiltro til Flyvningens Fremtid. I alle de mange Aar har Flyvningen været en Hjertesag for ham ,og intet gjorde ham mere ondt, end naar Luftfarten i Perioder mødte Vanskeligheder. Men selv om alt gik imod, svækkedes hans Tiltro til Sagen imidlertid ikke, og med fornyet Energi gik han ind for sin Opgave — at støtte og hjælpe den civile Flyvning, og naar flyvéinteresserede nu ser tilbage, saa kan de ikke lade være med at sende — ikke een, men utallige venlige Tanker til den Mand, der har overtaget Føringen i Statens Administration af Luftfartssager. Den, der skriver disse Linier, har selv i seksten Aar haft Lejlighed til mangfoldige Gange at søge — først Fuldmægtig og senere Ekspeditionssekretær — Knud Gregersen om Raad og Bistand i flyvemæssige Spørgsmaal, og er ikke en eneste Gang gaaet forgæves, selv om der ofte er blevet sagt — ja, men den Sag skulde De være kommet med meget før; paa saa kort Tid er den jo ikke til at gennemføre — men takket være sin glødende Interesse for alt, hvad der har med Flyvning at gøre, saa fik den nye Kommitteret alligevel Sagen ført igennem og paatog sig al den Ulejlighed, der fulgte med en forceret Ekspedition.

Med sin Energi og Hjælpsomhed forbinder Kommitteret Knud Gregersen en enestaaende Indsigt i det internationale Luftfartsarbejde, idet han saa at sige fra Begyndelsen har været Ministeriets Repræsentant ved de mange internationale Forhandlinger om statsretlige Luftfartsspørgsmaal, der behandles af C.I.N.A., den internationale Sammenslutning af saa godt som alle luftfarende Nationer.

I sin nye Stilling faar den Kommitteret for Luftfarten den administrative Del af Luftfartsraadets hidtidige Virksomhed under sig, og endvidere skal han med Bistand af Luftfartstilsynet overtage det administrative Tilsyn med Luftfarten, behandle Andragender om Udstedelse af Registreringsbeviser, Certifikater, godkende Landingspladser, behandle Andragender om Koncessioner paa Luftruter, og det paahviler ham ogsaa at følge det internationale Samarbejde paa Flyvningens Omraade.

Kommandør A. E. V. Grandjean.

CHEFEN for Luftmarinen, Kommandørkaptajn A. Grandjeau, er ligeledes fra 1. Febr. blevet udnævnt til Kommandør. Allerede i de ganske unge Løjtnantsdage fangede Flyvningen ham ind, og i 1915 meldte han sig paa Marinens Flyveskole for at lade sig uddanne som Flyver. Den 10. Maj 1916 erhvervede han sig det eftertragtede Marineflyvercertifikat — forøvrigt som den syvende danske Marineflyver — og siden de Dage har han praktisk talt udelukkende gjort Tjeneste ved Flyvevæsnet afbrudt af kortere Udkommandoer til Søs, bl. a. som Chef for Fiskeriinspektionen under Island.

Lige siden 1918 — i omtrent tyve Aar — har Kommandør Grandjean været det danske Marineflyvevæsens Leder, omend den formelle Udnævnelse til Chef for Flyvevæsenet først kom den 1. April 1925, og naar den danske Luftmarine i Dag kvalitativt staar paa saa højt et Stade maa Æren derfor i første Række tilkomme ham som dens Leder gennem de mange og til svære Opbygningens Aar.

Den nye Luftmillionær, Luftkaptajn Harald Hansen.

Luftfartselskabets Vindue paa Vesterbrogade var festligt smykket i Dagens Anledning.

DA Luftkaptajn i Det Danske Luftfartselskab *Harald Hansen* Onsdag den 20. Januar landede i Kastrup Lufthavn efter Dagens Flyvning København—Berlin—København, havde han paa Hjemturen passeret 1 Million Luftkilometer som Fører i Selskabets Tjeneste, og i den Anledning fik den populære Luftkaptajn en begejstret Modtagelse i Lufthavnen.

Trafikminister Fisker, Formanden for Det Danske Luftfartselskab, nuværende Admiral *Godfred Hansen*, Selskabets Direktør *Knud Lybye*, Oberst *Førslev* med Frue, »Danske Flyvere«s Bestyrelse, de udenlandske Selskabers Repræsentanter, Havneleder *Leo Sørensen* i Spidsen for Lufthavnens Funktionærer og hele D. D. L.'s store Personale var mødt op for at hylde »Millionæren«.

Harald Hansen blev modtaget med Hurraraab, Laurbærkrans og et Væld af Blomster og Gaver, og inde i Administrationsbygningens Forhal foregik den officielle Modtagelse.

D. D. L.'s Formand, Admiral Godfred Hansen, lykønskede Luftmillionæren og priste bl. a. Harald Hansens fortrinlige Egenskaber som Flyver og Menneske, — det var baade Lykke, Forstand og god fysisk Kondition, der havde ført ham til Millionen. Admiralen sluttede med at love Harald Hansen den eftertragtede Guldnaal — som man ikke havde villet købe, før Millionen var naaet — og overrakte ham et pragtfuldt Sølvfad.

Kaptajn *Foltmann* bragte en Hyldest fra »Danske Flyvere« og overrakte Luftmillionæren Foreningens Hædersplaquette.

Harald Hansen takkede til sidst i en lang, velformet Tale for den Hyldest, der var blevet ham til Del, idet han særlig henvendte sig til Luftfartselskabets Værkstedspersonale og Flyvemekanikere. Opnaaelsen af Luftmillionen skyldes Maskinen og Motorerne. Hjemme i Hangaren er det Mekanikerne med Værkfører *Valdemar Nielsen* i Spidsen, der drager Omsorg for, at Materiellet holdes i Tip-Top Stand, og paa Ruterne og under Opholdet i fremmede Lufthavne er det de fire Flyvemekanikere, *Asmussen*, *Dalbro*, *Jørgensen* og *Aage Hansen*, paa hvem Ansvaret hviler. Ombord i Maskinen er det Flyveren og Flyvemekanikerne, der i Fællesskab og intimt Samarbejde maa tage mangen en drøj Tørn for at føre Maskinen igennem. Det var en Tak paa rette Sted. Harald Hansen sluttede med at udbringe et Leve for Luftfartens Fremtid, og kraftige Hurraraab beseglede hans Ord.

*

Harald Hansen blev optaget som Elev paa Hærens Flyveskole i 1917 og erhvervede Aaret efter sit Certifikat som Militærflyver. Da Dansk Luftrederi i 1919 startede sin Virksomhed paa Lundtofte Flyveplads, blev Harald Hansen en af dets faste Flyvere og foretog i de følgende Aar mangfoldige Passagerflyvninger rundt om i Danmark. Da Selskabet i Sommeren 1922 gennemførte nogle ugentlige Flyvninger mellem København og Aarhus, var det Harald Hansen, der førte Maskinen paa samtlige Ture. Sin Virksomhed som Trafikflyver i Det Danske Luftfartselskab paabegyndte Harald Hansen i 1926, og — som han selv sagde i sin Tale — det bedste Bevis paa Trafikflyvningens Fremgang ses deraf, at jeg var otte Aar om at naa den første halve Million Luftkilometer, medens den sidste halve Million blev gennemfløjet paa tre Aar.

ELEKTRISK UDSTYR
TIL
FLYVEMASKINER

MAGNETER
DYNAMOER
TÆNDRØR
LANTERNER
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE

BOSCH

A/S MAGNETO
KØBENHAVN

Generalrepræsentanter for
ROBERT BOSCH A. G.
STUTTGART

NAVNET BOSCH ER DEM EN GARANTI FOR
KVALITET

ENGLANDS INDENLA

DEN 19. Januar havde Det kgl. danske aeronautiske Selskab i Forbindelse med Dansk-engelsk Selskab arrangeret en Foredragsaften med en af Lederne for det store engelske Luftfartsselskab British Airways, Mr. H. S. S. Banks som Foredragsholder. Det er som bekendt British Airways, der paa en saa fortræffelig Maade bestrider den engelske Luftrute London—København — en Rute, hvis Popularitet sikkert vil stige yderligere, naar Selskabet til Foraaret sætter sine nye hurtige amerikanske Lockheed-Maskiner ind i Farten.

Nedenstaaende skal der gives et ganske kort Uddrag af Mr. Banks overordentlig interessante Redegørelse for Udviklingen af det indenlandske engelske Luftrutenet — en Udvikling, der er foregaaet med en næsten eksplosiv Hast i de allersidste Aar, og hvis Forløb ogsaa har stor Interesse herhjemme, hvor vi — forhaabentlig da — staar overfor den samme Opgave: Organisationen af det mest hensigtsmæssige Luftrutenet.

Den første spæde Spire til det nuværende vidtforgrenede Luftrutenet i England blev lagt umiddelbart efter den store Krig, hvor mange af de tidligere Krigsflyvere paa Jagten efter Beskæftigelse i Fredens Dage mente at øjne en Chance til at kunne tjene til Livets Ophold ved at arbejde i deres gamle Element: Luften. Der blev dannet forskellige Selskaber, og i Oktober 1922 blev den første indenlandske Luftrute aabnet mellem London og Manchester, men disse mere velmente end egentlig vellykkede Forsøg ebbede snart ud dels paa Grund af manglende Interesse fra Publikums Side, og dels fordi Teknikken endnu ikke var moden til at yde den rigtige Service. Jordtjenesten spiller jo som bekendt en overordentlig stor Rolle for Trafikflyvningens Effektivitet, men paa dette tidlige Tidspunkt af Civilflyvningens Historie var den ganske ude af Stand til at bestride sine Funktioner.

Forsøgene paa at etablere Flyveforbindelse mellem Englands Byer glippede altsaa, og alle Kræfter blev nu sat ind paa de kontinentale Forbindelser særlig Ruten London—Paris, hvor Imperial Airways, der var blevet dannet ved en Sammenslutning af de mange smaa konkurrerende Selskaber, Aar for Aar forbedrede sine Præstationer og skabte et klart Bevis paa, hvad Luftfarten virkeligt betød som Samkvemsmiddel. De store Jernbaneselskaber, der netop havde været inde i den heller ikke herhjemme ukendte bitre og hensynsløse Kamp med Landevejstrafikken om Hegemoniet over Transportverdenen, øjnede snart den Konkurrencefare, der lurede fra Luften, og da Selskaberne forstod, at Flyvningen ikke kunde bremses, fik de selv i 1929 Koncession paa at drive Luftruter. Forelø- bigt blev disse Koncessioner imidlertid ikke benyttet.

Tiden var ikke moden — den engelske Offentlighed var endnu ikke tilstrækkeligt airminded. Æren for det Omslag, der paa dette Omraade er sket i de sidste Aar, tilkommer i første Række en enkelt Mand, den kendte Flyver Sir Alan Cobham, som i 1932 begyndte en storstilet Propaganda for Civilflyvningen. I de seks Sommermaaneder fløj han Landet over og gav Opvisninger i ikke mindre end 170 Byer for mere end 750.000 Tilskuere

Luftrutenettet i 1937.

NDSKE LUFTRUTER

og fløj Rundflyvninger med ikke mindre end 190.000 Passagerer. Overalt fik han Byraadene til at interessere sig for Sagen og arbejde med paa Propagandaen. (Mon en lignende Propaganda ikke burde sættes ind herhjemme?). Resultatet af Sir Alan Cobhams Arbejde viste sig ret hurtigt, idet Kravet om indenlandske Luftruter vaagnede op til fornyet Liv — ikke mindst for den nationale Prestiges Skyld.

Kort forinden Sir Alan Cobhams Propaganda satte ind, havde den første af de nye Ruter forøvrigt set Dagens Lys, idet en energisk fremsynet Mand, Mr. Edward Hillman, i Foraaret 1932 aabnede en Luftrute fra Romford Flyvepladsen ved London til et yndet Udflugtssted Clacton med nogle smaa Maskiner, der kunde tage fra 2 til 4 Passagerer. Ruten blev meget benyttet, fordi Folk syntes, det var spændende at flyve, men Mr. Hillman saa snart, at han maatte have Maskiner, der kunde tage 8—10 Passagerer, hvis Foretagendet skulde kunne betale sig. Men saadanne Maskiner var ikke til at faa, og ingen af de Fabrikker, Mr. Hillman henvendte sig til, ønskede at gaa ind for Fremstillingen af saa smaa Trafikmaskiner, fordi de ikke mente, der var Brug for dem. Kun eet Sted, hos De Havilland-Fabrikkerne, fandt han Jordbund for sine Ideer. Den tomotorede D. H. Dragon med Plads til otte Passagerer, der blev Resultatet af Samarbejdet mellem Hillman og Fabrikken, og at hvilken Dragon Rapide, vi bringer et Billede af paa Forsiden, er en forbedret, nyere Udgave, skulde snart vise sig at være den Maskintype, engelsk indenlandsk Flyvning havde ventet paa, og Virkningen sporedes straks ved Oprettelsen af adskillige nye Linier. I 1933 var saaledes 13 Selskaber beskæftiget med Trafikflyvning. Over 30.000 Passager blev befordret gennem Luften af disse tretten Selskaber, der tilsammen fløj 500.000 miles.

Denne hurtige Udvikling af den indenlandske Luftfart vakte naturligvis stor Opsigt rundt om i Landets Byer, og Spørgsmaalet om Anlæggelsen af kommunale Lufthavne drøftedes indgaaende, men endnu uden større Resultater, fordi mange af Byraadene mente, at saadan en Lufthavn vilde det rene Luksus! De tre Aar, der er svundet siden da, har imidlertid ganske ændret dette lidt gammeldags desværre herhjemme endnu altfor levende Synspunkt, og de 17 kommunale Lufthavne, der fandtes i 1933, har efterhaanden faaet mange Efterfølgere.

I 1934 rykkede Udviklingen ind i en ny Fase, idet Jernbaneselskaberne da for Alvor begyndte at frygte for Luftkonkurrencen og sluttede sig sammen om Oprettelsen af Railway Air Service, der i Forbindelse med Imperial Airways befløj adskillige Ruter mellem Englands Byer i direkte Konkurrence med de alt eksisterende Luftfartsselskaber, deriblandt British Airways, der efterhaanden var vokset frem til at blive et af de førende Selskaber i Landet. I 1935 var denne Konkurrence Selskaberne imellem blevet saa stærk, at det i høj Grad gik ud over deres Økonomi, og Staten greb da ind. I Juli nedsattes en Kommission under Forsæde af Sir Henry Maybury, der skulde udrede Retningslinierne for den fremtidige Trafikflyvning i Landet. Denne Kommission har endnu ikke endt sine Overvejelser, men forventes at blive færdig i Løbet af ganske kort Tid, og det er

Maybury-Kommissionens Forslag til Luftrutenettet.

den almindelige Mening i engelske aeronautiske Kredse, at den interne Trafikflyvning da vil komme ind i et roligt og udbyttegivende Afsnit af sin Tilværelse.

I 1933 fløj de indenlandske engelske Rutemaskiner som allerede nævnt 500.000 miles og medførte ca. 30.000 Passagerer. To Aar efter — i 1935 — var Tallene af en ganske anderledes antagelig Højde: nærlig 3.500.000 miles blev gennemfløjet, mens 130.000 Passagerer og 1000 Tons Post og Gods blev medført, hvad der maa tages som et Bevis paa, hvor luftvant den engelske Befolkning var blevet i den korte Tid.

Det er naturligvis de to største af de intenlandske Selskaber, Railways Air Services og British Airways, der kan tegne sig for Broderparten af de opnaaede Resultater. R. A. S. fløj saaledes omkring 600.000 miles med 13.000 Passagerer, og B. A. W. 500.000 miles med 17.000 Passagerer. Til Sammenligning kan tjene, at British Airways samtidig paa sine udenlandske Ruter fløj 750.000 miles med 11.000 Passagerer.

Ganske kort efter, at Mr. Banks havde holdt sit instruktive Foredrag i Selskabet, blev Maybury-Kommissionens Betænkning angaaende den fremtidige Ordning af den indre engelske Luftfart offentliggjort.

Som Mr. Banks omtalte, har Driften af de indenlandske Ruter hidtil ikke været rentabel, og Kommissionen udtaler, at efter dens Formening skyldes dette følgende Forhold: daarlig Jordorganisation og Umuligheden af at kunne gennemføre Natflyvning — en altfor langsom Forbindelse mellem Byerne og deres respektive Lufthavne — for smaa og for daarlige Lufthavne samt endelig Manglen paa kvalificerede Trafikflyvere.

Som et Middel til at raade Bod paa disse Forhold anbefaler Kommissionen, at der oprettes en fuldstændig Radio- og Vejrtjeneste under Staten (Luftfartsministeriet) uden Udgifter for de private Selskaber, at Byerne anlægger større og bedre Lufthavne samt at der oprettes en statsunderstøttet Flyveskole, der skal bibringe unge Flyvere en videregaaende Uddannelse til Trafikflyvere, idet Adgangen til disse billige Skoler fortrinsvis skal gives til tidligere Militærflyvere.

Kommissionen anbefaler endvidere, at der forsøgsvis gives et eller flere snævert samarbejdende Selskaber Koncession, foreløbigt paa fem Aar, paa Driften af følgende Ruter: Belfast—Manchester eller Liverpool, — Newcastle—Manchester eller Liverpool, — London—Manchester eller Liverpool, — Portsmouth—Southampton—Manchester eller Liverpool — og Bristol—Manchester eller Liverpool. Som man ser, er det Tanken at skabe et mægtigt Luftcentrum i Egnen omkring Liverpool og Manchester, hvorfra Luftruterne skal udgaa Dag som Nat til de forskellige større Centrer i de forenede Kongeriger, der saa igen fordeler den forhaandenværende Trafik til andre Transportmidler.

Maybury-Kommissionens Betænkning er ikke blevet modtaget med ublandet Glæde i England. Ganske vist tvivler man ikke om, at Planens Realisation vil betyde en haardt tiltrængt Forbedring af Forholdene rent økonomisk set i Øjeblikket, men man er ikke blind for, at de store Jernbaneselskaber, der som allerede nævnt for kort Tid siden har været ude for en haard og hensynsløs Kamp med Landevejstrafikken, nu hurtigst muligt belært af de dyrekøbte Erfaringer vil benytte den enestaaende gunstige Lejlighed til at sikre sig Kontrollen med Luftfarten ved at skaffe Datterselskabet Railway Air Services Koncession paa at drive de foreslaaede Luftruter, og man frygter sikkert med Rette, at et saadant Jernbanemonopol paa Luftfart, hvor mange Fordele det end kan have, uretfærdigt vil stille Flyvningen altfor meget i Skygge af det ældre Transportmiddel.

Ny Plantype til Skolebrug ved Svæveflyvning.

FOR at faa en Skoleglider af en mere moderne Konstruktion end de i Øjeblikket her i Landet anvendte Typer, har Svæveflyveklubben »Maagen af 1936« fra Østrig anskaffet Tegninger til Typen Gumpert »G 2«. Det er et Plan specielt benyttet som Træningsplan til A-, B- og C-Prøverne. Det varierer i Udseende en Del fra de normalt benyttede Planer af denne Art, og er vel ogsaa for den rene Begynder noget vanskeligere at bygge end disse.

Det mest iøjnefaldende er, at Planet er forsynet med Stræbere. Der kan siges en Del imod Stræbere paa et Skoleplan, men vi mener dog, at de med det stærkere Bæreplan og en effektiv Affjedring af Landingsmeden er absolut fordelagtige. Planprofilet er G-535, og Opbygnngen af Bæreplanet er meget lig »Grunau-Baby«. Planet er med to Bjælker, en kraftig Hovedbjælke bygget op af to Brædder, kraftig udsparret men med fuld Krydsfinerbeklædning paa den ene Side, og en let Bagbjælke, som udgøres af et Bræt, og nærmest har Karakter af en Hjælpebjælke. Den forreste Tredjedel er en kraftig Torsionsnæse af 1,5 mm Krydsfiner, som skal optage Vridningsmomentet og som muliggør, at der kun anvendes een Stræber, som er fremstillet af et Profil-Staalrør.

Balanceklapperne, som ud imod Plantipperne er kraftig opadbøjede, er differentialstyrede og tilsluttede direkte til Styreløjet med faste Trækstænger.

Klapperne er saaledes altid rigtig indstillede, og man slipper for den besværlige og tidspildende Justering ved Monteringen.

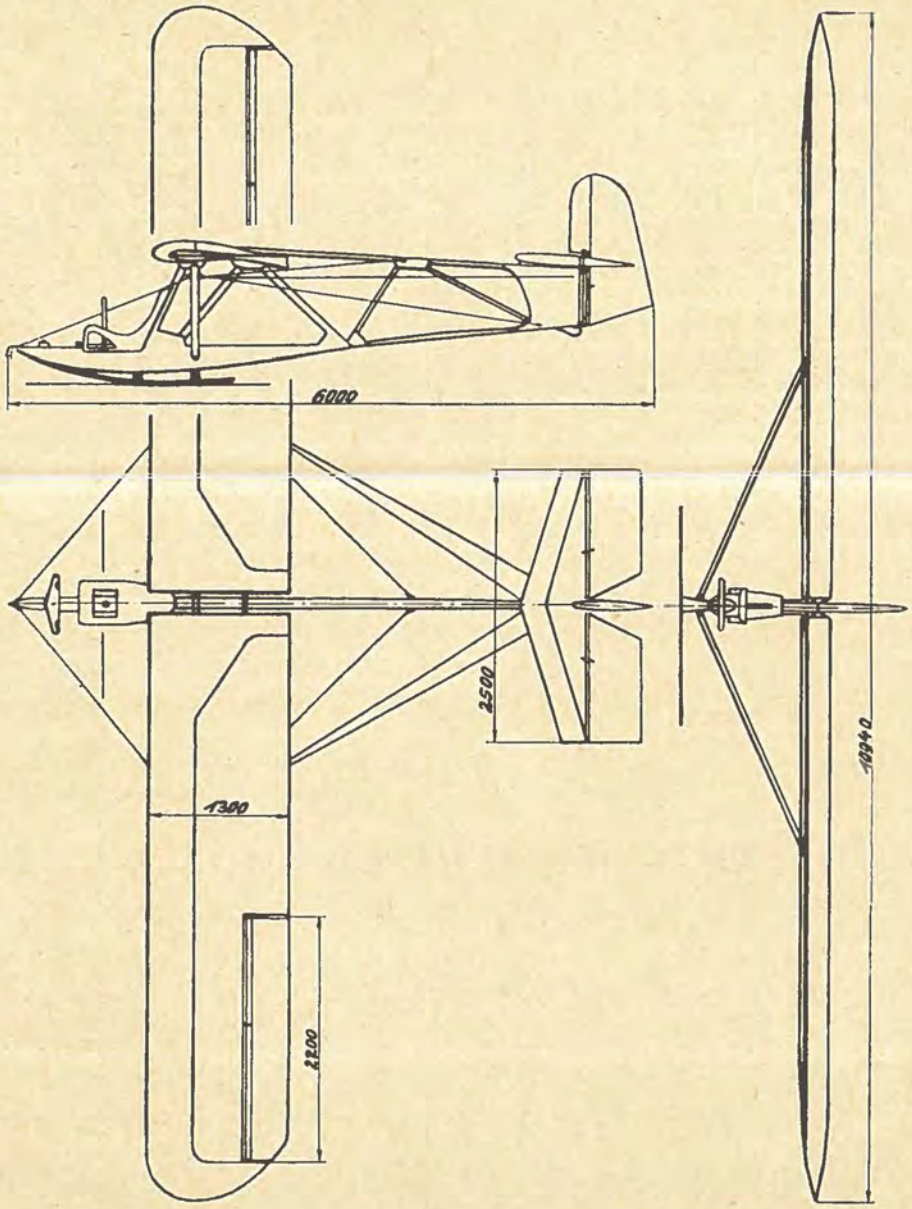
Hovedstellet er bemærkelsesværdigt ved, at Hovedstøtten er trukket skraat bagud, hvilket muliggør Indbygning af et Sæde af en behagelig Form. Kølen er formet og konstrueret noget mere kompliceret end f. Eks. paa »Stameren«.

Det er vor Agt, naar et passende Antal Medlemmer har opnaaet A-Prøven, at forsyne Planet med en »Baad«. Vi vil dermed opnaa en lidt større Hastighed og Fordelen ved paa et ret tidligt Tidspunkt at blive vænnet til at flyve i et lukket Cockpit. Paa denne Maade skulde vi kunne opnaa en god Træning, før vi begynder med Hangflyvningen, hvortil vi paaregner, at Planet vil gøre god Fyldest, saa vi ikke lige straks behøver at benytte mere kostbare Planer som »Grunau Baby« og »Wolf«. »G 2« er et smukt Fartøj, som man nok kan være bekendt at sætte i Marken, og Bygningen af det vil være en god Forskole, inden man gaar i Lag med større Opgaver. Dets Mulighed for hurtig Montering er en Egenskab, som man maa sætte Pris paa. Paa et langt tidligere Tidspunkt paa Dagen kan man paabegynde sin Træning, hvilket vil sige, at man paa forholdsvis kortere Tid kan faa sine Prøver overstaaet.

Skoleglideren Data er følgende:

Spændvidde	10,94 m
Plandybde	1,30 m
Tomvægt	85 kg
Flyvevægt	170 kg
Glidevinkel	1 : 12
Synkehastighed	110 cm/Sek.
Flyvehastighed	11—16 m/Sek.

Svæveflyveklubben »Maagen« af 1936.
Fredericiagade 25. København, K.



Oversigtstegning til Gumpert „G 2".

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Fremstilling af Planbjælkerne.

Foruden det, under Byggematerialer allerede omtalte, vil det være paa sin Plads at omtale Træets Opbygning lidt nærmere, idet der i det foregaaende er brugt Betegnelser som, Kærne og Splint.

Ved Benævnelsen Træ forstaas der i det følgende Gran- og Fyrretræ, naar ikke andet er nævnt.

Et Træs Stamme bestaar af »Veddet«, og dette igen af »Kærnen« og »Splinten«. Kærnen dannes i Træet, naar dette har naaet en vis Alder, idet der inde ved Marven foregaar en Omdannelse af Veddet derved, at Livsvirksomheden ophører i Næringscellerne, og disses Indhold af forskellige Stoffer omdannes, hvorved Karrene tilstoppes, og Vandledningsevnen helt eller delvis ophører.

Den saaledes omdannede Del af Stammen kaldes »Kærnen«, medens den uforandrede Del kaldes »Splinten«

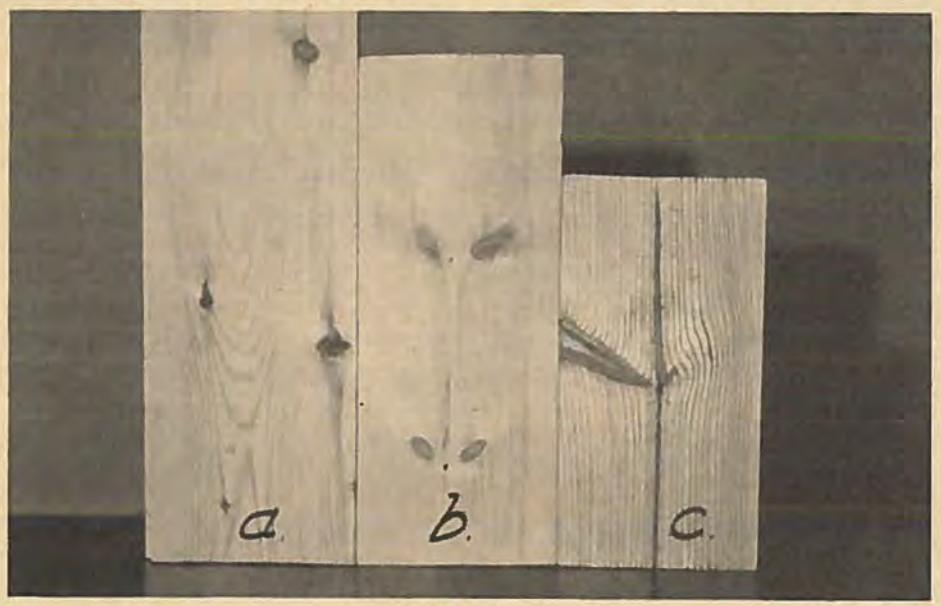


Fig. 8.

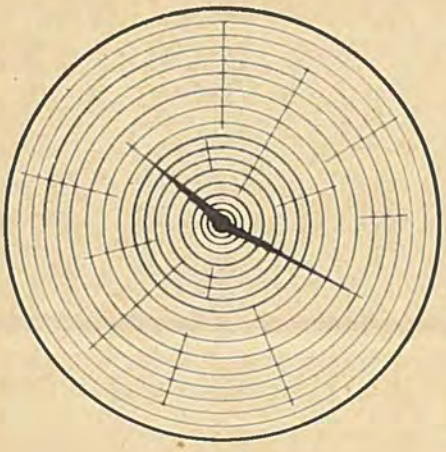


Fig. 9.

Kærnens Farve er som tidligere omtalt, lidt mørkere end Splinten for Fyrretræets Vedkommende, men ved Grantræet kan Kærnen ikke skelnes skarpt fra Splinten.

Grantræets Ved er, grundet paa sin særlige Opbygning, mere seigt end Fyrretræets Ved.

Det egner sig derfor udmærket til Opbygning af Plan- og Rorribberne.

Fyrretræet er lettere end Grantræet, og for begge Sorters Vedkommende, gælder det, at Kærnen er lettere end Splinten.

I Tal ser det saaledes ud:

Fyrretræ	Splint	480 kg pr. m³
	Kærne	420 kg pr. m³
Grantræ	Splint	500 kg pr. m³
	Kærne	440 kg pr. m³

Da det i Reglen er vanskeligt, at faa Træ uden Knaster, i de Dimensioner, der f. Eks. anvendes til Planbjælker, vil det være rart, om man ved Indkøb straks kan danne sig en Mening om Træets Brugbarhed.

Det er jo klart, at Knaster nedsætter Træets Styrke, og hvor Træet er udsat for en ren Trækspænding, betyder en Knast det samme som en tilsvarende Udskæring i Træet.

Der skelnes mellem to Slags Knaster, nemlig »levende« og »døde« Knaster. Førstnævnte stammer fra Træets levende Grene.

Disse Grenes Kærne og Splint er nemlig i organisk Forbindelse med Stammens Kærne og Splint, derfor levende Grene.

Et Snit vinkelret paa en saadan Knast, ser ud som vist paa Fig. 8 b.

Døde Knaster skyldes udgaaede Grene.

Naar disse raadner og efterhaanden falder af, vokser Stammen med Tiden uden om Grenstumpen for til sidst helt at indeslutte denne som en Prop.

Mellem Træets Ved og en saadan Grenstump findes der selvsagt ingen organisk Forbindelse.

Et Snit vinkelret paa en død Knast, er vist paa Fig. 8 a.

En død Knast sidder i Reglen løst i Veddet.

Træet kan have Vækstfejl, men det vil være for omfattende, at komme for langt ind paa disse Emner, blot skal jeg nævne, at Fyrretræets Splint kan være blaalig i Farven, hvilket skyldes Angreb af Insekter og Svampe.

Undgaa derfor Træ der er misfarvet.

Fig. 8 c viser et Snit gennem et Stykke Grantræ, man ser tydeligt Marvstraalen og en Grens Forbindelse med denne.

Træet kan ogsaa have et Par ubehagelige Fejl, som vist paa Fig. 9 og 10. Fig. 9 viser den saakaldte »Kærnekløft«, som opstaar paa følgende Maade: Efterhaanden som Træet bliver ældre, og Kærnen udtørres mere og mere paa Grund af den mindre Vandledningsevne, vil Kærnen svinde, medens Splinten stadig beholder sin Vandledningsevne og Fugtighed.

Det er derfor klart, at der maa opstaa store tangtiale- og radiale Spændinger, der tilsidst udløses ved Dannelse af »Kærnekløft« eller »Ringskøre«, som vist paa Fig. 10.

Det er navnlig ved Træets Fod, at de to Fejl optræder.

Saalænge de Fejl, som er omtalt i de to Eks., er saa store, at man kan se dem, kan man vogte sig for dem, men der kan ogsaa være saa fine Revner, at man ikke kan se dem med det blotte Øje, og saa er de farlige (som tidligere omtalt ved Eks. med Bogen).

(Fortsættes i næste Nr.)

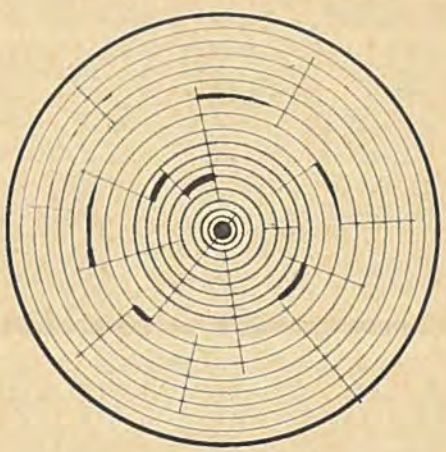


Fig. 10.

Flyveudstillingen i Slagelse.

SLAGELSE Flyveklub afholdt Lørdag d. 23. og Søndag d. 24. Jan. en Flyveudstilling i Kongressalen i Casino i Slagelse. Det blev en stor Sukces, idet den blev besøgt af omtrent 5000 Mennesker, og der var Enighed om, at her blev Publikum budt paa en virkelig interessant Udstilling.

Hærens Flyvertropper deltog med forskellige Ting. Paa Gulvet stod en Bristol Jupiter Motor flankeret af to Propeller, Modeller af de første Flyvemaskiner samt en Række Billeder af alle Hærens Maskiner fra den første Begyndelse til de sidste nye, vedlagt de forskellige Maskiners Data. Under Loftet var udspændt en »Irvin« Faldskærm hvori hængte en fuldt paaklædt Dukke. Det var oprindelig Meningen, at en af H. I. M. Jensens Maskiner skulde have været udstillet, men Porten viste sig at være for lille. I Stedet fik man saa »Himmelloppen«, der vakte megen Opmærksomhed. Slagelse Flyveklub udstillede selv sit Svæveplan, og desuden et Grünau Post Svæveplan ubetrukket. De tyske Flyvemaskinefabriker repræsenteret ved Frederik Rahlff udstillede forskellige Modeller m. m.

Det danske Luftfartsselskab udstillede »Selandia« og »Kronprinsesse Ingrid«, Dansk Svæveflyverunion var repræsenteret ved en Stand med forskelligt Svævemateriale og Unionens Bestyrelse med Formanden i Spidsen uddelte Propagandamateriale. H. I. M. Jensen udstillede sammen med Luftfoto«, og Arvid Hansen med Ilford Selo.

I en Stand udstilledes John Tranums Faldskærmsudstyr, der især vakte Publikums Nysgerrighed, Dansk Luftværnsforening havde en Stand, hvor der udfoldedes en stor Virksomhed, en Række lokale Firmaer udstillede, bl. a. S. K. F., Texaco, Bosch, Dansk-svensk Staal, Boghandel hvor ogsaa »Flyv« var repræsenteret, en smuk Nimbus-Stand, og saavel Odense som Køge og Slagelse udstillede Svævemodeller. Der forefandtes et arbejdende Værksted, hvor forskellige Dele til Svæveplan fremstilledes. Silkeborg Flyveklub havde velvilligst udlaant sin Hangarflyver, og den blev belejret af Ungdommen. Alt i alt var det en righoldig og interessant Udstilling, der virkede som en god Propaganda for Flyvningen. Ydermere blev der begge Dage forevist forskellige Flyvefilm. Klubben tjente en pæn Skilling paa det vellykkede Arrangement, hvilket ikke mindst skyldtes den lokale Presse, der havde lavet en stor Reklame for Udstillingen. Klubben er endnu kun ung, den stiftedes d. 14. Oktober, men den har bevist sin Levedygtighed, og den har mødt saa megen Velvilje og Forstaaelse blandt Byens Borgere, at den nok skal udvikle sig.

Klubben bringer alle, der har givet den en hjælpende Haand ved Udstillingen, sin bedste Tak.

Dansk Modelflyver Union.

FOR at fremme Modelsporten opfordrer Dansk Modelflyver Union hver Modelflyveklub til at lade afholde Konkurrencer inden 1. April 1937. Konkurrencerne skal foregaa i Overensstemmelse med de i »Flyv«s Decembernummer offentliggjort Regler.

Der konkurreres om længste Flyvetid. Tiderne bør saavidt muligt tages med Stopure, men da man paa et saa tidligt Tidspunkt næppe kan regne med, at Klubberne har haft Raad til at anskaffe sig saadanne, kan man nøjes med at tage Tiderne med mindst 2 almindelige Ure med Sekundviser. Man regner saa med Gennemsnittet af de aflæste Tider.

Der konkurreres i følgende fire Klasser:

1. Motormodeller af alle Typer under 100 cm Spændvidde.
2. Motormodeller af alle Typer over 100 cm Spændvidde.
3. Svævemodeller af alle Typer under 150 cm Spændvidde.
4. Svævemodeller af alle Typer over 150 cm Spændvidde.

De bedste opnaaede Tider med Angivelse af Modellen Type og Ejerens Navn skal være »Flyv«s Redaktion i Hænde senest den 5. April, hvorefter de bedste Landsresultater vil blive præmierede. Nærmere om Konkurrencen i »Flyv«s Marts Nummer.

FRA MODELKLUBBERNE

NY KLUB I SKOVSHOVED. Nu er der ogsaa dannet en ny Modelklub i Skovshoved: Skovshoved Modelflyveklub med Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl., som Formand. Klubben raader allerede over adskillige Modeller — dels Motor- og dels Svævemodeller, og skulde der være nogle interesserede unge Mennesker, der kunde have Lyst til at være med i Arbejdet, bedes de venligst henvende sig til Formanden.

EMBLEMET. I »Flyv« Nr. 12 bragte vi en Tegning til et Emblem, der skulde være fælles for alle danske Modelflyvere, idet vi dermed efterkom et Ønske, der har været fremsat af mange Læsere. Af de Breve, vi i den Anledning har modtaget, fremgaar det, at Tegningen er blevet vel modtaget overalt. Men inden vi gaar i Gang med at lade Emblemerne lave, vil vi gerne høre lidt flere Udtalelser, og vi beder derfor Klubberne, der ikke har skrevet om denne Sag til os, gøre det snarest muligt. »Flyv«s Adr. er: *Vesterbrogade Nr. 60, Kbhvn. V.* I det hele taget vil vi gerne høre lidt om Livet i de forskellige Klubber, — høre lidt om, hvad der er præsteret i det snart halve Aar, der er gaaet, siden der kom Gang i Oprettelsen af danske Modelklubber.

STROLCHS MERITER

Haslev Modelflyveklub skriver til »Flyv«:

Vi har hermed den Glæde at kunne meddele Redaktionen, at vi har begyndt det nye Aar paa en særdeles lovende Maade. En lige nybygget »Strolch« har i den sidste Tid atter vist denne Types udmærkede Flyveegenskaber.

I det ideelle Flyvevejr i de sidste Dage startede vi med store Forhaabninger den nye »Strolch«.

De første Flyvninger slog dog straks vore Forhaabninger til Jorden, men med en temmelig ond Samvittighed satte vi alligevel »Strolchen« op i Højstart. I smaa Svingninger steg Modellen op mod den skyfri Himmel, og faa Sek. efter for vi hæsblæsende og sveddryppende af Sted for at følge den saa længe som muligt.

Strolch i Luften.

Blidt og yndefuldt havde den lagt sig til Hvile i Toppen af nogle smaa Grantræer efter at have foretaget en Flyvning paa den for os saa imponerende Tid af 4 Min. og 41 Sek. — Ny Rekord.

Efter et Kvarters Tid steg »Strolchen« atter.

Denne Gang fløj den kun 3 Min. og 28 Sek. men en noget længere Distance ca. 1½ km, og inden vi fandt den igen, var det omtrent mørkt, og vi turde derfor ikke flyve mere den Dag.

Næste Dag præsenterede samme udmærkede Flyvevejr, dog havde Vinden vendt sig, saaledes at den gik paa langs af en fuldstændig aaben Vej, og vi fik den Idé at starte Modellen med »Cyklehøjstart«. Efter nogle Flyvninger paa 3—4 Min. gav vi den ca. 200 m Snor.

Denne Gang steg Modellen fint — fuldkommen lige op med en svag Hvinen, der lød som sød Musik for vore Øren. Roligt og majestætisk holdt Modellen sig et Minut imod Vinden, hvorefter den langsomt drejede om, saa den fik Medvind, og med fuld Fart fløj den af Sted ud over Byen og ud over Skoven paa den anden Side, og vi op paa Cyklerne og efter den. Med halsbrækkende Fart for vi gennem Byen, mens Eder og Forbandelser svirrede om Ørene paa os. Da der var gaaet 6 Min. og 4 Sek., tabte vi den af Syne, idet den gik ned bag nogle Træer. I Tiden varierede de to Stopure kun 1½ Sek.

En stærkt interesseret, der var paa Motorcykle, var kørt i Forvejen og overværede et Syn, som vi alle vilde have givet meget for.

Modellen var ved at gaa ned i en Lysning i Skoven, idet den betænkeligt nærmede sig nogle høje Bøgetræer. Pludselig tog en stærk Opvind den og hev den op i Toppen af et af disse Træer, selvfølgelig det mest utilgængelige, og der blev den hængende, og et Øjeblik efter arriverede vi.

Efter nogen Forhandling hentede vi en Brandstige, som kunde naa op til de nederste Grene, og derefter afsløre et af Medlemmerne sig, som den lokale Tarzan og bragte med Fare for sit Liv Modellen ned, der mærkværdigvis ikke have taget Spor Skade.

I Triumf bar vi Modellen hjem.

Efter en næsten søvnløs Nat kom Søndagen (d. 10. 1.) med omtrent samme Vejr.

Efter Middag kørte vi saa ud med Modellen igen. Første Flyvning efter Højstart sluttede i Toppen af et højt Vejtræ til stor Forundring for de nærværende Bønder, der uden Samvittighed stangede efter Modellen med en Høtyv, der var bundet paa en kort Stang. Med lidt Forsigtighed fortsatte vi »Stangeriet« og lidt efter havnede den i Armene paa vor Flyveleder »Swan«.

Ved næste Flyvning tørnede Modellen imod Bygrænsestenen, og Planet gled af, saaledes at Kroppen laa i Haslev og Planet i Bregentved.

Tredie Flyvning præsenterede noget helt andet. Modellen naaede op i en Højde af ca. 180 m, hvorefter den foretog en Flugt skraat imod Vinden paa ca. 1 km, saaledes at den kom ind over Byen.

De lokale Spejdere og F.D.F.ere havde tilfældigvis samtidig Nytaarsparade.

Efter at have kredset to Gange over Byen i store Kurver vilde »Strolch« ønske Spejderne glædeligt Nytaar og fløj nu i en Højde af ca. 10 m hen over Hovederne paa dem, hvorved den distraherede Musikken saa meget, at den kom ud af Takt, mens Resten af dem var ved at vride Halsen af Led. Et arrigt: »Se lige . . *ud*«, bragte dem dog straks tilbage til Virkeligheden.

Da vi fik fat i Modellen, der var havnet i en Have, var vore Fingre og Øren saa stivfrosne, at vi hævede Flyvningen for den Dag.

Som De ser var dette jo en udmærket Begyndelse paa 1937, og vi haaber at fortsætte, idet vi ønsker »Flyv« et godt Nytaar og takker for hidtil behageligt Samarbejde.

Haslev Modelflyveklub
C. W. Bering,
Formand.

SEE FABRIKS AKTIEBOLAG SANDVIKEN

Sveriges äldsta Rördrageri

Tilverkar kalldragna Stålrör av kol- och specialstål

Specialitet:

Rör för flygmaskinindustrien ävensom manufaktur såsom axlar m. m.

MÄRKE: SEEFAB

Representant för Danmark:

V. LØWENER

Vesterbrogade 9 B
KØBENHAVN V.
Telefon:
Central 7885

Ny Flensted-Jensen Model.

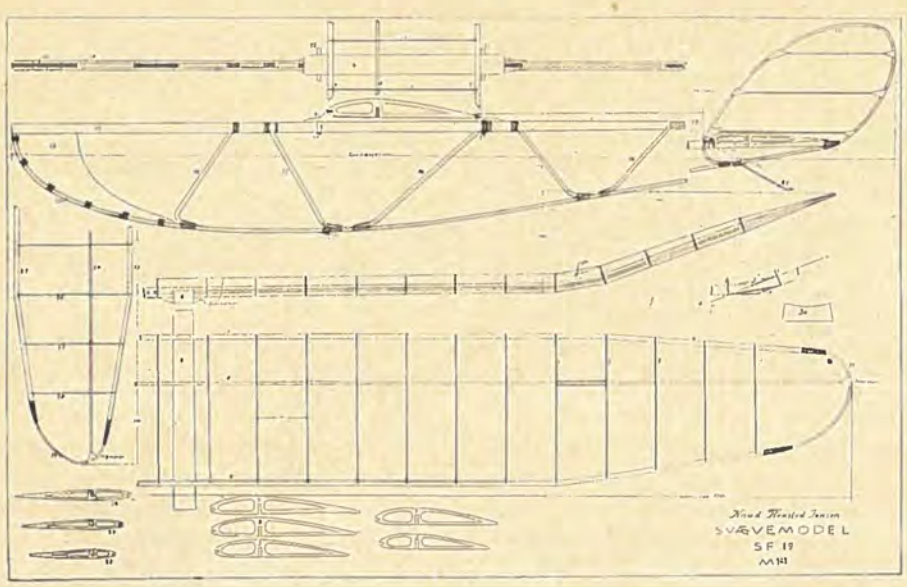
DER er vist ikke mange danske Modelbyggere, der ikke kender Navnet Knud Flensted-Jensen, dels fra den udmærkede Bog: Modelflyvning, som enhver, der ønsker at sætte sig ind i Modelflyvningens forskellige Dele bør læse og dels fra nogle særdeles velflyvende Modeller, der er smukt repræsenteret i mange af vore Klubbers Modelbestand.

Hr. Flensted-Jensen har nu konstrueret nogle nye Modeller, af hvilke vi i dette Nummer offentliggør Tegningen til en Svævemodel. Tegningen kan faas i naturlig Størelse til en Pris af 2 Kr. 25 Øre. I næste Nummer bringer vi Tegningen til letbygget Motormodel.

Svævemodellen er i særlig Grad tænkt som en Termikmodel, hvorfor der kræves to Ting af den, nemlig, at den har en ringe Planbelastning, og at den gaar sikkert i Højstart. Den foreliggende Model opfylder i fuldt Maal begge disse Fordringer. Modellen er noget vejrhanestabil, hvilket er en medvirkende Aarsag til dens gode Højstartegenskaber. Planbelastningen er saa lav som 15 g/dm². Resultatet er da ogsaa, at Modellen reagerer kraftigt overfor selv den svageste Opvind.

Modellen kan foruden ved Haandstart bringes i Luften ved Løbestart og ved Katapulthøjstart. I sidste Tilfælde anvendes en Startsnor, hvoraf ¼ er af Gummi, 33 mm, Resten af fast Snor. Naar Gummien strækkes til 3 Gange sin egen Længde, kan den bringe Modellen ligesaa højt op, som den faste Snor er lang. Eks.: 75 m Snor og 25 m Gummi giver ca. 75 m Højde. Ved Anvendelsen af en dobbelt saa lang Startsnor kan man i stille Vejr skyde Modellen op til 150 m Højde, hvorfra den kan flyve betydelige Strækninger. Blæser det, kan man faa den endnu højere op. Man maa da blot være varsom med ikke at spænde Gummien for kraftigt.

Modellen egner sig ogsaa særdeles godt til Hangflyvning.



Apropos Tegninger, saa hænder det jævnligt, at Redaktionen faar Anmodninger fra Læsere rundt om i Landet om at bringe udenlandske Tegninger — særlig tyske. Det kunde vi i og for sig naturligvis godt gøre, men vi ser det mere som Bladets Opgave at fremme de danske Konstruktioner, der jo ogsaa utvivlsomt, efterhaanden som Modelsporten udvikler sig herhjemme, kan komme fuldt ud paa Højde med Udlandets. Den Model, vi bringer i dette Nummer, er det saaledes allerede, og »Flyv« vil i Fremtiden som før kun benytte den sparsomme Spalteplads til at bringe danske Konstruktioner.

Modelbyggere.
Gummisnor, Japanpapir, Balsatræ og andre Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn. N.

FRA MODELKLUBBERNE

ODENSE MODELFLYVE-KLUB havde i 1½ Aar intet Værksted, men klarede sig alligevel helt godt, idet de Medlemmer, der ikke kunde bygge hjemme, fik Lov til at bygge hos en eller anden af de Medlemmer, der havde Plads dertil. Fra 1. November lejede Klubben imidlertid en tidligere Kulkælder i K.F.U.M.'s store Bygning i Odense. Der var naturligvis ikke netop rent. Men Bestyrelsen og et Par andre energiske Medlemmer fik Orden paa Sagerne. Først blev alt Kulstøvet fejet ned — uha. Derefter blev Væggene kalkede adskillige Gange, og fire Lamper blev sat op. Derefter købte vi en Masse Træ (det var væmmeligt dyrt) og tømrede et meget langt og bredt Bord sammen og desuden nogle Bænke til Møderne. Da Væggene efterhaanden var blevet hvide, blev de pyntede med en Del Luftfartsplakater, som vi havde tilovers fra Udstillingen i Januar 1936. Lokalet er ca. 4 m bredt, 7 m langt og ikke mindre end 5 Meter højt.

Lokalet er aabent tre Hverdage om Eftermiddagen, de tre andre om Aftenen. Efter Tur skiftes Bestyrelsesmedlemmerne og enkelte andre til at have Vagt. Paa Værkstedet findes Tegninger og Byggeplaner, Materialer og en righoldig Samling nyt Værktøj. Værkstedet har været godt besøgt, og i Dagene før Stævnet var det rent galt, saaledes at der maatte holdes aabent meget længere end til dagligt. Det har vist sig, at Modellerne bliver bedre, naar de er bygget paa Værkstedet, end naar de er bygget hjemme, idet de mere erfarne Medlemmer hjælper og vejleder de mindre erfarne.

Den 22. November 1936 havde O.M.-F. Flyvedag paa fladt Terræn, og der blev foretaget talrige Højstarter. Søndagen derpaa, den 29., skulde der afholdes et stort Stævne i det bakkede Terræn ved Tommerup. Det blæste en Del fra Morgenstunden, men man tog alligevel derned og begyndte paa Konkurrencen. En Del Medlemmer fra Skjernklubben var kommet til Stede med nogle Motormodeller, men dem blæste det for stærkt til. Lidt efter begyndte det at regne og sne, og saa maatte ogsaa Svævemodellerne holde inde. Stævnet blev aflyst, og de tre Sølvpokaler blev gemt til en anden Gang. Efter at have drukket Kaffe i Kroen tog man hjem til Odense.

O. M.-F. afholdt i Januar 1936 den første danske Udstilling, der udelukkende omfattede Modelflyvemaskiner. Allerede nu har Klubben i Sinde at gentage Eksperimentet — og det paa en bredere Basis. Udstillingen holdes aaben en Uge fra den 26. Februar til den 4. Marts og afholdes atter i Kunstudstillingsbygningen paa Filosofgangen i Odense. Udstillingen varer altsaa dobbelt saa længe som sidst og afholdes i en dobbelt saa stor Sal. *Medlemmer fra andre Modelflyveklubber er velkomne.*

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Meddelelser fra Selskabet.

New York—Paris.

AERO-CLUB de France har nu udsendt Propositionerne for det store Løb New York — Paris, som det er Hensigten at foranstalte i Løbet af August Maaned i Aar som en Højtideligholdelse af Ti-Aaret for Lindberghs berømte Atlanterhavsflyvning.

Løbet, der doteret med et Præmiebeløb paa 3 Millioner Francs, arrangeres af Aero-Club de France og National Aeronautic Association of USA. og staar aabent for Deltagere fra alle Lande, der er tilknyttet F.A.I.

Alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Selskabet.

Isle of Man Air Races.

THE June Effort and Season Extension Committee of Douglas, Isle of Man, har udsendt Propositionerne for en international Flyvekonkurrence, der skal afholdes den 29. og 31. Maj i Aar.

Første Del af Konkurrencen bestaar i en Handicapflyvning fra London til Man den 29. Maj, og anden Del af to Flyvninger Øen rundt: 1) The Man Air Derby og 2) Løb for Maskiner med indtil 75 HK.

Alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Selskabet.

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

INTERESSEN for Svæveflyvningen her i Landet er ved at vaagne. Man ser det tydeligt af de mange Svæveflyverklubber, der dukker frem overalt. Esbjerg har faaet en Sportsflyveklub, der allerede har købt en færdig Stamer og Lippisch og er stærkt paa Vej med Bygningen af et nyt Svæveplan.

Haslev har ligeledes faaet sin Svæveflyverklub, ogsaa der er man igang med Bygningen af en »Stamer«.

I Randers bliver der i disse Dage startet en Svæveflyverklub under Navnet Randers Svæveflyverklub. Formandens Adresse er: Hr. Chr. Zacho, Villa »Tak«, Randers.

I Hellerup er der ligeledes nogle unge Mennesker, der har startet en Svæveflyverklub under Navnet »Cumulu«. De har Værksted paa Esthersvej 41 og tager imod nye Medlemmer hver Onsdag og Fredag mellem 8 og 10 Em. Formandens Adresse er: Hr. Johannes Mark, Rygaards Allé 68, Hellerup.

I Silkeborg har man i Juledagene haft Besøg af Danielsen & Co., og dette har givet sig Udslag i, at Klubben har faaet en Julegave af disse paa 500,00 Kr. Vi skal tage meget fejl, om ikke der nu kommer Ekspresfart over Bygningen af deres nye Wolff, saa denne kan være færdig til Unionens Stævne i Jylland i Juli Maaned.

Alf Dochedahl.

Svæveterræn paa Vestkysten.

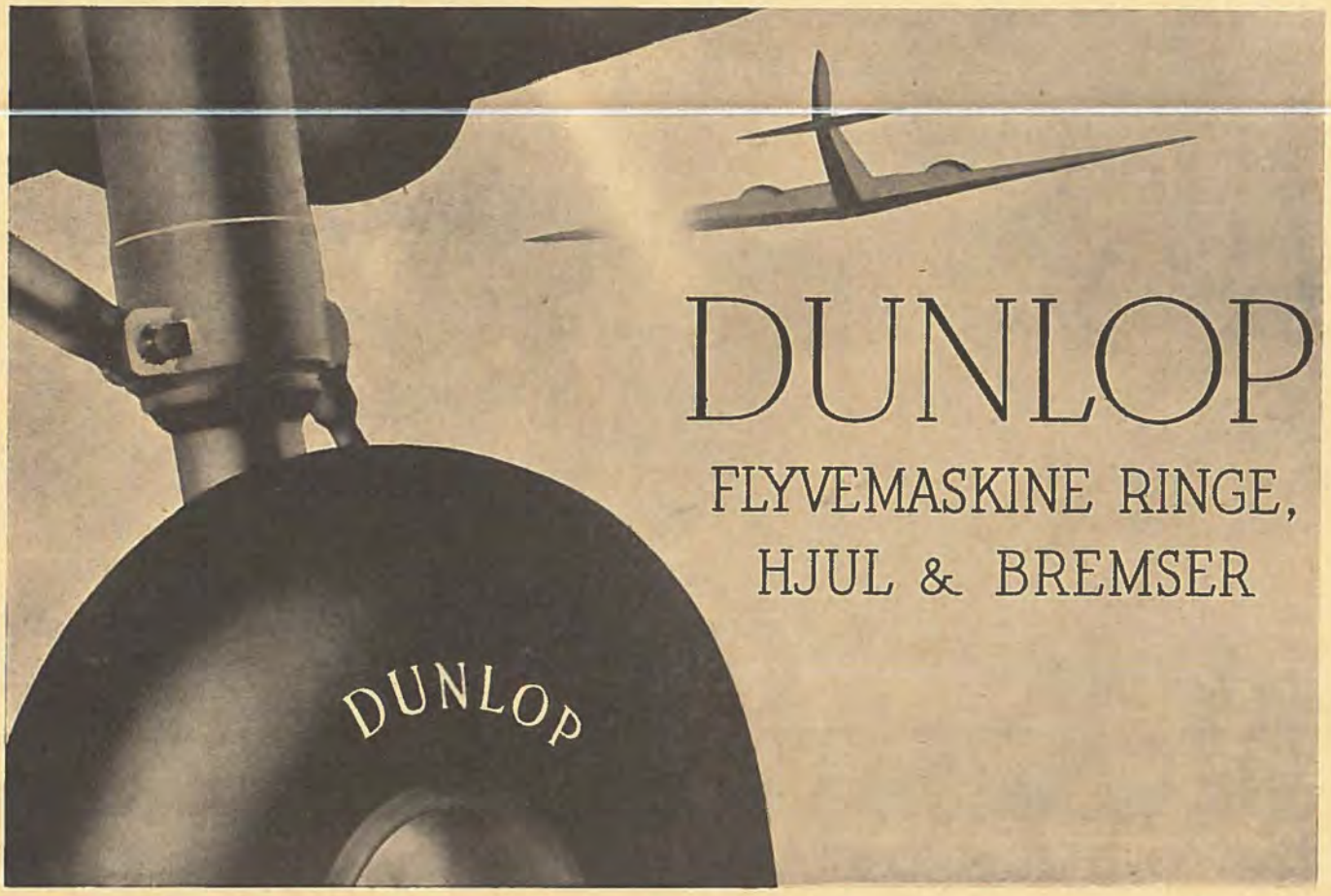
I »Flyv«s sidste Nr. skrev Hr. Ingeniør E. Vøgg en meget interessant Artikel om »Svæveflyvning i Tyskland«, og Hr. Vøgg slutter med en Omtale af den jydske Vestkyst, hvor der efter hans Mening findes adskillige Steder egnet for Oprettelsen af en Svæveflyveskole.

Til disse Betragtninger vil jeg som lokal kendt fremsætte yderligere Oplysninger, som jeg mener er af stor Interesse for dansk Svæveflyvning.

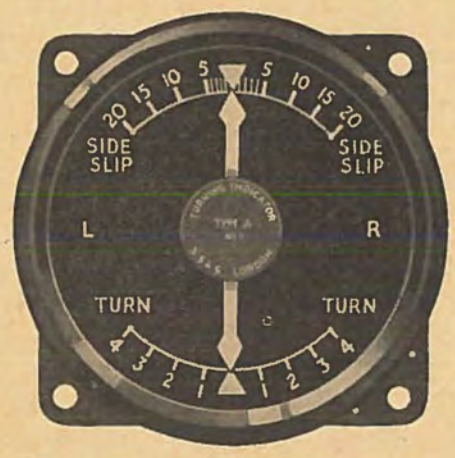
Paa en mange Kilometer lang stejl Skrænt, mellem Slettestrand og Tranum, findes der sikkert et efter danske Forhold enestaaende Terrain for Hangflyvning, og da Arealerne er forholdsvis billige, vil der sikkert let kunne lejes eller købes et passende Areal for Oprettelsen af en Flyveskole i Lighed med den tyske paa Sylt.

Skulde der blandt danske Svæveflyvere være Interesse for nævnte Terrain, er jeg til Tjeneste med alle Oplysninger, og skulde een eller anden have Lyst til at bese Forholdene, er han velkommen.

Johs. Olesen,
Urmager & Guldsmed,
Skovsgaard Tlf. 49.

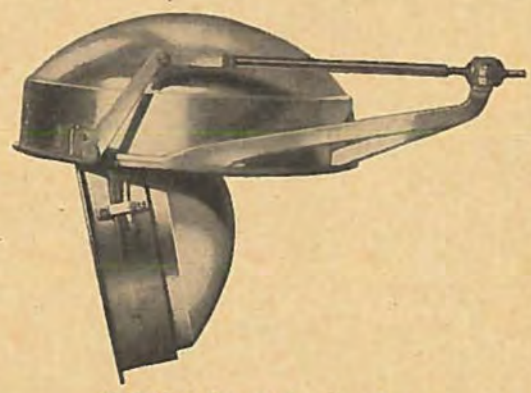


Instruments of Unquestionable Quality—



Type V. 263
Turn & Bank Indicator
(Electrical Type)

Type V. 341
Automatic Air Log



HARLEY Aircraft Landing Lamp
Type V. 501 c. 8" „Shallow" Fully Retractable Model

Some of **SMITH'S** AIRCRAFT INSTRUMENTS Specialities

Eneforhandler for Danmark:

ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB

FARVERGADE 16 - KØBENHAVN K.

HERHJEMME FRA

Optagelsesfesten i „Danske Flyvere".

I Overværelse af Foreningens Protektor, Hs. Kgl. Højhed *Kronprinsen*, Foreningens Æresmedlemmer, Dir. *Robert Svendsen*, Dir. *Ellehammer* og Mester *P. Nielsen*, afholdt »Danske Flyvere« sin aarlige Optagelsesfest i Officersforeningens Selskabslokaler Lørdag den 9. Januar. 120 Medlemmer havde givet Møde, og deriblandt var Hs. Kgl. Højhed Prins Axel. Som nye Medlemmer optoges 6 Marineflyvere, 23 Militærflyvere og 5 Privatflyvere med Danmarks første kvindelige Flyver, Oberstinde *Forslev* i Spidsen.

Talen for de unge Flyvere holdtes af Foreningens Generalsekretær, Ingeniør *Cai Caspersen*, der bl. a. nævnede, at Foreningen havde besluttet at realisere sin Tanke fra 1930 om at rejse et Monument for forulykkede danske Flyvere.

Nye Trafikflyvere.

FORUDEN den tidligere Stationschef, Løjtnant *Egebjerg*, har Det Danske Luftfartselskab fra Foraarssæsonens Begyndelse engageret følgende tre Flyvere som vordende Luftkaptajner i Selskabets Tjeneste: Løjtnanterne *A. H. Hansen* og *Poul Jensen* samt den tidligere Flyverløjtnant *Toxholm*.

Radiofyr i Lufthavnen.

FOLKETINGETS Finansudvalg har tiltraadt det af Trafikminister *Fisker* fremsatte Forslag om Opførelse af et stort moderne Radiofyr i Kastrup Lufthavn til et Beløb af 178.000 Kroner.

Kaptajn Bjarkov faar Tilbud om at flyve en amerikansk Maskine over Atlanterhavet.

DEN dansk-amerikanske Ingeniør *Jack Hedegaard*, der repræsenterer den amerikanske Flyvemaskinefabrik »Taylor Aircraft«, og som fører Forhandlinger med de danske Myndigheder om Oprettelse af en Flyvemaskinefabrik her i Landet til Fremstilling af en billig Sportsflyvemaskine, har rettet en Forespørgsel til Kaptajn *Bjarkov*, om han eventuelt vilde flyve en af Fabrikens Maskiner fra Amerika via Grønland til Danmark. Som bekendt har det franske Lufttrafikselskab *Air France* i Anledning af 10-Aaret for Lindberghs Atlanterhavsflyvning udskrevet en Konkurrence om en Hastighedsflyvning mellem New York og Paris i indeværende Sommer, og i den Anledning vil Taylor-Fabriken som Propaganda lade to af sine Maskiner gennemflyve den samme Rute, som Lindbergh fløj for fire Aar siden. Kaptajn Bjarkov har svaret, at han er meget interesseret i Planen, men at han først maa kende de nærmere Enkeltheder, inden der træffes endelig Bestemmelse.

Det er Fabrikens Hensigt at lade Flyvemaskine Nr. to føre af en amerikansk Flyver.

50 Aar.

DEN 21. Januar fejrede en af Flyvningens Pionerer, Generalsekretær i »Danske Flyvere«, Ingeniør *Cai Caspersen*, sin 50-aarige Fødselsdag. Cai Caspersen, der har Militærflyvercertifikat Nr. 7, er lige saa velkendt som Motorsportsmand, Automobilforhandler og Repræsentant for en Række af de største Fabrikker indenfor Flyvemaskineindustrien, som han er afholdt af sine Forretningsforbindelser og den store Vennekreds, han i Aarenes Løb har skabt sig, og talrige Lykønskninger sendtes ham paa Fødselsdagen. Flyvernes Kreds havde særlig Grund til at lykønske ham, idet Cai Caspersen i de Aar, han har været Medlem af Bestyrelsen i »Danske Flyvere«, har udrettet et stort og opofrende Arbejde for Foreningen.

Omkring en Redegørelse.

(Fortsat fra Side 5)

som dansk Privatflyvning befinder sig i, skal man rette en indtrængende Anmodning til Regering og Rigsdag om at foretage det nødvendige Skridt til, at de nuværende Tilstande hæves, og at tilstrækkelig Valuta anvises til Indkøb af mindre Flyvemaskiner til forretningsmæssig og privat Brug.«

Man maa inderlig haabe, at denne Selskabets Henstilling maa bære Frugt i Form af den nødvendige Valutatildeling, om ikke dansk Privatflyvning helt skal kvæles, men skulde dette Haab ikke gaa i Opfyldelse, maa det danske Folk have et uafviseligt Krav paa at faa at vide klart og nøjagtigt, hvorfor det ene af alle civiliserede Folkeslag ikke maa have Lov til at drage den fulde Udnyttelse af vor Tids trafiktekniske Udvikling — hvorfor det ene af alle ikke maa have Lov til at benytte Luften som Trafikvej.

K. J.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Paa Flyveskole.

(Fortsat fra Side 7)

snittet er sikkert ikke ret mange Meter over Jorden, saa det er kun et ganske lille Hop (med en Flyvemaskine) der skal til, for at bringe en derop.

Paa en eller anden Maade maa det være lykkedes for mig at udføre dette Hop nogenlunde tilfredsstillende, for der gik kun nogle Dage inden jeg modtog en højtidelig blaa Konvolut indeholdende en længere Skrivelse, af hvilket det fremgik, at jeg var vejet og fundet — tilpas, samt at jeg skulde møde paa Flyveskolen Kl. 0700 Mandag den ... (og jeg som ikke kan lide at begynde paa noget nyt paa en Mandag!)

-z.

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

GQ Faldskærme
K. L. G. Tændrør
Smith's Instrumenter
Eagle Flyverkameraer
Letmetallegeringer

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

NY TYSK MOTOR TIL SPORTSMASKINER

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE ved Berlin, der indenfor Flyvemotorbranchen er et nyt Firma, har bragt en 7-cylindret Stjernemotor paa Markedet. Det er en luftkølet Benzinmotor med Typebetegnelse Sh. 14 A.4, der udvikler 120/150 H.K., d. v. s. en Type, der passer til Sports-, Turist- og Skoleflyvemaskiner.

Ved en passende Anvendelse af Letmetal er Motorens Vægt bragt ned til 135 kg; men foruden Valget af Materiale skyldes den ringe Vægt bl. a. ogsaa Cylindrernes Anbringelse i Stjerneform og den dermed opnaaede Vægtbesparelse i Konstruktionen af Krumtap og Lejer. Sh. 14 A.4 er, med sin gunstige Egenvægt, af en Motorydelse paa ca. 21 H.K. pr. Liter, særlig egnet til Drift over længere Perioder.

Det forholdsvis store Cylinderantal medfører den seks- eller ottecylindrede Automobilmotors Fordel overfor den firecylindrede: en rolig og vibrationsfri Gang, og Cylindrernes Anbringelse i Stjerneform giver den en yderst fordelagtig Afbalancering.

Den nye Motor - Sh. 14 A. 4.

Alle Motorens Dele er let tilgængelige og lette at forny, hvorved Udgifterne til Eftersyn og Vedligeholdelse holdes nede paa et meget lavt Niveau. Man har bestræbt sig for at gøre Motorens udvendige Dimensioner saa smaa som mulige, og kun Cylinderhovederne naar udenfor Flyvemaskinens Strømlinjeform.

Brandenburg-Motoren har allerede fundet Anvendelse i adskillige tyske Flyvemaskiner, hvoraf vi nævner Focke Wulf-Stieglitz, Bayerische Flugzeugewerke - Me 108, Hopner - Søflyvemaskine, Heinkel - Kadett, Klem - Kl 32 og Bücker »Jungmeister«.

Motorens Data er følgende:

Cylinderantal	7
Boring	108 mm
Slaglængde	120 mm
Største Diameter	936 mm
Største Længde	975 mm
Ydelse ved Maksimum (2200 O/M)	160 HK.
Ydelse ved Marchhastighed (2050 O/M)	128 HK.
Forbrug af Benzin	230-250 gr pr. HK.
Vægt	135 kg

Sh. 14 A. 4 anvendes i forskellige tyske Sportsflyvemaskiner m. m.

Herover øverst: Heinkel-Kadett.
Nederst: Hopfner Søflyvemaskine.

Til højre: Focke Wulf-Stieglitz, Bayeriche Flugzeugewerke.

Dragon Rapide — den nye Aalborg-Maskine.

Passagererne har det saare behageligt i en Dragon Rapide.

FLYV bringer denne Gang paa Forsiden Billedet af den kendte de Havilland-Trafikmaskine DRAGON RAPIDE, som det i Almindelighed forventes at ville blive den Type, der skal indsættes paa Aalborg-København Ruten, naar denne genaabnes til Foraaret. Muligvis kan Maskinen først leveres lidt senere, da Fabrikkerne indtil Juni i Aar er fudt optaget af at fremstille de mange Maskiner, der gennem 1936 er blevet bestilt netop af denne Type. Næsten alle de senere Ordrer er indgaaet fra Selskaber i England og i Udlandet, som har lang Tids Erfaring med Dragon Rapide eller Express Air Liners, og som ønsker at sætte flere af disse Maskiner ind paa Ruterne i 1937, hvilket turde være et godt Bevis paa, at disse Maskiner har arbejdet tilfredsstillende.

Som omtalt under Artiklen: Englands indenlandske Luftruter blev Dragon-Typen skabt ved et Samarbejde mellem Mr. Hillmann, den egentlige Grundlægger af Englands interne Ruter og de Havilland-Fabrikkerne, idet Mr. Hillmann ønskede en Type, der var mere egnet til indenlandsk Brug end de store og dyrere Luftlinere til Kontinentalruterne. Dragon Rapide af 1937 er den sidste og mest moderne Udgave af disse nu saa anvendte Maskiner. Den er forsynet med Flaps, der yderligere forøger dens gode Start- og Landingsegenskaber, og forøvrigt har den undergaaet andre betydelige Forbedringer, der sikkert vil skaffe den en endnu større Skare af Tilhængere end før. At denne Skare allerede er stor fremgaar af den Kendsgerning, at ikke mindre end 40 Selskaber har købt disse Maskiner.

Det kan nævnes, at den engelske Kongefamilie ikke i Øjeblikket ejer eller benytter andre Flyvemaskinetyper end Dragon Rapide, og denne Maskine bruges hyppigt til Rejser i Ind- og Udlandet. Det engelske Luftministerium har ogsaa en Dragon Rapide, som benyttes af Luftfartsraadets Medlemmer og andre prominente Statsembedsmænd. Det kan kun tænkes, at der til saadanne Formaal vælges den bedste og paalideligste Maskine, der overhovedet kan skaffes.

Endvidere har Fabrikken fornyligt modtaget Gentagelsesordrer fra saa velkendte Selskaber som Olley Air Service i London, Cook Strait Airways of New Zealand, Personal Airways i London og Rhodesian and Nyassaland Airways of Salisbury. Efter en omhyggelig Undersøgelse af samtlige Typer har det finske Selskab Aero O/Y bestemt sig for Dragon Rapide til de indenlandske finske Ruter, ligesom den lettiske Regering har bestilt to af denne Type til samme Formaal. Yderligere Bestillinger er indgaaet fra Sydafrika, Kanada og Australien, hvor man som nævnt allerede i nogen Tid har haft denne driftsikre og paalidelige Type i Brug med særdeles tilfredsstillende Resultater.

Dragon Rapide er en tomotoret Maskine sædvanligvis udstyret med to 200 Hestes Gipsy Six Motorer, der kan præstere en Marchfart paa ca. 220 km/T. Den kan medtage 8 Passagerer.

Eks-Kong Edwards Dragon Rapide som blev stærkt benyttet til Inspektionsrejser Landet rundt.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Stor Gave til engelske Flyvere.

FLIGHT meddeler, at Viscount Wakefield of Hythe, Lederen af den engelske Castrol-Koncern, har skænket £ 10.000 (godt Kr. 200.000) til det engelske Flyvevæsens Velgørenhedsfond. Summen vil særligt blive anvendt til en videre Uddannelse af Flyveres Børn. Om denne Gave skriver »Flight« følgende:

»Det er Bevis paa den nuværende Tids sunde Livssyn, naar Mænd, der er blevet velhavende som Resultat af deres Evner og det Arbejde, de har udført inden for deres Lands Industri, er rede til at hjælpe andre ved at bortgive store Pengesummer, som det har kostet dem store Anstrengelser at samle. At rose Lord Wakefield for denne Gavmildhed er ikke nødvendigt. Den bedste Tak, han kan faa, vil komme fra de R. A. F. Flyveres Børn, som han vil have hjulpet til en Sukces i Livet.«

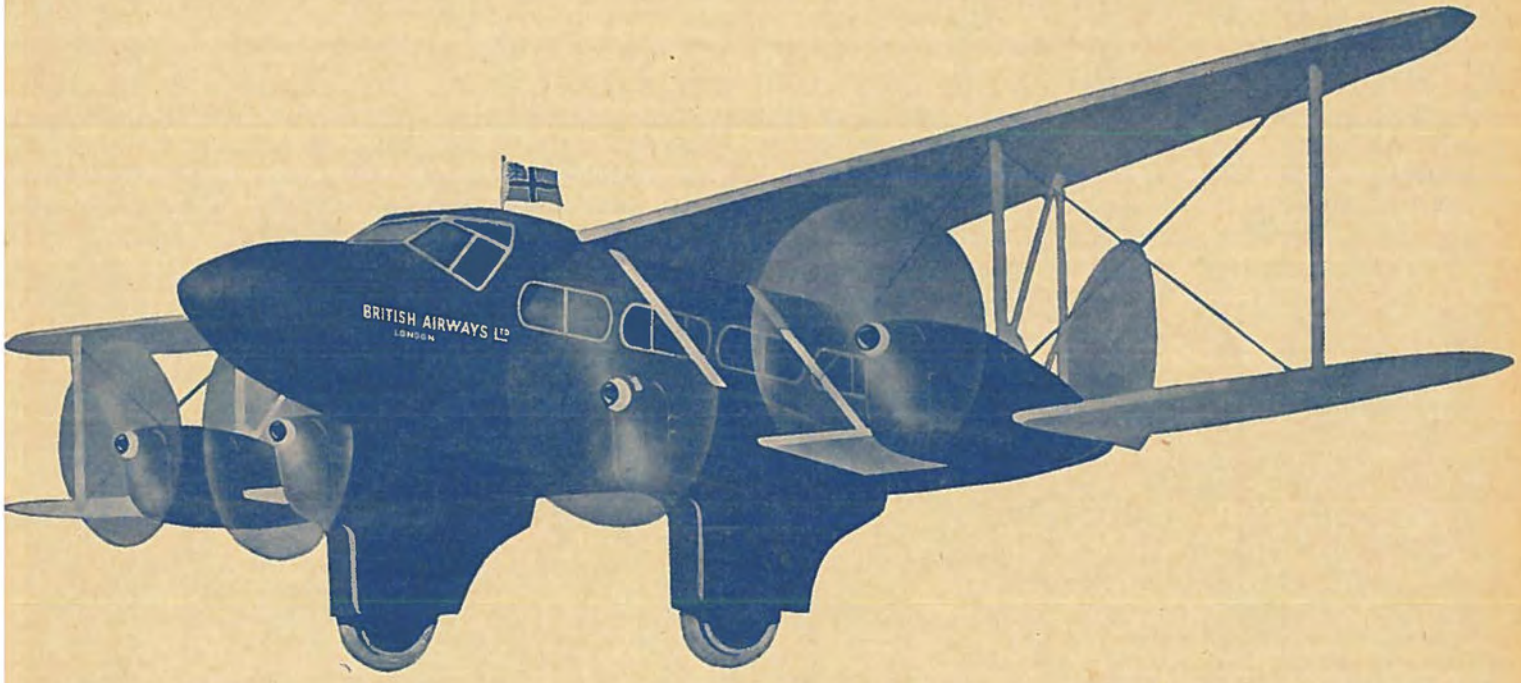
Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »Flyv«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20de i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

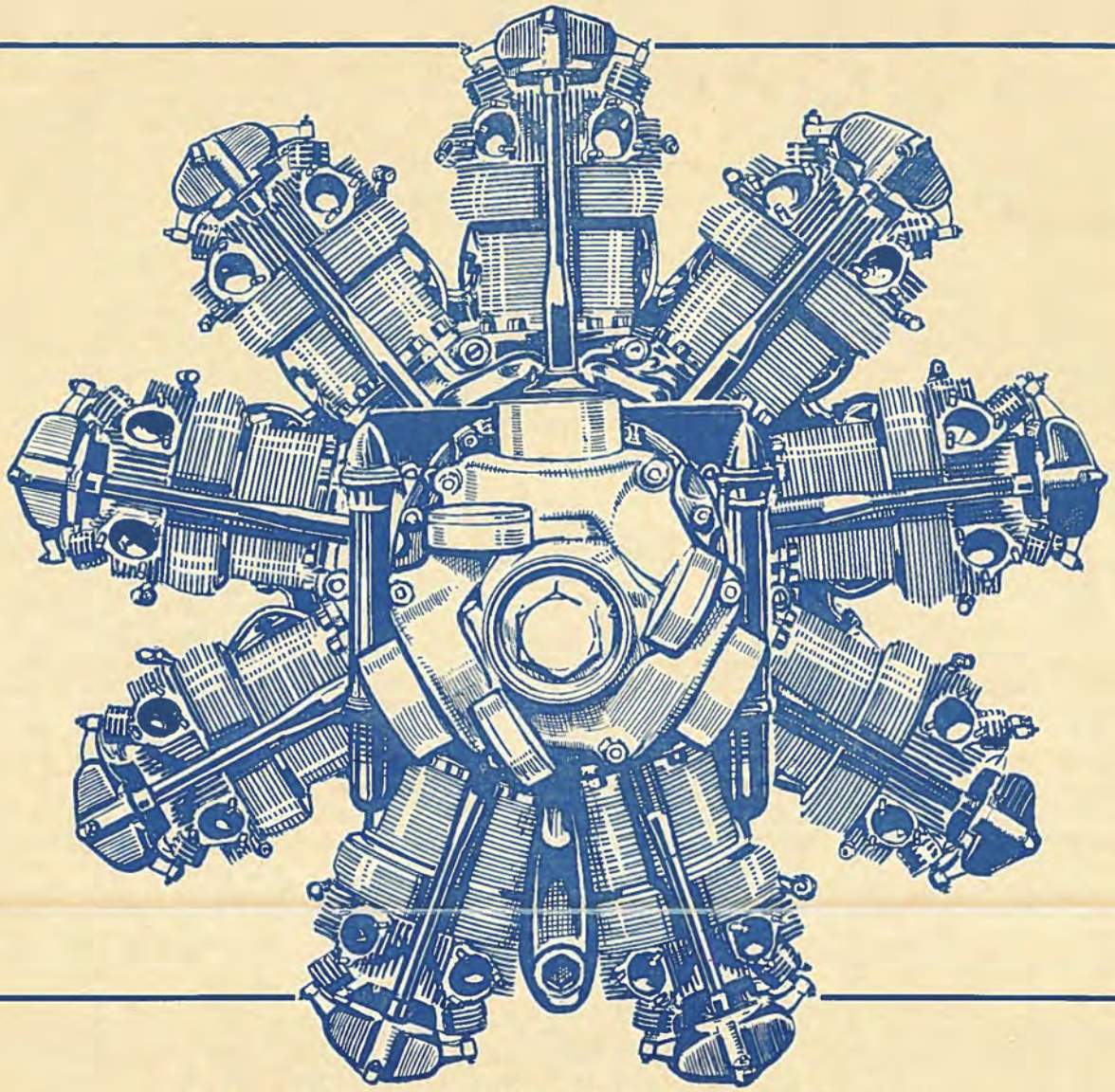
Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.



BRITISH AIRWAYS

DE HAVILLAND 86



THE „BRISTOL" MERCURY ENGINE - SERIE VIII & IX

„Present-day „Bristol" Aero Engines have achieved a world-wide reputation for clever design and superb workmanship, a reputation which could have been established on nothing but sheer merit." — „FLIGHT", Nov. 5, 1936.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD. ENGLAND

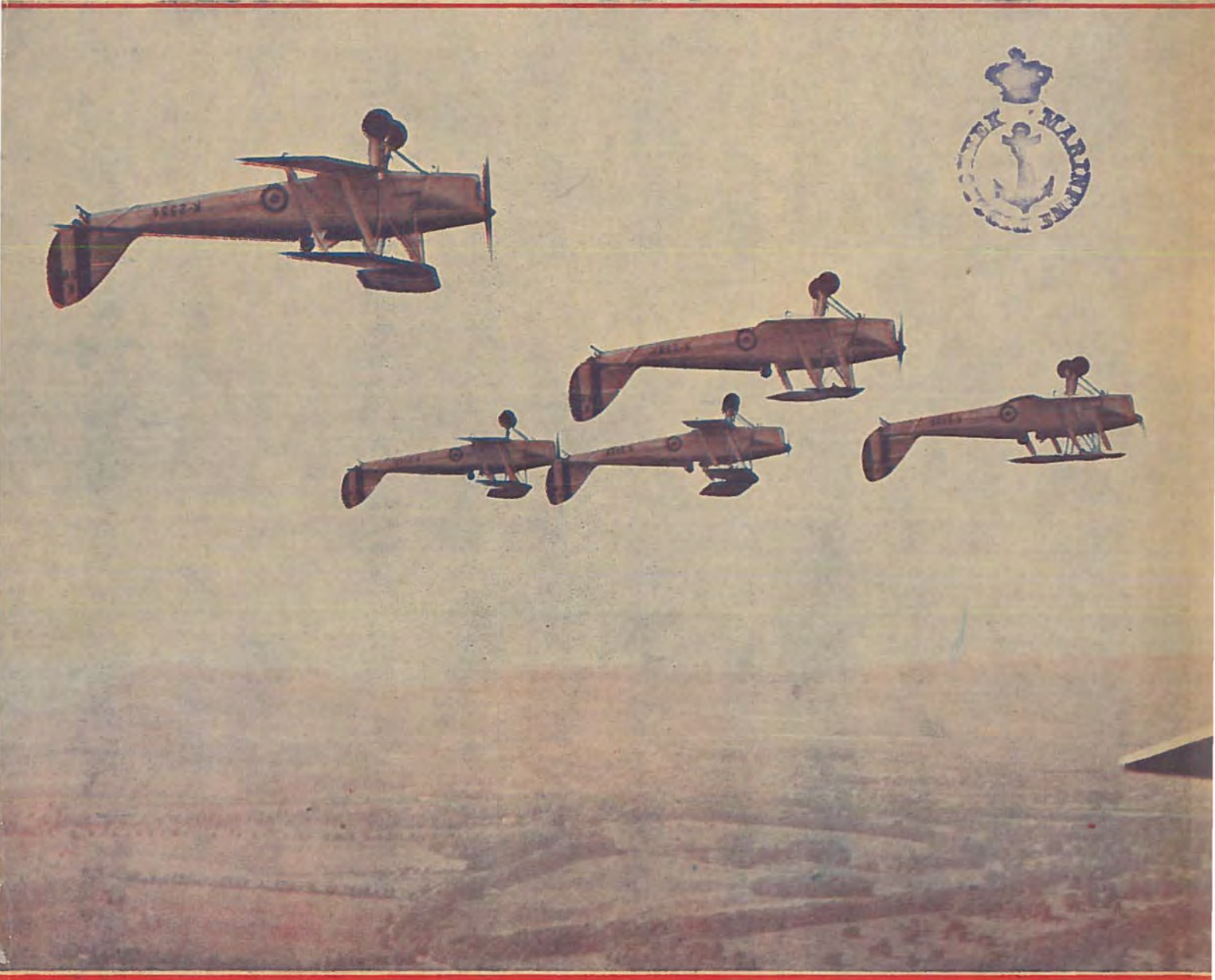
Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp. - Industribygningen - København.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Maanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 3
1937 - 10. Aarg.

DANSK FLYVEMASKINEINDUSTRI?

Den nye danske Sportsmaskine

NYT SKOLESVÆVEPLAN

35 ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Kaptajn J. Foltmann, Snorresgade 7, Kbhvn. S. Tlf. Amager 2613 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. S. Bygdø, Maltagade 4, København S.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

HASLEV FLYVEKLUB.
Vestergade 4, Haslev.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Chr. Zacho, Villa »Tak«, Randers.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

KLUBADRESSER

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »COMULU«.
v/ Hr. Johannes Mark, Rygaards Allé 68, Hellerup.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ilversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.
v/ Herr Kn. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby.
Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Tlf. Nora 4691 y.
Værksted: Fredericiagade 25.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Rygflyvningsformation.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »DANA«, Nørre Sundby.
Formand: Hr. Niels Kjeldsen, Anedamsgade, Nørre Sundby.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

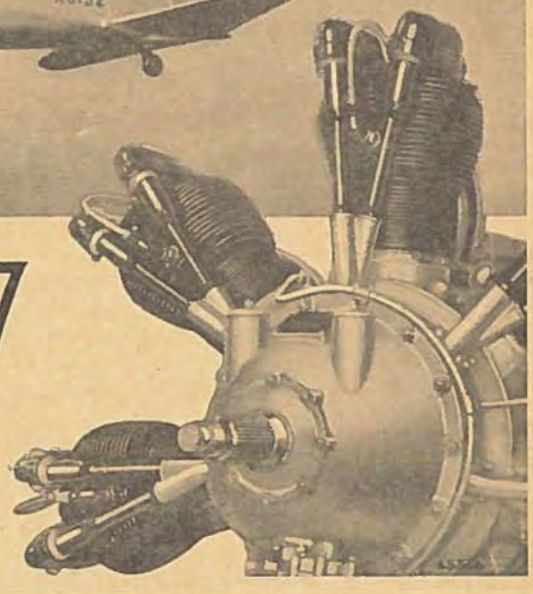
MODELFLYVEKLUBBEN »HOGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsensgade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, København.
v/ Hr. V. Jensen, Markmandsgade 10, Kbh. S.

(Fortsættes Side 18)

The Cheetah in the Avro Anson.



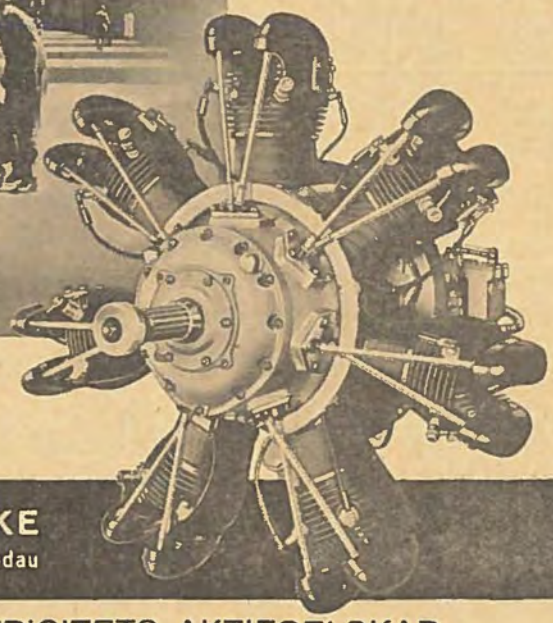
ARMSTRONG SIDDELEY

340 H.P. (TAKE OFF) CHEETAH IX ENGINE

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

DEN PAALIDELIGE **Sh 14 A 4**

160 PS



En »BÜCKER-JUNGMEISTER« forsynet med en Sh 14 A 4 befordres til Amerika med »Zeppelin«.
Ogsaa der var Sh 14 A 4 overlegen.

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE

Gesellschaft mit beschränkter Haftung — Berlin-Spandau

Repræsentant: SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124

KØBENHAVN Ø.

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

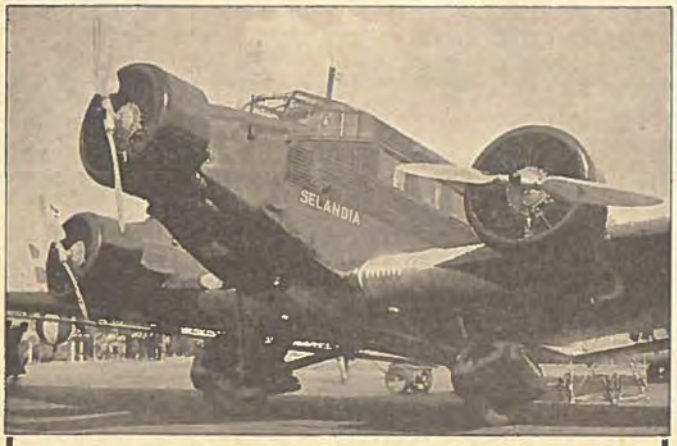
KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	8.55	Hamburg-Amsterdam-Paris/London
D.	9.00	Berlin
Hv.	9.00	Hamburg-Brüssel-Paris/London
D.	9.00	Amsterdam-Rotterdam-Paris/London
Hv.	9.05	Hamburg-Amsterdam-London
D.	14.55	Malmø
Hv.	15.30	—
D.	16.30	—
Hv.	16.55	—

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S

FLYV

Nr. 3 Marts 1937 10. Aargang

DANSK FLYVEMASKINEINDUSTRI?

I nedenstaaende Artikel anstiller Ingeniør M. P. Eskildsen nogle overordentlig interessante Betragtninger vedrørende Mulighederne for en dansk Fabrikation af private Flyvemaskiner.

VALUTARESTRIKTIONERNE har sat sine dybe Spor paa den civile Luftfart her i Landet. Vort nationale Luftfartselskab — Det Danske Luftfartselskab — har følt det og føler det; vore Privatflyvere, de smaa energiske Flyveskoler og Flyveselskaber, der driver indenlandsk erhvervsmæssig Luftfart, mærker det som et knugende, stagnerende Tryk paa deres Virksomhed, og de enkelte Forretningsfolk og Sportsmennesker, som har glædet sig til at bruge Flyvemaskinen i deres Tjeneste eller til — efter en travl Arbejdsdag — at nyde Friheden oppe i den stille, friske blaa Luft, ser disse skønne Drømme briste.

Landets økonomiske Forhold er at en saadan Natur, at de ikke tillader Anvendelse af Valuta til Køb af private Flyvemaskiner.

Flyvere, Luftfartøjsejere, Luftfartøjssælgere og indflydelsesrige Personer og Institutioner har søgt at bevæge Valutamyndighederne til at aabne lidt for Pengeposen, og Dagspressen har utilsløret talt Flyvningens Sag, men alt hidtil forgæves. Danmark har nok ikke Raad til at være med i den Udvikling i Luften, der foregaar rundt om os til alle Sider.

Som et Forsøg paa at bryde de snærende Baand, der saaledes binder den indenlandske Flyvning, er der sat Kræfter igang for at skabe en dansk Fabrikation af Privatflyvemaskiner med Mulighed for at give forøget Arbejde og maaske endog en Indtægtskilde for Landet. I det sidste halve Aar har der gaaet mere eller mindre kraftige Rygter om, at een, to eller tre Flyvemaskinfabriker var lige paa Trapperne; men Trapperne er lange, trange og besværlige, og det er derfor forstaaeligt, at der endnu ikke er sket noget epokegørende i den Retning.

Det vil uden Tvivl interessere mange af »Flyv«s Læsere nærmere at overveje og danne sig et Skøn over Mulighederne for Oprettelsen af en dansk Flyvemaskinfabrikation og Udsigterne for en saadan.

Til Bedømmelse af denne i Flyvekredse meget diskuterede Sag vil det være af Interesse at belyse og betragte følgende Spørgsmaal:

1. Hvilke Flyvevirksomheder af privat, forretningsmæssig og sportslig Karakter forefindes herhjemme, og hvilke Flyvemaskintyper benyttes hertil?
2. Hvilke Flyvemaskintyper og hvor mange Flyvemaskiner vil man skønsmæssigt have Brug for her i Landet til en fremtidig Flyvning af privat og forretningsmæssig Karakter, og hvorledes kan de skaffes til Veje?
3. Hvorledes bedømmes Mulighederne for Eksport af mindre Flyvemaskiner fra dansk Fabrik?
4. Hvilke Krav af teknisk Art skal en Flyvemaskinfabrik i Hovedsagen tilfredsstille for Levering af Flyvemaskiner i Overensstemmelse med danske og internationale Bestemmelser?

ad 1. Af de 21—23 mindre Flyvemaskiner, der er indregistreret her i Landet til forretningsmæssig og privat Brug, benyttes de 17 til Erhverv som Skoleflyvning, Rundflyvning, Opvisningsflyvninger, Fotograferingsflyvninger, Reklameflyvninger m. v., for hvilke Virksomheder der foreligger Koncession fra Ministeriet for offentlige Arbejder. De resterende 8 Flyvemaskiner benyttes af deres Ejere til rent private Flyvninger.

De omhandlede Flyvemaskiner, hvis Alder varierer fra ca. 2 til ca. 9 Aar, er fortrinsvis eenmotors, tosædede, aabne Maskiner; kun nogle faa er lukkede Maskiner med indtil 3 Sæder.

Følgende Fabrikata forefindes:

De Havilland Moth Maskiner, aabne med 2 Sæder	13
De Havilland Moth Maskine, lukket med 2 Sæder	1
Klemm Maskiner, aabne med 2 Sæder	3
Miles Hawk Maskiner, aabne med 2 Sæder	2
Avro Trainer Maskine, aaben med 2 Sæder	1
Spartan Maskine, aaben med 2 Sæder	1
Dessouter Maskine, lukket med 3 Sæder	1

En engelsk registreret Maskine, lukket og med 4 Sæder er anvendt en Del her i Landet til privat Brug.

ad 2. Det fremgaar af ovenstaaende, at de Maskintyper, der hidtil mest er lagt Vægt paa, er:

aabne to-sædede Maskiner,
lukkede to-sædede Maskiner,
lukkede tre- eller fire-sædede Mask.

Det maa formentlig ogsaa blive den Slags Maskiner, der fremtidigt vil blive lagt Vægt paa herhjemme af Enkeltpersoner og Smaafirmaer, i hvert Fald i de første 5—6 Aar. Tendensen gaar dog erfaringsmæssigt i Retning af at anvende lukkede Maskiner, mere rummelige og bekvemme end de nuværende to-sædede, aabne Maskiner. Selvfølgelig vil Prisen her spille en stor Rolle, og der er ikke Tvivl om,

at mange af Hensyn hertil maa nedsætte Fordringerne til Bekvemmelighed. Fremtiden vil dog sikkert vise, at den lukkede Flyvemaskine ogsaa i de smaa Typer vil vinde mere og mere Fremgang.

Vedrørende Spørgsmaalet om, hvor mange Flyvemaskiner af de her omhandlede mindre Typer, der vil være Brug for og kan forventes Forespørgsel om her i Landet, saafremt Handel og Vandel var fri, da er dette paa Forhaand ikke let at besvare.

Skulde man henholde sig til den optimistiske Opfattelse, at Flyvemaskinen vil blive Allemands Eje i Løbet af kort Tid ligesom Automobilet, ja, da vilde en hjemlig Fabrikation kunne paaregne gode Kaar. Med sine nuværende Former og Egenskaber kan Flyvemaskinen imidlertid ikke direkte sammenlignes med Automobilet, og Brugen af de to Trafikmidler kan derfor ej heller direkte sammenlignes.

Uden at drage Veksler paa Fremtiden og Fantasien kan det skønsmæssigt antages, at Forespørgsler paa Flyvemaskiner til privat Brug, til Skoleflyvning, til Reklameflyvning, til Opvisningsflyvning og lignende Virksomheder vil kunne tilfredsstilles i de første 5 til 6 Aar med et samlet konstant Antal paa 50 til 60 Maskiner. Regner man nu en Flyvemaskines gennemsnitlige Levetid til ca. 6 Aar, vil det sige, at der i den omhandlede Tid kan forventes en gennemsnitlig aarlig Afsætning paa ca. 8—10 Maskiner her i Landet, saafremt Køberen kan faa netop den Flyvemaskintype, han har Brug for.

Dersom det er rigtigt, at der i de første 5—6 Aar kun kan afsættes 8—10 Flyvemaskiner aarligt her i Landet, er det et Spørgsmaal, om det er hensigtsmæssigt at basere en hjemlig Fabrikation herpaa, og navnlig hvis Køberne stiller Krav om tre, fire eller flere forskellige Typer.

Sagen er nemlig, at man ikke herhjemme i teknisk Henseende staar rustet til at bygge Type-Flyvemaskiner, men maa indskrænke sig til at bygge i Licens efter Tegninger og Specifikationer indkøbt fra Udlandet. Det er da mest sandsynligt, at et dansk Firma maa se sin Fordel ved kun at købe Licens til en enkelt, højst to Typer og dermed ikke vil være i Stand til at levere netop de Typer, som tilfredsstiller en Del af Efterspørgslerne.

Etablering af en Flyvemaskinfabrik med hvad hertil kræves, selv i mindre Format vil indeholde Mulighed for at blive et magert økonomisk Foretagende, med mindre man ved Siden af de forholdsvis faa Maskiner, der aarligt kan paaregnes afsat til indenlandsk Brug, har en sikker Tro paa at kunne eksportere et større Antal til Udlandet.

ad 3. Med Hensyn til Mulighederne for Salg af Flyvemaskiner til Udlandet, da er vel Forholdet det samme som for andre Varer, nemlig at hvert Land nu til Dags i Almindelighed saavidt muligt selv søger at tilfredsstille sit eget Behov. Hertil kommer, at det vedrørende Prisen for Flyvemaskiner vil blive vanskeligt at konkurrere med de store Lande, der tilvirker Maskiner i Masseproduktion, og som tilmed i mange Tilfælde giver Støtte under een eller anden Form til Køb af de indenlandske Luftfartøjer. I samme Forbindelse maa det ikke glemmes, at der i mange Lande findes de til Fabrikationen nødvendige Raaprodukter, Materialer, Apparater og Tilbehør, af hvilke det meste skal indføres til Danmark.

Der er naturligvis en Mulighed for nogen Udførsel af Flyvemaskiner fra Danmark og navnlig til mindre Lande, der endnu ikke har en hjemlig Produktion. I saa Tilfælde vil Udsalgsprisen og Kvaliteten formentlig komme til at spille en afgørende Rolle.

ad 4. Det Krav, der i teknisk Henseende stilles til en Flyvemaskinfabrik, er i sammenfattet Form, at den skal være i Stand til at fremstille Flyvemaskiner, der tilfredsstiller Fordringerne for Udstedelse af dansk Luftdygtighedsbevis.

I Overensstemmelse hermed skal Fabriken indeholde Værksteder med Værktøjer, Maskiner, Apparater og Udstyr, der tillader de Arbejdsmetoder, der kræves for Fremstilling af de paagældende Flyvemaskiner.

Fabriken skal have den nødvendige faglige Arbejdsledelse og de erfarne Fagarbejdere, der betinger, at alle forskelligartede Arbejder, der henhører under Fabrikationen, udføres paa betryggende Maade. Desuden skal der forefindes en godkendt Fabrikskontrol til Sikring af, at hele Fremstillingen, de anvendte Materialer og de enkelte Arbejders Udførelse er i nøje Overensstemmelse med de givne Tegninger og Specifikationer.

Fabrikationen og dens Tilrettelæggelse skal iøvrigt foretages efter de herom i Anordning om Luftfarts Reglement *B* givne Bestemmelser.

—o—

Til de ovenanførte Betragtninger vedrørende en hjemlig Fabrikation af Flyvemaskine skal knyttes den Bemærkning, at Flyvemotorer overhovedet ikke er omfattet heri, idet det maa anses for ganske uhensigtsmæssigt, dels af tekniske, dels af økonomiske Grunde at optage en saadan hjemlig Fabrikation.

Bekostningen vedrørende Bygning af Flyvemaskiner er afhængig af Typen, dennes Størrelse og Udstyr og af, hvor stort et Antal der fremstilles ad Gangen.

Ligesom man kan faa et simpelt og billigt Automobil, saaledes gives der ogsaa forholdsvis billige Flyvemaskiner.

Da der ikke er bygget private Flyvemaskiner herhjemme, foreligger der ikke Resultater til Sammenligning med de udenlandske Priser. Man ved imidlertid, at Byggeretten, Tegninger og Specifikationer skal købes i Udlandet, og Udgiften herfor skal paalignes Salgsprisen. Det maa ogsaa paaregnes, at Byggeomkostningerne for danske Maskiner vil blive noget større end for saadanne udenlandske Maskiner, som fremstilles ved Masseproduktion. Selv med Hensyntagen til Toldafgiften maa det formodes, at Prisen paa en dansk bygget Maskine nok kan komme til at ligge mindst 10 % over Prisen paa den tilsvarende udenlandske Flyvemaskine.

Det maa endvidere, som allerede foran antydet, erindres, at man ved Fremstilling af Flyvemaskiner i Danmark maa anskaffe saa godt som alle Materialer, Motorer, Instrumenter og andet Tilbehør fra Udlandet. Udgiften hertil samt til Licens vil skønsmæssigt andrage ca. Halvdelen af de færdige Maskiners Udsalgspris.

Lad os for Eks. antage, at en moderne tosædet, lukket, veludstyret og bekvem Flyvemaskine bygget herhjemme vil koste 22,000 Kr. i Udsalg, da kan det paaregnes, at ca. 11,000 Kr. af dette Beløb vil gaa til Udlandet for Materialer, Motor, Instrumenter og andet Tilbehør samt til Licensafgift, medens ca. 11,000 vil medgaa til Funktionærlønninger, Arbejdsløn, Forrentning og Afdrag paa Anlægskapital, Slid paa Værktøj o. l. samt til Fortjeneste.

Saafremt den omhandlede Maskine hører til en meget anvendt Type, er det muligt, at den kan købes i Udlandet for ca. 20,000 Kr.

Forholdet kan antages at blive omtrent tilsvarende saavel for billigere som for dyrere Flyvemaskiner end den i Eksemplet nævnte.

—o—

I enkelte Blade har det flere Gange været fremhævet, at det vilde være hensigtsmæssigt at lade private Flyvemaskiner bygge paa Orlogsværftet, der i Forvejen bygger Flyvemaskiner og derfor har til Raadighed passende Værksteder, Flyveteknikere og erfarne Fagarbejdere.

Naar der ikke er taget Skridt til noget i den Retning, skyldes det formentlig blandt andet:

1) at Orlogsværftet er en Statsinstitution, der ikke er i Stand til at løbe nogen økonomisk Risiko ved Indkøb af Licens i Udlandet og ved at bygge Maskiner uden at bestemte Købsordre foreligger og derfor har svært ved at konkurrere med private Firmaer.

2) at Orlogsværftet ikke har faaet bestemt Anmodning om Levering af en større eller mindre Serie private Flyvemaskiner.

3) at Orlogsværftet ligesom andre Firmaer maa have Valutamyndighedernes Tilsagn om Tilladelse til at indføre Flyvemaskinmaterialer og Tilbehør fra Udlandet.

—o—

De ovennævnte Betragtninger, der i Følge Sagens Natur ikke har praktisk Støtte i hjemlige Erfaringer, kan sammenfattes og afsluttes med følgende Ønske: At Landets økonomiske Forhold snarest maa tillade, at der kan fremskaffes de Midler, der er nødvendige for en rimelig Udvikling af Privatflyvningen herhjemme 1) *enten ved Køb af Luftfartøjer i Udlandet* 2) *eller ved Køb af enkelte Luftfartøjer i Udlandet, samtidig med at der opelskes en større eller mindre dansk Flyvemaskinefabrikation med Muligheder for Eksport.* Saafremt der ikke foregaar noget i den Retning, vil den danske Privatflyvning snart være dødsdømt.

M. P. Eskildsen.

Start af Flyvemotorer om Vinteren.

Fig. 1. Opvarmning af en eenmotoret Flyvemaskine i Canada.

I GANGSÆTNING af en Flyvemotor om Vinteren, d. v. s. ved lave Temperaturer, er forbundet med adskillige Vanskeligheder, naar der ikke træffes særlige Forholdsregler, ligesom det ogsaa kan foraarsage Beskadigelser af Materialet, som Følge af de enkelte Motordeles ulige Varmeudvidelser. Endvidere medfører den utilstrækkeligt opvarmede Indsugningsluft daarlig Karburering, Gasblandingen bliver ikke tilstrækkelig fed, og man risikerer let at faa Karburatorbrand. Kulden gør Oliens Smøreevne ringere, hvorved Gnidningsmodstanden mellem Motorens bevægelige Dele forøges, og den tykkere Olie medfører, at Olietrykket bliver for højt. Talrige Tilfælde af sprængte Olieledninger skyldes denne Aarsag (idet de bliver revet ud af deres Tilslutninger). For at imødegaa alle saadanne Vanskeligheder og Beskadigelser maa der træffes særlige Foranstaltninger.

Der er imidlertid ogsaa et andet Moment, der i denne Forbindelse maa tages med i Betragtning, og det er, at Temperaturen af Materialet i Motoren kun stiger meget langsomt, naar Motoren varmes op. Navnlig er det Tilfældet med luftkølede Motorer, der behøver meget lang Tid for at faa varmet Motoren og hele Motorinstallationen tilstrækkeligt igennem, og i mange Tilfælde gaar der over en Time, førend der med Sikkerhed kan startes. Hertil medgaar der selvfølgelig en ikke ringe Mængde Brændstof, og den maa man i høj Grad regne med i Økonomien, ligesom man ogsaa maa regne med den Tid, der gaar til Spilde ved Motorens Opvarmning, og som om Vinteren reducerer Tiden for Luftfartøjets Anvendelighed. Som Følge af alle de ovennævnte Grunde, er det derfor klart, at Luftfarfikselskaber o. l. søger at finde Midler og Metoder, der kan bøde paa de Vanskeligheder, som Vinterkulden medfører, uden at det gaar ud over Sikkerheden.

Den Metode, der ligger nærmest for Haanden, er naturligvis at lukke Kulden ude og at skabe den nødvendige Sommervarme ved et eller andet Opvarmningssystem. Hvilken Fremgangsmaade, man vil benytte, for at lede Varmen hen til de Steder, hvor den er nødvendig, er afhængig af, hvor koldt det er, og af Motorens Størrelse og Type. Jo mere Kulde og jo større Motor, desto vanskeligere bliver Opvarmningen.

Hvis Kulden ikke er altfor stærk, og Motoren er forholdsvis lille, er det tilstrækkeligt at opvarme Smøreolien, og ved vandkølede Motorer tillige at fylde varmt Vand paa. Olieopvarmningen foretages i mange Tilfælde ved Hjælp af en elektrisk Varmekolbe, der føres med i Olietanken, og ved denne Fremgangsmaade maa man ikke glemme at dreje Propellen med Haanden, for at faa noget af den opvarmede Olie ind i Motoren.

Flere Steder, bl. a. i Nordamerika,

(Fortsættes Side 15)

Fig. 2. En tre-motoret Ju 52 opvarmes ved Hjælp af elektrisk opvarmet Luft.

Det Danske Luftfartselskab i 1936.

Som det fremgaar af den sammenlignende Driftsstastistik, er det lykkedes Selskabet ogsaa i 1936 at forøge sin Deltagelse paa de forskellige internationale Luftruter betydeligt, idet Antallet af fløjne Kilometer paa Dagruter er forøget med 31 % fra 304.555 km i 1935 til 399.180 km i 1936, og paa Natruter med 95 % fra 30.940 km til 60.175 km. Den stærke Stigning paa Natruterne skyldes det skandinaviske Postvæsens Beslutning om at opretholde disse Ruter Aaret rundt. Vanskelighederne ved at gennemføre de meget krævende Natpostflyvninger i Vintermaanederne medførte iøvrigt, at Trafikregelmæssighedsprocenten dalede fra 98,66 % i 1935 til 96,89 % i 1936.

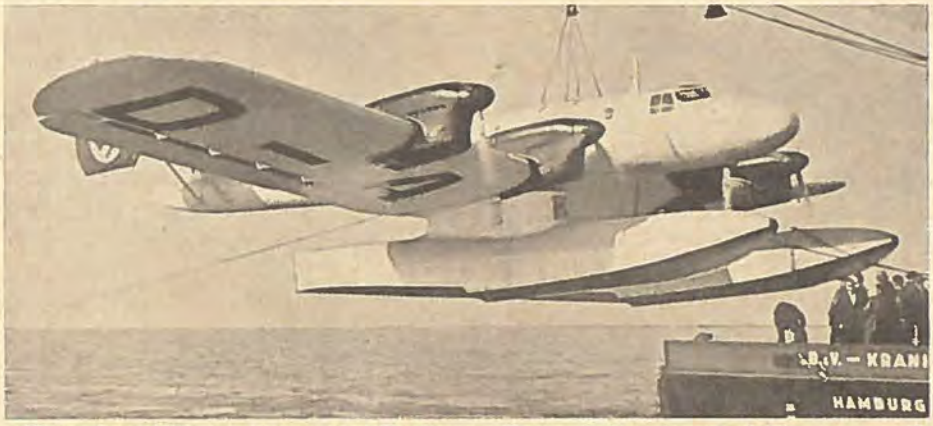
Den stærke Forøgelse af Selskabets Virksomhed paa Dag- og Natruterne er Resultatet af Selskabets fortsatte Bestræbelser for at hævde sin Position i det internationale Samarbejde. Resultatet er opnaaet til Trods for, at den Understøttelse, Selskabet har modtaget fra det Offentlige ikke er forøget (uforandret siden 1925) og kun en gennemført Økonomi, saavel i Administrationen som i Drift, har muliggjort det for D. D. L. at hævde sig i Konkurencen med de udenlandske Selskaber, der gennem deres høje Stats-Subventioner er langt bedre stillede end D. D. L. I 1925, da Selskabet første Gang fik bevilget Subvention, udførte man 178.000 km Flyvning med smaa Maskiner, medens man i 1936, med den samme Understøttelse, har udført ca. 3 Gange saa megen Flyvning og med store moderne Luftfartøjer.

Passager-Antallet paa Rute udviser en mindre Nedgang, medens Antallet af Passager-Kilometer paa Rute er steget fra 1935 med 22,23 %. Dette Forhold skyldes den med Aabningen af Stockholms Lufthavn, Broma, (Juni 1936) forbundne Omlægning af Ruterne. Efter nævnte Tidspunkt indstilledes en Del af Ruterne paa Malmø, idet Maskinerne gik direkte København-Stockholm, og der har derfor været en ret stor Nedgang i Antallet af Lystrejsende mellem København og Malmø og v. v. Til Gengæld har der — hvad Stigningen i Passager-Kilometer-Antallet udviser — været en stor Stigning i Passager-Antallet paa de store Ruter.

De øvrige Grene af Selskabets Virksomhed har i 1936 udviklet sig særdeles tilfredsstillende, idet der har været store Stigninger i saavel Rund- og Ekstraflyvningspassagererne som for Post- og Godstransportens Vedkommende.

	1935			1936		
Gennemfløjne Kilometer:						
Dagruter	304.555			399.180		
Natruter	30.940			60.175		
Rundflyvninger	13.250			14.955		
Ekstraflyvninger	54.020			38.475		
Ialt	402.755			512.785		
Befordrede Passagerer:	Antal		Pass./km	Antal		Pass./km
Dagruter	9.364	=	2.126.635	8.948	=	2.599.365
Rundflyvninger	3.014	=	120.560	4.039	=	161.560
Ekstraflyvninger	2.888	=	362.950	3.627	=	268.455
Ialt	15.266	=	2.610.145	16.614	=	3.029.380
Befordret Bagage, Post og Gods.						
Paa Dagruter:	Vægt i kg		Ton/km	Vægt i kg		Ton/km
Bagage	89.990	=	29.751	96.626	=	35.814
Post	22.358	=	7.304	23.794	=	9.938
Gods og Aviser	49.792	=	17.982	83.522	=	39.549
Ialt	162.140	=	55.037	203.942	=	85.301
Paa Natruter:						
Post	22.773	=	9.871	70.839	=	30.731
Gods og Aviser	4.496	=	1.976	7.722	=	3.395
Ialt	27.269	=	11.847	78.561	=	34.126
Paa Ekstraflyvninger:						
Bagage	2.470	=	3.808	1.315	=	356
Post	3.420	=	1.309	2.564	=	730
Gods og Aviser	10.442	=	4.024	863	=	151
Ialt	16.332	=	9.141	4.742	=	1.237
Ialt befordret:						
Bagage	92.460	=	33.559	97.941	=	36.170
Post	48.551	=	18.484	97.197	=	41.399
Gods og Aviser	64.730	=	23.982	92.107	=	43.095
Ialt	205.741	=	76.025	287.245	=	120.664

Kampen om Nordatlanten.



»Flyv« har tidligere skrevet om Tyskernes Bestræbelser for at etablere en regelmæssig Luftforbindelse med Flymaskine over det nordlige Atlanterhav, og vi bringer her et Fotografi af det nyeste tyske Søluftfartøj, der skal anvendes hertil. Det er bygget hos Hamburger Flugzeugbau, en Filial af det bekendte Skibsvæ Blohm of Voss, for Deutsche Lufthansa's Regning.

DA ISK SVÆVEFLYVER UNION'S SKOLESVÆVEPLAN

UNIONEN faar i Tidens Løb mange Forespørgsler om Tegninger til en Skolemaskine. Hidtil er Danske Svæveflyveklubbers Skolemaskiner næsten udelukkende byggede efter de gamle Stamer-Lippisch Tegninger. Dette Svæveplan maa, bortset fra dets fortrinlige Flyveegenskaber, anses for forældet, og bygges heller ikke mere i Tyskland da det ikke er i Overensstemmelse med de nye Byggeforskrifter. Dette er danske Svæveflyvere tilsyneladende ogsaa klare over, for man ser Svæveplanet udført paa lige saa mange Maader, som der er Klubber i Danmark! Da det i Øjeblikket er meget vanskeligt at faa Tegninger fra Udlandet, lader Dansk Svæveflyver Union nu fremstille nogle Tegninger til et dansk Skolesvæveplan. Disse er nu saa vidt færdige, at vi kan give en Beskrivelse af det nye Svæveplan.

Der blev særlig taget Hensyn til, at Svæveplanet næsten udelukkende skulde bruges til Spilstarter. Endvidere skulde det være hurtigere at montere, da de færreste danske Svæveflyvere raader over en Hangar. Det skulde være let og billigt at bygge og reparere, og alle Materialerne skulde være let tilgængelige.

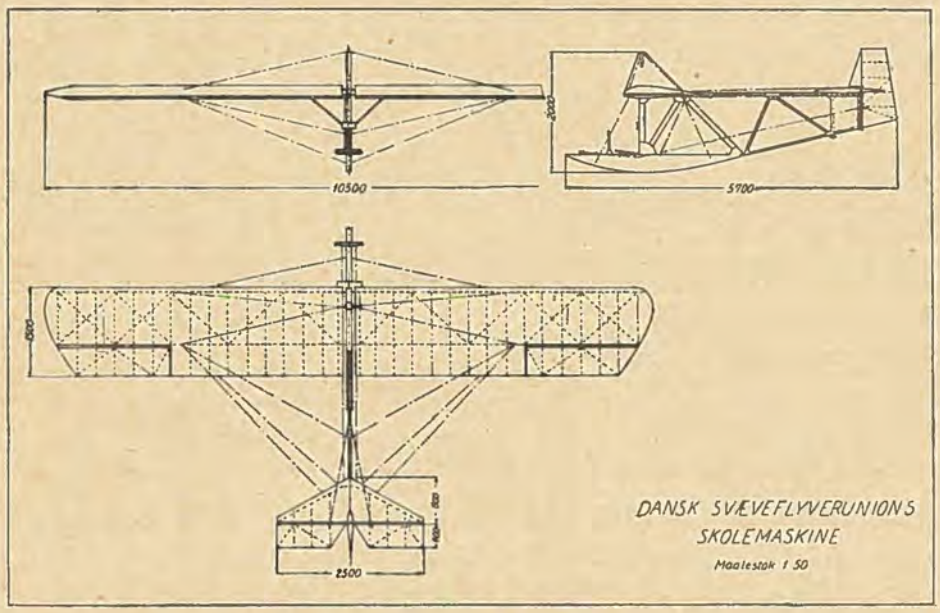
Resultatet blev et Svæveplan af den kendte tyske »Zögling« Type.

Spændvidden er 10,5 m, Længden 5,7 m, Vægt ca. 80 kg. Bæreflade 15 m², Flyvehastighed 50 km/Tim., Glidetal: 11, Synkehastighed: 1,1 m/Sek.

Vinger »hægtes« til Kroppen uden at fjærne en Bolt ved nogle særlige Beslag. Flyve- og Topbardunerne fastgøres til Vingerne med nogle faa Bolte, sikrede med Sikkerhedsnaale, og selve Opspændingen sker ved en Spændeanordning paa Topstykket uden Værktøj og uden at røre ved nogen Bardunstrammer. Klapperne betjenes ved nogle Stødstænger som tilsluttes Styretøjet med een Bolt. Haleplan og Højderor kan klappes sammen uden at Styrelinerne fjernes, og der er saa for Monteringen kun tilbage at forbinde Gitterhalen med Vingerne ved 6 Bardunstrammere. Det hele kan højst tage 10 Minutter, med en alm. Stamer-Lippisch kan det let tage ca. 1½ Time.

Svæveplanet kan forsynes med en Baad omkring Førersædet, og det vil saa være muligt mange Steder her i Landet at udføre timelange Svæveflyvninger med det.

Tegningerne kan om kort Tid faas til en billig Pris hos Dansk Svæveflyver Union.



Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

Ny Klub under Dansk Svæveflyver Union.

DEN 22. Februar blev der i København startet en ny Svæveflyver-Klub, under Navnet »Dansk Svæveflyver-Skoles Klub. Medlemsantallet var ved Starten 30 aktive Medlemmer. »Dansk Svæveflyver-Skoles Klub's Bestyrelse bestaar af følgende Herrer:

Hr. S. Bygdø, Formand og Sekr.
Hr. A. Palm, Kasserer.
Hr. H. Olsen, Flyvelærer.
Hr. C. Johansen, Værkstedsleder og Materialforv.

Klubbens Adresse er Formandens.

Dansk Svæveflyver-Skoles Klub«, v. Hr. S. Bygdø, Maltagade 4, Kbhvn., S.

ENHVER der beskæftiger sig med Bygning af Svæveplaner, har sikkert været stillet overfor Spørgsmaal, som det var næsten umuligt at faa besvaret. Nu gælder det ganske særligt ved Flyvning og ved Bygning af et Svæveplan, at man altid laver det helt rigtige og ikke eksperimenterer med noget tilfældigt, det kan faa meget alvorlige Følger. Derfor opretter vi en teknisk Brevkasse. Er De i Tvivl om et Materiale er anvendeligt, om Deres Fremgangmaade nu er rigtig, eller ønsker De Oplysning om en Svæveplantype o. s. v., o. s. v., saa spørg os.

Hvis Problemet har almindelig Interesse bliver Spørgsmaal og Svar optaget i Flyv.

Brevkassen er gratis for Unionens Medlemmer. Ikke Medlemmer maa vedlægge Kr. 0,75 i Frimærker. For Spørgsmaal der kræver Svar omgaaende, maa der vedlægges Kr. 2,00 i Frimærker.

Spørgsmaalet maa være indsendt til Dansk Svæveflyver Unions Adresse inden d. 15. i en Maaned, da de ellers ikke vil kunne komme med i det følgende Nr. af Bladet.

LØRDAG d. 30. Jan. afholdt »Køge Svæveflyverklub« sin eetaarige Fødselsdag med en lille Festlighed i Hotel Hafnias Selskabslokaler i Køge. I Aftenens Løb fremviste Unionens Formand Hr. Dochedahl et Par tyske Flyvefilm. Et Lotteri, der blev afholdt, gav saa stort Overskud, at man straks besluttede at købe et Sæt Tegninger til et nyt Svæveplan af Typen »Wolff« gennem Unionens Indkøbscentral.

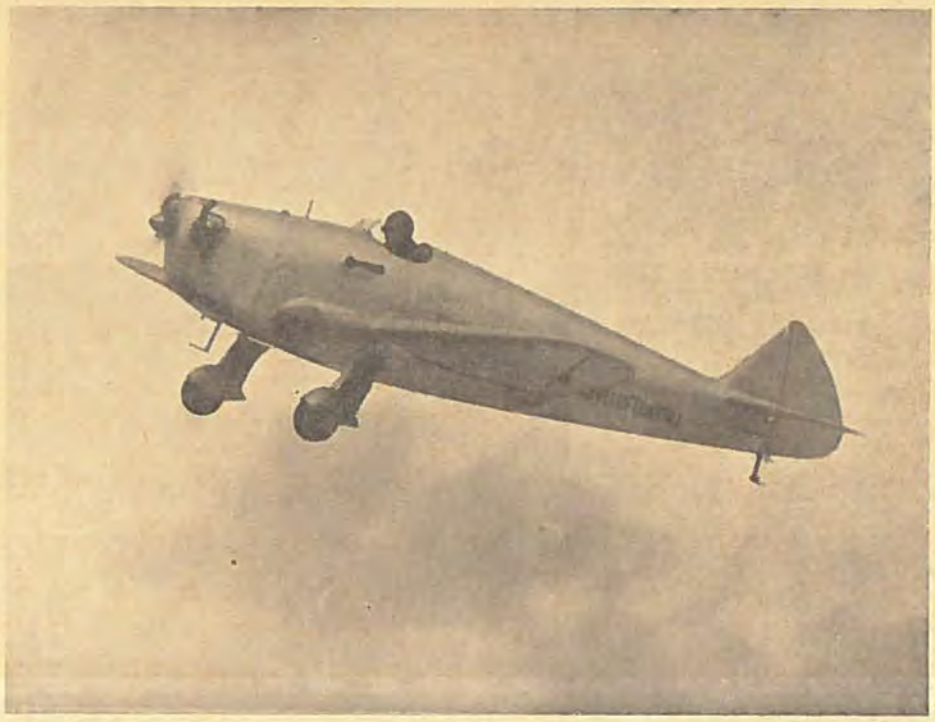
DANSK SVÆVEFLYVER UNION har paa Opfordring fra flere Klubber startet en Indkøbscentral for Indkøb af Materiale til Bygning af Svæveplaner. Vi kan meddele at alle Tegninger af tyske Svæveplaner, samt Materiale til Beslag (Staalplade Aero 50 og Aero 70) ogsaa kan faas gennem Unionen. Prisliste vil blive udsendt til Klubberne.

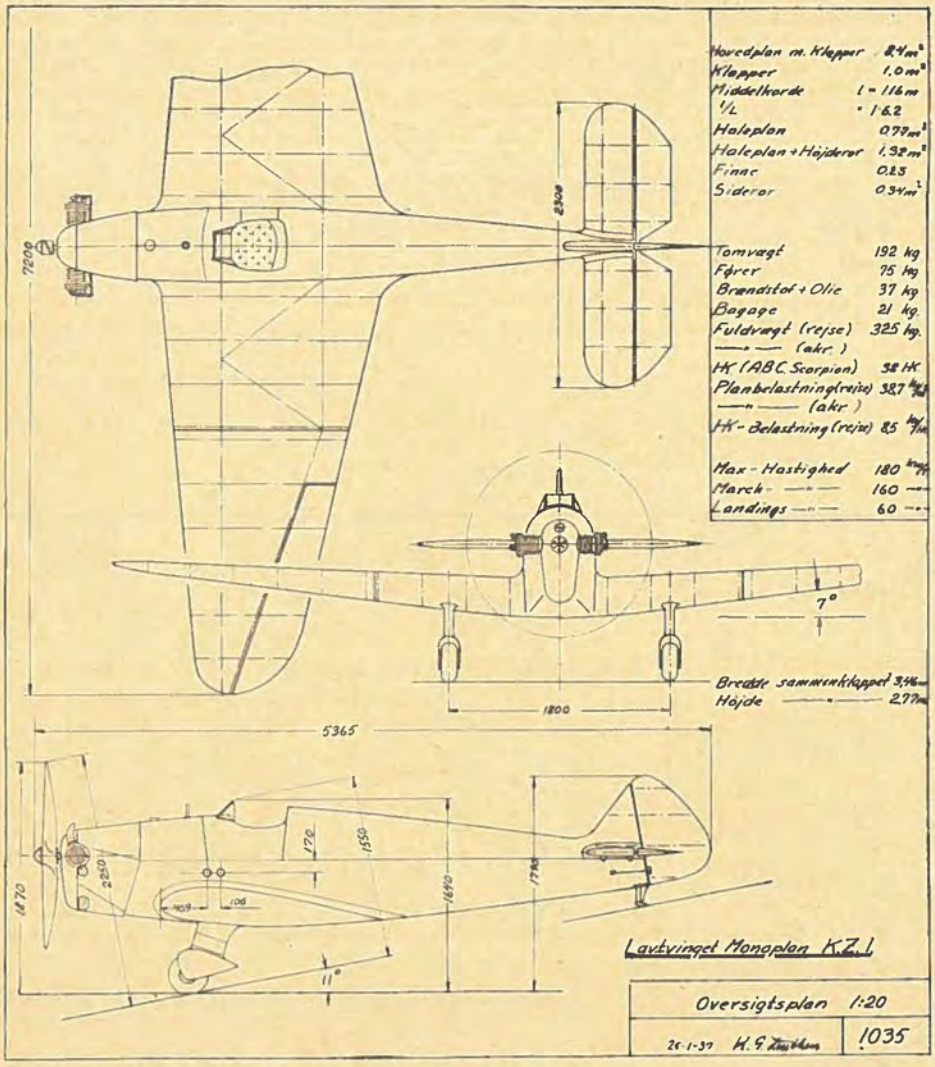
ET Medlem af Silkeborg Flyveklub Hr. Mekaniker Knud P. Andersen har konstrueret en automatisk Udløsermekanisme. Denne vil, efter at den har været tilstrækkelig afprøvet, blive offentliggjort her i Bladet.

Dansk Baby Flyvemaskine K.Z.1.

MEDENS der i det sidste halve Aar har været talt og skrevet meget om Optagelse af Fabrikation af Privatflyvemaskiner i Danmark, har autoriseret Flyvemekaniker Viggo Kramme i sit Reparationsværksted i en af Hangarerne paa Kastrup Lufthavn i al Stilhed bygget en lille ensædet Forsøgsflyvemaskine. Tegninger og Beregninger hertil er udført af den unge Ingeniør cand. polyt. K. G. Zeuthen.

Da det er Ejerens Hensigt at søge at faa dansk Luftdygtighedsbevis udstedt for Maskinen og faa denne indført i dansk Luftfartøjsregister, er den under hele Bygningen kontrolleret af





Statens Luftfartstilsyn, der ligeledes har gennemgaaet Tegninger og Beregninger i Overensstemmelse med Anordninger om Luftfart.

Som det fremgaar af de Data, der er angivet ved vedføjede Tegning, er den lille Maskines Tomvægt 192 kg. Med en Fuldvægt paa ca. 300 kg skal Maskinen ved Afgivelse af ca. 30 HK. kunne opnaa en Normalfart paa ca. 160 km/Tim.

Maskinen er af en nydelig, ren Konstruktion og et smukt Udseende.

Den er udført solidt og godt og fremtræder i det hele taget som et første Klasses Stykke dansk Fagarbejde.

De første og indledende Flyveprøver, der er foretaget med K. Z. 1. af den kendte Flyvelærer Arvid Hansen, er forløbet meget tilfredsstillende og har givet Ingeniør Zeuthen og Flyvemekaniker Kramme store Forhaabninger.

De to unge Teknikere har ved dette Arbejde vist, at de er i Besiddelse af Initiativ, Dygtighed og Mod; og der er Grund til for »Flyv« at ønske dem til Lykke med det allerede opnaaede Resultat og ønske, at de maa have Held til at naa det Maal, de har sat sig.

*

Den nye Sportsflyverlufthavn i Randorf ved Berlin.

Af *Wolfgang von Gronau,* Præsident for Aero-Club von Deutschland.

DEN fra Aar til Aar stadig stigende Lufttrafik paa Tempelhoferflyvepladsen i Berlin gjorde det nødvendigt at fremskaffe en speciel Lufthavn for Sportflyvere i Nærheden af Rigshovedstaden. Efter Anvisning af Rigsluftfartsministeren blev det Syd-Øst for Rangsdorfersøen beliggende Terræn bestemt for denne Flyveplads, da dette ikke alene rent flyvemæssigt set havde en god Beliggenhed, men desuden ogsaa, hvad

Opholdsstuen i Klubhuset.

landskabelig Skønhed angik, var særdeles velegnet; thi man ønskede at give Sportsflyverne Lejlighed til efter deres flyveriske og sportslige Beskæftigelse at finde Ro og Afspændelse i deres frie Timer. Desuden betingede Beliggenheden af den nye Flyveplads ved Rangsdorfersøen ogsaa, at Vandflyvemaskiner kunde lande og starte.

For fremmede Gæster.

Foruden Opfyldelsen af Rigsluftsportførerens sportsflyveriske Ønsker skal Rangsdorferflyvepladsen frem for alt ogsaa tjene Modtagelsen af fremmede Sportsflyvere, da netop den i de senere Aar opstaaede Vane, at Sportsflyvere benytter deres Weekend til Udflugter til fremmede Flyvepladser, gjorde det nødvendigt ogsaa for Tyskland at fremskaffe en særlig international Sportslufthavn. Fra nu af kan de udenlandske Flyvere, der over Week-end tilbringer deres Tid i Tyskland, har anbringe deres Maskiner i Klubbo i Aero-Club von Deutschlands Klubhus og benytte de dertil hørende Selskabslokaler. Umiddelbart ned til Stranden paa Rangsdorferflyvepladsens Vestside ligger Klubhuset, i hvilket Soveværelser, Opholds- og Spisestuer skal gøre de udenlandske Gæster Tilværelsen behagelig. For den bedst mulige Forplejning og Underholdning af de fremmede Gæster er der naturligvis ogsaa sørget, idet der f. Eks. bydes dem Mulighed for at spille Tennis og at udøve fri Idræt. Ro- og Sejlbaade staar til Disposition, og selv til Vinteren er der sørget for Underholdning i Form af Fartøjer til Isbaadssejlads.

Medlemmerne af Aero-Club von Deutschland vil ligesaa komme med deres Maskiner til Rangsdorf for at være sammen med deres udenlandske Kammerater Banebrydningen og Plejen af venskabelige Forhold mellem alle Nationers Sportsflyvere skal paa den Maade særlig fremmes i Tyskland. Fra Rangsdorf er det Meningen at gennemføre Fællesudflugter til de smukkeste Egne af Tyskland, saaledes at de udenlandske Gæster kan faa et vidtgaaende Indtryk af det nye Tyskland.

Ogsaa det tyske Luftvaabens Officerer, der alle er Medlemmer af Aero-Club von Deutschland, vil besøge denne Lufthavn for til Afveksling ikke at bedrive Flyvningen som Vaabentjeneste, men derimod for at hellige sig dens smukke sportslige Sider og drive Samvær med udenlandske Kammerater.

Sportsflyveren bygger Bro.

Mere end nogensinde er det nødvendigt at dyrke Forbindelser mellem Nationerne. Og netop til dette Formaal er Sportsflyvningen særdeles velegnet, idet den vil kunne præstere et folke- og kulturpolitisk Arbejde, for hvem Afstanden mellem Grænserne ikke spiller nogen Rolle og som gennem sin Flyvebeskæftigelse til Stadighed opdrages til gensidigt Kammeratskab, vil kunne bidrage med sin Person til at bygge Bro over alle de Misforstaaelser, hvormed den ulykkelige Efterkrigstids Atmosphære har været ladet. Dette er de tyske Autoriteters Ønske, at Rangsdorf maa blive Arnestedet for et saadant sundt Arbejde for Verden og for det tredie Rige og dermed for en ny og sund Verdenspolitik.

*

I Løbet af 40 Minutters Køretid naar man fra Berlin, Potsdamer Bahn-

Klubhuset set fra Søen.

hof, over Strækningen Zosen og Wünsdorf Stationen Rangsdorf. Hver 6 og 26 Minutter efter hver hel Time kører et S-Tog, og paa Søn- og Helligdage kører Togene hvert tyvende Minut. For den, der vælger at køre den 30 km lange Strækning pr. Bil, maa lægge Vejen over den fortræffelige Bilchausse Lichtenrade, Glasow og Dahlewitz og krydser paa denne Maade ligesaavel som Toget kort før Rangsdorf den under Bygning værende Rigsautostrada.

En moderne Sportsflyveplads.

Sportsflyvepladsen ligger direkte ved Rangsdorfersøen. Fra Indgangen fører Vejen først langs med den Z-formede Forvalterbygning, som indeholder Opholdsrum for 60 Elever fra Rigssportsflyveskolen Rangsdorf, Kontorer, Spisesale for Lærerne, Eleverne og Montørerne, samt et behageligt indrettet fælles Klubværelse. For øvrigt er det den eneste Skole i Tyskland, som ogsaa uddanner Udlændinge. Ved Ran-

Klubhuset set fra Landsiden.

den af Pladsen følger derpaa de tre Hangarer, den første Hangar med et højmoderne indrettet Kommandotaarn, lidt længere borte den anden, specielt indrettet som Værkstedshangar og endelig til sidst den tredie, som specielt er beregnet for Modtagelsen af de udenlandske Gæsters Maskiner.

Klubkomplekset.

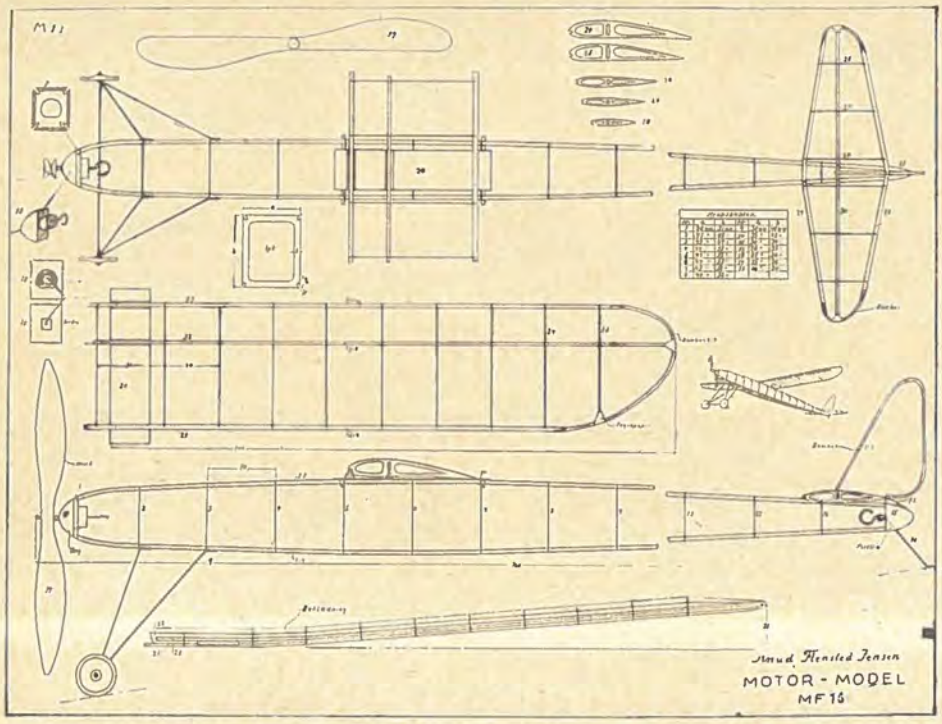
I hver af disse tre Haller kan med Lethed anbringes 20 Maskiner. Garager, Tankanlæg og Bilværksted er desuden for Haanden. Selve Flyvepladsen med en Diameter paa 1000 Meter kan siges at være mønstergyldig, da Pladsen er fuldkommen jævn og bevokset med et tæt Græslag. Foran den Z-formede Bygning befinder sig den store Sportsplads, bagved Haveanlægene, som omrammer Klubhuset, der ligger ved Bredden af Søen. Den en-Etage høje Bygning har straks ved Indgangen Garderober for Gæsterne, en stor Modtagelseshal, Spise- og Klubværelser, en lille Bar og en stor Sal, hvis Terrasse vender saavel ud mod Sø- som Landsiden.

Til Klubværelserne er knyttet 17 andre Værelser bestemt for Medlemmer af Aero-Club von Deutshland og dennes Gæster. I Stueetagen befinder sig Økonomaens Bolig samt Personalets Boligrum, for hvem der er sørget i enhver Henseende. Store Køkken og Kontorrum slutter sig til de øvrige Værelser i denne Fløj, der desuden besidder Autogarager med Plads til 12 Vogne.

Fra Aero-Clubbens Hus fører en lille Sti til et i Nærheden i Skoven liggende Hus, som først tjente som Opholdsbygning for Arkitekter og Ingeniører ved Pladsens Anlæggelse, men som nu er indrettet med 8 Værelser,

(Fortsættes Side 15)

Flensted Jensen Motormodel.



M. F. 16 er beregnet i særlig Grad for Modelbyggere, som hidtil har beskæftiget sig med Bygning af Motor-Stokmodeller. Derfor er Modellen holdt ret enkel (firkantet Krop, konstant Plandybde, Staaltraadsunderstel etc.). Modellens Flyveegenskaber er dog saa gode, at Bygningen af den ogsaa i høj Grad kan anbefales rutinerede Modelbyggere. Saadanne kan jo for Eks. med Fordel forsyne Modellen med strømlinieformet Understel, give Planet en 10—15 mm Pilform, forsyne Propellen med Friløb etc., hvorved Modellens Flyveegenskaber, der i Forvejen er særdeles gode, kan forbedres yderligere. Tegningen, der viser Modellen i naturlig Størrelse, samt Byggevejledning faas hos Boghandler Kai Rasted, Strandvejen 149, for Kr. 1,75.

Modellen er, som den bygges nøjagtig efter Tegningen, i Stand til at stige til ca. 30 m's Højde og flyve ca. 300 m. Den kan starte fra Jorden ved egen Kraft og udmærker sig ved stor Stabilitet. Den vejer fuldt færdig 125 g.

Vi benytter her Lejligheden til at rette en kedelig Trykfejl i Flyv Nr. 2, Side 16, Spalte 1, hvor der staar: »I sidste Tilfælde anvendes en Startsnor, hvoraf ¼ er af Gummi, 33 mm«. — Der skulde have staaet: af Gummi 3 × 3 mm.

FRA MODELKLUBBERNE

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB blev startet i Januar 1937 med ganske faa Medlemmer, men allerede nu en Maaned efter er Medlemsantallet blevet fordoblet, og vi haaber stadig paa en endnu bedre Fremgang. Allerede ved Starten havde vi tre Flensted-Jensen Modeller, nemlig en Svævemodel, der er bygget efter Tegningen fra Bogen: Modelflyvning, der forøvrigt er en udmærket belærende Bog, som bør ejes af enhver Begynder. Desuden havde vi en S. F. 19 og en Motormodel ogsaa fra »Modelflyvning.«

Klubbens Værksted er hos Formanden H. Bøcher, og der arbejdes hver Tirsdag Aften og Lørdag Eftermiddag. Værkstedet er nu ved at blive indrettet saaledes, at der kan undervises i Teori og arbejdes saaledes, at vi kun behøver eet Lokale. Hvis Vejret om Søndagen tillader det, kører vi ud og flyver med Modellerne. Allerede nu har vi en saa godt som færdig »Grosse Winkler«, og to Motormodeller er under Arbejde, saa vi regner med at kunne lave en Konkurrence til Foraaret.

Det værste for os at faa i Orden har været Pengesagerne, og da Kassen jo helst ikke maa se altfor slunken ud, haaber vi saa smaat paa, at der ogsaa i Skovhoved kan findes en Flyvningens »Danielsen«, der kan hjælpe os at klare de værste næsten ubestridelige Udgifter.

Da vi ser, at der er kommet Tegningen til S. F. 19 i »FLYV« kunde vi tænke os, at det vilde interessere FLYV's Læsere at erfare, hvilke Resultater S. M. F. har naaet med denne Modeltype. Her har vi prøvet den i Hangflyvning og Katapultstart. Fra en ganske lille Skrænt paa Eremitagen har vi faaet den til at flyve i ca. 1 Min. 30 Sek. i Hangvind, og da den er meget modtagelig for Opvind fra saadanne Skrænter, tog den flere Gange omkring 7—8 Meters Højde over Startstedet selv i svag Vind. Med Katapultstart kan S. F. 19 fra omkring 60 Meters Højde flyve 800—1000 Meter, og det endda om Vinteren, hvor Planet bliver overiset. Hvad maa den saa ikke kunde finde paa om Sommeren i Termik?

Hvad FLYV's Unionsemblem angaar, tror vi ikke, der kan findes noget, der er meget bedre. Det skal jo baade være enkelt og pænt og helst heller ikke koste for meget.

Skovshoved Modelflyveklub.
H. Bøcher Pedersen, Formand.

(Fortsættes Side 16)

Modelbyggere.
Gummisnor, Japanpapir, Balsatræ og andre Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn N.

K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY":
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.
Model Materiale » Tarm

BRUG

SHELL
AVIATION BENZIN
AEROSHELL
SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Revnedannelser.

Foruden Kærnekløft og Ringskøre, er der endnu Forhold, der er Aarsag til Revnedannelser.

Fældes et Træ om Sommeren, og afbarkes det med det samme, hvilket ofte gøres af Hensyn til Insektangreb, er det klart, at Vandet i Stammens Overflade hurtigt fordamper.

Som Følge heraf opstaar der Spændinger i de yderste Lag, Splinten, idet denne hindres i Sammentrækning af den allerede noget tørrere Kærne, og Resultatet blive radiale Revner i Splinten.

Fældes Træet om Vinteren, og undlader man at afbarke det straks, kan omtalte Revnedannelser omtrent undgaas.

Helt undgaa Revner er vanskeligt, Træet skal jo før eller senere afbarkes, og det er klart, at de Lag, der er nærmest Kærnen, er fugtigere end de yderste; idet Vandfordampnnigen jo sker hurtigst paa Stammens Overflade.

Naar vinterfældet Træ skæres op i Brædder, vil disse blive krumme, som vist paa Fig. 11.

Grunden til, at Brædderne bliver krumme, er jo simpelt hen denne, at de ikke gennemskaarne Aarringe trækker sig sammen, efterhaanden som Brædderne tørrer.

Er et Brædt skaaret saaledes, at der er Kærne paa den ene Side og Splint paa den anden, vil det resultere i, at det paagældende Brædt revner paa Kærnesiden; idet denne, som tidligere omtalt, er mere tør end Splintsiden.

Det eneste Brædt i Stammen, der beholder sin Form, er det midterste, det saakaldte »Marvbrædt«, der blot bliver lidt tyndere i Kanterne.

Til Slut skal jeg nævne, at det danske Fyrre- og Grantræ har mindre

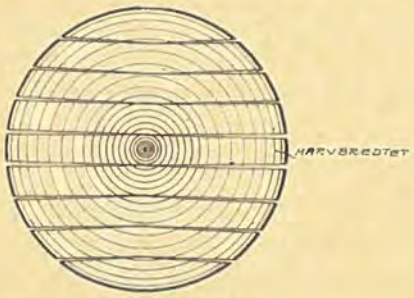


Fig 11

Styrker end de tilsvarende svenske og tyske Sorter, hvorfor man maa være fuldt ud klar over, hvilket Træ man anvender.

Brædt-Bjælkerne.

Plancellens Bjælker i Svæveplaner, der skal anvendes til Skoling af Nybegyndere, er i Reglen udførte som Brædt-Bjælker, baade fordi de er lettere og hurtigere at fremstille, og fordi de har alle Fordelene, naar de uundgaaelige Reparationer indtræffer.

Med Fig. 11 som Grundlag, er det klart, at Materialet, der skal anvendes til Brædt-Bjælker, skal være Marvbrædtet, og kun Kærnen af dette.

Selv om Materialet, som Svæveplanets Bjælker er bygget af, er første Klasse uden Revner eller andre Fejl,

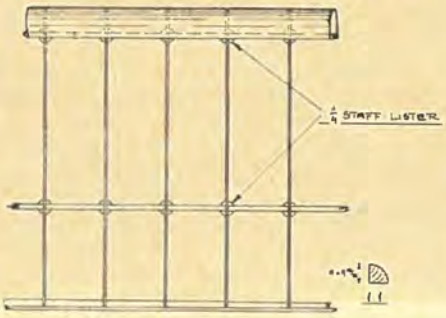


Fig 12

kan der ved Brugen af et Skole-Svæveplan opstaa Revner i Bjælkerne.

Et Skoleplan bliver jo ikke altid behandlet med den Omsorg, som var ønskeligt, men faar mange Knubs, og navnlig de haarde Landinger og andre Manøvrer, der er karakteristisk for Nybegyndere, gaar stærkt ud over Planbjælkerne.

Under saadanne Manøvrer vil der opstaa pludselige og skiftende Spændinger i Bjælkerne.

Disse Spændinger er under særlige Forhold af en kompliceret Natur og kan give Anledning til Revnedannelser.

Ved Eks. med Bogen saa vi, at denne havde en ringe Styrke mod Bøjning, og ligeledes, at Bladene gled i Forhold til hinanden, men da Bogens Blade blev sammenlimet, fandt der ingen Glidning Sted, og Bogen havde faaet en stor Styrke mod Bøjning.

Heraf ser vi, at en Bjælke uden Revner har den største Bøjningsstyrke, der svarer til den paagældende Bjælke.

Det gælder derfor om, i videst muligt Udstrækning at forhindre Revnedannelser, hvilket kan opnaas som vist paa Fig. 12.

Fig. 12 viser, at der paa hver Side af en Ribbe er limet en Liste, de saakaldte ¼ Stafflister, de er anbragt netop med Formaal at hindre Revnedannelser, og er samtidig anbragt saaledes, at de fastholder Ribberne.

Man kan let overbevise sig om, at disse Lister forhindrer Revnedannelserne, og det gøres paa følgende Maade:

Nogle Ribbelister, ca. 10 Stk. ialt, lægges ovenpaa hinanden, og anbringes saaledes, at den nederste hviler paa en Understøtning i begge Ender.

Den samlede Højde af Listerne repræsenterer Bjælkehøjden, og Fugen mellem Listerne repræsenterer Revnerne.

Trykker man nu ovenpaa Listerne, sker der en Nedbøjning, og Listerne skyder sig i Forholdet til hinanden.

Limer man derpaa de omtalte ¼ Staffister paa, som vist paa Fig. 12 og igen udøver et Tryk ovenpaa Listerne, vil der ikke ske nogen Forskydning, før Belastningen er saa stor, at den sprænger de paalimede ¼ Stafflister.

Det bør efter ovenstaaende gælde som Lov, at Brædt-Bjælker skal være forsynede med de omtalte ¼ Stafflister, paa hver Side af Ribberne.

En anden Aarsag til Revnedannelse er ofte Montage af Beslagene.

Ved kritikløs Fastspænding af Beslagene paa Bjælkerne, kan man risikere, at Bjælken mellem Beslagene komprimeres saa stærkt, at der opstaar Revner enten straks, eller naar Bjælken udsættes for Belastning.

Denne Ulempe kan undgaas, naar man paa alle de Steder, hvor der skal monteres Beslag, paalimer et Stykke 1 mm Krydsfiner paa hver Side af Bjælken.

Naar Brædt-Bjælkerne og Materialet hertil er omtalt saa omhyggeligt, er det for at give Selvbyggerne en Forstaaelse af, at et Svæveplan med disse Bjælker er beregnet til Opøvelse af Nybegyndere og ikke andet.

Enhver Form for Flyvning med et Svæveplan med Brædt-Bjælker, der tilsigter Begrebet Kunstflyvning eller Flyvninger, der kan give samme Belastninger af Fartøjet, bør være forbudt.

Til dette Formaal maa man anderledes være Herre over de Kræfter, som Planbjælkerne, ja, hele Fartøjet udsættes for.

Reparation af Brædt-Bjælkerne.

Med Henblik paa det, der er skrevet om Revner og Revnedannelser i

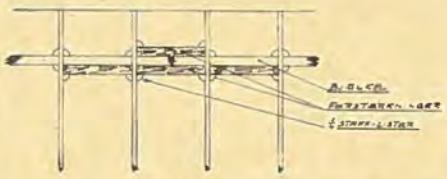


Fig. 13

Brædt-Bjælker, er det naturligvis vanskeligt at angive almengyldige Regler for, hvorledes et Brud skal repareres; idet det maa afhænge af, hvorledes Bruddet er sket.

Bjælken kan være brudt paa Højkant, f. Eks. ved en for haard Landing, eller paa den vandrette Led, f. Eks. ved Landing med en Vingespids i Jorden eller ved at støde mod en fast Genstand.

I første Tilfælde vil man sandsynligvis faa et langt Brud, hvilket gør Mulighederne for Reparation vanske-

lig, idet der kan være opstaaet lange Revner paa begge Sider af Bruddet.

I andet Tilfælde vil man sandsynligvis faa et kort Brud, hvilket gør Mulighederne for Reparation lettere.

Som Regel eller Lov bør gælde, at et Vingebrud skal synes, og Anvisning paa Reparationen gives, af den Tilsynsførende. Dog vil jeg ikke undlade at vise et Eks. paa Reparation.

Fig. 13 viser en Reparation af en Forbjælke.

Andre Bjælkekonstruktioner.

Ved Svæveplaner der er bygget til Termik- eller Kunstflyvning, maa man, som tidligere nævnt, være fuldt ud Herre over de Kræfter, der paavirker Svæveplanet under disse Forhold, og ligeledes maa man fuldt ud kunde stole paa de Materialer, man anvender til de bærende Konstruktioner, i dette Tilfælde Planbjælkerne.

Erkendende de Fejl, som Materialet er, eller kan være behæftet med, har det været nødvendigt at udvikle den simple Brædt-Bjælke til de mere komplicerede Konstruktioner.

Nyt fra alle Lande.

Ved De at:

Italien i Felttoget i Abessinien anvendte ikke mindre end 400 Flyvemaskiner, og at disse i de 7 Maaneder, Felttoget varede, fløj ialt 35.000 Flyvetimer.

Tilsammen nedkastede de 1500 Tons Bomber og affyrede 270.000 Bælter Maskingeværammunition, foruden at 225 Millioner Pund Næringsmidler blev udkastet i Faldskærme til Proviantering af egne Tropper.

Af de 400 Maskiners Flyvere dræbtes 86, og 150 saaredes.

— — —

Luftskibet Graf Zeppelin nu har fløjet i otte Aar uden et eneste Uheld; alene i 1936 har det tilbagelagt en Strækning paa 300.000 km.

Den nye Sportsflyverlufthavn i Randorf.

(Fortsat fra Side 11)

Opholdsrum, Køkken, Veranda og som paa samme Maade som det store Klubhus skal tjene til Modtagelsen af Gæster.

—o—

Alt dette giver jo Udtryk for den store Interesse og Omhu, hvormed Sportsflyvningen omfattes i det nye Tyskland. Det er Tilstande, som meget nær nærmer sig Idealet, og i Danmark, hvor Begyndelsesarbejdet først nu skal gøres, vil det sikkert ikke være muligt straks at naa saa vidt.

Men det er mit Haab, at Danskerne, hvis dristige og modige Aand Historien vidner om, ogsaa maa optage Sportsflyvningen i større Udstrækning end hidtil, og det er med særlig Glæde, at jeg har efterkommet Redaktionens Opfordring til at give en Skildring af den nye Sportsflyverhavn ved Berlin.

Thi det er min Overbevisning, at Sportsflyverne har en Fredens Mission Landene imellem.

Dansk Modelflyver Union.

Husk Modelkonkurrencen!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes atter paa Dansk Modelflyver Unions Konkurrence. Desværre har Vejret jo ikke ubetinget været godt i den seneste Tid, og det har sikkert knebet rundt omkring i Klubberne med Forberedelserne. Redaktionen mener derfor, at det er bedst — ikke mindst for Sportens Skyld, — at udskyde Fristen, der oprindeligt var sat til Udgangen af Marts, en Maaned, saaledes at sidste Frist bliver d. 30. April, og Resultaterne maa saa være os i Hænde senest d. 5. Maj for at kunne komme i Betragtning ved Præmieringen.

Skemaet med Angivelse af opnaaet Tid, Modeltype og Ejerens Navn skal være underskrevet af Klubbens Formand (eller Næstformand) samt af de to Tidtagere. Kun Medlemmer af anerkendte Klubber kan deltage.

I Klasseinddelingen sker følgende Ændring: Klasserne 3 og 4 deles hver i to Afdelinger: a og b for henholdsvis Højstart og Haandstart.

Præmielisten bliver offentliggjort i »Flyv«s Aprilnummer.

Forhaabentlig faar vi nogle fine Resultater til at starte en dansk Rekordliste med. Foreløbigt er vi jo lidt langt tilbage, selvom Haslev Klubbens 6 Minutter er et særdeles respektabelt Resultat.

Dansk Modelflyver Unions Emblem vil antageligt komme til at koste 1,50 Kr. pr. Stk. Det vilde være praktisk, om Klubberne vilde meddele, hvormange Emblemer hver Klub kunde tænke sig at anskaffe foreløbigt, saa vi kan se, hvormange der skal sættes i Arbejde nu. Det er snart paa Tide at faa Sagen i Gang.

BØGER

»The Air Annual of the British Empire 1937« of Squadron-Leader.

Det er ottende Aargang af det omfangsrige Værk, der behandler alt om Flyvning i det britiske Rige i det forløbne Aar.

Det rummer et Væld af almene Oplysninger af tekniske Data, og det spænder over alle Grene af Flyvningen. En stor Kreds af Lærere vil sikkert med Interesse sluge Afsnittet om Civilflyvningen, der bringer en Mængde statistiske Oplysninger om Flyvningen i de britiske Verdensdele.

Afsnittet om Industrien omfatter samtlige engelske Firmaer indenfor Flyvemaskine-, Flyvemotor- og Tilbehørbranchen med Oplysninger og talrige Illustrationer af de allernyeste Typer.

Udgaven 1937, der er paa 500 Sider, er mere haandterlig end de tidligere Aargange af Værket, fordi det franske og spanske Supplement er udeladt. Dette Tillæg vil imidlertid kunne faas ved Henvendelse til Udgiverne, Sir Isaac Pitman & Sons Ltd., Parker Street, Kingsway, London W. C. 2.

For alle, der interesserer sig for Flyvning, er den nyeste Udgave af »The Air Animal of the British Empire« en værdifuld Haandbog.

Start af Flyvemotorer om Vinteren.

(Fortsat fra Side 7)

har man baaret sig ad paa den Maade, at man har dækket hele Motoren til med et særligt tildannet Lærredshylster, der, som hosstaaende Billede viser, naar helt ned til Jorden. Den nødvendige Varme frembringes ved at anbringe een eller flere Blæselamper paa Jorden, indenfor Hylsteret, med Flammen rettet opad. Ved Temperaturer paa ÷ 10° til ÷ 13° har man maattet anvende fra 2½ til 3 Timer for at opnaa den nødvendige Opvarmning. Andre Steder, har man i Stedet for Blæselamper anvendt nogle særlige brandsikre Ovne, men det hævdes, at disse ikke er saa gode som Blæselamperne. Denne Fremgangsmaade medfører imidlertid en vis Brandfare for det lærredsbetrukne Luftfartøj, og i Canada skal der efter sigende aarligt gaa to à tre Luftfartøjer op i Luer, uden at man af den Grund synes at have forladt Opvarmningssystemet.

Til Brug for Flyvning om Vinteren her i Europa er man gaaet en anden Vej, idet man anvender elektriske Apparater, og hosstaaende Fig. 2 viser et saadant Opvarmningssystem i Anvendelse paa en Ju 52 Trafikflyvemaskine.

Den kolde Luft suges ind af en Blæser og ledes gennem et System af Varmespiraler, anbragt inde i Varmeapparatet, gennem nogle Slanger til Motorerne, der er overtrukket med Lærredshylstre. Varmeapparatet er konstrueret til at arbejde med 220 Volt Vekselstrøm, og det yder ca. 12 Kilowatt. Forinden det tages i Brug, varmes det først selv op, og i Løbet af 20 Minutter naar det en indre Temperatur paa ca. 200° Celsius. Derefter bliver Slangerne tilsluttet, og med en Lufttemperatur paa ÷ 6½° har det vist sig, at Luften, som Slangerne fører ind til Motorerne, har en Temperatur paa 90°. Med en atmosfærisk Temperatur paa 6° tager Opvarmningen af Motorerne ca. 2 Timer, og noget mere, saafremt det blæser haardt.

Man har dog ogsaa søgt at komme Kulden til Livs paa anden Maade, idet man har eksperimenteret med en Benzinforvarmer, der arbejdede efter samme Princip som en Bunsenlampe, og som havde henved ti Gange saa stor Varmekapacitet som den omtalte elektriske Varmemetode. Forsøgene med denne Metode har vist sig at være særdeles tilfredsstillende. Ved Anvendelse af en meget kortvarig Opvarmning er Motorerne startet uden Vanskelighed, og man mener, at det ikke behøver at tage mere end nogle Minutter før hele Motoranlæget er blevet varmet tilstrækkeligt op til at en Start med Sikkerhed kan foretages.

Vanskelighederne ved Start om Vinteren maa man ikke se bort fra. Den Flyvning, hvortil der anvendes Tid til omhyggelig Opvarmning af Motoren bliver altid foretaget hurtigere og mere økonomisk end den, der har en Nødlanding til Følge.

FRA MODELKLUBBERNE

(Fortsat fra Side 12)

SKERN MODELFLYVEKLUB har sendt FLYV et Indlæg indeholdende en saglig og tankevækkende Kritik af forskellige Bestemmelser Modelsporten vedrørende, som Bladet har bragt, hvad Redaktionen er Klubben meget taknemlig for. Klubberne indhøster jo ved Arbejdet ude i Marken, ved Konkurrencer o. lign. mange Erfaringer, som ogsaa bør komme andre danske Klubber tilgode og derved bidrage til at højne Modelsportens Standard herhjemme. Vi haaber derfor, at andre Klubber vil følge Skerns Eksempel og skrive, hvis de har noget paa Hjerte.

»Vi i Skern Modelflyveklub har med Interesse læst, at FLYV lader udskrive til en Modelkonkurrence«, skriver Klubben. »Da de Konkurrenceregler, Odenseklubben skrev om i Nr. 12 er ret mangelfulde (man faar saaledes ikke at vide, hvor lang Kroppen maa være i Forhold til Spændvidden, Kroppens Omkreds til dens Længde o. m. a.) vil vi gerne vide, hvad F.A.I. forlanger, for at Rekorder skal kunne anerkendes.«

Det har aldrig været Meningen, at de Konkurrenceregler FLYV bragte i Nr. 12 skulde være de endelige, men man skal erfaringsmæssigt være varsom med at starte med altfor detaillerede Regler, der let tager Pippet fra Begyndere, og de allerfleste Modelflyvere herhjemme er jo Begyndere endnu. FLYV skal imidlertid i næste Nummer — denne Gang er der ikke Plads dertil — bringe F.A.I. Bestemmelser in pleno, og naar Foraarets Konkurrencer er overstaaet, har Klubberne utvivlsomt indhøstet saa mange Erfaringer, at man paa Basis heraf kan udarbejde de endelige danske Konkurrenceregler.

Skern-Klubben vil endvidere gerne have mere at vide om, hvordan Udlandets Modelflyvning foregaar, og FLYV skal da ogsaa for Fremtiden indenfor den begrænsede Spalteplads, der er til Radighed, bringe det interessanteste af det udenlandske Stof.

Klubben er ikke helt tilfreds med de Forslag til Emblem vi har bragt, og haaber der kan findes noget mere »smart og streamlined«. »I Nr. 10 er der en Ritning af H. 28 set fra oven«, skriver Klubben. »Hvis det bliver lidt formindsket, er det mægtig smart. Vi har graveret det paa en stor Sølvpokal — en Vandrepokal for den bedste Flyvetid i Klubben.«

Det vil glæde os at høre, hvad andre Klubber har at sige om denne Sag, som snart maa finde sin Løsning.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN« i Hobro er godt tilfreds med det foreslaaede Emblem, men kunde tænke sig Vingerne mere naturlige eller med lidt mere »Sus« omtrent som Vingerne øverst paa hver Side af FLYV. »Svalen« noterer følgende Tid med en Svævemodel 2,30 m Spændvidde — Haandstart — 35 Sek. Starten skete fra en Bakke, men Modellen havnede i Fjorden og har derfor nu faaet Navnet »Havørnen«.

Forøvrigt har »Svalen« holdt Generalforsamling fornylig. Følgende Bestyrelse blev valgt: Formand: Hr. Orla Mortensen. Næstformand: Hr. Wagn Agergaard Jensen, Flyveleder: Hr. Svend Olsen, Kasserer: Hr. Mogens Schønau Hansen.

Nye Modelklubber.

DER er startet to nye Klubber: *»Condor«* i Helsingør, Formand er Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 16, Helsingør; og Ringkøbing Modelflyveklub, hvor Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing, er Formand.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB skriver: Vinteren har været præget af Arbejde, dels med at studere Flyvning, og dels med at bygge Modeller. Vore Pladsforhold er blevet gode, idet Kommuneskolen har været saa elskværdig at stille et Lokale til vor Raadighed. Der har ikke været megen Lejlighed til Flyvning; men vi har dog opnaaet et Par efter vore Forhold gode Resultater. En Motormodel, Spændv. 50 cm, fløj 75 m. Endvidere har Begyndermodellen »Glenten« opnaaet at flyve fra 250—400 m fra en Højstartshøjde paa 40 m.

Interessen synes at være størst for Svævemodeller. Vi har lige faaet Tegninger til »Baby« og »Strolch« og et Medlem er straks gaaet i Gang med dem.

Der bygges endvidere for Tiden paa 3 »Fafnir« og 5 bygger paa en Svævemodel »Københavneren«, Spændv. 1064 mm, som vi fik Tegninger til ved et Besøg, som nogle af Medlemmerne foretog, paa »Dansk Luftsportsforbund«s Værksted i Vinter. Til Foraaret vil vi bygge den svenske Rekordmodel »Kungsørnen« (Balsa), hvortil vi har faaet Tegninger.

Paa Generalforsamlingen i Januar valgtes ny Bestyrelse, der blev vedtaget en Række Love og Arbejdsregler, som til vor Glæde viste sig at falde fuldstændig sammen med de i »Flyv« foreslaaede. Arbejdet blev lagt i et fast Leje, og vi venter os megen Glæde og Erfaring af den forestaaende Sæson, hvor vi haaber at faa Tilladelse til at benytte Flyvepladsen her, naar Marinen til April flytter til Aunø.

Med Hensyn til Emblemet har vi intet at bemærke, endsige udsætte. Vi har selv gjort Forsøg paa at faa lavet Emblemer (netop som Tegningen), men vi kunde ikke overkomme det økokonomisk.

Luftfartforsikringer
overtages af
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring
Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793
Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR
K. L. G.
KVALITETSTÆNDRØRET
Lager hos:
ALFRED RAFFEL A/S
Farvergade 15 Telefon C. 6395

ORDINÆR GENERALFORSAMLING I „DANSKE FLYVERE"

UNDER Ledelse af Landsretssagfører *Falkmar* afholdt Foreningen »Danske Flyvere« sin ordinære Generalforsamling Onsdag d. 17. Februar.

I Indledningen af Aarsberetningen mindedes Formanden Militærflyverne, Løjtnanterne *Klinkby-Petersen* og *G. Schack* samt Marineflyverne, Flyverløjtnanterne *Lassen* og *Erik Rasmussen*, der i 1936 var forulykket under Udøvelse af deres Flyvergerning. Forsamlingen rejste sig, da Formanden udtalte et »Ære være deres Minde«.

—o—

Foreningens Medlemstal, der fra 1. Jan. 1936 var 205, var pr. 1. Jan. 1937 steget til 232. I Aarets Løb havde der været en Tilgang paa 31 og en Afgang paa 4 Medlemmer.

Inden Formanden gik over til at omtale Foreningens Virksomhed, nævnede han, at man stadig havde fulgt den smukke Skik at lægge Blomster paa afdøde Kammeraters Grave paa deres Dødsdag.

Virksomheden i det forløbne Aar havde været overmaade stor, bl. a. omfattende mange Sammenkomster og Møder med Foredrag. Optagelsesfesten d. 11. Januar havde samlet ca. 100 Medlemmer med Foreningens Protektor Hs. kgl. Højhed Kronprinsen i Spidsen. Den 22. Januar holdt Direktør Schæffer fra Deutche Lufthansa Foredrag om »Moderne Sikringstjeneste ved Lufthavne«, og derefter fulgte en meget livlig Diskussion, der sluttede med Vedtagelsen af en Resolution til Ministeriet for offentlige Arbejder om at skabe en betryggende, flyvemæssig Sikkerhedstjeneste i Kastrup Lufthavn. Alle de betydende Luftfartsfolk var inviterede til Mødet.

Resolutionen blev af Formanden overrakt Ministeren, der stillede sig meget forstaaende overfor de fremsatte Krav, og Ministerens Redebonhed har allerede sat sit Præg i Lufthavnen.

Følgende Foredrag har været afholdt: Kaptajnløjtnant Bahnsen, »Radioens Anvendelse i Flyvertjenesten«, Ingeniør Thymann, »Flyvning i Stratosfæren«, Kaptajnløjtnant Ernst, »Om Meteorologi« og Premierløjtnant Johansen, »Et Tjenesteophold i en tysk Flyverlejr«.

—o—

En af Aarets store Begivenheder var Flyvestævnet i Kastrup Lufthavn, der blev afholdt sammen med Politikken. Det var det sjette Stævne Foreningen afholdt siden 1930, og det blev en straalende Sukces. Blandt det righoldige Program, der omfattede Deltagelse fra Hæren og Marinen, de udenlandske Lufttrafikselskaber og megen anden Deltagelse fra Udlandets Side, skal nævnes, at der deltog 9 svenske Militærflyvemaskiner.

At det svenske Besøg kom i Stand skyldes for en stor Del »Svenske Flyveres Rigsforbund«, med hvilket Foreningen har indledet Samarbejde.

Paa den sidste afholdte Generalforsamling fremkom Bestyrelsen med Forslag til Ændring af Lovens Paragraf 3, der gik ud paa, at alle Flyvere med Privatførercertificat eller derover kunde optages som ordinære Medlemmer, og med meget stor Majoritet blev dette Forslag — gennem Urafstemning — vedtaget.

Aeronautisk Selskab havde henvendt sig til »Danske Flyvere« for at søge Samarbejde med Foreningen, og fra begge Sider var der blevet nedsat et Udvalg til Forhandlingernes Samarbejde.

Formanden sluttede Aarsberetningen med at omtale, at Bestyrelsen paany havde taget Sagen op om at rejse et Monument for forulykkede Flyvere, og han udtalte Haabet om, at hvert enkelt Medlem vilde støtte denne smukke Sag efter bedste Evne, saaledes at »Danske Flyvere« vilde blive i Stand til at kunne rejse et værdigt Minde om faldne Kammerater.

—o—

Kassereren Kaptajn C. C. Larsen aflagde Regnskab, hvoraf det bl. a. fremgik, at »Danske Flyvere«s Fond ejede 30.620 Kr. For Regnskabet blev der eenstemmigt givet Decharge.

—o—

Efter Bestyrelsens Forslag til mindre Ændringer af Lovene var blevet vedtaget, foretoges Valget af Bestyrelsen.

Formanden, Kaptajn *Foltmann* og Materielmester *Victor Petersen* var paa Omvalg.

Formanden ønskede ikke at modtage Genvalg, da han ikke vedblivende turde paatage sig det med Foreningens Ledelse forbundne meget krævende Arbejde, og i hans Sted valgtes eenstemmigt Oberstløjtnant *Tage Andersen*.

Materielmester *Victor Petersen* genvalgtes, og nyvalgt blev Salgschef *Per Yde* og Kaptajnløjtnant *Prip* (i Stedet for Mester *P. Nielsen*, der var blevet udnævnt til Æresmedlem, og Kaptajnløjtnant *Harms*, der havde ønsket at træde tilbage grundet paa Udkommando).

Som Suppleanter genvalgtes Kaptajn *Herschend*, og nyvalgt blev Kaptajnløjtnant *Schmidt*.

Som Revisorer genvalgtes Prokurist *Hollfelt* og nyvalgt blev Kaptajnløjtnant *Ernst*.

Inden Generalforsamlingen sluttede bragte Flyverkaptajnløjtnant *Dalbro* Foreningens Hyldest til den afgaaede Formand Kaptajn *Foltmann*, der efter 9 Aars utrætteligt og uegennyttigt Slid for Foreningen nu trak sig tilbage.

PAA FLYVESKOLE

III.

Den første Time i Luften.

DET er helt rar Afveksling fra det civile Liv at komme paa militær Flyveskole, at mærke Farten gennem Luften naar man løber om Kap med de andre Flyveelever, at træne i timevis i bløde og elegante Landinger efter Længde- og Højdespringene, at føle Hullerne i Luften hvor Modstanderen i Fægtning lige havde været, at fylde Apparatet op ved Kokkens Kødgryder, og efter endt Dagværk at faa det sat i Hangar i flere Etager og faa Overtræk paa i en stiv Standkøje.

Men en Dag skete det; jeg kunde Kommandoen: »til højre Ret — se lige ud« udenad, jeg havde lært den til Udtrykket »al Gang sker i Hurtigløb« passende Fartmaalervisning; jeg havde i Frikvartererne kigget paa Flyvemaskinerne, siddet i dem, og i Tankerne foretaget alle de dristigste Manøvrer i Luften med de dertil hørende Styrebevægelser; Flyvetøjet havde vi for længst faaet udleveret, prøvet og prøvet igen; vi var blevet fotograferede i Flyvetøjet — kort sagt vi følte os som fuldt uddannede Flyvere. Saa kom Flyvelæreren; han havde Vingen paa Uniformen, det var en af de Mænd, man saa op til (i alle Tilfælde naar han er i Luften, og jeg selv er paa Jorden); hans Kommando lød: »Flyvetøjet paa — kom saa!«

Medens Motoren stod og tikkede rundt, undersøgte Læreren, om jeg spændte mig rigtig fast, om jeg forbandt Hørerøret solidt, saa hans Ordrer kan gaa godt igennem; jeg fik Anvisning paa, hvor jeg skulde have Hænder og Fødder anbragt, indtil det blev min Tur at passe Styregrejerne. Derefter spændte han sig selv fast, vinkede Klodserne foran Hjulene bort og gav Motoren lidt Gas, saa vi begyndte at rulle. Nærmest med Sneglefart og med Vinden i Halen bevægede vi os hen over Flyvepladsens næsten uendelige Flade; endelig naaedes den læ Begrænsning, som er alle Flyveelevers Startplads; vi drejede Næsen op mod Vinden, Motoren fik fuld Gas, vi startede.

Jeg fik lige Tid til at bemærke, at Flyvemaskinens Affjedring ikke var saa god som en moderne Automobils Fjedersystem, eller ogsaa kan Flyvepladsen ikke staa Maal med en almindelig Bivej i Retning af plan Overflade; det tog et Par Sekunder — saa gik det som paa Autostradaer eller — nej, der er intet, der kan sammenlignes med at flyve.

Vi fløj — det vil sige, jeg var nu kun Ballast, og gjorde hvad jeg kunde for at opføre mig, som man venter, at Ballast skal opføre sig, hvilket igen vil sige: bare følge med og ikke forskubbe sig; omsider faar jeg dog Tid og Mod til at kigge mig lidt omkring, jeg opdager, at Motoren er gaaet lidt ned i Omdrejninger, Højdemaaleren viser allerede 650 Meter og Fartmaaleren 140 Kilometer i Timen — nej, den maa vise galt, for vi snegler os kun af Sted, flytter os næsten ikke; Jorden

ligger langt nede, Husene ligner smaa Legetøjshuse, Mennesker kan man næsten ikke se, hist og her snegler en Bil eller et Legetøjstog sig af Sted — usandsynligt smaat, da det jo kun er Sekunder siden, vi selv var der nede.

Pludselig hører jeg ganske tydeligt en Stemme sige: »Prøv saa selv at styre lige«; straks røg Benene hen paa Hammelen, som bevæger Sideroret; et Par Spark frem og tilbage fik Flyvemaskinen til at foretage nogle mærkelige sidelæns Bevægelser, som ikke normalt hører til Repertoiret for det, man skal lære paa Flyveskolen; efterhaanden kom Horisonten dog nogenlunde i Ro, det vil sige Kongelunden bevæger sig kun langsomt til højre, da en ny Ordre afbrød min højspændte Paapasselighed »Styr lige«! Ved et let Tryk med højre Fod bringes Kongelunden til at gaa til venstre; saa lidt til højre, igen til venstre — kort sagt vi dinglede af Sted, som om Flyvemaskinen ikke kunde taale at drikke den lille Liter Benzin i Minuttet uden at blive fuld.

En ny Komando: »Saa ta'r jeg den igen« faar mig til at slippe med Benene, Flyvemaskinen snurrer rundt, gaar op og ned, paa den ene og paa den anden Side, med Bunden i Vejret o.s.v. indtil Motoren pludselig holder op med at sige noget; »Saa lander vi« lød Stemmen, og jeg fik travlt med at finde ud af, hvor langt vi var naaet.

Da Landingen er overstaaet, og Flyvemaskinen er kørt op foran Hangaren, Motoren stoppet, lyder en ny Kommando: »Det gik jo godt, skriv 15 Minutter i Journalen« — det lyder utroligt. *z.*

Apropos Jean Batten.

I Flyv Nr. 1 omtalte vi indgaaende Miss Jean Battens imponerende Rekordflyvning fra England til Ny Zealand. Paa Foranledning af mange Læsere skal vi yderligere oplyse, at Flyvningen blev foretaget i en af Englands mest benyttede Sportsmaskiner, en Percival Gull fremstillet af Firmaet Percival Aircraft Company og forsynet med en Gipsy Six Motor.

Miss Batten slog ogsaa Mr. Broadbents Rekord i en Percival Gull, og Mr. Broadbent slog i sin Tid Sir Charles Kingsford Smith's Rekord i en Percival Gull. Percival Gull har saaledes Rekorden paa Strækningen England-Australien de sidste fem Aar.

PAA VINGERNE!

MAN maa forundres over den ringe Interesse, der vises Sportsflyvningen her i Danmark. Der klages fra alle Sider over, at der ikke bliver aabnet for Mulighederne fra Myndighedernes Side. Mon ikke at Ungdommen selv er Skyld i dette Forhold. — Interessen mangler herhjemme. — Hvor er den gamle Vikingeaand. — Hvor er Foregangsmændene? Vi Danske har engang været berømte paa Søen for Kendskab og Mod, disse Egenskaber efterlyses i Dag i Flyvningens Tjeneste. — Det er paa Tide, at Ungdom og Mandfolk tager fat efter bedste Evne for at faa Begreb om Flyvning, Fremtidens store Redskab. — Det er ikke for sent endnu, men der kan snart komme en Dag, hvor Fremskridtet er løbet fra os, og hvad saa? Flyvning er en Nationalsag, det er en Mandssport, og maaske en Erhvervsnødvendighed om nogle faa Aar. Flyvning er den skarpe Operationskniv, der beskærer Tidsspilde, lad ikke andre Nationer løbe fra os.

I nogle Skildringer her i Bladet skal vi vise, hvad Udlandet er værd i Flyvning i Dag og i Morgen. Vort Valgsprog er og bør være: »Paa Vingerne, Danmarks Ungdom« —.

Tag Chancen nu, den er der.

Hoff.

Meddelelse fra Statens Luftfartstilsyn.

DET medeles herved, at der under Ministeriet for offentlige Arbejder er oprettet en Stilling som Statens Kommitterede i Luftsager, hvorunder er henlagt Luftfartsomraadets hidtidige administrative Virksomhed tilligemed Deltagelsen i det internationale Luftfartssamarbejde, hvorhos det paahviler den Kommitterede i Forbindelse med Statens Luftfartstilsyn at føre det i Luftfartsloven og Luftfartsordningen ommeldte Tilsyn med Luftfarten.

Den Kommitteredes og Luftfartstilsynets Adresse er: Torvegade 45, 3 (Kristianshavns Torv), København K, Telefon: Amager 1577.

Adressen for Luftfartsraadet, der udelukkende fortsætter som raadgivende Organ for Ministeriet, er: Ministeriet for offentlige Arbejder, Slotsholmsgade 10, København K.

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Svelgaard, Sølystvej 45, Aldersly st, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Meddelelser fra Selskabet.

Selskabet afholder

Ordinær Generalforsamling

den 22. Marts 1937 Kl. 20
i
Dampskibsrederiforeningens Festsal, Amaliegade 33, 1. Sal.

DAGSORDEN

1. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
2. Aflæggelse af Regnskab og Indstilling om Decharge for samme.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.
5. Eventuelt.

Sekretæren.

Luftfartsudstillinger.

VIL man dyrke sin Kæphest i Sommerferien, bør man lægge denne saaledes, at man faar Lejlighed til at se Sommerens to internationale Luftfartsudstillinger.

Den første af disse er belgisk og afholdes i Bryssel i Dagene fra 26. Maj til 8. Juni. Den anden er hollandsk og afholdes i Haag i Dagene fra 30. Juli til 15. August. Begge Udstillinger bliver sikkert interessante og værd at besøge.

Flyvestævne.

GÖTEBORG AEROKLUB, der er en Underafdeling af Kungl. Svenska Aeroklubben, afholder i Dagene 12.—13. Juni en »Flyv-Weekend« i Göteborg og Omegn. Til denne inviteres Sportflyvere fra de nord. Lande. Føreren og een Passager fra hvert deltagende Luftfartøj er Klubbens Gæster og faar gratis Hotelophold og Fortæring etc. samt ved Afrejsen 75 Liter Brændstof og 3 Liter Olie. Deltagere medbringer Badedragt og godt Humør.

Tilmeldelse gennem Aeronautisk Selskab senest d. 29. Maj. Alle nærmere Oplysninger faas paa Selskabets Kontor.

Driftsregnskab for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab 1936

Udgifter:

Møder og Foredrag		1.816,41
Bibliotheket		252,95
Gebyr F. A. I.		721,20
Husleje		1.700,00
Rengøring, Lys og Varme etc.		882,49
Telefon		147,94
Honorar		1.300,00
Kontorartikler, Papir, Tryksager etc.		518,82
Porto og Telegrammer		362,05
Andre Administrationsudgifter		238,34
Diverse Udgifter:		
Køb af Emblemer etc.	107,50	
Præmier og Plaquetter	216,50	
Blomster og Kranse	87,50	
Andre Udgifter	64,05	475,55
		8.415,75
Ekstraordinære Udgifter:		
Kurstab paa Obligationsbeholdning	772,80	
Afskrevet Resttilgodehavender i Ballonklubben	815,47	
Tab paa Tjeljuskin-Filmen	1.063,43	2.651,70
Afskrivning paa Inventar		153,60
		11.221,05

Indtægter:

Kontingenter og Indskud		5.300,00
Renter af Obligationer		2.170,00
»Flyv«s Konto		492,05
Diverse Indtægter:		
Salg af Emblemer	66,50	
Certifikater	103,00	
Carnets de Passage	6,50	
Renter af Bank og Giro	46,09	222,09
		8.184,14
Underskud		3.036,91
		11.221,05

Status pr. 31. December 1936

Aktiver:

Kassebeholdning	7,52
Bank Konto	46,53
Obligationsbeholdning nom. 48.000,—	44.740,00
Bibliotheket	1,00
Inventar	460,80
»Flyv«s Konto	500,00
Forudbetalte Omkostninger	450,00
Manuskripter til »Flyvningens Historie«	2.574,40
	48.780,25

Passiver:

Formue Konto:		
Saldo pr. 1. Januar	51.817,16	
÷ Underskud for 1936	3.036,91	48.780,25
		48.780,25

København, den 3. Marts 1937.

I Bestyrelsen for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab:

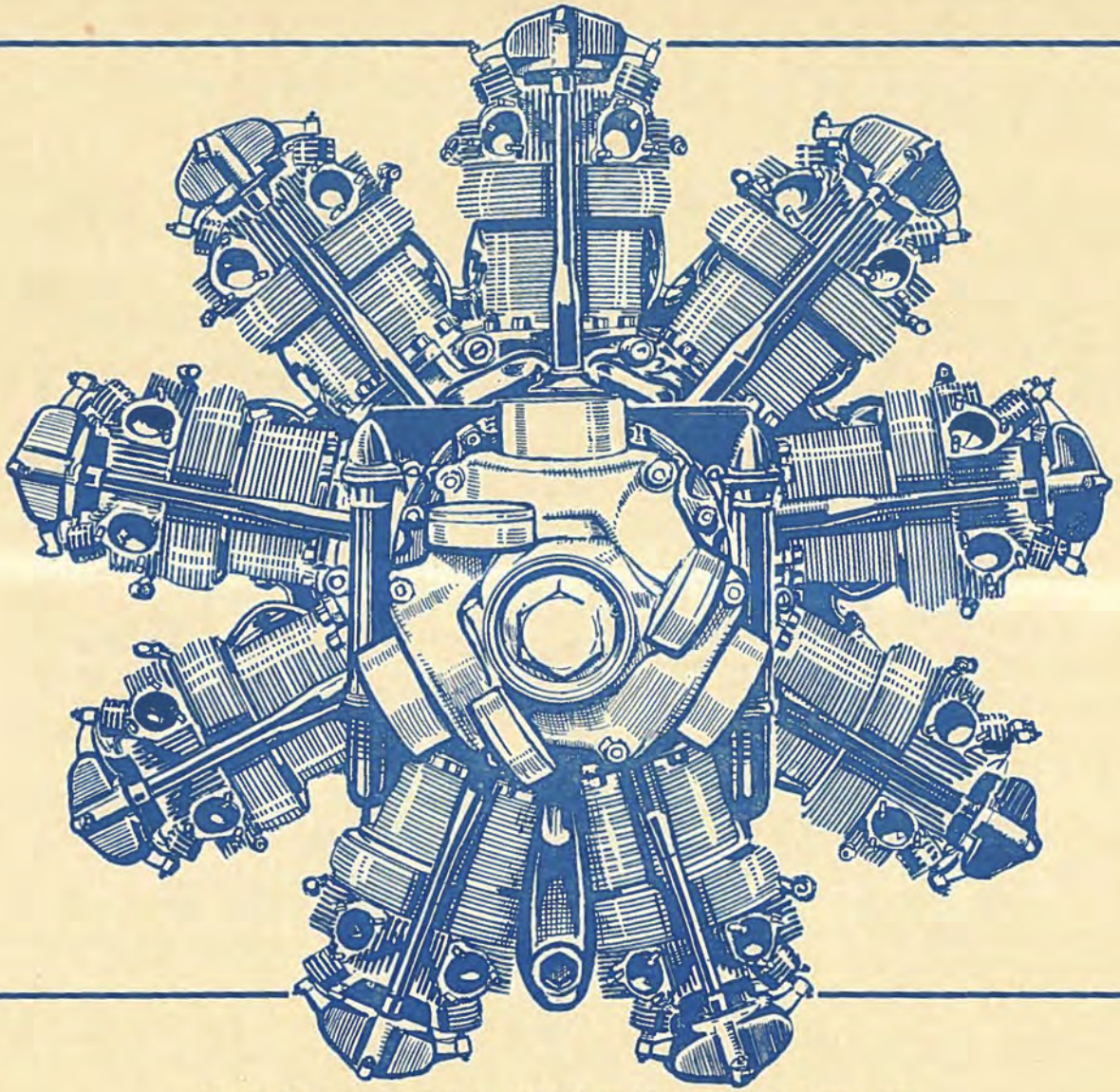
Gihm,
Kasserer.

Regnskabet er revideret og befundet rigtigt.

Ch. Leisner. **V. Ludvigsen.**

Nye Medlemmer af Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab.

Antomobilforhandler Valdemar Hinrichsen.
Fabriksassistent Maaløe-Jespersen.
Elektrotekniker Langå-Jensen.
Direktør Harry Larsen.
Aut. Installatør H. Juul-Hansen.
Radiotelegrafist P. Chr. Oscanyan.
Arkitekt I. C. B. Øhlenschläger.
Grosserer J. E. Jensen.
Korrespondent Birgitte Stoffregen.
Premierløjtnant Edsen-Johansen.
Grosserer Groth-Hansen.
Fabrikant P. A. V. Jakobsen.
Maskinmester S. Th. Høffner.
Stud. polyt. Niels Buchwald.
Revisor Bang.
Direktør Haugsted.
Ingeniør Gunnar Hjorth.
A. Thilst.
Direktør Hans Schäfer.
Kontorassistent Jørgen Munk.
Brdr. Harberg (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Bogtrykker Rosendahl (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Konsul Blichfeldt (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Konsul Villemoes (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Raadmand Nielsen Koch (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Fotograf Lothar Fialla (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Redaktør L. V. Jensen (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Løjtnant Per Perch (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Konsulent Toftdahl Møller (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Læge Perch (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Bjergningsentreprenør Claus Sørensen (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Redaktør Ree (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Leo Jensen (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Automobilforhandler Frikke (Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg).
Gaardejer Holger Villadsen (Vestjydsk Flyveklub).
Direktør Rørkjær Christensen (Vestjydsk Flyveklub).
Automobilforhandler Petersen (Vestjydsk Flyveklub).
Teglværksejer L. A. Christensen (Vestjydsk Flyveklub).
Direktør O. Vang Lauridsen (Vestjydsk Flyveklub).
Dangaard Nielsen.
Fabrikant Ib Krøyer Christensen.
Boghandler E. H. Jensen.
Inspektør Sven Buemann.
Assistent Lyngholm Nielsen.
Maler Otto E. Christensen.
Revisor Ove Hansen.
Prokurist Villy Andersen.
Per Weishaupt.
Ingeniør Axel Kristjansen.



THE „BRISTOL" MERCURY ENGINE - SERIE VIII & IX

„Present-day „Bristol" Aero Engines have achieved a world-wide reputation for clever design and superb workmanship, a reputation which could have been established on nothing but sheer merit." — „FLIGHT", Nov. 5, 1936.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD. ENGLAND

Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp. - Industribygningen - København.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

aanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning

Nr. 4
37 - 10. Aarg.

AALBORG-UDSTILLINGEN

AIR FRANCE

NU SKAL MODELLEN I LUFTEN!

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Kaptajn J. Foltmann, Snorresgade 7, Kbhvn. S. Tlf. Amager 2613 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. Sigurd Bygdø, Maltagade 4, København S. Værksteder, Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. C. W. Bering, Vestergade 4, Haslev.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

KLUBADRESSER

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. Ing. C. Nielsen, Parkbebyggelsen, Ny Kærvej 8 a, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »COMULU«.
v/ Hr. Henning Hansen, Krygersgade 3, København F. Værksted, Esthersvej 43, Hellerup.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.
v/ Herr Kn. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby.
Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Tlf. Nora 4691 y.
Værksted: Fredericiagade 25.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Aalborg Flyveplads.
(Foto: Aalborg Stiftstidende.)

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgade 3, Chl.

HELLERUP MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Erik Schach Clausen, Strandvej 92, Hellerup.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

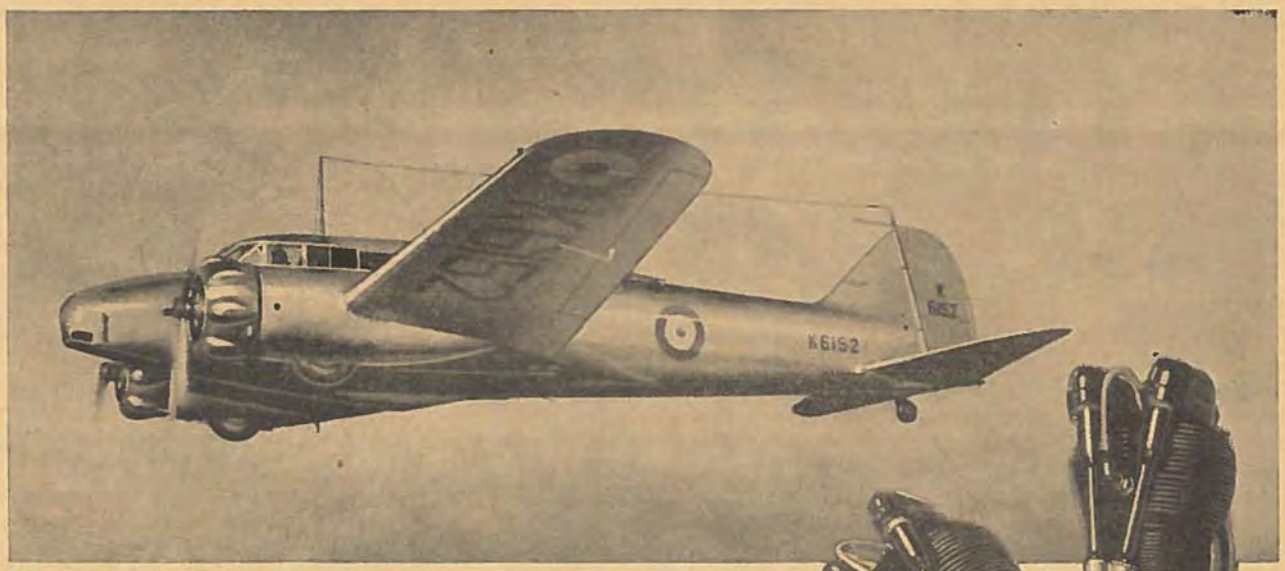
MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »DANA«, Nørre Sundby.
Formand: Hr. Niels Kjeldsen, Anedamsgade, Nørre Sundby.

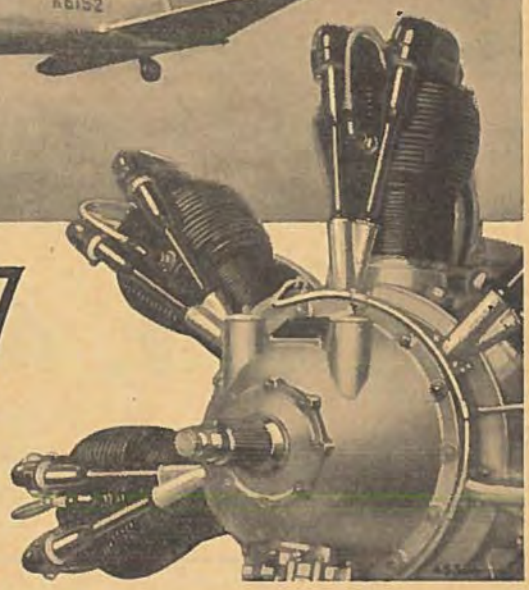
MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

(Fortsættes Side 11)



The Cheetah in the Avro Anson.



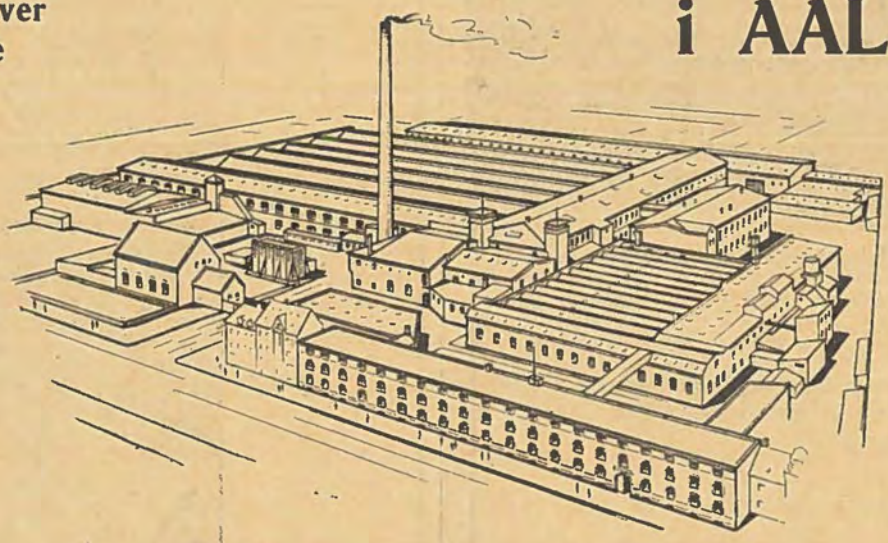
ARMSTRONG SIDDELEY

340 H.P. (TAKE OFF) CHEETAH IX ENGINE

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

A/S De forenede Textilfabrikker i AALBORG

Beskæftiger over 600 Arbejdere



Bomuldsæveri - Spinderi - Farveri - Blegeri

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

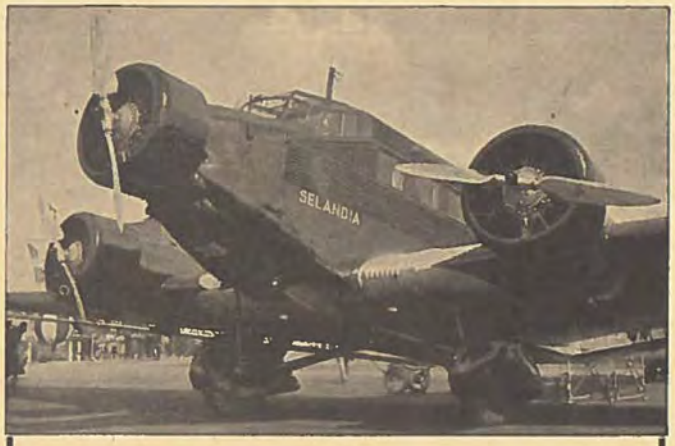
KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	8.55	Hamburg-Amsterdam-Paris/London
D.	9.00	Berlin
Hv.	9.00	Hamburg-Brüssel-Paris/London
D.	9.00	Amsterdam-Rotterdam-Paris/London
Hv.	9.05	Hamburg-Amsterdam-London
D.	14.55	Malmø
Hv.	15.30	—
D.	16.30	—
Hv.	16.55	—

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S

FLYV

Nr. 4 April 1937 10. Aargang

AALBORG-UDSTILLINGEN

DER er intet mærkværdigt i, at den første danske Luftfartudstilling i Provinsen holdes i Aalborg. I ingen anden dansk Provinsby er Interessen for Luftfarten vel saa stor, i ingen anden har man saa hurtigt kunnet indrette sig efter Tidens Tempo og følge med i Fremskridtet.

Aalborg var den første By i Provinsen, der fik Trafiklufthavn, og den første By, der ad Luftvejen kom i Ruteforbindelse med Hovedstaden, en Forbindelse, der, som man ved, blev en saadan Sukces i den korte Tid, den i Fjor var etableret, at Provins-Luftfartselskabet i Aar indfører to Flyvninger i hver Retning daglig.

I en lille Tryksag om Udstillingen i Aalborg skriver Arrangørerne — Svæveflyveklubben »Aviator«, A/S Nordjysk Luftfartselskab og Aalborg Stiftstidende —, at Udstillingens Formaal er »yderligere at vække Interesse for Luftfarten, det være sig den kommercielle saavel som den private, ligesom Udstillingen skulde give et Billede af, paa hvilket Stade det militære Luftberedskab staar herhjemme.«

Listen over Udstillerne viser, at dette Maal nok skal blive naaet. En effektiv Pressepropaganda støttet af Annoncer og Plakater, har allerede paakaldt Nordjydernes Opmærksomhed, saaledes at der kan ventes i titusindvis af Tilskuere, og hvad angaar en Fremvisning af den kommercielle Luftfarts Kunnen synes det som om, Aalborg har faaet alle Trafikflyveselskaber med.

Det Danske Luftfartselskab arrangerer i Forbindelse med Provins-Luftfartselskabet en mægtig Stand, hvor man ikke blot i Billeder og grafiske Kurver demonstrerer, hvor langt vi har drevet det herhjemme, men paa hvilken der ogsaa vil blive gjort Propaganda for de udenlandske Luftfartselskaber, hvis Interesser i Danmark varetages af D. D .L. Paa denne Stand udstilles ogsaa det Interiør fra Førerkabinen paa en F-XII, som D. D. L. i nogen Tid har haft i sit Vindue til Vesterbrogade i København, og som dér har vakt berettiget Opsigt.

K. L. M. er desuden repræsenteret med en Stand, hvor Selskabet viser Modeller af de Maskiner, der har været brugt i de sidste 17—18 Aar, en Modelsamling, som giver et fortrinligt Indblik i, hvilken rivende Udvikling Trafikflyvningen har gennemgaaet siden Krigen. Air France har ligeledes en Stand med Modeller af sine Maskiner, og British Airways er tilsvarende repræsenteret med Materiale, som opfordrer Nordjyderne til at flyve med engelsk Maskine til London.

Med Hensyn til Privatflyverne nøjes man i Aalborg ikke med Modeller — man har faaet Maskinerne til Byen! Med særlig Interesse vil den af Ingeniør Zeuthen konstruerede og af Mekaniker Kramme byggede danske Sportsflyvemaskine blive beundret. Det er første Gang, at denne ensædede nemme lille Maskine præsenteres for Offentligheden. Arvid Hansen flyver den til Aalborg. Ingeniør Gunnar Larsens »Hornet Moth« finder man ogsaa paa Udstillingen, den flyves over af Torkild Petersen; desuden har Direktør Thielst anmeldt en »Moth« af allersidste Model, som han formentlig selv vil flyve til Aalborg direkte fra Fabriken i England.

Den populære hurtiggaaende tyske Messerschmitt »Taifun«, som Københavnerne havde Lejlighed til at beundre sidste Sommer ved Stævnet i Kastrup, er en af de Attraktioner, som Arrangørerne haaber at faa til Aalborg, men om hvilken der ikke forelaa nogen definitiv Afgørelse, da »Flyv« gik i Trykken. Grosserer Fr. Rahlff, der i Danmark forhandler »Taifunen«, har varmt anbefalet sine tyske Forbindelser at sende Maskiner til Aalborg, saa der er Grund til at tro, at det vil lykkes.

Hærens Flyvertropper er paa Udstillingen repræsenteret ved en af sine nyeste »Gloster Gauntlet« ensædede Jagere, den hurtigste Maskine, der findes i Danmark. Veteranen, Mester Peter Nielsen, der for 25 Aar siden imponerede Aalborgenserne med sine første Flyveforsøg, drager Omsorg for denne Stand, hvor der tillige vil blive udstillet Fotografier, Modeller og en Faldskærm med Dukke.

Marinens Flyvevæsen vil utvivlsomt faa stor »run« paa sin Stand, hvor Publikum præsenteres for Marinens allerførste Flyvebaad »Maagen«, der er over 25 Aar gammel. Ved Siden af Hærens Gloster Gauntlet virker den saa antikveret og fornøjelig, at det er ubegribeligt, at Prins Axel og Kommandør Grandjean har indladt sig paa at flyve dette Uhyre i deres unge Dage. Den Omstændighed, at begge de Herrer og »Maagen« endnu befinder sig i bedste Velgaaende, tyder paa, at Maskinen maaske ikke var saa tosset endda, og at Marinen fra Starten har haft Folk, der forstod at flyve! (»Et er et Søkort at forstaa o. s. v.«).

For Svæveflyverne i Aalborg vil Udstillingen blive en kærkommen Lejlighed til at gøre en storstilet Propaganda, og Lejligheden vil ikke blive forpasset! I en af Udstillingskompleksets Sidehaller ophænges en Del Planer under Loftet, og paa et arbejdende Værksted demonstreres, hvorledes »Aviator« laver sine Svæveplaner.

Modelflyverne faar ogsaa Lejlighed til at vise deres Kunnen, og det er at vente, at ikke mindst den Stand, hvor nogle fingernemme Aalborgdrenge udstiller Miniaturemodeller af store Trafikmaskiner, vil vække Interesse.

I Forbindelse med Udstillingen holdes der hver Aften oplysende Foredrag med Filmfremvisning. Aeronautisk Selskab, der er repræsenteret med en Stand, har overladt Udstillingen den interessante Tjeljuskin-Film, den vil blive forevist et Par Gange daglig uden ledsagende Tekst. Torsdag Aften taler Dir. Knud Lybye, Fredag fortæller Ingeniør Vøgg om sine Oplevelser som Svæveflyver i Tyskland og viser dertil en interessant Film, der er udlaant af Aeroclub von Deutschland. Lørdag er Propagandachef Bendt Rom paa Programmet med Foredrag og Film, og Søndag Aften er det Dir. de Jong, der staar paa Talerstolen.

Størst Interesse knytter der sig dog vel nok til de to Foredrag, der Fredag og Lørdag holdes i Aalborg Teater af den verdensberømte Stratosfæreforsker Professor Auguste Piccard. Den belgiske Videnskabsmand har modtaget Udstillingsudvalgets indtrængende Anmodning om at komme til Stede, og det vil blive første Gang, at Professoren i Danmark redegør for sine Opdagelser i Stratosfæren og for sine Teorier om Fremtidens Luftfart i disse høje Luftlag. Foredraget vil den

(Fortsættes Side 12)

Luftruten over det nordlige Atlanterhav forberedes.

MEDENS det forlyder, at Pan American Airways holder fast ved sin engang lagte Plan om at etablere sin Luftrute over det nordlige Atlanterhav via Grønland—Island, gaar Tyskernes og Englændernes Bestræbelser ud paa at flyve direkte over. Ordet direkte maa imidlertid ikke forstaas saaledes, at der skal flyves fra en europæisk Havn uden Mellemlanding til New York, for *saa* vidt stiler man ikke i Øjeblikket. Det, der tilstræbes, er en Forbindelse enten via Azorerne eller Newfoundland, og de Forsøgsflyvninger, der hidtil har været foretaget, viser, at nybyggede store Flyvemaskintyper med Lethed kan tilbagelægge saadanne Distancer, medførende en vis Mængde Nyttelast.

Hvor store er de Distancer, det drejer sig om at gennemflyve?

Der kan være Tale om seks forskellige Ruter, idet vi vælger Plymouth som det europæiske Afgangssted:

1.	Plymouth—Skotland ...	930 km
	Skotland—Island	1110 km
	Island—Grønland	1380 km
	Grønland—Labrador ...	960 km
	Labrador—New York ...	1500 km
	Ialt	5880 km
2.	Plymouth—New York ...	5450 km
3.	Plymouth—New Foundl.	3540 km
	New Foundland—New York	1780 km
	Ialt ...	5320 km
4.	Plymouth—New York ...	3920 km
	Azorerne—New York ...	3920 km
	Ialt ...	6250 km
5.	Plymouth—Azorerne ...	2330 km
	Azorerne—New Foundl.	2185 km
	New Foundland—New York	1900 km
	Ialt...	6415 km
6.	Plymouth—Hamborg ...	1090 km
	Hamborg—Lissabon	2260 km
	Lissabon—Azorerne	1690 km
	Azorerne—Bermudas ...	3390 km
	Bermudas—New York ...	1230 km
	Ialt ...	9660 km

1. Deutsche Lufthansa's nyeste Søluftfartøj til Flyvningerne over det nordlige Atlanterhav. Det er bygget i Hamburg og har Typebetegnelsen Ha 139.

Bortset fra den direkte Rute (2) er Strækningen Plymouth—New Foundland—New York den korteste, og den længste Distance, der her bliver at flyve uden Mellemlanding, er 3540 km.

—o—

De engelske Forberedelser til Prøveflyvningerne over det nordlige Atlanterhav fortsættes for fuld Kraft, og bl. a. har der i Løbet af de sidste Par Maaneder været foretaget nogle længere Flyvninger med to af Imperial Airways store Short-Flyvebaade »Cambria« og »Caledonia«. Sidstnævnte har været ude paa en Flyvning fra Southampton til Alexandria, en Distance paa 3700 km, der blev tilbagelagt i Løbet af 13 Timer 35 Min., d. v. s. en Gennemsnitsfart paa 274 km/T. Hjemturen tog paa Grund af stærk Modvind noget længere Tid, nemlig 15 Timer, d. v. s. ca. 240 km/T. Selv under mindre gunstige Forhold skulde Flyvebaade af »Caledonia«-Typen saaledes være i Stand til at tilbagelægge Strækningen fra England til New Foundland.

—o—

»Flyv« har tidligere omtalt de tyske Forsøg paa at erobre det nordlige Atlanterhav ved Hjælp af en Dornier Flyvebaad, og i Marts-Nummeret bragte vi et Billede af en ny tysk Søflyvemaskine, som ogsaa skal anvendes til Forsøgsflyvninger over Atlanten i den kommende Sommer. Denne sidste er bygget til Deutsche Lufthansa paa Hamburger Flugzeugbau. Det er en Pontonmaskine, helt og holdent bygget af Metal (Staal og Duralumin-Stel beklædt med Metal). Plankonstruktionen minder om den engelske »Monospar-Type«, idet der kun findes en rørformet Hovedbjælke. Hovedbjælken anvendes som Brændstofbeholder, og den kan rumme 6000 Liter. Maskinen, der er udstyret med Junkers Dieselmotorer (600 H. K.), er ikke beregnet til Passagertrafik, af hvilken Grund Kroppen er ret smal. Foruden Plads til en Besætning paa fire Mand findes der bagerst i Kroppen et Lastrum paa 6½ Kubikmeter.

Maskinen har en Spændvidde paa 27 m, Længde 19,5 m, Højde 5,2 m, Fuldvægt 16,000 kg, største Hastighed 300 km/T og Marchhastighed 250 km/T. Dens længste Flyvestrækning er 5000 km.

Baade Englænderne og Tyskerne er saaledes i fuld Gang med at udvikle Maskintyper til den kommende Dyst, og med den største Interesse maa man se hen til de Prøveflyvninger over det nordlige Atlanterhav, der vil blive paabegyndt i den allernærmeste Fremtid.

2. Imperial Airways »Caledonia«, der har en Hastighed paa mere end 300 Kilometer i Timen, og som fuldt lastet vejer over 20,000 kg.

Luftfartøjer eller Panserskibe

DEN 4. Februar fremlagde Forsvarsminister Alsing Andersen som bekendt Regeringens Forslag til en Nyordning af vort Forsvar, og i sin Forelæggelsestale erklærede Ministeren, at Formaalet var at skabe et væbnet dansk Neutralitetsværn, der i givet Fald kunde bidrage sit til at holde Landet udenfor eventuelle, ja sandsynlige krigerske Konflikter, hvis Dønninger kunde befrygtes at naa op til det fredselskende Norden.

I sine Bemærkninger til dette Lovforslag erklærede den sømilitære Sagkundskab, at pansrede Artilleriskibe var en nødvendig Forudsætning for, at en dansk Flaade overhovedet skulde være i Stand til at løse de neutralitetsbevarende Opgaver, den givet skal og maa kunne løse, om et dansk Neutralitetsværn i det hele taget kan siges at have nogen Betydning.

Kravet om disse Artilleriskibe blev mødt med Protest fra forskelligt Hold — nogle mente, de var for dyre, og mange andre mente, at Tiden var løbet fra dem — i vor den fremskredne Flyvningens Tid vilde slige store Skibe være et værgeløst Offer for Luftangrebene. Mon denne Tro paa Luftfartøjernes saa absolutte Overlegenhed overfor Skibe nu ogsaa er underbygget af Kendsgerningerne? Er Panserskibenes Tid nu endeligt omme? For det er jo ikke første Gang, denne Krigsskibstype er blevet dømt til Døden — til definitiv Udslettelse fra Havets Overflade.

Det kan i denne Forbindelse maaske være af Interesse at gaa lidt tilbage i Tiden til omkring Aar 1870, da Torpedoen efterhaanden var blevet saa driftssikker, at den kunde siges at være et anvendeligt Krigsvaaben. Den fik snart en begejstret Tilhængerskare, der i den saa et Middel, der ganske vilde revolutionere Krigsførelsen til Søs, og en ung fransk Journalist, G. Charmes, vakte stor Opsigt ved en lang Række Artikler i de førende franske Blade, hvori han priste denne nye vidunderlige Opfindelse. »Torpedoen vil utvivlsomt overvinde Slagskibet, og de nuværende Flaader vil takket være den bedst passe paa Museet i Louvre«, skrev han blandt andet. Hvis man erstatter Ordet Torpedo med Luftfartøj i ovennævnte snart halvfjersaarige Udtalelse, vilde den kunne være skrevet som et Indlæg i vore Dages Debatter om Luftfartøjer eller Slagskibe.

Ovre i Amerika gik Bølgerne ogsaa højt i samme Anledning, hvad der fik den kendte Admiral D. Porter til at indsende en Rapport til det amerikanske Admiralitet, hvori han anførte: »Skønt jeg tillægger Torpedoen stor Betydning, er jeg bange for, at det er en Fejltagelse af os at tro, at Krigsskibe ved Hjælp af dette Vaaben alene kan forhindres i at optræde paa Havet. Mennesker med livlig Fantasi tror, at Skibe og Kanoner slet ingen Betydning har mere, og at Torpedoen nok skal gøre hele Arbejdet. Dette er forkert. Torpedoen vil, skønt den betyder en vigtig Forøgelse af Søkrigsmidlerne, ikke være i Stand til at fortrænge alt, hvad der er gaaet forud.«

Den gamle Admiral Porter fik Ret overfor Datidens torpedobegejstrede Ungdom. Slagskibet levede videre trods alt — det levede videre tredive Aar senere, da Undervandsbaaden dukkede frem som en ny og frygtelig Trusel, der efter manges Mening ganske vilde gøre det af med de pansrede Mastodonter, og efter andre tredive Aars Forløb melder Luftvaabnet sig som Panserskibets absolutte Overvinder, og dog har der ikke siden Krigens Dage staaet saa megen Panserskibstonnage paa Stabelen Verden over som netop i vor Tid, i Flyvningens Tid.

England, U. S. A., Frankrig, Tyskland, Italien og Japan — alle har de store 35.000 Tons Skibe under Bygning, Finland har for faa Aar siden bygget to Kystpanserskibe hver med fire 25 cm Kanoner, Holland bygger Artilleriskibe, og Sverige har nylig bevilget ca. 10 Millioner svenske Kroner til en Modernisering af sine tre Panserskibe — mon nogen for Alvor vil tro, at disse Milliarder vilde blive ofret, hvis Teorien om Luftvaabnets Overlegenhed var blevet underbygget gennem de utallige Forsøg, der rundt om i Verden er blevet afholdt til Belysning af disse Spørgsmaal? Næppe!

For nogen Tid siden udgav den engelske Regering en Hvidbog indeholdende en Beretning fra den Kommission, der var blevet nedsat for at undersøge Panserskibes Saarbarhed overfor Luftangreb. Hvidbogen omtaler indgaaende de amerikanske Forsøg mod udrangerede Slagskibe, hvor bl.a. i et Tilfælde tre 1000 kg Bomber og to 200 kg Torpedoer blev bragt til Eksplosion klods op ad Skibssiden, hvad der imidlertid ikke forhindrede Skibet i bagefter at ride en Tre-Dages Orkan af uden Vanskelighed, og for overhovedet at faa Skroget til at synke maatte det skydes i Sænk af 38 cm Skibskanoner.

Hvidbogen tager endvidere Livet af Myten om det svimlende Antal Luftfartøjer, man kunde faa for det Beløb, et Slagskib koster — et Antal, der i Debatten har varieret mellem hundrede og tusinde Maskiner. En nærmere Udregning viste, at man kunde faa 43 mellemsvære Bombemaskiner for de 8 Millioner Pund Sterling, et moderne 35.000 Tons Skib koster, naar Hensyn toges til hurtigere Fornyelse m. m. — uden at faa tilnærmelsesvis den samme Kampkraft.

Folk har i al Almindelighed meget underdrevne Forestillinger om, hvad moderne velkonstruerede Krigsskibe kan taale uden at synke. Forsøg har bl. a. vist, at Luftbomber under 1000 kg Stykket praktisk talt ingen Virkning har overfor pansrede Skibe, Bomber under 500 kg er virkningsløse over Krydsere, medens Jagere kræver mindst 150 kg og Undervandsbaade ca. 50 kg for at blive ukampdygtige. Hertil kommer yderligere, at Træffesandsynligheden overfor Maal under Gang paa Søen er meget ringe selv fra relativt smaa Højder (ca. 1000—1500 Meter) og aftager med rivende Hast med den større Højde. Faren fra Luften truer ikke Panserskibene mere end Torpedoen, Minen eller Kanonen har gjort det gennem Tiderne, uden at man af den Grund har følt sig foranlediget til at afskaffe de store Skibe — der er heller ingen Tegn i Sol og Maane paa, at man vil gøre det denne Gang.

Ethvert nyt Vaaben har altid gennem Tiderne avlet et nyt Modvaaben, og Værnet mod Luftangrebene hedder: hurtigtskydende Antiluftskyts, flere Panserdæk, en videregaaende vandtæt Inddeling af selve Skibsskroget, saa det kan flyde uanfægtet, selv om flere Rum skulde løbe fulde af Vand (i Jyllandsslaget sejlede flere af de tyske Slagskibe rundt med 2—4000 Tons Vand indenbords uden at synke) samt endelig Fart og Afdrej under Angreb. Disse Modvaaben har efterhaanden naaet en saadan Udvikling, at den engelske Marineminister, Sir Samuel Hoare forleden Dag kunde udtale i Parlamentet: »Modvaabene mod Luftangreb har nu naaet en saadan Udvikling, at Flaader i al Almindelighed og Slagskibe i Særdeleshed i Fremtiden vil være det mindst tiltrækkende Angrebsobjekt for fjendtlige Flyvere.«

»Alt paa sin rette Plads«, sagde H. C. Andersen som bekendt — det gælder ogsaa i det militære Liv, og rundt omkring i Verden — dog endnu ikke helt herhjemme — er Spørgsmaalet Luftfartøjer eller Panserskibe blevet løst, saa det nu hedder Luftfartøjer *og* Panserskibe — hvert af disse Vaaben har sin specielle Mission at udføre til Søs, og intet af dem kan overtage det andets Funktioner.

Panserskibet er enhver Flaades nødvendige Rygrad — hvad enten det drejer sig om Stormagternes mægtige Armadaer eller om et lille fredselskende Lands sømilitære Neutralitetsværn. Paa den anden Side faar disse Panserskibe kun deres fulde Værdi, hvis de samarbejder med de øvrige maritime Vaaben — herunder ikke mindst Luftvaabnet.

Dette bør enhver, der virkelig interesserer sig for vort Lands Neutralitetsværn, erindre.

AIR FRANCE

DET ligger i Sagens Natur, at et Land som Frankrig maa have en meget udviklet Civilflyvning. Her traadte den europæiske Flyvning sine Barnesko. Industrien, der opstod i Forbindelse hermed, blev yderligere udviklet ved Masseproduktionen af Luftfartøjer under Verdenskrigen. Disse Faktorer har gjort meget til at gøre den franske Nation airminded, hvilket er kommet de franske Flyveklubber til Gode ved de store Statstilskud. Ogsaa med Hensyn til Trafikflyvningen var Frankrig forstaaende. I 1933 var der saa mange konkurrerende Luftfartselskaber, at den franske Stat maatte skride ind. De største Selskaber var Air Union, CIDNA og Lignes Farman, som alle fløj i Europa, samt Air Orient og Aerpostale, der henholdsvis havde virket i Østen og Sydamerika og Vestafrika. Oprindelsen af alle disse Selskaber var af privat Karakter stiftede paa individuelle Initiativer. Da Pierre Cot blev Luftfartsminister i 1933, stod Sammenslutningen af de 5 omtalte Luftfartsselskaber i eet stort nationalt Selskab som et af de første Punkter paa hans Program. 1. September 1933 var den officielle Stiftelsesdag for Air France, Stiftelseskapitalen var paa 120 Mill. Francs, hvoraf de gamle Selskaber ejede 50 pCt., Flyvemaskinefabrikanterne 25 pCt. og Staten 25 pCt. Lige som i andre Lande blev der mellem Staten og Air France truffet en Overenskomst om Statstilskud gældende til 1948. I 1933 fik Air France en Subvention paa 180 Mill. Francs og udbetalte samtidigt 25 Mill. Francs i Dividende til Staten. I Aar 1937 er Tilskudet 135 Mill. Francs. Til Gengæld er Air France forpligtet overfor Staten til at flyve aarligt 10 Mill. km eller det samme som 250 Gange Jordens Omkreds ved Ækvator. For at det skal kunne lade sig gøre, er det paa visse Tider i Døgnet nødvendigt at have 50 Maskiner i Luften paa een Gang. I 1936 blev der fløjet godt 12 Mill. km. Selve Rutenettet er 39.000 km langt, eller for at bruge det klassiske Eksempel 5000 km mindre end Jordens Periferi ved Ækvator.

Bag Dannelsen af Air France laa der ikke store Planer om en større Udvidelse af det bestaaende Rutenet. Rutenettet var paa den Tid alt for stort og ukonomisk, og først i 1935-36 stod Nettet i et rimeligt Forhold til Trafikflyvningns Udvikling rundt om i Verden. Derfor er Rutenettet næsten ikke blevet udvidet siden 1933. I Forbindelse med Air France's Dannelse traadte en Lov i Kraft, der bevirkede, at Air France ikke paa egen Haand kunde udvide det Rutenet, der var bleven overtaget fra de 5 oprindelige Selskaber. Følgelig kunde Air France ikke uden videre fortsætte de Undersøgelser, som Air Orient havde iværksat angaaende en Rute til Madagascar, ej heller kunde Air France deltage i de Forhandlinger, der blev ført mellem Pan American Airways og Imperial Airways om en Nordatlanterhavsrute, hvilket maaske forklarer, at Franskmændene opgav deres Monopol paa Flyvninger over Azorerne. Denne Lov viste tydeligt, at den franske Regering ønskede en Begrænsning i den franske kommersielle Flyvning, som allerede var udviklet mere, end der var godt for dens Helbred. Man ønskede nu en Konsolideringspolitik ledsaget af den tekniske og kommersielle Gennemførthed, som kun kan opnaas gennem en ensartet, forenet og centraliseret Ledelse. Der rejste sig ved Sammenslutningen et kildent Spørgsmaal om, hvorledes man skulde stille sig overfor de 5 gamle Selskabers Personale. Mange af Posterne kunde klares af en Mand. Skulde man saa afskedige de 4 andre? Da Air France nød Statsstøtte, saa man paa den Sag med et nationalt Synspunkt og beholdt den store Stab af Funktionærer. Hermed blev en af de økonomiske Fordele, som en rationaliseret Sammenslutning skulde medføre, opgivet. Air France besluttede, at dets Piloter skulde skifte fra den ene Rute til den anden. Paa denne Maade bliver Piloterne mere erfarne, og de bliver tvungne til at have et grundigt Kendskab til Navigation, Instrumentflyvning, Radio- og Natflyvning, et Kendskab, der er nødvendigt for at naa en Regelmæssighed, der nærmer sig til 100 pCt. Ganske vist lærer en Pilot, der flyver paa samme Rute i aarevis, dens Topografi til Fuldkommenhed. Men det kan rumme en stor Fare. Thi i Taage og om Natten har Piloten ikke det kendte Landskab at rette sig efter. Desuden er Afveksling altid godt.

„Le Centaure", Farmann 220, som med Held er blevet anvendt til Flyvninger over Sydatlanten.

„Clemence Isaure", Air France's første Dewoitine D. 338 i Luften et eller andet Sted paa Strækningen London—Paris—Marseilles.

Flyvende Materiel.

Luftfart drives for en stor Del som en national Propaganda. De gamle franske Luftfartselskabers Maskiner var ikke alle up-to-date og kunde derfor vanskeligt være til Reklame for fransk Flyvning. Men Dannelsen af Air France maatte naturligvis blive fulgt af en vis Standardisation og Fornyelse af Luftfartøjerne. Man bestemte sig til at vælge Materiel efter 2 Specifikationer, nemlig for de kortere europæiske Ruter og for de oversøiske længere Ruter. Paa de europæiske Ruter blev der efterhaanden indført Wibault Penhoët 283 og paa de lidt fjernere Ruter Dewoitine D 332. Disse Typer blev snart fulgt af hurtigere Maskiner af samme Fabrikat, nemlig Dewoitine D 333 og Breguet-Wibault 283. (I Mellemtiden var nemlig Wibault og Breguet Værkerne blevet sammensluttede i Overensstemmelse med de franske Tendenser til Amalgamationer). Men Fornyelsen af Maskinerne skete ikke lige hurtig paa alle Ruterne. Saaledes fløj Air France lige til 1935 med de Farman 300 Tremotors, som Selskabet havde overtaget fra Lignes Farman, paa Skandinaviens-Ruten. Paa de europæiske Ruter blev der i 1936 fløjet med de nye Potez 62 samt de lidt ældre Dewoitine 333. En Udvikling af sidstnævnte, D 338 med optrækkeligt Understel, er nu indsat paa London—Paris—Marseille Ruten. Paa denne Rute er det ogsaa Meningen engang i nærmeste Fremtid at indsætte den 4-motorede Farman 224, der vakte saa stor Opsigt ved Luftfartsudstillingen i Paris i 1936. Red. C. G. Grey, The Aeroplane, skrev om den, at den har »indbyggede Luftmodstande«, hvortil en kendt amerikansk Luftfartsmand bemærkede: »Javel, men saa har den til Gengæld indbygget Fortjeneste«. I denne Maskine er der »Bar-Bibliotek« med 3 Lænestole

og Boghylde, Buffet med 2 Siddepladser og 2 Staapladser. Desuden har F 224 et Bridgerum med 2 Spilleborde, en Privatkabine til 4 Personer, Fællessalon til 16 og et Udkiksvindue i Næsen til 9 Personer. Der er 2 W.C.'er og et Vasketoilet.

Paa Middelhavsruterne gik man hurtigt væk fra den langsomme Cams 53 og gik over til at bruge den 3-motorede Breguet, Saïgon (udviklet af den engelske Short Calcutta) samt den 4-motorede Lioré-et-Oliver H 242. Paa Ruterne i Nordvest-Afrika var der blevet fløjet med enmotorede Latécoeré 26 og 28. Disse Typer er blevet afløste af Wibault 283, Breguet 393 og Dewoitine D 333. Paa den orientale Rute er der først blevet anvendt Dewoitine D 332, og senere er den afløst af D 333. Paa denne Rute vil der nu blive indført en stor 4-motoret Marcel Bloch 160 med Plads til 24 Passagerer i Dagtrafik og Køjeplads til 16 i Nattrafik. Dens Rejsefart er 330 km/Tim. I Sydamerika blev Aeropostales gamle enmotorede Potez 25'er afløst af Breguet 393 og den hurtige Potez 62, der er en tomotoret højvinget Kabinemaskine til 14 Passagerer. Den er den hurtigste Maskine paa de regulære Ruter med en Hastighed paa 275—300 km/Tim. Spørgsmaalet om Landmaskine kontra Vandmaskine paa den gamle Aeropostale Rute til Sydamerika blev nu brændende. Denne Rute var oprindeligt lagt ad paa en 9 Dages Postforbindelse mellem Frankrig og Latinamerika, hvor selve Oceanoverfarten blev foretaget i hurtige Postdampere, avisos. Tyskerne begyndte nu at vise Interesse for en Luftpostforbindelse med Sydamerika. Det fik Air France's Planer om en 100 pCt.'s Luftpostforbindelse med Brazilien og Argentina til at tage en fastere Form. Air Frances Flyvninger over Sydatlanten begyndte med enkelte Flyvninger udført af den berømte, nu afdøde Pilot M. Mermoz i Arc-en-Ciel, en lavvinget Couzinet 70 (3 Hispano Suiza), som er en Landmaskine. Man var klar over, at Anvendelsen af Landmaskiner var galt i Teorien, skønt man i Praksis havde haft Held med dem. Sagen var, at i 1933 var der endnu ikke udviklet en flermotoret Langdistanceflyvebaad, som egnede sig til denne Rute. I 1934 fløj den første Flyvebaad, en Latécoére 300, »Sydkorset«, over Sydatlanten. Saa eksperimenterede man med en Flyvebaad af lignende Type, nemlig en Bleriot 519, »Santos Dumont«. Man har med stort Held anvendt en anden Type Landmaskine, Farman 220 (4 Hispano), som er en Udvikling af en 4-motoret Bombemaskine. Da Mermoz nys forsvandt med en Laté 301, gik man foreløbigt over til kun at anvende Farman 220, »Centaure«. Denne bestandige Skiften med Typer fra Land- til Vandflyvemaskiner og omvendt viser, at Air France endnu kun staar paa Forsøgsstadiet paa denne Rute. Hidtil er der kun lejlighedsvis blevet medtaget Passagerer. Men for Tiden bliver der eksperimenteret med 4-motorede Langdistanceflyvebaade af Typerne Loire 102, Bretagne og Lioré-et-Olivier H 47, der begge er saa store, at de er i Stand til at medtage Passagerer paa det store Stræk over Sydatlanterhavet.

Ruterne.

Air France's Ruter strækker sig over 4 Verdensdele og 37 Lande. Det europæiske Rutenet er 16.635 km langt. Som en Edderkop i sit Spind er Paris' store Centrallufthavn, Le Bourget, i sit vidt forgrenede Rutenet. Ruten Paris—London visa versa er en af Verdens mest trafikerede med 5 Forbindelser i hver Retning daglig. Desuden er Paris gennem Air France i Forbindelse med Cherbourg, Bruxelles / Amsterdam - Hamb. - Kbh. - Malmø - Stockholm, Køln - Berlin, Strassburg - Nürnberg - Prag / Varsjava - Wien - Budapest - Belgrad / Sofia - Bukarest - Stambul, Lyon / Genève - Marseille - Cannes, Toulouse - Barcelona, Bordeaux - Madrid, Marseille er i Flyvebaadsforbindelse med Alcudia - Algier, Ajaccio - Tunis, Neapel - Korfu - Athen - Castellorizo - Tripoli / Beyrouth. Middelhavsruten til Tripoli fortsættes med Vandflyvemaskiner til Orienten over Damaskus - Bagdad - Bushire - Jask - Karachi - Jodphur - Allahabad - Kalkutta - Akyab - Rangoon - Bangkok / Saïgon - Vieh - Tiane - Hanoï, hvorfra der er Forbindelse med Hongkong gennem det kinesiske Luftfartselskab. Hele Indo-Kina Ruten er ialt 10.249 km lang. Marseille er ogsaa Udgangspunktet for den nordvestafrikanske Rute, som gaar via Barcelona - Alicante / Oran - Tanger - Casablanca - Agadir - Cabo Juby - Villa Cisneros - Port Etienne - St. Louis - Dakar. Rutenettet i dette Omraade er 3165 km langt. Den 5. Februar 1935 begyndte Air France ugentlige Postflyvninger over Sydatlanten mellem Dakar og Port Natal, en Strækning over aabent Vand paa ialt 3090 km. Den 20. Juli 1936 fandt Overflyvning Nr. 100 Sted. Fra Port Natal gaar Ruten videre Syd paa over Bahia - Rio de Janeiro - Santos - Montevideo - Buenos Ayres, Mendoza - Santiago. Med Indførelse af Potez 62 blev det muligt at medtage Passagerer over Andesbjærgene. Hvis man lægger et Brev i Postkassen i Paris Søndag, vil Brevet blive afleveret i Santiago i Chile følgende Onsdag efter at være blevet ført 14.880 km gennem Luften. Rutenettet i selve Sydamerika er 9183 km langt.

Nu, da der er blevet Liv og Røre om Flyveruterne over Nordatlanten, vil det blive spændende at se, om Air France alligevel ikke ogsaa vil yde sin Indsats paa eller rettere sagt over dette Ocean. Erfaringerne har Franskmændene jo fra Sydatlanten. Maaske vil det store Luftkapløb mellem New York og Paris nu til Sommer faa saa gunstige Resultater, at Lavinen vil rulle.

Sir John.

»AVIATOR«

»Aviator«s Formand, Hr. Ingeniør C. Nielsen, skriver i Anledning af Udstillingen om Foreningens Historie:

SVÆVEFLYVERFORENINGEN »AVIATOR« er stiftet den 10. Okt. 1932, er Medlem af Dansk Svæveflyverunion og som saadan tilsluttet »Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab«.

Foreningens Formaal er at fremme Kendskabet og Interessen samt lette Adgangen til Flyvning, saavel med som uden Motor.

Foreningen har indtil Dato ført en stille, omend ikke uvirksom Tilværelse, — al Begyndelse er jo som bekendt svær, hvilket vi i allerhøjeste Grad har erfaret under vor Tilværelse.

Vanskeligheder og Modgang har Gang paa Gang taarnet sig op og truet med at kuldkaste alle vore Forhaabninger og Arbejde, men den jyske Sejghed har ogsaa sejret denne Gang, og vi staar nu idag fuldt udrustet til at paabegynde Flyvningerne.

Aviator fik en uheldig Start, hvilket skyldtes den »hjælpende« Haand, som en Forening dengang var saa elskværdig at række os, og det skulde ogsaa snart vise sig, at den virkede mere hæmmende end fremmende, men hvorom alting var, fik vi dog startet et Byggehold, og Arbejdet kunde tage sin Begyndelse.

Aviator var den første Svæveflyveforening i Provinsen, og de unge Mennesker, der var tilsluttet Foreningen, stod uden noget Kendskab til det, de indlod sig paa, ja, man kan sige, de var fuldstændig uskyldige.

Arbejdet paabegyndtes først paa Aaret 1933, men som det altid gaar, havde de fleste af Medlemmerne ikke den Energi, som de havde tiltroet sig selv, og Resultatet var, at de enkelte energiske, der blev tilbage, først stod flyveklar i December 1934.

Den første Flyvning blev paabegyndt den 6. Januar 1935, men den Modgang, vi tidligere havde stiftet Bekendtskab med, havde ikke forladt os, idet vi efter nogle faa Flyvninger havarerede den 16. April 1935 saa grundigt, at det ikke kunde betale sig at bygge Planet op igen.

Det er forstaaeligt, at Medlemmerne, thi endnu var de i Flertal, tabte Modet, der var jo ikke store Udsigter til, at man kunde lære at flyve paa denne Maade.

Derfor flygtede de vantro, og kun de absolutte Optimister blev tilbage, 3 à 4 i Tal.

Efter endnu at have begravet sig i Værkstedssvæveflyvningen en Tid lang, staar vi nu med Belønningen for vort Arbejdes Udholdenhed, et Skoleplan klar til Flyvning og et Plan til, der kun mangler Beklædning.

Det er vort Haab, at vi nu har været gennem de fleste af en Svæveflyvers Vanskeligheder, ligesom vi haaber, at denne Udstilling maa bidrage til at skabe et mere intimt Samarbejde mellem de forskellige Organisationer, der staar bag al dansk Flyvning, og Svæveflyverne, saaledes at der rækkes Svæveflyverne den hjælpende Haand, som de i allerhøjeste Grad fortjener, thi eet staar fast:

Den danske Ungdom *vil* flyve, ligegyldig hvor store Vanskelighederne end er — og de naar det.

- Og saa skal Modellen i Luften!

FLYV har i det sidste halve Aar bragt Tegninger til 4 Svævemodeller og en Motormodel. Derfor kan man vel med nogen Ret sige, at nu er Tiden inde til at behandle den rent praktiske Side af Modelflyvningen. Der findes 3 Startmetoder, nemlig Jordstart, Haandstart og Højstart.

Motormodeller.

Jordstart af Motormodeller lader sig sjældent gøre fra den naturlige Overflade. I Reglen kan man anvende en særlig planeret Flade, Cementbane eller et stort Stk. Linoleum. Der kræves et stort Kraftoverskud af Motoren for at faa Modellen til at hæve sig. Naar Motoren er trukket tilstrækkeligt op, tager med højre Haand om Modellens Fuselage og med venstre holder man Propellen. Man stiller Modellen paa Jorden med Næsen imod Vindretningen og slipper først Propellen og saa Kroppen dog uden at skubbe Modellen i Gang. Mindre Modeller med højregaaende Propel har især Tendens til at hælde til modsat Side (torque), som i Reglen ender med, at Vingen kører langs Overfladen. Derfor skal man starte mindre Modeller med Næsen en Smule til højre for Vindretningen.

En Motormodel indflyves først som Svæveplan ved Haandstart. Naar dens Flyveegenskaber som Svævemodel er i Orden, kan man trække den op. Hvis det er nyt Gummi, skal man gaa gradvis til Værks. Man holder med højre Haand om Fuselagen lige bagved Vingen og med venstre Propellen. Saa slippes Propellen, og man sender Modellen af Sted med et let Skub. Hvis der er Vind, kan man starte Modellen skraat op mod denne, og Planet vil stige, vende og flyve med Vinden. Hvis Kastet er rigtigt udført, er det en god Metode til at sætte Længderekord paa. Hvis man starter Modellen med for stejl Stigning, risikeres at den mister Farten, staller og »borer Petroleum«. Selvom en Model er startet rigtigt, kan den alligevel stige og stalle. Denne Skavank kan rettes paa 2 Maader: enten skubbes Vingen tilbage (lidt ad Gangen), eller man lader Propellen trække lidt nedad. Man bør dog først undersøge, om Haleplanets Indfaldsvinkel er lig 0°, før man anvender omtalte Trimmingsmetoder.

Svævemodeller.

Naar man har sikret sig, at Vingens Stilling i Forhold til Fuselagen er rigtig, altsaa med Tyngdepunktet lodret

Fig. 1

under Opdriftscentret eller en Smule foran, og at Modellen er fuldkommen ens i begge Sider, kan man begynde Indflyvningen. Det er klogest at vælge en Dag med omtrent Vindstille. Man holder med højre Haand om Kroppen lige under Tyngdepunktet eller ved større Modeller et Stykke bagved og med venstre Haand støttende Forpartiet som vist paa Fig. 1. Man skal kaste Modellen mod Vinden, og Kastet skal nærmest have Karakter af et blidt Skub. Man skal sende Planet af Sted i en Retning mod et Punkt en 30-35 m foran sig. Hvis der kastes for kraftigt eller en Smule over den vandrette Linie, vil Modellen ofte stige voldsomt, tabe Farten, synke igennem for at dykke med Snuden i Jorden. Tendenser til for kraftig Stigning fjernes ved 1) at skubbe Vingen tilbage, 2) at give Planet mindre Indfaldsvinkel, f. Eks. med et Stykke Papir el. lign. ind mellem Vingens Bagkant og Kroppen, 3) at give Modellen større Blyballast i Næsen. 3) skal man helst undgaa, da Svævemodellens Vingebelastning derved bliver større, end der er godt for en termisk Varighedsflyvning. Paa den anden Side maa Modellen ikke gerne have »en Glidevinkel som en Murstens«. For at undgaa dette, kan man gaa den modsatte Vej, anvist i 1), 2) og 3). Hvis man kaster Modellen for kraftigt og stejlt ned mod Jorden, risikerer man, at Luftkompressionen mellem Jorden og Vingen bliver saa stor, at Modellen stiger med en Stejlhed, der resulterer i Stall. Hvis Vindhastigheden ligger omkring Modellens Flyvehastighed, kan man afprøve dens aerodynamiske Afbalancering ved holde den som vist i Fig. 1 og saa forsigtigt slippe den. Den afbalancerede Model vil saa holde sig i Ligevægt i Svævning, som Fig. 2 viser. Man skal være parat til at gribe hurtigt ind, hvis Modellen viser Tegn til at tage Løbepas. I stærk Vind er det klogt at give Vingen mindre Indfaldsvinkel og mere Blyballast i Næsen. Hvis man nemlig vil sætte Længderekord med Haandstart i Blæst, kan man med ovennævnte Forandringer kaste Modellen med Vinden. Kastet skal da være saa kraftigt, at Modellens Hastighed bliver lig dens Flyvehastighed plus Vindens Hastighed. Metoden er imidlertid meget farlig, men kan altsaa anvendes.

Modelsvæveflyvningen kulminerer i Højstarten. For at en Model skal kunne anvendes hertil, maa den være forsynet med en Højstartskrog, som anbringes paa Fuselagens Underkantliste lodret under eller rettere sagt en Smule foran Tyngdepunktet. Paa denne Krog hænges en Ring, som er bundet fast til Enden af en lang tynd, let men dog stærk Snor, hvis anden Ende i Vindsiden holdes af en Kam-

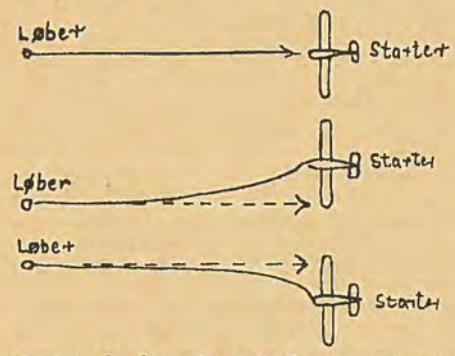
Motormodellen H.N. 12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger (ny Prisliste).
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn N.

K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY":
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.
Model Materiale » Tarm

merat, Løberen. Snoren skal hænge lodret ned i en stor Bue, hvis dens Længderetning er i Vindens. Man har saaledes altid en fin Vindretningsviser ved Haanden. Fig. 3 viser a) den rigtige Opstilling til en Højstart, b) viser at Starteren er til højre for Vindretningen, c) til venstre for denne. Høj-



starten i sig selv minder meget om Starten af en Drage. Naar Starteren er klar, vinker han til Løberen, der slæber Modellen i Luften ved at løbe hurtigt. Løberen og Starteren starter saa Løbet samtidigt. Starteren holder paa Modellen, saa at den hviler løst i Haanden. Naar der er tilstrækkelig Fart paa, er Opdriften saa stor, at Svævemodellen forlader Haanden. Modellen vil da dreje sig omkring Tyngdepunktet, indtil Højstartssnorens Forlængelse gaar gennem dette. Modellen vil stige næsten lodret først, idet den vil bevæge sig i en Ellipsebane. Modellen vil naa sin vandrette Flyvestilling omtrent over Løberen, paa hvilket Tidspunkt han skal sagtne Farten, og Ringen glider af Krogen. Løberen skal under Startløbet have Kontrol med, om Modellen stiger normalt. Hvis den svinger ud til en af Siderne, skal han øjeblikkelig kaste Snoren fra sig bagud. Modellen frigøres da for Trækket, Ringen glider af sin Krog, og Modellen vil sædvanligvis rette sig op. Det er altid banlyst at udløse Modellen under Stigning, thi Havarering vil som Regel blive Resultatet, idet Modellen mister Farten, staller og dykker. Paa den anden Side kan man bortødsle noget af Højden ved at udløse for sent, idet man slæber den nedad igen. Det er klogt at anbringe en lille farvet Klud i Højstartsringen, da man saa er i Stand til at se det nøjagtige Tidspunkt for Udløsningen, hvilket har Betydning ved Tidtagning. Hvis man er alene, kan man i Løberens Ende fastgøre en Gummisnor af en Længde paa 25 pCt. af den samlede Snorlængde. Den løse Gummisnors Ende fastgøres paa en eller anden Maade, f. Eks. til en Cykel. Starteren hænger Ringen paa Krogen og gaar tilbage, indtil Gummiet er udspændt til 3 Gange den normale Længde. Han slipper Modellen, som stiger hurtigt til Vejrs som ved en normal Højstart. Det er den saakaldte Katapulthøjstart. Hvis der er Vindstille, eller kun en svag Brise rører sig, kan det være vanskeligt at faa en Svævemodel ret højt til Vejrs. Man skal løbe meget kraftigt for at faa tilstrækkelig Opdrift. Hvis derfor Terrænet tillader det, kan Løberen paa en Cykel trække Modellen op. En anden Metode til at faa et Modelvæveplan startet paa i Vindstille er: fastgør den løse Ende af Snoren, som gaar gennem et Nøglehoved eller Trisse, som Løberen holder, og derfra hen til Starteren. Modellen vil da blive startet med en Fart, der er den dobbelte af Løberens. Løber han med en Fart af 5 m/Sek., bevæger Modellen sig med en Fart af 10 m/Sek. (Se Fig. 4).

Johs. Thinesen.

Fig. IV

FRA MODELKLUBBERNE

Klubberne i Gentofte slutter sig sammen.

TIRSDAG den 2. Marts har de tre Modelflyveklubber: »Globus Aero Klub«, Skovshoved Modelflyveklub og Hellerup Modelflyveklub dannet en Sammenslutning, som de kalder G. M. S., Gentofte Modelflyveklubbers Sammenslutning. Sammenslutningen optager alle Modelflyveklubber i Gentofte Kommune og opfordrer herved den flyveinteresserede Ungdom i Gentofte til at samle sig i Klubber og lade disse optage i G. M. S. Al Hjælp og Støtte ved Starten gives ved Henvendelse til Formanden, Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

Ny Modelflyveklub.

DEN 4. Marts blev der dannet en Modelflyveklub i Esbjerg. Klubbens Navn er »*Stormsvalen*«. Til Formand valgtes Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsens gade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, København.
v/ Hr. V. Jensen, Markmandsgade 10, Kbh. S.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Svelgaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

KZ 1

KRAMME - LUFTHAVNEN

KASTRUP 868

Meddelelser fra Selskabet.

Udstillingen i Aalborg og Aeronautisk Selskab.

PAA den store Udstilling i Aalborghallen d. 8.—11. April koncentreres alle Kræfter paa at vise Flyvningens Udvikling og nuværende Stade. Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab arbejder stærkt paa at udbrede Kendskabet til alt vedrørende Flyvning og paa at samle alle Interesser til en fælles og kraftig Indsats for at forbedre Flyvningens Vilkaar her i Landet.

Støt derfor dette Arbejde ved at indmelde Dem i Aeronautisk Selskab og høst tillige alle de Fordele, der følger med at være knyttet til denne Organisation. Kontingentet er 10 Kr. aarlig, og Indskud er 5 Kr. Medlemmer modtager »Flyv« gratis som Medlemsblad. Indmeldelse modtages ved Selskabets Stand paa Udstillingen samt paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, København K.

Generalforsamlingen d. 22. Marts.

SELSKABETS Generalforsamling fik i Aar et stilfærdigt Forløb — man fristes næsten til at sige et lidt for stilfærdigt Forløb, al den Stund lidt saglig opbyggende Kritik altid er en nødvendig Spore selv for den bedste Bestyrelse, der derigennemm kan faa anvist nye Veje, nyt Arbejde til Fremme af den Sag, den tjener.

Men Oppositionen blev som sagt hjemme i Aar, og Dirigenten, Landsretssagfører C. A. Kofoed, fik et saare let Hverv at bestride. Formanden, Havnedirektør Laub, aflagde Aarsberetningen og mindedes først de syv unge Flyvere fra Flaade og Hær, der i det forløbne Aar havde mistet Livet under Udførelsen af deres Tjeneste. Forsamlingen sluttede sig til Formandens smukke Ord ved at rejse sig. Formanden gennemgik derefter dansk Flyvnings Udvikling i 1936 uden dog at nævne den yngste Ungdoms i Virkeligheden ret interessante og lovende Indsats gennem Modelflyvningen. Forhaabentlig faar denne Sportsgren sin absolut fortjente Plads i Selskabets Bevaagenhed i det Aar, der nu er inde, for uden Modelflyvning er Arbejdet paa at gøre det danske Folk airminded omsonst. Det lyder maaske som en Frase, men det er nu engang en Realitet.

Selskabets tidligere Formand, Ingeniør G. Krebs, blev under Forsamlingens levende Tilslutning udnævnt til Æresmedlem som en Tak for det overordentlig store, opofrende Arbejde, han gennem en lang, lang Aarrække havde udført til Gavn og Trivsel for Selskabet. Den nye Flyvemillionær, Luftkaptajn Harald Hansen, fik under Klapsalver overleveret Selskabets Plaquette.

I Stedet for Ingeniør Krebs, der som Æresmedlem er udtraadt af Bestyrelsen, og Professor Th. E. Thomsen, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Orlogsværftets Direktør N. K. Nielsen og Ingeniør Gunnar Larsen til Bestyrelsen.

Under Aflæggelsen af Aarsberetningen udtalte Formanden: »*Det maa i det kommende Aar være hvert Medlems Pligt at skaffe mindst eet nyt Navn tilført Selskabets Medlemsprotokol*, for jo flere Medlemmer Selskabet har, des bedre kan det virke for Flyvningens Sag herhjemme.«

Selskabet har i Øjeblikket mellem fire og fem Hundrede Medlemmer. Med den aabenbare Interesse, der er for Flyvning herhjemme, burde dette Antal let kunne fordobles, men det kræver altsaa en Indsats af Medlemmerne. Mon det ikke var værd at prøve paa at gøre en saadan Indsats — for Sagens Skyld?

PAA FLYVESKOLE

VI.

Teori —

LIVET er som bekendt ikke lutter Lagkage, og paa samme Maade kan man sige om Flyveskolen, at den er ikke Flyvning alt sammen; ind mellem hver »Time« (paa 15—20 Minutter) i Luften kan der gaa Dage, hvor Vejr og Vind, Motorer og Apparater har rottet sig sammen om at forhindre os i at komme lidt til Vejrs.

Var Timerne i Luften korte, saa var de jordbundne Timer af næsten uendelig Længde og tilsyneladende uden megen Værdi for det, vi mener er Hovedsagen og Maalet for det hele: Flyvningen. Dagen begynder altid med en hyggelig Opsang af vores »Vækkeur«, som hurtigt faar os ud paa en længere Løbetur, giver os en Omgang fritstaaende Øvelser (»Niels Bukh« kaldes de, men jeg tvivler paa, at denne vil kendes ved dem), derefter en Time »med Spand og Klud«, hvor vi lærer at bruge »det vigtigste Vaaben«, d. v. s. Gulvskrubben, og saa mener man aabenbart, at vi er tilstrækkeligt beroligede til, at vi kan sidde stille til Teori i et Par Timer.

Og hvilke Timer! Her er Danmarks fineste Eksperter, hver paa sit Felt forsøgende at give os Flyveelever lidt Forstaaelse af deres Speciales umaadelige Betydning for Kunsten at flyve; vi ved, at Motoren løber hurtigere rundt, naar man flytter et lille Haandtag frem, men nu vil man lære os, hvorfor den gør det; vi ved, hvordan en Flyvemaskine ser ud, men nu vil man lære os, hvad der er indeni den, hvorfor den ser saadan ud, og hvorfor der er alt det i den. — Det er svært.

Hvorfor skal jeg mon lære, hvordan et Maskingevær skilles ad og sættes sammen igen, naar det eneste, jeg kan gøre i Luften, hvis det ikke vil virke tilfredsstillende, er at foretage et Par Ladegreb; hjælper det ikke, faar Bøssemekanikeren det til Reparation straks efter Landingen. Jeg kan heller ikke forstaa, at man vil have, vi skal lære Fægtning, for jeg har i det mindste aldrig hørt om nogen Flyver, som begyndte Kamp paa Kaarde eller Bajonet med Flyveren i en anden Flyvemaskine et Par Kilometer over Jorden. Og Meteorologi er da ogsaa ret unødvendig, naar man er vant til at tage saavel Vejr som Klø i den Rækkefølge, det falder. Ogsaa Navigation prøver man at lære mig noget om, men har man et godt Kort med Ruten indtegnet, er det vel det vigtigste, — hvad skal Observatøren ellers bestille; og paa samme Maade med Signalering og Radiotelegrafi; man kan dog ikke tage Brødet ud af Munden paa dem, der ikke har andet at bestille.

Saa er det dog mere forstaaeligt, at vi i nogle ledige Timer bliver sat til at skille en Flyvemotor i saa mange Stykker som muligt, for det har dog en vis Betydning, at man selv kan ordne den Side, hvis Cyklen, Motorcyklen eller Automobilen trænger til Rengøring indvendig; kan man selv skille den Slags Ting ad og gøre dem pænt rene, kan man altid for gode Ord og Betaling faa en Mekaniker til at sætte det sammen igen, forudsat at der ikke er blevet alt for mange Stumper borte; men selv prøve paa at faa det til at snurre rundt igen, skal man være meget forsigtig med, ellers risikerer man, at det gaar som med mit nye Vækkeur, som sagde lidt underligt indvendigt; da det skulde til at gaa igen, løb det løbsk (Skraldemanden fik det).

Jeg bruger ogsaa en hel Del Timer til at sætte mig ind i, hvordan en Faldskærm skal lægges sammen; det er svært, og jeg synes, det vil være en større Betryggelse for mig at vide, at en Faldskærmsekspert har lagt min Faldskærm sammen, end at jeg selv har gjort det.

Fodbold spiller vi, og Skiveskydning dyrker vi paa Flyveskolen, men »Praktisk Flyvning« findes ikke paa Timeplanen, før Teorien er overstaaet.

—z.

Aalborg-Udstillingen.

(Fortsat fra Side 5)

ene Aften blive holdt paa Fransk, den anden paa Tysk, men begge Aftener kommer der Tolk til Stede. Foredragene ledsages af Lysbilleder.

Som det vil kunne ses af ovenstaaende, faar Luftfart-Udstillingen i Aalborg et betydeligt Format, og at den omfattes med Interesse andre Steder end i Nordjylland, ses bl. a. deraf, at et af de store Blade i Gøteborg er traadt i Forbindelse med Udvalget for at faa arrangeret en Rejse til Aalborg i Forbindelse med Udstillingen.

Aeronautisk Selskab bistaar Udstillingen med Raad og Daad, og Selskabets tidligere og mangeaarige Formand, Ballonskipperen Ingeniør Krebs, har indvilget i at overtage Posten som Udstillingens Præsident.

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Luftmarinen kalder.

I August Maaned paabegyndes ved Søværnets Flyveskole en Flyverklasse efter de Retningslinier, der er fastsat i Lov om Søværnets Ordning af 23. Marts 1932.

Det er Flyverklassens Formaal at skaffe Flyvevæsenet et Flyveofficerspersonel, der med Liv og Lyst helliger sig sin Gerning, og som er i Besiddelse af den nødvendige teoretiske og praktiske Dygtighed i Forbindelse med saadan almindelig Dannelse, der fordres af velopdragne unge Mennesker.

Forudsætningerne herfor er bl. a. et frejdigt Sind og et veludviklet Legeme, at visse teoretiske Forkundskaber er til Stede samt — sidst men ikke mindst — Lyst til Lufttjeneste og til Militærlivet.

Adgangen er aaben for alle, der indenfor en Alder af 20—26 Aar har de nødvendige Forudsætninger, herunder dansk Indfødsret m. m.

En af følgende Eksaminer kræves:

Studentereksamen,
Styrmandseksamen,
Adgangsprøven til polyteknisk Læreanstalt —.Danmarks tekniske Højskole — eller anden tilsvarende Uddannelse, dog mindst Realeksamen.

Uddannelsen, der er gratis, varer ialt ca. 16 Maaneder.

Alle nærmere Oplysninger faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse til Flyvevæsenets Kontor, Quinti Lynette, Refshalevej, København K.

Ansøgningsfristen udløber den 26. April d. A.

HERHJEMME FRA

Radiobaake til Kastrup Lufthavn.

I den nærmeste Fremtid vil Kastrup Lufthavn sikkerhedsmæssig se, komme paa Højde med de bedste Lufthavne i Verden, idet det længe ventede Baakeanlæg vil blive installeret. Pengene — ca. 170.000 Kr. — er bevilget, og for ganske nylig er Anlæget blevet bestilt hos Telefunken. Anlæget vil blive opstillet saaledes, at Indflyvningsretningen bliver fra Sydøst mod Nordvest. Forsignalet anbringes paa Dragørfortet og Hovedsignalet 300 m Syd for Pladsens sydøstlige Hjørne.

Trafikministerens Luftrejse over Atlanten.

DET tyske Luftfartsministerium i Forbindelse med Deutsche Lufthansa har indbudt Trafikminister *Fisker* til at foretage en Rejse med Luftskibet »Hindenburg« paa en af dets første Rejser i Aar over det nordlige Atlanterhav, og Ministeren har taget imod Indbydelsen. Rejsen kommer til at gaa fra Frankfurt til New York uden Mellemlanding, en Tur, der varer mellem 50 og 55 Timer. Efter Ankomsten til New York er Ministeren af det store amerikanske Lufttrafikselskab »Transcontinental and Western Air« blevet indbudt til en Luftrejse tværs over det amerikanske Kontinent. Ministeren, der ogsaa med Tak har modtaget denne Indbydelse, kan glæde sig til en storslaaet Oplevelse.

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Fig. 14 og 15 viser to Eksempler paa de mest moderne Bjælkekonstruktioner, hvoraf Fig. 15 viser den, der er mest anvendt.

Som det fremgaar, er Bjælken opbygget af en Over- og Underpart, og til Slut er det hele beklædt med Krydsfinér paa begge Sider.

Ved denne Konstruktion opnaar man, at Bjælkebelastningen kan opløses i rene Træk- og Trykspændinger, og ved Sammenlimning af Over- og Underpart af Lameller (den saakaldte Krydslimning) opnaas der et

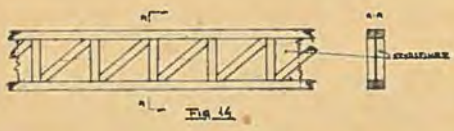


Fig. 14

ensartet Træ-Tværsnit uden Revner og andre Fejl, der gør Styrkeberegningerne usikre.

Ligeledes kan man med denne Konstruktion opnaa større Variationer i Formgivningen af Plancelle-Konstruktionen.

Men som det fremgaar af Fig. 15, kræver det en overordentlig stor haandværksmæssig Færdighed at kunne udføre en saadan Bjælke med den Nøjagtighed og Omhyggelighed, som er en absolut Betingelse for at opnaa det, der er stilstræbt ved denne Konstruktion.

Det principielle i Konstruktionen skal jeg ikke komme nærmere ind paa, idet det kræver et intimt Kendskab til Statik for Forstaaelsen, og falder saaledes uden for disse Artiklers Rammer, jeg skal nøjes med at forklare, at de Kræfter, der paavirker Bjælken under Udøvelse af de forskellige Former for Flyvning, kan optræde modsat rettet, hvilket er Grunden til, at Bjælken skal beklædes med Krydsfinér paa begge Sider.

De moderne Bjælkekonstruktioner er i det hele taget saa interessante, at der kunde skrives Side efter Side om dem, men da det sikkert vil være uforstaaeligt for de fleste, vil jeg indskrænke mig til at sige til alle danske Svæveflyvere:

»Den Standard, Kvalitet og Skønhed, der præger de moderne Svæveplankonstruktioner, er ikke opnaaet ved at svømme rundt paa Overfladen af Problemerne, men ved at trænge til Bunds i dem.«

—o—

Udrustet med det Kendskab, der er givet gennem Artiklerne om Træet og dets Egenskaber samt de omtalte Bjælkekonstruktioner, vil det være naturligst at overføre dette til et Par Eksempler.

1) Opbygning af en Plancelle-Halvdel med Brædtbjælker.

2) Opbygning af en Plancelle-Halvdel med Bjælke, bestaaende af Over- og Underpart, sammenlimede af Lameller.

For Eksempel 1 findes der sikkert ikke et Eksempel, der er mere kendt herhjemme end Plancellen til et »Stamer Lippisch« Skoleplan, og da dette Skoleplan sikkert endnu har en lang Fremtid for sig herhjemme, vil en Omtale heraf være paa sin Plads.

Jeg skal villigt erkende, at Stameren, som den ogsaa kaldes, er ved at fortrænges af de mere moderne Konstruktioner, men i denne Forbindelse betyder moderne Konstruktioner kun en kønnere og sikkert ogsaa mere hensigtsmæssigt Formgivning, men samtidig kompliceres Konstruktionen, saaledes at man fjerner sig det, der er Formaalet med Stameren, nemlig:

»Et Skoleplan, der kan fremstilles af enhver Selvbygger og for et overkommeligt Beløb.«

For Eksempel 2 skal jeg omtale en af Ing. Wolf Hirth i 1935 konstrueret Svæveplan Type »Wolf« I.

Dette Svæveplan hører til Ing. Hirths ypperste Konstruktioner og vil sikkert faa en Fremtid herhjemme.

(Fortsættes i næste Nr.)

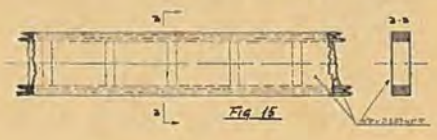


Fig. 15

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936« afholdt sin ordinære Generalforsamling den 15. Febr. Det blev vedtaget at nedsætte Aldersgrænsen for Optagelse af nye Medlemmer til 18 Aar. Den tidligere Formand, Hr. Knud Ulstrup Hansen, fratraadte, grundet paa manglende Tid. Som Formand valgtes Klubbens Kasserer, Hr. Mekaniker Johannes Olsen, eenstemmigt, og til Kasserer valgtes Hr. R. Keiler. Til Sekretær valgtes Hr. K. H. Jensen.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB har faaet Lokaler i Dybbølsgade 11, hvor der arbejdes hver Tirsdag og Fredag fra Kl. 19—22.

HASLEV FLYVEKLUB afholder Udstilling i Haslev i Dagene den 24.—25. April.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«'s nye Adresser er: Svæveflyverklubben »Maagen af 1936«, v/ Hr. Johs. Olsen, Guldbergs Plads 8. Værksted: Fredericiagade 25, Kbh. K.

EFTER Henstilling fra Hr. Ing. C. V. Thymann har »Dansk Svæveflyver Union« antaget Hr. stud. polyt. Carl Johansen som Tilsynsførende med Svæveplaner for Sjælland og Øerne.

Hr. stud. polyt. C. Johansen, der er velkendt af næsten alle danske Svæveflyvere, redigerer desuden Unionens tekniske Brevkasse, og det maa regnes for en Gevinst for Svæveflyvningen i Danmark, at Hr. Johansen har tilsagt os sin Støtte, for hvad han ikke ved om Bygningen af Svæveplaner, er ikke værd at vide.

Dog har Unionen ikke mistet Hr. Ing. C. V. Thymann som Tilsynsførende af den Grund. Ing. Thymann staar til Stadighed til Disposition for Unionen med Raad o. l.

DER er allerede i 1937 udstedt 8 nye Certifikater i følgende Klubber:

Slagelse Flyveklub,
Køge Svæveflyverklub,
Dansk Svæveflyverskoles Klub.

»A« Certifikater:

Hr. Chr. Andersen, Slagelse Flyveklub,
Hr. Karl Nielsen, Slagelse Flyveklub,
Hr. H. Grauengaard, Slagelse Flyveklub.
Hr. Viggo Petersen, Køge Svæveflyverklub.

»B« Certifikater:

Hr. Edmond Syrovy, Køge Svæveflyverklub.
Hr. E. Ploug Hansen, Køge Svæveflyverklub.
Hr. Gunnar Larsen, Køge Svæveflyverklub.

»C« Certifikater:

Hr. Sigurd Sjøholm, København.

»Dansk Svæveflyver Union« byder hermed d'Hrr. Velkommen i vore Rækker af Svæveflyvere.

ET ubeklædt Svæveplan af Stamer og Lippisch Typen er til Salg. Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til »Dansk Svæceflyver Union«, V. Fælledvej 41, Kbhvn. V.

Flyveulykken i Sundet.

Kaptajnløjtnant K. Riemann.

KAPTAJNLØJTNANT i Flaaden Knud Riemann var født i Kbhvn. den 21. September 1906 og efter at have gennemgaaet Søofficersskolen udnævntes han til Søløjtnant i 1928. I 1931 blev han uddannet som Flyver og hurtigt fik han betroede Opgaver at løse indenfor den sømilitære Luftfjeneste. Afbrudt af enkelte Udkommandoer til Søtjeneste virkede han i lange Perioder ved 2. Luftflotille i Ringsted, hvor han tilmed ved flere Lejligheder fungerede som Stationschef. I de seneste Aar var han Fører af 9. Luftgruppe og ledede som saadan de højst betydningsfulde Forsøg og Prøver med Torpedoplaner, som har tilvejebragt en meget væsentlig Del af det Erfaringsgrundlag som nu foreligger med Hensyn til Kast af Torpedoer fra Luftfartøjer. Det er saaledes en baade omfattende og værdifuld Indsats som Kaptajnløjtnant Riemann har ydet i den Tjeneste, som saa øjensynligt havde hans fulde og varme Interesse. Men uden hans teoretiske og praktiske Dygtighed og Energi kunde denne Indsats ikke være præsteret.

Ved hans Død den 11. Marts 1937 ved Luftfartøj Nr. 113' Forlis følte usædvanlig mange Mennesker personlig Sorg over Tabet af denne lyse Mand, som havde saadanne Karakteregenskaber, at alle som mødte ham eller kendte ham maatte nære Sympathi for ham.

FLYVERLØJTNANT II H. H. Johansen gik ud fra Flyveskolen i December 1936 med en smuk Eksamen.

De Skoleofficerer, der har haft med ha mat gøre under hans 16 Maaneders Uddannelse paa Skolen, giver ham det Skudsmaal, at det var en velbegavet, flittig og interesseret Elev med et frejdigt Sind, og hvem det var en Fornøjelse at undervise. Særlig bemærkelsesværdig var hans solide og rolige Karakter, der i Forbindelse med hans altid gode Humør betegnede ham som en tillidvækkende og besindig Flyver.

Ernst.

Flyverløjtnant H. H. Johansen.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Danske Privatflyvere

Generalforsamling.

DEN 26. Februar afholdtes Klubbens ordinære Generalforsamling paa Hotel Dagmar. Formanden aflagde Aarsberetningen, hvoraf det bl.a. fremgik, at Klubbens Medlemsantal i Dag var 26 aktive og 17 passive Medlemmer, ialt 43. Det af Repræsentantskabet nedsatte Forretningsudvalg har i den forløbne Tid arbejdet med adskillige Sager til Fremme af Privatflyvernes Kaar — bl. a. sammen med Selskabet for at faa Valutamiseren mildnet noget.

I Aarets Løb har Klubben afholdt følgende Fællesudflugter: den 5. Juni til Aunø, den 28. Juni til Odense og den 16. August til Romø. Desuden blev der den 29. September afholdt en vellykket Konkurrenceflyvning i Kastrup Lufthavn, hvori der deltog ti Maskiner.

Repræsentantskabet genvalgtes enstemmigt med Undtagelse af Dr. Hagedorn, der havde ønsket at udtræde. I Stedet indvalgts Baron Erik de Plessen.

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

GQ Faldskærme
K. L. G. Tændrør
Smith's Instrumenter
Eagle Flyverkameraer
Letmetallegeringer

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

MODELUDSTILLINGEN I ODENSE

Interiør fra Udstillingen.

DANSK MODELFLYVNINGS energiske Foregangsmænd i Odense Modelflyveklub afholdt i Tiden fra den 26. Februar til 4. Marts deres anden store Modeludstilling i Fyens Hovedstad, og det maa straks konstateres, at Klubben havde mindst ligesaa megen Fornøjelse af denne betydeligt udvidede Udstilling som af den foregaaende. Det store Besøg viste, at Modelsporten er ved at faa større og større Tag ude omkring — forøvrigt ikke mindst blandt de Voksne.

Det er et glædeligt Tidens Tegn, at Klubben havde formaaet en Række af vore kendteste Flyvernavne til at indtræde i Præsidiet og derved sige god for Modelsporten. Direktør I. C. H. Ellehammer, vor første Flyver, var Udstillingens Protektor, og Præsidiet bestod iøvrigt af: Kommandør Asger Grandjean, Luftmarinens Chef, Kaptajn Bjarkov, Chef for 1. Eskadrille og Sekretær i det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Premierløjtnant Michael Hansen, Ingeniør G. Krebs, Direktør K. Lybye fra Det Danske Luftfartselskab, Kaptajn J. Foltmann og Hr. A. Dochedahl, Formanden for Dansk Svæveflyverunion.

Ved Aabningshøjtideligheden d. 26. Februar bød Formanden, Hr. Bertel Kring, Velkommen, hvorefter Propagandachefen for K. L. M., Bendt Rom, holdt et Foredrag om Flyvningens samfundsmæssige og udviklende Betydning og omtalte bl. a., at der ligger et uhyre stort opdragende Moment i den nye Husflidsbevægelse, som Modelbyggeriet jo i Virkeligheden er, og at der ventede denne en straalende Fremtid.

Enhver, der virkelig vil se, vil utvivlsomt give Bendt Rom ganske Ret i disse Betragtninger.

Udstillingen omfattede ligesom sidste Gang udelukkende Modeller, og det var imponerende at se, hvor smukt og gediegent et Arbejdsresultat, Klubbens unge Medlemmer havde naaet i Aarets Løb. Bendt Rom udtalte da ogsaa til Odensepressen, at de udstillede Modeller var langt smukkere udført end dem, han just havde set udstillet i Oslo under Norsk Aero Klubs Ægide. Forøvrigt var der denne Gang ikke alene Modeller fra Odense selv, men ogsaa fra Silkeborg Modelflyveklub, fra Kolding Modelflyveklub og fra Skern Modelflyveklub. Et saadant Samarbejde Klubberne imellem er ganske sikkert til stor Gavn og Udvikling for Sporten.

Ligeledes maatte man beundre den Stand, som Carl Rose fra Model-Materiale i Tarm havde bygget op. Det er overordentlig smukke og velflyvende Modeller, der udgaar fra hans Værksted, og man maa inderligt haabe paa, at den Virksomhed, han med ret store Ofre har startet, snarest maa kunne bære Frugt — til Glæde for ham selv og til Fremgang og Trivsel for dansk Modelflyvning.

Blandt de øvrige Udstillere kan nævnes Det Danske Luftfartselskab, der udstillede forskellige Modeller af Selskabets Maskiner, Luftfotografier m. m., og Det kgl. hollandske Luftfartsselskab viste ogsaa adskillige Modeller, Fotos samt Hangarflyveren, der altid er sikker paa stor Interesse hos de Besøgende. Air France havde ligeledes en Stand, ligesom Grosserer Rahlf udstillede en meget stor Samling Fotografier af Luftfartøjer fremstillet af de tyske Fabrikker, Firmaet repræsenterer her i Danmark: Heinkel, Junkers, Focke-Wulff, Gotha, Henschel, Arado, Klemm og Bücker.

Der var som nævnt stor Tilstrømning til Udstillingen i den Uge, den varede, og der kan givetvis ikke være Tvivl om, at den har virket som en glimrende Propaganda for dansk Modelflyvning og derigennem for al dansk Flyvning — den har givet sin lille Skærv til Arbejdet paa at gøre Danmark airminded.

Antagelse af Flyverkadetaspiranter.

Ved *Søværnets Flyveskole* vil der medio August d. A. blive paabegyndt en *Flyverklasse.* Denne har til Formaal at uddanne unge Mænd med dansk Indfødsret, og som er Værnepligten undergiven, til *Flyverløjtnant af II. Grad i Reserven.*

For Optagelse kræves:

Studentereksamen, Styrmandseksamen, Adgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt eller anden tilsvarende Uddannelse, dog mindst Realeksamen.

Ansøgeren maa være sund og af fejlfri Legemsbygning og skal inden d. 15. August d. A. være fyldt 20 Aar og maa ikke være fyldt 26 Aar. Han skal bestaa foreskreven Lægeundersøgelse, psykoteknisk og fysiologisk Undersøgelse.

Uddannelsen varer ca. 16 Maaneder. Under dennes første Halvdel er Eleverne Flyverkadetaspiranter, under anden Halvdel Flyverkadetter.

Efter Uddannelsens Afslutning kan de dertil egnede udnævnes til Flyverløjtnant af II. Grad i Reserven.

Alle nærmere Oplysninger m. H. t. Uddannelse og Vilkaar m. m. samt Skemaer til Ansøgning m. m. faas ved Henvendelse til Flyvevæsenets Kontor, *Quinti Lynette,* Refshalevej, København K.

Enhver skriftlig Henvendelse skal indeholde Oplysninger om den paagældendes Eksaminer. Svarporto maa vedlægges.

Ansøgningsfristen udløber den 26. April d. A.

Chefen for Flyvevæsenet.

Tyske Træningsflyvemaskiner.

Bücker »Jungmann« og »Jungmeister«.

DEN smukke og velflyvende Bücker »Jungmann« er kendt af adskillige herhjemme, bl. a. fra et Par Besøg i Kastrup Lufthavn, ved hvilke Lejligheder flere af vore Flyvere fik Adgang til at prøve dens fortrinlige Flyveegenskaber.

Den er bygget af Firmaet Bücker-Flugzeugbau ved Berlin som Skole- og Øvelsesflyvemaskine, og ved dens Konstruktion er der taget særligt Hensyn til de Krav, der stilles til videregaaende militære Øvelsesflyvninger. Derfor er der lagt særlig Vægt paa at skabe en Maskintype til Kunstflyvning, og foruden de sædvanlige Kunstflyvningsmanøvrer kan Bücker »Jungmann« udføre Dykninger paa over 2000 Meter samt forlæns Looping.

De første Serier var udstyret med en 80 H. K. Motor, men den sidst bygbede Type har faaet en 100 H. K. Motor, hvorved Maskinens Hastighed og Stigeevne er blevet forbedret, og det større Overskud af Motorkraft har forbedret dens Kunstflyvningsegenskaber.

Det er en tosædes Maskine, der i sit Hjemland har vundet megen stor Udbredelse til Træningsbrug, bl. a. paa Grund af dens ringe Driftsudgifter.

Maskinens Konstruktion: Bjælkerne og Ribberne i Planerne er af Træ og beklædt med Lærred. Kroppens Stel bestaar af Chrom-Molybdæn Staalrør, beklædt med Lærred undtagen den forreste Del af Kroppen, der er beklædt med Metal. Det delte Understel har Fjederben med Oliedæmpning, og Hjulene er udstyret med Bremser. Halehjulet, der er affjedret og oliedæmpet, kan kobles til Sideroret.

Maskinens Data (Type Jungmann-B med 100 H. K. Motor):

Spændvidde	7,40 m
Længde	6,66 m
Højde	2,25 m
Tomvægt	290 kg
Lasteevne	290 kg
Fuldvægt	670 kg

Ydelser ved 625 kg Fuldvægt:

Største Hastighed	180 km/T
Marchhastighed	170 km/T
Flyvehastighed ved Marchhastighed	650 km
Landingshastighed	82 km/T
Stigetid til 1000 m	4,7 Min.
Stigetid til 2000 m	11,3 Min.
Stigetid til 4000	41,0 Min.
Største Højde	4800 m

Bücker har ogsaa bygget en eensædet Træningsmaskine, nemlig Typen »Jungmeister«, hvis Anvendelsesformaal er det, at erstatte Jagerflyverens Træning paa større og mere kostbare Maskiner, med Træning paa en Type, der er betydelig mindre kostbar i Anskaffelse, Vedligeholdelse og Drift.

Bücker »Jungmeister«, der i det store Hele ligner »Jungmann« Typen, har en Motor paa 160 H. K., en største Hastighed paa 235 km/T og en Marchhastighed paa 210 km/T. Den stiger til 1000 m paa 2,8 Min., og dens største Højde er 6000 m.

Bücker „Jungmann" under en Looping.

Bücker „Jungmann".

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

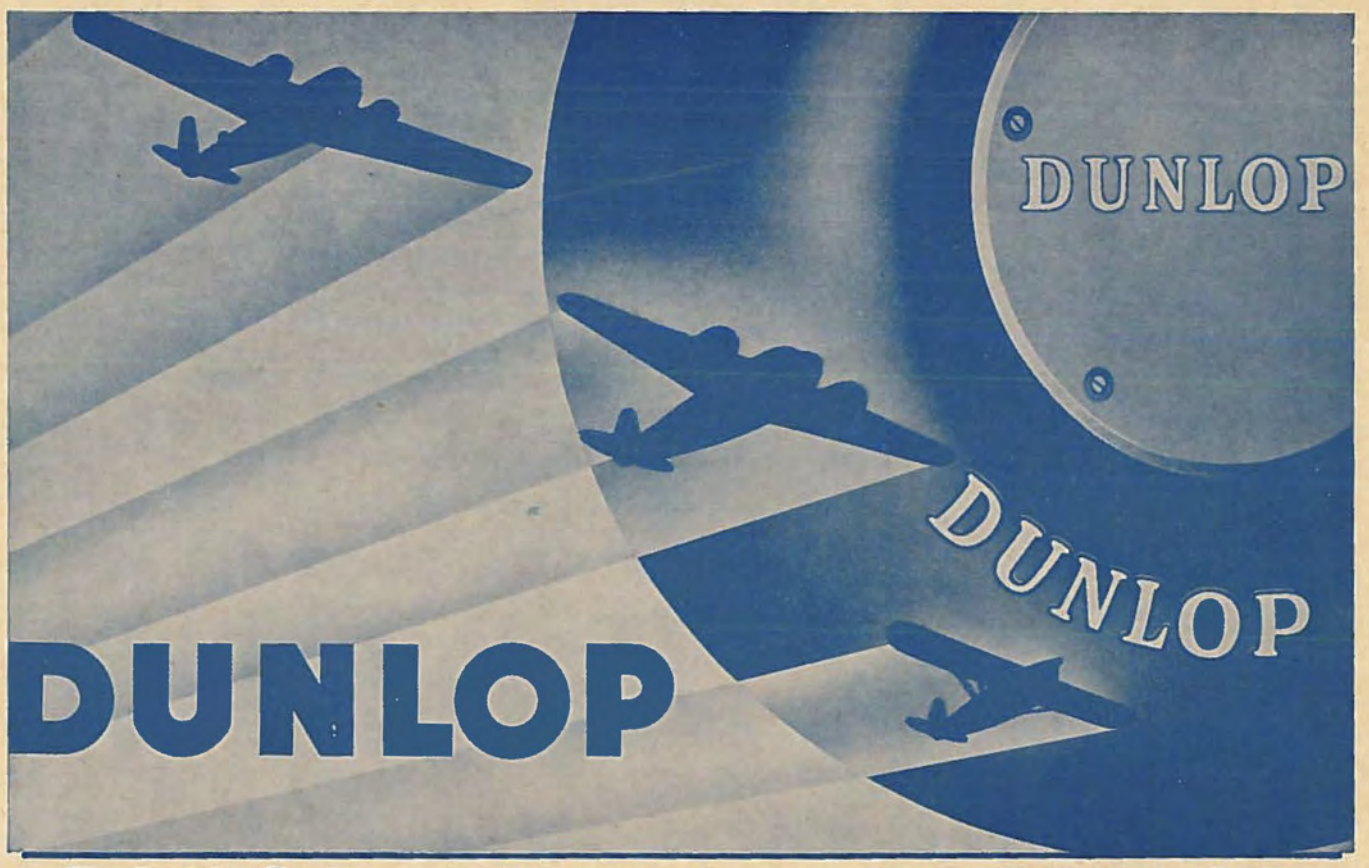
Internationalt Svæveflyverstævne i Tyskland.

AERO-CLUB VON DEUTSCHLAND meddeler: I Tiden fra 4.—18. Juli 1937 foranstalter Aero-Club von Deutschland et internationalt Svæveflyverstævne paa Wasserkuppe ved Rhøn. Enhver Nation kan deltage med indtil 5 Svæveplaner hver. For hvert Svæveplan kan der tilmeldes to Førere.

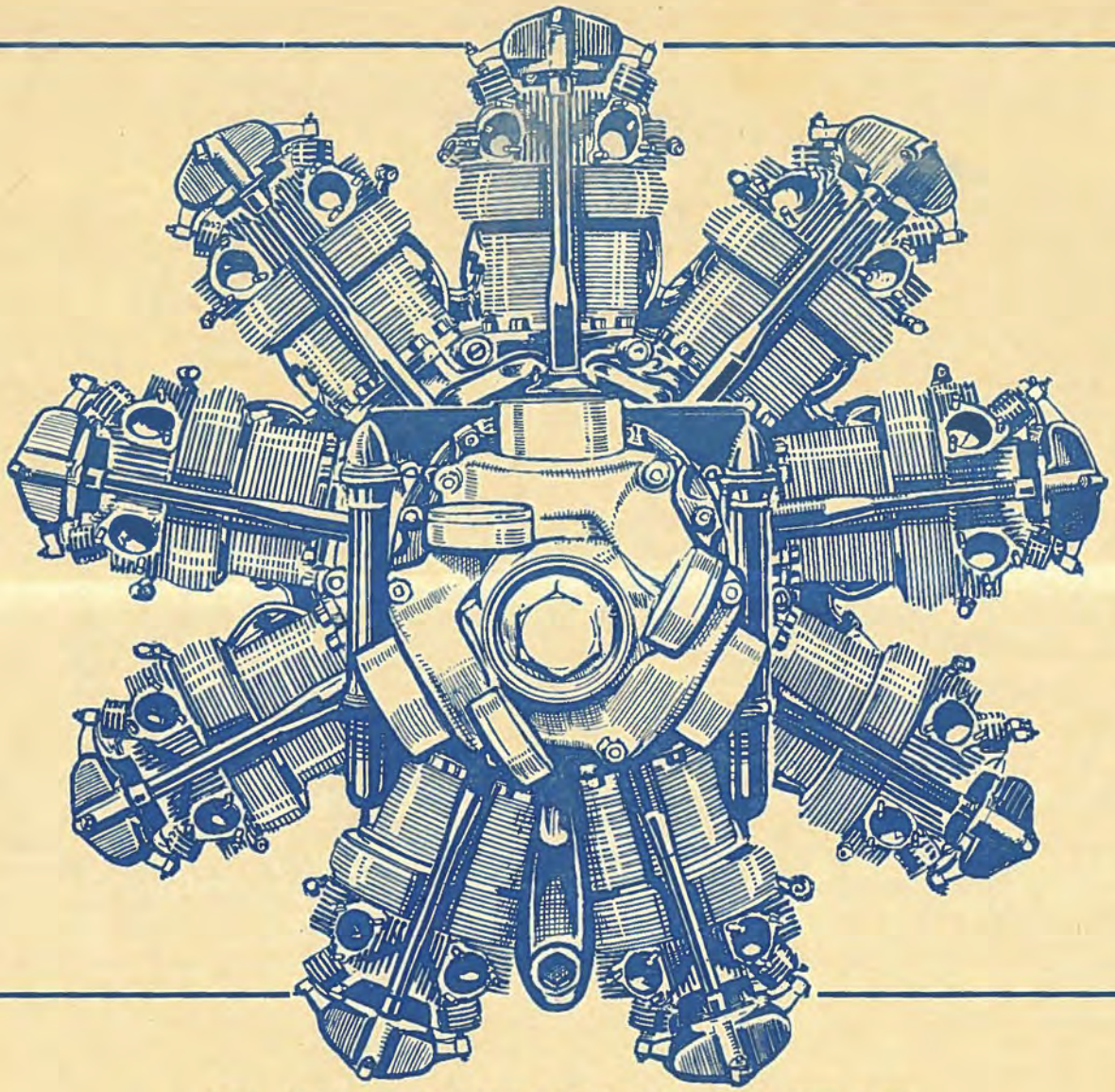
I Tilslutning til dette internationale Svæveflyverstævne foranstalter Aero-Club von Deutschland et internationalt »Flyvermøde« i Frankfurt am Main antagelig omkring d. 11. Juli d. A.

Yderligere Meddelelser vil blive udsendt i Løbet af Marts Maaned.

HAWKER LUFTFARTØJ



RINGE · HJUL · BREMSER



THE „BRISTOL" MERCURY ENGINE - SERIE VIII & IX

„Present-day „Bristol" Aero Engines have achieved a world-wide reputation for clever design and superb workmanship, a reputation which could have been established on nothing but sheer merit." — „FLIGHT", Nov. 5, 1936.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD. ENGLAND

Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp. - Industribygningen - København.

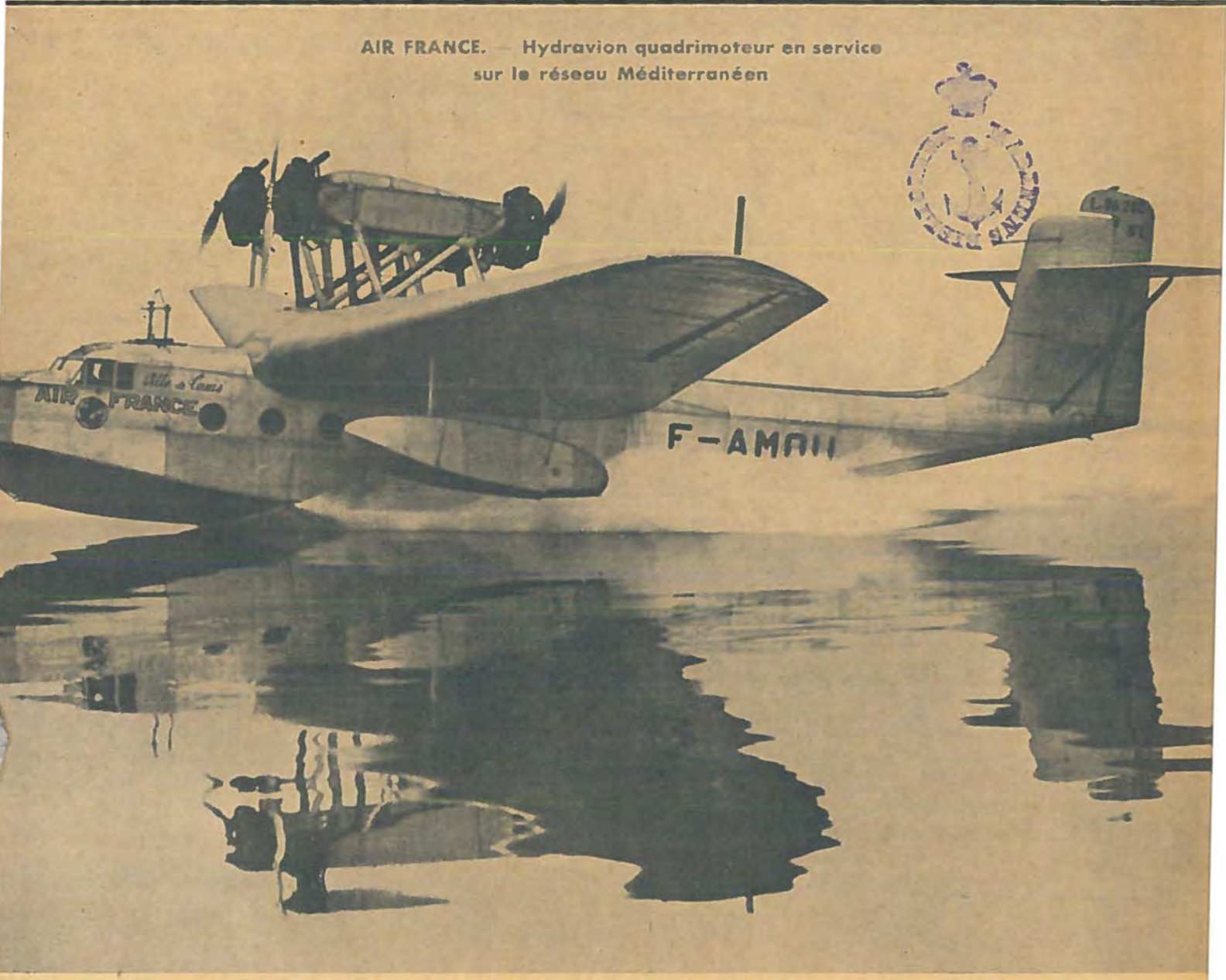
PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

aanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning

AIR FRANCE. — Hydravion quadrimoteur en service sur le réseau Méditerranéen



Nr. 5
1937 - 10. Aarg.

DEN LUFTKØLEDE STJERNEMOTOR

SOMMERENS LUFTTRAFIK

En Svæveflyvers Besøg i London

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amallegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. Sigurd Bygdø, Maltagade 4, København S. Værksteder, Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. C. W. Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Gunnar Jensen, Haderslevgade 2 A, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

KLUBADRESSER

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »COMULU«.
v/ Hr. Henning Hansen, Krygersgade 3, København F. Værksted, Esthersvej 43, Hellerup.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.
v/ Herr Kn. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby.
Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Tlf. Nora 4691 y.
Værksted: Fredericiagade 25.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Air France Vandflyvemaskine.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgade 3, Chl.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

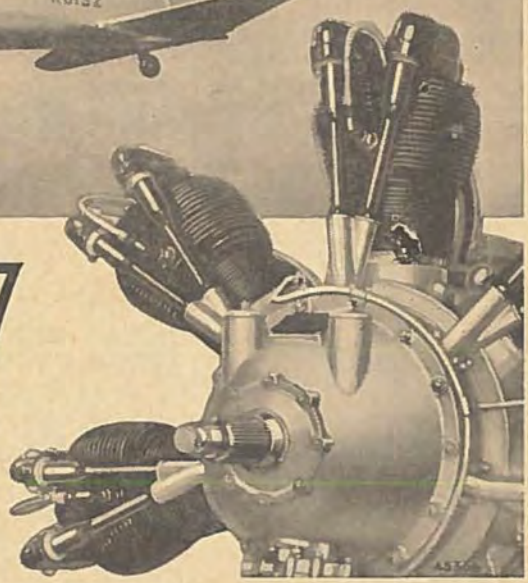
MODELFLYVEKLUBBEN »AARON«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »DANA«, Nørre Sundby.
Formand: Hr. Niels Kjeldsen, Anedamsgade, Nørre Sundby.

(Fortsættes Side 18)

The Cheetah in the Avro Anson.



ARMSTRONG SIDDELEY

340 H.P. (TAKE OFF) CHEETAH IX ENGINE

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

DE KAN LÆSE ALT OM

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Underholdende fortalt af kendte Mænd indenfor de enkelte Felter paa Flyvningens Omraade og illustreret med en Mængde fortræffelige Billeder.

Køb den til Dem selv –

forær den til Deres Venner!

385 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN - KØBENHAVN V.

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	9⁰⁰	Berlin
D.	9⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	9⁰⁰	Aalborg
D.	10⁰⁰	Malmö
D.	11³⁵	Berlin
D.	11³⁵	Hamburg—London
Hv.	11³⁰	Hamburg—Brüssel—Antw./Paris/London
D.	11⁵⁵	Malmö
D.	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
Hv.	13⁰⁵	Stockholm
D.	13⁰⁵	Malmö
Hv.	13³⁰	Hamburg—Amsterdam—London
D.	14¹⁵	Stockholm
D.	14¹⁵	Malmö
Hv.	14⁴⁵	Malmö—Stockholm
D.	16⁰⁵	Malmö
D.	16¹⁵	Hamb.—A.dam—Lond. (Brüss.-Paris f. 24/5)
D.	16²⁰	Göteborg—Oslo
D.	18⁰⁰	Aalborg
D.	20⁰⁵	Malmö
D.	20¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 5 Maj 1937 10. Aargang

Udviklingen af den luftkølede Stjernemotor
til Skole- og Sportsflyvemaskiner i Tyskland.

BLANDT de moderne Flyvemotor-Konstruktioner i Ind- og Udlandet indtager den luftkølede Stjernemotor en foretrukken Stilling. Dens Fortrin bestaar i dens ringe Vægt i Forhold til Ydelsen (kg/HK), den overskuelige og let tilgængelige Konstruktion, i Unødvendigheden af Vædskekøling og de hertil nødvendige Pumper og Ledninger, samt i den absolutte Driftsikkerhed baade i Troperne og — paa Grund af Kølevandets Unødvendighed — i de arktiske Egne.

Som Følge heraf benyttes den luftkølede Stjernemotor i udstrakt Grad som Drivmotor ikke alene i Sportsmaskiner, men ogsaa i lette og svære Trafik- og Militær-Luftfartøjer.

I Modsætning til andre Motorkonstruktioner er Stjernemotorens Cylindre, som Navnet antyder, anordnet »stjerneformet« og er til Sikring af en tilstrækkelig Køling forsynet med omhyggeligt formede Køleribber, mellem hvilke Fart- og Propellervinden kan stryge igennem. Alt efter den tilsigtede Effekt bygger man Stjernemotoren med 5, 7 eller 9 stjerneformet anordnede Cylindre, og i Udlandet er man allerede i udstrakt Grad gaaet over til at anvende Dobbelt-Stjernemotorer, som bestaaende af 7 eller 9 Cylinder-Stjerner anbragt bagved hinanden, har en Effekt paa over 1000 HK.

Den luftkølede Stjernemotor har i Dag over 20 Aars Udvikling bag sig. I Tyskland var det Firmaet *Siemens & Halske*, som allerede før Krigen beskæftigede sig med Bygning af Stjernemotorer. De første Motorer, som dette Firma byggede, var saakaldte »roterende Motorer«, hvor selve Cylinderstjernen bevægede sig med et bestemt Omdrejningstal. En saadan »roterende Motor«, hvor baade Cylinderstjerne og Krumtapaksel for første Gang roterede mod hinanden, var Typen Sh 3, som havde en Maximaleffekt paa 240 HK og i 3700 m Højde stadig havde sin normale Ydelse ved Jorden paa 160 HK.

Fredsslutningen bevirkede, at den tyske Flyveteknik blev stærkt hemmet. Trods politiske og økonomiske Vanskeligheder videreførtes imidlertid Udviklingen af den luftkølede Stjernemotor efter Krigen med al Energi. Da de omløbende Masser ved den roterende Motor satte en Grænse for Hestekraften, gik man over til Bygningen af staaende (ikke-roterende) Motorer, hvor — som det iøvrigt stadig den Dag i Dag er Tilfældet — Cylinderstjernen stod stille, og kun Krumtap-, henholdsvis Drivakslen med Propelleraksen roterede. Den første Motor af denne Art var Type Sh 4 med 5 Cylindre og en Effekt paa 62 HK. Enkelte Eksemplarer af denne Motor indbyggedes i Junkers-Flyvemaskiner og Donier Libelle.

Den stærke Udvikling i de sidste Aar paa Luftfartens Omraade medførte ogsaa stigende Krav til Motorbygningen, hvilket gav sig Udslag i talrige konstruktive Forbedringer. Samtidig hermed søgte man ad kemisk Vej at forbedre det anvendte Brændstof, hvorved Fortætningen af Blandingen af Brændstof og Luft i væsentlig Grad kunde forøges. Lufttrafikens ubetingede Sikkerhed krævede desuden Paabygningen af to af hinanden uafhængige Karburatorer og Tændsystemer, hvilket blev gennemført ved de i Aarene 1923—24 udviklede 7- og 9-cylindrede Motorer Sh. 5 og Sh. 6. Trods Anvendelsen af Kugle- og Rullelejer, som er sværere end Glidelejer, kunde Vægten pr. HK ved omhyggelig Dimensionering af alle Dele og ved Anvendelse af Letmetal bringes væsentligt ned, hvilket netop er af stor Betydning ved Bygningen af Flyvemaskiner.

En af de mest bekendte nyere Stjerne-Flyvemotorer er *Type Sh 14 A* med en Maksimaleffekt paa 160 HK, der har vundet almindelig Udbredelse ikke blot i Sportsmaskiner, men ogsaa i særlig høj Grad i det tyske Luftvaabens Skole- og Træningsmaskiner. Denne Motor bygges nu af *Brandenburgische Motorenwerke* (»Bramo«) i *Berlin-Spandau*, som er et Datterselskab af Firmaet Siemens Apparate und Maschinen G. m. b. H. Motoren har 7 Cylindre med en Udboring paa 108 mm og en Slaglængde af 120 mm. Overføringen af Stempeltrykket paa Krumtapakslen sker ved Hjælp af en Hovedplejlstang med 6 Biplejlstænger, som ved et Led er forbundet med Hovedplejlstangen. Krumtapakslen bestaar af 2 Dele, der er fast forbundet med hinanden i Krumtappens Midte ved Hjælp af en Spændebolt, og som er sikret mod Fordrejning ved Hjælp af en i begge Dele indgribende Fortanding (Hirth-Fortanding). Cylindrene, hvis Letmetalhoveder er forsynet med talrige Køleribber og fastkrympet paa den øvrige Del af Cylindrene, indeholder hver en mod Cylinderaksen hældende Indsugnings- og Udstødsventil. Motoren kan udrustes enten med en normal Karburator eller med en Kunstflyvningskarburator og kan startes ved Hjælp af Haandsving eller med Trykluft. Motoren Sh 14 A er indbygget i næsten alle bekendte tyske Flyvemaskinetyper som Heinkel-Kadett, Focke-Wulf-Stieglitz, Klemm-Maskiner, Bücker-Jungmeister og i Messerschmitt-Maskinerne fra »Bayrische Flugzeugwerke«. Som Sport- og Kunstflyvningsmotor har Type Sh 14 A, som blev udviklet paa Grundlag af den ligeledes meget effektive *Type Sh 13 A* paa 75/88 HK, i de sidste Aar vundet særlig Udbredelse. Den tyske Flyver Karl Schwabe fløj i Aaret 1933 i en Klemm-Maskine med Sh 14 A til Kapstaden, og den bekendte Sportsflyverske Elli Beinhorn foretog i Aaret 1934 sin store Amerika-Rundflyvning med den samme Maskintype. Tyske Kunstflyvningsmestre som Oberst Udet, Willi Stör og Gerd Achgelis vandt ved de sidste Aars Kunstflyvnings-Opvisninger Sejre med denne Motor, og ved Olympiaden i Berlin 1936 vandt Grev Hagenburg ved den internationale Kunstflyvningskonkurrence »Nationernes Pris« med en Focke-Wulf-Maskine, forsynet med Sh 14 A.

Den luftkølede Stjernemotor repræsenterer kun en Del af Udviklingen indenfor den samlede tyske Flyvemotorindustri, men den viser, at det Forspring, som de andre Lande paa

Grund af Fredslutningens Bestemmelser med Hensyn til den tyske Flyvemaskineindustri endnu for faa Aar siden havde paa dette Omraade, i Mellemtiden er blevet indhentet.

I Pressen er der i den senere Tid ofte henvist til, at de tyske Flyvemotorer i stigende Grad nyder Anerkendelse i Udlandet, hvilket giver sig Udslag i forøget Eksport.

Hemmeligheden ved den tyske Succes ligger utvivlsomt i Motorernes Paalidelighed og lange Levetid, samt i at disse opfylder selv de strengeste Krav. Vi hører saaledes f. Eks., at Sjetteplads-sen ved Konkurrencen i Anledning af »Schwäbischer Burgenflug 1936« blev besat af en HD 32 med en Sh 12 Stjernemotor fra »Bramo«, Byggeaar 1925. En Motor, der allerede har været i Brug i 11 Aar, kunde altsaa endnu gøre sig gældende i en Konkurrence! Kan man faa et bedre Bevis for en Flyvemotors Driftssikkerhed og Paalidelighed?

Den ogsaa i Tyskland som Bobkører og Kunstflyver bekendte Løjtnant Papana deltog fornylig i »National Air Races« i Los Angeles med sin tyske Bücker-Jungmeister med en Sh 14 Motor og vandt i Kunstflyvningskonkurrencen 3. Prisen efter Gerd Achgelis, der med sin Focke-Wulf-Stösser med Argus-Motor besatte Førstepladsen, og før Franskmanden Michel Détroyat, der fløj en væsentlig stærkere Maskine. Papana udtalte efter Afslutningen af Air Races, at han var overordentlig godt tilfreds med Motoren. Særlig rosende omtaler han, at Motoren under Tilbagelæggelsen af en Strækning paa ca. 10,000 km, der ogsaa førte over Bjerge paa indtil 3500 m Højde arbejdede upaaklageligt, skønt han kun sjældent kunde faa paafyldt det foreskrevne Brændstof, 80 Oktan. Han maatte saaledes ofte anvende følgende Brændstof: 73,87 og 100 Oktan, uden at der skete nogensomhelst Skade.

At disse to Tilfælde ikke er de eneste, beviser den Kendsgerning, at tyske Motorer af ældre Fabrikat endnu er i Brug i forskellige Lande den Dag i Dag. Der flyves saaledes endnu i Ungarn, Finland, Letland, Jugoslavien, Kina, U.S.A. og Litauen meget med Sh 10, Sh 11 og Sh 12 Motorer fra »Bramo« — Modeller som stammer fra Aaret 1925 og altsaa nu er 12 Aar gamle. Endnu den Dag i Dag modtager Fabriken Ordre paa Reservedele til disse Motorer, særlig fra US.A., Jugoslavien og Finland, hvilke Lande modtog de største Serieleveringer af disse Flyvemotorer.

De gode Erfaringer, som disse Lande har gjort med de tyske Motorer, er naturligvis ogsaa Fagfolk i andre Lande bekendt, og den forøgede Efterspørgsel efter tyske Fabrikata er en Følge af disse Motorers Ry.

Ogsaa den Kendsgerning, at Flyvemotorernes Levetid og Driftssikkerhed og dermed ogsaa Økonomien kunde forøges, vil bidrage yderligere til Styrkelse af »Bramo«-Motorernes Ry. Erfaringerne har vist, at man kunde forøge Driftstiden for den bekendte Motor Sh 14 A 4 fra »Bramo« fra 300 til 500 Timer, hvilket er et Bevis paa denne Motors store Paalidelighed og lange Levetid, og som rent økonomisk er af stor Betydning for Ejeren af det paagældende Luftfartøj. De 500 Timers Drift før det første Hovedeftersyn svarer til en Strækning paa ca. 100,000 km, altsaa 2½ Gange Jordens Omkreds! Denne lange Driftstid er et Bevis for, at der til Motoren benyttes det allerfineste Materiale. Man maa jo tage i Betragtning, at en Flyvemotor til Stadighed yder 70—80% af sin Hestekraft og saaledes bliver belastet i langt højere Grad end f. Eks. en Automobilmotor, som under normal Drift kun belastes med 40—60%. Dertil kommer, at Materialebelastningen ved en Flyvemotor i al Almindelighed er betydelig højere end ved en Automobilmotor.

Sh 14 A 4 er et typisk Bevis for, at den tyske Flyvemotor atter gør sig gældende i Verden. Den er i det mindste andre Landes Motorer jævnbyrdig og opfylder alle de Krav med Hensyn til Økonomi, Kapacitet, Paalidelighed og lang Levetid — som man paa Teknikens nuværende Standpunkt kan stille.

G. A. S.

Hangarerne paa Flyvepladsen ved Amager.

DET fjerde Hangaranlæg, der nu er under Opførsel paa Hærens Flyveplads ved Værket, vil blive af en lignende Konstruktion som de tre øvrige Hangarer paa Pladsen, men med den konstruktive Afvigelse, at Tagkonstruktionen kun kommer til at bestaa af tre ved Siden af hinanden liggende Tøndehvælvinger.

De tre førstopførte Hangaranlæg er bygget saaldes:

De er udført helstøbte, idet Vægge og Tage er af Jernbeton. Hvert Anlæg bestaar af en Hal paa 62×30 m, der er opdelt i een Hal paa 20 × 30 m og i een Hal paa 40 × 30 m; de tre Portaabninger 20 m brede og 4,10 m høje. Langs den bageste Langvæg af Hangaren er der anbragt en 5,5 m bred og 62 m lang Teltbygning, der rummer Værksteder, Depoter, Kontorer, Omklædningsrum m. m. Den ene af Hangarerne har yderligere en Tilbygning langs hele den ene Gavl.

Tagkonstruktionen bestaar af 4 ved Siden af hinanden liggende Tøndehvælvinger, der forløber kontinuerligt hen over 2 Mellemunderstøtninger. Skallens Betontykkelse er 6 cm, Randdragerne 1,2 m høje og 20 cm brede. Beregningen af Tagkonstruktionen er udført i Overensstemmelse med U. Finstervalder: Die querverstreifen zylindrischen Schalengewölbe mit Kreissegmentförmigen Querschnitt.

Alle Ydervægge og Mellemvæg er udført som 12 cm tykke bærende Jernbetonvægge. Tagfladerne er isoleret med 2 cm Kork klæbet paa Betonen. Ovenpaa Korken er klæbet 1 Lag Akiton B. Ydervæggene er dels isolerede med 3 cm Halmasfalt, der er anbragt i Støbeformen, og dels med 1,2 cm Startex paa Lister. Udvendig er Væggene filtsede og malede 2 Gange med Mineralit.

Gulvene i Hangaren er udført som en 9 cm tyk Vibro-Betonplade, der er behandlet med Staalbrædt paa Overfladen. Alle Tilkørselsveje og den 12 m brede Forplade er ligeledes udført i Vibro Beton. Hangaren faar Lys gennem Gavlvinduer og 4000 Stk. 6 cm høje Betonglas, der er indstøbte i Tagkonstruktionen.

Disse specielle Konstruktioner, der i de senere Aar er anvendt en Del i Udlandet, er for første Gang her i Landet beregnet og udført af Larsen og Nielsen, Ingeniør- og Entreprenørforretning A/S. Konstruktionerne har i enhver Henseende vist sig at svare til de stillede Krav og Forventninger.

K. I. K.

FLYVEULYKKEN

ved Skodsborg den 27. April.

DEN 27. April ramtes Hærens Flyvertropper af en sørgelig Ulykke, hvorved den unge, dygtige Militærflyver, Korporal *L. Lauritsen*, mistede Livet. Korporal Lauritsen var sammen med to andre Flyvere startet fra Værløse Flyveplads ved Totiden til Øvelse i Formationsflyvning, og kort Tid efter indtraf Ulykken. Formationen bestod af tre Gloster Gautlet Jagere, og da den i ca. 800 Meters Højde befandt sig udfor Skodsborg, bemærkede Øjenvidner inde fra Land, at den Maskine, der laa bagest tilvenstre, pludselig drejede ud af Formationen og foretog en stejl Dykning, der fortsattes ned i Vandet. For alle, der overværede det, stod det klart, at Flyveren var dræbt paa Stedet.

Inde fra Land roede øjeblikkelig nogle Fiskere ud til Ulykkesstedet, men det eneste de formaaede var at konstatere, hvor Vraget af Flyvemaskinen laa. Lidt efter kom en af Marinens Torpedobaade til Stede, og ved Hjælp af Dykker bragtes Liget af den forulykkede Flyver op.

Aarsagen til Ulykken har det ikke været muligt at konstatere, idet en Undersøgelse af den totalt havarerede Maskine, der blev hævet af en Minekran, ikke kunde vise andet end at Styrelinerne ikke var brudt.

Korporal Lauritsen, der blev 23 Aar gammel, hørte til det Hold af Flyvere, der paabegyndte deres Uddannelse i April 1395. Korporal Lauritsen var tjenstgørende ved 1. Eskadrille, hvor han vil blive dybt savnet af sine Kammerater. Han var en dygtig Flyver, der gik op i sin Gerning med Liv og Sjæl, og han nærede en levende Interesse for den Gerning, der kom til at koste ham Livet. Fra hans Flyverkammerater, der kun havde det bedste at sige om ham, skal derfor lyde et:

Ære være hans Minde.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Aarsberetning for 1936.

SELSKABETS Formand, Havnedirektør *W. Laub*, indledede Aarsberetning med at mindes Flyverløjtnant *F. Lassen*, Løjtnanterne af Reserven *N. Klinkby-Petersen*, *G. Schnack*, *V. Steengaard* og Flyverløjtnant *E. Rasmussen*, der var forulykket under Flyvning i Aarets Løb. Alle rejste sig, da Formanden udtalte: »Ære være deres Minde«.

*

Medlemsantallet der ved Aarets Begyndelse var 317, var pr. 31. December 457, og man hilste med stor Glæde Fremgangen paa de 140 Medlemmer.

Den 12. Juni nedlagde Ingeniør *G. Krebs* sit Hverv som Formand for Selskabet, og Bestyrelsen har overfor Ing. Krebs udtalt sin Tak for hans fortræffelige og energiske Ledelse, som var baaret oppe af mangeaarigt Kendskab ikke alene til Selskabet, men ogsaa til alle aeronautiske Emner, og Formanden pegede paa den store Indsats, Ingeniør Krebs gjorde for mange Aar siden for Aeronautiken ved sine mange og udmærket udførte Ballonfarter.

Paa forrige Generalforsamling bebudede Bestyrelsen, at der vilde blive gjort et Arbejde for at forberede Dannelsen af Flyveklubber med Tilslutning til Selskabet, og et Udvalg har arbejdet paa denne Opgave i Aarets Løb. Paa Grund af de for Privatflyvningen i Danmark saare vanskelige Kaar har det ikke været noget let »Job« for Udvalget, men man har dog haft den Glæde at se to Flyveklubber blive dannet og tilsluttet Selskabet: »Danske Privatflyvere« og »Vestjydsk Flyveklub«. Endvidere er der gjort forberedende Arbejder i Aalborg, Aarhus og Odense.

Formanden omtalte Det Danske Luftfartselskabs Fremgang en Anerkendelse overfor Luftkaptajn *Bramsen* og Radiotelegrafist *Aage Hansen*, der havde udvist en fremragende Dygtighed parret med Ro og Besindighed under det Havari, der overgik D.D.L.s »Selandia« under en Nødlanding i November Maaned.

Den 20. Januar 1937 fik D.D.L. sin første »Luftmillionær«, idet Luftkaptajn *Harald Hansen* efter ca. 11 Aars Tjeneste i Selskabet rundede 1 Mill. fløjne Kilometer. Som en Anerkendelse for denne imponerende Præstation overrakte Formanden ham Selskabets Plaquette.

Valutarestriktionerne stod stadig i Vejen for Privatflyvningens Udvikling, men ikke desto mindre havde »Danske Privatflyvere« gjort et stort Arbejde for at vedligeholde de ældre og udvikle yngre Flyveres Træning. Klubben foretog i Sommerens Løb flere samlede Overlandsflyvninger og sluttede med en vellykket og sportslig set betydelig Konkurrenceflyvning d. 20. September, hvori der deltog 11 Flyvere.

Indenfor Svæveflyvningen har der været udført et betydeligt Arbejde, og mange Certifikater er udstedt, ligesom der er opnaaet smukke Resultater under Hangflyvning. Formanden udtalte Selskabets Anerkendelse af Svæveflyverunionens Arbejde og opfordrede den til at fortsætte paa samme energiske Maade.

I Aarets Løb har der været afholdt følgende Foredrag og Sammenkomster:

Den 10. Marts: Ingeniør *Bertil Flormann*, »Lufttrafikens Muligheder«.

20. Marts; Kaptajn *A. P. Bolved*, »Pan American Airways«; efter Foredraget viste Forfatteren *Peter Freuchen* en Række Lysbilleder fra en Luftrejse i Sydamerika.

20. August; Medlemsmøde i Lufthavnen, der blev forevist under Mester *P. Nielsens* Føring. Havneleder *Leo Sørensen*, Kaptajnløjtnant *Dalbro* og Kaptajn *Bjarkov* fortalte ved Kaffen i Krudthuset om Havnen, Sikkerhedstjenesten og den militære Natflyvning. I stort Tal benyttede Medlemmerne Lejligheden til at deltage i Rundflyvning med Luftfartselskabets Maskiner.

16. Oktober, Direktør *de Jong*, »K. L. M.s Indiensrute«.

18. November, *von Gronau*, »Das Fliegen als Sport«.

16. December, *Raymond Maillard*, »Air France's Flyvninger paa Sydamerika.«

*

Der er ført indledende Forhandlinger mellem Selskabet og Foreningen Danske Flyvere med det Formaal at faa et snævert Samarbejde etableret paa de Omraader, hvor Interesserne er fælles, og disse Forhandlinger fortsættes.

Bestyrelsen har i det forløbne Aar arbejdet for at skaffe Privatflyvningen bedre Muligheder for Indkøb af Maskiner og Reservedele, og der har i den Anledning været ført Forhandlinger med Myndighederne. I Begyndelsen af Januar i Aar er der indsendt en Redegørelse og et Andragende til Regering og Rigsdag, og man haaber, at Andragendet vil medvirke til at skabe en Bedring i de nuværende Forhold.

Antallet af danske Privatflyvemaskiner er ikke desto mindre forøget med 1 Maskine, idet Mekaniker *V. Kramme* har bygget en een-sædet Maskine, hvis Enkeltheder har været omtalt i »Flyv«.

I Dagene d. 21.—23. Maj afholdt Svenske Aero Klubben Flyvningerne om Nordisk Flyverpokal, og Danmark deltog med ikke færre end 20 Maskiner; 14 fra Hæren 3 fra Marinen og 3 Privatmaskiner — Prltn. *Michael Hansen*, Direktør *Ib Aller* og Ljtn. *A. H. Hansen*.

Nordisk Flyverpokal blev vundet af Svenskeren Løjtnant *Thunberg*. Danskeren Løjtnant *Kierkegaard* blev Nr. 3. Kaptajn *Bjarkov* repræsenterede Selskabet i Dommerkomitéen under Konkurrencen.

I November Maaned 1936 lykkedes det endeligt at faa »Dansk Flyvnings Historie« udgivet, og Formanden bragte Selskabets Tak til hver og en, der havde bidraget til Bogens Tilblivelse. Selskabet vil i nær Fremtid staa som Udgiver af en ny Bog — en Beskrivelse af samtlige danske Flyvepladser.

I sidste Aarsberetning omtaltes »Flyv« og den Ændring, der blev foretaget fra Januar 1936, og Selskabet haabede, at ikke alene Medlemmer men ogsaa de mange, der køber »Flyv« i Løssalg, vil faa Glæde og Nytte af Bladet. Formanden bragte en Tak til Redaktionsudvalget og Forlaget for dets store og udmærkede Arbejde.

Selskabets aarlige Legatportioner tilfaldt efter Turnus i Aar Danmark og er uddelt til Enkefru Klinkby-Petersen og Enkefru Styhr-Hansen.

Formanden sluttede Aarsberetningen med at udtrykke Haabet om, at Tilgangen af Medlemmer stadig vil vokse saaledes, at man gennem et stort Medlemsantal bliver i Stand til at løse de Opgaver, som falder ind under Selskabets Virkeomraade.

Sommerens Lufttrafik paa København.

60 daglige Starter og Landinger i Kastrup Lufthavn.

LUFTTRAFIKENS Sommersæson, der begynder i April og slutter i Oktober, kan atter i Aar udvise ret betydelige Udvidelser, der bl. a. omfatter flere og hurtigere Forbindelser mellem Skandinavien og London/Paris, og ikke mindst den Rute, som Tyskerne har oprettet mellem Stockholm og Berlin, en Strækning paa ca. 1000 km, der gennemføres paa ca. 4 Timer uden Mellemlanding. For Det Danske Luftfartselskabs Vedkommende har det særlig Interesse at nævne, at Selskabet for første Gang kommer til at deltage i Trafiken paa Ekspresruten til Amsterdam sammen med Svenskerne (ABA) og Hollænderne (KLM). Denne Rute er en af de bedst belagte i Europa, og man maa haabe, at den danske Stat vil yde Luftfartselskabet de nødvendige Tilskud, der skal bruges, for at det kan møde frem med lige saa moderne Materiel som de Selskaber, hvormed der skal samarbejdes. Lufttrafik og Hastighed hører nu engang sammen, og vil man hævde sig i Konkurrencen, maa man yde noget for i Ordets egentlige Forstand — at kunne følge med.

Det Danske Luftfartselskabs Flaade.

D. D. L.s Neon-Reklame.

Luftruterne paa København vil i det store Hele omfatte følgende:

Skandinavien—London/Paris.

Mellem København og London er der 6 daglige Forbindelser, og med Paris er der Forbindelse 4 Gange om Dagen. Alle Ruterne til London, undtagen Ekspresruten om Morgenen Kl. 9,00, har Forbindelse med Oslo og Stockholm, og en enkelt af Ruterne har Tilslutning til det finske Luftfartselskabs Rute mellem Stockholm og Helsingfors; det er den svensk-hollandske Rute, med hviken det er muligt at komme fra Helsingfors Kl. 7,40 og at være i London eller Paris Kl. ca. 17,00. Nedenfor bringer vi en Oversigt, der omfatter Sommerens Luftforbindelser mellem Skandinavien og Vesteuropa.

Skandinavien—Berlin m. m.

Med Tilslutning fra Oslo og Stockholm kan man med Afgang fra København Kl. 9,00, via Berlin, naa Milano Kl. 17,05, Venedig Kl. 15,45 og Rom Kl. 18,10, og med Afgang Kl. 11,35 kan man naa Basel Kl. 18,10, Budapest Kl. 18,40, Warschau Kl. 16,40, Wien Kl. 17,05 og Zürich Kl. 17,55.

København—Stockholm.

4 Gange daglig er der Forbindelse mellem Danmarks og Sverrigs Hovedstæder; Afgangen fra København finder Sted Kl. 13,05 (2 Maskiner), 14,15 og 14,45, og fra Stockholm startes der Kl. 9,00, Kl. 9,30, Kl. 10,15 og 13,00. Turen varer ca. 2 Timer.

København—Malmø.

Foruden at blive trafikeret af de store Ruter opretholder A. B. A. og D. D. L. en Række Lokalforbindelser mellem de to Byer ved Hjælp af store 3-motorede Maskiner. Der vil blive 11 Ture daglig i hver Retning saaledes, at der praktisk talt er Forbindelse ad Luftvejen hver Time. Da D. D. L. i Aar har sat Prisen ned til 8 Kr. (hvori er indbefattet Automobilbefordring til og fra de respektive Lufthavne), vil det sikkert blive en af de Luftruter, der opnaar den bedste Søgning.

Turen varer ca. 15 Minutter, og Afgangstidere er følgende:

Fra København: 8,05 — 10,00 — 11,55 — 13,05 — 14,15 — 14,45 — 16,05 — 17,45 — 19,00 — 20,05 og 20,15.

Fra Malmø: 8,30 — 8,30 — 9,30 — 11,10 — 12,30 — 13,05 — 13,45 — 15,00 — 15,45 — 16,45 — 18,00 og 20,30.

København—Aalborg.

Ikke mindst maa nævnes den indenlandske Rute til Aalborg, der holdes i Drift fra 1. Maj til den 2. Oktbr. Der er i Aar to Forbindelser i hver Retning, baade en Morgen- og en Aftenforbindelse saaledes, at man kan komme frem og tilbage mellem Byerne paa een Dag og endda have ca. 6 Timers Ophold et af Stederne. Prisen bliver den samme som i Fjor, Kr. 40,00 for Enkelttur og Kr. 70,00 for Tur-Retur. Afgangstiderne bliver følgende:

	t. 15/8	f. 16/8			t. 15/8	f. 16/8
9^{00}	18^{00}	16^{00}	↑ Afg. Kbh. Ank. ↑	10^{15}	19^{15}	17^{45}
10^{50}	19^{50}	17^{50}	↓ Ank. Aalb. Afg. ↓	8^{30}	17^{30}	16^{00}

Billetpriser.

Billetpriserne er i det væsentlige de samme som forrige Aar. Fra København er Prisen for en enkelt Billet til Åbo 165 Kr., Stockholm 95 Kr., Oslo 110 Kr., Gøteborg 58 Kr., Hamborg 85 Kr., Berlin 90 Kr., Amsterdam 178 Kr., Brüssel 190 Kr., London 240 Kr. og til Paris 240 Kr. Ved Køb af Returbillet ydes en Rabat paa 10 pCt. paa den samlede Billetpris. Mellem København og Malmø er der dog en særlig Returrabat.

Rabathefter.

For hvem der flyver meget, kan det betale sig at købe *Rabathefter*. Det Danske Luftfartselskab og alle øvrige Selskaber, som er Medlem af IATA (International Air Traffic Association) udsteder Rabathefter, gyldige paa IATA-Selskabernes europæiske Luftruter (undtaget er de fra Europa udgaaende Verdensluftruter). Rabathefter sælges med en Reduktion paa 15 pCt. og kan benyttes til Udstedelse af saavel Tur- som Retur-Billetter. Købeprisen er 1275 Kr., og Heftet berettiger Indehaveren og 3 Personer, der har Tilknytning til samme, til Billetter (T & T/R) for 1500 Kr. Gyldighed: 6 Maaneder.

Kabinen i D. D. L s „Selandia".

LUFTFORBINDELSERNE SKANDINAVIEN—VESTEUROPA

ABA - DDL Lufthansa	ABA - DDL KLM	Air France Sabena	ABA - DDL Lufthansa	Lufthansa	AERO - ABA KLM	British Airways	ABA - DDL KLM - Lufthansa			ABA - DDL KLM - Lufthansa	British Airways	AERO - ABA KLM	Lufthansa	ABA - DDL Lufthansa	Air France Sabena	ABA - DDL KLM	ABA - DDL Lufthansa
					7.40				HELSINGFORS			20.20					
					8.30 8.45				ÅBO			19.30 19.15					
		9.00			9.15 9.30	10.15	13.00		STOCKHOLM		15.30	16.45 16.20			15.25		
			8.15	8.15					OSLO				19.10	19.10			
			9.35 9.55	9.35 9.55					GÖTEBORG				17.50 17.30	17.50 17.30			
8.30	8.30					12.45 13.05	15.30 15.45		MALMÖ			15.15 14.55				20.30	20.20
8.45 9.00	8.45 9.00	11.15 11.30	11.05 11.35	11.05 11.35	11.45 12.00	13.15 13.30	16.00 16.15	Ank. Afg.	**KØBENHAVN**	Afg. Ank.	13.05 12.50	14.45 14.30	14.15 14.00	16.20 15.50	16.20 15.50	13.05 12.50	20.15 20.00	20.05 19.50
		12.45 13.00		13.00 13.20		14.55 15.15	17.35 17.55		HAMBORG		11.35 11.15	13.10 12.50		14.25 14.05		11.40 11.25		
10.50			13.25						BERLIN						14.00			18.00
	11.20 12.55				15.00 15.30	17.25 17.45	20.05 20.30		AMSTERDAM		9.50 9.30	11.25 11.05	11.50 11.30				17.40 17.20	
	13.15 13.25								ROTTERDAM									
		15.15 15.30							BRÜSSEL							9.25 8.45		
	14.40	17.10		16.55	16.55	19.15	21.55		LONDON		7.30	9.00	9.30	10.45		7.30	15.15	
	14.25	16.40			17.00		22.25		PARIS				9.00			8.00	15.00	

En københavnsk Svæveflyver besøger London Gliding Club.

EFTER Indbydelse fra Mr. Perrin, Præsidenten for »The British Gliding Association« tog jeg en Lørdag Eftermiddag afsted fra den larmende City for at tilbringe Weekenden i den eng. Svæveflyveklub i Dunstable Downs. Naar man, som jeg, ikke er Selvejer, benytter man en af de kendte Londonbusser »The green line«, hvor man mageligt rasler afsted gennem det med Golfbaner overfyldte og

„Falke" over Hangen - 2-sædet Svæveplan.

afvekslende Terræn. Turen varer i 2 Timer, Strækningen er 33 eng. miles. Jeg fik her Lejlighed til at stifte Bekendtskab med en Del unge Mennesker, som ligeledes var paa Vej til Dunstable for at tilbringe deres Weekend i disse humørfyldte Omgivelser. Vi har fulgt Vejen, som gaar Nordpaa mod Cambridge, og ved Ankomsten til Dunstable bliver vi udlossede af Car'en og begiver os til Fods til Clubbens Træningsgrund.

I Takt og i sluttet Trop gaar det gennem det bakkefyldte Landskab, og en rask Sang sætter lidt Kulør paa Tilværelsen. For at udnytte saa meget af den givne Lejlighed til at færdes i Naturen begiver vi os paa en lille Afstikker fra den befærdede og støvede Landevej ud over de græsklædte Marker. Vi staar pludseligt over for nogle advarende Tavler med Paaskriften *Adgang forbudt,* men vi begiver os roligt ind over den 75 Meter høje Hang, hvor vi har opdaget en Kæmpefugl, som majestætisk glidende kommer os i Møde. Kammeraterne fortæller med straalende Øjne, at det er en »Falke«, hvad jeg dog gennem mine Besøg paa Wasserkuppe i Tyskland har erfaret! men det bemærkes dog, at dette var et ualmindelig smukt Syn, da det nemlig var en Twoseater, der jo er betydelig større end den almindelige Type. Dette Plan bliver benyttet af Clubbens B-Piloter, som træner til den store Prøve, der giver dem Ret ti lat bære de Tre Maager i Reverset, naar den er vel overstaaet. Fremgangsmaaden er ganske naturlig. En Instruktør og en Elev sidder Side om Side ved hinanden i det bekvemme Plan. Starten foregaar ved Hjælp af en Spilanordning, og efter Udløsningen af Wiren, som foregaar i en Højde af 125 Meter, kurver Eleven for med Vinden i Ryggen at flyve hen til Hangkanten. Flyvningen udføres af Eleven, men en hjælpende Haand er der hele Tiden, saa Eleven ikke kommer i nogen vanskelig Situation, der kan bringe dem i Fare. Naar han er blevet kompetent til at udføre denne Del af Svæveflyvningen, hvor han skal holde sig i Luften i 5 Minutter, bliver han sendt op i en singleseater Plan, og han er nu saa skrap, at han føler at kunne sætte Verdensrekord, hvilket dog ikke bliver Tilfældet, da Chefinstruktør Hervey kalder ham ned, naar de obligatoriske Minutter er forløbet.

Fra Hangen gaar vi ned mod Clubbens faste Lokaliteter, hvor jeg havde ventet at finde et Par smaa Skure, men hvor jeg til min Overraskelse ser et Funkishus i Beton, som nærmest ligner en Villa. Ved nærmere Besigtigelse finder man en stor Hangar, som rummer ca. 25 monterede Planer og tilhørende Værksteder. Det er med en behagelig Følelse, man træder ind i disse lyse og tiltalende Rum. Over Hangaren findes en Restaurant, hvor Medlemmerne kan købe deres Mad, og i Stuen er der Sovesale, Baderum samt en lille hyggelig Rygesalon med tilhørende Bar, hvor Medlemmerne kan købe sig et Glas Øl, eller hvad Hjertet nu begærer. Den venlige Mr. Hervey viste mig tilrette og gav mig velvilligst Tilladelse til at færdes, hvor jeg havde Lyst. Eftermiddagen gik med at finde sig tilrette og se paa Skoleflyvningerne, hvor jeg fik Lejlighed til at studere deres Startmetode, som egentlig forekommer mig meget nemmere, end den vi benytter her. Starten foregaar med Auto, hvortil der er fastspændt en Staalwire, og som igen er forbundet med et Gummitov, som med en Ring er fastgjort til Planet. Ved den Slags Starter faar Piloten altid en god Start, og Mandskabet er omtrent lige saa friske om Aftenen som om Morgenen og yderligere kan et Hold til Skoling nøjes med et saa lille Antal som 4 Elever, hvor man almindeligvis regner med 11 Mand.

Søndagen blev vi vækket af et Horn-

signal, og det var med glade Ansigter, at man kunne studere Vejrtabellen og se, at Vinden havde den rigtige Retning og Styrke 10 Meter/Sec. Efter et hastigt Morgentoilette og en Kæmpebreakfast, gik vi ned i Hangaren for at forberede Planerne til Dagens Flyvninger. Der saa ud som i en Myretue, der var Travlhed allevegne med at montere de nyankomne Planer, som for en Del Medlemmers Vedkommende var i privat Eje. Det var næsten alle Planer, som var importeret fra Tyskland, hvad man efter Fabrikkernes Signature kunde skønne. Transporten af de dyre Planer, foregik for disse Medlemmers Vedkommende i en til Formaalet indrettet Transportvogn paa 2 Hjul (Indregistreret/Ejerens Personbils Nummerplade) som om Søndagen blev tilkoblet til Vognen og medbragt til de forskelige Startpladser rundt om i Landet. Da Klokken nærmede sig Tolv, og vi skulde spise Frokost, hang der ikke mindre end 14 glimtende Svæveplaner over den 3 Kilometer lange Hang. Det var et Syn, som gav alle Appetit til Maden. Da jeg kom op i Restauranten fik jeg en Overraskelse, for Enden af det Bord, hvor jeg havde min faste Plads, sad ingen anden end de københavnske Svæveflyveres gamle Bekendt Peter Riedel.

Det varede ikke mange Minutter, før vort Bekendskab var indledet, og sammen med Dr. Al. Slater (Redaktøren for Sailplane and Glider) gik saa Samtalen livligt, der blev fortalt Historier og Anekdoter om Svæveflyvningen og naturligvis fik vi ogsaa lidt at vide om Riedels Erfaringer baade som Trafikflyver i Deutsche Lufthansa og som Svæveflyver. Dr. Slater kan jo heller ikke siges at være nogen Sinke, da han jo som bekendt har fløjet 75 eng. miles. Riedel sluttede Frokostkonversationen med at bringe mig en Tak til de Danske Svæveflyvere for den smukke Modtagelse som blev ham til Del efter hans Flyvning.

Hen ad Dagen blev det en næsten uudholdelig Hede, selv om Vinden dog havde været med til at holde det tilpas køligt, mærkedes det nu saa meget mere, og Følgerne heraf udeblev da heller ikke, der havde nemlig i Løbet af Dagen trukket en vældig lang Skygade op, som gav Varsler fra sig i Form af lange Lyn. De unge Piloter, som kun havde været i Luften i en forholdsvis ringe Flyvetid, blev anmodet gennem Signalering om at lande, saa at de Kammerater, der havde Forudsætninger for en Frontflyvning, kunde komme paa Vingerne. Det var et flot Syn at se de store Planer tumle sig i Luften i lukkede Kurver, en efter en, trukket med af den optrækkende Skygade. Det blev 4 raske Piloters Lod, at finde en passende Landingsplads for deres kostbare Planer den Dag. Flyvningerne varierede fra 10, 20 og 30 eng. miles, og blandt de forskellige Typer af Planer var Rhönsperber, Kirkby Kite og Scud 2 og endelig en Gronau Baby af sidste Konstruktion.

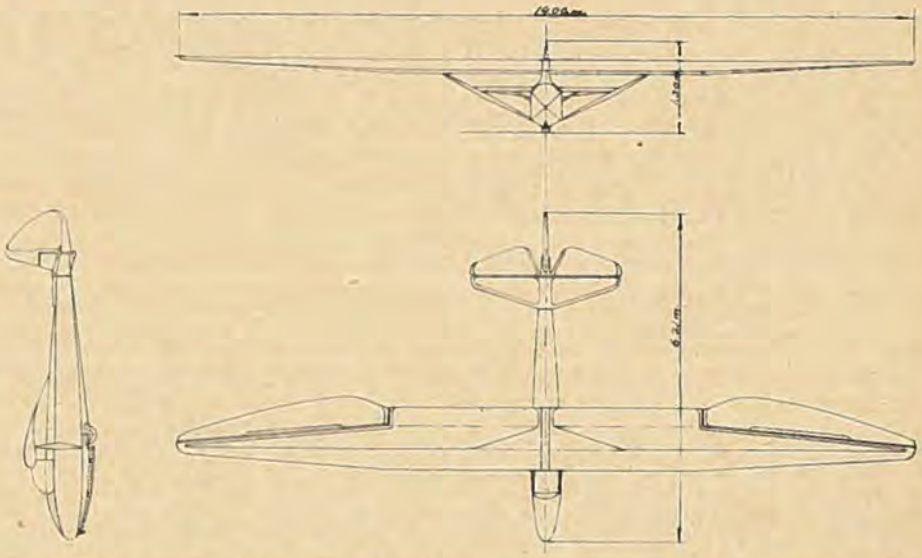
London Gliding Club har ogsaa blandt det svage Køn et stort Antal Medlemmer, bl. a. den dygtige Certifikat Indehaver Barbara Goldney, som viste, at de heller ikke i nogen Retning staar tilbage for Mandfolkene ved at give en Opvisning i Kurver med Landing i Medvind uden stor Hastighed. Clubben er den største Engelske Club og har igennem de Aar, den har eksisteret uddannet ¾ af den engelske Unions Certifikatindehavere, blandt dem findes bl. a. den sympatiske Svæveflyver P. A. Wills, som er Indehaver af den britiske Længdeflyvnings Rekord. (Dunstable—Pakefield) 104 eng. miles. Juli 1936. Fra Clubben er ligeledes udgaaet en stor Del Piloter, som er indrulleret i Air Force som Militærflyvere.

Plantyper som London Gliding Club sidder:

Rhönadler — Rhönsperber — Rhönbussard — Condor Hjordis — Kirley Kite — Gronau Baby — Scud 2 Falcon (Enkelt og Dobbeltsædet).

Henning Walthing.
»Dansk Luftsports Forbund«.

Svæveplanet „Wolf"



TIDEN er nu inde, da danske Svæveflyveklubber skal til at bygge Øvelsessvæveplaner. Naar B-Certifikatet er naaet, er Skolesvæveplanet ikke mere interessant at flyve med; man har Brug for et Fartøj med bedre Flyveegenskaber, men som dog er forholdsvis let at flyve. Jeg skal her og i det følgende Nummer beskrive et Par kendte tyske Overgangssvæveplaner.

Silkeborg og Køge Flyveklubber har hver et »Wolf« Svæveplan under Bygning. Dette Plan er konstrueret af den kendte tyske Svæveflyver Wolf Hirth og bygges paa Martin Schemps Sportsflyvemaskinefabrik i Göppingen.

Man forestiller sig uvilkaarlig en moderne Fabrik med Lysreklamer o. s. v., men da jeg i Sommer vilde aflægge Fabrikken et Besøg, stod jeg udenfor en gammel forfalden Fabrik. Kraner og Jernbaneskinner vidnede om en tidligere stor Industrivirksomhed; nu benyttedes Bygningerne som Kaserne og Flyvemaskineværksteder. Efter at havde overbevist Vagten om mine Hensigter med Besøget, kom jeg ind paa Kasernen og blev vist hen til en Sidebygning. Paa Døren fandt jeg et lille Papskilt: Martin Schemp, Sportsflugzeugbau, men var det ydre beskedent, saa var det indre imponerende. Her byggedes Svæveplaner i Serie lige fra Zögling Skoleplaner til det nye Rekordsvæveplan »Minimoa«, der ved sidste Rhönstævne hævdede sig ualmindelig smukt ved Distanceflyvningerne med forudbestemt Landingssted. Hver Dag forlader en »Wolf« Fabriken, og Halvdelen af dem gaar til Udlandet.

»Wolf« er et meget solidt Svæveplan indrettet paa haarde Landinger, Begynderkunstflyvning og Skyflyvning. Af Hensyn til den ret store Vægt er der indbygget et Ballonhjul, hvad der letter Transporten paa Jorden og ved Flyvemaskineslæbestarten. Kroppen er helt beklædt med Krydsfinér. Planerne er bygget paa den sædvanlige Maade med en Hovedbjælke i en Trediedel Planbredde fra Forkanten i Forbindelse med en stiv Krydsfinérnæse. Bagtil er anbragt en let Hjælpeplanbjælke, der samtidig tjener til Fastgørelse af Balanceklappen. Planet er afstivet med en Straber af Profilstaalrør. Alt er enkelt og solidt udført, saa Efterbygningen er forholdsvis let. Svæveplanets Data ser saaledes ud:

Spændvidde 14 m, Længde 6,21 m, Bæreflade 15 m², Planbelastning 16 kg/m², Tomvægt 145 kg, største Flyvevægt 245 kg, Glidetal 17 og Synkehastighed 0,95 m/Sek.

Det færdige Svæveplan koster 1800 RM. Tegningerne koster 190 RM.

Husk at bestille

FLYV

hos Deres Bog- eller Bladhandler. Ved at have fast Abonnement paa Bladet er De sikker paa at faa det **hver** Maaned og **straks,** naar det udkommer .....

Pris 35 Øre pr. Nummer

Angaaende Modelflyvere.

JEG gik i Sommen en Tur i Københavns Periferi og kiggede paa Drenge, der sendte Deres Drager tilvejrs. Mange Steder saa jeg voksne Mænd med deres Sønner, som de gav gode Raad, som de selv havde erhvervet i deres egen Drengetid, andre Steder stod de fædrende Ophav paa Afstand og betragtede deres Sønner med et vist Mishag, og jeg kunde se paa dem, at det var dem, der havde »smedet« Dragen sammen, men af Hensyn til det eventuelle Grin de kunne udsætte sig for, hvis Dragen ikke opførte sig som en ordentlig Drage, holdt de sig tilbage. Jeg tror ikke, at vi voksne Mænd behøver at skamme os, fordi vi endnu har noget af Drengesindet i os, det er jo nemlig netop det, vore Koner og Kærester godt kan lide os for, og vi behøver vel heller ikke at skamme os for at have glemt een eller anden Erfaring om Dragerne fra vor Drengetid, naar vi beskæftiger os et Øjeblik, kommer Erfaringerne hurtigt tilbage, og de Grin, der vil komme fra andres Side, kan vi vel hurtigt overse, for jeg gad nok vide, om der findes nogen voksen Mand, der inderst inde ikke gerne vilde have en Drage, naar han ser Drenge lege med en saadan. Det har jo engang været vort fælles Maal at faa en Drage, der kunde gaa rigtig højt tilvejrs, ligesom det nu er vore Sønners Ønske, d. v. s. nogle af dem, for Tiden har jo ændret sig lidt, nu er det jo Modelflyvere, der staar øverst paa enhver Drengs Ønskeseddel.

Nu da Sommeren staar for Døren, og de voksne ved Søerne begynder at konkurrere med Modelskibene, skal alle vi voksne Mandfolk ogsaa troppe op og vise vore Drenge, hvad vi kan præstere med vore Modelflyvere.

Jeg har Indtrykket af, at der findes ligesaa mange Voksne her i Danmark, der interesserer sig for Modelflyvere, som der findes Drenge. Jeg ved, at der findes Mandfolk, der i Smug dyrker denne Passion med en Iver, der i andres Øjne menes at være en bedre Sag værdig. Der er mange Mænd, der bygger Modeller hjemme om Aftenen, og naar det er blevet halvmørkt, gaar de ud paa et øde Sted og prøver forsigtigt, om nu Modellen kan flyve. De generer sig, og dem er der flest af, og til dem vil jeg sige, gaa kun roligt ud i Dagslyset med Modellen, der er saamænd ikke andre end dem, der ikke tør lave Modeller, fordi Konen ikke vil have det Griseri hjemme paa Gulvtæppet, der griner fjollet, for ethvert ordentligt Mandfolk griner ikke, han ønsker bare, det var ham, der havde en saadan flyvende Model, ligesom det kribler ham i Fingrene for at atter faa den Glæde at holde i en Dragesnor.

Modelflyvesporten er moderne ude i den store Verden, og det er paa Tide, at ogsaa vi kommer med. Desværre findes der ikke nogen Litteratur om Modeller paa dansk, men det kan vel komme ,hvis vi voksne slaar os sammen og danner en Forening til Fremme af Modelflyvesporten i Danmark. Skriv til mig alle I Voksne, der interesserer jer for Modelbygning om ikke I er interesseret i en saadan Forening, hvor man kan faa udvekslet Erfaringer og Meninger om Tingen og foranstalte Konkurrencer o. l.

Læg et Frimærke i Kuverten til Svarporto, og jeg skal foretage det nødvendige, til at vi kan begynde.

Med sportslig Hilsen
Alf. Dochedahl,
Vester Fælledvej 41,
København, V.

Motormodellen H.N. 12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger (ny Prisliste).
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn N.

FRA MODELKLUBBERNE

Generalforsamling i O. M. F.

O. M. F. afholdt d. 27. Marts 1937 Generalforsamling paa Bristol. Formanden Per Weishaupt bød velkommen, og til Dirigent blev valgt Boghandler J. Weishaupt.

Formanden aflagde Beretning over Tidsrummet d. 18. 10 1936—27. 3 1937, som i alle Maader har været en Sukces. Der har været afholdt fire Møder, hvor Medlemmer har holdt Foredrag om deres Oplevelser i Sommerferien og andet. Den 22. November afholdt man et Stævne paa Landkildegaard, hvor man især dyrkede Højstart. Den 29. November skulde der havde været en stor Konkurrence i Tommerup, der var mødt Medlemmer baade fra Faaborg og Skjern. Vejret umuliggjorde Flyvning med Motormodeller, og kort efter satte et øsende Regnvejr en Stopper for al videre Flyvning. Fra 26. Februar—4. Marts afholdt Klubben sin anden Udstilling, der gav et stort Overskud.

Fra November til Februar, begge Maaneder incl., havde Klubben for første Gang i sin Historie et Værksted, nemlig paa K. F. U. M., men da K. F. U. M. selv skulde bruge Lokalet kunde Lejemaalet desværre ikke forlænges.

I Anledning af at Per Weishaupt nu trak sig tilbage fra Formandsposten i O. M. F. holdt han en Afskedstale. Han opfriskede i korte Træk Klubbens Historie, og udtalte at det havde været

K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

Svævemodellen »Hangvind«
Med forbedret Plan, fløj i Skjern i 7 Minutter og ca. 9 Kilometer.
Faas i Byggesæt - Pris Kr. 4.75
Model Materiale » Tarm, Jylland

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY":
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.
Model Materiale » Tarm

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

ham en Glæde at arbejde for Klubbens og Flyvningens Fremme.

Derefter blev der nedsat en Højstartkommission, der nærmere skulde undersøge Højstart. Man skulde gøre Forsøg med Anbringelse af Højstartskrogen foran og bagved det normale Punkt, hvor lang Snor man kan slæbe o. s. v.

Derefter blev der vedtaget følgende Rekordregler:

1. Betingelsen for Anerkendelsen af en Rekord er, at Modellens Præstation kontrolleres af to Personer, der enten direkte eller indirekte er Medlem af det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab (indtil Dansk Modelflyver Forbunds Dannelse, kun af O. M. F.).

2. Ved Varighedsrekorder skal Tiden kontrolleres med to Stopure, idet Middeltiden er Rekord. Distancen maales kun paa Kort (Generalstabskort), naar Distancen er under 300 m.

3. For at slaa en Rekord skal den nye Rekord være mindst 10 Sek. større ved Svævemodeller og 5 Sek. ved Motormodeller.

4. Rekorder kan sættes ved Jordstart, Haandstart og Højstart.

a) Jordstart skal foretages i fladt Terræn. Modellen skal starte fuldkommen ved egen Hjælp.

b) Haandstart af Motormodeller skal foretages i et Terræn, hvor Højdeforskellen mellem Start og Landingssted ikke overstiger 2 % af Distancen.

Ved Haandstart af Svævemodeller maa Modellens Højde over Jorden ikke overstige 2 m.

c) Ved Højstart sættes ingen Grænser for Snorens Længde, dog maa eventuel Gummisnor ikke overstige mere end 25 % af den samlede Snorlængde.

Konkurrencerne.

Som Præmier ved Konkurrencerne udsættes et Eksemplar af »Dansk Flyvnings Historie«, til Vinderen i hver Klasse.

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

Ny Klub under Dansk Svæveflyver Union.

FYEN har faaet en Flyveklub. Den 9. April startedes der i Odense en Flyveklub under Navnet »Fyens Luftsport« paa Foranledning af to af »Dansk Svæveflyver Union's« passive Medlemmer, d'Hr. Børge Jensen og Erik Sinding. Klubben tæller 12 aktive Medlemmer.

Formand, Hr. Otto Petersen.

Fyens Luftsport paatænker at arrangere et Flyvestævne paa Marslev Flyveplads d. 30. Maj, hvortil Hærens Flyvertropper, Marinens Flyvevæsen, Foreningen »Danske Privatflyvere« og »Nordisk Lufttrafik« er indbudt. Dansk Svæveflyver Union byder hermed »Fyens Luftsport« velkommen i vore Rækker.

Klubbens Adresse er:

»Fyens Luftsport«
v/Herr Otto Petersen,
H. C. Andersensgade 24, Odense.

Ny Klub i Unionen.

DER er i Kolding startet en Flyveklub under Navnet »Kolding Flyveklub«. Klubben er tilsluttet »Dansk Svæveflyver Union« og dens Formand er Hr. Gunnar Jensen, Haderslevgade 22 A, Kolding.

TEGNINGERNE til »Dansk Svæveflyver Union's Skolesvæveplan er nu færdige, og kan faas gennem Unionen for en Pris af Kr. 20,00 pr. Sæt.

I samme Forbindelse kan nævnes, at »Dansk Svæveflyverskole og Kolding Flyveklub allerede er i Gang med Bygningen af et Svæveplan efter disse Tegninger.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION har gennem »Det kongelige danske aeronautiske Selskab modtaget en Indbydelse »Aeroclub von Deutschland« om at sende danske Svæveflyvere til Tyskland for at deltage i det store Svæveflyverstævne paa Wasserkuppe fra d. 4.—18. Juli 1937. Desværre har vi ikke paa indeværende Tidspunkt Svæveflyvere, der er i Besiddelse af saa stor Uddannelse, vi kan sende der ned og repræsentere Danmark, og har som Følge deraf maattet renoncere paa denne ærefulde Indbydelse i Aar.

DØDSFALD

DET vil bedrøve Svæveflyverne og alle deres Venner at erfare, at en Pionér indenfor Svæveflyvningen Snedker *A. C. Larsen* den 5. April er afgaaet ved Døden af Lungebetændelse 47 Aar gammel. Hr. Larsen var med til at starte »Dansk Model- og Glideflyver Forening« i April 1924, og har siden været dens og efterfølgende »Dansk Motor & Svæveflyver Forening's« Kasserer igennem 12 Aar. Gennem Aarene har han været een af de bærende Kræfter, idet han har ofret hele sin Fritid og Arbejdsevne for den nye Sport. Ved Arbejdet paa Værkstedet og i Marken var Hr. Larsen altid til Stede. Han har gjort et stort Stykke Pionérarbejde for Sporten gennem de første vanskelige Forsøgsaar, og først sidste Aar har han trukket sig tilbage som aktiv Deltager. For egen Regning genopbyggede han Svæveplanet »Pirat« og stillede dette til Medlemmernes Raadighed. Hr. Larsen vil blive savnet blandt Kammeraterne ,som han altid har været behjælpelig med Raad og Daad. Ære være hans Minde. *C. le Dous.*

LUFT-SPEJDERE

EN Spejderpatrulje i København, Maagepatruljen i Pionértroppen, Det danske Spejderkorps, har med stor Interesse og Energi kastet sig over saavel Model- som Svæveflyvning. I Løbet af 1 Aar har Patruljen, som er paa kun 5 Mand, omtrent bygget et Martens H. 5. Svæveplan færdigt, samtidig med at den har dyrket Modelflyvning. Mange vil sikkert mene, at det er ganske forkasteligt at begynde at bygge og flyve et Svæveplan i Stedet for en Skolemaskine, men paa Grund af vor dengang minimale Erfaring paa det Omraade og vor store Begejstring over Martens Bog, som jo for et Aar siden var den eneste Bog paa dansk om Svæveflyvning, kastede vi os lige paa Hovedet i Opgaven. Det gik egentlig bedre, end man skulde tro, men vi maa indrømme, at det ikke var saa faa Ting, som vi kasserede efter at have fulgt Ingeniør C. Nielsens udmærkede Instruktioner i »Flyv«. Naturligvis venter vi os megen Glæde af Planet til Sommer, og det er jo yderst ideelt at forene Lejrsport med Svæve- og Modelflyvning.

I det hele taget er det Sportsgrene som med stort Held maa kunne drives i Patruljer. Blot maa man af Patruljen kræve: 1. At den fornødne Kapital kan fremskaffes i Løbet af 1—2 Aar (ellers mistes Interessen let). 2. At Spejderne er gamle nok. Dog er ingen i vor Patrulje endnu fyldt 17. Det har været en dejlig Tid, fuld af Glæder, Skuffelser og uforudsete Vanskeligheder. Vi er endnu ikke Medlem af Unionen, men Bygningen af Planet har alligevel ladet sig gøre, idet vi alle som Skoleelever har haft Eftermiddagen til vor Raadighed og dér haft Tid til at søge efter Oplysninger i tyske og svenske Bøger. Af Model-Svæveplaner er »Fafnir« under Bygning.

Vi haaber med Tiden at komme ind under Unionen. Hvis andre Spejderpatruljer har Lyst til at følge vort Eksempel vil vi med største Glæde hjælpe med Start af dem, ligesom vi har udarbejdet Mønsterlove for saadanne Patrujer.

For Maagepatruljen.
Pionertroppen.

Bengt Nielsen,
Hillerødgade 26, 4, Københ. N.

Dansk Svæveflyver Union's nye Certifikatbestemmelser.

UNIONEN har i Forbindelse med »Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab's Sportsudvalg« udfærdiget nogle nye Bestemmelser for Opnaaelse af Glide- og Svæveflyvercertifikater, saaledes at de Krav, der nu stilles for at opnaa Certifikater, er i Overensstemmelse med, hvad der forlanges i andre Lande. Vi har ment, at dette var nødvendigt af Hensyn til det Samarbejde Unionen har paabegyndt ved Udlandets Svæveflyverorganisationer. Ligeledes skal det være vor Opgave i den kommende Tid at faa indført Reglementer og Bestemmelser angaaende Svæveflyvning i Danmark i Lighed med Udlandets.

Disse Bestemmelser er anerkendt af »Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab«, og træder i Kraft fra 1. Maj 1937. Samtidig skal vi meddele, at alle tidligere Certifikatbestemmelser er ugyldige fra samme Dato.

Til ovenstaaende Certifikatbestemmelser skal vi meddele, at kun *»Dansk Svæveflyver Union udsteder Glide- og Svæveflyvercertifikater, disse godkendes af D. K. D. A. S.*

Kun Unionen's Blanketter til Anmodning om Certifikater maa anvendes.

Anmodninger om Certifikater skal være indsendt til Unionen senest 14 Dage efter, at Prøven er bestaaet.

»B«-Certifikatet kan ikke opnaas før »A«-Certifikatet er opnaaet, og »C«-Certifikatet kan ikke opnaas før »B«-Certifikatet er indløst. Beløbet for Certifikatets Udstedelse skal indsendes til Unionen pr. Post-Giro. Unionen paatager sig intet Ansvar for Pengeforsendelser i alm. Breve.

Glideflyverprøve »A«.

For Opnaaelse af Glideflyvercertifikat »A« kræves 6 Prøveflyvninger.

De 5 Flyvninger skal være paa mindst 30 Sek.

Alle Flyvningerne skal være fuldstændige Ligeudflyvninger, Kursændringer under Flyvningerne maa ikke finde Sted, og Landingerne skal ske med ringest mulig Hastighed, uden Beskadigelse af Svæveplanet, og kun rene Halelandinger er gyldige.

Flyvetiden beregnes fra Udløsningsøjeblikket til det Tidspunkt, da Svæveplanet første Gang berører Jorden ved Landing.

Prøven skal kontrolleres af mindst een Kontrollant, som skal være, Flyvelæreren, Klubbens Formand eller et Bestyrelsesmedlem af Klubben.

Startmetode: Gummitov, Auto- eller Spilstart. Andre Startmetoder er ikke tilladte.

Glideflyverprøve »B«.

For Opnaaelse af Glideflyvercertifikat »B« kræves 5 Prøveflyvninger, hver paa mindst 60 Sek. Varighed.

De 4 Flyvninger skal hver indeholde et 360°Drej over et af Flyvelæreren forud opgivet kendeligt Punkt, idet 2 Flyvninger udføres med højre Drej og 2 med venstre Drej. Den 5. Flyvning udføres som 8-Tal, saaledes, at Drejene foretages omkring 2 forud opgivne kendelige Punkter, som ligger i passende Afstand fra hinanden. Alle Drej skal foretages korrekt uden Sideglidning.

Alle Landinger skal ske i een af Flyvelæreren forud afsat Landingscirkel paa 50 m Diameter. Landingscirklens Centrum skal være afmærket med et Flag eller et Landingskryds, som af Flyveren kan ses fra Luften. Afstanden fra Landingscirklens Centrum til Svæveplanets Startkrog maa højest være 25 m. Landingerne skal ske med ringest mulig Hastighed og uden Beskadigelse af Svæveplanet. Kun rene Halelandinger er gyldige.

Flyvetiden beregnes fra Udløsningsøjeblikket til det Tidspunkt, da Svæveplanet første Gang berører Jorden ved Landing.

Prøven kontrolleres af mindst 2 Kontrollanter, som skal være Flyvelæreren, Klubbens Formand eller Bestyrelsesmedlemmer af Klubben.

Startmetode: Gummitov, Auto- eller Spilstart. Andre Startmetoder er ikke tilladte.

Svæveflyverprøve »C«.

For Opnaaelse af Svæveflyvercertifikat »C« kræves 1 Flyvning paa mindst 5 Min. Varighed uden Højdetab over Startstedet.

Flyvningen skal være rolig og behersket, og Landingen skal ske uden Beskadigelse af Svæveplanet, og kun rene Halelandinger er gyldige.

Flyvetiden beregnes fra Udløsningsøjeblikket til det Tidspunkt, da Svæveplanet første Gang berører Jorden ved Landing.

Prøven kontrolleres af mindst 2 Kontrollanter, som skal være Flyvelæreren, Klubbens Formand, Bestyrelsesmedlemmer af Klubben eller Medlemmer af Unionens Bestyrelse.

Startmetode: Gummitov, Auto- eller Spilstart. Andre Startmetoder er ikke tilladte.

Disse Certifikatbestemmelser træder i Kraft den 1. Maj 1937. Alle tidligere Certifikatbestemmelser er ugyldige.

København, den 20. April 1937.

Dansk Svæveflyver Union

Alf. Dochedal,
Fm.

Det kongelige danske aeronautiske Selskab.

Kaptajnløjtnant *E. Rasmussen.*
Fm. for *D. K. D. A. S. Sportsudvalg.*

Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

KZ 1

KRAMME - LUFTHAVNEN

KASTRUP 868

VINDPOSEN

Ved De at:

der aarligt afholdes en stor Flyvekonkurrence i Tyskland for Sportsflyvere. Konkurrencen former sig som en Rundflyvning i alle Rigets Provinser i Løbet af fire Dage. Denne »Deutschlandflug« finder Sted i Aar fra 30. Maj til 2. Juni, og efter de indløbne Indmeldinger at dømme skønnes 200 Maskiner at skulle deltage.

— — —

Paris i Krigstilfælde beskyttes af 97 Antiluftskytsbatterier.

Dette Værns Hovedkræfter befinder sig i to Zoner, henholdsvis i 10 og 15 km Afstand fra Byens Centrum. Det inderste Bælte omfatter 12 Stillinger og det ydre 14. Disse Yderforter er bevæbnet med Antiluftskyts af stort Kaliber. Foruden disse faste Batterier opstilles ved Mobilisering yderligere 5 Luftværnsregimenter i selve Hovedstaden.

Alle disse til Beskyttelse af Paris tjenende Luftværnsbatterier er naturligvis udrustet med Lyskastere og Lytteapparater. Hertil kommer desuden et tæt Net af Ballonspærringer.

— — —

der i U. S. A. findes ialt 2342 Flyvepladser, hvoraf de 705 er fuldstændigt udrustede med Belysnings- og Pejleapparater til Nat- og Taagelandinger.

MOTH Land-Flyvemaskine

Til Salg paa rimelige Vilkaar.

Leveres med 2 Motorer, Blindflyvningsudstyr etc.

Henvendelse til:

WIDERÖE'S FLYVESELSKAP A/S

OSLO

INDBYDELSE

Formanden for »Danske Privatflyvere« har modtaget Indbydelse fra »Kungl. Svenska Aeroklubben« til vore Medlemmer om at deltage i en *Flyve-Week-end* i Gøteborg den 12. og 13. Juni 1937. Medlemmer, der vil deltage, bedes meddele dette til Formanden snarest muligt. Tilmelding om Deltagelse maa være Formanden i Hænde inden den 25. Maj.

Nærmere om denne Flyvning vil blive opslaaet paa vor Tavle i Lufthavnen.

HERHJEMME FRA

Horsens mister sin Flyveskole.

HORSENS har i nogle Aar været Hjemsted for Løjtnant *Wittrups* Flyveskole, der benyttede en privat Plads nordvest for Byen, men fra 1. Maj er dette ophørt, idet Løjtnant Witrup har flyttet sin Virksomhed til den flyveinteresserede By Aalborg.

Ny Flyveleder til Assistance i Kastrup Lufthavn.

LUFTHAVNENS Flyveleder, Kaptajnløjtnant *Dalbro* har faaet en Hjælper, idet Søløjtnant *Larsen* er antaget som Flyveleder II.

Lufttrafiken paa Kastrup Lufthavn i 1936.

AT Lufttrafiken er under stadig Fremgang er en given Sag, og klart og tydeligt fremgaar det af Statistiken fra Kastrup Lufthavn, hvor Aaret 1936 sammenlignes med nogle tidligere Aar.

Passagerer	1923	1935	1936
(excl. Trafikpass.)	431	36.661	42.880
(incl. Trafikpass.)	431	27.518	33.425
Luftfartøjer (ankomne & afgaaede)	308	8.666	10.902

Luftfragt i kg:	1926	1935	1936
Til Kbhvn...	25.888	237.717	292.196
Fra Kbhvn...	8.110	231.408	264.184
Ialt..	33.998	459.125	556.389

Er De interesseret i en

Himmelloppe

bygget i Overensstemmelse med de originale Planer, saa henvend Dem til

Ingeniør Axel Olsen,
Arresøgade 2, 1. th.
Telf. Nora 1067 v efter Kl. 17.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

PAA FLYVESKOLE

V.

Nu gaar det bedre!

DET lykkedes efterhaanden at faa Flyvelæreren overbevist om, at jeg kunde flyve lige, holde Næsen tilfredsstillende paa Horisonten, holde Vingerne lige o. s. v.; men da Flyvelæreren imidlertid ikke vilde tillade mig at flyve lige ud hele Vejen rundt om Jorden, maatte jeg ogsaa lære at dreje, først lidt Pind, lidt Sideror, lidt Kontrapind — og saa til den anden Side. Efterhaanden snurrede vi rundt om Flyvemaskinens Overplan, idet Libellen stod paa Nul og Drejningsviseren helt ude i Siden, medens man p. Gr. a. Centrifugalkraften sad vældig godt fast i Sædet.

Ogsaa Landinger skal jeg lære. Af en eller anden Grund synes Læreren at have vanskeligt ved at lære mig at bringe Flyvemaskinen og Jorden til at nærme sig hinanden paa en for ham tilfredsstillende Maade, saa der gaar igen nogle »Timer« med at indøve dette. Sommetider har Jorden for meget Fart paa, til andre Tider er det Flyvemaskinens Hastighed, Læreren har noget at indvende imod, men ved fælles Hjælp er det hidtil lykkedes efterhaanden at faa Hjulene og Haleslæberen ned paa Jorden, uden at denne faar alt for store Huller, og uden at Flyvemaskinens Understel m. m. siger »Knas«. Med lidt Held (og uden mærkbar Assistance fra Læreren) har jeg endda et Par Gange faaet Hjulene og Haleslæberen til at røre Jorden samtidigt.

Nu er der nogen, som mener, at Flyvemaskiner »af sig selv« kan lave forskellige mere eller mindre hyggelige Manøvrer; men det er min bestemte Opfattelse, at saa længe der sidder en Flyver med Pinden i Haanden, er Flyvemaskinen uansvarlig. Min Flyvelærer mener nu, at der er noget om det, og for en Sikkerheds Skyld gennemgaar vi derfor nogle af disse Manøvrer, først paa Jorden med mange mærkelige Kombinationer af Styrebevægelser, derefter demonstreres de samme Bevægelser i Luften — jeg var heldigvis spændt godt fast — og endelig skal jeg selv prøve at lave dem; den Time vil jeg sent glemme: jeg styrede Flyvemaskinen, saa den snurrede rundt som en Top, rullede som en Bold, spandt som en Kat, faldt som en Blad, loopede og fløj paa Ryggen, som kun Flyvemaskiner kan gøre det. Propelleren stoppede af lutter Forundring (eller maaske var det af Benzinmangel), men var dog saa venlig at gaa igang igen under en stejl Dykning. Der var kun to af Instrumenterne, der stadig skulde holdes Øje med: Højdemaaleren maatte ikke komme under 500 Meter, og Olietryksmaaleren maatte ikke komme under 2.3, saa længe Propelleren løb rundt; Resten for op og ned, til højre og venstre, alt efter den Stilling Flyvemaskinen indtog i Luften. Landingen efter saadan en Tur var naturligvis lidt bevæget (H-op og ned), men hverken Flyvepladsen eller Maskinen tog nogen Skade.

Efter denne Omgang regnede jeg med, at jeg var klar til at flyve alene; men saa betroede Flyvelæreren mig, at der var noget, som hed Skyer, og som særligt generede ganske unge Flyvere, der ikke havde ret megen Øvelse i at klare vanskelige Situationer i Luften. Som Følge heraf faar jeg Barnevognskaleschen slaaet op, saa al Udsigten blev borte; desuden duggede Flyvebrillerne, saa de bliver slaaet op i Panden, allerede medens vi kører ud til Start. Læreren meddeler, at nu vil han tage Maskinen op i 500 Meter, hvorefter jeg, paa Grundlag af Instrumenternes Visning, kan styre videre paa en nærmere angiven Kurs. Paa Vejen op holder jeg meget nøje Øje med alle Instrumenterne, saaledes at jeg ved, hvad de skal staa paa, naar det bliver min Tur. Ordren kommer: »styr Øst i 500 Meters Højde«. — Inden jeg vidste et Ord af det, var Højden kun 300 Meter og Farten 235 km/t; og Motoren løb meget hurtigere, end den plejer, medens Kompasset løb omtrent som en Karusel. »Det er ikke nogen Gravemaskine, vi flyver med« siger Læreren pludselig, »se at komme op igen«; og medens Kompasset fortsætter sin Karruseltur, faar jeg Pinden lidt mere ind i Maven og finder snart mig selv i 500 Meters Højde og med en passende Fartmaalervisning og Omdrejningstal paa Motoren. »Styr saa lige mod Nord« er den næste Ordre, — en Kraftanstrengelse faar pludselig Maskinen og Kompasset til at holde op med at dreje og mig til at svede: Instrumenterne maa være i Uorden — eller ogsaa er det mig! Korrektionen for en stærk Sideglidning faar Maskinen til at dreje igen, medens Hastigheden nærmer sig det kriminelle Minimum — pyh! Efter Landingen siger Flyvelæreren: »Det kommer vi til at prøve igen«.

Nyt fra alle Lande.

British Airways har købt Ju 52.

Junkers Ju 52 i Tjeneste ved British Airways.

BRITISH AIRWAYS har købt to Junkers Ju 52, der skal indsættes paa Natpostruten London - Amsterdam - Hamborg - København - Malmø - Stockholm. Ifølge engelske Blade kalder Englænderne Ruten for »Viking Night Express«.

Lufthansa Virksomhed i 1936.

DEN tyske Lufttrafik har i 1936 haft en ganske betydelig Fremgang. Alene i det europæiske Rutenet gennemfløj det 14.888.000 km (deraf 2.879.000 km paa Post- og Godsluftruter), der svarer til en Stigning paa 11,4 % i Forhold til 1935. Særlig bemærkelsesværdig er Antallet af befordrede Passagerer. I 1935 naaede Lufthansa Rekordtallet paa 165,000 betalende Passagerer, men dette er i 1936 steget med 40 % til 231.900. Antallet af Personkilometer beløb sig til 85,5 Mill. (Stigning 37,7 %). Godsbefordringen har naturligvis i nogen Grad været hæmmet af det begrænsede Handelssamkvem mellem Landene, men den er dog steget med 7,9 % til 1.326.300 kg Luftekspresgods. Luftpostbefordringen er steget med 83,9 % til 2.409.000 kg.

Ovennævnte Tal vedrører kun den europæiske Lufttrafik, og Resultatet er opnaaet efter et maalbevidst Arbejde paa at udvikle det tyske Luftrutenet, der mod Vest har Forbindelse til London og Paris, mod Syd til Lissabon, Rom og Athen, mod Øst til Warchau og Moskva og mod Nord til København, Oslo og Stockholm.

Junkers Ju 86 udstyres med Junkers Jumo Dieselmotorer.

Nyt fra alle Lande.

(Fortsat fra forrige Side)

Den ventilløse Flyvemotor.

Vickers „Vildebeest IV" udstyret med Perseus ventilløse Motor.

DEN ventilløse Bristol Perseus Flyvemotor har vist sig at være overordentlig vellykket, og Motoren er nu indført ved flere af Royal Air Force's Enheder. En Mængde Prøver og Forsøg er gaaet forud. Blandt andet har Perseus-Motoren været prøvet i civile Maskiner i ca. 2000 Timer. En Motor har haft en Driftstid paa over 1100 Timer, og Typen har gennemgaaet flere strenge 100-Timers Prøver, der ikke har foraarsaget noget som helst Slid paa Cylindre eller Glidermekanismen.

Det engelske Luftministerium gav for nogen Tid siden Firmaet en Ordre paa Levering af 50 ventilløse Flyvemotorer, hvoraf Størstedelen bliver indbygget i Vickers »Vildebeest IV«. Yderligere er 25 Perseus Motorer under Indbygning i de nye Short Flyvebaade, der skal anvendes paa de britiske Rigsluftruter.

Rekordflyvemaskine med „helt lukket" Førerrum.

Frank Hawks (U.S.A.) har bygget en Rekordflyvemaskine med et særpræget lukket Førerrum, idet Flyveren kun har Udsyn fremefter gennem Vinduerne i Siden. Den er udstyret med en 900 H.K. Turn Wasp Motor.

Over 1 Million Luftpassagerer paa 1 Aar.

ANTALLET af Passagerer, som i 1936 er blevet befordret fra Luftruterne i U. S. A. beløber sig til 1.015.000. Deraf har Selskabet »American Airlines« alene befordret 255.324 Passagerer. Den vældige Tilgang af Passagerer paa Luftruterne skyldes den større Komfort i Trafikmaskinerne.

Det engelske Postvæsens Udgifter til Luftpostbefordringen.

I Løbet af 1936 har det britiske Postvæsen betalt et ikke ringe Beløb til Luftfartsselskaberne for Befordring af Post. Ialt drejer det sig om 9,8 Millioner Kroner, hvoraf Imperial Airways har modtaget de 5,3 Millioner.

Hurtighedsrekord over 100 km med en Bombemaskine.

EN italiensk »Breda 88« har fornylig sat ny Rekord over 100 km ved at opnaa en Hastighed paa 517,8 km/T. »Breda 88« er en Standard-Maskine, bygget af Metal og udstyret med to luftkølede Motorer paa ca. 1500 H. K. Da Typen endnu er paa den hemmelige Liste, kan der ikke meddeles nærmere detaillerede Data. Den er en to- eller tresædet let Bombemaskine, bygget paa Breda Fabrikerne, og den er en Videreudvikling af de eenmotorede Monoplaner, »Breda 64« og »Breda 65«, der anvendes som Standard-Udstyr ved det italienske Luftvaaben, og hvis Hastigheder er henholdsvis 400 og 450 km/T.

»Breda 88« har ogsaa sat Hastighedsrekord over en 1000 km Bane ved at opnaa en Gennemsnitshastighed paa 475,5 km/T.

Moderne Jagere maa være hurtige, hvis de skal kunne indhente en saadan Bombemaskine.

Passagerantallet paa Luftruten over Stillehavet.

SIDEN Befordringen af Passagerer paa Pan American Airways Luftrute over Stillehavet begyndte i Oktober 1936, har der været 159 Passagerer, 10.000 kg Post og 37.000 kg Gods.

Den første nye, svenske Bombeflyvemaskine.

DEN nylig stedfundne store Udvidelse af det svenske Luftvaaben medførte ogsaa Anskaffelsen af et større Antal Bombeflyvemaskiner. Den første blev fløjet til Stockholm af den kendte svenske Militærflyver Kaptajn Søderberg. Det var en Junkers Ju 86K, en noget ændret Type af Trafikflyvemaskinen Ju 86. Den nye Bombeflyvemaskine er udstyret med to 780 HK. luftkølet Hornet Motorer. Den har en Besætning paa fire Mand: Flyveren, Chefen, Skytten (Observatøren) og Telegrafisten. Kommandorummet er indrettet helt forude. Maskinen er udstyret med de nyeste Blindflyvningsinstrumenter. Understellet kan trækkes op i Planerne. Hastigheden er over 300 km/T.

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsens gade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgens gade 18, Holstebro.

MODELFLVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, København.
v/ Hr. V. Jensen, Markmandsgade 10, Kbh. S.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«.
Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

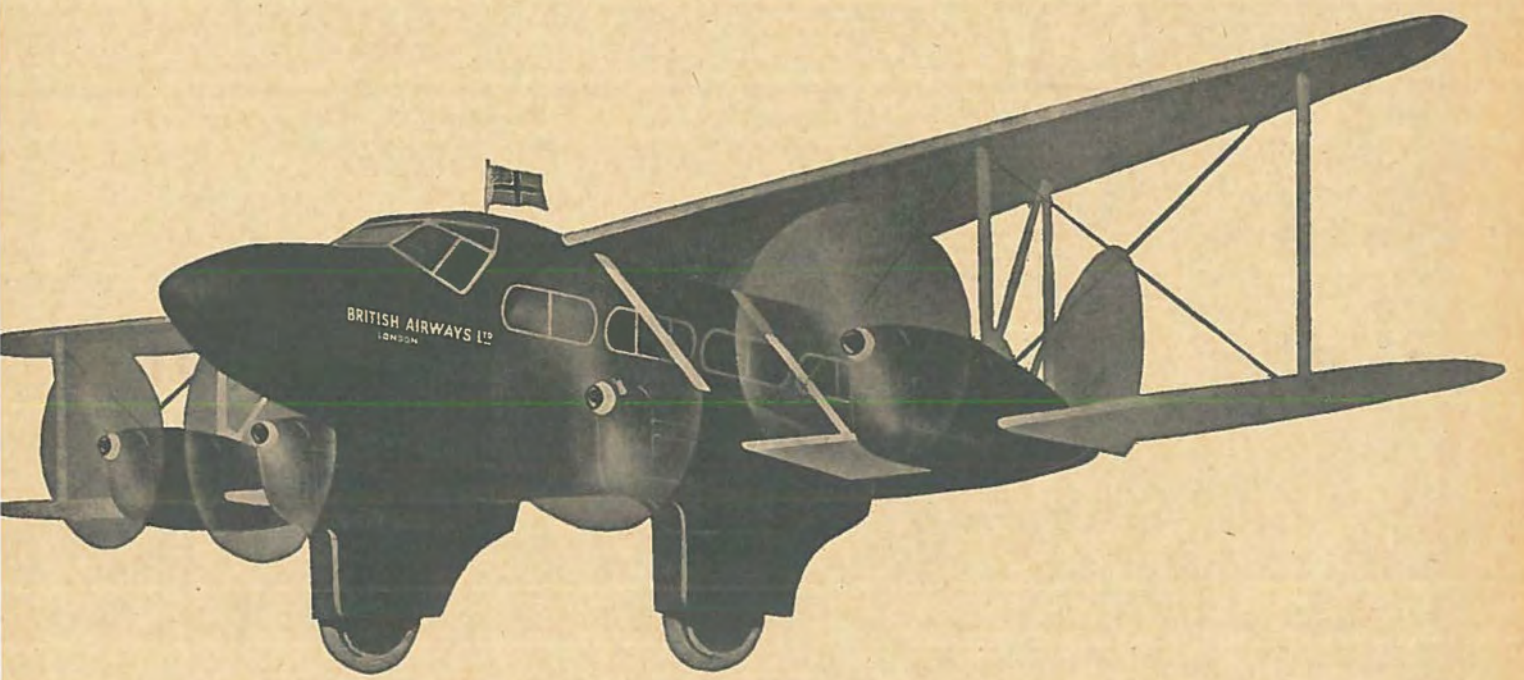
SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Sveigaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

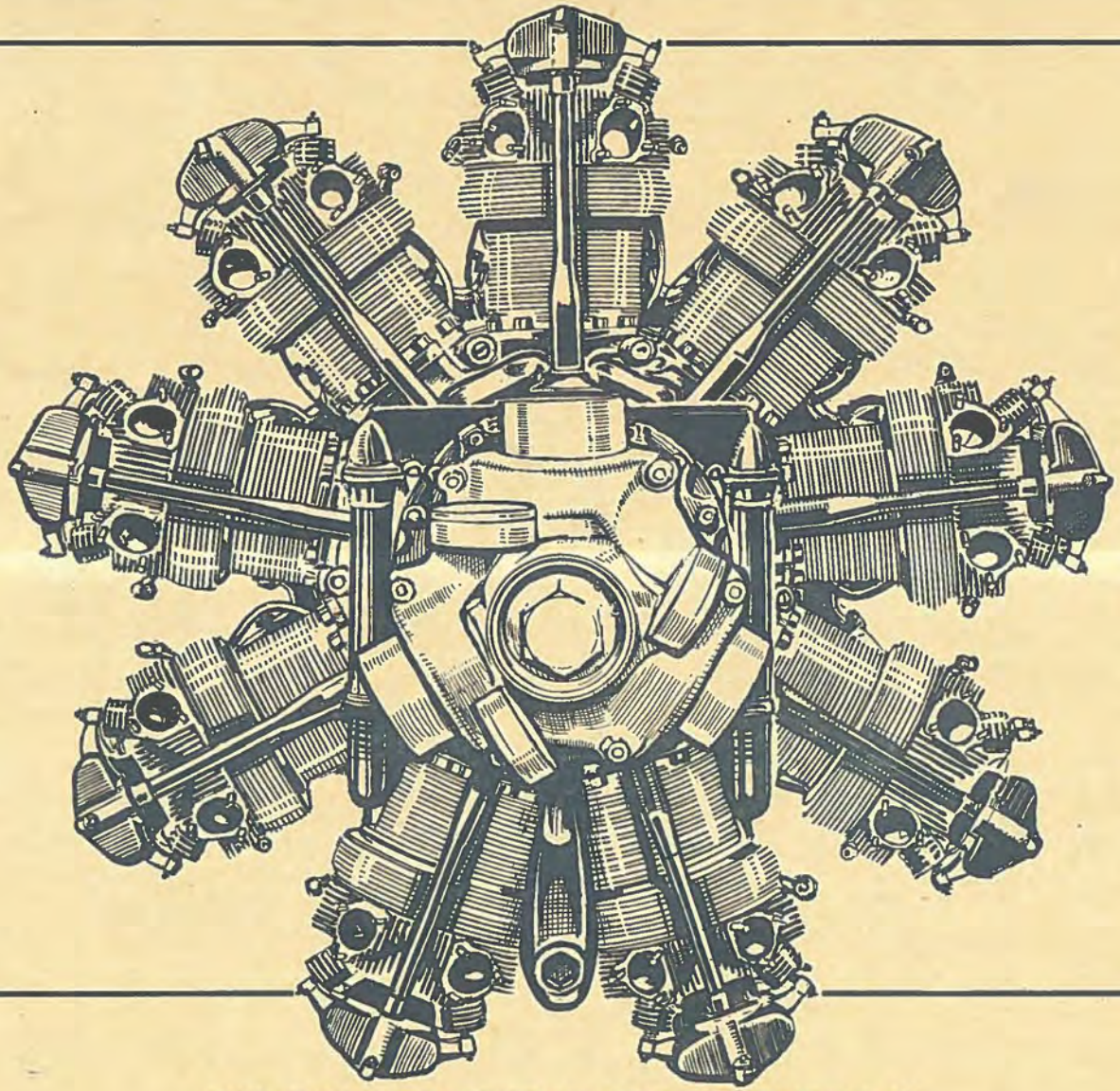
BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.



BRITISH AIRWAYS

DE HAVILLAND 86



THE „BRISTOL" MERCURY ENGINE - SERIE VIII & IX

„Present-day „Bristol" Aero Engines have achieved a world-wide reputation for clever design and superb workmanship, a reputation which could have been established on nothing but sheer merit." — „FLIGHT", Nov. 5, 1936.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD. ENGLAND

Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp. - Industribygningen - København.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

aanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning

Nr. 6
1937 - 10. Aarg.

RUSSERNE PAA NORDPOLEN

Italiensk Flyvemaskineindustri

Sportsflyvernes Konkurrence i Kastrup

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. Sigurd Bygdø, Maltagade 4, København S. Værksteder, Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. C. W. Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Gunnar Jensen, Haderslevgade 2 A, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

KLUBADRESSER

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »COMULU«.
v/ Hr. Henning Hansen, Krygersgade 3, København F. Værksted, Esthersvej 43, Hellerup.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.
v/ Herr Kn. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby.
Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Tlf. Nora 4691 y.
Værksted: Fredericiagade 25.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Focke-Wulf FW 44 „Stieglitz".

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Installatør H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

ALS MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Agerby, Blegen 9, Sønderborg.

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:
GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

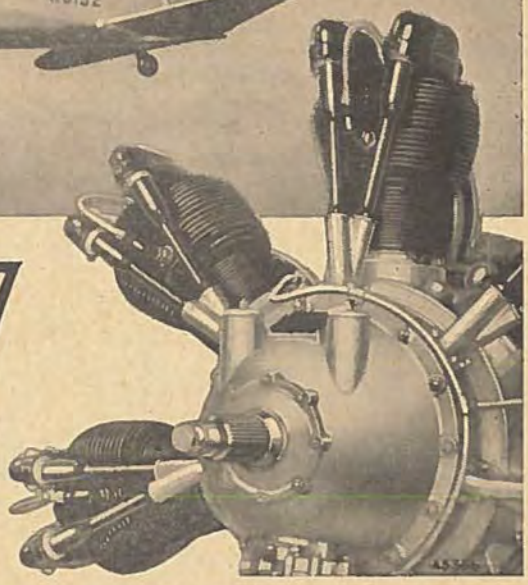
HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

(Fortsættes Side 18)

The Cheetah in the Avro Anson.



ARMSTRONG SIDDELEY

340 H.P. (TAKE OFF) CHEETAH IX ENGINE

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

Den første Soloflyvning

forudsætter at Motoren er absolut paalidelig

Vor

Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence

Heinkel „Kadett" med Sh 14 A 4

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN-SPANDAU

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:
SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB
BLEGDAMSVEJ 124 - TLF. 8448 - KØBENHAVN Ø

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	900	Berlin
D.	900	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	900	Aalborg
D.	1000	Malmö
D.	1135	Berlin
Hv.	1130	Hamburg—Brüssel—Antw./Paris/London
D.	1135	Hamburg—London
D.	1155	Malmö
D.	1200	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	1305	Stockholm
D.	1305	Malmö
Hv.	1330	Hamburg—Amsterdam—London
D.	1415	Stockholm
D.	1415	Malmö
Hv.	1445	Malmö—Stockholm
D.	1605	Malmö
D.	1615	Hamb.—A.dam—Lond. (Brüss.-Paris f. 14/6)
D.	1620	Göteborg—Oslo
D.	1745	Malmö
D.	1800	Aalborg
D.	2005	Malmö
D.	2015	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDSELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 6 Juni 1937 10. Aargang

Russiske Flyvere og Videnskabsmænd paa Nordpolen.

I al Stilhed har russiske Flyvere og Videnskabsmænd erobret Nordpolen, og paa det Tidpunkt, hvor disse Linier skrives, er de i Færd med at indrette en Basis paa Isflagerne, hvor de har til Hensigt at overvintre et Aar.

Den russiske Nordpolsekspedition startede far Moskwa den 22. Marts med fem Flyvemaskiner, fire firemotorede ANT6 og eet tomotoret ANT7. Ekspeditionens Leder er den fra Tjeljuskin-Færden kendte Professor O. Schmidt, og sammen med ham er 42 Mand, hvoriblandt er de kendte Polarflyvere Vodopjanoff, Molokoff, Golovin, Babudskin, Alexsejeff, Mazuruk og Kruse. Endvidere medfølger Videnskabsmænd, Radiotelegrafister, Mekanikere og Repræsentanter fra den sovjetrussiske Presse. Ekspeditionen naaede frem til Rudolføen den 19. April, og herfra blev Fremstødet mod Nordpolen foretaget. Flyvemaskinerne medførte Levnedsmidler, Brændsel, Klæder m. m. for ca. 1½ Aar til de Deltagere, der skulde overvintre i Polarhavets Øde, og desuden medførtes en transportabel Barak samt Instrumenter m. m. til det videnskabelige Arbejde. Alt dette vil efterhaanden blive fløjet til Stationen paa Nordpolen, og for det Tilfældes Skyld, at Maskinerne ikke kan foretage Landing, vil saavel Personer som Forraad blive landsat pr. Faldskærm.

—o—

Den første af Maskinerne, der startede fra Rudolføen den 22. Maj Kl. 5 om Morgenen landede velbeholdt i Nærheden af Nordpolen Kl. 11,35, og foruden Professor Schmidt og Besætningen medførte Maskinen Chefen for Overvintringsholdet, Ivan Papannin, Radiotelegrafist Krenkel, Biologen Peter Tsjisjoff samt Magnetologen E. Fedoroff. Sammen med de øvrige Forraad, som denne første Maskine transporterede, udladedes ogsaa en Radiostation.

Umiddelbart forinden Starten fra Rudolføen udtalte Professor Schmidt i et Interview, at man slet ikke lagde nogen Vægt paa at sætte Rekord paa Polarflyvningens Omraade, men at man ene og alene tilstræbte at tjene Landets og Menneskehedens Interesse. Ekspeditionen paa Nordpolen skulde foretage sine videnskabelige Arbejder, som senere vilde kunne faa stor praktisk Betydning, og i denne Forbindelse blev navnlig tænk paa den Rutetrafik, der før eller senere vilde blive etableret over Nordpolen til Amerika. Bl. a. vilde Radiostationen kunne hjælpe Rutemaskinerne med meteoroligske Oplysninger samt være til stor Nytte ved Radiopejlinger. I sovjetrussiske Kredse menes, at saafremt Eksperimenterne paa Nordpolen krones med Held, saa vil der i Løbet af et Par Aar kunde oprettes en Luftrute Moskwa-San Francisco over de nordlige Polaregne.

Professor Schmidt, der er 46 Aar gammel, har længe arbejdet med Udforskning af de arktiske Omraader. Han er en af Lederne af det arktiske Institut i Leningrad, der takket være Regeringens storslaaede Støtte har været i Stand til at udsende en Række betydningsfulde Ishavsekspeditioner.

—o—

Professor Schmidt gennemførte bl. a. 1932 med Isbryderen »Sibiriakov« et Togt gennem Nordostpassagen fra Arkangelsk til Beringsstrædet, og to Aar senere var han ude paa den samme Rejse med Isbryderen »Tjeljuskin«, der forliste i Polarhavet, men hvor hele Besætningen paa over Hundrede Personer blev reddet af sovjetrussiske Flyvere og i god Behold bragt til Alaska.

—o—

Amerikaneren, Admiral R. Byrd var den første, der fløj over Norpolen, og det skete den 9. Maj 1926. Paa 15½ Time fløj han fra Kingsbay paa Spitzbergen til Nordpolen og tilbage igen uden Mellemlanding. Paa samme Tid opholdt Roald Amundsen sig i Kingsbay sammen med Ellsworth og Nobile for at foretage et Togt over Nordpolen med Luftskibet »Norge«. Starten fandt Sted den 11. Maj, og 71 Timere senere landede »Norge« ved Teller i Alaska. Nobile foretog senere en Polflyvning med Luftskibet »Italia«, der endte med en Katastrofe. Den 25. Maj 1928 havarerede »Italia« Nord for Spitsbergen; ti af de ombordværende reddede sig i Land paa Isen, medens de øvrige seks forsvandt sammen med Resterne af Luftskibet.

Selv om den russiske Ekspedition saaledes ikke er den første, der naar Nordpolen ad Luftvejen, saa er det dog første Gang, der foretages en Landing i umiddelbar Nærhed af selve Nordpolen.

—o—

Den sovjetrussiske Nordpolsekspedition er et dristigt Forehavende, der kan gennemføres takket være Flyvemaskinens og Radioens Hjælp. Men trods alle tekniske Hjælpemidler maa man i højere Grad anerkende det dristige Initiativ, der har bragt Foretagendet i Stand, og det Mod og den Offervillie hos de Mænd, der ikke viger tilbage for at vove Livet for en stor Sag. Alle gode Ønsker strømmer de kække Mænd i Møde, der lades tilbage paa den ensomme Station i Polarødet.

De nyeste Klemm Sportsflyvemaskiner.

Kunstflyveren Kalkstein i Luften med „Bäcker-Jungmeister".

KASTRUP LUFTHAVN havde for nylig Besøg af en lille Sportsflyvemaskine, der ved en Demonstration viste sig at være i Besiddelse af de bedste Flyveegenskaber, der overhovedet tænkes kan. Hvad den kunde præstere i Retning af Kunstflyvning og Manøvredygtighed i alle mulige — og for den Sags Skyld ogsaa umulige — Stillinger i Luften, var rent ud sagt forbavsende. Det var en »Klemm Kl. 35«, bygget til to Personer og udstyret med en 80 HK. Hirth Motor.

Klemm-Maskiner er ikke helt ukendte herhjemme, for saa tidligt som 1927 kom den første af disse — dengang helt nye — Flyvemaskinetyper til Kastrup Lufthavn, og senere er flere fulgt efter. Bl. a. anvendte den for nogle Aar siden opløste Sportsflyveklub Klemm-Maskiner til Skoleflyvning, og i Øjeblikket benytter *Arvid Hansen* nogle Klemm-Typer til sin Flyveskole.

Den første lette Sportsflyvemaskine af denne Type blev bygget i 1919 af *Hans Klemm*, og den var udstyret med en 12,5 HK. Motor fra en Harley-Davidson Motorcykle. Med denne Type blev der foretaget en lang Række Forsøgsflyvninger, og Resultatet blev i 1924 Typen Klemm-Daimler L 20, et lavvinget, fritbærende Monoplan med en 20 HK. Mercedes Motor, som i høj Grad kom til at præge Sportsflyvningens Udvikling i adskillige Lande, bl. a. fordi den var langt billigere i Anskaffelse end alle andre.

Hundreder af Maskiner blev efterhaanden bygget paa Fabriken i Tyskland, og de fandt en udstrakt Anvendelse af den private Sportsflyver til Skolebrug, Træning og til Rejser, hvoraf nogle er gaaet rundt om Jorden.

—o—

Fabrikens sidste nye Type er den førnævnte »Klemm Kl. 35«, der, ligesom sine Forgængere, er et lavvinget Monoplan af Trækonstruktion.

Bæreplaner. Midterstykket, der er af Staalrør, er fast forbundet med Kroppen. Planet bestaar af en Trækonstruktion med to Hovedbjælker og er beklædt med Krydsfinér indtil den bagerste Hovedbjælke, medens Resten er beklædt med Lærred. Begge Planer kan klappes tilbage op imod Kroppen.

Kroppen er en Staalrørskonstruktion med Stofbeklædning. Forrest er Passagersædet, bagest Førersædet, begge Sæder er stilbare og saaledes indrettet, at Faldskærm kan medføres. Bag Førersædet er et Rum til Bagage.

Haleparti og Klapper er af Trækonstruktion beklædt med Krydsfinér. Samtlige Styreorganer er anbragt i Kuglelejer. Dobbeltstyring findes.

Understel. To fritbærende Understelsben med Hjulbremser.

Motor. 70/80 HK. Hirth Motor HM. 60, en luftkølet Rækkemotor med 4 hængende Cylindre.

En Faldtank i Kroppen kan rumme 30 Liter Benin, og en anden Tank kan rumme 60 Liter.

Maskinens øvrige Data er følgende:

Længde	7,5 m
Højde	2,05 m
Spændvidde	10,40 m
Planareal	15,20 m²
Tomvægt	405 kg
Lasteevne	300 kg
Totalvægt	705 kg
Største Hastighed	200 km/T.
Marchhastighed ved 75 pCt. Motorydelse	180 km/T.
Landingshastighed	75 km/T.
Stigetid til 1000 m	6,5 Min.
Stigetid til 2000 m	15,0 Min.
Største Højde	4900 m
Flyvestrækning	800 km
Flyvetid	4,5 Time
Brændstofforbrug pr. 100 km	11,5 l

Husk at bestille

FLYV

hos Deres Bog- eller Bladhandler. Ved at have fast Abonnement paa Bladet er De sikker paa at faa det **hver** Maaned og **straks,** naar det udkommer .....

Pris 35 Øre pr. Nummer

Dansk Luftfart mangler Kapital til moderne Maskiner.

Fra Generalforsamlingen i Det Danske Luftfartselskab.

DEN 29. Maj afholdt Det Danske Luftfartselskab sin ordinære Generalforsamling. Næstformanden, Generaldirektør *Mondrup*, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed, og Slutningen paa denne var ikke særlig opmuntrende. Efter at have mindet de to afdøde Bestyrelsesmedlemmer, Afdelingschef Vilhelmsen og Admiral Godfred Hansen, gjorde Generaldirektøren Rede for Virksomheden i 1936.

De økonomiske Resultater havde været overordentlig gode, og med Hensyn til Driftsregnskabet var Antallet af fløjne Kilometre paa Dagruter forøget med 31 pCt. til lige ved 400.000 km og paa Natruter med 95 pCt. til ca. 60.000 km. Dette Resultat var opnaaet til Trods for, at den Understøttelse, Selskabet modtog fra det Offentlige, ikke var forøget siden 1925. Det var ene og alene en gennemført Økonomi i Administration og Drift, der havde gjort det muligt for D. D. L. at hævde sig i Konkurrencen med de udenlandske Selskaber, der paa Grund af deres store Statssubventioner var langt bedre stillet end D. D. L.

D.D.L. maa have nyt Materiel.

Derefter fulgte en langt mere bedrøvelig Fremstilling. Trods de gode Resultater, sagde Generaldirektør Mondrup, havde Forholdet imidlertid udviklet sig saaledes, at Selskabet var ved at blive distanceret af de udenlandske Selskaber, fordi disse, *i Kraft af deres høje Subvention, var i Stand til at afskrive og forny deres Materiel i et Tempo, som det var D. D. L. umuligt at følge.* Dette vil i højere Grad vanskeliggøre D. D. L.'s Bestræbelser for at faa Andel i de bedste af Ruterne paa København.

Det er derfor absolut nødvendigt, fortsatte Generaldirektøren, at Selskabet snarest muligt anskaffer nyt og konkurrencedygtigt Materiel samt søger at faa forøget det Tilskud, som Selskabet modtager fra det Offentlige, og som i Forhold til det Tilskud, der f. Eks. ydes i Norge og Sverrig er yderst beskedent.

Siden 1933 har det været Selskabet muligt at anskaffe tre store 3-motorede Maskiner samt nogle Motorer til en samlet Værdi af 1,4 Mill. Kr., men Prisen paa en moderne Maskine ligger nu mellem ¾ og 1 Million Kr., og derfor kan der ikke længere i rette Tid anskaffes Materiale indenfor de normale økonomiske Rammer. Det vil være nødvendigt paa en eller anden Maade at tilføre Selskabet ny Kapital til Materielanskaffelser, saafremt det vedblivende skal kunne være konkurrencedygtigt.

Er Selskabet ikke det, vil det ikke alene være umuligt at opretholde den Stilling, man har naaet, men der vil begynde en hurtig Tilbagegang, saavel i økonomisk Henseende som med Hensyn til Trafikresultater.

Selskabets Materielsubvention paa 100.000 Kr. om Aaret strakte oprindelig til til Køb af een Trafikmaskine om Aaret, men nu kræves der mindst 7 Aars Subvention til en enkelt Maskine, og Typerne skifter saa hurtigt paa Grund af Udviklingen, at en Maskine vil være forældet længe inden Udløbet af denne Periode.

Regnskabet balancerer med 1½ Million.

Efter Generaldirektørens Beretning forelagde Direktør *Lybye* Regnskabet, der balancerede med 1½ Million og viste et Overskud paa ca. 30.000 Kr. Alle Valg til Bestyrelsen var Genvalg, og efter Generalforsamlingen konstituerede Bestyrelsen sig med Generaldirektør Mondrup som Næstformand, idet man lod Pladsen som Formand staa ledig foreløbig.

»Lockhead Electra«

af

British Airways Luftflaade.

Den første af fem Maskiner af denne Type der er bestilt til London-Paris og London-Stockholm Ruterne. Motorerne er 2 Pratt & Whitney Wasp Junior paa hver 450 HK og Maximalhastigheden er 210 miles i Timen i 5000 Fods Højde.

Maskinen kan rumme 10 Passagerer samt Fører og Radiotelegrafist foruden 400 kg Fragt.

(Shell Aviation News)

Italienske Flyvemaskiner og deres Resultater.

Ny Højderekord med Flyvemaskine.

DEN 7. Maj satte den italienske Oberstløjtnant *Pezzi* ny Højderekord ved at naa 15.655 m, og han forbedrede derved den tidligere Rekord, der var sat i England i 1936, med 432 m. (Bristol Maskine med Bristol Pegasus, ført af Flyveren Swain). Den nye Højderekordflyver fløj et Caproni »161« Biplan, udstyret med en Piaggio »P. XI« R. C. 72" Motor.

De atmosfæriske Forhold var ret ugunstige under Flyvningen, og naar det alligevel lykkedes Oberstløjtnant Pezzi at gennemføre sin Højdeflyvning, skyldes det det store Træningsarbejde, som til Stadighed udføres af en speciel Eskadrille, der er oprettet med det Formaal for Øje at foretage Flyvninger i meget store Højder, og som er stationeret paa Flyvepladsen ved Montecelio. Eskadrillen har forskellige Maskintyper og Motortyper til sin Raadighed.

Maskinens Førerrum var aabent, idet man gør gældende, at dette er at foretrække fremfor et hermetisk lukket Førerrum, fordi det dels tillader Flyveren større Bevægelsesfrihed og bedre Udsyn og dels forhindrer Dugdannelser paa Instrumenter og Vinduer. Til Beskyttelse mod Opholdet i Stratosfæren var Oberstløjtnant Pezzi udstyret med en særlig, gummiimprægneret Dragt, der om Livet sluttede til et Metalkorset, paa hvis øverste Kant var fastskruet en dykkerlignende Hjælm. Indenfor Flyverdragten, der var elektrisk opvarmet, vedligeholdtes et konstant Tryk, ligesom der naturligvis tilførtes den nødvendige Iltmængde.

Efter Landingen udtalte Flyveren, at han ikke havde følt det mindste Ubehag under hele Turen. »Jeg følte mig ganske vist lidt ensom — og indespærret, da jeg helt lukkede til for Hjælmen«, sagde han efter Landingen, »men det Ubehag fortog sig ret hurtigt, og forøvrigt er der nok at tænke paa. Instrumenterne vaager man over hele Tiden, og bestandig sidder man og tænker paa, om man nu ogsaa kan naa højere tilvejrs. Takket være min særligt konstruerede Dragt mærkede jeg intet til de 70° Kulde, det ringe Lufttryk eller Iltmanglen udenfor.«

—o—

Caproni »161«, der er specielt konstrueret til Højderekordflyvninger, er en Videreudvikling af Caproni »113«, hvormed Italieneren Donati den 11. April 1934 naaede 14.433 m. Det er et Biplan, hvis Planbredde er 14,25 m, Længde 8,25 m, Højde 3,54 m og samlet Bæreflade 35,3 m². Kroppen og Halepartiet er svejtsede Staalrørskonstruktioner, medens Bæreplaner og Klapper er Trækonstruktioner.

Motoren er en luftkølet Stjernemotor med 14 Cylindre i to Rækker, og paa Grund af visse foretagne Ændringer i en original Seriemotor er det lykkedes at bringe Ydelsen op paa ca. 1800 HK.

—o—

De seneste Højderekorder, der har været sat, er følgende: 16. September 1932, Uwins, England, 13.404 m; 28. September 1933, Lemoine, Frankrig, 13.661 m; 11. April 1934, Donati, Italien, 14.433 m; 14. August 1936, Detré, Frankrig, 14.836 m; 28. September 1936, Svain, England, 15.223 m.

Paa Grund af de forholdsvis smaa Forøgelser af Højderekorden, der er sket de sidste fem Aar, er man i visse Fagkredse af den Mening, at man med de nuværende Motortyper saa at sige har naaet den Tophøjde, det overhovedet er muligt at naa.

Alt for sikker i Sagen bør man imidlertid ikke være, for i Flyvningens Historie har man saa mange Gange erfaret, at alle Profetier er blevet gjort til Skamme.

Caproni „161" Biplan.

To nye Verdensrekorder.

Macchi Castoldi „M. C. 94".

DEN 8. Maj satte Amfibie-Trafikflyvemaskinen Macchi »M. C. 94« to Verdensrekorder med 500 og 1000 kg Last (Nyttelast) ved at opnaa en Gennemsnitshastighed paa 257.138 km/T. Et Par Dage i Forvejen opnaaede den samme Maskine to andre Rekorder for Amfibier, nemlig Hastighedsrekorderne over 1000 km og 2000 km Bane, idet der blev føjet med en Gennemsnitsfart paa 248.967 km/T.

»M. C. 94« har Plads til 12 Passagerer. Dets Data er: Længde 15,5 m, Spændvidde 22,8 m, Tomvægt 4700 kg, Lasteevne 2100 kg, Totallast 6800 kg, største Hastighed ved Jorden 278 km/T.

Det er udstyret med to Wright Cyclone Motorer paa 750 HK.

Verdens hurtigste Luftrute.

DE sidste to Maaneder har Italien kunnet smigre sig med at have Verdens hurtigste Luftrute, idet den af »Aero Linee Italiane« aabnede Rute mellem Turin og Paris gennemflyves med en Marchastighed paa 350 km/T.

Materiellet, der benyttes, er Fiat

Fiat „A. P. R. 2" Trafikflyvemaskine.

»A. P. R. 2.« tomotorede Trafikflyvemaskiner med Plads til 8 à 10 Passagerer foruden Post og Bagage. Ved Konstruktion af Maskinerne har Fabriken haft følgende Formaal for Øje: Hurtighed, Sikkerhed, Bekvemmelighed og ringe Driftomkostninger, og Praksis har vist, at Maskinerne opfylder alle de stillede Fordringer. Ruten Turin—Paris, der er paa 650 km, har med fuldt lastede Maskiner været gennemfløjet paa 1¾ Time, d. v. s. med en Gennemsnitsfart paa 380 km/T., hvorunder kun 75 % af den samlede Motorkraft har været udnyttet.

Den nye Fiat Trafikflyvemaskine har en meget rummelig Krop, idet der forude er Plads til 2 Flyvere; bagved Førerkabinen har Radiotelegrafisten sin Plads, og saa følger den rummelige Passagerkabine, Bar, Toiletrum og Bagagerum. Der er foretaget den mest moderne Lydisolering saaledes, at Støjen fra Motorerne saa at sige ikke mærkes af Passagererne.

Maskinen er udstyret med to Fiat »A. 59 R« Motorer, hver paa 700 HK. (i 2000 Meters Højde), og lastet kan Maskinen holde sin Højde paa een Motor. Propellerne er Fiat-Hamilton med to Indstillinger.

Understellet kan trækkes op i Planet.

Vellykket Flyvestævne i Kastrup.

Ib Aller sejrer, Erik Hoff Hansen bliver Nr. 2 og Helge Jensen Nr. 3.

SØNDAG den 23. Maj fandt Foreningen »Danske Privatflyvere«s 2'aarlige Konkurrenceflyvning Sted med Kastrup Lufthavn som Start og Maal. Flyvningen foregik over en ca. 120 km lang Trekantbane fra Kastrup til Lille Valby nord for Roskilde og Ebberup sydøst for Holbæk. Efter Afslutningen af Distanceflyvningen foretog hver af Deltagerne en Landing til Mærke i Kastrup Lufthavn.

Aeronautisk Selskabs Sportsudvalg havde været behjælpelig med at tilrettelægge Konkurrencen, og Formanden for Sportsudvalget, Kaptajnløjtnant *Erik Rasmussen* ledede Flyvningen, bistaaet bl. a. af Ingeniør *V. Prytz*, Premierløjtnant *Ravnskov* og *Heinr. Jensen*. Paa Selskabets Vegne havde endvidere Kaptajn *Bjarkov* bistaaet »Danske Privatflyvere« med de mange Forberedelser.

Konkurrencen talte 12 Deltagere, og naar Antallet var saa stort, skyldes det Luftfartstilsynets og Toldmyndighedernes Imødekommende, idet man midlertidigt havde frigivet tre af de plomberede Maskiner, der til daglig henstaar ubenyttet i Kastrup Lufthavn. Dette Skridt fra Myndighedernes Side havde naturligt vakt Glæde i Sportflyvernes Kreds; nægtes kan det heller ikke, at Plomberingen af Maskinerne var et haardt Slag for de flyvebegejstrede Ejere, og glædeligt vilde det være, om den *midlertidige* Frigivelse var et Skridt paa Vej til *fuldstændig* Frigivelse. Den private Flyvning trænger til al den Støtte, den kan faa, og en for Staten billig Støtte vilde være at frigive de Maskiner, der nu henstaar til ingen Verdens Nytte — og til liden Glæde for det strenge Valutakontor.

De 12 Deltagere, der alle gennemførte Flyvningerne uden Uheld af nogen Art var følgende:

Ib Aller, Hoff Hansen, Sejer Dybro, Helge Jensen, Augustinus, Baron Plessen, Holger Andersen, Ejvind Vøgg, E. G. Ruben, T. Fabricius Hansen, Aage Rasmussen og *Fru Gerda Wærum.*

Det vellykkede Stævne, der havde lokket en Mængde Københavnere til

(Fortsættes Side 17)

De tre Præmietagere: Ib Aller, Helge Jensen og Erik Hoff Hansen.

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Opbygning af Plancelle til Skoleplanet Stamer-Lippisch«.

Fig. 16 viser den ene Halvdel af Plancellen til Skoleplanet »Stamer-Lippisch«.

Uden Overdrivelse kan man vel paastaa, at en »Stamer« er det simpleste Luftfartøj, der er konstrueret til Skolebrug for vordende Svæveflyvere, og trods sin Alder, bærer hele Konstruktionen Præg af Konstruktørernes intime Kendskab til Svæveflyvningens Teori og Praksis, ja man kan roligt sige, at i en »Stamer« er nedlagt al den praktiske Erfaring og teoretiske Kunnen, som har dannet Grundlaget i den tyske Svæveflyvningens Historie.

Et Stamer-Lippisch Skoleplan opfylder alle de Betingelser, der maa fordres netop af et Skoleplan.

Det er let, billigt og hurtigt at bygge, det er meget let at flyve, idet Rorene ikke virker hurtigere end, at Eleven nemt kan naa at rette de Manøvrefejl, som enhver Begynder gør sig skyldig i, og saa har det den for et Skoleplan saa heldige Egenskab, at »Stalling« ikke indtræder pludseligt.

Som det fremgaar af Figuren, bestaar Plancellen af 2 Brædtbjælker, en For- og en Bagbjælke af samme Dimension og saaledes arrangeret, at Luftkraften ved max. Opdrift ligger midt imellem Bjælkerne.

Hver 4. Ribbe er en Styrkeribbe, og mellem disse, fra Krop til Ophængningsbeslagene, er der tre enkelte Klavertraadskryds, der har til Opgave at optage Frontmodstand samt Spændinger hidrørende fra Haleopspændingen og Landing.

Fra Opspændingsbeslagene til Plantippen er der en kraftig Afstivning bestaaende af dobbelte Træ-Kryds med en Krydsfinerbeklædning, hvis Opgave det er at forhindre de Svingninger, der vil opstaa ved den, under Manøvre, vekslende Luftkraft.

Balancekapperne, der er bygget som en Fortsættelse af de normale Ribber, er monteret direkte paa Bagbjælken, de er afstivet med Lister med Krydfinerbeklædning.

Som sædvanlig er Plancellens Forkant beklædt med Krydsfiner.

Opbygningen.

Det forudsættes, at Materiale etc, er valgt efter de Regler som omtalt gennem Artiklerne.

Ved Opbygningen af Ribberne, som er omtalt i Artiklen, Flyv Nr. 12/1936, maa det paases, at Forkanten paa Ribberne faar den rigtige Form, og at Listerne afsluttes med en Udfyldningsklods.

Herimod syndes der ofte, men det maa forstaas, at Forkanten af Ribberne skal danne Understøtning for Krydfinerbeklædningen, det er ikke denne, der skal dække over evt. Skavanker.

Ved Fremstilling af Lasker til disse Ribber, der alle er ens, kan det gøres som vist paa Fig. 17, hvorved der spares baade Tid og Materiale.

Fig. 17 viser et Stykke Krydfiner, hvorpaa Laskerne er indtegnet.

Først tegnes en Række parallelle Linier med en Afstand svarende til Laskens Højde h, derefter deles Linierne i Stykker svarende til Laskens største Side s, og saaledes at Inddelingen af hveranden Linie forsydes ½s.

Efter Opmærkningen skæres Laskerne ud ved Hjælp af Kniv og Linial.

Man skærer helt igennem, men saa dybt, at Laskerne let kan skilles ad til Slut.

Paa denne Maade opnaas en rationel Udnyttelse af Materialet samtidig med at man faar pæne og ensartede Lasker.

Før Ribberne monteres, opmærkes deres Plads først paa Planbjælkerne.

Dette gøres lettest ved at lægge Planbjælkerne sammen, Flade mod

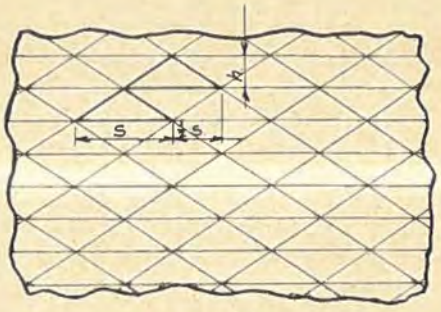


Fig. 17

Flade, hvorefter Ribbeinddelingen indtegnes paa begge Bjælkekanter, paa denne Maade bliver de to Sæt Planbjælker absolut ens.

Herefter skydes Ribberne ind paa Bjælkerne i den Rækkefølge som Tegningen viser, hvorpaa de rettes ind efter Opmærkningen og fastholdes til Limning ved Hjælp af nogle Stifter, saaledes at alle Ribber ligger til Bjælken enten for oven eller forneden.

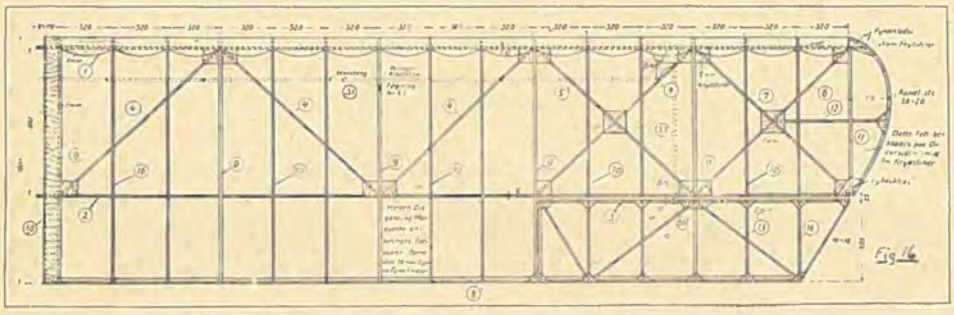
Klapribberne fremstilles i et med de korresponderende Planribber, hvilket gør Montagen af Klapperne lettere og nøjagtigere.

Bjælkerne til Klapperne kan derefter let skydes paa Plads, naar Ribberne er monteret.

Alle Ribber sammenlimes nu med Bjælkerne ved Hjælp af Trekantlister eller ¼ Stafflister som omtalt i Artiklen, Flyv Nr. 3/1937.

Er Ribberne monteret, monteres derefter Beslagene til den ud- og indvendige Opspænding, hvorefter de to Planhalvdele anbringes i Forlængelse af hinanden og rettes op, saa Forkanten »flugter« baade vandret og lodret, samtidig rettes for Vridning.

Har man saaledes forvisset sig om, at alt er i Orden, monteres Trækryd-



Naar jeg bliver stor — vil jeg være Flyver!

LUFTFARTSUDSTILLINGEN i Aalborg sluttede officielt d. 11. Apr., men ogsaa kun officielt, den har nemlig sat sit Præg saa dybt, at man endnu kan komme til Udstilling.

I næsten hver Gade kan man høre Ungdommen proklamere Udstilling, og det er ganske interessant at se en saadan Luftfartsudstilling arrangeret af Børn, Svævemodeller, Legetøjsmaskiner og primitive Træmodeller arrangeret paa kunstfærdig Vis, taler sit tydelige Sprog om den Interesse Udstillingen har vakt, ogsaa hos den yngste Generation.

Over Byens Tage brummer Luftfartsselskabets store Fokker, og paa Marker og aabne Pladser tumler Ungdommen sig med deres mere eller mindre vellykkede Exemplarer af Modeller, men alle vidner de om Interesse for Flyvningen, og mangen en Drengefantasi er selv om Bord i sin Model og flyver ind i det store Eventyr, og spørger man Drengen med sin Model, hvad vil du være, naar du bliver stor? falder Svaret prompte! Naar jeg bliver stor, vil jeg være Flyver!

Fra Luftfartsudstillingen i Aalborg.

Opfyld Drengens Ønske, lad ham blive Flyver fra Dreng af, start en Modelklub, og I har ham som Medlem først som Modelflyver, og siden vil I faa Glæde af ham som Svæveflyver, den bedste Indsigt i Flyvning faas gennem Modelflyvning. Flyvning er Nutidens Løsen i vort farende Tempo, Ungdommen vil flyve, og den skal flyve.

For at fastholde og udvide Interessen for Flyvningen, har vi nu indenfor »Aviator« startet en Modelflyveklub, og det synes, som vi skal faa Glæde af den, skønt Foreningen er ganske ny,, kan vi allerede notere os for et ikke ringe Antal Modeller.

Paa vort Værkster arbejder vore 25 Medlemmer under Højtryk, der limes og saves af Hjertens Lyst (vi skal nemlige have Klubkonkurrence efter Pinse) vi har allerede flere Strolch Fafnir, Grüne Post, Flensted Jensen og 2 Stk. 3 Mtr. Havx, kort sagt allerede en fyldig Repræsentation.

Resultater har vi ogsaa nogle af, hvad mener I f. Eks. om en 1 Mtr. Flensted Jensen, der har fløjet i 3½ Min. fra 40 Mtr. Højde i Termik, eller en Strolch, der har fløjet 4½ Min og en Længde af ca. 3 Km.

Lad os høre fra andre Klubber, hvilke Resultater I har opnaaet, og lad os faa nogen Konkurrence igang, det er Konkurrencen, der vedligeholder Interessen.

Indberet hver Maaned Eders bedste Resultater til »Flyv«, alle andre Sportsklubber har deres Resultater offentliggjort, lad os gøre ligesaa.

Ogsaa med Svæveflyvningen er vi ved at komme med trods alle vore Genvordigheder og Modgang har vi nu vort Plan paa Marken, og Medlemmerne har allerede haft mange vellykkede Starter, og selvom vi ikke der har nogen Rekorder, er Medlemmerne allerede saa fortrolig med Flyvning, at der ogsaa indenfor »Aviator« skal blive sat Rekord, et nyt Byggehold er igang med et Skoleplan, som ventes færdig til Efteraaret.

B. Høyner.

---

sene og Endelisterne samt Afstivningen i Klapperne.

Naar Beslagene til Kroptilslutningen herefter monteres, maa det paases, at de to Beslags Boltemidtlinie staar vinkelret paa Planbjælkerne.

Næsebeklædningen skal nu monteres, og dette gøres lettest, naar de to Planhalvdele rejses med Næsen oppefter.

Næseribberne afrettes derefter saa man er sikker paa, at Beklædningen ligger til paa alle Ribber og virkelig udfylder den Opgave, der er den tiltænkt.

Efter Næsebeklædningen kommer Bagkanten, og Planet er nu klar til Montage af Klavertraadskrydsene og Styrelinerne til Klapperne.

Ved Opspænding af Klavertraadskrydsene skal de to Planhalvdele anbringes paa Kroppen, og det maa paases, at Forkanten efter Opspændingen flugter, at Krydsene ikke trækker Planet frem eller tilbage, ligeledes maa man passe paa, at Krydsene ikke spændes saa stramt, at Styrkeribberne bøjes.

Klavertraadskrydsene maa udføres saaledes, at de ikke kan trækkes ud af Beslagene eller forlænges ved Paavirkningerne under Brugen.

Ved Montagen af Beslag, Ruller og Wire til Klapperne maa det gøres saa omhyggeligt, at Wirerne ikke slæber paa noget Sted, men frit og uhindret kan bevæges.

(Fortsættes i næste Nr.)

Vi mødes i Modelflyverlejren i Sommerferien.

Dannelse af Dansk Modelflyver Forbund.

MED Pinsen, 1937 blev en ny Æra i Dansk Flyvnings Historie indledet, idet det første nationale Modelflyvestævne fandt Sted i Forbindelse med den af Odense Model-Flyveklub arrangerede Modelflyverlejr i det »danske Rhøn«, Pilebakken ved Tommerup paa Fyen, Øens næsthøjeste Punkt. Samtlige danske Modelflyveklubber var indbudt under de mest gunstige Omstændigheder, idet hver Deltager fik Kost fra Lordag Eftermiddag til Mandag Eftermiddag for 4 Kr. Hver Klub fik en Standard med Dansk Model-Flyver Forbunds Emblem og Klubbens Navn eller Hjemsted. Med hver Standard fulgte der en Sølvplade til Minde om Stævnet. O. M.-F. havde dertil skænket smukke Præmier i Form af Sølvbægere, -plader. O. M.-F. mente, at man med denne Initiativtagen havde banet Vej for Muligheden af Dannelsen af D. M. F. Men kun 5 Klubber foruden O. M.-F. af de eksisterende 23 gav Tilsagn om Deltagelse, og en af de 5 udeblev endog. Ideen med Modelflyvelejr er god. Pinselejren blev absolut en Sukces. Det var et pragtfuldt Syn højt oppe fra Pilebakkens Top med det skønne omgivende Landskab under en Himmel med de lækreste Skyer at skue ned over Teltbyen med det rygende Baal ved Bakkens Fod. Naar man stod nede i Lejren, saa man hvert Øjeblik en Model stryge hen over Hovedet paa een. Man skulde mangle al Forstaaelse for Flyvningen og dens Etik for ikke at komme i Stemning. Selve Lejrlivet var, som det kendes fra andre Bevægelser, som Spejder, Gymnastikbevægelsen, herlig. Det store Eksperiment: Modelflyvning og Lejrsport kombineret, var lykkedes, og endda med Held. Man lærte Modelflyvere fra andre Klubben at kende, man udvekslede Erfaringer om de forskellige Typer, fortalte om de Oplevelser man havde haft. En Ting blev alle klar over, og det var, at hvis D. M. F. skal dannes, saa skal det være i en Lejr. Hidtil har D. M. F. kun figureret paa Papiret. Men nu bør det være en Realitet, thi uden den faar man ikke de nødvendige faste Rammer for de forskellige Klubbers Organisation og sidst men ikke mindst, Ensartethed. D. M. F. skal i Lighed med Dansk Svæveflyver Union være en Underafdeling af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Thi kun derved opnaas den nationale og internationale Anerkendelse. En af Vanskelighederne ved Dannelsen af et saadant Forbund er, at de fleste Modelflyvere næppe kender mange Kolleger uden for sin Klub, ej heller er det en simpel Sag, at faa samlet Delegerede fra 24 Klubber spredt over hele Danmark. Nu er der imidlertid en gunstig Lejlighed til Dannelsen af Dansk Modelfyver Forbund, og den maa ikke gaa vor Dør forbi. Illustreret Familie-Journal, som allerede med en Propagandaartikel om Modelflyvning har taget denne Dansk Flyvnings Benjamin under sine Vinger, har yderligere taget Initiativet til Modelflyvningens Fremme her i Landet, idet Bladet indbyder til Modelflyvelejr i Sommerferien i Tiden fra d. 1. Aug—7. Aug incl. F. J. sørger for Telte, og hver Deltager skal for Maden erlægge en saa beskeden Sum som 15 Kr. Indtegningen til Lejren slutter d. 1. Juli. Det foreløbige Program for Lejren, som dog maa reguleres efter Vejret, er: Lørdag: Lejren sættes — Søndag: Træning — Mandag: Træning — Tirsdag, Onsdag og Torsdag: Konkurrencer — Fredag: Opvisninger og Indflyvning af Modeller, som er bygget i Lejren — Lørdag: Lejren brydes. Model Materiale, Tarm, vil udstille og demonstrere Modeller, der vil blive holdt instruktive og underholdende Foredrag. Man haaber paa, at faa en Repræsentant for tysk Modelflyvning herop. Tyskerne er jo det store Foregangsfolk, især paa Svævemodelflyvningens Omraade.

Paa Motormodelflyvningens Himmel er der en ny Stjerne dukket op, og det er vores Brødre »hinsidan«. Derfor haaber man ogsaa paa Deltagelse fra den kendte Modelkonstruktør, Dr. Arvid Palmgren fra Gøteborg og de berømte Brødre Åke og Rune Roggentin, hvis Navne figurer øverst paa alle Rekordlister i svenske Motormodelkonkurrencer, hvor de vel at mærke har deltaget. Lejrens Deltagere vil saaledes have Lejlighed til at se det fineste fine, som de store »Kanoner« kan præstere. For Begyndere vil der være Adgang til Kursus med Bygningen af en letbyggelig Model en 2 Timer daglig. Lejren kulminerer i en Konkurrence, hvortil Familie Journalen udsætter 2 danske »Lord Wakefield« Pokaler for henholdsvis Motor- og Svævemodeller. Desuden vil der blive udsat Opmuntringspræmier i Form af Byggesæt o. l. Lejrens Deltagere vil ved Lodtrækning faa Chancen til at faa en Flyvetur. Hver Deltager skal selv medbringe det nødvendige Lejrudstyr, bl. a. Soyepose.

Danske Modelflyvere, vaagn op til Daad! Modtag dette grandiose Tilbud med Kyshaand. Mød talrigt! Og til Modelflyveklubberne: Nu er Tiden inde til Handling. Nu eller aldrig bliver Dansk Modelflyverforbund dannet, og det skal være det første Alternativ, som maa og skal gaa af med Sejren. Hver Dansk Modelflyveklub møder mindst med 5 Medlemmer, og — D. K. D. A. S. er en Underafdeling rigere. Paa Gensyn i »DET DANSKE RHØN«:

Johannes Thinesen.

Motormodellen H. N. 12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn N.

K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY“:
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto
Model Materiale • Tarm

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Dansk Modelflyver Forbunds Rekordliste

Motormodeller under 50 cm Spændvidde:
Tid: 22,7 Sek. (»Ørn«, Odense).
Distance: 116 m (»Ørn«, Odense).

Motormodeller 50—100 cm Spændvidde:
Tid: 45,2 Sek. (»Maagen«, Skjern).
Distance: 39 m »Warneford«, Odense).

Motormodeller 100—150 cm Spændvidde:
Tid: 1 Min. 2,3 Sek. (Konstr. af Svend Herborg, Skern).
Distance: 380 m (»Pritschow«, Odense).

Motormodeller 150—300 cm Spændvidde:
Tid: 26,4 Sek. (Polzin«, Odense).
Distance:

Svævemodeller under 100 cm i Spænd:
a) Tid:
Distance: 250 m (»Knirps«, Odense).
b) Tid: 32 Sek. (»Knirps«, Odense).
Distance: 500 m (»Knirps«, Odense).

Svævemodeller 100—150 cm Spænd:
a) Tid: 8 Min. 57,6 Sek. (Sv. H. 1, Skern).
Distance: 9050 m (Sv. H. 1., Skern).
b) Tid: 1 Min. 34 Sek. (»Baby«, Odense).
Disance: 425 m (»Baby«, Odense).

Svævemodeller 150—300 cm Spænd:
a) Tid: 6 Min. 4 Sek. (Strolch«, Haslev).
Distance: 870 m »Strolch«, Odense).
b) Tid: 3 Min. 42,2 Sek. (»Strolch«, Odense).
Distance: 870 m (»Strolch«, Odense).

a) Højstart, b) Haandstart.

Ovenstaaende Rekordliste er udarbejdet paa Grundlag af de Rapporter, som »Flyv« har modtaget fra Modelflyveklubberne Muligvis er den ikke up-to-date, idet der maaske er en eller anden Klub, som har eet eller flere Resultater, der er finere end ovenstaaende. »Flyv« vil derfor i Modelflyveklubbernes egen Interesse anmode disse om med tilbørlige Mellemrum at holde »Flyv« à jour med Rekorder sat i ovennævnte Klasser. Det er at haabe, at Rekordlisten hurtigt maa skifte Udseende, — naturligvis dog kun i den rigtige Retning. Selv om man ikke driver Modelflyvning for Rekordernes Skyld, kan man ikke komme uden om, at en Rekordliste foruden at være et Maal for dansk Modelflyvnings Standard er en Stimulans, som sporer til stadig og fortsat Fremgang for de enkelte Klubber i Almindelighed og dansk Modelflyvning i Særdeleshed.

Johannes Thinesen.

„Fafnir".
Ringsted Modelflyveklub.

To „Københavnere".
Ringsted Modelflyveklub.

PRÆMIERNE

Den udsatte Præmie: et Eksemplar af »Dansk Flyvnings Historie« blev vundet af følgende:

Kls. 1. Skjern Modelflyveklub.
Kls. 2. Skjern Modelflyveklub.
Kls. 3 A. Skjern Modelflyveklub.
Kls. 3 B. Odense Modelflyveklub.
Kls. 4 A. Haslev Modelflyveklub.
Kls. 4 B. Odense Modelflyveklub.

Bogen bliver tilsendt Klubberne.

FRA MODELKLUBBERNE

DET meddeles herved, at der den 10. April er stiftet en Modelflyveklub for Sønderborg og Omegn. Klubbens Navn er »Als Modelflyveklub«. Eventuelle Flyvere bedes melde sig til Formanden, Hr. Agerley, Blegen 9, Sønderborg (træffes bedst Mandag fra 3—4), eller et andet Medlem af Bestyrelsen.

Paa Klubbens Vegne
H, Agerley, Formand.

Rekordmodellen fra Skjern, S V H 1, der har sat skandinavisk Rekord.

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION har udgivet en Flyvebog, som skal føres af alle Glide- og Svæveflyvere, Bogen skal virke som en Kontrol over de Flyvninger, hver aktivt Medlem af en Klub under Dansk Svæveflyver Union har foretaget.

Bogen kan bestilles gennem Klubberne, og Prisen er Kr. 0,75 pr. Stk. Til hver Bog bedes medsendt et Fotografi af den, der skal have Bogen. Flyvebøgerne bliver autoriserede af Dansk Svæveflyver Union og er kun gyldige med Unionens Stempel.

NYE SVÆVEFLYVERE

DANMARK har faaet sin første kvindelige Svæveflyver. Det er Fru Jenny Palm, Medlem af »Dansk Svæveflyverskoles Klub«, der d. 2. Maj paa Klubbens Øvelsesterræn aflagde den foreskrevne Prøve for Opnaaelsen af »A« Certifikatet. Samtidig fik d'Hrr. Carl Silberg, Erik Larsen, B. H. Petersen og Carl Otto Nielsen deres »A« Certifikat. Sidstnævnte var tillige Danmarks yngste Svæveflyver, idet Carl Otto Nielsen kun er 15 Aar gammel, en ganske god Præstation af en ung Mand i den Alder. Klubben har paa 4 Træningsdage haft over 400 Starter, hvilket maa anses for et overordentligt fint Resultat. At dette Resulat har kunnet opnaas skyldes i første Række de to fortrinlige Flyvelærere, Klubben er i Besiddelse af, d'Hrr. Militærflyver Henning Olsen og Fabrikant Sigurd Sjøholm.

Ligeledes er udstedt »A« Certifikater til Hr. Maskinmester Viggo Petersen, Køge Svæveflyverklub og Hr. Arve Hansen, Reersø. — Slagelse Flyveklub. Dansk Svæveflyver Union byder hermed de nye Flyvere velkomne i vore Rækker.

Meddelelser fra Selskabet.

Stor Flyveudstilling i Prag.

I Dagene fra den 12. til den 20. Juni afholdes der en stor Flyveudstilling i Prag, der giver en fuldstændig Oversigt over Udviklingen af den tchecoslovakiske Flyvning.

Ny fransk Haandbog i Bygning af Svæveplaner m. m.

DET kendte franske Forlag, Librairie des Sciences Aeronautiques, Paris, har nylig udsendt en ny flyveteknisk Haandbog af M. G. Sablier: Manuel pratique de construction des planeurs et des motorplaneurs tilligemed tre Konstruktionstegninger bl. a. af et nyt Rekordsvæveplan. Alle nærmere Oplysninger vil kunne faas ved Henvendelse til Selskabets Kontor.

De nye Verdensrekorder.

F. A. I. har nu udsendt den nye Liste over Rekordhøsten i den forløbne Del af 1937. »Flyv« skal bringe Listen i næste Nummer.

Nye Medlemmer af Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab.

Raadhusbetjent Alf. Dochedahl.
Flyvemekaniker Helge Arnbjørn Nielsen.
Løjtnant af Reserven N. W. Buchhave.
Johannes Thinesen.
Th. Chrone.
Direktør Per Rønberg.
Ingeniør Johan Magnusson.
Ingeniør cand. polyt. Fabricius Hansen.
Stud. polyt. Ernst Johan Nørgaard.
Sagfører M. Jespersen.
Erik Fonnesbech.

†

Kontreadmiral Godfred Hansen død.

Kontreadmiral Godfred Hansen.

FORMANDEN for Det Danske Luftfartselskabs Bestyrelse, Kontreadmiral Godfred Hansen, er død. Admiralen havde ligget syg i nogle Dage af Forkølelsesfeber, og ved 2-Tiden om Morgenen den 27. Maj indtraadte en Hjertelammelse, der med det samme medførte Døden.

Admiral Godfred Hansens Navn var kendt og højt agtet i vide Kredse. Allerede som ung Søofficer viste han sit friske Initiativ og Vovemod, da han som Næstkommanderende deltog i Roald Amundsens Gjøa-Ekspedition gennem Nordvest-Passagen i 1903—06, og de samme Egenskaber prægede hans Virke senere i Livet. Faa Søofficerer har levet et saa alsidigt og begivenhedsrigt Liv snart i arktiske Egne, snart paa Opmaaling ved vore tidligere vestindiske Øer. Som Fører af Postskibe mellem Danmark og Island, som Chef for »Niels Juel« til Middelhavet og paa Kongerejser, som mangeaarig Adjutant hos Hans Majestæt Kongen og som Chef paa adskillige Togter ydede han sin Indsats for den danske Flaade og skaffede sig rig Livserfaring.

Initiativ og Virksomhed prægede hele hans Færd, og i Maj 1934 havde Det Danske Luftfartselskab den Lykke, at Admiral Godfred Hansen blev valgt til dets Formand, og ingen bedre Mand kunde være fundet til den Post. Flyvningen herhjemme har maattet kæmpe en vældig Kamp for sin Eksistens, men Admiralen var den rette Mand at faa i Spidsen. Han gik ind for Sagen med aldrig svigtende Interesse og udøvede selv en utrættelig Agitation for at fremme og udvikle Danmarks Lufttrafik. Navnlig laa den indenlandske Lufttrafik ham stærkt paa Sinde, og det var ham en stor Glæde, da det lykkedes at faa Provinsflyvningen i Gang. Med hele sin rige Energi kæmpede han for at skaffe Det Danske Luftfartselskab de bedst mulige Levevilkaar, og de Aar, det blev ham forundt at staa i Spidsen for Bestyrelsen, blev en begivenhedsrig og betydningsfuld Periode for Selskabet. Hos alle, han kom i Berøring med, forstod han at vække Interesse for Flyvningens Sag, og hans energiske Agitation og glødende Begejstring vil være et dybt Savn for alle Flyvningens Venner.

— Ære være hans Minde. —

Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

KZ 1

KRAMME - LUFTHAVNEN

KASTRUP 868

HERHJEMME FRA

Danske Flyvere til Stævne i Norrköping.

VED et Flyvestævne i Norrköping den 23. Maj deltog fire danske Militærmaskiner: 1 Gloster Gauntlet (ført af Løjtnant *Buchhave)* og tre Fokker C 5 (ført af Løjtnanterne *Kierkegaard, Svensson* og *F. Rasmussen.*

Konkurrencen omfattede en Distanceflyvning med hemmelige Kontroller over en samlet Strækning paa ca. 250 km, Orienteringsprøver og en Landingsprøve. Der deltog 25 militære og civile Maskiner, hvoraf største Parten var fra Sverrig. Løjtnanterne Kierkegaard og Svensson blev placeret mellem Vinderne, og det danske Hold fik af Formanden for Den Kgl. Svenske Aeroklub, General *Virgin*, overrakt en smuk Sølvpokal.

Dragon-Fly til Hæren.

DEN 26. Maj landede Kaptajn *Lærum* (med Mester P. Nielsen som Passager) og Kaptajnløjtnant *Pagh* i Kastrup Lufthavn med hver sin »Dragon-Fly«, som Hærens Flyvertropper havde indkøbt i England. De to Maskiner skal anvendes til Uddannelse af Observatører.

SLAGELSE FLYVEKLUB paatænker at arrangere et Flyvestævne d. 5. September i Aar. Nærmere Meddelelse om dette vil fremkomme senere.

Flyvelitteratur, halv Pris

En Serie svenske Bøger samt danske, svenske og engelske Blade. Billet, mrk. Bøger, modt. „FLYV"s Ekspedition.

NYHEDER

Sværeflyvning i Schweitz.

SCHWEIZ disponerede i 1936 over 63 Skole-, 45 Øvelses- og 16 Rekordsværeplaner. Under Bygning var sidst paa Aaret endvidere 28 Sværeplaner. Der havde i 1936 været udført i alt ca. 2000 Starter med en samlet Flyvetid paa 1350 Timer. Af særlige Ydelser var en Flyvning paa 25 Timer fløjet af Schreiber, og en Højdeflyvning med Hangvind og Thermik, værd at omtale.

I 1936 var der udstedt 169 »A«, 110 »B« og 66 »C« Certifikater. 79 Tilladelser til Flyvemaskineslæbestart, og 30 Flyvelærere var uddannede, samt 3 havde faaet »D«.

Der fandtes 35 Motorspil, og 9 var under Bygning.

For 1937 var to nationale og en Forskningsflyvning for Alpeflyvning fastsat. Der er endvidere anmeldt 3 Sværeplaner til det internationale Sværeflyvestævne paa Wasserkuppe i Aar.

Sværeflyvning i Østrig.

DE bedste østrigske Flyvninger var i 1936 en Flyvning paa 16 Tim. 28 Min., en Højdeflyvning paa 1910 m, og en Længdeflyvning paa 144 km.

Der var i 1936 udstedt 750 »A«, 580 »B« og 240 »C« Certifikater samt 141 »amtliche C« og 6 »D«.

AKAFLIEG, Darmstadt, har med en »Windspiel« med Hr. Osann som Fører, fløjet fra Darmstadt til Emmerich/Ndrh. (275 km) Flyvningen blev foretaget i Aftentermik, men maatte afbrydes i over 1000 m Højde, da han ellers maatte overflyve Grænsen.

RIGSKANSLER Adolf Hitler har udsat en Ærespris for Sværeflyvning i 1937 paa RM. 4000.

DEN tyske Sværeflyver Siegfried Ruhnke har ved Korschenruh med en »Grunau Baby 2« forsøgt Slæbestart efter en Isyacht og opnaaede en Højde af 40 m ved Udløsningen.

SVÆVEFLYVERNE Knies og Beck fløj fra Hornberg til Bingen a. Rh., en Strækning paa ca. 200 km, med deres tosædede Sværeplan. Denne Flyvning er anmeldt som Verdensrekord for motorløs Langtursflyvning, forhen indehaves den af Rusland med 133 km.

L. E. von ALMASY har overfløjet Pyramiderne i Ægypten med sit »Wolf« Sværeplan.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central

Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET

Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

GQ Faldskærme
K. L. G. Tændrør
Smith's Instrumenter
Eagle Flyverkameraer
Letmetallegeringer

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

Luftmarinens nye Bygning paa Avnø.

DEN 31. Maj indviede Marinens Flyvevæsen den store, nye Kasernebygning, der i Løbet af de sidste Par Aar har været under Opførelse paa Luftmarinestationen paa Avnø, hvor man hidtil havde maattet klare sig med forholdsvis primitive Beboelsesforhold i Barakker.

Den nye Kaserne er en smuk 3-Etages Bygning med et Grundareal paa ca. 13 × 50 m, og den er udstyret som den mest moderne Beboelsesejendom saaledes, at baade Befalingsmænd og det værnepligtige Mandskab kommer til at bo under de bedst mulige Forhold. Alle Rummene, eller rettere Salene, er lyse, luftige og rummelige og meget smagfuldt udstyrede. Overalt i Bygningen er der Centralvarme, og saavel til Mandskabs- som til Befalingsmandskvartererne hører der Badeværelser med varmt og koldt Vand. Køkkenlokalerne i Kælderetagen er udstyret efter de fineste Restaurant-Mønstre med alle de Hjælpemaskiner, der hører hertil. Oppe i Tagetagen er indrettet et stort Ventilationsanlæg, der sørger for Luftfornyelse i samtlige Lokaler i Bygningen.

For Enden af Kasernen er man gaaet i Gang med Bygning af en Gymnastiksal paa ca. 12 × 40 m, og samtidig skal der udføres en Del Vejarbejder; men dermed er ikke nævnt alle de Arbejder, der foretages for at gøre Luftmarinestationen paa Avnø saa tiptop som mulig. Hidtil har Flyvevæsenets Jageruddannelse fundet Sted fra den gamle, og ikke særlig velegnede Flyveplads ved Ringsted, hvor Marinens Jagerflyvere snart i mange Aar har været stationeret, men efter at Pladsen ved Avnø er blevet udvidet, og den nye flotte Kasernebygning er blevet opført, er Luftmarinestationen i Ringsted fra og med den 1. Juni flyttet til Avnø, som nu bliver Jagerflyvernes fremtidige Hjem.

For at skaffe Plads til den nye Tilvækst af Maskiner paa Pladsen ved Avnø, er man i Færd med at bygge en Hangar af samme Form, som den allerede eksisterende, men medens den førstbyggede Hangar helt og holdent var opført af Metal (Junkers Lamelkonstruktion), bygges den nye Hangar af Cementbuer, og Konstruktionen beklædes med Træ.

Paa selve Flyvepladsen er der ogsaa Arbejder i Gang, idet der langs hele Periferien anbringes elektrisk Begrænsningsbelysning samtidig med, at der anbringes en elektrisk belyst Vindretningsviser til Brug for Natflyvning.

Foran den øverste Etage i den nye Kasernebygning findes en bred Altan, der strækker sig i hele Bygningens Længde, og herude er midt paa den lange kobberklædte Væg opsat en Bronzetavle, der bærer følgende Inskription af Digteren Axel Juel:

Staa her Kasernehus
Dens Slægter følger Slægter
Lyt til Propellers Sus
Og se hvad Manddom mægter
For Fred i Land og By
for Riget at bevare
Vær Hjem og signet Ly
for Skare efter Skare
af kække Mænd, som ved,
at skal vort dyre Eje,
det Flag, der daled ned,
fra Sky bestandigt vaje
til Værn mod Fjendevold
for Danmarks gamle Rige
Saa maa det mangefold
igen mod Himlen stige.

Vellykket Flyvestævne i Kastrup.

(Fortsat fra Side 9)

Kastrup Lufthavn, sluttede med en Frokost i Krudthuset, hvor Foreningens Formand, Landsretssagfører *C. A. Koefoed* uddelte de flotte Præmier, der var udsat af Aeronautisk Selskab, Shell, D. D. P. A., B. P. og Fabrikant Hoff Hansen.

Resultaterne blev: Nr. 1 *Ib Aller*, 5,5 Points, Nr. 2 *Erik Hoff Hansen* 9,7 Points og Nr. 3 *Helge Jensen*. Bedste Mærkelanding foretoges af Ib Aller med 4,0 Points, og i Orienteringsprøven, der bestod i Stedfæstelse af 3 Flager udlagt i Terrænet, stod 3 Deltagere lige: *Hoff Hansen, Aage Rasmussen* og *Augustinus*.

Stævnet maatte helt igennem betegnes som overmaade vellykket, og da Kaptajn Bjarkov i sin Tale nævnede, at der nu var skabt Tradition for saadanne Flyvninger herhjemme, vakte det almindelig Tilslutning.

Luftfartforsikringer
overtages af
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring
Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793
Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Flyv's Modelkartoner
PRIS: KR. 1,50
Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning
Glimrende Flyveegenskaber
Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra
Flyv's Hovedkontor,
Vesterbr[illegible]de 60.
og fors[illegible]od
Indsende[illegible]
evt. i Frim[illegible]

MONOSPAR
Flyvemaskiner
SIKKERHED
ENESTAAENDE FLYVEEGENSKABER
MODERNE
KOMFORT
FORHANDLES AF:
Fehr & Co
Odense

Nyt fra alle Lande.

Curtiss A-18.

EN af de nyeste amerikanske Kampmaskiner er ovenstaaende Curtiss A-18, et to-motoret, lavvinget Monoplan af Metal. Det er udstyret med to Wright Cyclone Motorer à 1000 H.K. Nærmere Detailler om dets Ydelser foreligger ikke endnu, men Amerikanerne hævder, at det er Verdens hurtigste to-motorede Flyvemaskine — og det vil ikke sige saa lidt. Som det fremgaar af Billedet, er det udstyret med indtrækkeligt Understel, samt lukket Fører- og Observatørrum.

Curtiss A-18.

Fokker G 1.

DEN hollandske Kampmaskine Fokker G 1, der har været nærmere beskrevet i Flyv Nr. 12/1936, er nu saa vidt fremme, at den har foretaget sine første Flyvninger, hvorunder den har vist sig at være i Besiddelse af fremragende Flyveegenskaber. Den er udstyret med to Hispano-Suiza Motorer; Besætningen bestaar af 2 Mand, og den er bevæbnet med to 23 mm Kanoner og tre 7,9 mm Maskingeværer foruden en Bombelast paa 400 kg. Dens største Hastighed er ca. 470 km/T., og den kan tilbagelægge en Strækning paa ca. 1400 km.

Fokker G 1.

En Flyvemotors Levetid.

HVOR længe kan en Flyvemotor holde? Noget Svar i det store Hele kan ikke gives, men Spørgsmaalet belyses meget interessant gennem en Statistik, som Bristol-Firmaet i England har ladet udarbejde. Den omfatter 83 af Firmaets Jupiter X. FBM og XI. FP Motorer, der alle anvendes i den civile Lufttrafik, hvor den højeste Grad af Driftsikkerhed er en absolut Nødvendighed. Den af Motorerne, der har den længste Driftstid, er helt oppe paa omtrent 7000 Timer.

Statistiken ser saaledes ud:

Antal Motorer	83	
Samlet Timeantal i Drift	349.592	Tim.
Gennemsnitlig Driftstid pr. Motor	4.212	»
Motorer med det største Timetal har opnaaet	6.750	»
4 Motorer har gaaet over	6.500	»
6 » » » »	6.000	»
6 » » » »	6.000	»
11 » » » »	5,500	»
22 » » » »	5.000	»
32 » » » »	4.500	»
42 » » » »	4.000	»
64 » » » »	3.500	»
78 » » » »	2.500	»
80 » » » »	2.000	»

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsens gade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgens gade 18, Holstebro.

MODELFLVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norges gade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«.
Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

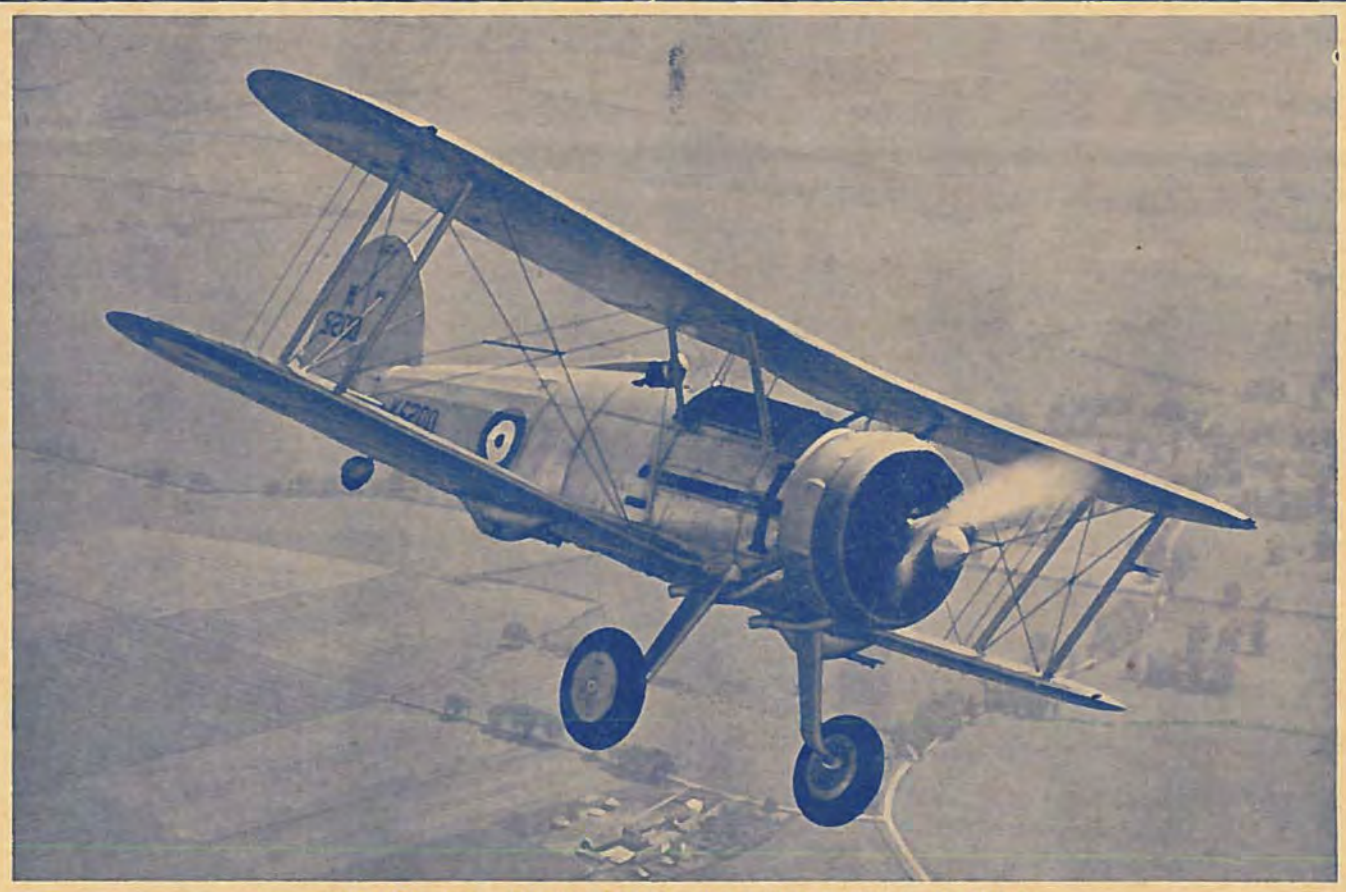
SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Svelgaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

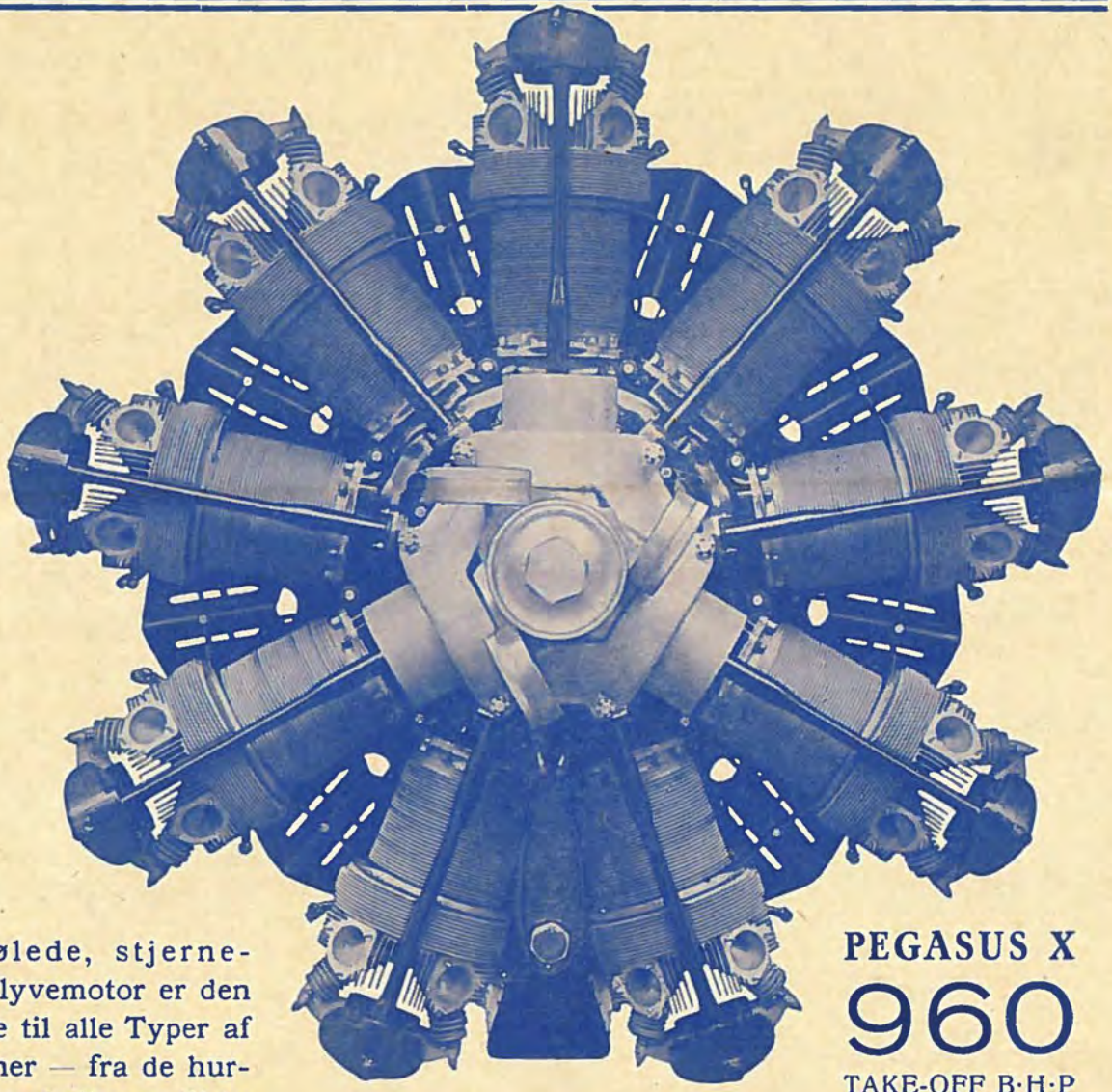
DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.



GLOSTER „GLADIATOR" EENSÆDET JAGER

STOL PAA
DUNLOP
RINGE · HJUL · BREMSER

„Bristol" LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER



Den luftkølede, stjerneformede Flyvemotor er den bedst egnede til alle Typer af Flyvemaskiner — fra de hurtige, højtflyvende Jagere til de største Trafikflyvemaskiner.

PEGASUS X

960

TAKE-OFF B·H·P

915

MAXIMUM B·H·P AT

6250

FEET

De Egenskaber, der karakteriserer „BRISTOL" Motorerne er stor Ydeevne, ringe Vægt pr. HK., smaa Dimensioner, enkel Konstruktion og frem for alt — højest opnaaelig Driftsikkerhed.

Imperial Airways valgte „BRISTOL" Motorer til sine nye „Empire" Flyvebaade, der nu skal indsættes paa Verdensruterne.

Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp.,
Industribygningen,
København V.

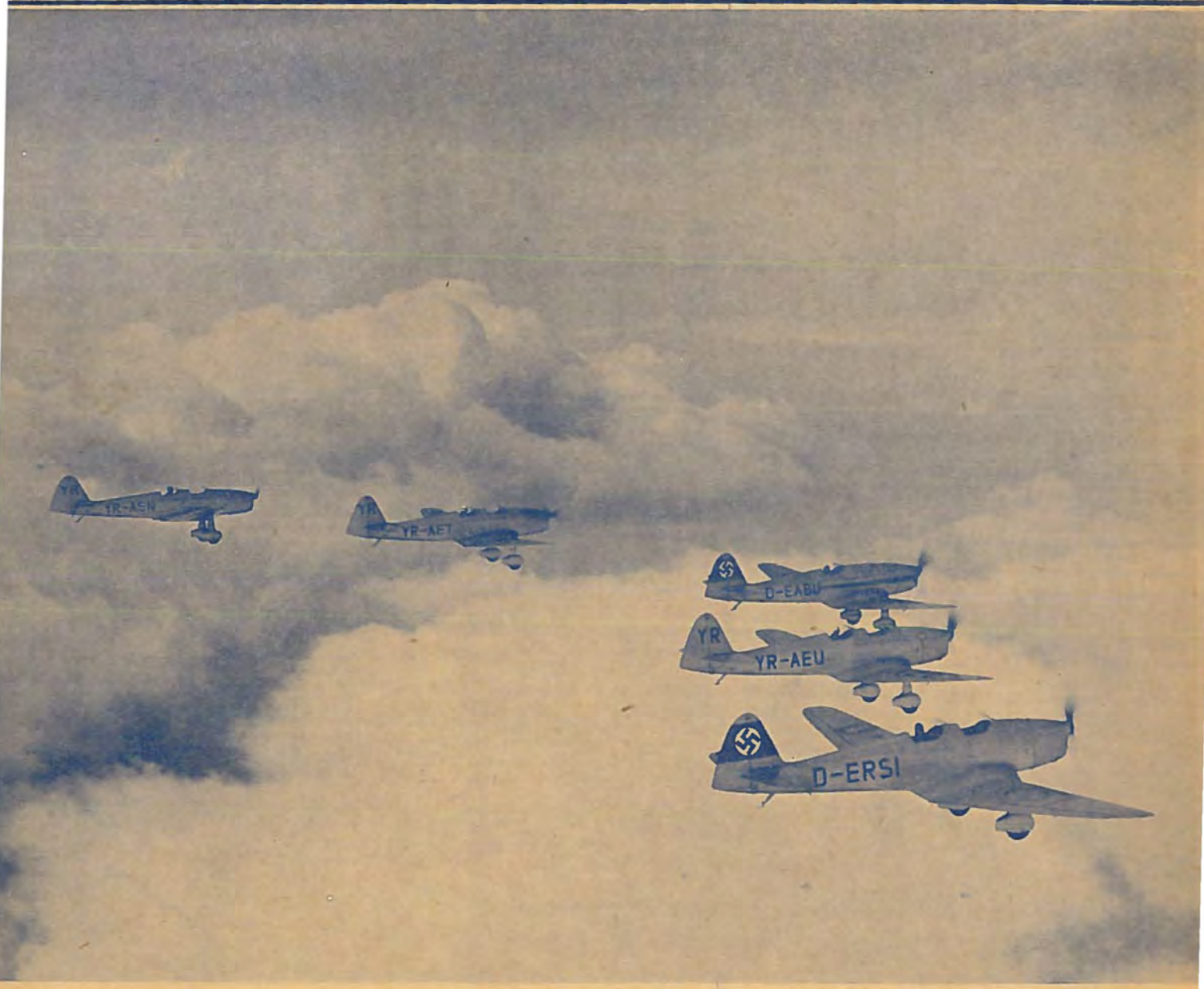
THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

anedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 7
1937 - 10. Aarg.

Hærens Flyvertropper og Ballonparken har bestaaet i 25 Aar

Den første danske Modelflyverlejr

Ad Luftvejen over Nordpolen — Kampen om Atlanten

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. Sigurd Bygdø, Maltagade 4, København S. Værksteder, Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. C. W. Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Gunnar Jensen, Haderslevgade 2 A, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

RINGSTED MODEL- OG SVÆVEFLYVERKLUB
v/ Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 19, 1. th., Ringsted.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

KLUBADRESSER

SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULU«.
Esthersvej 43, Hellerup.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«
v/ Hr. Johs. Olsen, Guldbergsplads 8, København N., Tlf. Nora 4691 y.

VEJEN SVÆVEFLYVERKLUB
v/ Hr. Conrad P. Møller, Søndergade 31, Vejen.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
„KL 35" 2-Personers aabne Sportsmaskiner i Formation.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Installatør H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

ALS MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Agerby, Blegen 9, Sønderborg.

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

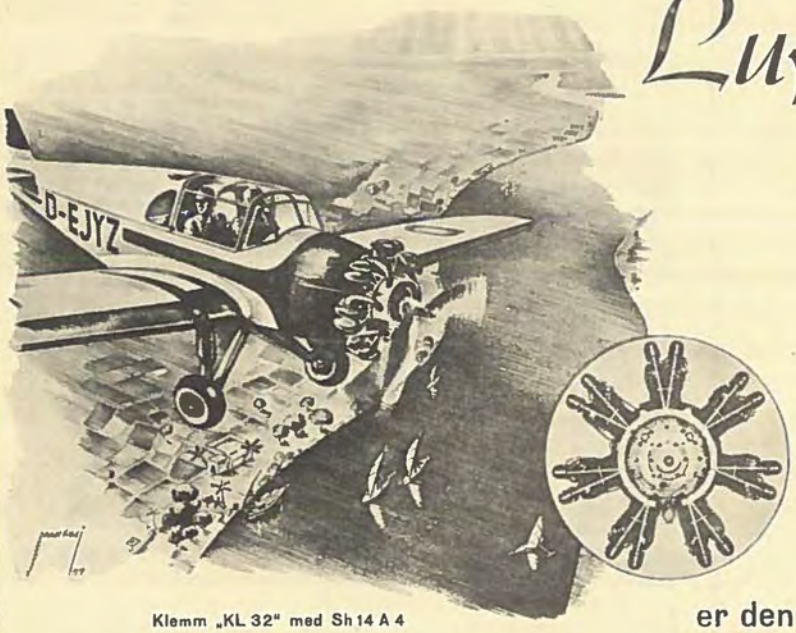
SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

(Fortsættes Side 19)



Klemm „KL 32" med Sh 14 A 4

Luftrejsen

bereder først den rigtige Glæde,
naar Motoren er absolut paalidelig

Vor

Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor
til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN-SPANDAU

Repræsentant:
SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB
Svagstrømsafdelingen
BLEGDAMSVEJ 124 KØBENHAVN Ø

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	9⁰⁰	Berlin
D.	9⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	9⁰⁰	Aalborg
D.	10⁰⁰	Malmö
D.	11³⁵	Berlin
Hv.	11³⁰	Hamburg—Brüssel—Antw./Paris/London
D.	11³⁵	Hamburg—London
D.	11⁵⁵	Malmö
D.	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	13⁰⁵	Stockholm
D.	13⁰⁵	Malmö
Hv.	13³⁰	Hamburg—Amsterdam—London
D.	14¹⁵	Stockholm
D.	14¹⁵	Malmö
Hv.	14⁴⁵	Malmö—Stockholm
D.	16⁰⁵	Malmö
D.	16¹⁵	Hamb.—A.dam—Lond (Brüss.-Paris f. 14/6)
D.	16²⁰	Göteborg—Oslo
D.	17⁴⁵	Malmö
D	18⁰⁰	Aalborg
D.	20⁰⁵	Malmö
D.	20¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

FLYV

Nr. 7 Juli 1937 10. Aargang

Hærens Flyvertropper fejrer 25 Aars Jubilæum

DEN 2. Juli 1912 lagdes Grunden til det nuværende selvstændige Vaaben: Hærens Flyvertropper, og Starten kunde ikke have været mere beskeden. Det begyndte med en enkelt Flyvemaskine, et B. & S. Monoplan, der tilhørte Kaptajn T. Grut af Ingeniørkorpset, og som denne vederlagsfrit overlod Hæren. Nuværende Mester Peter Nielsen blev engageret som Flyver, og under Ledelse af Premierløjtnant J. B. Ussing paabegyndtes den første militære Flyveruddannelse, der foruden Ussing selv omfattede Premierløjtnanterne Hammelev og Nørgaard.

Hærens første Flyvemaskine var helt igennem dansk Arbejde. Den var konstrueret og bygget af Ingeniørerne Berg og Storm, og Motoren var konstrueret og fremstillet af Niels Petersen, der var kendt under Navnet »Motordoktoren«.

Den nyoprettede militære Flyveskole blev underlagt Generalstabens Fæstningssektion, hvis Chef tillige blev »Kommandør for Hærens Flyveskole«. Aaret efter Skolens Start blev Flyvemateriellet forøget med to Farman Maskiner, der blev købt i Frankrig, og Pengene til Indkøbet (ialt 43.000 Kr.) stammede dels fra »Forsvarsindsamlingen« af 1913 og dels fra en Gave fra en Enkeltmand (20.000 Kr.). I det hele taget skyldes det for en meget væsentlig Del frivillige Bidrag, at den militære Flyvning kunde holdes vedlige i Begyndelsen, idet Gaver udefra i Aarene 1912—17 udgjorde henimod en halv Million Kr.

De tre Maskiner, som Hæren saaledes raadede over, da Verdenskrigen udbrød i 1914, blev suppleret med den franske Flyver Chanteloup's efterladte Caudron-Biplan og et Bleriot-Monoplan, der ejedes af en svensk Flyver. Endvidere overtog man en 70 HK. Renault-Motor, som havde siddet i det Maurice-Farman Biplan, med hvilket Ulrik Birch var forulykket, og til denne Motor byggedes en ny Maskine af samme Type, og i en Aarrække kom de saakaldte »Mauricer« til at danne den mest effektive Del af Hærens Flyvemateriel. Først da det blev muligt efter Krigen at købe nyt Flyvemateriel i Udlandet, blev de trofaste Mauricer afløst.

Virksomheden ved Flyverskolen under de fire Krigsaar, og i Særdeleshed de sidste to Aar, prægedes i høj Grad af Manglen paa tilstrækkeligt godt Motormateriel, fordi man i denne Periode var afskaaret fra at købe førsteklasses Motorer i Udlandet. Hverken de i 1917 hos Nielsen og Winther byggede 6 Jagere, de ved Hærens tekniske Korps i samme Aar færdigbyggede 12 Vickers tosædede Rekognosceringsmaskiner eller de senere byggede 9 H-Marker fik nogen lang Levetid, fordi Motorerne var for lidet driftssikre. Til Trods for disse Vanskeligheder gik Flyverne, der blev uddannet i denne Periode, imidlertid op i deres Arbejde med Mod og Energi, men desværre kom det ogsaa til at koste mangen en brav Mand Livet. Et Vendepunkt indtræder, da en af Forsvarsministeriet nedsat Udvalg til Undersøgelse af Flyvemateriellet i Foraaret 1919 forbyder al Flyvning med de i Udlandet købte Motorer med Undtagelse af Mauricernes Renault-Motorer.

Udvalget foranledigede ogsaa, at et større Antal Militærflyvere blev sendt til Frankrig for at gennemgaa en videre Flyveuddannelse, og da de kom tilbage, anskaffedes nyt og moderne Materiel. De gamle Mauricer udgik af Sagaen og afløstes først af den tyske Skoleflyvemaskinetype L. V. G. B. III, senere af de engelske Gipsy Moth, der nu er afløst af Tiger Moth.

Som Rekognosceringsmaskine købtes i Frankrig 8 Potez-Maskiner, der senere afløstes af den hollandske Type Fokker C. V., som blev bygget paa Flyverkorpsets (senere Flyvertropperne) egne Værksteder. Efterhaanden fik Værkstederne fuldt op at bestille med Nyfremstillinger, i Særdeleshed

efter Flyvertroppernes Udvidelse i 1932, og Fokker-Materiellet til de nuværende 3 Rekognosceringseskadriller og Jagereskadrillens Gloster Gauntlet er alt sammen fremstillet paa Fyvertroppernes Værksteder.

I de allerførste Aar antog man Flyverne enkeltvis til Uddannelse, men i 1915 oprettedes for første Gang et egentlig Kursus, paa hvilket der mødte et Hold Elever af forskellige Grader,

og med uregelmæssige Mellemrum fortsattes Antagelsen af nye Elevhold til Uddannelse. Først fra 1925 paabegyndes en regelmæssig Uddannelse af militære Flyvere. Hvert Aar antages et nyt Hold, der gennemgaar en Uddannelse paa 1½ til 2½ Aar.

*

I 1917 blev Kaptajn (senere Oberst) J. P. Koch, som nylig havde afsluttet sin Flyveruddannelse, Leder af Hærens Flyvertjeneste, der blev direkte underlagt Generalstaben, og dette varede til Vedtagelsen af Hærloven af 1922. Ved denne fik Flyvningen for første Gang en lovfæstet Plads indenfor Hærens Rammer, idet den nye Hærlov oprettede Flyverkorpset, der blev underlagt Generalstaben. Oberstløjtnant Koch, der blev den selvskrevne Chef, havde udført et vældigt Arbejde for at faa opstillet et Flyvevæsen, der stod i rimeligt Forhold til Hærens øvrige Størrelse, men desværre var de store Forarbejder spildt, og Omfanget af det militære Flyvevæsen blev kun saare ringe efter Hærloven af 1922. Flyverkorpsets Chef, Oberst Koch, blev det imidlertid ikke forundt at se den militære Flyvnings senere Udvikling, idet Obersten den 13. Januar 1928 afgik ved Døden. Oberst Kochs Død var et smerteligt Tab for den danske militære Flyvning; ikke blot var han en af Flyvningen ivrigste Forkæmpere, men han var ogsaa den Mand, som alle saa op til som Indbegrebet af et helt igennem helstøbt Mandfolk.

Efter Oberst Kochs Død blev Kaptajn (nu Oberst) H. O. Hansen Kommandør for Flyverkorpset fra 14. Jan. 1928 til 30. April 1931, paa hvilket Tidspunkt han afløstes af Oberstløjtnant (nu Oberst) C. C. Førslev, der blev Chef. I Foraaret 1932 blev der atter vedtaget en ny Hærlov, og til Trods for en Indskrænkning af Hæren som Helhed blev dens Flyvevæsen, der nu fik Navnet »Hærens Flyvertropper«, kraftigt udviklet, idet man fastsatte dets Omfang til 5 Eskadriller formeret i to Flyverafdelinger, sjællandske og jydske. Foruden Flyverafdelingerne opstilledes »Hærens Flyvertroppers tekniske Tjeneste«; Flyverkorpsets Værksteder blev til »Flyvertroppernes Værksteder«, og Flyverskolen gik med uændret Navn over i den nye Ordning. Endvidere blev Ballonparken henlagt under Hærens Flyvertropper.

Flyvertropperne var nu blevet et Vaaben i Hæren, en Stilling, der blev markeret ved, at de ligesom de andre Vaaben fik en Generalinspektør, som ganske vist i dette Tilfælde tillige var Chef, og som sammen med de øvrige Generalinspektører blev underlagt Generalkommandoen. Som Chef for de nyoprettede Flyvertropper ansattes Oberstløjtnant (nu Oberst) Førslev.

*

Hærloven af 1932 havde endelig givet det militære Flyvevæsen et Omfang, der lovede godt for den videre

Udvikling, men alle de skønne Forhaabninger blev med eet Slag bremset, da den sidste nye Hærlov blev vedtaget for et Par Maaneder siden. Den satte en Stopper for Udviklingen. Man nøjedes ikke blot med at undlade at gennemføre en tiltrængt Udvidelse, men gik endog den modsatte Vej og indskrænkede de 5 Eskadrillers Antal til 4.

I Glæden over det nye Vaabens 25 Aars Jubilæum er derfor blandet en lille Smule Malurt, og skal man ønske noget godt for Fremtiden, maa det være dette, at en kommende Hærordning atter vil blive til Gavn for Hærens Flyvertropper.

Salg af tyske Skoleflyvemaskiner til Udlandet

DEN kendte tyske Skoleflyvemaskine Focke Wulf »Stieglitz« har vakt adskillig Opmærksomhed i Udlandet med det Resultat, at flere Lande, baade i og udenfor Europa har købt Stieglitz til Brug for Uddannelsen af militære Flyvere. Den seneste Tid er Stieglitz blevet indført i Kina, Sverrig, Østrig, Kamerun, Brasilien, Argentina, Bolivia, Tyrkiet og andre Balkanlande. I nogle Lande vil den i den nærmeste Fremtid blive bygget i Licens. Østrig var det første Land, der erhvervede Licensret paa Bygning af Stieglitz, og derefter fulgte Brasilien, hvis Marineflyvevæsen har antaget den som Skolemaskine.

For ganske nylig har det svenske Luftvaaben besluttet sig til at anvende denne Focke Wulf Type som Enhedsskolemaskine ved Uddannelsen af de militære Flyvere paa Ljungbyhed, og efter at have købt et Par Stykker til Forsøg, har man yderligere anskaffet 10 Maskiner af Stieglitz Typen. Dette Køb maa sikkert kun betragtes som en Begyndelse til en videre Anskaffelse, idet Sverige ligeledes har købt Retten til selv at bygge den nye Skolemaskine.

Husk at bestille

FLYV

hos Deres Boge- eller Bladhandler. Ved at have fast Abonnement paa Bladet er De sikker paa at faa det **hver** Maaned og **straks,** naar det udkommer .....

Pris 35 Øre pr. Nummer

Ballonparken fejrer 25 Aars Jubilæum

DEN 12. Juli i Aar kan Ballonparken fejre sit 25 Aars Jubilæum. Ganske vist havde der i Slutningen af det nittende Aarhundrede været en Begyndelse til en Ballonpark ved Ingeniørregimentet, hvor ikke mindst Kaptajn *Rambusch* udførte et stort Arbejde, men det varede kun i nogle Aar, saa var den beskedne Sum, der var afsat til Forsøgene med dette Materiel opbrugt, og Parken ophørte at arbejde, det eneste »lysende« Minde om denne Ballonperiode er vistnok kun den gamle Ballons Anker, der nu er ophængt som Lysekrone i den nuværende Parks Kontor.

I Aaret 1912, hvor det nye Luftvaaben begyndte at tage fastere Form, samledes paa Initiativ af daværende Premierløjtnant Greve *Moltke* og Overingeniør *Holtermann* en Kreds af gode danske Mænd, der efter nogle forberedende Møder besluttede at søge tilvejebragt en Kapital til Indkøb af en Observationsballon med Tilbehør. Det nedsatte Udvalg rettede en Forespørgsel til Krigsministeriet for at faa klarlagt, om man der ønskede at modtage en saadan Gave, og Svaret blev, at man med Tak vilde modtage og anvende det nye Materiel. Takket være en anonym Giver, det viste sig senere at være nu afdøde Kammerherre, Baron *de Plessen*, der ønskede at vise sin Fædrelandskærlighed paa denne Maade, fik det nedsatte Udvalg hurtigt det nødvendige Beløb indsamlet, og i Maj Maaned 1912 blev den første Ballon bestilt hos Firmaet August Riedinger i Augburg. Krigsministeriet havde bestemt, at det nye Materiel skulde stilles til Raadighed for Fæstningsartilleriregimentet, og derfor blev daværende Undermaskiningeniør *E. A. Hartmann* (senere Maskiningeniør) beordret til Tyskland for at blive sat ind i Benyttelsen af Materiellet, samt at modtage dette paa Konsortiets Vegne. I Begyndelsen af Juli Maaned 1912 ankom Materiellet til Danmark, og det blev dirigeret til Egbylejren paa Vestfronten; her begyndte Øvelserne den 11. Juli med nogle Prøveopstigninger. Det var Premierløjtnant Greve Moltke, der i Forbindelse med Premierløjtnant *Brandt-Møller* ledede Opstigningerne, desuden var der tilkommanderet Befalingsmænd og Menige fra Fæstningsartilleriet. Prøveopstigningerne forløb tilfredsstillende, og Dagen efter, den 12. Juli, fandt der en højtidelig Aflevering Sted. Paa Krigsministeriets Vegne modtog daværende Forsvarsminister Klaus Berntsen Ballonmateriellet, og Ministeren rettede en varm Tak til Konsortiet for den store Gave til Københavns Forsvar. Efter at Ballonen var døbt »København I«, blev der foretaget flere Opstigninger, bl. a. fik Forsvarsministeren, som en af de første, »Luftdaaben«. Chefen for Fæstningsartilleriregimentet modtog paa Regimentets Vegne Materiellet, der indtil videre blev stationeret i Egbylejren. Konsortiet, der havde indkøbt Ballonen, havde en lille Restkapital, og forinden Konsortiet blev opløst, benyttede man denne Restkapital til at indkøbe et Reservehylster, der blev afleveret til Fæstningsregimentet og blev døbt »København II«.

Ballon Type „K", Motorballon.

Dette var altsaa den første spæde Begyndelse til en Ballonpark, men det var en Begyndelse, der tjener det ovennævnte Udvalg til megen Ære.

I Aarene, der gik, blev der afholdt Øvelser med Materiellet paa Vest- og Nordfronten, der blev opført Hangarer ved Hvidovre og Vædegaard. I 1916, den 3. August, indtraf desværre en Ulykke paa Vestfronten, hvorved Løjtnant *Ludvigsen* og Korporal *Jørgensen omkom.* I 1917 blev der bygget en ny Hangar paa Skydebanerne paa Amager, og her har Parken siden haft sin faste Station. Nuværende Oberst *P. L. Ramm* havde i 1916 overtaget Kommandoen over Parken, og paa Oberstens Initiativ blev der anskaffet mere og nyere Materiel, og i Aaret 1921 blev 3 Befalingsmænd sendt til Frankrig for at faa Uddannelse paa Ballonskolen i Cosne og ved 1. Ballonregiment i St. Cyr. Efter Hjemkomsten fra Frankrig, hvor de udsendte Befalingsmænd blev undervist i det nyeste nye paa Ballonernes Omraade iblandet med Krigens Erfaringer, fik Parken et vist fransk Snit, og der blev foretaget Observationer for Artilleriet i Jægerspris, Haderup og Karlsmærsk, ligesom der senere blev indkøbt en Del fransk Ballonmateriel.

Der havde hidtil ikke været noget fast Personale ved Ballonparken, den eneste faste var for saavidt kun Ingeniør Hartmann, der, naar Parken ikke var formeret til Øvelse, fungerede som Tilsynsførende for Hærens tekniske Korps, hvorunder Materiellet sorterede, de øvrige Befalingsmænd, der forrettede Tjeneste ved Parken, blev tilkommanderet, hver Gang der skulde være Øvelser. I 1923 blev Materiellet underlagt Artilleriskydeskolen, men heller ikke ved den Lejlighed fik Parken fast Personale. Først i 1932 fik Ballonparken sin Plads i Solen, idet den nu blev nævnt i Hærloven som en »rigtig« Afdeling, og der blev sat Befalingsmænd i Nummer ved Parken. I Aarene 1933—1936 har Parken uddannet sine egne Rekrutter, og paa Skoler i de samme Aar er der uddannet en fast Stab af Observatører og Ballonmestre. Ved Hærloven af 1937 blev Parken atter sat i Skyggen, hvad det betyder, vil Tiden vise, maaske er Ballonernes Dage talte; Tidens nye Opfindelser; Flyvemaskinernes voksende Hastigheder og Mølleplaner vil maaske for Stedse hindre, at Ballonerne kommer til Ære og Værdighed igen, men i Henhold til den nu gældende Hærlov skal altsaa Aargang 1937 uddannes ved Parken, og den kan derfor fejre sit Jubilæum midt i Arbejdet.

Med Ballonparken kan ogsaa Overofficiant *P. M. Petersen* fejre sit 25 Aars Jubilæum som Ballonmand, han er den eneste Befalingsmand, der har deltaget i samtlige Parkens Øvelser fra 1912 til 1937. Fra 1912 til 1921 varetog han Tjenesten som Ballonmester, en Tjeneste som han omfattede med saa megen Interesse, at han i 1921 blev beordret med paa Tjenesterejsen til Frankrig, herfra vendte han tilbage med Certifikatet som Friballonfører. Fra 1922 til Dato har Overofficianten fungeret som Ballonfører, hans aldrig svigtende Interesse, hans Ro og personlige Optræden har gjort ham meget afholdt saavel af Overordnede som af Kammerater og Undergivne.

H. K. L.

Ad Luftvejen over Nordpolen

3 russiske Flyveres imponerende Bedrift

FREDAG den 18. Juni Kl. 4,05 startede en russisk Flyvemaskine fra Moskwa for at flyve via Nordpolen til San Francisco uden Mellemlanding. Maskinen var et Monoplan Type »Ant 25« af russisk Konstruktion, udstyret med en 12-cylindret Motor paa ca. 950 HK. Maskinen var lastet til Randen med Benzin, idet den medførte 8000 Liter. Besætningen bestod af de tre kendte russiske Flyvere Tschkalow, Baidukow og Beljakow. Maskinen medførte Radio og stod under hele Flyvningen i Forbindelse med Stationer paa Jorden. Desværre naaede den ikke helt frem til sit Maal. Brud paa Olietilforselen i Forbindelse med ugunstige Vejrforhold tvang Flyverne til at lande ved Vancouver i British Columbia Søndag den 21. om Morgenen efter at have fløjet i 2 Døgn, 2 Timer og 22 Minutter. Den tilbagelagte Distance var godt 8000 km.

*

Det er en imponerende Bedrift, som de tre russiske Flyvere har gennemført til Trods for, at de ikke naaede at gennemflyve det sidste lille Stykke Vej til San Francisco. De har fløjet over Klodens mest utilgængelige Egne, og efter Beretningerne at dømme har Vejrforholdene under den halvtredssindstyve Timers lange Flyvning været alt andet end gunstige. Det er tredje Gang, at Russerne har forsøgt paa at gennemføre denne Flyvning. I 1935 strandede Levanevsky ved Beringshavet, og i Fjor gjorde de tre Flyvere, som nu har foretaget Flyvningen, et forgæves Forsøg. Mange og besværlige Forberedelser er saaledes gaaet forud, og naar det endelig er lykkedes, skyldes det — bortset fra de tre Flyveres egen Indsats — i høj Grad det sovjetrussiske Flyvevæsens Offervilje og de Erfaringer, som det ved mangfoldige tidligere Lejligheder har indhøstet med Hensyn til Flyvning over Egnene ved det nordlige Ishav, parret med en omhyggelig forberedt meteorologisk og radiotelegrafisk Organisation.

*

Ifølge sovjetrussiske Meddelelser har Flyvningen haft flere Formaal for Øje. Den fandt ikke Sted for at sætte Rekord, men bl. a. fordi man overfor Amerikanerne vilde vise, at der fandtes en forholdsvis kort Luftrute mellem Ruslands Kæmperige og Amerika, og at man ikke behøvede at gaa hen over det øvrige Europa. Desuden havde denne Rute aldrig været forsøgt, og endelig vilde man vise, at Sovjetregeringen er den eneste, som er i Stand til at etablere Basis for en Luftrute indenfor eget Omraade paa denne Side af Polen, uden at frygte Indblanding fra nogen anden Stormagt. Flyvningen var med andre Ord et Forsøg paa at tilvejebringe Basis for en Handelsluftrute mellem Moskwa og San Francisco via Nordpolen, der er den korteste Vej mellem de to Byer.

*

Det er ikke første Gang, denne Tanke fremsættes. I Aarene før de store Langflyvninger fandt Sted, blev der fra visse Sider slaaet til Lyd for at prøve Luftvejen tværs over de arktiske Egne, og at den var farbar, viste Byrd, Amundsen, Wilkins og Nobile os. Men at den ogsaa var vanskelig at komme igennem, fik vi samtidigt konstateret. De meteorologisk Forhold er alt andet end gunstige for Luftfartøjer, og man kan vist godt gaa saa vidt at sige, at det er de mest ugustige, der overhovedet eksisterer. Vejen over Nordpolen fra Østeuropa til Amerika er den korteste, men ogsaa den mest besværlige, og mon det sidste ikke i det lange Løb bliver det afgørende for Oprettelsen af en kommerciel Luftforbindelse mellem de to Dele af Verden. For Tiden er der Besvær nok med at faa startet en Luftrute over det nordlige Atlanterhav, hvor Afstandene er betydelig kortere end Vejen over Polarhavet. Med det nuværende Flyvemateriel gælder det om at finde en Vej, hvor der nok er kortest muligt mellem Landingsstederne for at undgaa, at Maskinerne skal starte som flyvende Benzintanke, der kun har Plads tilovers til nogle faa Kilo betalende Last, men den skal tillige være lagt saaledes, at de meteorologiske Forhold bliver de gunstigst mulige. Derfor har Ruteplanerne via Island, Grønland og Labrador efterhaanden kun faa Tilhængere, og de sydlige Veje foretrækkes, fordi de meteorologisk Forhold er langt gunstigere. Det er ikke altid, at den korteste Vej er den bedste; i mange Tilfælde er en længere Vej den mest økonomiske, og det kan man vist ogsaa sige om Luftforbindelsen mellem Østeuropa og Amerika.

*

De dristige russiske Polarflyvere var ikke langt fra at slaa Verdensrekorden for Distanceflyvning i lige Linie. Den indehaves af de franske Flyvere Codos og Rossi, der i 1933 fløj 9538 km (fra New York til Syrien), som blev tilbagelagt i Løbet af 60 Timer. Den længste Tid, en Flyvemaskine har været i Luften uden Mellemlanding, er imidlertid langt større, men saa er der ganske vist ogsaa foretaget adskillige Benzinpaafyldninger under selve Flyvningen. Rekorden har de 2 Amerikanere Jackson og O'Brine, som i 1930 foretog en Flyvning, der varede fra 21. Juli til 17. August eller ialt ca. 647 Timer.

Ny Formand

i Det Kgl. DanskeAeronautiske Selskab

DER er fornylig sket et Formandsskifte i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, idet Direktør for Orlogsværftet *N. K. Nielsen* har afløst Havnedirektør *Laub*. Helt overraskende kommer dette imidlertid ikke, idet Havnedirektør Laub ved sin Overtagelse af Formandsposten betingede sig, at dette kun havde en midlertidig Karakter.

I den forholdsvis korte Periode, Havnedirektøren har varetaget Hvervet som Selskabets Formand, har han paa en fortræffelig Maade ledet Selskabet, der har høstet Gavn af hans rige Erfaringer og hans Interesse for Flyvningens Sag.

Den nye Formand er ikke noget nyt Navn indenfor Flyvningens Verden — tværtimod. Direktør N. K. Nielsen har et vældigt aeronautisk Arbejde bag sig, der begyndte for mere end tyve Aar siden, da han som Underkonstruktør ved Orlogsværftet var med til at konstruere nogle af Marinens første Flyvemaskiner. I hele den Tid, der siden er gaaet, har Direktør N. K. Nielsen fulgt Flyvningen med en overordentlig stor Interesse — ikke blot den rent tekniske Side, men i lige saa høj Grad selve Flyvningens Fremme.

Det engelske Hangarskib „Courageous" i København

I Slutningen af forrige Maaned gæstedes København for første Gang af et saakaldt Hangarskib, og det mærkeligt udseende Skib, der paa Grund af sin Størrelse maatte forankre udenfor Havnen, vakte i højeste Grad Københavnernes Interesse. Det var det engelske Flyvemaskinemoderskib »Courageous«, der var paa Besøg i Danmark.

»Courageous« var oprindelig bygget som Krydser (i 1916); men efter Krigen har det faaet sin nuværende Skikkelse, en vældig Overbygning i hele Skibets Længde, der i to Etager afgiver Hangarplads til Flyvemaskiner, og som øverst oppe er indrettet til Start- og Landingsplads.

Skibet medfører normalt 4 Eskadriller, d. v. s. ialt 48 Flyvemaskiner. De 3 Eskadriller har saa at sige samme Slags Materiel, nemlig eenmotorede 3-sædede Maskiner, der kan anvendes til Rekognoscering, Artilleriobservation, Bombekast eller Torpedokast. Den fjerde Eskadrille er en Jagereskadrille. Under Besøget i København medførte Skibet dog kun Halvdelen af sit Flyvemateriel, hvoraf det meste bestod af Blackburn Torpedoplaner med Armstrong-Tiger Motor.

Alle Flyvemaskinerne er udstyret med Hjulunderstel, og Start og Landing foretages, medens Skibet for fuld Kraft sejler op imod Vinden. Medens Starten foregaar temmelig let, volder Landingen paa det ca. 120 Meter lange Dæk derimod adskillige Vanskeligheder, og det lader sig i det hele taget kun gøre ved Hjælp af særlige Landingsanordninger. Alle Maskinerne er paa Undersiden af Kroppen forsynet med en Krog, der under Landingen slæber hen over Dækket, tværs over hvilket der med Mellemrum er spændt nogle meget svære Staalwirer. Naar Krogen griber fat i Staalwiren, bremses Farten, og for et vist Træk i Wiren giver Krogen efter, hvorpaa Maskinen fortsætter, til Krogen griber fat i den næste Wire og saa fremdeles, til Maskinen holder stille.

„Courageous" ved København. I Baggrunden ses Refshaleøen og Luftmarinestationen.

Maskinerne føres fra Hangarrummene til Startdækket ved Hjælp af kæmpemæssige Elevatorer.

Jagerne er anbragt i det underste Hangarrum, foran hvilket der er indrettet et mindre Startdæk, som dog er tilstrækkelig stort til, at Jagerne kan starte direkte fra deres Hangarrum uden første at skulle transporteres op paa det egentlige Startdæk.

»Conrageous« er et af seks Hangarskibe, som den engelske Flaade for Tiden raader over, men Værdien af denne Skibstype har vist sig at være saa stor, at der er fem andre under Bygning.

SHELL-SERVICE I U.S.A.

LEVERINGEN af de vældige Mængder Brændstof, der efterhaanden skal bruges paa de store Flyvepladser, har bevirket, at Benzinselskabernes Service til Flyvemaskiner er lige saa omfattende som den Service, der ydes Automobilet. Store Benzinanlæg, hvorfra Benzinen pumpes under Tryk, Tankvogne og transportable Motor-Benzinpumper, hører med til en Lufthavns Udstyr. Hosstaaende Billede viser Flyvepladsen ved New Orleans i Amerika. I Baggrunden ses nogle Northrop Kampmaskiner og forrest en Tankvogn-Park tilhørende Shell.

To tyske militære Flyvemaskiner

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE, der er et forholdsvis nyt Navn indenfor den tyske Flyvemaskineindustri, har leveret en ikke ringe Del Materiel — bl. a. Jagere — til det nye tyske Luftvaaben. Alle »Henschel« Typerne er fremstillet som Helmetal-Konstruktioner (Duralumin), hvor kun enkelte Dele af Ror og Planer er beklædt med Stof.

Den nyeste Henschel Type til Brug for Samarbejde mellem Luftvaabnet og Hæren er »Hs 122«, et to-sædet højvinget Monoplan. Det kan udstyres med luftkølede eller vandkølede Motorer paa 600—800 HK., og den Motor, der normalt indbygges for Tiden, er den luftkølede Siemens SAM 22 B.

Der er taget særlig Hensyn til at gøre Landingshastigheden saa ringe som muligt, for at Landing ogsaa kan foretages paa selv meget smaa Pladser, idet Planet er udstyret med Landingsklapper.

Nærmere Data for Hs 122:

Spændvidde	14,50 m
Længde	10,25 m
Højde	3,40 m
Planareal	34,7 m²
Tomvægt	1650 kg
Lasteevne	880 kg
Fuldvægt	2530 kg
Største Hastighed	265 km/T.
Landingshastighed	85 km/T.
Stigetid til 4000 m	16 Min.

De nævnte Ydelser, der gælder for Maskinen udstyret med en Siemens SAM 22 B Motor, kan ved Anvendelse af større Motorer bringes væsentlig i Vejret. Bl. a. kan der opnaas Hastigheder paa 325 km/T og en Stigetid til 4000 m paa 8 Minutter.

Henschel „Hs. 122" med Rolls Royce Kestrel II S.

—o—

Den eensædede Henschel Kampmaskine er specielt bygget til at kunne modstaa meget kraftige Paavirkninger. Den er et Biplan — eller rettere et Halvandetplan — udstyret med en luftkølet Stjernemotor, og den anvendes som Standardudstyr ved tyske Jagereskadriller.

En nærmere Beskrivelse af dens Konstruktion er følgende:

Planer: Fritbærende Halvandetplan af Letmetalkonstruktion; kun Undersiden af Planerne er delvis beklædt med Stof. Det underste Plan, der har een Planbjælke, er gennemgaaende; Beklædningen indgaar i den bærende Konstruktion. Overplanet bestaar af to Halvdele; det har to Planbjælker, og det støttes af en enkelt Planstiver.

Balanceklapper er anbragt paa Overplanet. Paa Underplanet er anbragt Landingsklapper.

Krop: Oval Letmetalkonstruktion med Spanteafstivning. Paa den forreste Del af Kroppen er Metalbeklædningen aftagelig. Forersædet er anbragt et godt Stykke bagved Planet.

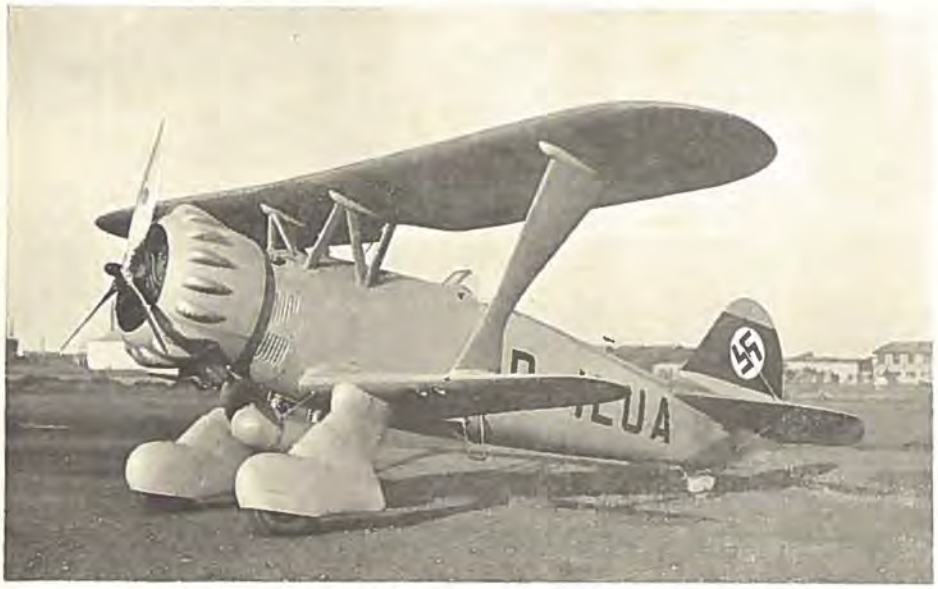
Understel: To fritbærende Understelsben, helt beklædt, anbragt direkte paa Underplanet. Hjulbremserne betjenes fra Siderorshammelen. Halehjulet er styrbart.

Motor: En luftkølet Stjernemotor, BMW 132 med NACA-Nav og Metalpropel med stilbare Blade.

Data:

Spændvidde (Overplan)	10,50 m
Spændvidde (Underplan)	8,00 m
Længde	8,60 m
Højde	3,40 m
Planareal	24,85 m²
Tomvægt	1460 kg
Lasteevne	760 kg
Fuldvægt	2220 kg

Da Maskinen er en helt ny Type, maa der ikke paa nuværende Tidspunkt meddeles Enkeltheder om dens Ydeevne.



Henschel eensædet Kampmaskine.

KAMPEN OM ATLANTEN

DEN 14. Juni 1919 startede de to engelske Flyvere, Captain John Alcock og Lieutenant Arthur Whitten Brown i deres Vickers Vimy Maskine, der var forsynet med to Rolls-Royce Motorer fra St. Johns paa New Foundland for at flyve over Atlanterhavet til Irland. Det blev en mer end seksten Timers haardnakket Kamp mellem Menneskeviljen og Elementerne, en Kamp, hvor Mennesket sejrede tilsidst. Først svigtede Radioen, saa blev Vinger og Instrumenter overisede, mægtige 10,000 Fod høje Skybjerge søgte at spærre dem Vejen over Oceanet — engang gik Maskinen i Spin og blev først rettet op i sidste Øjeblik — snart fløj de i 4000 Fods Højde — snart i 11.000 Fods Højde — kun to Gange fik Brown taget en Observation, og den sidste viste omsider, at de maatte være i Nærheden af Maalet, den irske Kyst. Saa kom endelig Clifden Radiostationens høje Radiomaster i Sigte, og efter 16 Timer og 12 Minutters Flyvning landede Flyverne efter deres 1950 miles lange Tur — for første Gang var Nordatlanten besejret ad Luftvejen.

De to Flyvere blev modtaget med stor Begejstring i England. Winston Churchill sammenlignede deres Flyvning med Kolombus' revolutionerende Rejse over Atlanten for de mange Aarhundreder siden, og Alcock og Brown blev adlede for deres Fortjenester. Maskinen, der forøvrigt blev slemt havareret ved Landingen, opbevares nu paa Science Museet ved Kensington.

Atten Aar efter denne sensationelle Flyvning gaar Kampen om Atlanten som bekendt ind i en ny Fase. Naar disse Linier læses, er antagelig de første Prøveflyvninger mellem Europa og Nordamerika foretaget baade af Pan American Airways og af Imperial Airways, der vil forsøge at knytte det sidste Led i Luftkæden Kloden rundt — Leddet, der skal binde Europa og Nordamerika sammen.

Endnu ved ingen, hvad disse Prøveflyvninger vil føre til — om det virkelig skal lykkes den menneskelige Erobrervilje at underlægge sig Lufthavet over Nordatlanten, som det er lykkedes at overvinde Sydatlanten og Stillehavet. Det er jo efterhaanden mange af Luftens dristige Pionerer, der har formaaet at krydse »Dammen«, men derfra og til at etablere en regelmæssig Post- og Passagerdrift er der et betydeligt længere Spring, end mange maaske tænker sig.

Den verdenskendte Rekordflyver Jim Mollison, der som den hidtil eneste Mand tre Gange er fløjet over Atlanten, skrev for nogle Maaneder siden i et engelsk Blad en Artikel: »*So they promise an Atlantic air service in nine months*«, hvori han paa Basis af sine egne dyrt købte Erfaringer udtalte sig meget pessimistisk om Chancerne for en *regelmæssig* Drift. I denne Artikel skriver Mollison bl. a.: »Imperial Airways paatænker at starte Forsøgene med to 160 m. p. h. Flyvebaade, der har en Maksimumsaktionsradius paa 3500 miles i stille Vejr. Der er ca. 2000 miles i lige Linie mellem Shannon Lufthavnen og Port Botwood paa New Foundland, hvad der rundt regnet betyder tolv Timers Flyvning over Havet.

Mine personlige Erfaringer siger mig, at paa denne Strækning er vestlige Vinde med en Styrke paa ca. 50—60 m. p. h. det normale i en Højde af 5000 Fod — den sædvanlige Flyvehøjde. Jeg har ventet Uger paa, at disse stive Vinde skulde løje af, men Luftposten kan ikke vente, naar der gaar Linere paa fire og et halvt Døgn fra Southampton til New York. Har Flyvebaaden en saadan Modvind at kæmpe med paa sin Tur over Havet, gaar dens Marchfart ned til 100 m. p. h., og dens Aktionsradius gaar automatisk ned med en Trediedel.

Lad os se Kendsgerningerne lige i Ansigtet, førend vor Atlanterhavsflyvning bliver en Tragedie . . . « Senere i Artiklen skriver Mollison, at det, det særlig skorter paa i den nordatlantiske Luftrute, er en paalidelig og effektiv Vejrtjeneste. »Da jeg fløj fra New Foundland sidste November«, skriver han, »fik jeg Vejrudsigter baade fra London, New York og Montreal. De var allesammen indbyrdes modstridende. Saa brød jeg mig Pokker om dem og fløj, men da jeg havde fuldendt Turen, opdagede jeg, at de hver for sig var rigtige nok paa selve Stedet, men over den store 1900-miles Strækning fra Kyst til Kyst var det det rene Gætteværk. Men man kan imidlertid ikke bygge en regelmæssig Drift paa det rene Gætteværk.

Mollison slutter sin pessimistiske Artikel med at erklære, at der ikke kan være Tale om nogen regelmæssig Trafik, førend der er blevet etableret en betydelig bedre Vejrtjeneste, og der er blevet bygget større, mere sødygtige og længere rækkende Maskiner.

Captain A. S. Wilcocksen og Bowes.

Saavidt denne Flyvningens Pioner. Fremtiden vil vise, om han eller Rutens Tilhængere vil faa Ret. I denne Sammenhæng kan det være af Interesse at notere, at Igor Sikorsky, den kendte Flyvemaskinekonstruktør, har udtalt, at det er hans sikre Overbevisning, at man inden fem Aars Forløb vil se Luftfartøjer paa 50—60 Tons med en Aktionsradius paa 5000 miles og en Marchfart paa ca. 175 m. p. h. sat ind paa Atlanterhavsruterne. Disse Fartøjer skulde kunne medføre fra 30 til 50 Passagerer plus Post.

Der er kun forløbet atten Aar — saa kort et Spand af Tid i Virkeligheden — mellem Alcock og Browns Pionerflyvning og til de storstilede engelsk-amerikanske Forsøg paa at skabe den regelmæssige Rutefart over Atlantens mægtige, ugæstmilde Ørkenvidder, men disse atten Aar har jo indenfor Flyvningen betydet en Udvikling langt udover, hvad selv de største Entusiaster havde vovet at drømme om for blot femten—tyve Aar siden. Over hele Kloden er der lagt et Net af Luftruter, der trafikeres saa regelmæssigt som nogen Jernbane — kun Nord-Atlanten staar endnu ubesejret tilbage. Vil de Flyvninger, der nu staar paa, endelig lægge ogsaa denne Strækning i den sejrende Menneskeheds Magt, eller er Vejrguderne endnu for stærke, saa det ikke bliver den direkte Rute England—Canada men derimod Ruten Portugal—Azorerne—Bermudasøerne—New York (forøvrigt jo den Rute Franskmændene og Tyskerne planlægger) der foreløbigt vil blive den foretrukne? De nærmeste Maaneder vil give Svaret paa dette store Spørgsmaal.

SCT. HANS FEST PAA AVNØ

Den nye Kaserne paa Avnø.

TRADITIONEN tro afholdt Søværnets Flyveskole igen iaar en særdeles vellykket Sct. Hans Fest paa Avnø. Og Traditionen tro blev Vejret trods en ildevarslende Byge om Eftermiddagen dog lunt og stille, medens den prægtigste Fuldmaane forhøjede Idyllen.

Den røde Traad i dette fantastiske Foretagende er i Korthed følgende. Den fule Heks, ledsaget af 3 smaa Skovtrolde, der hopper rundt om hendes Fødder, ankommer paa sin aarlige Tur til Avnø med fornyede Planer om Sabotage mod Personel og Materiel. Hun finder en ung Sømand, der skal til Avnø for at blive Flyver, men som først skal til Lægeundersøgelse og psykotekniske Prøver. Hun giver Sømanden en søvndyssende Drik og begiver sig selv i hans Sted til Avnø. I Søvne ser Sømanden først 3 andre Sømænd steppe rundt i en rask Sømandsdans. Derpaa ser han i et Drømmesyn 4 hvidklædte, bedaarende Sygeplejersker svæve rundt i en plastisk Slørdans; men han vækkes af Drømme og føres bort af den imponerende Kong Neptun, der ankommer klædt i Havbundens rige Flora.

Heksen med Troldungerne.

Nu ankommer Overlægen ledsaget af 3 Sygeplejersker og medførende en broget Samling overnaturligt store Instrumenter til allehaande Undersøgelser. Heksen, der har taget en Drik, saa man tror, hun er en Sømand, ankommer og bliver undersøgt af Lægen og Sygeplejerskerne efter alle Kunstens Regler (og til Tilskuernes store Jubel). Hun passerer alle Prøverne, men i sidste Øjeblik ankommer Kong Neptun, som beordrer en Saltvandsindsprøjtning. Herved falder et Skæl fra alles Øjne, man er klar over Bedraget.

Nu stævnes Heksen for Retten, der

Sømandens skønne Drømmesyn.

bestar af 3 særdeles ærværdige Herrer med Kapper og lange Parykker. Det er Dommeren og Aktor og Defensor. Heksen skal kendes skyldig eller uskyldig af et Nævningeting, bestaaende af en meget smart handelsrejsende Børste-Agent, en fhv. men særdeles

Tre af de brave Nævninge.

barsk Oberst, en Sognefoged fra Landet af, en plakatfuld Slagter, som medfører en stor Gris, og af en ældre og meget sippet Jomfru. Denne brogede Forsamlings Overvejelser og Diskussion gav hele Historien en pragtfuld og straalende Klimaks. Heksen blev naturligvis kendt skyldig og domt til at brændes paa Baalet; og dette var flot og mægtigt — det brændte endnu i den lyse Daggry, da de sidste Gæster drog af.

Traditionen tro havde man haft det herligt og vidunderligt, og Stemningen havde været høj. Og Traditionen tro kunde Vagten næste Morgen ikke finde Hornet til at blæse Reveille med.

Leif.

K. Flensted Jensens nye Modeller:

Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00

Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00

Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY":
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.

Model Materiale · Tarm

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr ved Løkken-Lønstrup Strand 1937.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION havde oprindeligt tænkt at afholde et stort Svæveflyverstævne i Aar, men det har maattet opgives, fordi det skortede Klubberne paa det tilstrækkelige Material. Til Erstatning for det saaleds aflyste Stævne afholder Unionen i Aar en større Sommerlejr for Svæveflyvere, den første i sin Art her i Landet, ved Løkken-Lønstrup Strand i Dagene fra den 11.—18. Juli. I denne Lejr kan alle Medlemmer (med Paarørende og Venner) af en Svæveflyverklub for en yderst rimelig Betaling. De fleste Deltagere medbringer naturligvis selv Telte, men enkelte kan indlogeres hos Beboerne deroppe for 4 Kr. pr. Dag.

Desværre naaede Unionens Meddelelse om Stævnet først »FLYV« for sent, saa vi kunde ikke naa at bringe en Notits om det i forrige Nummer, men selv om Indtegningen for Deltagere nu er sluttet, vil mange Interesserede sikkert alligevel, hvis de har Tid og Lejlighed med Udbytte kunne aflægge Lejren et Besøg for personligt at overvære vore dygtige Svæveflyveres Præstationer.

Efter den foreløbige Bestemmelse vil der deltage to eller tre Svæveplaner fra jyske Klubber, og hvis det viser sig, at de rigtige Forhold er til Stede, vil der blive udført Hangflyvninger. Ligeledes vil der blive demonstreret Prøveflyvninger til A- og til B-Certificatet efter Unionens nye Forskrifter.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB har taget Initiativet til at arrangere et Flyvestævne i Køge d. 8. August i Aar. Samtlige Landets Svæveflyvere vil blive inviteret til dette Stævne, som man venter sig meget af. Klubben har allerede begyndt at sælge Lodsedler over en Mængde gode Gevinster, bl. a. nogle Flyverejser.

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn N.

I Vejen er der startet en Svæveflyverklub af Hr. Conrad P. Møller. Klubben er allerede i Gang med at bygge et Skolesvæveplan efter Unionens Tegninger. Ligeledes bygges der Skolesvæveplaner efter Unionens Tegninger i ikke mindre end 10 Svæ;veflyverklubber Landet over, og efter alt at dømme maa det blive et Svæveflyveraar i 1938, der vil da efter vort foreløbige Skøn være ca. 35 Skolesvæveplaner færdige i Danmark og ca. 10—12 Overgangssvæveplaner.

Antallet af Svæveflyverklubber er mere end fordoblet paa et Aar, og vi maa forvente, at hele den danske Ungdom efterhaanden faar Øjnene op for, at det egentligt er billigt at flyve, tilmed naar man selv kan bygge sit Svæveplan. I Forhold til mange andre Lande er Danmark bagefter paa Flyvningens Omraade, men allerede i Aar maa vi forvente, at vore nationale Rekorder maa komme op paa Tider, der kan taale Sammenligning med de Resultater, der er opnaaet i andre Lande, saaledes er en Flyvning paa mere end 8 Timer ikke saa fjern.

DET henstilles til Klubberne, at indsende Meddelelser om Klubbernes Arbejde til Unionen inden d. 15. i en Maaned, hvis det ønskes at faa Meddelelserne med i det efterfølgende Nr. af FLYV.

EN KLUB er begyndt at flyve med et selvbygget Skolesvæveplan. Det er Haslev Flyveklub. Indvielsen af Svæveplanet blev foretaget d. 6. Juni af Hr. Fabrikant S. Sjøholm, der ellers er Instruktør ved Dansk Svæveflyver-Skoles Klub. Indvielsen formede sig som en hel lille Opvisning i Svæveflyvningens Kunst, med særligt Henblik paa at demonstrere hvor ufarligt det er at dyrke Svæveflyvning, selv for unge Mennesker. Flere af Klubbens aktive Medlemmer prøvede samtidig Svæveplanets gode Flyveegenskaber, og det varer nok ikke længe, inden der falder nogle Certifikater til Klubben. Svæveplanet er, efter hvad Unionens Tilsynsførende Hr. C. Johansen fortæller os, forbavsende godt bygget, især naar man tillige tager i Betragtning, at ingen af Klubbens 12 aktive Medlemmer endnu er fyldt 20 Aar.

Det er som disse unge Mennesker har faaet fat i den rigtige Ende, for en mere energisk Ledelse skal man lede langt efter, og Initiativ mangler Klubben heller ikke. En Udstilling, som Klubben arrangerede med Støtte fra Byens Borgere, gav et saa stort Overskud, at der blev Raad til at købe et Spil til Klubben, og nu da Svæveplanet er færdigt, kan de begynde med det samme.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION afholder en Sommerlejr ved Løkken-Lønstrup Strand i Dagene fra d. 11.—18. Juli. Meddelelser om dette er udsendt til samtlige Klubber.

VED Indsendelse af Blanketter til Certifikater bedes Klubberne indsende to Eksemplarer til Unionen. Beløbet for Certifikaternes Udstedelse *skal* sendes til Unionens Kasserer, Hr. Johs. Olsen, Guldbergs Plads, Kobenhanv N, *paa Postkonto Nr. 255—21.*

NYE Flyvere. Hr. C. A. Lauritsen, Køge Svæveflyverklub har aflagt »B« Prøven, Hr. Jens Eriksen, G. Hansen og Hr. Axel Pape, alle fra Silkeborg Flyveklub, har aflagt Prøven til »A« Certifikatet. Endvidere har d'Hrr. Edmond Nielsen og Frede Jensen fra henholdsvis Dansk Svæveflyver-Skoles Klub og Dansk Luftsport aflagt Prøven til »A«.

Dansk Svæveflyver Union byder hermed de nye Flyvere til Lykke.

Svæveflyver-Nyheder.

Jugoslavisk Svæveflyvning i 1936 opnaaede følgende Resultater, 275 »A«, 126 »B« og 28 »C« Certifikater. Bedste Flyvning var paa 10 Tim. 45 Min. 36 km. 1200 m Højde.

—o—

Polsk Svæveflyverrekord, 22 Tim. 15 Min. 332 km. 3435m.

—o—

Engelsk Svæveflyvning opnaaede i 1936 618 »A«, 333 »B«, 222 »C« Certifikater og 10 »aC«. Bedste Tid var 13 Tim. 7 Min. 167 km og 2540 m Højde.

—o—

Ungarn er i Besiddelse af 53 Skolesvæveplaner, 26 Overgangs-Planer og 18 Rekordsvæveplaner. Den hidtil bedste Flyvning var paa 24 Tim. 14 Min. 326 km 1840 m med Rotter som Pilot.

NYE SVÆVEFLYVERKLUBBER

Ny Klub i Næstved.

HERMED har jeg den Glæde at kunde meddele Dem, at vi her i Næstved d. 11. 5. 37 har startet en Flyveklub under Navnet »Næstved Flyveklub«, det er Klubbens Hensigt at arbejde for saavel Model som Svæveflyvning, og vi har allerede det første Svæveplan under Bygning. Interessen for Flyvning er stor hernede, og der blev indtegnet 31 Medlemmer paa det stiftende Møde, og der er kommen en Del siden. Til Formand valgtes Installatør H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6 og til Kasserer valgtes Sagfører M. Jespersen, Kirkepladsen 1.

Vi er ikke tilslutet Unionen, vort Kontingent er saa lavt som een Krone om Maaneden, det er sat saa lavt i Starten for at faa saa mange med som muligt.

Medlem af Aeronautisk Selskab, Nr. 485.
Med Højagtelse
H. Juul-Hansen.

Nye Svæveflyveklubber.

Nye Klubber er startet i Næstved, Ringsted og Rønne. I Næstved faas alle Oplysninger hos Installatør H. Juul Hansen, Jernbanegade 6, og hos Sagfører M. Jespersen, Kirkepladsen 1.

I Ringsted er det »Ringsted Modelflyveklub«, der nu vil udvide til ogsaa at dyrke Svæveflyvning. Der faas Oplysninger om Indmeldelse hos Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9.

Bornholm er ogsaa med nu. Det er Hr. Arne Quistgaard, »Shell-Parken« Rønne, der har taget Initiativet til Starten af en Svæveflyverklub op. I denne Forbindelse kan det nævnes, at alle de tre nystartede Klubber er igang med Bygningen af »Dansk Svæveflyver Unions« nye Skolesvæveplan.

Haslev Svæveflyveklub's Luftdaab.

Haslev Svæveflyveklub.

INTERESSEN for Svæveflyvningen bliver stadig større herhjemme, og den ene Svæveflyveklub efter den anden kommer frem og vil arbejde med.

Dansk Svæveflyve-Union ser med Glæde, at Klubberne dukker op overalt i Landet; en skønne Dag er de danske Svæveflyvere blevet saa kyndige i denne herlige Sport, at de vil kunne naa mange Kilometers Svæveflugt i termisk Opvind.

Den 6. Juni kom den store Dag for Haslev Svæveflyveklub, idet deres Skoleplan »Stamer og Lippisch« var færdig til Prøvestart.

En af de Tilsynsførende, stud. polyt. Carl Johansen, der skulde bese Skoleplanet, og Sjøholm, der skulde foretage Prøveflyvningen, var begejstrede over Klubbens store Værksted, som en Mekaniker, der er Medlem, har stillet til Raadighed.

Den store Mark mellem Testrup og Aversie, der er laant til Klubben, er udmærket til Skoleflyvning. I Løbet af Dagen blev der foretaget 54 Start med Spil; — alle uden Uheld. Prøveflyvningerne viste, at Skoleplanet var i fineste Udførelse; selv efter Haleglidning rettede Planet sig korrekt op.

Herluf Christensen fra Køge Svæveflyveklub var tilstede og gav gode Raad. Køge og Haslev Svæveflyveklub samt Dansk Svæveflyver-Skoles Klub er stadig i Forbindelse med hinanden, og et saadant ærligt Kammeratskab skal nok føre Svæveflyvningen frem til Sejr.

Ja, vi har allerede naaet et stort Maal; Militærflyveren Henning Olsen, der med Liv og Sjæl beskæftiger sig med Svæveflyvningen, er en af de allerbedste Lærere, Svæveflyverne har.

Haslev Svæveflyveklub er bygget op af gode og flittige Mennesker, og vi ønsker den Held og Lykke i Fremtiden. *En begejstret Svæveflyver.*

Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,
Vesterbrogade 60.

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

RETTELSE

I forrige Nummer af »Flyv« var der i Artiklen om *Klemm Sportsflyvemaskiner* fejlagtig anført under Billedet, at det var en »Bücker-Jungmeister« — det var en »Klemm Kl. 35«.

Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

KZ 1

KRAMME - LUFTHAVNEN

KASTRUP 868

DEN FØRSTE DANSKE MODELFLYVELEJR

ODENSE MODELFLYVEKLUB havde stor Fornøjelse af sin Pinselejr, den første Modelflyvelejr, der har været afholdt i Danmark — men forhaabentlig ikke den sidste. Der var som omtalt i sidste Nummer af »FLYV« planlagt en stor Lejr nu til Sommer, men den er desværre blevet opgivet for i Aar, fordi forskellige Omstændigheder bevirkede, at den saa nødvendige Tilrettelægning og Organisation ikke kunde tilendebringes indenfor den Tid, der stod til Raadighed. Skal en saadan Lejr organiseres, maa det ske under Ledelse af et Dansk Modelflyver Forbund omfattende alle Landets Klubber, men et saadant Forbund har jo endnu ikke set Dagens Lys — forhaabentlig sker det snart.

I Pinselejren deltog OM-F med 25 Mand, Silkeborg med 4 Mand, Roskilde med 5 Mand, Fredericia med 4 Mand og endelig Skjern med 3 Mand.

Lørdag Eftermiddag smaaregnede det hele Tiden, men det ødelagde ikke Deltagernes Humør, og forøvrigt blev Dagen brugt til Organisation af Lejren. Den første Konkurrencedag, Søndag, var der tidlig Udpurring overalt, og mens Kokkene gik i Gang med at faa Morgenmaden i Stand, var der Prøveflyvning paa Pilebakken af Modellerne. Klokken ti begyndte Konkurrencerne. Først startede man i mindste Klasse for Svævemodeller (under 100 cm. Spændvidde). Her deltog følgende Modeller: Ørn, Knirps og Speed. Modellerne fløj udmærket, men havde lidt haardt ved at klare sig i den stærke Blæst. Bedste Tid opnaaedes af »Ørn« med 19 Sekunder, Nummer to blev »Knirps« med ti Sek.

Nu kom man til Svævemodeller mellem 100—150 cm. De fleste Modeller var »Baby«, men der var ogsaa en Flensted-Jensen S-F 19 og en »Hangvind«. Flensted-Jensen S-F 19, som FLYV har bragt en Beskrivelse af i et tidligere Nummer, blev Nummer

Massestart.

et med 1 Minut 10 Sek. »Baby« Nummer to med 55 sek.

I den næste Klasse, de store Modeller fra 150—300 cm. Her deltog en halv Snes »Strolch«, to »Gentsch« og en »Bruch«. Disse Modeller klarede sig bedst, og mange Flyvninger var særdeles imponerende. Især var der en »Gentsch«, der udmærkede sig paa en straalende Maade. Den havde ikke en eneste Flyvning under et Minut og var uden Tvivl Stævnets bedste Svævemodel.

Mange af Modellerne var saa udspekuleret ondskabsfulde at lande i Skove, Moser og Søer, saa man maatte lede efter dem i Timevis. I denne Klasse — de store Modeller altsaa — sejrede »Strolch« med 1 Minut 52 Sekunder, Nummer to blev »Gentsch« med 1 Min. 29 Sek.

Anden Pinsedag var der Udpurring Klokken otte, og Klokken godt ti begyndte Flyvningerne saa igen. Vejret var heldigvis bedre end den foregaaende Dag, og det var nu Motormodellerne, der skulde til at vise, hvad de formaaede. Egentlig er det jo ikke rigtigt at flyve med Motormodeller i Bakketerræn, men da man ikke i den nærmeste Omegn havde et egnet fladt Terræn, blev man nødt til at gøre det alligevel.

I mindste Klasse (under 50 cm. Spændvidde) sejrede »Ørnen« med 23 Sekunder. Nummer to blev »Tummeliten« med 10 Sek. I næste Klasse opnaaedes den bedste Tid for Motormodeller af »Maagen« med 50,6 Sek., mens »Gloria« blev Nr. to med 49 Sek. Og endelig sejrede »Pritschow« i sidste Klasse (over 100 cm) med 47,5 Sek.

Efter Konkurrencernes Afslutning samledes man i Lejren, hvor Odenseklubbens Formand, Ebbe Kring, foretog Uddelingen af de mange Præmier. Af de femten udsatte Præmier gik de 11 til Odense Modelflyver Klub, 3 til Skjern og 1 til Silkeborg. Det er ganske morsomt og opmuntrende at se, at mellem de tolv bedste Modeller i seks Klasser var ikke mindre end seks af dansk Konstruktion (fem fra Model Materiale i Tarm og en Flensted-Jensen Model) fem var tyske og en svensk.

Den første danske Landslejr for Modelflyvning blev en stor Sukces. Ganske vist kom der ikke for mange Klubber denne Gang — næste Gang, der kaldes til Samling, skulde der gerne lidt flere med fra de efterhaanden talrige Klubber Landet over — men det sportslige Resultat var udmærket, og viser tilfulde, at Modelflyvningen er i en god og glædelig Vækst herhjemme.

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

VI BYGGER EN MODEL

Af Per Weishaupt.

SAAlænge man er ret uerfaren, kan det godt være svært at bygge en Model pænt. Man lærer imidlertid ved at bygge. Har man ikke nogen Erfaring selv, og har man ikke erfarne Modelbyggere til at vejlede sig, saa kan lidt skriftlig Vejledning nok bruges, selv om det først er ved Øvelsen og egne Erfaringer, at man kommer til de rigtig fine Resultater.

Planet

er gerne det vanskeligste. For at Modellen skal flyve godt, maa Planet være lige. Planet er i Almindelighed bygget op af Ribber og Bjælker (Lister).

Ribberne er af tyndt Krydsfinér, oftest 1 mm tykt. Naar man skal tegne Ribben af efter Tegningen, skal man ikke kalkere direkte, da Tegningen derved hurtigt ødelægges. Nej, tegn først Ribben af paa et Stykke Smørrebrødspapir og kalker det derfra over paa Krydsfinerpladen. Især ved Klubtegninger, der skal bruges af mange Medlemmer, er dette vigtigt. Krydsfiner er dyrt, saa det gælder om at tegne Ribberne tæt op ad hinanden. Man kan hurtigt lære at udnytte Krysfineret godt. (Fig. I). Men een Ting maa man endelig passe paa: Aarerne i Krydsfineret skal gaa paa langs i Ribben. Er alle eller et Antal af Ribberne ens, laver man først en Mønsterribbe og tegner de andre af efter den. Men man maa her huske, at de aftegnede Ribber let bliver lidt for store. Derfor laver man f. Eks. Mønsteribben lidt for lille. Ribberne skæres ud med en Løvsav (helst med en fin Klinge, beregnet til Savning i Metal), eller man klipper dem ud med en stærk Saks. Udsparingerne, der skal gøre Ribben lettere, foretages med Løvsav, og de laves, før man skærer selve Ribben ud. Naar alle Ribberne er udskaarne, samler man dem, der er ens, og giver dem en Afpudsning samlet. Man kan f. Eks. slaa nogle Søm igennem, eller man kan blot spænde dem fast i en Fileklemme. Indhakkene til Bjælkerne saver man ogsaa ud samtidig for at faa alle Ribber nøjagtig ens. Hakkene maa ikke være saa store, at

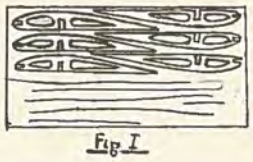


Fig. I

Fig. II

Ribben sidder løst paa Bjælken, men de maa heller ikke sidde saa stramt, at Ribberne bliver skæve.

Bjælkerne (Listerne) laves i Almindelighed af Fyrretræ. Bjælkerne skal som Regel have et eller flere Knæk (Bøjninger) til Ører, V-Form eller Pilform. Knækkene kan udføres paa forskellig Maade og er forskellige paa de forskellige Modeltyper. Tyndere Lister, der skal bøjes paa den flade Led, f. Eks. 2 × 5 mm Lister til For- og Bagkant paa Knirps, Baby og Strolch, kan bøjes over Damp. Man holder Listen inde i en Dampstraale, indtil den er blevet smidig. Saa bøjer man den ganske langsomt og forsigtigt, medens den stadig er inde i Dampen. Man kan ogsaa lægge Listen i varmt Vand og derpaa bøje den, eller man kan gøre den vaad paa Bøjningsstedet og derefter bøje den over en Gasflamme. Man maa her passe paa ikke at brænde Listen. Naar Listen er bøjet, skal den holdes i Form, til den er tør. Ved Gasflammemetoden tørrer den med det samme, men har man dampet Listen, maa den holdes i Form, f. Eks. i en Skabelon af Søm. Skal man derimod knække en Hovedbjælke paa den høje Led, f. Eks. en Baby-Hovedbjælke, saa maa man save den helt eller delvis over og forstærke den paa begge Sider med paalimede Krydsfinerstykker. Disse Krydsfinerstykker maa ikke holde brat op, men skal pudses af og jævnes ud i Enderne, naar de er tørre. Endnu en Maade er den, der anvendes f. Eks. i Knirps og Leipziger Nurflügel. Her er Hovedbjælken bygget op af Lameller. Ved Knirps er det tre 2 × 5 mm Lister, der besmøres med Lim og saa anbringes i en Sømskabelon af den ønskede Form. (Fig. II). Naar Limen er tør, holder Bjælken Formen usædvanlig godt.

Bagkantlisten skal ofte have nogle smaa Hak, hvor Ribben skal gaa ind. De skal udføres med stor Forsigtighed. Man kan save dem ud med en Klinge af passende Tykkelse, eller man kan skære dem ud med en skarp Kniv. Hakkene skal være saadan, at Ribben lige passer uden at sidde for fast eller løst.

Samlingen af Planet er for en Begynder ikke let og kan ved nye Modeller ogsaa være svært for en erfaren Modelbygger. Man begynder gerne med at sætte Ribberne paa Hovedbjælken, hvorpaa man i Forvejen har sat et Blyantsmærke ved hver Ribbe.

(Fortsættes i næste Nr.)

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion

Højeste britisk Kvalitet

Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central

Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET

Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Hvem der vinder Pokalerne, ved vi ikke; men at det bliver med Sv. Herborgs Konstruktioner, det er vi overbeviste om. Svæveplanet SV-H1 (Spændv. 148 cm) slog ved „Flyv"s Landskonkurrence alle bestaaende Rekorder med en officiel Tid paa 8 Min. 57,6 Sek., beregnet Tid ca. 1 Time. Distance 9050 m (Skandinavisk Rekord). Byggesæt af fineste Materialer med god Tegning, letforstaaelig Byggeanvisning, Dopecelluloid, Lim samt en spec. SV-H1 Præmiekonkurrence, for kun **Kr. 6,50.** Let at bygge, let at trimme, den er kort sagt helt rigtig, og saa er den billig. Eneforhandler: **Dansk Modelflyveindustri, Skjern.** — Vor Prisliste er gratis.

Nyt fra alle Lande.

Vældige Hastigheder paa militære Flyvemaskiner.

CHEFINGENIØREN ved det engelske Bristol Aeroplane Co's Motorfabrik, M. A. H. R. Fedden, har udtalt, at man i Løbet af de næste fem Aar kan forvente at have militære Flyvemaskiner, hvis Hastighed ligger over 600 km/T, og han hævder, at visse Typer endda vil komme op paa mellem 680 og 720 km/T, og at saadanne hurtige Maskiner vil indgaa som Standard-Udstyr ved det engelske Luftvaaben. Mr. Fedden siger, at middelstore Bombemaskiner vil komme op paa 480 km/T og tunge Bombemaskiner paa 400 km/T. Hvad Hurtigheden af civile Maskiner angaar er han ikke saa optimistisk, idet han ikke regner med større Hastigheder end 350 km/T.

Mr. Fedden's Udtalelser er fremsagt under et Foredrag, som han holdt i det engelske aeronautiske Selskab. Ved samme Lejlighed udtalte han, at Størrelsen af Motorer til en vis Grad vilde blive standardiseret, idet baade militære og civile Maskiner vilde komme til at anvende fire Motortyper: 750 H.K., 1150 H.K., 1550 H.K. og 2000 H.K.

Han sluttede sit Foredrag med at sige, at Konstruktionen af en Flyvemotor var en saa bekostelig Historie, at kun meget kapitalstærke Firmaer kunde give sig i Lag hermed og som Eksempel nævnede han, at Omkostningerne ved Forarbejderne til en ny Flyvemotor, indtil Produktionsstadiet, beløb sig til mellem 5 og 6 Millioner Kroner.

Over 1 Million Luftpassagerer paa 1 Aar i U. S. A.

I Løbet af Kalenderaaret 1936 befordrede Luftruterne i U. S. A. ialt 1.147.969 Passagerer og 8.350.010 Pund Ekspresgods. De tilsvarende Tal for 1935 var 860.761 Passagerer og 5.511.737 Pund Ekspresgods. Af samtlige Passagerer befordredes 1.020.931 paa indenlandske Ruter og 127.038 paa udenlandske Ruter.

Paa de regelmæssige Luftruter blev der fløjet 73 Millioner Miles (mod 63 Mill. i 1935), og Antallet af Flyvemaskiner, der blev anvendt, var 380. Lufttrafiken beskæftigede pr. 31. Dec. 1936 9972 Personer fordelt saaledes: 690 Flyvere, 543 Reserveflyvere, 2864 Mekanikere, 1764 Arbejdere ved Hangarer og paa Flyvepladser, 3721 Trafik- og Kontorpersonel, 287 kvindelige Stewarder og 103 mandlige Stewarder.

Gennemsnitshastigheden paa samtlige indenlandske Ruter var 151 miles i Timen, og Gennemsnittet af den Distance, som hver Passager fløj, var 427 miles. Af samtlige Pladser var 64 pCt. belagt.

Albatros = De Havillands nyeste Maskine

„Albatros", 4-Motors De Havilland Trafikflyvemaskine.

DEN nye DH 91, som ses over disse Linier, begyndte sine Prøver i Slutningen af Maj Maned. Det er som bekendt bl. a. Tanken at anvende denne Type ved de af Air Ministry projekterede Prøveflyvninger over Atlanterhavet i den direkte Rute England—New Foundland, der skal paabegyndes i dette Aar. Albatros-Typen skal endvidere anvendes paa de interkontinentale Hovedruter, der drives af Imper.al Airways.

Nærmere Oplysninger om Albatros-Typen er endnu ikke tilgængelige. Kun skal det nævnes, at den er udrustet med fire de Havilland Gipsy 12 Motorer, hver paa ca. 500 HK.

BØGER

25 Aars Flyvning ved Hæren
(Flyverhistorie og Flyverhistorier),
Forlag: Levin & Munksgaard.
283 Sider, ill.

I Anledning af 25 Aars Jubilæet er der under Redaktion af Chefen for Hærens Flyvertrøpper, Oberst C. C. Førslev, udgivet en interessant og fornøjelig Bog, der skildrer dansk militær Flyvnings første 25 Aar. Bogens Undertitler »Flyverhistorie og Flyverhistorier« giver et udmærket Udtryk for dens Indhold. Efter at Oberst Førslev har givet en Skildring af Udviklingen gennem de 25 Aar, følger Rækken af Historier, fortalt af de Personer, der selv har haft Oplevelserne — og disse er mange og forskelligartede. Flyvere, fra de ældste til de yngste, Mekanikere fra Værkstederne, Ingeniorer og Flyversoldater skildrer et Væld af Oplevelser fra de Aar, der er gaaet, og de mange Historier, der tilsammen giver et udmærket Billede af Livet indenfor Flyvertropperne, er skrevet saa fornøjeligt og paa en saadan Maade, at de ogsaa vil interessere og more de Læsere, der ikke har haft nogen som helst Forbindelse med den militære Flyvning.

Bogen er tilegnet faldne Kammeraters Minde, og hele Indtægten af Salget tilfalder Foreningen Danske Flyveres Fond.

Meddelelser fra Selskabet.

Selskabets Kontor holdes lukket i sidste Halvdel af Juli.

Aeronautisk Selskabs Kontor er lukket i Tiden 12.—31. Juli, begge Dage incl. Skriftlige Henvendelser vil dog blive besvaret.

DE KAN LÆSE ALT OM

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Underholdende fortalt af kendte Mænd indenfor de enkelte Felter paa Flyvningens Omraade og illustreret med en Mængde fortræffelige Billeder.

Køb den til Dem selv –

forær den til Deres Venner!

385 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN - KØBENHAVN V.

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsensgade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«.
Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Svelgaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

Til Læserne!

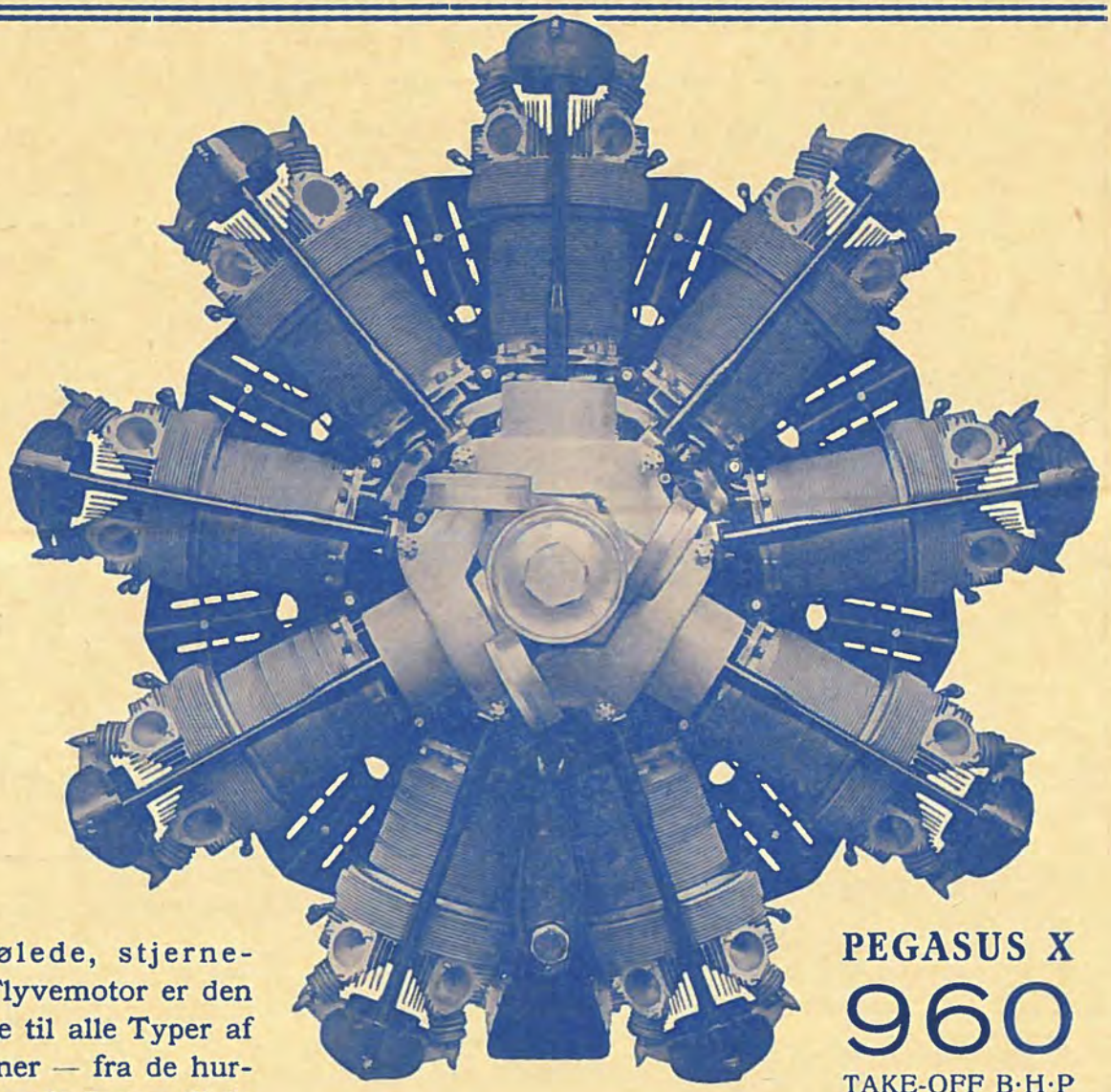
OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »Flyv«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20de i Maanêden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.

„Bristol" LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER



Den luftkølede, stjerneformede Flyvemotor er den bedst egnede til alle Typer af Flyvemaskiner — fra de hurtige, højtflyvende Jagere til de største Trafikflyvemaskiner.

PEGASUS X

960

TAKE-OFF B·H·P

915

MAXIMUM B·H·P AT

6250

FEET

De Egenskaber, der karakteriserer „BRISTOL" Motorerne er stor Ydeevne, ringe Vægt pr. HK., smaa Dimensioner, enkel Konstruktion og frem for alt — højest opnaaelig Driftsikkerhed.

Imperial Airways valgte „BRISTOL" Motorer til sine nye „Empire" Flyvebaade, der nu skal indsættes paa Verdensruterne.

Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp.,
Industribygningen,
København V.

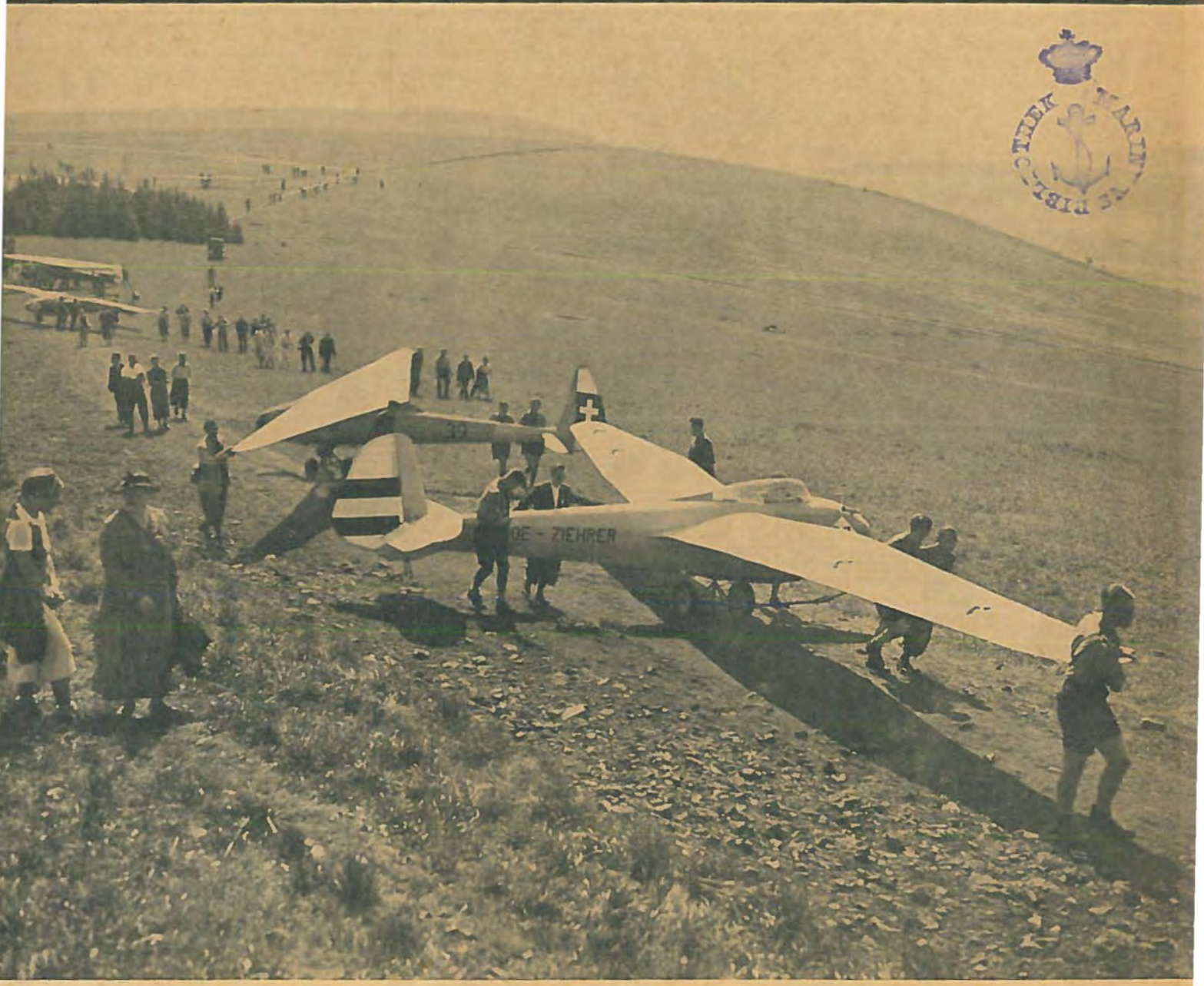
THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

anedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



KARNS BIBLIOTHEK

Nr. 8
1937 - 10. Aarg.

Esbjerg Lufthavns storslaaede Indvielse

Dieselmotor kontra Benzinmotor

Svæveflyvernes Sommerlejr — Vi bygger en Model

35 ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

ACTIV, København.
Formand: Hr. H. Jensen, Blegdamsvej 60.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. Sigurd Bygdø, Maltagade 4, København S. Værksteder, Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. C. W. Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Gunnar Jensen, Haderslevgade 2 A, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

RINGSTED MODEL- OG SVÆVEFLYVERKLUB
v/ Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 19, 1. th., Ringsted.

KLUBADRESSER

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Herr Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULU«.
Esthersvej 43, Hellerup.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE
AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Vasserkuppe-Stævnet 1937

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«
v/ Hr. Johs. Olsen, Guldbergsplads 8, København N., Tlf. Nora 4691 y.

VEJEN SVÆVEFLYVERKLUB
v/ Hr. Conrad P. Møller, Søndergade 31, Vejen.

VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. P. E. Vigenberg, Værløse St.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

FLYVEKLUBBEN »Ørnene«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Installatør H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

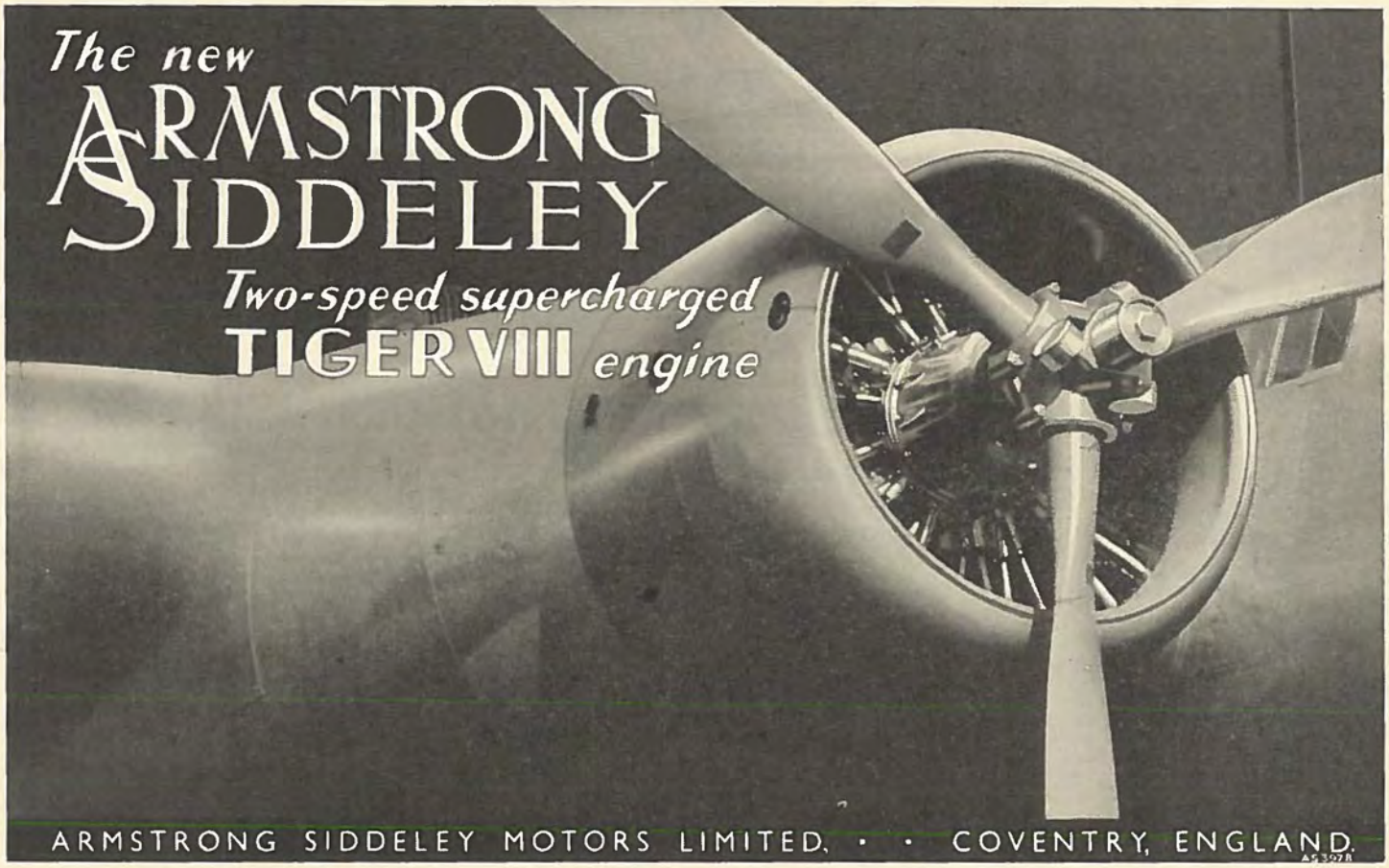
AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

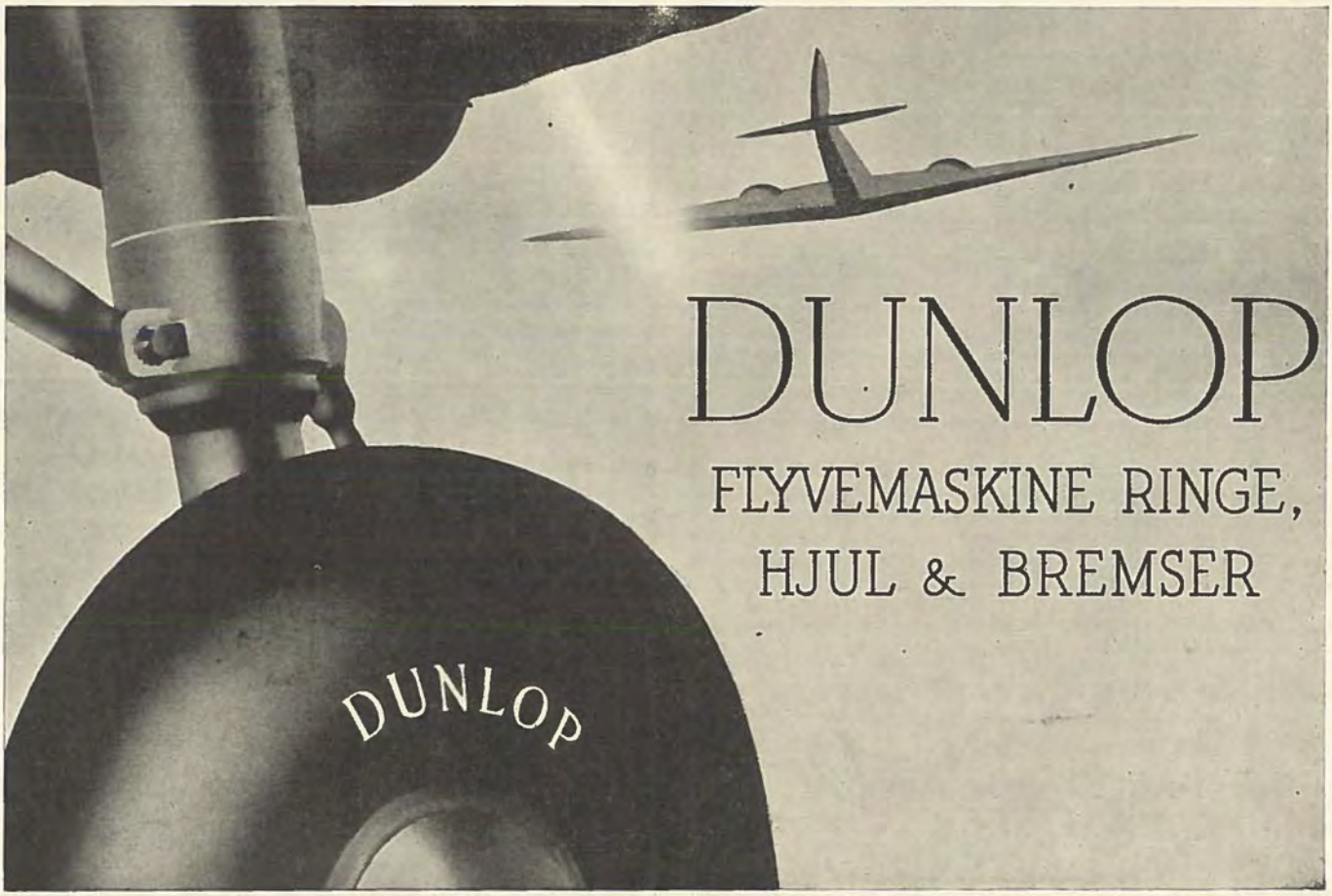
ALS MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Agerby, Blegen 9, Sønderborg.

FREDERICIA II.
Formand: Hr. Christian Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

(Fortsættes Side 19)


The new
ARMSTRONG SIDDELEY
Two-speed supercharged
TIGER VIII engine
ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED. · · COVENTRY, ENGLAND.


DUNLOP
FLYVEMASKINE RINGE,
HJUL & BREMSER
DUNLOP

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	9⁰⁰	Berlin
D.	9⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	9⁰⁰	Aalborg
D.	10⁰⁰	Malmö
D.	11³⁵	Berlin
Hv.	11³⁰	Hamburg—Brüssel—Antw./Paris/London
D.	11³⁵	Hamburg—London
D.	11⁵⁵	Malmö
D.	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	13⁰⁵	Stockholm
D.	13⁰⁵	Malmö
Hv.	13³⁰	Hamburg—Amsterdam—London
D.	14¹⁵	Stockholm
D.	14¹⁵	Malmö
Hv.	14⁴⁵	Malmö—Stockholm
D.	16⁰⁵	Malmö
D.	16¹⁵	Hamb.—A.dam—Lond. (Brüss.-Paris f. 14/6)
D.	16²⁰	Göteborg—Oslo
D.	17⁴⁵	Malmö
D.	18⁰⁰	Aalborg
D.	20⁰⁵	Malmö
D.	20¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDSELSOLIE
DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 8 August 1937 10. Aargang

INDVIELSEN AF ESBJERG LUFTHAVN

EN mere storstilet Indvielse af Esbjerg Lufthavn og Luftruten Esbjerg—København kunde ikke tænkes, og Begivenheden fandt Sted Søndag den 18. Juli. Et ualmindeligt vellykket Flyvestævne, hvor udenlandske Flyvere kappedes med Hærens, Marinens og private Flyvere om at vise det bedste, som Flyvningen formaar, satte et uforglemmeligt Præg paa Dagen, og Tusinder af Mennesker, ikke alene fra Jylland men ogsaa fra de øvrige Landsdele flokkedes hin Søndag Eftermiddag om den Flyveplads, som Esbjerg Kommune har skabt.

*

I et Møde den 28. Oktober bevilligede Esbjerg Byraad 100.000 Kr. til Køb af de fornødne Arealer til Anlæg af en Lufthavn, og paa Grundlag af de Undersøgelser, der var foretaget, og de sagkyndiges Udsagn, valgte man nogle Arealer i Kjersing, og man købte ialt ca. 425.500 Kvadratmeter eller godt 77 Tønder Land. Selve Grunderhvervelsen kostede 78.300 Kr.

Men det er ikke nok med at købe Jord; — inden en Flyveplads staar fiks og færdig kræves et omfattende Planeringsarbejde, der skal sluttes med et fast og tykt Grønsvær, men alle disse Arbejder fuldførtes under Stadsingeniør *Nonboe*'s dygtige Ledelse. Man nøjedes heller ikke med selve Pladsen, men byggede en Administrationsbygning, anlagde en bred Tilkørselsvej og gaar i nærmeste Fremtid i Gang med Bygning af en Hangar, der kan rumme de store Trafikflyvemaskiner.

*

Indvielsen af Lufthavnen, og den Luftforbindelse Esbjerg—København, der er kommet i Stand efter et Samarbejde med Esbjerg Byraad og Det danske Luftfartselskab, fik et storslaaet Forløb.

Under Kaptajn *Foltmanns* Ledelse var der arrangeret et Flyvestævne, og forinden dette tog sin Begyndelse fandt den egentlige Indvielse af Pladsen Sted. Den begyndte præcis Kl. 15,20, og paa det Tidspunkt saa det ud, som ikke alene Esbjergs Befolkning men ogsaa hele Oplandet var strømmet ud paa Lufthavnens Tilskuerpladser. Mange prominente Gæster var kommet til Stede i Dagens Anledning: Hs. Eksc. Generalløjtnant *With*, Stiftamtmand *Herschend*, den fungerende Trafikminister, Socialminister *Ludvig Christensen*, Generaldirektør *Mondrup*, Kommandør *Grandjean*, Oberstløjtnant *Tage Andesen*, den Kommitterede for Luftfarten *K. Gregersen*, Direktør *K. Lybye* D. D. L., Formanden for Aeronautisk Selskab, Diretør *N. K. Nielsen*, Kaptajn *Ole Reistad* fra den norske Aeroklub, Direktør *Fraenckel* som Repræsentant for den svenske Aeroklub, Formanden for Stavanger Byraad, Direktør *Michaelsen*, Statens Luftfartstilsyn, Ingeniør *Eskildsen* og Premierløjtnant *Edsen Johansen*, Kaptajn *Braunstein*, Repræsentanter for de udenlandske Lufttrafikselskaber, der trafikerer Kø-

Fem af Hærens Gloster Jagere i Formation over Esbjerg Lufthavn.

Fra Esbjerg Lufthavn den 18. Juli 1937. — Den ene af de to Bilparkeringspladser som begge var tæt pakkede med Vogne og Cykler — og dog en eksemplarisk Orden.

benhavn, Generalsekretæren i »Danske Flyvere«, Ing. *Cai Caspersen*, Direktør *August Jensen* fra Nordisk Pool, Havneleder *Leo Sørensen* og mange Militær-, Marine-, og Civilflyvere.

Formanden for Lufthavnsudvalget, Raadmand *Koch*, indledede med en Redegørelse for Lufthavnens Tilblivelse og overdrog Flyvepladsen til Byraadet med Ønsket om, at Pladsen maatte blive til Gavn for Esbjerg By.

Derefter tog Borgmester *Mortensen* Ordet, og han bragte en Tak til alle, der paa den ene eller anden Maade havde bidraget til Planens Tilblivelse.

Han sagde videre:

Vi ønsker og haaber, at vi ogsaa maa komme ind som et Led i den internationale Trafik. Vor By er ung og ikke særlig velhavende, netop derfor har vi ment at maatte skabe nye Veje for dens Udvikling.

Naar De ser Dem omkring vil De overalt se Resultatet af Vestjydernes sejge Arbejde. Her, hvor Esbjerg ligger, og i hele Omegnen var Heden og Lyngen det fremherskende — nu har Arbejde, Energi og sejg Udholdenhed undertvunget Lyngen og skabt Kulturværdier for kommende Slægter.

Esbjerg Bys Opgave i det danske Samfund har været og er denne at være Mellemled mellem Landet og Udlandet. Herfra stævner hver Dag fuldtlastede højmoderne Skibe af D. F. D. S.s Flaade med de danske Landbrugsprodukter og med Passagerer ud og ind af Havnen, Rejsende til og fra England, Frankrig og Belgien. Vi haaber, at Luftruten vil lette Rejsen, saledes at endnu flere vil benytte Esbjerg Lufthavn som Gennemgangsled til og fra den store Verden.

Borgmesteren bad derefter Socialministeren aabne Lufthavnen.

Den fungerende Minister for offentlige Arbejder, Socialminister Ludvig Christensen omtalte Lufttrafikken og sluttede.

— Jeg er enig med Trafikministeren, naar han udtaler, at vi bør undgaa en for alle Parter uheldig Konkurence imellem de forskellige Befordringsmidler, og i Stedet stræbe hen imod en Samvirkning imellem Befordringsmidler, imellem Baner, Biler og Flyvemaskiner. Jeg vil tro, at denne Tanke vil være sikker paa Forstaaelse indenfor store Kredse af vort Folk, og den vil sikkert ikke mindst vinde Forstaaelse hos Esbjerg Bys Borgmester, som jo er gammel Jernbanemand, samtidig med at han med saa stor Begejstring er gaaet ind for det nye Befordringsmiddel, for Flyvemaskinen.

Jeg bringer Esbjerg By min varme Hyldest i Anledning af det Initiativ, der her er taget gennem den fortræffelige Lufthavn, der er skabt, og gennem den Luftrute, der i Dag er aabnet, og som jeg ønsker maa betegne et nyt betydningsfuldt Fremstød indenfor dansk Luftfart. Jeg beder Esbjerg Bys Borgmester tage imod denne Hyldest.

Og saa fulgte det imponerende Flyvestævne, der omfattede ca. 40 Maskiner foruden de private Flyvemaskiner, der gæstede Esbjerg i Dagens Anledning: Mr. *Bader* (Shell, England), Direktør *Fraenckel* (Göteborg), Direktor *Thielst*, Dr. *Abild*, Direktor *Ib Aller*, Fabrikant *Hoff Hansen*, Grosserer *Sejer Dybro*, *H. I. M. Jensen* og Løjtnanterne *Perch* og *Kierkegaard* (Vestjysk Flyveskole).

Først drønede tre af Det Danske Luftfartselskabs Maskiner hen over Hovedet paa Tilskuerne, forrest en Fokker F. 12 fulgt af 2 Fokker F. 7, og næppe var Motordrønet forsvundet før Sergent *H. E. Møller* fra 2. Eskadrille fikst og elegant demonstrerede Meldingsfiskning. Derefter tog den berømte tyske Kunstflyver, Chefpilot *Kalkstein* fat. Kunstflyvningen udførtes med en Klemm 35, og de Manøvrer, som den dygtige tyske Flyver viste Publikum, var en blændende Opvisning i Kunstflyvning, der tillige demonstrerede Maskinens fremragende Flyveegenskaber. Næppe havde Kalkstein lagt an til Landing før 5 af Hærens Rekognosceringsmaskiner, under Sekondløjtnant *Fritz Rasmussens* Førerskab, kom ind over Pladsen, og i smukke Formationer passerede de gentagne Gange den begejstrede Tilskuermængde.

Stævnets dygtige Startleder, Løjtnant *Meincke*, der fik hele Programmet til at klappe paa Minutter, havde den næste Maskine i Luften, inden de fem var nede. Der var Deutsche Lufthansa's Junker Ju 52 Trafikflyvemaskine, ført af Luftkaptajn *Gymnitz*, og den drønende Luftens Gigant fik uvilkarligt den titusindtallige Tilskuerskare til at dukke Hovederne, idet den med henved 250 Kilometers Fart for hen over Pladsen.

Tre af Marinens Ninrod Jagere, ført af Kaptajnløjtnant *Erik Rasmussen*, var allerede paa Vingerne, og da den tyske Trafikmaskine havde forlads Pladsens Begrænsning, begyndte de deres Manøvrer. Fart, Flugt og Beregning kendetegnede hver eneste af Maskinernes Bevægelser, og med Beundring fulgtes de dristige Manøvrer. Hver af de tre Flyvere var et helt Nummer for sig.

Tyskeren *Kropff*, som er velkendt fra Kastrup Lufthavn fulgte efter Marinens Flyvere, og med sin lille, lette Skoleflyvemaskine gav han en Opvisning i Kunstflyvning, der trodser enhver Beskrivelse. Paa Forhaand

(Fortsættes Side 18)

Hærens Flyvertroppers 25 Aars Jubilæum

JUBILÆET ved Hærens Flyvetropper forløb paa den festligste Maade. Om Formiddangen fandt en Parade Sted paa den gamle, minderige Flyveplads ved Kløvermarksvej, Arnestedet for al dansk Flyvning, hvor nu Flyvertroppernes Stab og Flyvertroppernes Værksteder residerer. Hele den store Arbejderstab var samlet omkring Hærens første Flyvemaskine, B & S Monoplanet, der stod opstillet ved Siden af den sidst nye Anskaffelse: en Gloster Gaunlett Jager, og foran den store Kreds af Indbudte og Værkstedets Arbejdere holdt den kommanderende General, Hs. Eksc. Generalløjtnant With en Tale, hvori han rettede en Tak til Værkstedernes Arbejdere for det dygtige Arbejde, der var blevet præsteret i Aarenes Løb.

Mellem de mange indbudte var Konstruktørerne af B. S.-Monoplanet, Ingeniørerne *Berg* og *Storm*, Generalmajor *Gruth*, der skænkede Hæren dens første Flyvemaskine, Repræsentanter fra Krigsministeriet, Marinens Flyvevæsen, Hærens tekniske Korps, den tidligere Kommandør for Flyverkorpset, Oberst *H. O. Hansen* og mange af de gamle Militærflyvere, bl. a. Premierløjtnant *Waage-Jensen*, Ingeniør *Cai Caspersen*, Løjtnant *Pallner* o. fl.

Efter Højtideligheden paa Kløvermarksvej kørtes til Værløse Flyveplads, hvor alt under Flyvetropperne hørende Personel var opstillet til Parade. Den kommanderende General takkede i hjertelige Ord Flyverne for den Indsats, de havde gjort i de forløbne Aar, hvorefter Eskadrillerne og Flyverskolens Lærere med Cheferne i Spidsen foretog en Præsentationsflyvning i sluttede Formationer.

Jubilæumsdagen sluttede med en Frokost i Værløselejrens Gymnastiksal.

I Anledning af Jubilæet blev følgende dekoreret med Dannebrogsordenens Ridderkors: Kaptajnerne *H. Herschend, L. Bjarkov, C. C. Larsen* og *E. Sætter-Larsen*, og Snedker *Hultmann* fra Flyvertropperne Værksteder fik overrakt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

»25 Aars Flyvning ved Hæren«,

der under Oberst Førslev's Redaktion blev udgivet paa Jubilæumsdagen, og som blev anmeldt i forrige Nummer af Flyv, har faaet en overordentlig gunstig Modtagelse af Pressen hele Landet over. Bogens Undertitel »Flyvehistorie og Flyverhistorier« siger kort og klart, hvad den indeholder, og det skulde ikke undre, om Forlaget snart kunde melde udsolgt. Paa en frisk og fornøjelig Maade fortæller alle de, der har haft med den militære Flyvning at gøre om deres Oplevelser, — og de er ikke kedelige. Da Bogen tilmed fremtræder i et smukt Udstyr, og Prisen kun er 6 Kr., og hele Indtægten ved Salget tilfalder »Danske Flyvere«s Fond, skal man skynde sig, hvis man vil være sikker paa at kunne faa et Eksemplar af den spændende, fornøjelige — og historiske Bog.

Dansk Militærflyvnings 25 Aars Jubilæum kan vel ikke illustreres bedre end ved at sammenligne Flyverkorpsets første Maskine B. S. Monoplanet med dets 30 HK. Motor — og en Jager af nyeste Type med en 750 HK. Motor. 25 Gange saa mange Hestekræfter.

Verdensrekord i Distanceflyvning

Russiske Flyvere flyver fra Moskva via Nordpolen til Kalifornien

RUSSISKE Flyvere har atter kunnet notere en Triumf af Verdensformat. Uden forudgaaende Reklame er *Mikhael Gromov, Andrey Yumashev* og *Sergei Danilin* fløjet fra Moskwa via Nordpolen til San Jacinto, ca. 100 km Øst for Los Angeles, og saavidt det paa nuværende Tidspunkt kan skønnes, har de dermed sat ny Verdensrekord for Flyvning i lige Linie uden Mellemlanding.

Pol-Flyvemaskinen „A.N.T.-25".

De startede fra Moskwa Mandag den 12 Juli Kl. 1,10, og Onsdag den 14. Juli Kl. 15,30 landede de i Kalifornien efter at have tilbagelagt en Distance i lige Linie paa ca. 10.700 km. I Virkeligheden har de fløjet adskilligt længere, bl. a. fordi de paa Grund af Taage maatte flyve omkring Landingsstedet i omtrent fire Timer.

Maskinen, de benyttede, var et eenmotoret A.N.T.-25 Monoplan af russisk Konstruktion, udstyret med en russisk 950 H.K. vandkølet Motor af Type M-34 (V-formet med 12 Cylindre). Det var forøvrigt den samme Maskintype, der, som omtalt i Flyv Nr. 7, blev anvendt af de russiske Flyvere, fløj fra Moskwa via Nordpolen til Portland i Washington.

Maskinen, der var udstyret med opvarmet Førerrum, medførte en ret betydelig Mængde Vædske til Forhindring af Isdannelser samt Beholdninger af Ilt til ca. 24 Timer. Fuldvægten af Maskinen ved Starten fra Moskwa var ca 11½ Ton, hvoraf Halvdelen var Brændstof, og inden det tungt lastede Luftfartøj slap Jorden, havde det brugt henved 700 m til Start.

Den medførte Ilt fik Flyverne god Brug for, idet man f. Eks. over de canadiske Klippebjerge maatte flyve i 6000 Meters Højde. Starten fra Moskwa fandt som nævnt Sted Mandag d. 12. Juli Kl. 1,10; Dagen efter Kl. 03,00 passeredes Nordpolen i 3000 Meters Højde; Kl. 13,00 var Maskinen over Canada; Kl. 18,35 naaede man ind over British Columbia efter at have passeret en heftig Snestorm; Tirsdag Middag Kl. 12,00 blev Grænsen til U. S. A. overfløjet; Onsdag Kl. 10,00 naaedes San Francisco, og samme Dag Kl. 15,30 foretoges Landing ved San Jaciento efter en Flyvning paa 62 Timer.

Under hele Flyvningen havde Besætningen haft Radioforbindelse med Stationer paa Jorden, hvorfra der modtoges Beretninger om Vejret, men selv den bedste meteorologiske Tjeneste kan ikke forhindre Taagedannelser. De sidste fire Timer maatte de russiske Flyvere kredse omkring Landingsstedet, indtil en Læk i Benzintilførslen tvang dem til at lande.

Chefen ombord, Mikhail Gromov fik sin Flyvertræning i Zsartiden i 1917, og han har ved flere Lejligheder vist sig at være en førsteklasses Flyver. I 1925 foretog han en 3 Dages Flyvetur Europa rundt, og forud for sin sidste store Tur gennemførte han i 1934 en Flyvning paa ca. 10.000 km. De sidste 16 Aar har han endvidere været anvendt som en af Landets første Indflyvere, og han har prøvefløjet næsten alle de Flyvemaskintyper, der er blevet fremstillet af det berømte aerodynamiske Institut i Moskwa. Disse Prøveflyvninger omfatter alle Typer fra de mindste Monoplaner til den store »Maxim Gorki«-Type.

Naar den russiske Verdensrekord er blevet anerkendt, er den hidtil eksisterende Rekord blevet slaaet med ca. 1600 km, og sammenligner man de senere Aars Længderekorder, er der sket ganske betydelige Fremskridt.

I Maj 1927 satte *Lindbergh* sin imponerende Rekord ved at flyve fra New York til Paris, en Strækning paa 5600 km; men allerede Aaret efter blev den slaaet af hans Landsmænd *Chamberlain* og *Levine*, der naaede at flyve 6294 km. Derefter ser Rekordlisten saaledes ud:

April 1928; Italienerne *Ferrarin* og *Del Prete;* 7188 km.

Sept. 1929; Franskmændene *Costes* og *Bellante;* 7905 km.

Juli 1931; Amerikanerne *Boardman* og *Polando;* 8065 km.

Febr. 1933; Englænderne *Gayford* og *Nicholetts;* 8544 km.

Aug. 1933; Franskmændene *Codos* og *Rossi;* 9104 km.

De franske Flyveres Rekord holdt sig i fire Aar; men hvis noget er forgængeligt, er det Rekorder indenfor Flyvningen. Gang paa Gang synes det som Yderpunktet er naaet, men takket værer Konstruktørers og Flyveres næsten overmenneskelige Indsats, lykkes det alligevel at presse Ydelserne endnu højere op — til Gavn for hele Flyvningens Udvikling.

Saa langt fløj de russiske Rekord-Flyvere.

DIESELMOTOR KONTRA BENZINMOTOR

DET er snart 20 Aar siden, Junkers Fabrikerne begyndte at eksperimentere med Fremstilling af Dieselmotorer til Flyvemaskiner, og i den forløbne Tid har man opnaaet saa gode Resultater, at Junkers Dieselmotor uvægerlig er den, man tænker paa, naar Talen drejer sig om saadanne Motortyper til Flyvemaskiner.

Det er ikke saa længe siden, at en Junkers Ju-86, udstyret med Dieselmotorer, fløj de 22.000 km fra Tyskland til Australien, og en lignende Maskine fløj til Ægypten, hvor den deltog i en Konkurrenceflyvning over Ørkenen — og blev placeret som Nr. 1.

Den 22. August forrige Aar foretog en Ju 86 med Jumo Dieselmotorer en Flyvning uden Mellemlanding fra Leipzig til Bathurst i Vestafrika, d.v.s. 5800 km paa ca. 20 Timer. Ved Landingen havde Maskinen endnu 1250 Liter Brændstof i Behold, tilstrækkeligt til yderligere 8 Timers Flyvning. Dette vilde sikkert ikke have været Tilfældet, saafremt Maskinen havde haft Benzinmotorer. Efter et Par Dages Forløb fløj Maskinen de 5800 km tilbage til Tyskland uden Mellemlanding. Den samme Maskine har i Aar foretaget en 30 Timers Fyvning over det sydlige Atlanterhav uden Mellemlading.

I Perioden fra 3. September til 20. Oktober forrige Aar anvendte Deutsche Lufthansa to Dornier Do 18 Flyvebaade med Jumo Motorer til Forsøgsflyvninger over den nordatlantiske Luftrute, og med 170 Flyvetimer blev der fløjet ca. 33.000 km. Den nævnte Rute gik fra Lissabon via Azorerne til New York, en Strækning paa ca. 3850 km. Paa Lufthansa's regelmæssige Rute over det sydlige Atlanterhav er der indsat en Dornier Flyvebaad med to Junkers Jumo 205 C Dieselmotorer. Endvidere er det nye fire-motorede Søluftfartøj Ha 139, der er bygget af Hamburger Flugzeugbau, udstyret med Jumo 205 Motorer, og endelig maa nævnes de Trafikmaskiner — bl. a. G. 38 — som de sidste Aar har anvendt Dieselmotorer. Naar man tænker paa alle disse Tilfælde, kan man ikke uden videre se bort fra Dielsemotorens Betydning for den civile Lufttrafik.

De Fordele, som Anvendelsen af denne Motortype kan byde Lufttrafiken, er i Korthed følgende:

Mindre Brandfare, større Nyttelast over samme Distance og lavere Udgifter til Brændstof.

—o—

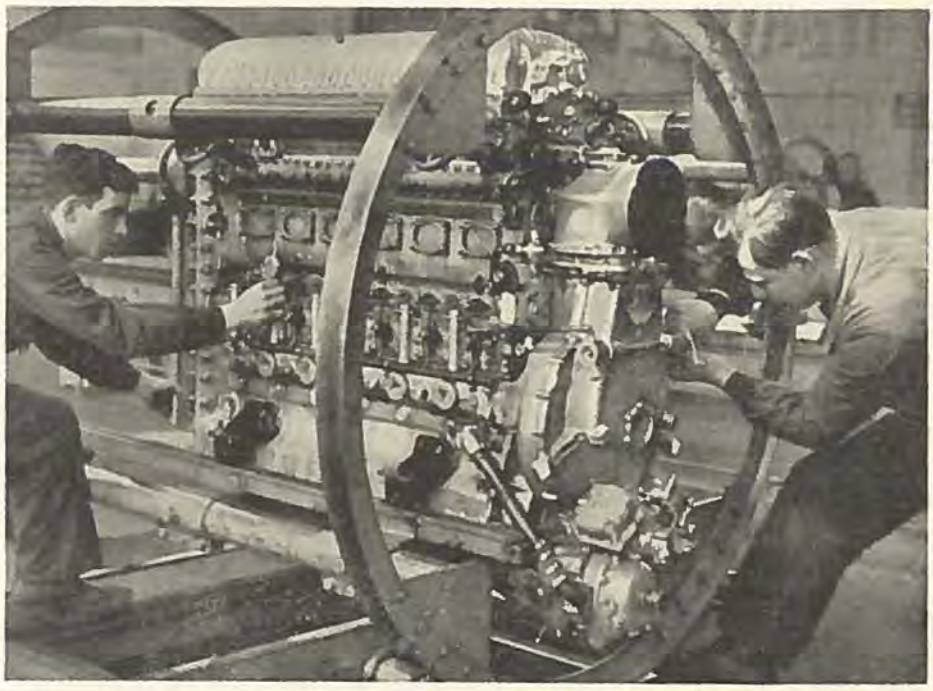
For Tiden bygger Junkers to Jumo Typer: Type 205 paa 600 HK., hvis Vægt er 520 kg, og Type 206 paa 1000 HK., der endnu ikke er sat i Drift.

Lad os imidlertid se lidt nærmere paa den eksisterende Motor. Motorens Egenvægt er meget nær den samme som Benzinmotorens, men dog noget større. Dette udlignes dog ved et mindre Brændstofforbrug, og vil man sammenligne dette, kan man regne med, at Benzinmotoren bruger 215 g pr. HK. Det giver Dieselmotoren en Besparelse paa 25 pCt. i Vægten af forbrugt Brændstof. Hvad Udgiften angaar, kan man sætte Prisen paa Brændselolie til Halvdelen af Prisen for 87-Octan Benzin, og dette samt de følgende Eksempler er taget fra Lufthavnen ved Rom. Her koster Benzinen 200 Lire pr. 100 kg, medens Brændselsolien kun koster 82 Lire. Som Eksempel vælger vi en Flyvemaskine med ialt 2000 HK. Motorstyrke, og som har en Marchhastighed paa 250 km/T. Den bruger pr. Time enten 215 g Benzin eller 170 g Brændselsolie pr. HK., og regner vi med, at Dieselmotorerne vejer 150 kg mere end Benzinmotorerne, saa vil der under en Flyvning paa 1000 km — eller 4 Flyvetimer — bruges 1720 kg Brændstof med Benzinmotorer og 1360 kg med Dieselmotorer. Derved opnaas en Besparelse paa 2325 Lire til Brændstof (svarende til 2,32 Lire pr. km). Anvendelsen af Dieselmotorer giver som før nævnt højere Nyttelast, der i dette Tilfælde — efter at have fradraget 150 kg for Dieselmotorens større Egenvægt — beløber sig til 210 kg, og sælger man den herved indvundne Nyttelastevne til 1 Lire pr. Passager/Kilometer, kan yderligere indtjenes 2,33 Lire pr. km. Den samlede Besparelse pr. Kilometer kommer derved op paa 4,65 Lire.

—o—

Dieselmotorens Fordele kommer først til deres Ret paa de større Distancer, og man skal op paa Etapper paa over 1000 km, for at Besparelsen virkelig kan mærkes. Tages som Eksempel en Flyveetappe paa 1500 km, saa bliver Resultatet, at Benzinmotoren har et Brændstofforbrug paa 2580 kg = 5160 Lire, medens Dieselmotorens tilsvarende Tal er 2040 kg og 1672 Lire. Pr. km er Besparelsen stadig 2,32 Lire, hvad Brændstoffet angaar.

Den betalende Lasteevne for Dieselmotorens Vedkommende forøges med 390 kg — stadig under Hensyntagen



Montering af en Junkers-Jumo 205 Dieselmotor.

til denne Motors størreEgenvægt — og det svarer til en Udnyttelse paa 4,33 Lire pr. km, hvorved den samlede Besparelse kommer op paa 6,65 Lire pr. km.

En Flyvning fra Rom til Addis Abeba (6000 km) i fire Etapper paa hver 1500 km vil saaledes give en Besparelse paa 13.920 Lire paa Brændstof og 25.980 Lire for forøget Udnyttelse af Lasteevnen, d. v. s. ialt 39.900 Lire.

Ud fra denne Betragtning siger Direktøren for Roms Lufthavn, at Anvendelsen af Dieselmotorer i Stedet for Benzinmotorer paa samtlige italienske Luftruter, som de trafikeres i Dag, vilde betyde en Besparelse paa 10 Millioner Lire.

Alt dette taler udelukkende til Fordel for Dieselmotoren, men skal man anlægge en nøgtern Betragtning, saa man der ogsaa tager Hensyn til, at Benzinmotoren stadig forbedres, bl. a. i Retning af formindsket Brændstofforbrug. Endvidere er man mere fortrolig med Anvendelsen af Benzinmotoren, der igen letter Arbejdet for Lufttrafikselskaberne, og endelig maa man huske paa, at man endnu ingen Erfaringer har med Hensyn til Dieselmotorens Levetid og Motoreftersyn. Ikke desto mindre maa Lufttrafiken alligevel regne med Dieselmotoren, naar det gælder om at reducere Omkostningerne og at forøge den betalende Lasteevne.

*

I Forbindelse med Indvielsen af Lufthavnen ved Stavanger for et Par Maaneder siden kan nævnes et andet Eksempel paa Dieselmotorernes Prisbillighed. En Junkers Ju-86, udstyret med Junkers-Jumo 205 Dieselmotorer, fløj direkte fra Dessau til Stavanger, og Udgifterne til Brændstof paa hele Strækningen beløb sig til 70 RM.

I dette Tilfælde, hvor det var en lejlighedsvis Flyvning, der blev foretaget, var der fire Passagerer, d. v. s. Udgiften til Driftsmidler pr. Passager var 17 RM. Forudsætter man imidlertid, at der paa en lignende Rute medføres 10 Passagerer, bliver den tilsvarende Udgift kun 7 RM for en Distance paa 950 km.

Hvilket andet Befordringsmiddel — Jernbane, Skib eller Motorkøretøj — kan foretage en lignende Rejse saa hurtigt og med saa ringe Udgifter til Brændstof?

Intet. —

PAA FLYVESKOLE

VI.

Den første Solo — !

NAAR jeg selv skal sige det, saa er jeg efterhaanden blevet meget dygtig til at flyve, og selv min Flyvelærer udtaler fra Tid til anden efter en Flyvetime en svag Anerkendelse, (som ganske vist ofte bliver slaaet til Jorden igen ved en skaanselsløs Kritik af noget af det, jeg lige har lavet). Jeg har med andre Ord længe været klar til at flyve alene; jeg flyver glimrende ligeud og rundt, til højre og til venstre, op og ned, i Spinn og i Loop, m. m., uden nogen som helst Betænkning; jeg lander Maskinen saa blødt, som var den fyldt med raadne Æg og baaret oppe af en passende stor Ballon, og jeg sætter den altid paa den samme Plet af Flyvepladsen, ca. 100 Meter fra den læ Begrænsning, paa et Sted, hvor der lige er Plads til at flyve lavt over Hegnet mellem to store Buske; kort sagt jeg kan flyve.

Men Læreren har aabenbart den Opfattelse, at min Opgave paa Flyveskolen udelukkende er at holde ham i Luften; efter et passende Antal Flyvetimer uden generende Kritik, vover jeg at ventilere Spørgsmaalet »Den første Solo« —; det førte til en sønderlemmende Kritik af alt, hvad jeg lavede i den næste Flyvetime, en saa stærk Kritik, at jeg slet ikke vilde forbavses over at modtage en blaa Konvolut, indeholdende en Anmodning om at finde noget andet at bestille fra i Morgen, for Flyvelæreren har aabenvillig til at komme med den længselsfuldt ventede Ordre til den første Flyvetur uden Lærer.

Vi Flyvelever faar i Reglen Dagens første Arbejdstime til at gaa med at hjælpe Mekanikerne med at gøre vores Skolemaskiner i Stand til Flyvning; de plejer ganske vist at være i Orden med Benzin og Olie om Aftenen, men man finder altid noget, som vi kan tørre af eller pudse inden Lærerne kommer, saa vi har nok at bestille. En pragtfuld Sommermorgen sker der det uventede, at Lærerne og vi andre kommer samtidigt til Flyvesædvanlige faar Lov til at flyve en Tur med mig, men heller ikke han er bart opgivet nogensinde at faa mig lært at flyve; en anden Lærer end min pladsen; Flyvelærerne kom endda først, da de kørte uden om os paa Vejen, og de giver straks Ordre til Flyvning. Det er min Tur til at begynde Dagens Flyvninger, saa jeg er ikke længe om at komme i Flyvetøjet, faa Motoren varmet op og komme i Luften; jeg faar Ordre til at flyve et Par Ture rundt om Pladsen og lave to Landinger; undervejs opdager jeg, at de andre Skolemaskiner stadig staar foran Hangaren, saa jeg er helt alene i Luften; efter den anden Landing giver Flyvelæreren mig Ordre til at vente et Øjeblik med at starte igen; jeg ser, at han spænder sig løs, og idet han staar ud af Flyvemaskinen, siger han: »Nu flyver De en Tur rundt om Pladsen, laver en Landing, starter igen og flyver 15 Minutter, hvorpaa De lander her igen.« — Endelig — !

Flyvelæreren staar paa Jorden ved Siden af Flyvemaskinen, da jeg giver Gas; Motoren siger slet ikke, som den plejer, men da baade Olietryk og Omdrejningsviser er i Orden, fortsætter jeg, og efter Starten siger Apparatet meget bedre, end det plejer at gøre, naar jeg er med; men det er vel ikke saa mærkeligt, da Læreren jo ikke er med, og hans smaa hundrede Kilo anbragt mellem Motoren og mig, maa selvfølgeligt influere saavel paa Motorlyden som paa Maskinens Flyveegenskaber; hurtigt vænner jeg mig til at undvære ham, — jeg savner slet ikke hans smaa Bemærkninger i Talerøret, kun da jeg lander, er der Brug for lidt ekstra Ballast for at afkorte Afløbet; fin-fin Landing og saa op igen.

Først nu faar jeg Tid til at tænke lidt nærmere paa Situationen: der langt nede staar Flyvelæreren og følger mig spændt, medens det er mig, der er ovenpaa og sidder mellem Himmel og Jord og kan lave, hvad jeg vil (kun med det ene Forbehold, at Flyvemaskinen inden de 15 Minutter er gaaet, skal staa i god Behold paa Flyvepladsen).

Jeg forstaar nu alle Flyveres Udtalelse om, at den Dag da de fløj alene første Gang, er den største i deres Liv, og jeg fyldes selv med Glæde over at have naaet dette betydningsfulde Skridt frem mod Maalet.

Da Landingen er vel overstaaet, hilses jeg af mine Kammerater med Hurra-Raab.

-z.

Flyvemaskinen »Himmelloppen«
er billig til Salg. Billet, mrk. „81", modt. „Flyv"s Ekspedition, Vesterbrogade 60.

Dansk Svæveflyver Union's Sommerlejr

DEN første danske Svæveflyversommerlejr er en Kendsgerning. I Dagene fra d. 11.—18. Juli d. A. samledes danske Svæveflyvere til en fælles Sommerlejr ved Lønstrup for i Fællesskab at dyrke Svæveflyvning og udveksle Meninger om Svæveflyvning og Bygning af Svæveplaner. Der var Deltagere i Sommerlejren fra følgende Byer: Hjørring, Silkeborg, Aarhus, Odense, Roskilde, Hellerup, Tranebjerg paa Samsø, København og Aalborg. Desværre var der kun mødt een Klub med Svæveplan, — det var Silkeborg Flyveklub, der mødte med sit Skolesvæveplan »Jyden«, en »Stamer« med Gitterhale og Krop. I Løbet af Søndagen ankom de fleste af Deltagerne, og paa Markerne ved Maarupgaard rejste der sig en Teltby af Svæveflyvere. En Del af disse blev indkvarteret paa Gaarden, og fik der baade Kost og Logis. Allerede Søndag Em. blev »Jyden« monteret, og der blev for de mange Landliggere foretaget et Par Spilstarter, for at disse kunde faa en lille Forsmag paa de Flyvninger, der vilde blive foretaget i de kommende Dage. Om Mandagen blev der rigget en Nedgang til, til Brug ved Nedstigning til Stranden fra Klinten, som paa dette Sted er ca. 40 m høj og meget stejl. Der blev ogsaa foretaget nogle Spilstarter for de nyankomne Deltagere, som ikke selv var Flyvere, for at disse kunne faa Skolesvæveflyvning at se, udført af de dygtigste Flyvere i Danmark. Ligeledes blev der foretaget det nødvendige til at trække Svæveplanet op fra Strandbredden, hvis det skulde blive nødvendigt for Flyveren at lande paa Strandbredden. Tirsdag Morgen kom Vestenvinden, som man havde længtes efter, der blev truffet Forberedelser til, at der kunne foretages Hangflyvning ved Danmarks bedste »Hang«, der her har en Udstrækning paa ca. 10 km. med en Højde varierende fra ca. 30—75 m og med en Stejlhed fra 45° til næsten lodret og beliggende mellem Lønstrup og Løkken.

Silkeborgs Flyveklub's Transportkolonne ankommer til Svæveflyversommeriejren ved Lønstrup.

Midt paa Formiddagen blev »Jyden« gjort startklar, og med Knud P. Andersen som Fører gjordes det første Forsøg paa Hangflyvning i Jylland. Desværre var Vinden ikke stærk nok til, at Svæveplanet kunne faa tilstrækkelig Højde, saaledes at Kurverne kunne udføres med Sikkerhed, hvorfor der landedes paa Strandbredden, Svæveplanet transporteredes tilbage til Startstedet. Det vakte Opsigt i Lønstrup By, da Tilbagetransporten foregik gennem denne.

Først paa Eftermiddagen tog Vinden til i Styrke, og Kl. 2,30 startedes atter, og denne Gang lykkedes Forsøget. »Jyden« steg godt, og baaret af Opvinden fløj den bort fra Lejren mod Rubjerg Knude, (det højeste Punkt paa Hangen, 76 m) og forsvandt for de manges Øjne, som spændt fulgte Flyvningen. Faa Minutter efter vendte det tilbage og fløj næsten helt ind til Lønstrup By, hvor det kurvede, vendte tilbage og landede glat. Den første Hangflyvning i Jylland var gennemført, og Prøven for Opnaaelsen af »C« Certifikatet var bestaaet samtidig af Flyveren, Hr. Knud P. Andersen. Denne er den første Jyde, hvortil dette Certifikat er udstedt.

Da Vinden efter denne Flyvning var løjet saa meget af, at videre Forsøg ikke kunde gennemføres, enedes man om at transportere Svæveplanet til den sydligere beliggende Flyveplads, for der at dyrke almindelig Skoleflyvning med de øvrige af Klubbens Medlemmer.

Onsdag Formiddag var der atter Vestenvind, og man besluttede at den nybagte »C« Flyver skulde forsøge igen, men denne Gang fra den sydlige Flyveplads. Starten fandt Sted Kl. 11, og efter at have passeret »Knuden« paa Vejen tilbage til Startstedet drejede Vinden pludselig Syd efter, hvorefter Hr. Andersen straks besluttede at lande, men da Landingsforholdene paa det Sted, hvor han kom ned, var de sletteste mulige, tog Svæveplanet Jorden lidt haardt, hvorved Kabinen og den højre Vingespids tog Skade, og dermed var al Svæveflyvning aflyst Resten af Ugen, og man besluttede da at holde Sommerferie Resten af Tiden og vente med Reparationen til man kom hjem.

„Hangen" ved Lønstrup. Man vil bemærke den velegnede Landingsplads paa Strandbreden.

Torsdag og Fredag gik med Badning i Vesterhavet og med at diskutere »Skiv«.

Lørdag Morgen ankom Unionens Formand, Hr. A. Dochedahl med en tysk Svæveflyvelærer Hr. H. Kleppien til Lejren paa Motorcykle. Hr. Kleppien gav hele Dagen gode Raad til alle om alt indenfor Svæveflyvningen, baade flyve- og bygningsmæssigt.

Om Aftenen samledes alle i Lejren til en Afslutningsfest paa Maarupgaard efter Indbydelse af Ejeren, H. Frithjof Jørgensen. Der blev holdt mange Taler ved Bordet, og alle morede sig godt. Da der samme Aften var »Asfaltbal« i Lønstrup inviterede Unionen alle Deltagerne i Sommerlejren, samt vore Værtsfolk ned i Byen paa et fælles Kaffebord som egentlig Afslutning paa denne første Svæveflyversommerlejr.

Søndag Formiddag causerede Hr. Kleppien over Emnet Svæveflyvning og gav endnu flere gode Raad til de videbegærlige Svæveflyvere. Kl. 19,30 forlod de sidste Sommerlejren med et dundrende Hurra, og man enedes om at takke »Dansk Svæveflyver Union« for denne glimrende Sommerlejr, og lovede hinanden atter at ses deroppe til næste Aar. - - - X

VI BYGGER EN MODEL

Af Per Weishaupt.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Dernæst skubber man forsigtigt Forkantlisten ind i Hakkene. Man sørger for, at alle Ribberne sidder lige og med de angivne Mellemrum. Dernæst kommer Turen til Bagkantlisten, der som Regel er den vanskeligste. Den skal sættes meget forsigtigt paa, og hver Ribbe for sig skal passes ind i den. Man bliver somme Tider nødt til at sætte nogle Gummibaand om Planet for at holde det sammen. Men pas paa: Det er nemlig ikke morsomt at se den møjsommeligt paasatte Bagkantliste springe af med et Brag, naar man har sat et for stramt Gummibaand om. Min personlige Erfaring gaar ud paa, at det er bedst først at lime, naar alle Lister er sat paa Plads. Limningen foregaar med Koldlim, som laves efter Brugsanvisningen. Spar ikke paa Limen, for den trækker sig ind i Træet. Naar det er tørt, skal der sættes Randbuer, Midterparti etc. paa.

Randbuerne laves paa mange Maader. Oftest benyttes Bambus eller Spanskrør, der først er bøjet over Damp eller Ild, saa de holder Formen. Man kan ogsaa lave dem af Krydsfinerlameller eller Metal. Man tilpasser Randbuen og Planlisten til hinanden, kommer Lim paa og holder den sammen med en Tøjklemme til det er tørt. (Fig. III). Ofte skal man besnøre dem først. Mange Modeller havarerer alt for tit i Randbuen. Saa kan det betale sig at udfylde Rummet mellem den yderste Ribbe og Randbuen med 1 eller 2 mm Krydsfiner, der er udsparet for ikke at veje for meget (Fig. IV). Smaa Modeller (Knirps) har selve Enden af Planet dannet af et saadant Stykke.

Midterstykket bestaar i Regelen af et Stykke Krydsfiner og nogle smaa Træklodser, der skal understøtte Bjælkerne. Man maa holde sig nøje til Tegningen.

Bedding: Det er altid en Fordel at have et plant Bræt eller Bord til at bygge paa, især hvis man skal slaa Søm i. Til mange Modeller er en Bedding nødvendig. Bjælkerne holdes saa paa deres Plads af Søm og Klodser, og hele Planet bygges op paa Beddingen. Man maa paase, at Planet ikke bliver limet sammen med Underlaget, f. Eks. kan man lægge Papir imellem.

Andre Plankonstruktioner: Ikke alle Planer er bygget op som det beskrevne. Nogle har Hovedbjælken delt i to

Fig. III

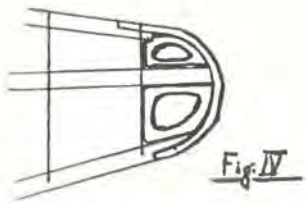


Fig. IV

over hinanden liggende Bjælker. Man skal ikke trykke for haardt oven paa dem ved Samlingen, da man saa risikerer, at hele Rækken af Ribber lægger sig ned nok saa flot. — Nogle Planer har Halvribber, Hjælperibber. De er ofte bare den forreste Del af de normale Ribber. Men de skal altsaa være ens, for ellers bliver der Vrøvl ved Samlingen. — Andre Modeller har slet ikke Ribber af den normale Profilform, men derimod flade Strimler, der lægges over og under Bjælkerne. Det gælder bl. a. Pimpf, Pause Storch, Adenaws Haw X (3 Meter Spændvidde) og visse danske Konstruktioner. I Stedet for Krydsfiner anvender man almindelig 1 mm Finer. Det betaler sig for de buede Stykkers (Overstykkernes) vedkommende at bøje dem før Paasætningen.

Haleplanet (Højderoret) er bygget op paa samme Maade som Planet.

Stabilisatoren (Sideroret, Finnen) er paa mindre Modeller ofte bare et Stykke Staaltraad eller et Stykke 1 mm Krydsfiner. Andre har det bygget af Lister, et Par Ribber og en Randbue. Randbuen kan til Tider være lang, f. Eks. ved Strolch, og man maa udvise stor Forsigtighed og sørge for, at den har den rigtige Form i Forvejen.

Kroppen.

Selve Kroppen er gerne tre-, fire- eller flere-kantet og bygget op af Spanter og Bjælker.

Spanterne skal ved Motormodeller spares meget stærkt ud. Det kan betale sig at lade Aarerne gaa paa langs i den ene, paa tværs i den næste o. s. v., især hvis Spanterne er kvadratiske.

Bjælkerne har i Almindelighed ikke saa stærke Bøjninger eller Knæk, at det er nødvendigt at bøje dem forud. Underkantlisten, f. Eks. paa Baby, kan være en Undtagelse, idet den skal bøjes paa den Led, den vanskeligst lader sig bøje paa.

Næsen er gerne i Træklods, der skal laves i Forvejen og ikke altid er helt let at lave. Ogsaa her betaler det sig at have en Fileklemme (af Træ). Næsen skal helst ikke laves af Fyrretræ, men af Eg eller en anden fastere Træsort. Med Sav, Rasp, Fil og Sandpapir giver man den en pæn jævn Form, og Hakkene til Listerne laves med Stemmejern og Kniv. Er Næsen stor nok, kan man bore den noget ud, saa at Blyet kan smeltes ned deri.

(Fortsættes i næste Nr.)

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn. N.

K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY":
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.
Model Materiale • Tarm

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

SVÆVEFLYVERNYT

Østrigske Svæveflyverresultater.

VED et Stævne i Salzburg i Aar, hvori deltog Svæveflyvere fra mange Lande, bl. a. Østrig, Ungarn, Tyskland, Frankrig m. m., tog som ventet de tyske Svæveflyvere de fleste Præmier hjem. Karch og Klein, Tyskland, sejrede i »Alpiner Segelflug« med en Flyvning paa 195 Kilometer fra Salzburg til Fara d'Alpago. Hanna Reitsch, Tyskland, der ogsaa fik Præmie som den bedste deltagende Kvinde, opnaaede det bedste samlede Resultat i Strækflyvningerne — hun fløj ialt 412 Kilometer.

Karch, Tyskland opnaaede den storste Højde, 2980 Meter over Udløsningshøjden, Kracht ligeledes fra Tyskland opnaaede 2930 Meter, Hanna Reitsch 2620 Meter, Dittmar 2340 Meter, medens en Franskmand Nessler naaede at blive Nr. fem med 1570 Meter.

I Maalflyvningerne sejrede Dittmar med en Flyvning paa 110 Kilometer fra Salzburg til Lienz.

Wasserkuppe Stævnet 1937.

I det store internationale Svæveflyverstævne ved Wasserkuppe i Juli Maaned i Aar deltog der Svæveplaner fra seks forskellige Lande: Polen (fem Planer) Schweiz (fire Planer) Czecoslovakiet (fire Planer) England (fem Planer) Tyskland (fem Planer) og Østrig (tre Planer). Resultaterne fra Stævnet bringer vi næste Nummer.

MODELFLYVERNYT

Internationalt Svævemodelstævne.

DEN 24. og 25. Mai blev der ved Hundsheimerkogel-Spitzerberg i Østrig afholdt et internationalt Svævemodelstævne — det første i sin Art — med Deltagelse fra flere Lande.

Det bedste Resultat opnaaede den østrigske Modelflyver Leopold Scheuer med en Tid paa 14 Minutter, 53 Sekunder og en Distance paa 1942 Meter — Modeltypen ikke angivet.

Resultaterne var iøvrigt følgende:

TID:

Nr. 1 ..... 14 Min. 53 Sek.
Nr. 2 ..... 5 Min. 52 Sek.
Nr. 3 ..... 5 Min. 26 Sek.

DISTANCE:

Nr. 1 ..... 1942 m.
Nr. 2 ..... 1560 m.
Nr. 3 ..... 1260 m.

I Klasse C. — Ente eller selvstyrede Modeller — sejrede Erwin Pflaum Tyskland med en Tid paa 4 Min. 14 Sek. og en Distance paa 1800 m.

Meddelelser fra Selskabet

Medlemmerne paa Kastrup Lufthavn.

I Lighed med Mødet paa Kastrup Lufthavn ifjor, som fik saa ualmindelig stor Tilslutning afholdes *Fredag d. 13. August Kl. 19,00* et lignende Møde og under de samme Former.

Programmet omfatter:

Kl. 19,00: Forevisning af Lufthavnen, den nye store Hangar med Luftfartøjer, den paabegyndte nye Administrationsbygning samt Rundflyvning til 5 Kr. pr. Passager, idet Luftfartselskabet har stillet Maskiner og Flyvere til Raadighed.

Kl. ca. 20,30: Fælles Kaffebord hos Hammer i Krudthuset. Herunder vil alle Spørgsmaal vedrørende Lufthavnen og dens Beflyvning blive besvaret.

Kl. ca. 22,00: Demonstration af Natlandingsbelysningen ved Ankomst og Start af Natrutemaskinerne.

Mødet er forbi Kl. ca. 23,00.

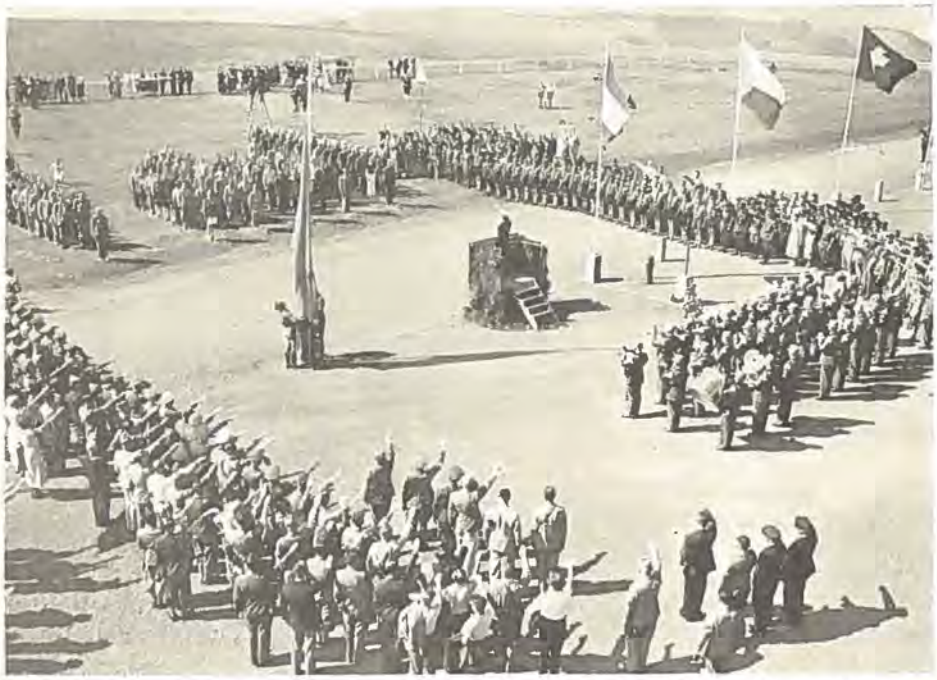
Der er truffet Arrangement med Amagerbanen, at Rutebiler afgaar fra Sundby Sporvognsremise Kl. 18,30 direkte til Lufthavnen.

Medlemsmøde d. 15. Oktober.

FREDAG d. 15. Oktober Kl. 20 afholdes et Møde i Selskabets Lokaler i Amaliegade 33, hvor Ingeniør M. P. Eskildsen vil holde Foredrag om »Hvilke Krav stilles til offentlige Landingspladser og Lufthavne«.

HUSK

Mødet paa
Kastrup Lufthavn
den 13. August!



Wasserkuppe-Stævnet aabnes af Aero-Club von Deutschlands Præsident v. Gronau.

Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,
Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

Fra Dansk Svæveflyver Union

VEJEN og Omegns Sports-Flyveklub, vil om ca. 1 Maaned være færdig med Klubbens Svæveplan bygget efter Unionens Tegninger, og for at være helt up to date har Klubben i Tyskland bestilte et nyt Gummitov af fineste Kvalitet, saaledes at Skolingen med Svæveplanet kan tage sin Begyndelse saa snart dette er færdigt. Dog vil der forinden blive afholdt en Udstilling i Byen.

—o—

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »Falken« i Hjørring vil i Løbet af kort Tid være færdig med sin nye »Stamer« og »Grüne Post«. Det er Klubbens Mening at forlægge Flyvningerne til Unionens Flyveplads ved Maarupgaard ved Lønstrup.

—o—

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »Maagen af 1936« meddeler, at man nu er ved at beklæde Planerne og i nær Fremtid kan begynde paa Skolingen med Klubbens nye Svæveplan Gumpert »G. II«. Endvidere meddeles det, at Klubbens »Grunau Baby II« ogsaa nærmer sig sin Fuldførelse, og at man allerede er begyndt paa Bygningen af den næste »G. II«.

—o—

HR. Ingeniør E. Vøgg skal fra d. 17. August til d. 1. September deltage i et Svæveflyverkursus for Viderekomne, paa Hornberg. Kursuset har til Formaal udelukkende at give Deltagerne Lejlighed til at tage »Sølv C«. Prøven til dette eftertragtede Certifikat bestaar i, at man med Svæveplan skal flyve mindst 5 Timer og opnaa en Højde paa mindst 1000 m over Startstedet samt flyve en Strækning paa mindst 50 km. Som det vil erindres, tog Hr. Vøgg allerede sidste Aar Flyvningen paa 6 Timer og 10 Minutter, saa Hr. Vøgg mangler kun de sidste to Prøver.

—o—

ULRIK BIRCH har solgt sin »Grunau Baby II« til Hr. Orschitsky. Efter nogle Ombygninger, der skal foretages paa Svæveplanet, er det Meningen, at dette skal bruges til Forsøg paa Opnaaelse af Tilslutning til thermisk Opvind ved Hjælp af nogle af Hr. Orschitsky opfundne Instrumenter. Ombygningerne foretages af Hr. V. Kramme i Kastrup Lufthavn.

—o—

VI har set os nødsaget til at forhøje Prisen paa Tegningerne til »Dansk Svæveflyver Union's Skolesvæveplan« til Kr. 30,00 pr. Sæt + Porto. Tegningerne kan bestilles hos Unionens Formand Hr. A. Dochedahl, V. Fælledvej 41, København V. Tegningerne leveres ogsaa til Flyveklubber, der ikke er tilsluttede Unionen.

—o—

JYLLAND har faaet sin første »C« Flyver. Det er Hr. Knud P. Andersen fra Silkeborg Flyveklub, der er blevet den heldige. Hr. Andersen deltog i Unionens Svæveflyversommerlejr, hvor han fik Lejlighed til at udføre denne Flyvning. »Dansk Svæveflyver Union« byder hermed den nye Flyver Velkommen i vore Rækker af Svæveflyvere.

—o—

FRA »Dansk Svæveflyverskoles Klub« er der ankommet Anmodning om Udstedelse af to nye »A« Certifikater til d'Hrr. H. W. Nielsen og Georg Nielsen. »Dansk Svæveflyver Union« byder hermed de nye Flyvere Velkommen i vore Rækker.

—o—

HR. H. Kleppien, der er Lærer ved den tyske Sct. Petri Skole i København har taget Initiativet op til at danne en Svæveflyverklub for Skoleeleverne i sin Skole. Det er Meningen først at bygge en »Grunau 9« og senere en »Wolff«. Klubben vil blive tilsluttet Unionen.

Hr. Kleppien, der er Svæveflyvelærer og uddannet i Tyskland, staar til Disposition for Unionen med alt, hvad der angaar Svæveflyvning og Bygning af Svæveplaner.

—o—

SOM Klubberne vel har bemærket bliver »Flyv« for Fremtiden udsendt til Medlemmerne pr. Post og ikke som tidligere til Klubberne. Vi beder om straks at anmelde Adresseforandring til Unionen, saa Medlemmerne kan faa Bladet rettidigt.

—o—

UNIONENS Formand Hr. A. Dochedahl er taget til Tyskland for at besøge forskellige Svæveflyverskoler, samt at studere den tyske Organisation af Svæveflyvere paa nærmeste Hold.

—o—

Svæveflyverklub i Gentofte søger Medlemmer.

EN Svæveflyvegruppe i Gentofte, der har for faa Medlemmer til at fuldføre Arbejdet paa et paabegyndt Skole-Svæveplan, Type »Grunau 9«, søger herigennem eventuelle nye Deltagere, som hvis Interesse haves kan ringe til Hellerup 3607 eller skriftlig henvende sig til Paul Nielsen, Ahlmanns Allé 15, Hellerup.

K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Lærred
Krydsfinér
Plexiglas
Propeller
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

FRA MODELKLUBBERNE

ALS MODELFLYVEKLUB skriver til »Flyv«: Da vi Søndag Morgen den 4. Juli begyndte et Stævne paa vor Flyveplads i Augustenborg, var Vejret straalende.

Henved Klokken to startede C. H. Carlsen sin »Ørn«. Modellen tog straks god Højde og foer for fuldt Firspring løs paa en Hæk ca. 50 Meter fra Startstedet, men da der var Opvind over Hækken, satte »Ørnen« over den med et elegant Spring og jog videre frem over en Kornmark. Flere af Medlemmerne, der troede, at Modellen vilde lande i Marken, gav allerede deres Ærgrelse højlydt tilkende, men »Ørnen« havde sat sig større Maal — den vilde frem, og efter at have overfløjet nok en Mark og med Nød og Næppe undgaaet en truende Højspændingsledning landede den midt paa en grusbelagt Gaardsplads.

Efter at have faaet Maalebaand i Uorden og faaet det ordnet igen, smidt en Tommestok væk og fundet den paany, lykkedes det omsider at faa konstateret, at Modellen havde fløjet 143 Meter. Senere paa Dagen fløj den samme Model 24 Sekunder.

Begge disse Flyvninger er altsaa Danmarksrekorder i denne Klasse, hvis der ikke foreligger bedre Resultater, inden »FLYV« gaar i Trykken. (Det gør der ikke, og den i FLYV Nr. 6 noterede Rekord: 22,7 Sek. og 116 Meter sat af »Ørn« Odense Modelflyveklub er altsaa slaaet, og den nye Danmarksrekord for Motormodeller under 50 cm Spændvidde er nu: 24 Sekunder og 143 Meter. Red.).

Flyvningen paa 24 Sekunder indbragte »Ørnen«s Ejer en Sølvplade udsat af Als Modelflyveklub.

Den begivenhedsrige Dag endte med, at en »Winkler Junior« blidt og roligt lagde sig til Rette i det højeste Tjørnetræ, den kunde finde paa Flyvepladsen, og først efter lang Tids Stangen fik vi den stakkels Model ned igen, og da var den oversaaet med Huller og Rifter.

Angaaende Emblemet har vi ikke andet at bemærke, end at det er blevet diskuteret altfor ofte. Det vigtigste ved Forbundet er dog ikke Emblemet. I Pinselejren i det danske »Rhøn« blev man enige om, at D.M.F. skal dannes i en Lejr, men da vi nu kan kigge i Vejviseren efter den projekterede Sommerlejr i Aar, maa man hellere allerede nu danne Forbundet paa Papiret. Vi foreslaar derfor, at »FLYV« i næste Nummer skriver: Hermed er D.M.F. dannet.

Klubber, der ønskes optaget, bedes melde sig til Bladets Kontor. Ved at indtræde i Forbundet ydes der Medlemmerne o. s. v.«

Vi haaber, at D.M.F. snart maa blive Virkelighed. Als Modelflyveklub.

Redaktionen haaber inderligt, at Als Modelflyveklubs Ønske om en snarlig Realisation af den nu aargamle Tanke om Dannelsen af et Dansk Modelflyverforbund maa virkeliggøres. Klubberne Landet over bedes derfor snarest muligt meddele Bladet, om de kunde tænke sig at være med i et saadant landsomfattende Forbund til Varetagelsen af Modelsportens Tarv. Saafremt det viser sig, at der virkelig er Stemning for Forbundet, vil der blive nedsat et Udvalg til Udarbejdelsen af Love m. m. for Dansk Modelflyverforbund bl. a. nærmere præciserende, hvilke Fordele Klubberne vil have ved at staa i Forbundet o. s. v. Forslaget vil saa blive offentliggjort snarest muligt i FLYV, og Klubberne kan da tage Stilling til, om de paa det foreslaaede Grundlag vil være med i Forbundet eller ej, ligesom Ændringsforslag naturligvis er velkomne til Diskussion. Skriv derfor til os snarest muligt, saa Arbejdet kan komme i Gang.

Ny Modelflyveklub.

DER er dannet en ny Modelflyveklub i Fredricia. Den hedder FREDERICIA II, og dens Formand er Hr. Christian Micheelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

Aristokraten blandt Motorcycler
Matchless
Et B. P. Mærke
Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser
10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.oo
Forlang Prospekt
Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030
MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Luftfartforsikringer
overtages af
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring
Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793
Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Flyvemaskiner
bygges
vedligeholdes
repareres
KRAMME - LUFTHAVNEN
KASTRUP 868

Eneforhandler for Danmark:

ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB

FARVERGADE 16 - KØBENHAVN K.

Nyt fra alle Lande.

Rotol Propeller.

ANVENDELSEN af Propeller med stilbare Blade, der stadig vinder større Udbredelse, har bevirket, at de to kendte engelske Firmaer Bristol Aeroplane Co. og Rolls-Royce Ltd. i Fællesskab har startet et Selskab til Fremstilling af disse moderne Propeltyper. Selskabet, der har faaet Navnet Rotol Airscrews Ltd., vil faa en Aktiekapital paa over 5 Millioner Kr.

—o—

VED den internationale Kunstflyvnings-Konkurrence i Zürich hvori der deltog 11 Maskiner — hvoraf de 9 var Bücker-Jungmeister — sejrede *Grev Hagenberg* med Bücker-Jungmeister.

Kuhl og *Haerning* blev Nr. 2 og 3 ogsaa med Bücker-Jungmeister.

Focke Wulf „FW 44" Stieglitz til Skolebrug, Kunstflyvning, Sport og Rejser.

„Bristol 138 a", Monoplan til Højdeflyvning.

Flight Lieutenant M. J. Adam.

Ny Højderekord.

REKORDERNE indenfor Flyvningen faar ikke Lov til at blive ret gamle, og man kan maaske sige, at det er godt det samme af Hensyn til Udviklingen. Næppe hørte vi om den italienske Højderekord, før en ny Rekord ser Dagens Lys. Denne Gang er det atter Englænderne, der har sat Rekorden en Tak op. Med et Bristol 138 a Monoplan (specielt bygget Pegasus Motor) har den engelske Flyver, Flight Lieutenant *M. G. Adam* sat ny Rekord ved at naa op til 53.937 eng. Fod. (2.575 Fod mere end den italienske Oberstløjtnant Pezzi naaede). Den engelske Flyver anvendte paa sin Rekordtur Shell Benzin og Shell Olie.

Indvielsen af Esbjerg Lufthavn.

(Fortsat fra Side 6)

vilde man ikke have troet, at en Flyve maskine kunde manøvres i de Stillinger, som Kropff lagde den ind i; men den sympatiske tyske Flyver viste saa at sige, at det umulige var muligt.

Og saa kom noget af det mest pragtfulde, en Opvisning af den tyske Svæveflyverske, Fräulein *Eva Schmidt*, der blev slæbt tilvejrs af den tyske Flyver *Bannsführer Dickfeldt*. I ca. 1000 Meters Højde slap hun Forbindelsen med Flyvemaskinen, og under de smukkeste Manøvrer, der omfattede Spin og Looping, førte hun sit Winnie Moa Svæveplan til Landing foran de indbudtes Kreds og hilstes med Jubel af Publikum.

Fem af Hærens Gloster Jagere ført af Løjtnant *Buchhave* startede fulgt af Kaptajn *Bjarkov*, der ligeledes fløj en Gloster, og efterat de fem Maskiner havde givet en Opvisning i Formationsflyvning, saa præcist som det overhovedet er muligt at udføre, gav Kaptajn Bjarkov en blændende Opvisning i Kunstflyvning, der ligefrem fik det til at gyse i Tilskuerne, og som Slut paa det righoldige Program viste to Gloster Jagere, , hvorledes en Kamp i Luften former sig.

Medens de fem Gloster Jagere var paa Vingerne, demonstrerede *Arvid Hansen* den af Ingeniør *Zeuthen* af Flyvemekaniker *Kramme* konstruerede og byggede K. Z. I. eensædede Monoplan, og det fortrinlige Flyveegenskaber og Manøvredygtighed vakte udelt Beundring.

Paa Slaget 17,50 sluttede Flyvestævnet, og den første Ruteflyvemaskine mellem Esbjerg og København startede planmæssigt fra den nyindviede Lufthavn i Vestjylland.

*

Dagen sluttede med en større Middag, Illumination, Festfyrværkeri og Bal paa Torvet, og ikke for intet siges det, at den 18. Juli 1937 blev den hidtil største Dag i Esbjergs Historie.

*

Den nyoprettede Luftrute trafikeres af D. D. L. med Fokker F. VII. Ruten er lagt saaledes, at den har Tilslutning til Englandsbaadenes Afgang og Ankomst. Starten fra Kastrup finder Sted daglig Kl. 15,00 med Ankomst til Esbjerg Kl. 16,40. I modsat Retning startes Kl. 17,50 med Ankomst til Kastrup Kl. 19,30.

Billetpriserne er: Enkelttur 40 Kr., Tur-Retur 70 Kr.

HAWKER LUFTFARTØJ

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
Formand: Hr. Oluf Hjort, Simmerstedvej 18, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsensgade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«.
Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Sveigaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »Flyv«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20de i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.

"Bristol"

Still Higher!

BRISTOL Højdeflyvnings Monoplanet Type 138 A, som den 28. September 1936 naaede en Rekord-Højde af 15.223 Meter, har nu slaaet sin egen Rekord med 1216 Meter.

Den 30. Juni 1937 foretog Flyverløjtnant M. J. Adam fra British Royal Air Force en Flyvning med Bristol 138 A forsynet med en „BRISTOL" Pegasus Motor og naaede en Højde af:

16.439
METER

og satte saaledes ny Britisk Verdens-Højderekord for Maskiner tungere end Luften.

For femte Gang er Højrekorden blevet forbedret med en „BRISTOL" Motor, og for anden Gang med en Maskine og Motor begge af „BRISTOL"s Fabrikat. Det er et enestaaende Tilfælde, at samme Maskine 2 Gange har haft Verdens-Højderekorden.

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD. - FILTON, BRISTOL

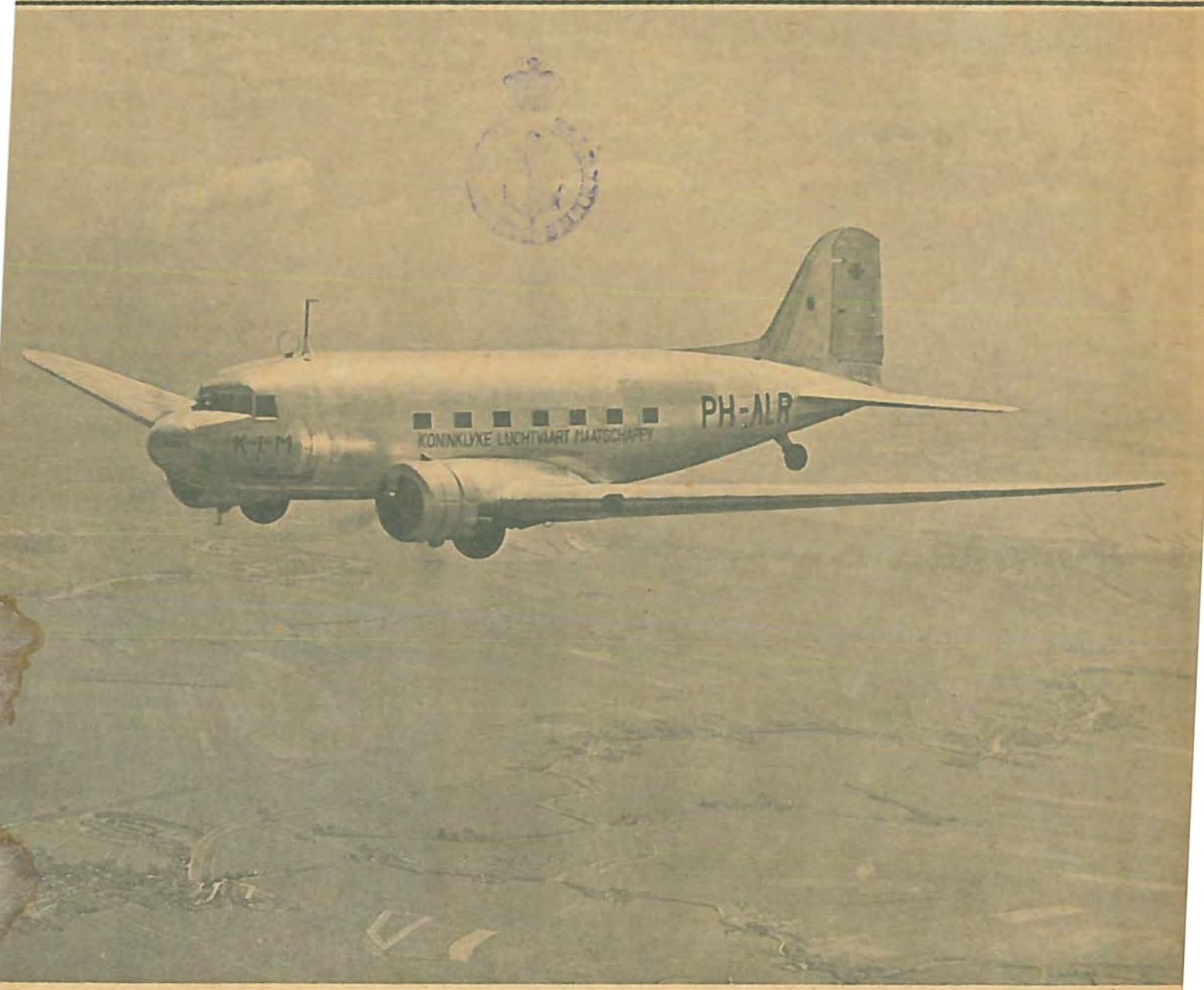
Repræsenteret i Danmark og Island ved A. B. C. HANSEN COMP. - Industribygningen - København

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

anedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 9
1937 - 10. Aarg.

Kan Danmark være dette bekendt?

Fra Penang til Hong Kong ad Luftvejen

DET NYE TEMPELHOF

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133. Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

ACTIV, København.
Formand: Hr. H. Jensen, Blegdamsvej 60.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
v/ Hr. Sigurd Bygdø, Maltagade 4, København S. Værksteder, Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. C. W. Bering, Vestergade 4, Haslev.

KOLDING FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Gunnar Jensen, Haderslevgade 2 A, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

RINGSTED MODEL- OG SVÆVEFLYVERKLUB
v/ Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 19, 1. th., Ringsted.

KLUBADRESSER

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Hr. H. Grauengaard, Gækkelundsvej 7, Slagelse.

SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULU«.
Esthersvej 43, Hellerup.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
En Douglas „D. C. 2" tilhørende Det hollandske Luftfartselskab.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«
v/ Hr. Johs. Olsen, Guldbergsplads 8, København N., Tlf. Nora 4691 y.

VEJEN SVÆVEFLYVERKLUB
v/ Hr. Conrad P. Møller, Søndergade 31, Vejen.

VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. P. E. Vigenberg, Værløse St.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

FLYVEKLUBBEN »Ørnen«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Installator H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVE- OG MODELFLYVEKLUBBEN »TREKLØVER«, Sorø.
Sorø Akademi.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

ALS MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Agerby, Blegen 9, Sønderborg.

FREDERICIA II.
Formand: Hr. Christian Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

HASLEV MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Carl Wagner Bering, Vestergade 4, Haslev.

(Fortsættes Side 19)

DE KAN LÆSE ALT OM

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Underholdende fortalt af kendte Mænd indenfor de enkelte Felter paa Flyvningens Omraade og illustreret med en Mængde fortræffelige Billeder.

Køb den til Dem selv –

forær den til Deres Venner!

385 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN - KØBENHAVN V.

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	9⁰⁰	Berlin
D.	9⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	9⁰⁰	Aalborg
D.	10⁰⁰	Malmö
D.	11³⁵	Berlin
Hv.	11³⁰	Hamburg—Brüssel—Antw./Paris/London
D.	11³⁵	Hamburg—London
D.	11⁵⁵	Malmö
D.	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/London
D.	13⁰⁵	Stockholm
D.	13⁰⁵	Malmö
Hv.	13³⁰	Hamburg—Amsterdam—London
D.	14¹⁵	Stockholm
D.	14¹⁵	Malmö
Hv.	14⁴⁵	Malmö—Stockholm
D.	16⁰⁵	Malmö
D.	16¹⁵	Hamb—A.dam—Lond (Brüss.-Paris f. ¹⁴/₆)
D.	16²⁰	Göteborg—Oslo
D.	17⁴⁵	Malmö
D.	18⁰⁰	Aalborg
D.	20⁰⁵	Malmö
D.	20¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDSELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 9 September 1937 10. Aargang

Kan Danmark være dette bekendt?

Maa Sportsflyverne lægge op?

DET er ingen Hemmelighed, at Sportsflyvningen herhjemme har trange Kaar, for ikke at sige lige ud, at der lægges den saa store Hindringer i Vejen fra Myndighedernes Side, at den ganske simpelt er ved at blive kvalt. Det er forstemmende for en Dansker at kaste Blikket ud i Verden og se, hvordan derude i andre — i *alle* andre Lande Flyvningen hjælpes frem og populariseres, hvordan saavel Myndigheder som Befolkning har taget Flyvningen til sit Hjerte som den herlige, friske, udviklende Sport, den er.

Er det forstemmende at se udad, saa er det beskæmmende at se indad igen. Man maa harmes, naar man ser, hvor kortsynede og uinteresserede, hvor ligegyldige de danske Myndigheder er overfor den danske Privatflyvning. Det er almindelig bekendt, at naar man i Danmark taler om Sportsflyvning, saa tænker man paa plomberede Maskiner.

Gang paa Gang bliver Danmark indbudt til Flyvestævner rundt omkring i Europa, men hidtil har det paa Grund af det forældede Materiel, som de danske Myndigheder tvinger vore Sportsflyvere til at flyve med, været ganske udelukket at sige Ja til disse Invitationer.

Hvem flyver?

De danske Privatflyvere kan deles i Maskin*ejere* og Maskin*lejere*, men at være Maskinejer herhjemme er ikke altid ensbetydende med, at man kan faa Lov til at flyve med sin egen Maskine. Der var nemlig nogle, der oprindelig for Aar tilbage misforstod Loven og som ved en Fejltagelse uretmæssigt indførte Maskiner hertil. Disse Maskiner blev plomberede af Toldvæsenet — det er dem, der har været saa megen Tale om. *Berlingske Tidende* skriver den 12. August i Aar om disse Maskiners Ejere, at de er blevet trætte af at have deres Flyvemaskiner staaende uden at maatte bruge dem. Nu forsvinder de ud af Landet, og det kan ikke undre, tilmed da Maskinerne i Hangar 2, hvor de er henvist til at staa, er udsat for komplet Ødelæggelse. Hangar 2 er uden Ordensreglement, og det er simpelt hen skandaløst, at man tvinges til at opstalde sin Maskine her blandt Vragrester af gamle Flyvemaskiner, i Støv og Snavs, der hvirvles op af den mindste Smule Træk, og under et utæt Tag, hvorigennem Regnen siver ned.

Saa er der de andre Maskinejere — de aktive om man saa maa sige. Lad os se lidt paa, hvem de er, og hvad de er henvist til at flyve med. Der er siger og skriver 8. — Skolernes Maskiner fraregnet.

De der ejer.

Fabrikant Chr. Augustinus, Gullandsgade 7, København. Maskinen har Kendingsmærke OY-DAG, det er en Model 1931, 60 M, Motor Gipsy I, købt som lidt brugt Luftfartøj paa De Havilland Fabrikerne i England 1933. Siden har Maskinen fløjet ca. 640 Timer fordelt paa Aarene 1934—35—36 og Foraar 37.

Direktør Ib Aller, Skovvej 111, Ordrup, flyver med Kendingsmærke OY-DEH en Moth 60 M, Gipsy I Motor. Maskinen købtes fra Militæret i 1934 og har siden fløjet i ca. 1000 Timer.

Fabrikant Sejer Dybbro, N. Stationsvej 6, Slagelse, har Kendingsmærke OY-DYK. Denne Maskine købte H. I. M. Jensen i 1928 som brugt Luftfartøj i England. Den blev anvendt til Skolemaskine i ca. 1200 Timer, havarerede i Begyndelsen af 1936. Kun Motor og enkelte andre Dele kunde anvendes igen. Fabrikant Dybbro købte den og lod den bygge op, hvorefter han har fløjet ca. 125 Timer med den.

Dr. med. Abild, Aabenraa, flyver en Moth G 3, Major Motor, med Kendingsmærke OY-DAH. Denne Maskine købte Dir. Thielst i England i 1934 til eget Brug. 1935 købte Dr. med. Abild den og har siden fløjet ca. 450 Timer.

Dr. med Hagedorn, Brogaardsvej 40 A, Gentofte, har Kendingsmærke OY-DIH. Maskinen er en Moth 60 M med Gipsy I Motor. Den er købt som brugt Maskine fra Hærens Flyvetropper i Marts 1934. Siden har den været fløjet en Flyvetid af 425 Timer.

Baron Plessen, Kristaniagade 12, København. Baron Plessens Maskine OY-DUD er en Moth X med Cirrus II Motor. Den er oprindelig købt brugt i England i 1931 af et Fotograferingsselskab. Efter at den var havareret i 1934 købte H. I. M. Jensen Vragdelene og byggede Maskinen op. Senere samme Aar købte Baron Plessen den og har siden fløjet ca. 325 Timer med den.

Vicekonsul Viggo Fehr, Slotsgade 20—22, Odense, flyver Moth G med Kendingsbogstaverne OY-DUH. Maskinen, der har en Gipsy I Motor, blev oprindelig indkøbt af Hærens Flyvetropper i 1929. Ved et Uheld blev den slaaet til Vrag, hvorefter Dir. Thielst overtog Resterne og lod Maskinen bygge op til Konsul Fehr. Siden har den fløjet i ca. 400 Timer.

Endelig er der Direktør C. Thielst,

Fredericiagade 21, København, som er den eneste her i Landet, der kan faa Valuta til en ny Maskine hvert Aar.

De der lejer.

Med Hensyn til Maskinlejerne saa kan ogsaa disse deles i 2 Grupper: de aktive og de halvaktive. Begge Grupper er henvist til at leje Maskiner hos Skolerne. For Maskinlejerne er Flyvningen en dyr Passion, for det koster ca. 60—80 Kr. i Timen at leje en Maskine. For disse Flyvere er Deltagelse i Flyvestævner en Sport, der kræver uhyre økonomisk Ydeevne.

De halvaktive er Sportsflyvere, der anser Flyvningen for for dyr, naar de kun kan komme til at flyve ved at leje en Maskine, og som kun flyver det Antal Timer, der er nødvendigt for at sikre dem Bevarelsen af deres Certifikat. Hele Gruppen af Maskinlejere er altsaa Optimister, energiske og passionerede Flyvere, der vedligeholder deres Flyvning i det Haab, at der en Dag i nær Fremtid vil komme en Lejlighed, hvor de kan faa deres egen Maskine. Det er de Kaar, som de danske Sportsflyvere har.

Kan vi være dette bekendt?

Er det rigtigt og rimeligt af Myndighederne at tvinge de danske Sportsflyvere til at flyve med for lidt og forældet Materiel. Hvad vilde den danske Befolkning sige til, hvis det pludseligt kun blev muligt at købe brugte Automobiler Model 28 eller havarerede Vogne, som man selv maatte lade bygge op? Nu kan man dog baade faa Automobiler, Motorcykler og Motorbaade — hvorfor skal det saa ene og alene være Flyverne forbudt at faa tidssvarende Materiel? Kan de danske Myndigheder være dette bekendt, naar den Valutatildeling, der er nødvendig, kun andrager ca. 50.000 Kr. om Aaret? Uden offentlig Støtte af nogen Art vil den danske Sportsflyvning kunne blomstre og vokse for denne forholdsvis ringe Valutatildeling.

Kan der rettes Kritik mod de private Luftfartøjers Sikkerhed?

Nej, det kan der ikke, men det er absurd nok dette, der er Skyld i Myndighedernes Holdning. Saalænge en Flyvemaskine er i forsvarlig Stand, behøver den vel ikke at fornyes!!! Det er det Ræsonnement, som Hr. Kontorius anlægger. Men han glemmer, at Tiden gaar, og at den gaar hurtigt for en Flyvemaskine.

Den første Vanskelighed er, at Fabrikerne ikke mere holder Lager af Reservedele til saa forældede Maskiner. En anden Vanskelighed er, at Maskinens Langsomhed og deres ringe Benzinlasteevne begrænser deres Anvendelse uhyre meget og bl. a. umuliggør Udenlandsrejser. Endelig er det som før sagt umuligt for danske Flyvere med det nuværende Materiel at deltage i udenlandske Flyvestævner, i den sunde Konkurrence, som er nødvendig for Udviklingen af virkelig dygtige Flyvere.

Hvad har Flyverne selv gjort?

Har man da gjort noget, for at ændre disse utaalelige Vilkaar for Sportsflyvningen? Ja, Sportsflyveklubben »Danske Privatflyvere« har gjort et stort Arbejde for at fremme Flyvesagen, men hvor man end henvender sig hos Myndighederne, og hvad man end gjorde for at oplyse om ,hvor vigtig en Sag Privatflyvningen er for Landet, og hvor urimelige Tilstandene er i Øjeblikket, og hvor lidt Valuta der er nødvendig for at give de danske Flyvere rimelige Kaar, har man faaet undvigende Svar i nogle Tilfælde og komplet uinteresserede Tilbagevisninger i andre. Man maa uvilkaarligt, naar det er saadan fat, ihukomme Shakespeares berømte Ord om Danmark. Det private Initiativ har i snart 2 Aar ofret Tid og Penge paa at skabe Liv og Interesse for Sportsflyvning og Privatflyvning. Nu *maa* Staten vaagne og hjælpe til. Den Dag kan godt komme, hvor Landet kan faa Brug for sine Sportsflyvere.

Hoff.

PAA FLYVESKOLE

VII.

Træning til Certifikatet.

EFTER den første Aleneflyvning gaar det stærkt med at faa Flyvetimer, i Reglen en lille Times Tid i Luften alle de Dage, Vejr og Flyvemateriel tillader det; Læreren følger mig for det meste spændt fra Jorden, men faar fra Tid til anden Lyst til ogsaa at følge mig i Flyvemaskinen, efter hvad han selv siger for at gøre min Flyvning mere poleret; det er nu ikke Polermidler, men derimod Grovfilen, han har med, og jeg vil gerne indrømme, at naar han har fulgt med mig i 10—15 Minutter, er jeg igen klar til at opgive nogensinde at lære at flyve.

Men ellers faar jeg Lov til at boltre mig i Luften, saa jeg knapt ved, hvad der er op eller ned paa Flyvemaskinen; der er kun een Klausul, men der ogsaa ret vigtig, hvis jeg vil fortsætte Uddannelsen paa Flyveskolen: Jorden og Flyvemaskinen maa kun komme i Nærheden af hinanden, naar jeg lander (eller prøver derpaa), og det gør jeg utallige Gange om Dagen; flyve kan jeg nemlig, og lande saaledes, at hverken Flyvemaskinen eller Flyvepladsen tager Skade ved Landingen har jeg ogsaa lært, men lande uden at bruge Motoren fra f. Eks. 500 Meters Højde, saaledes at Hjulene kun staar nogle faa Meter fra et i Forvejen udlagt Mærke, det er svært; det skal imidlertid læres, og da Øvelse gør Mester, er Landing til Mærke noget af det, der øves mest.

Læreren faar en Tur med, naar han mener, der er noget, jeg skal lave bedre eller paa en anden Maade, eller naar han vil lære mig noget Nyt, og det er nærmest utroligt saa meget, jeg skal lære; Landing paa og Start fra fremmede Pladser maa være lært paa Flyveskolen, for skal jeg først til at øve mig paa det senere, kan der let gaa store og interessante Flyvninger forbi min Næse, og det er forbavsende saa godt, man kender sin egen Skoleflyveplads, og saa svært, det er at ramme en anden omtrent ligesaa stor Græsmark rigtigt.

Efterhaanden gaar Læreren over til Nødlandingsøvelser: uden Hensyn til Position, Højde og Vind afbryder Læreren Tændingen og giver mig Ordre til at lande; kan jeg ikke sikkert naa Flyvepladsen ved Glidning, maa jeg hurtigt finde en Mark, som er stor nok til Landing mod Vinden; tit viser Marken sig ved nærmere Eftersyn nok at kunne bruges til en Nødlanding, men ikke til en Øvelseslanding i Terrænet med efterfølgende Start, hvorfor Læreren, umiddelbart før Hjulene rører Jorden, sætter Tændingen til igen og giver Ordre til at flyve videre.

Ogsaa Start og Landing med Sidevind maa jeg lære, for det kan ofte være vanskeligt at finde en Mark, som giver tilstrækkelig Plads til Landing og Afløb mod Vinden, og lander man med Sidevind uden at have lært det, risikerer man at miste Understellet.

Med Træningen til Certifikatprøverne begynder den alvorligere Del af Flyveskolen; de fem Ottetaller bliver prøvet Gang paa Gang, dels for at være sikker paa ikke at komme for

(Fortsættes Side 9)

Svømmende Støttepunkter for Lufttrafiken

De saakaldte »svømmende Øer«, der engang var meget paa Tale i Forbindelse med Lufttrafiken over de store Have, kan nu sikkert siges at tilhøre Historien, for ingen tænker vist mere for Alvor paa at bygge kæmpemæssige, kunstige Landingspladser midt ude i Stillehavet eller Atlanterhavet. Store Flyvebaade med betydelig Lasteevne og stor Hastighed har fortrængt de tidligere Projekter, — og det er uden Tvivl godt det samme. De Platforme, som man paatænkte at forankre ude i Oceanerne, var beregnet til Brug for Landflyvemaskiner, og — i hvert Fald paa nuværende Tidspunkt af Udviklingen — kan man vel nok sige, at en Landflyvemaskine ikke er det mest ideelle Luftfartøj til en ca. tyve Timers Fart over Vandet.

En langt bedre Løsning fandt Tyskerne paa, da de for nogle Aar siden begyndte at anvende særlige Katapultskibe som Støttepunkter for Lufttrafiken med Flyvebaade over det sydlige Atlanterhav, og de Erfaringer, som Deutsche Lufthansa har opnaaet, er saa gode, at man agter at anvende en lignende Fremgangsmaade ved den nær forestaaende tyske Lufttrafik over det nordlige Atlanterhav. Paa Ruten mellem Afrika og Sydamerika havde man i Begyndelsen et Katapultskib stationeret midtvejs, men de anvendte Flyvebaades stigende Aktionsradius medførte, at man ikke mere behøvede at lande undervejs for at tanke, men i Stedet for fløj direkte fra Kyst til Kyst, og som Basis for Overflyvningen af den lange Strækning over det sydlige Atlanterhav stationeredes et Katapultskib som Støttepunkt ved Afrikakysten og et ved den sydamerikanske Kyst. De to Støttepunkter — der kan flyttes, hvis Forholdene kræver det — er bl. a. nødvendige for at kunne starte Flyvebaadene uanset større eller mindre Søgang.

Og nu vil Tyskerne anvende en lignende Fremgangsmaade ved Gennemførelsen af en Luftrute med Flyvebaade over det nordlige Atlanterhav. Deutsche Lufthansa, der allerede raadede over tre Katapultskibe til Brug for Lufttrafiken, har fornylig overtaget det fjerde Skib af denne Type, og det skal anvendes som Støttepunkt ved Azorerne.

I Forvejen har Deutsche Lufthansa som Katapultskibe Damperen »Westfalen«, Motorskibene »Schwabenland« og »Ostmark«. Nyerhvervelsen er Motorskibet »Friesenland«, der udelukkende er bygget med Lufttrafiken over det nordlige Atlanterhav for Øje, og som Følge deraf er betydeligt større end de tre andre.

»Friesenland« er paa 6500 Br. Reg. Ton; dets Længde er 138 m, og Bredden er 16,5 m. Den forreste Trediedel af Dækket minder om en Fragtdamper, men dermed hører ogsaa Ligheden op, da hele den øvrige Del af Skibet er indrettet til Katapultstart, der faar det til at minde om et af de store Hangarskibe. Katapultstarten foregaar ligesom ved de tre første Skibe agterud, og ved Begyndelsen af Startbanen er indrettet en Slags Hangar, hvor to store Flyvebaade kan anbringes under Tag. Saafremt det paa Grund af Stormvejr er nødvendigt, kan begge Hangarens Sider dækkes af Pressenninger, og det er en meget stor Fordel for det Mandskab, der skal arbejde med Flyvebaadene, at de kan udføre deres Arbejde, som om det foregik i en rigtig Hangar.

M/S „Friesenland".

Selve Katapultbanen er en Heinkel-Konstruktion, og den er indrettet til Start af Flyvebaade, der vejer op til 17 Ton. Helt agterude er Kranen anbragt, der løfter Flyvebaaden op fra Slæbesejlet, og Kranen kan lægges ned saaledes, at Starten kan foregaa frit og uhindret udover Skibets Hæk.

Da »Friesenland« kommer til at ligge ude meget længe ad Gangen, er der gjort alt muligt for at skaffe Besætningen de flest mulige Bekvemmeligheder i Form af store Opholdsrum, Plads til Sport, Højttaleranlæg, Bibliotek, Baderum m. m., og i saa Henseende er det nye Katapultskib vist det bedst indrettede Skib, der findes.

Til Brug for Tyskernes kommende Lufttrafik med Flyvebaade over Nordatlanten skal der foruden »Friesenland« anvendes Katapultskibet »Schwabenland«. Ruten bliver lagt fra Lissabon over Azorerne til New York, og medens »Frisenland« faar Azorerne som Basis, bliver »Schwabenland« stationeret som Støttepunkt ved New York.

De Flyvninger, som Deutsche Lufthansa har foretaget det sidste Aar som Forsøg paa den kommende regelmæssige Trafikering af Strækningen mellem Europa og Nordamerika, har været saa vellykkede, og de forberedende Arbejder har været saa grundige, at man har al mulig Grund til at forvente et godt Resultat, naar Selskabet for Alvor lægger ud med regelmæssig Postflyvning over det nordlige Atlanterhav. Det bliver imidlertid ikke blot det rent trafikmæssige, man har at se hen til med Forventning, men i lige saa høj Grad til den økonomiske Side, fordi Tyskerne har i Sinde at fortsætte med Anvendelsen af Dieselmotorer i de transatlantiske Flyvebaade, og Dieselmotorer kan ikke faa nogen bedre Chance end paa disse lange Strækninger. En af dens Fordele er forholdsvis ringe Brændstofforbrug, og den derved opnaaede direkte Besparelse i Forbindelse med den forøgede Nyttelastevne bliver der rig Lejlighed til at iagttage.

Husk at bestille

FLYV

hos Deres Bog- eller Bladhandler. Ved at have fast Abonnement paa Bladet er De sikker paa at faa det **hver** Maaned og **straks,** naar det udkommer .....

Pris 35 Øre pr. Nummer

Fra Penang til Hong Kong ad Luftvejen

Af Erling Bache.

NETOP som Solen var ved at staa op over Malayas skovklædte Bjerge, mens Penangs Indbyggere endnu laa i deres blide Søvn, startede *Imperial Airways'* store Maskine *Dorado* med Hong Kong som Maal. Den nye Rute: Penang—Hong Kong er først for nylig blevet aabnet og har direkte Forbindelse med baade den hollandske og engelske Flyverute til Europa og Hollandsk Indien samt med *Quantas-Airways* til Australien.

To Gange om Ugen transporterer *Dorado* Post og Passagerer mellem den malayiske Halvø og Hong Kong, og om kort Tid vil det være muligt at opnaa korresponderende Forbindelse med *China National Aviation Corporation* direkte til Nanking via Shanghai og til Peiping.

Hong Kong er ved at blive det vigtigste Knudepunkt for Flyveruter i det fjerne Østen. Ikke alene føres nu *Pan-American-Airways'* Clipper-Aeroplaner om kort Tid igennem til Hong Kong fra Manila — en Fortsættelse af Verdens nyeste Flyverute fra San Francisco til Philippinerne — men ogsaa Japanerne vil forlænge deres Rute fra Formosa til Hong Kong. De japanske Flyvemaskiner skal saa have direkte Forbindelse med *Imperial Airways'* Hong Kong—Malaya Rute. Man skulde saaledes være i Stand til at flyve fra Japan til Europa paa mindre end 12 Dage. Det er Meningen, at Japanerne vil anvende Douglas-Maskiner af samme Type som de, der besørger Lufttrafiken i selve Japan og til Chosen, Korea og Manchukuo; den projekterede Rute til Hong Kong skal løbe fra Tokio til Taiwan paa Formosa og derfra til Hong Kong uden Mellemlanding.

Imperial Airways Dorado der besørger Trafiken mellem Penang og Hong Kong.

Dorado havde kun to Passagerer med, en Dame fra Rangoon og Artiklens Forfatter; Resten af den store Passagerkabine var fyldt med Postsække og Pakker. Den engelske Dame fortalte med stor Frimodighed, at hun var 59 Aar og anvendte aldrig andet end Flyvemaskine paa de Rejser, hun foretog for sin Fornøjelses Skyld. Og mens vi rundede Aerodromen og dybt nede saa de glimtende Lys i Penangs Gader og Huse, betroede hun mig, at hun skulde fortsætte fra Hong Kong til Manila og videre til San Francisco med *The Philippine Clipper* og fra Californien med *Pan-American-Airways* til New York.

Maskinen satte Kursen Nord—Øst, og det sidste, vi saa af Penang, var de mange Skibe i Strædet, der skiller selve Øen fra Fastlandet.

Vi fløj over uendelige Arealer beplantet med Gummi, af og til afbrudt af en Malay-*kampong* eller lille Landsby med krogede Gader og hvidkalkede Huse. Stadig steg vi højere og højere, og Gummiplantagerne veg for dyb grøn Jungle, der dækkede Bjergene som en kæmpemæssig, tæt Paryk — Hjemstedet for Malayas Urindvaanere: Sakaierne; de trænges dybere og dybere op i de store Skove af den fremadskridende Civilisation for at jage de attraaede Vildsvin med Pusterør og Giftpile. —

Knapt en Time efter, at vi havde forladt Penang, passerede vi Kota Bharu — Hovedstaden i den selvstændige Malaystat Kelantan, hvor Malayfædre gjorde det for hundrede Aar

En af Imperial Airways Maskiner af Atalanta-Typen, der flyver mellem London og Østen, paa Flyvepladsen i Penang.

siden. Mellem udstrakte Kokosnødplantager laa deres smaa, maleriske Landsbyer, og langs den graagule Flod, hvor Krokodillerne solede sig paa Mudderbankerne og Aber legede Tagfat i Trækronerne, saas brune Palmebladshytter bygget paa Pæle.

Vi fløj lavt over Kysten, og milevidt øjnede man kun hvidt Sand og i Tusindvis af Kokospalmer, som svajede i den kølige Morgenbrise. De maleriske malayiske *prauws* stod ud fra Kysten bemandet med indfødte Fiskere, og saasnart de var over den stærke Brænding, satte de Sejl mod det aabne Hav — det var det sidste Land, vi saa, før vi stod ud over den siamesiske Golf. De 250 miles tilbagelagde vi paa smaa to Timer og øjnede omsider Cap Cambodia, for snart efter at svæve over Fransk-Indo-Kina.

Landet var her gennemskaaret af Kanaler og Floder paa Kryds og tværs. Saa langt Øjet rakte, saa man kun Rismarker, dybgrønne, lysegrønne, gullige og lysebrune. Oppefra lignede de overrislede Flader kæmpemæssige Spejl, og hvor Rismarkerne var anlagt op ad Bjergskraaningerne, lignede de store, blanktpolerede Trapper. Lavere og lavere gik *Dorado*, og i meget ringe Højde fløj vi over Mekong-Flodens Delta — den mægtige Vandaare, som løber gennem hele Indo-Kina helt oppe fra Yunnan i det sydlige Kina ned til Saïgon, Hovedstaden i Fransk-Indo-Kina.

Ikke saa snart havde vi landet paa den store, cementerede Aerodrom, før nøgne, brune Annamiter kom løbende med store Aluminiums-Tanke og fyldte Benzin paa. Inde i Indo-Kina's Flyveklub forfriskede vi os med isafkølede Drikke og saftige tropiske Frugter, mens et Par Herrer fra Cook's i fristende Toner gjorde alt for at faa den engelske Dame og mig til at besøge *Angkor Wat*, den verdensberømte Tempelby oppe i Indo-Kinas Jungle.

Men jeg havde tidligere besøgt Tempelruinerne under en Tur fra Siams Grænse, og den engelske Dame vilde ikke dertil af den simple Grund, at hun ikke kunde benytte Aeroplan til Turen. Der var heller ikke Tid til at gaa en Tur ned ad Saïgons saa typisk franske Boulevarder i Skyggen af fintbladede Casuarina-Træer eller drikke Apéritif paa en af de utallige Fortovscaféer. Blot tre Kvarter varede Opholdet, og da Maskinen havde faaet fyldt de store Tanke, startede vi igen for fuldt Drøn — Hans Britiske Majestæts Post kan ikke vente.

Næste Maal paa Turen var Tourane i Annam — Provinsen i Bag-Indien med sin egen Kejser, der fører stort Hof, og hvis storstilede Tempelprocessioner og Troppeparader kalder Tanken hen paa det gamle Kejserhof i Peking.

Hurtigt lagde vi Mekong-Deltaet bag os og fløj i nordlig Kurs over kultiveret Land og Gummiplantager. Men snart efter forsvandt Plantagerne, og Junglen laa dyster og mørk under os. Efterhaanden som Bjergene rejste sig højere og højere, steg vi. Det begyndte at blive skyet, og vi klatrede endnu nogle Hundrede Meter opad — op under den blaa Himmelhvælving.

Skyerne under os gav Regn, og da vi senere steg nedad igen, glinsede den store Jungles Trætoppe af Væde. Man siger, at ingen andre Steder i Verden findes saa mange vilde Dyr pr. Kvadratkilometer som i den østlige Del af Fransk-Indo-Kina. Og naar man kiggede ned i Dybet, mens Maskinen for fuld Fart foer henover den majestætiske, men ugæstfrie Jungle, kunde man levende forestille sig, hvilken Skæbne, der ventede den Ulykkelige, som blev tvunget til at nødlande her.

Omsider steg vi helt op til 12.000 Fod for at komme klar af den høje Bjærgkæde, der omgiver Tourane. Gennem et Hul i Skymassen skimtede vi Havet, og mens Maskinen langsomt gled nedad mod Jorden, ud af Skyerne, saa man tydeligt Annams palmesmykkede Kystlinie med Tourane smukt beliggende i en Bugt ved det kinesiske Hav.

I Tourane maatte vi gøre Ophold for Natten. *Dorado* blev trukket ind i den store Hangar af et Hold brune, halvnøgne Annamiter med brede og smilende, mongolske Ansigter, og i en Auto kørte de to Flyveofficerer, den engelske Dame og jeg ind til Byen. Vi blev begge mindede om, at Maskinen startede ved Daggry for at tilbagelægge den sidste Etappe til Hong Kong i eet Stræk.

(Fortsættes i næste Nr.)

En Moth-Hydroplan tilhørende The Royal Singapore Flying Club bliver trukket paa Land af Indfødte.

PAA FLYVESKOLE

(Fortsat fra Side 6)

højt op, dels for at øve sig i at tælle til fem; særligt det sidste synes at være svært, men det kommer ogsaa med Øvelsen. Mærkelandingerne bliver bedre og bedre, selv fra større Højder end tidligere; Natflyvning hører ogsaa til Prøverne; Træningen hertil begynder først ved Solnedgang og fortsættes, medens Tusmørket sænker sig over Landet, og Lysene tændes paa Gader og i Huse, et pragtfuldt Syn med den vide Udsigt. Flyvning efter Kort er nødvendig til Langturen, saa ogsaa dette maa man øve sig i.

Endelig kommer selve Prøverne, alt med behørig Kontrol, Eksamenskommission, Barografer etc.; Ottetallerne og Mærkelandingerne overstaas, Stigeprøven og Kunstflyvningen kritiseres, Langturen med den medbragte Mad og de to Mellemlandinger afsluttes, saa jeg endelig kan faa Vingen paa Brystet — jeg er Flyver.

—z.

TEMPELHOF I NY SKIKKELSE

NAVNET TEMPELHOF var kendt af enhver Berliner i Aarene før Verdenskrigen. Det var den vældige Eksercerplads i den sydlige Del af Byen, hvor de store Kejserparader fandt Sted. Da Fredsslutningen berøvede Tyskland sin Militærmagt, fik den Lov til at ligge ubenyttet hen, og en Del af Pladsen blev til Byggegrunde, men da den første spæde Lufttrafik tog sin Begyndelse, blev der atter Brug for det store, flade Areal. En bedre beliggende Plads til Lufthavn ved Kontinentets største By kunde ikke tænkes, og som Aarene gik, vandt Navnet Tempelhof Ry som et af de største Centrer for Lufttrafiken.

Tilvenstre: Lufthansas Kontorbygninger. — I Midten: Forhallen og den 100 m lange Ekspeditionshal.

Det var ikke meget, der i Begyndelsen karakteriserede Tempelhof som værende en Lufthavn. I 1923 blev der bygget to ret primitive Træhangarer, hver paa 50×20 m, og det var et stort Fremskridt, da der et Par Aar senere paabegyndtes Bygningen af en stor langstrakt, muret Hangar. De to store tyske Lufttrafikselskaber, som eksisterede paa dette Tidspunkt, og som forøvrigt kæmpede drabeligt om Ruterne, maatte tage til Takke med meget beskedne Ekspeditions- og Kontorlokaler. Det ene Selskab maatte nøjes med Plads i en Ende af Hangaren, medens det andet havde til Huse i en Træbarak, hvor der foruden Lufttrafikselskabets Ekspeditionskontorer ogsaa var Havnekontorer og Restauration. Det sidste ikke at forglemme. Det var et Par mindre, trøstesløse Rum, der vendte ud mod Flyvepladsen — og udenfor var der nogle enkelte Borde med ternede Duge. Det var hele Herligheden.

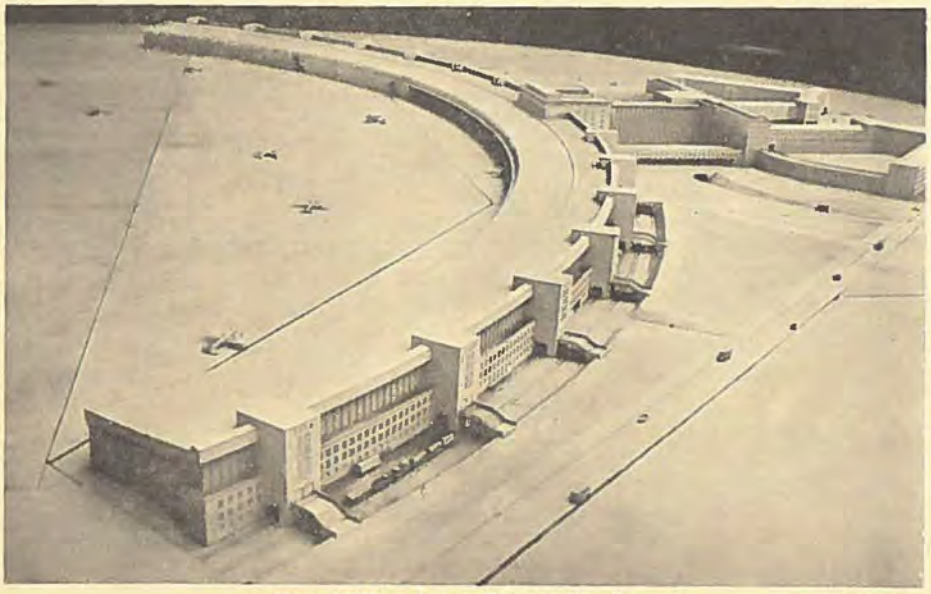
I Sandhedens Interesse maa det siges, at Tilstrømningen af Passagerer heller ikke var overvældende, navnlig naar man tager de mange Luftruter i Betragtning. Aaret 1925 kunde ikke opvise mere end 9000 ankomne og afgaaede Passagerer.

Men Tilliden til det nye Befordringsmiddel skabte efterhaanden en virkelig Lufthavn. Nye Hangaranlæg blev bygget, en imponerende Administrationsbygning blev rejst, nye Vejanlæg førtes igennem, og Sporvogne og Undergrundsbane blev lagt helt ud til Flyvepladsen. Tempelhof skulde være en moderne Lufthavn — og den blev det. Det er ikke mere end fem, seks Aar siden, det hele stod færdigt i sin nuværende Skikkelse — og nu skal det hele bygges endnu større. De senere Aars voldsomme Stigning af Luftruternes Befordringsmængde kræver endnu mere Plads. De 9000 Passagerer fra 1925 var i 1934 steget til 123.000, i 1935 til 174.000 og i 1936 til 220.000. Den tidligere Eksercerplads er blevet til et af Europas største Centre for den civile Lufttrafik.

Det er Rigspræsident Hitler selv, der er fremkommet med Tanken om at udvide Bygningsanlægene paa Tempelhof, og Forberedelserne hertil paabegyndtes i Foraaret 1936 under Ledelse af Arkitekten, Professor, Dr. Ing. Ernst Sagebiel, der har bygget Rigsluftministeriels store Kompleks i Berlin.

Naar hele det vældige Bygningsværk er fuldført, vil Berlins Lufthavn være den mest imponerende i Verden.

Det første, der møder Luftpassageren, der kommer inde fra Byen, er en cirkelformet Plads paa 250 m i Diameter, omgivet af fireetages Bygninger, der skal rumme Deutsche Lufthansa's mange forskellige Administrationskontorer foruden andre af den tyske Luftfarts Kontorer. Fra denne Plads kommer man ind i en 90 m lang og 80 m bred Forgaard, hvis ene Side afgrænses af den 92 m lange, 30 m høje og 9 m brede Forhal. Facaden dannes af en stor Arkade, hvor paa een Gang 100 Biler kan aflæsse



Den 1200 m lange Hangarbygning.

Passagerer, uden at disse kommer ud i Regn eller Blæst. Selve Forhallen, der strækker sig op gennem 4 Etager, er ligesom en almindelig Banegaardshal indrettet med Kiosker, Billetkontorer, Vekselkontorer o. s. v., og fra Forhallen kommer man ind i den egentlige Ekspeditionshal, der er forbeholdt de Luftrejsende. Denne er ligesom alt det øvrige af enorme Dimensioner. Dens Længde er 100 m, Bredden er 50 m og Højden 19 m, og Pladsen maa vel nok siges at være rigelig, selv om den ogsaa er delt saaledes, at Passagererne til og fra Udlandet holdes adskilt fra de indenlandske Passagerer.

Straks man kommer ind i Ekspeditionshallen, lægger man Mærke til den modsatte Væg, der i hele sin Udstrækning bestaar af Glas. Gennem dette vældige Vindue kan Passageren, medens Ekspeditionen foregaar, følge det myldrende Liv derude paa selve Flyvepladsen. Man kan se Maskinerne, der holder parat til at modtage de rejsende, og man kan følge Kæmpeluftlinernes Starter og Landinger. Allerede inden han er kommet ud til sin Maskine, har han faaet et Indtryk af Lufttrafikens Mangfoldighed.

Fra Ekspeditionshallen gaar Vejen ud til den overdækkede Perron, der vender ud til selve Flyvepladsens Startbane. Den overdækkede Perron er 380 m lang, og her kører Trafikflyvemaskinerne op, naar de lander, og her kører de hen fra Hangarerne for at vente paa deres Passagerer. Indenfor hele Verdens Lufttrafik er der noget helt nyt, at Indstigning og Afsætning af Passagerer kan finde Sted under Tag. Perronen er bygget, saa den danner en svag Kurve, og den er saa rummelig, at mindst en halv Snes af de aller største Trafikflyvemaskiner kan manøvrere derinde. Den 380 m lange Peron udgør den midterste Del af en næsten 1200 m lang Hangarfacade, der er bygget i en svag Kurve, og som til begge Sider af Perronen rummer Hangarerne. Taget paa den 1200 m lange Hangarbygning bliver indrettet som Tilskuerplads for 60.000 Mennesker, og hver eneste Plads skal nok blive optaget den Dag, Indvielsen af det nye Bygningsværk finder Sted.

Naar det hele staar færdigt, vil det være en værdig Milepæl i Flyvningens Udvikling, og det betydelige Arbejde, som Tyskland har gjort for at fremme den civile Flyvning, vil forhaabentlig bære saa rig Frugt, at den kolosale Nybygning paa Tempelhof slet ikke vil vise sig at være for stor.

Ventilløse Flyvemotorer

DET engelske Bristol Aeroplane Co., der fornylig har paabegyndt Fremstilling af ventilløse Flyvemotorer i større Serier, har længe arbejdet paa at skabe en saadan Flyvemotor.

De indledende Arbejder blev foretaget allerede i 1926, og lige fra Starten var det engelske Luftministerium interesseret i Planerne, der gik ud

paa at konstruere en ventilløs, luftkølet Motor, der egnede sig til Brug i Flyvemaskiner. Ventilløse Motorer var ganske vist ikke noget nyt paa det Tidspunkt, men der var alligevel langt igen, inden man kunde anvende dem i Luftfartøjer. Med en enkelt Cylinder foretoges der over 20.000 Timers Prøver, og Resultatet af Forsøgene blev »Bristol« Perseus ventilløse Flyvemotor, der blev færdig i 1933, og Aaret efter fremkom Typen Aquila.

Begge disse Motortyper har med tilfredsstillende Resultat været prøvet paa Jorden i over 4000 Timer og i Luften mere end 3250 Timer, af hvilke største Delen skyldes Flyvetimer hos Imperial Airways. Perseus Motoren har ogsaa bestaaet sin Prøve i Canada, hvor den under vanskelige klimatiske Forhold har været anvendt af det kanadiske Flyvevæsen, og i England har den ved Luftministeriets Mellemkomst været benyttet i Royal Air Force's Vickers »Vildebeest« Maskiner.

Perseus Typen er en nicylindret, luftkølet Stjernemotor, der udvikler 715/745 B.H.K. ved 2400 O/M. i 1980 m. Dens største Ydelse (ikke over 5 Minutters Varighed) er 860/890 B.H.K. ved 2750 O/M. i 2130 m.

Bristol er imidlertid ikke blevet staaende ved ovennævnte to ventilløse Typer. I adskillige Aar har Firmaet holdt paa, at man med en 9-cylindret Stjernemotor kunde komme op paa Ydelser omkring 1000 H.K. (hvad den sidste Pegasus Type bl. a. har vist); men Fremtidens Flyvemaskine vil højst sandsynligt kræve Motortyper, der er dobbelt saa kraftige. Da Prøver og Forsøg imidlertid har vist, at der var store Vanskeligheder forbundet med at anvende Cylindre med mere end 146 mm Boring, besluttede man at bygge en Motor med to Rækker Cylindre.

De væsentligste Indvendinger, der kan rettes mod den almindelige Stjernemotor med dobbelt Cylinderrække (baade med Hensyn til Konstruktion og Vedligeholdelse) er det mere komplicerede Ventilsystem og den forøgede Vægt pr. H.K. Ved den ventilløse Motorkonstruktion slipper man langt lettere over Vanskelighederne, — den ekstra Række Cylindre forøger kun i meget ringe Grad den i Forvejen meget enkle Konstruktion; Vedligeholdelsesproblemer eksisterer slet ikke; Fremstillingen er hurtigere og billigere, og der opnaas Vægtbesparelse paa Grund af den kompakte Konstruktion.

Ud fra disse Forudsætninger konstruerede man derfor Hercules Typen med fjorten Cylindre i to Rækker, og de første Prøver fandt Sted i 1936. Der blev ikke offentliggjort noget om Resultaterne af Prøverne, men saa meget kan dog siges, at der var yderst faa Begyndervanskeligheder, saaledes at Motoren kunde komme med paa Luftfartsudstillingen i Paris i November Maaned forrige Aar, hvor den vakte en ikke ringe Opmærksomhed paa Grund af sin egenartede og enkle Konstruktion, og fordi den tillige var den kraftigeste af de udstillede Motortyper.

Cylindrene i Hercules Motoren afviger ikke meget fra Pegasus Motorens. De har i Virkeligheden samme Boring og Slaglængde, nemlig henholdsvis 146 mm og 165 mm. Som det fremgaar af hosstaaende Billede, er hver af de bageste Cylindre anbragt udfor Mellemrummet mellem to af de forreste.

Motoren er gearet og indrettet til Anvendelse af Havilland-Hamilton stilbare Propel. Den er forsynet med Supercharger, og Prøverne har givet følgende Resultater:

Største Ydelse i Starten 1240/1290 H.K. ved 2650 O/M.

Største Ydelse under vandret Flyvning (ikke over 5 Minutter) 1325/1375 H.K. ved 2750 O/M. i 1220 m.

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Medlemsmødet
d. 15. Oktober
afholdes paa
Hotel Phønix, Bredgade 37,
ikke som meddelt i »FLYV« Nr. 8 i Selskabets Lokaler.

Foredrag
Fredag d. 17. Septbr. Kl. 8.
Hotel Phønix, Bredgade 37.
Ingeniør **G. Krebs:**
En gammel Balonskipper snakker Balon.

Douglas DC-3 Trafikflyvemaskine »Ibis«

Ovenstaaende bringer vi et Billede af en Douglas DC-3 Trafikflyvemaskine »Ibis« tilhørende K.L.M., Amsterdam. K.L.M. har bestilt 11 af denne Type hos Douglas Aircraft Corporation, de skal benyttes paa Ruten Amsterdam—Batavia og indgaar i den ordinære Trafikflyvning, efterhaanden som de bliver afleverede fra Fabriken.

NY SPORTSFLYVEKLUB

EN ny Sportsflyveklub er under Dannelse i København. Klubben, hvis Navn er ACTIV, tæller foreløbigt ca. tredive Medlemmer, men er i stærk Udvikling. Dens Formaal er at fremme Interessen for Sportsflyvning i Danmark, og det er Hensigten, naar de tilstrækkelige Midler er til tilstede, at indkøbe en Taylor Cub og derpaa lade Medlemmerne uddanne til Sportsflyvercertificatet.

Klubbens Formand er Hr. H. Jensen, Blegdamsvej 60, Kbhvn. Ø. og dens Kasserer Hr. R. Olsen, Vennemindevej 53, Kbhvn. Ø.

»FLYV« haaber paa »god Vind« for den nye Klub, selvom Udsigterne til at faa anskaffet en Sportsmaskine vel egentlig ikke kan siges at være de allerlyseste lige i Øjeblikket, saaledes som den almægtige Valucentrals Stilling er til dansk Privatflyvnings berettigede og vel underbyggede Krav om at faa lukket Porten, der stænger for Indførelsen af nye Privatmasiner, bare en lille Smule op.

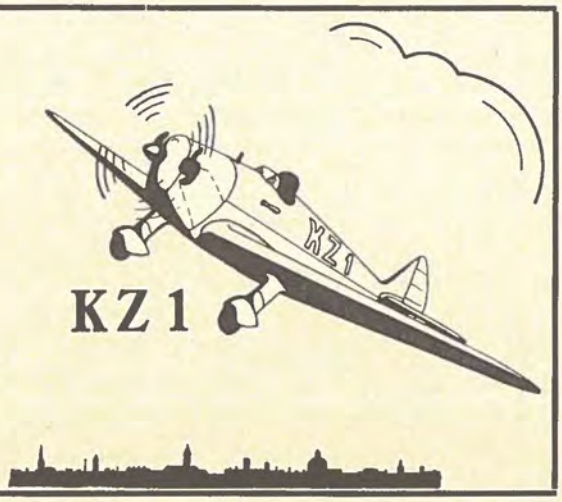
Og det varer vel endnu en rum Tid, inden projekterede Cub-Fabrik ude i Kastrup kan begynde sin Virksomhed!

FLYV haaber endvidere, at den nye Klub, som alle andre danske Flyveklubber, vil tilslutte sig DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB, det midtsamlende Punkt for alle Flyveinteresser her i Landet.

Rhönsperber som »Motorsejler«

Schweizeren Spahni har indbygget en Svagmotor, en 4 Cyl. Alpha-Motor paa 15 HK., i sit Rhönsperber-Plan og har gennemført en Prøveflyvning, landede ved en Svæveflyvergruppe og tankede og fløj videre efter en Gummitovstart.

Flyvemaskiner
bygges
vedligeholdes
repareres
KRAMME - LUFTHAVNEN
KASTRUP 868



BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

NYT SVÆVEPLAN

SØNDAG den 1. August d. A. saas et nyt Svæveplan i Luften over Militærets Ekscercerplads ved Vordingborg. Planet repræsenterer et ualmindeligt godt Stykke Arbejde. Det er nu snart et Aar siden, en ung Mand, Henri Fugl, Søn af Handelsgartner Axel Fugl, Vordingborg, begyndte paa Bygningen af en Stamer-Lippisch-Zögling i en gammel Stald i sin Faders Gartneri. Naar Arbejdet i Gartneriet var færdigt om Aftenen, saa tog den unge Mand fat, og mange er de Nætter, da Lyset i Værkstedet brændte endnu ved Midnat.

Resultatet er som sagt, at der fremstod et ualmindelig smukt Svæveplan. Maskinen er en omkonstrueret St.-L.-Zögling. Det er forsynet med Stræbere i Stedet for den sædvanlige Bardunopspænding, og der er bygget en Baadkrop omkring Kropstellet, en Krop af en ganske særlig god Form, ret lang som den er. I alt er der arbejdet ca. 1500 Timer under Fabrikant Hans Axels Tilsyn.

Søndag Formiddag indfløj Hans Axel Planet, hvorefter Poul Olsen og undertegnede foretog en Del Flugter i indtil ca. 200 m's Højde. Vi var alle forbløffede over de usædvanligt gode Flyveegenskaber, der er saaledes ingen Tvivl om, at det er den bedst flyvende Stamer, der endnu er bygget herhjemme. Glidetallet er betydelig højere, naar Planet som her er afstivet med Stræbere, end naar man anvender Bardunopsænding. Efter Indflyvningen begyndte Henri Fugl Skolingen med sit smukke Svæveplan, og det varer næppe længe, før han flyver Luften tynd over Vordingborg.

Knud Flensted Jensen.

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn. N.

Fra Dansk Svæveflyver Union

Til Svæveflyvestævne i Køge.

SØNDAG den 8. August afholdt Køge Svæveflyveklub sit første Flyvestævne. Der var Deltagelse fra Slagelse Flyveklub, Haslev Flyveklub, Vordingborg Flyveklub, Dansk Luftsport, København, Køge Svæveflyveklub og et nybygget Plan fra Lyngby. Stævnet var besøgt af godt 4000 Mennesker, der interesseret fulgte Flyvningerne, der var meget vellykkede, særlig Beundring vakte Vordingborgs nybyggede Stamer og Lippich med Stræber, der viste sig at have ualmindelig gode Flyveegenskaber, den fløj saaledes 3,50 Minut efter Udløsningen.

Resultaterne af de forskellige Konkurrencer blev:

Varighedsflyvning.

Nr. 1. Slagelse Flyveklub ved Carl Johansen, København.

Nr. 2. Haslev Flyveklub ved S. Sjøholm, København.

Mærkelanding.

Nr. 1. Vordingborg Flyveklub ved Poul Olsen, Vordingborg.

Nr. 2. Dansk Luftsport ved W. Dannerfjord, København.

En ekstra Præmie for den smukkeste Flyvning blev vundet af Poul Olsen, Vordingborg. Efter Flyvningen samledes Flyverne til fælles Kaffebord og Præmieuddeling, og den vellykkede Dag sluttede med en munter Svingom.

DANSK SVÆVEFLYVER-UNION afholder sit aarlige Repræsentantskabsmøde paa Hotel Bristol i Odense Søndag den 3. Oktober 1937. Dagsorden efter Lovene.

KALUNDBORG melder sig nu ogsaa blandt interesserede Svæveflyvere. Der bliver i disse Dages startet en Svæveflyverklub, og alle Oplysninger om Indmeldelse faas hos Overpakmester J. Alfr. Jacobsen, Vestre Havnevej 14, Kalundborg.

LIGELEDES har vi fra Nordborg paa Als modtaget Anmodning om at være medvirkende til at starte en Svæveflyverklub der. Oplysninger om Indmeldelse o. l. faas hos Mekaniker Frederik Christensen, Mels, pr. Nordborg (Als).

K. Flensted Jensens nye Modeller:
Svæveplan, *Tegning* med trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00
Motormodel, *Tegning* m. trykt Byggevejledning og Materialeliste.. Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00
Eneforhandler:
RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup
Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

DØDSFALD

PLUDSELIG kom Budskabet om, at Maskinmester Viggo Petersen, Køge, var forulykket ved en Motorulykke.

Vi har der mistet en af vore bedste Kammerater en ualmindelig dygtig og afholdt ung Mand, fatter ikke, at vi ikke skal være sammen med ham mere, at han har forladt vore Rækker.

Viggo Petersen blev kun 30 Aar, han har sejlet i flere Aar og været Jorden rundt et Par Gange. For et halvt Aar siden blev han fast ansat ved De Danske Statsbaners Overfart ved Helsingør-Helsingborg, da Døden nu har afbrudt hans Karriere. Ære være hans Minde.

SVÆVEFLYVERNYT

Den første nationale italienske Svæveflyverskole er blevet aabnet ved Asiago.

Varighedsrekord for kvindelige Svæveflyvere.

Den polske Svæveflyverske Wanda Miodlokowska har fløjet 24 T. 15 Min.

En ny Sejrsmodel

Motormodellen »GLORIA«
Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50
Samme Model som „BABY":
Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50
Ny illustreret Prisliste.
Sendes mod 15 Øre til Porto.
Model Materiale » Tarm

Eneforhandler for Danmark:

ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB

FARVERGADE 16 · KØBENHAVN K.

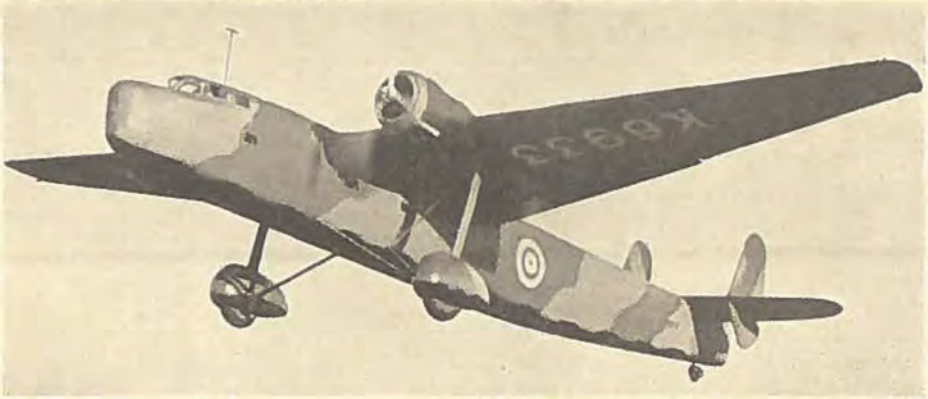
Hurtige, langtrækkende Bombeflyvemaskiner

DET engelske Luftministerium har frigivet Oplysninger om fem af de nyeste Bombemaskiner, tre mellemtunge og to tunge. Den hurtigste af Gruppen er det tomotorede Bristol Blenheim Monoplan, der er bestilt i et meget stort Antal til Royal Air Force. Med fuld militær Last har Blenheim Monoplanet i ca. 4.500 m opnaaet en Hastighed paa 448 km/T, og den er saaledes den hurtigste Bombemaskine i Verden. Den har to Mercury Motorer à 840 H. K., og Propeller med stilbare Blade. I en Højde af ca. 7000 m er dens største Hastighed ca. 440 km/Tim., og den Tophøjde er godt og vel 10.000 m. Fuldt lastet vejer Maskinen ca. 6000 kg. Den kan flyve en Strækning paa 1600 km. Dens defensive Bevæbning er to Maskingeværer helt forude og to lige bagved Planet. Besætningen bestaar af 3 Mand.

Vickers Wellesley.

Naar man tager den mindre Motorstyrke i Betragtning er den eenmotorede Faircy Bombemaskine lige saa bemærkelsesværdig. Den har en 990/1050 H. K. Rolls-Royce Merlin Motor, og dens Hastighed i 5000 m er 411 km/Tim. Fuldt lastet vejer den 5.500 kg, og kan som saadan gennemflyve en Strækning paa 1800 km.

Den tredie af de mellemtunge Bombemaskiner er Vickers Wellesley, der er udstyret med en Bristol Pegasus XVIII Motor. Under Prøverne har Wellesley opnaaet en Hastighed paa 364 km/T. i 5.800 m, og i 6.800 m, som den naaede paa 21,5 Min., var Hastigheden 360 km/T. Dens største Højde med fuld Last er 10.800 m.



Handley Page „Harrow" Bombeflyvemaskine.

Med en Fuldvægt paa 5.450 kg har Wellesley under en Prøve gennemfløjet en Strækning paa 2.110 km med en Hastighed af 297 km/T. (i 5000 m). Hvor stor en Bombelast, der kan medføres, kan ikke oplyses, men at den maa være temmelig betydelig, kan man skønne deraf, at Maskinens Tomvægt er 3.100 kg, medens Lasteevnen (Besætning, Brændstof, Vaaben og Ammunition) er sat til 3.120 kg.

Det engelske Luftministerium hævder, at Wellesley er i Stand til at kunne gennemflyve en Strækning paa 12.800 km uden Melemlanding, naar den foruden Besætningen udelukkende lastes med Brændstof.

Begge de tunge Bombemanskiner — Armstrong Whitworth Whitley og Handley Page Harrow — kan præstere Hastigheder paa ca. 360 km/T. Den tungeste af dem er Harrow, der fuldt lastet vejer 11.700 kg. Den har to Bristol Pegasus XX Motorer. Største Flyvestrækning med fuld Last er 2940 km. Whitley Bombemaskinen har to Siddeley Tiger Motorer, og den kan transportere en Nyttelast paa ca. 3.500 kg over en Distance paa 2400 km.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Lærred
Krydsfinér
Plexiglas
Propeller
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

VI BYGGER EN MODEL

Af Per Weishaupt.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Bly smeltes ned i det borede Hul i Næsen, naar Kroppen er næsten færdig, og man ved, hvor Tyngdepunktet skal ligge. Helt nøjagtigt kan man ikke altid faa det, og det er rart at kunne variere Blyvægten. Derfor anbringer vi lidt for lidt Bly i Næsen og kommer Resten ned i et lille Kammer, som f. Eks. laves ved at sætte et lille Stykke 1 mm Krydsfiner under Hovedbjælkerne i Kroppen mellem Næsen og det forreste Spant. (Fig. V.). Beklædningen skæres lidt op ovenover, saa at man lige kan komme til at lægge Bly derind eller tage det ud. Man opnaar, at der ikke sidder noget Bly udenpaa og laver Modstand.

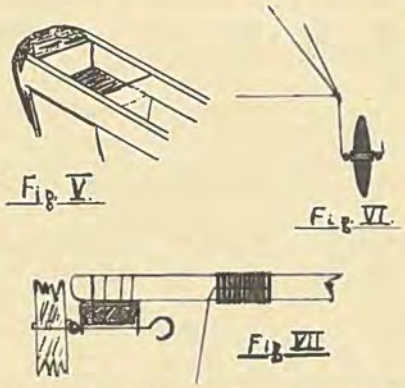
Samling af Kroppen: Kroppen samles lettest i flere Trin. Man kan for Eksempel først sætte Hovedlisterne paa Næsen og saa anbringe Spanterne, idet det hele ligger med Bunden i Vejret. Senere sætter man Resten af Listerne paa. Men det afhænger meget af den enkelte Models Konstruktion. Det er af og til nødvendigt at sætte en lille Stift igennem Bjælkerne ved Næsen. For at de ikke skal flække, kan man gøre dem lidt vaade i Forvejen. Gummibaand er ofte til stor Hjælp under Samlingen, ligesom det af og til kan betale sig eller er nødvendigt at bygge Bedding.

Andre Konstruktioner:

Ud over den omtalte Konstruktion er der naturligvis andre, bl. a. den flade Krop (Flensted Jensen, Winkler Junior og Grosse Winkler). Den skal helst opbygges paa en simpel Bedding af Søm og smaa Træstykker.

Naar Kroppen er tør, og man har forvisset sig om, at den er lige, sættes Højstartskrog, Tværpinde til Gummibaandene, Krydsfinerstykker og eventuelle andre Ting paa. Dernæst fastsættes Rorene. Det kan af og til betale sig at beklæde dem delvis først, men det afhænger af Modellen. Rorene sikres med nogle Besnøringer. De skal sidde absolut lige. Man faar hurtig Øvelse i at se, om de gør det, bl. a. ved at kigge hen ad Kroppen og sammenligne de to Halvdele. — Er Modellen en Motormodel, skal der Understel, Propel og Gummi paa.

Understellet er som Regel af Pianotraad. Paa smaa simple Modeller er



der bare to fritragende Ben, paa de større kan Understellet være mere indviklet. De enkelte Stykker skal bøjes i Form og tilpasses nøje, før de bliver loddet. For at faa Hjulet til at løbe let, sætter man et tyndt Metalrør i til Akslen. Enderne bøjes skarpt op med en Tang. (Fig. VI). Selv paa større Modeller finder man fritragende, moderne Understel, bygget op af tykkere Traad og Træ eller Bambus, samt med strømlinieformet Beklædning (Schelhassejager).

Propellen laves af det angivne Træ, f. Eks. Ahorn, El eller lignende efter den i forskellige Bøger angivne Metode. Se for Eksempel Flensted Jensen »Modelflyvning«. Propelakslen laves af Pianotraad af det angivne Tværsnit. Det er meget nødvendigt, at den løber let i sit Leje. Ved mindre Modeller sættes der smaa Perler ind og ved større Modeller Kuglelejer. Nogle Propeller har Friløb. Ellers skal Propellen sidde fast paa Akslen, og det sker paa smaa Modeller ved, at man bøjer Akslen om med en Tang. Har man Kugleleje med tyk Aksel, kan man f. Eks. have Skruegang, saa at Propellen spændes fast mellem to Møtrikker. Saa kan man hurtigt skifte Propel. Stokmodellernes Leje er gerne et Stykke Metal bøjet i Vinkel. Det betaler sig at sætte et Stykke Træ ind, saa Lejet ikke bliver bøjet ved haarde Landinger. Fig. VII.

Gummiet fastsættes i den ene Ende paa Propelakslen, der har et Stykke Ventilgummi paa til Beskyttelse af Gummiet. Det samme har Krogen ude i Halen. Man maa sørge for at have et lille Hul ude ved den bagerste Krog i Kropsmodeller, saa at man kan komme til at hæfte Gummiet af og sætte det paa.

Besnøringer udføres med Kinesertraad eller noget andet stærkt Garn. Vindingerne skal ligge ganske jævnt og lige op ad hinanden. De oversmøres med Lim.

(Fortsættes i næste Nr.)

Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,
Vesterbrogade 60.

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

Hvem der vinder Pokalerne, ved vi ikke; men at det bliver med Sv. Herborgs Konstruktioner, det er vi overbeviste om. Svæveplanet SV-H1 (Spændv. 148 cm) slog ved „Flyv"s Landskonkurrence alle bestaaende Rekorder med en officiel Tid paa 8 Min. 57,6 Sek., beregnet Tid ca. 1 Time. Distance 9050 m (Skandinavisk Rekord). Byggesæt af fineste Materialer med god Tegning, letforstaaelig Byggeanvisning, Dopecelluloid, Lim samt en spec. SV-H1 Præmiekonkurrence, for kun **Kr. 6,50.** Let at bygge, let at trimme, den er kort sagt helt rigtig, og saa er den billig. Eneforhandler: **Dansk Modelflyveindustri, Skjern.** — Vor Prisliste er gratis.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

NYT FRA ALLE LANDE

Den engelske Konges nye Luftfartøj.

DET britiske Air Council har fornylig indkøbt en ny Airspeed Envoy til Brug for den kongelige Familie. Kong Georg benyttede Maskinen første Gang forleden Dag under en Inspektionsflyvning fra Slottet Windsor til Drengelejren ved Southwold. Maskinen, som vi bringer et Billede af taget under Indflyvningerne ved The Aeroplane Armament Experimental Etablishment ved Martlesham Heath, har en Marchfart paa omkring 200 m.p.h.

Airspeed Envoy.

—o—

Stor kombineret engelsk Flaade- og Luftøvelse.

MIDT i Juli blev der afholdt en stor kombineret Øvelse mellem Sø-, Hær- og Luftstyrker ovre paa den engelske Sydkyst, og Øvelsen havde til Formaal at undersøge, hvilke Muligheder en Angriber har for at naa ind og bombardere bl. a. Portsmouth og Plymouth.

Angriberen raadede over en ret stor Flaadestyrke Krydsere, Jagere og de to Hangarskibe »Courageous« og »Furious«, mens Forsvareren kun havde faa Skibe men en stor Luftstyrke samt Kystbatterierne til sin Raadighed.

Øvelsen var til at begynde med begunstiget af godt Vejr, og det lykkedes hurtigt Forsvarerens Luftstyrker at lokalisere de angribende Skibe om Dagen. Særlig gik det ud over »Courageous«, der blev Genstand for flere vellykkede Luftangreb, der tydeligt viste, hvor udsatte denne den mest saarbare af alle Krigsskibstyper er overfor velførte Angreb fra Luften.

Om Natten mistedes tildels Følingen med de angribende Skibe, og flere af Byerne paa Sydkysten blev angrebet af »fjendtlige« Flyvere og Krydsere med godt Resultat. I Natøvelsen indgik en Mørkelægning af Portsmouth, som blev overværet af Indenrigsministeren Sir Samuel Hoare.

Den næste Dag skiftede Vejret og blev regnfuldt og stormende, saa Luftfortøjerne maatte indstille deres Virksomhed og overlade Skibene Valpladsen og beviste derigennem, at endnu er den Dag ikke kommet, da Luftfartøjer kan erstatte Krigsskibe selv i Kystfarvande.

Iøvrigt viste Øvelsen til Evidens, hvor vigtigt Samarbejdet mellem de tre militære Tjenestegrene er netop ved Kystforsvaret. Et Kystforsvar kan ikke etableres alene ved en Flaade eller ved en Hær eller ved en Luftstyrke, men kun ved et intimt Samarbejde mellem disse tre Vaaben.

Denne Lære gælder ogsaa i Danmark.

—o—

Udvidelsen af Royal Air Force.

I Maj 1935 besluttedes det som bekendt at udvide den engelske Luftflaade meget betydeligt i Løbet af de kommende Aar, og nu er denne Udvidelse næsten tilendebragt. Royal Airforces Hjemmestyrke bestaar nu af 123 Eskadriller med ialt 1542 Luftfartøjer i første Linie, saaledes at der kun mangler 4 Eskadriller og ca. 200 Luftfartøjer i den projekterede Styrke paa ialt 127 Eskadriller og 1750 Maskiner.

3500 Flyvere og 22.500 Mekanikere er blevet indrulleret og uddannet, hvorved de personelle Rammer er blevet udfyldte.

Antallet af Enheder er i Jagereskadrillerne blevet forøget fra 12 til 14 Maskiner, i Rekognosceringseskadrillerne fra 9 til 18 og i de fleste Bombeeskadriller fra 8 til 12.

Foruden dette Liniemateriel er der naturligvis et stort Antal Maskiner i Reserve eller under Bygning, men dette Antal maa ikke opgives.

—o—

Nu Luftbasis paa Ceylon.

ET nyt Led er ved at blive smedet i den militære Kæde, der binder det britiske Imperium sammen til en Enhed. Ved Trincomale paa Østkysten af Ceylon er der ved at blive bygget en ny militær Lufthavn til 400.000 £, og det er Tanken, at der her til Stadighed skal være stationeret en Flotille Luftfartøjer fra Royal Air Force. Iforvejen er Byen udrustet som Flaadebasis.

—o—

Nye engelske Antiluftkrydsere.

UNDER Middelhavskrisen 1935—36 fremkaldt af den italiensk-abessinske Krig blev to gamle engelske Krydsere »Coventry« og »Curlew« i al Stilhed ombygget til Antiluftkrydsere, idet deres gamle Armering paa fem 15 cm Kanoner blev taget ud og erstattet af ti 10 cm Antiluftkanoner og forskelligt mindre Maskinskyts bestemt til Skydning mod Luftmaal.

Fingeret Luftangreb paa „Coventry"

Admiralitetet har været saa tilfreds med denne nye Krigsskibstype, at det nu har givet Ordre til, at yderligere fem gamle Krydsere skal bygges om paa samme Maade, idet man formener i disse »flydende Luftbatterier« at have fundet er virksomt Vaaben mod Luftangreb paa Skibe i Havn og ude paa Søen. Billedet viser Afværgelsen af et fingeret Luftangreb paa »Coventry« i Portsmouth under den nys afholdte Flaadeuge.

—o—

Svæveflyvningen i Columbia.

I Botoga er »Associacion Colombiana de Vuelo a Vela« (Columbia Svæveflyver-Union) blevet stiftet. Den ivrige Forkæmper af den nye Svæveflyverbevægelse er Major i Flyverkorpset Santamaria. Den tekniske Ledelse er overdraget Dipl.-Ing. Peter Riedel, der siden Begyndelsen af dette Aar har været Fører af »Scadta«. Da de klimatiske Forhold i Columbia for termisk Flyvning er særlig gunstige, regnes der med et hurtigt Opsving i Svæveflyvninger.

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
v/Hr. Jørgen Hansen, Storegade 41, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Aldersiyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsensgade 10, Tlf. 9112.

MODELKLUBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«.
Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Svelgaard, Sølystvej 45, Aldersiyst, Silkeborg.

SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kørsallé 14, Skjern.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »Flyv«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20de i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

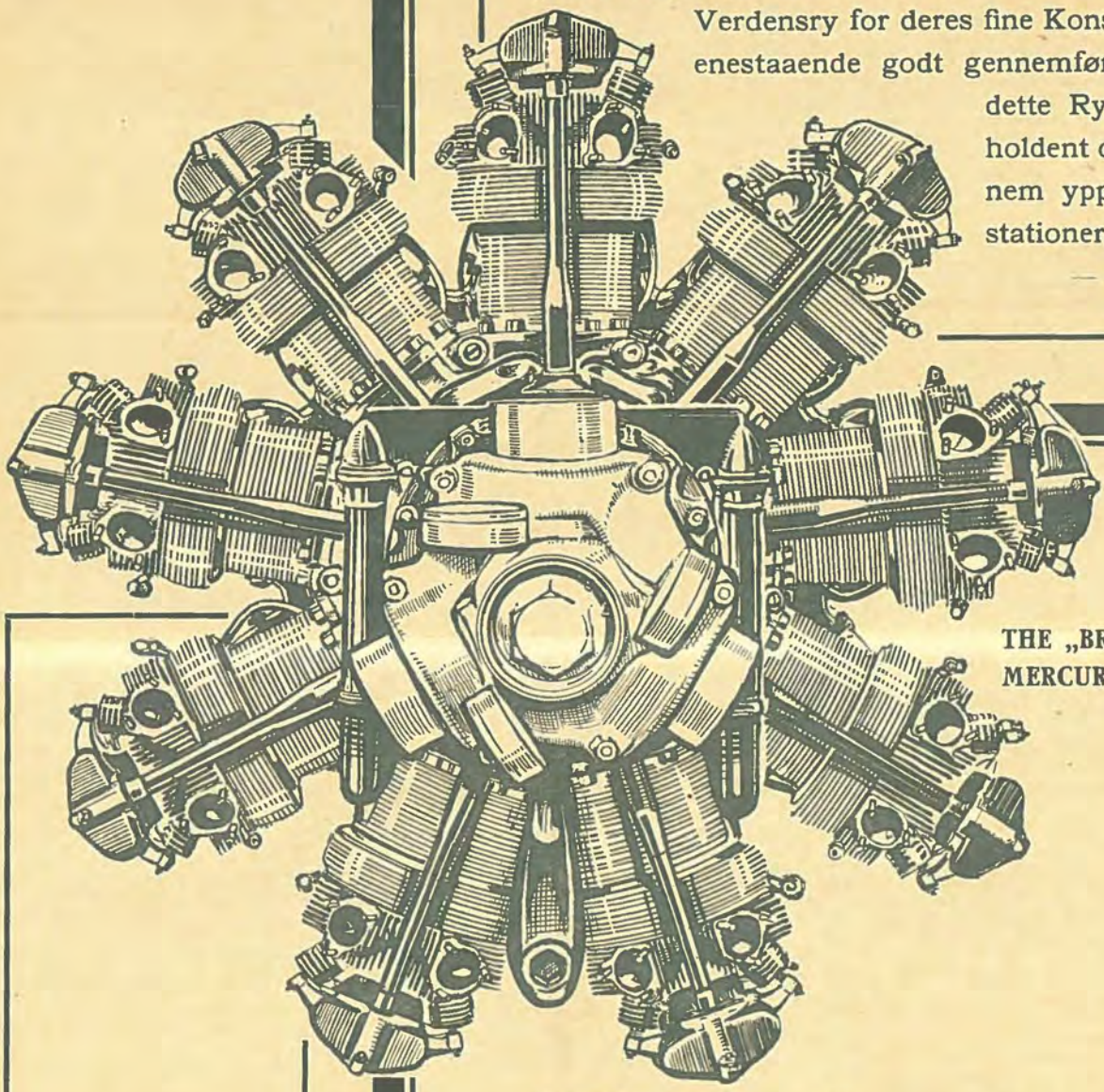
Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.

„Vore Dages „BRISTOL" Flyvemotorer har opnaaet Verdensry for deres fine Konstruktion og enestaaende godt gennemførte Arbejde: dette Ry er helt og holdent opnaaet gennem ypperlige Præstationer."

— „FLIGHT".



THE „BRISTOL" MERCURY ENGINE

"Bristol" MERCURY

SERIE XI & XII

Denne nyeste „BRISTOL" Mercury, stjerneformede, luftkølede Flyvemotor, der har et Kubikindhold paa 24,9 Liter, en Diameter paa 1,31 m og en Nettovægt paa 445 kg, har nylig gennemgaaet en 100 Timers Prøve, som blev en absolut Succes, og hvis Resultater blev langt over Forventningerne.

890 b.h.p (max.) at **2750** r.p.m, at **1830** m

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ··· BRISTOL, ENGLAND

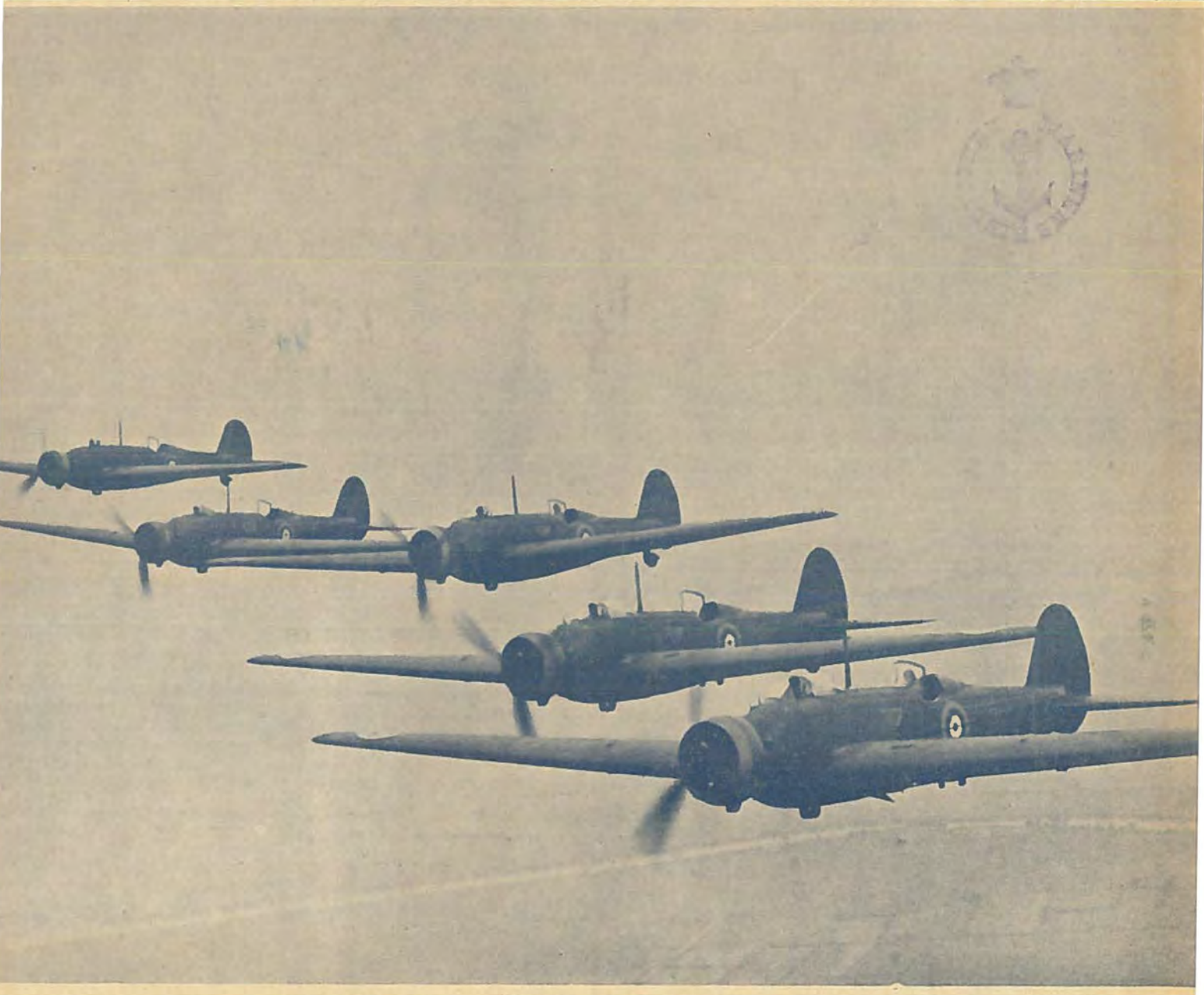
Repræsenteret i
Danmark og Island ved
A. B. C. HANSEN COMP.,
Industribygningen,
København.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade.60 - Telf. 13404

FLYV

ıanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 10
1937 - 10. Aarg.

LYSNER DET – TRODS ALT – FOR SPORTSFLYVNINGEN?

Rundskuedag i Hangar II

SOMMERENS STORE SVÆVEFLYVERSTÆVNER.

Dansk Modelflyver-Forbund startet — Nye Byggesæt

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

ACTIV, København.
Formand: Hr. H. Jensen, Blegdamsvej 60.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. Sv. J. Juul, Allegade 50, Haslev.

HOLBÆK FLYVEKLUB.
v/ Hr. K. Dabelstein Hansen, Diget 46, Holbæk.

KALUNDBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. J. Alfr. Jacobsen, Vestre Havnevej 14, Kalundborg.

KOLDING FLYVEKLUB.
v/ Hr. W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

KLUBADRESSER

RINGSTED FLYVEKLUB.
v/ Hr. Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Hr. H. Grauengaard, Gækkelundsvej 7, Slagelse.

SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULU«.
Blegdamsvej 118, København Ø.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Dickers „Wellesley" langtrækkende Bombeflyvemaskiner.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«
v/ Hr. Johs. Olsen, Guldbergsplads 8, København N., Tlf. Nora 4691 y.

VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.
v/ Hr. Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.
v/ Hr. Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. P. E. Vigenberg, Værløse St.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

FLYVEKLUBBEN »Ørnen«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Installatør H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTEN AF 1937«.
v/ Hr. H. C. Andersen. Værksted: Buddingevej 252.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER:

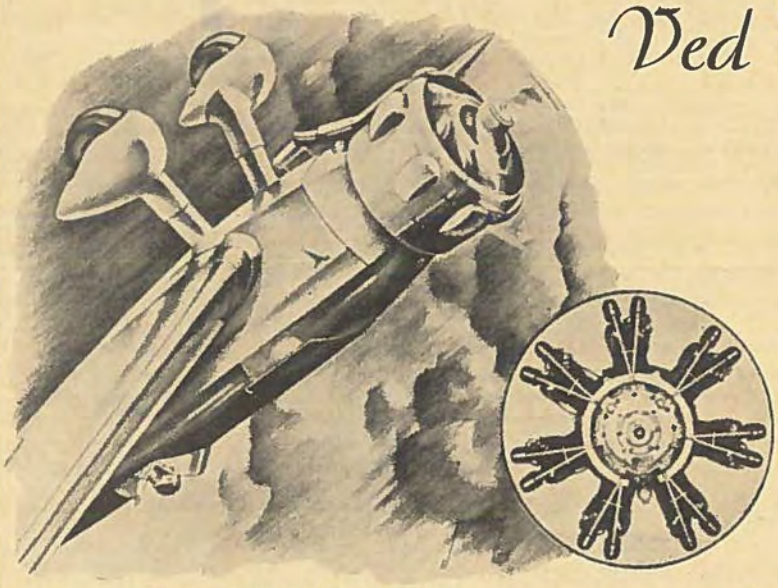
DANSK MODELFLYVERFORBUND.
Formand: Hr. Per Weishaupt, Torkel Badensvej 12, Hellerup, Tlf. Helrup 3355.

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

(Fortsættes Side 19)

Ved Kunstflyvning

maa man ubetinget kunne stole paa
Motoren for at yde det bedste



Messerschmitt „M 35" med Sh 14 A 4

Vor

Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor
til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN – SPANDAU

Repræsentant:
SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB
Svagstrømsafdelingen
BLEGDAMSVEJ 124 KØBENHAVN Ø

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	7³⁰	8⁰⁵	Malmö
D.	8¹⁵	9⁰⁰	Berlin
D.	8¹⁵	9⁰⁰	Amsterdam—Paris/London
D.	8¹⁵	9⁰⁰	Hamburg
Hv.	8¹⁵	9⁰⁰	Hamb—Brüssel—Paris/Lond./Antw.
D.	9²⁰	10⁰⁰	Hamburg—London
D.	10²⁵	11⁰⁰	Malmö
D.	11²⁰	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/Lond
D.	11⁴⁵	12²⁰	Malmö
Hv.	12⁴⁰	13²⁰	Hamburg—London
D.	14¹⁵	14⁵⁰	Stockholm
Hv.	14¹⁵	15⁰⁰	Malmö
D.	14¹⁵	15⁰⁰	Malmö
Hv.	15³⁰	16⁰⁵	Malmö
D.	17³⁰	18⁰⁵	Malmö
D.	18⁴⁰	19¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 10 Oktober 1937 10. Aargang

Lysner det — trods alt — for Sportsflyvningen?

ENDELIG synes der at skulle vise sig en Lysning efter alle de mørke Aar, hvor den private Flyvning har mødt de sværeste Hindringer, som man dog fra forskellig Side med ukuelig Vilje har søgt at overvinde. Der var Aar, hvor det ligefrem var forbudt de private Flyveskoler at uddanne deres Elever paa den eneste offentlige Plads, der fandtes, idet man henviste dem til selv at skaffe de nødvendige Arealer med tilhørende Bygninger — uden at ville yde nogen Støtte til det.

Senere kom Valutacentralen til, og den har gjort sit bedste til at slukke den sidste Rest af Haab hos Danmarks private Flyvere, der hverken maatte faa Maskiner eller Motorer, fordi de skulde indføres fra Udlandet.

Takket være privat Initiativ synes det imidlertid nu at blive muligt for den flyveinteresserede Privatmand at faa Adgang til at anskaffe det længe savnede Flyvemateriel, idet hele to nystartede Firmaer tager fat paa Fremstillingen af Sportsflyvemaskiner.

*

Det ene er *Skandinavisk Aero Industri A/S*, der er stiftet af Ingeniør *Gunnar Larsen*. Dets Bestyrelse bestaar af Ingeniør Gunnar Larsen som Formand, Ingeniør *C. W. Zeuthen*, aut. Flyvemekaniker *Kramme* og Landsretssagfører *Steen Krenchel*. Selskabet har en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 80.000 Kr., og det har til Huse i Kastrup Lufthavns Hangarer, hvor man allerede er ved at fuldende den første Maskine, en lukket tosædet Side-om Side Sportsflyvemaskine, der kommer til at koste ca. 17.000 Kr.

Den konstruktive Side af Arbejdet udføres af Ingeniør Zeuthen, medens Flyvemekaniker Kramme har den daglige Ledelse paa Værkstederne, og de to Mænds udmærkede Samarbejde er velkendt fra den lille eensædede Sportsmaskine, hvormed Arvid Hansen har foretaget en Række vellykkede Demonstrationsflyvninger.

Den nye tosædede Maskintype bliver udstyret med en 80 HK. Motor, som man har staaende, og med hvilken der regnes med en Marchfart paa ca. 170 km/T., men det er Hensigten at anvende Gipsy Major Motorer i de næste, der bliver bygget, hvorved Marchhastigheden vil komme op paa ca. 200 km/T. Bortset fra enkelte mindre Dele bliver det iøvrigt Motorerne, der kræver Valuta, men man haaber paa at faa Valuta til 10 Maskiner om Aaret.

*

Det andet Firma er den nystartede danske Afdeling af *Taylor Aircraft Corp.* i Amerika, der er blevet til paa Initiativ af Dansk-Amerikaneren, Ingeniør *J. Hedegaard*. Oprindelig var det Meningen, at der til den danske Afdelings Start skulde være tilført amerikansk Kapital, men efter lange Forhandlinger blev Resultatet, at der dannedes et helt igennem dansk Selskab raadende over et ret betydeligt Beløb (der nævnes henved et Par Millioner Kroner), repræsenteret ved Højesteretssagfører *Leif Gamborg* og Direktør *Bohnstedt-Petersen*.

Da Virksomheden er afhængig af Valutakontorets Velvilje, er Firmaet blevet stiftet med en mindre Aktiekapital og saaledes, at de øvrige Midler kan faas til Raadighed, hvis det viser sig nødvendigt. Indtil videre skal Ledelsen varetages af Ingeniør Hedegaard.

Virksomheden skal installeres i den gamle Rohrbach Hangar i Kastrup, som Selskabet har købt af Ministeriet for offentlige Arbejder, og som det overtog den 16. i forrige Maaned. Senere er det imidlertid Hensigten at flytte hele Virksomheden til den gamle Flyveplads ved Lundtofte, som man har lejet af Krigsministeriet.

Den Maskintype, der danner Basis for Selskabets Virksomhed herhjemme, er den i Amerika ret udbredte Taylor-Cub Sportsflyvemaskine, — et tosædet, højvinget Monoplan, bygget af Metal. Typen, der skal bygges herhjemme, hedder Silver Cup, og den kommer til at koste ca. 10.000 Kr. De flest mulige Dele af Maskinerne skal fremstilles herhjemme, og man regner med en ret stor Produktion, hvoraf langt største Parten skal eksporteres. Hvor meget, der maa fremstilles til vort hjemlige Marked, er et Spørgsmaal, som Valutakontoret afgør, men forhaabentlig lykkes det at faa den strenge Myndighed til at se med blide Øjne paa Sagen saaledes, at Flyvesagen herhjemme endelig kan faa den Smule Medbør, som den saa haardt trænger til — og som den i højeste Grad fortjener. Vi kan simpelthen ikke være andet bekendt.

RUNDSKUEDAG I HANGAR II

Den danske Sportsflyvnings Centrum. — Et Tankelæserekspeiment!

DER var Liv i Kastrup Lufthavn Lørdag den 4. September. Det var den aarlige Rundskuedag, der var paa Tapetet. — Ved 2—3-Tiden vrimlede Lufthavnen med flyveinteresserede og videbegærlige Mennesker, der gjorde Brug af Indbydelsen paa Kupon 61 i Rundskueheftet, til paa nærmere Hold at se alt det, de ellers kun var vant til at se paa Afstand, naar de en Aften eller en Søndag var en Tur i Kastrup.

Der var noget at se paa: Flere af de store Rutemaskiner ankom og afgik, Privatmaskiner landede og startede, og højt oppe mod den blaa Septemberhimmel over Sundet voltigerede en af Hærens dygtige Flyvere. Han gennemgik hele sit dristige Program, og hans Maskine glimtede som Sølv, naar han »rullede«, gik rundt i et looping the loop og naar han spandt mod Jorden. Men lad os vende Blikket ned igen mod det, der er Adgang til at se paa Kupon 61; Opvisningen i Luften er jo Tilgift. Lad os følge en af de Grupper, der med Lufthavnens populære Fører i Spidsen styrer hen imod Hangar II.

En lidt uvenlig Modtagelse. — Vi starter Eksperimentet.

Gæsterne naar Porten, men det tør nok antydes, at den Velkomst, de faar, ikke er synderlig hjertelig. — Hangar II viser sig absolut fra den uvenlige Side, hvad der jo forøvrigt ikke er nogen ukendt Sag — den er som bekendt baade gammel og gnaven — og den sender, hjulpet af sin Ven Vinden, en hvirvlende Støvsky som den længe har ligget og samlet paa, lige i Hovedet paa de forventningsfulde Besøgende. Det var nu ikke særligt gæstfrit, men paa den anden Side, hvorfor skulde den vise sig venligere overfor Folk, der kun besøgte den ved denne Lejlighed, naar den til daglig gav sine trofaste Gæster, Sportsflyverne, den samme Velkomst? Det maa nu siges, at Folk tog det pænt. »Den ser jo lidt gammel og aflægs ud,« tænkte de vel, og den har maaske ogsaa Gigt af al den Træk, saa der er saamænd ikke noget at sige til, at den er lidt gnaven.« Er det muligt, at den kære, gamle Hangar II har forsøgt at hindre Besøg af Generthed?

Naa, der blev hostet lidt, nyst, pudset Næse og gnedet Øjne, og saa var den forventningsfulde Flok igen parat til at indsuge Indtryk. Vi har jo lige forsøgt at regne ud, hvilke Tanker de besøgende gjorde sig ved den Velkomst, de fik. Kunde det ikke være morsomt at gøre Eksperimentet fuldt ud og forsøge at finde ud af, hvad disse Mennesker har tænkt og følt, da de stod Ansigt til Ansigt med Hangar II, den Hangar de danske Sportsflyvere er henvist til at benytte. Det vil i hvert Fald interessere enhver, der er vant til at have sin Gang derude.

Dette er Hangar II's nordøstlige Hjørne med hele Samlingen af gammelt Materiale, Havebænke, Transportkasser m. m. Men kan ikke paastaa, det ser komfortabelt ud — eller blot hensigtsmæssigt.

Dette er de danske Sportsflyveres Omklædningsrum i Hangar II i Kastrup Lufthavn. Naa ja, Mænd kan vænne sig til meget, men har Myndighederne ikke opdaget, at der ogsaa er kvindelige Sportsflyvere herhjemme?

Den raske Dreng drager en Slutning.

Se nu engang den lille Fyr der, ham med Pullover'en og de hvide Gymnastiksko. Man ser med det samme, at han er en lille rask Dreng med Fantasi, og som alle raske Drenge kan han hurtigt drage sine Slutninger. Hans Blik glider hen til højre indenfor Porten, noget fanger hans Interesse, og med en rask Drengs Aktualitetssans tænker han straks: »Novra! Sportsflyverne holder Brevduer.« Kan De gætte, hvad det var han saa, som fik ham til at drage netop den Slutning?

Ja, hans Slutning var nu ikke helt rigtig, for Sportsflyverne holder ikke Brevduer, men det var Omklædningsrummet, »Tremmeburet«, han stod og kiggede paa. Man maa ganske vist indrømme, at hans Fejltagelse er tilgivelig, for der er vist mange andre og voksne Mennesker, der har tænkt noget lignende, før de fik at vide, hvad »Tremmeburet« var.

En Fordel har det dog, dette lidt luftige Omklædningsrum, og det er, at man altid kan se, hvem der er derinde. De kvindelige Sportsflyvere — og dem er der jo ogsaa nogle af herhjemme, selvom Myndighederne endnu ikke har opdaget det — de har imidlertid aldrig rigtigt kunnet goutere denne Fordel. Der er ogsaa noget symbolsk ved »Tremmeburet«, idet de danske Sportsflyvere jo, hvad Artiklen »Kan Danmark være dette bekendt« i »Flyv«s Nr. 9 fortalte lidt om, nærmest er sat i Bur — i hvert Fald har faaet Vingerne stækkede.

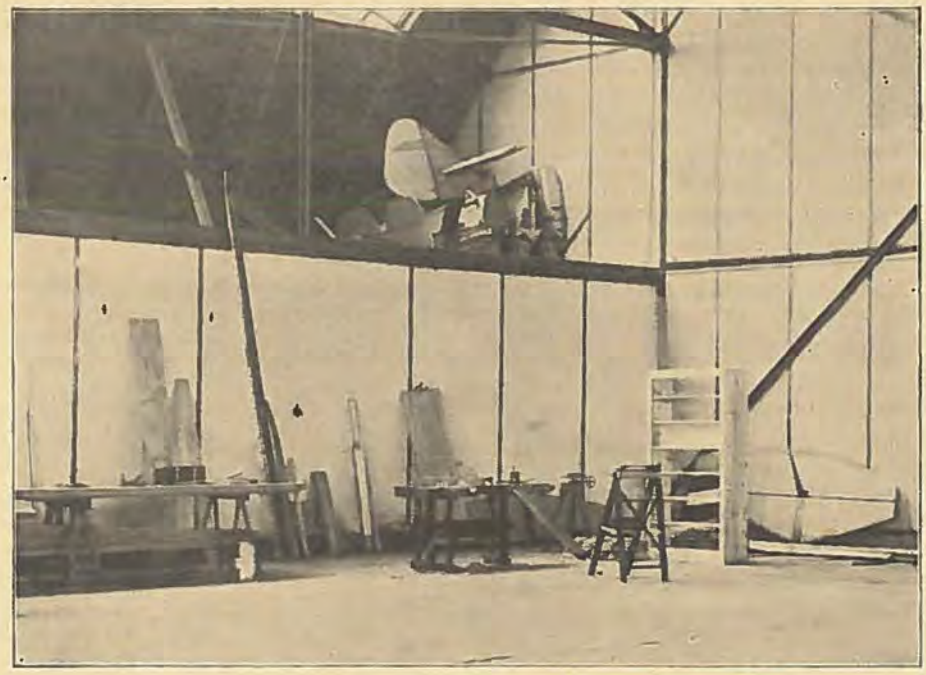
Den ordentlige Herre gør sig Tanker.

Lad os forsøge at trænge ind i de Tanker, som den saa sirligt og ordentligt udseende Herre derhenne gør sig. Hans Blik hviler lidt kritisk paa Hangar II's nordvestlige Hjørne. »Det er jo det, jeg altid har sagt, Flyvning er en farlig Sport, men det er da egentlig en underlig Idé at gemme alle de gamle Vragrester deroppe paa Pulterkammeret; det er jo helt uhyggeligt at se paa. De Flyvere har nu ikke ret meget Begreb om at holde deres Garage, jeg vilde ikke engang lade min Bil holde her saa meget som en eneste Nat; den vilde jo komme til at se farlig ud. Jeg har da ogsaa altid troet, at Flyvemaskiner var saadan noget fint og sart noget, der skulde passes og plejes, men det er aabenbart ikke rigtigt, naar de kan taale at staa i alt det Støv og Snavs. Det er for Resten en dejlig Filebænk, der staar derhenne, den kunde jeg godt tænke mig at faa op i Sommerhuset.« Kunde vi spørge ham, saa var det sikkert saadan, han stod og tænkte, og hvorfor skulde det ikke ogsaa være det? Vi andre har jo ogsaa gjort os vore Tanker om Hjørnet derovre. Hvad mon de Udlændinge har tænkt, som har naaet at faa ogsaa dette Indtryk med hjem fra deres Flyvetur til det Danmark, der altid roses saa stærkt for Orden og Renlighed? Forhaabentlig har de andre Steder uden for Hangar II faaet et andet Indtryk, som vi er bedre tjent med — men det kan jo ikke komme Sportsflyverne som saadanne tilgode.

Er han Manden?

Lad os saa lige til sidst tage den unge Mand der i det graa Sportstøj. Han ser saa energisk og maalbevidst ud. Mon ikke han kunde have Lyst til at blive Sportsflyver? »Ja, det her er jo unægtelig noget andet end det, Bob præsenterede mig for i Sommer ovre i England. Det er nu mærkeligt, at vi Danske pludselig paa saadan et Omraade ikke kan være med. Vi er jo dog ellers et dygtigt og ordentligt Folk, og vi har da ogsaa militære og civile Flyvere, som man maa regne med. Hvorfor ser de danske Sportsflyveres Hangar da saadan ud? Jeg gad vide, hvad Bob vil tænke, naar han snart kommer over for at besøge mig.

Naar jeg nu snart har faaet sparet de Penge sammen, jeg skal bruge til at melde mig i de danske Sportsflyveres Rækker, saa kunde det more mig at prøve paa at faa ryddet op i dette



Her er Hangar II's nordvestlige Hjørne med Pulterkammeret: Samlingen af gamle Rester af havererede Luftfartøjer. Desværre kan man ikke af Billedet se, hvor snavset her e g e n t l i g er.

Et andet Vue over det nordvestlige Hjørne for at vise, at det ikke ser godt ud, fra hvilken Side man end betragter det.

her. Det *maa* da kunne gøres, selvom jeg nok ved, at Myndighederne ikke er synderligt varme paa at give Sportsflyverne, hvad Sportsflyvernes er.«

Saa slutter vi Rundskuedagen i Hangar II og lader Gæsterne gaa hjem. Vi andre er nødt til at blive og til at tage det, som det er. Mon den unge Mand, naar han nu snart kommer ud til os, virkelig vil vise sig at være den Reformator, vi alle længes efter, og som en Gang skal blive berømt paa at skaffe de danske Sportsflyvere taalelige Kaar? Mon han vil blive den, som har Energi, Taalmodighed, Tid og Held til at paavirke Myndighederne? Eller vil ogsaa *han* faa den kolde Skulder, vi kender altfor godt, vil ogsaa han faa Lov til at slide Trapperne forgæves hos de Myndigheder, der hidtil ikke har *villet* høre paa fornuftige Menneskers fornuftige Ord. Bliver han den, vi haaber en Dag skal komme, saa har denne Rundskuedag i Hangar II da været godt for noget, og saa skal det blive morsomt at gøre en anden Rundskuedag med og se at finde ud af, hvad Gæsterne *saa* tænker. *Hoff.*

Danske Privatflyvere

PAA FLYVESKOLE

VIII.

Den militære Træning.

FLYVERCERTIFIKATET er opnaaet ved de afsluttende Prøver paa Flyveskolen, men det betyder ikke, at vi er færdige med at lære noget; vore Flyvelærere faar et nyt Hold at slaas med, og vi begynder i en af de militære Enheder at lære, hvad Flyvningen skal bruges til; for medens selve Flyvningen paa en civil Flyveskole er Maalet, er denne paa de militære Flyveskoler kun et Middel, som skal udnyttes bedst muligt til militære Formaals Opfyldelse.

Samarbejdet, som det viser sig i Formationsflyvningen, kommer selvfølgeligt i første Række; mens jeg paa Flyveskolen altid holdt mig saa langt som muligt fra andre Flyvemaskiner i Luften og hellere fløj i modsat Retning end samme Vej som disse, er Opgaven nu at følge en anden Flyvemaskine ganske nøje, holde sin Plads i Forhold til denne uden Hensyn til de Bevægelser, som den udfører; det at styre Flyvemaskinen er nu gaaet saadan ind i Blodet, at det gøres helt automatisk, medens Opmærksomheden helt kan koncentreres om Opgaven: at holde Pladsen i Formationen; det er nødvendigt for mig til Stadighed at have den ene Haand paa Gashaandtaget, da jeg skiftevis i Svingene er paa Inderbane og paa Yderbane og derfor maa flyve med henholdsvis mindre og større Hastighed end Førermaskinen, som holder konstant Omdrejningstal og Flyvefart.

Ogsaa Øvelsen i Luftnavigation maa jeg holde vedlige ved at planlægge Flyveture i de mindste Enkeltheder og derefter gennemføre disse med den størst mulige Nøjagtighed; er det overtrukket og med meget lavt hængende Skyer, maa Orienteringsøvelserne ofte foretages ved Hjælp af Jernbanespor, saaledes at disse følges i lav Højde.

Jeg øver mig i hurtig Stigning til stor Højde og længere Tids Ophold der, hvor den tynde Luft og den lave Temperatur nedsætter Arbejdsevnen og gør det meget vanskeligt at holde Tankerne samlet om Opgaven; ganske vist har jeg godt tykt Tøj paa, og Iltilførslen virker tilfredsstillende, men Kulden generer meget og fremkalder blandt andet fra Tid til anden frossen Dug paa Briller og Instrumenter; i disse store Højder danner Flyvemaskinerne ofte et Kølvand, en hvid Sky af Form som en Komethale, der fremkommer ved, at Vanddampen i Udstødsgassen fryser til smaa Iskrystaller.

Tit gaar Turen til Vejrs gennem Skyerne, maaske med Øvelser i timevis uden at se blot et Glimt af Jorden; særligt hvis Vejret ved Jorden er koldt, surt og fugtigt, er det en Oplevelse af Rang at komme op over Skyerne og slikke Solskin; inden en saadan Tur undersøges Vindretning og Vindstyrke omhyggeligt for at tage Hensyn hertil under Øvelsen; det gælder nemlig om at holde sig i Nærheden af den hjemlige Flyveplads, saaledes at man er over kendt Terræn og let kan orientere sig, naar man er dykket ned gennem Skyerne efter endt Øvelse over disse; ellers gaar det let som det gik en af mine Kammerater, der efter ca. en Times Flyvning over Skyerne dykkede gennem disse og saa, at han befandt sig nogle Kilometer Øst for noget Vand med en By med Færgeforbindelse mod Vest o.s.v.; altsaa kaldte han Byen for Korsør, og da han skulde lande paa en Plads omtrent midt paa Sjælland, satte han Næsen mod Øst i Haab om snart at træffe Slagelse, Sorø o. s. v.; Slagelse laa der godt nok, men Sorø udeblev og var absolut ikke til at finde, men endelig fandtes en Husgavl med Reklame for »Sydsvenska Dagbladet«; heldigvis havde han Benzin nok til at naa Hjemstedet ca. 100 Kilometer vestligere, saa der blev intet Efterspil med diplomatiske Forviklinger. —*z.*

Fra Penang til Hong Kong ad Luftvejen

Af ERLING BACHE

(Fortsat fra forrige Nr.)

Tourane har mange Fristelser, tilføjede den engelske Flyver med et Smil, før han satte os af ved Grand Hotel. At han havde Ret, konstaterede jeg senere, da jeg aflagde Besøg i en af de mange Cabaret'er. Her fandt jeg begge Flyverne i Selskab med unge charmerende Annamiter af begge Køn ved et Glas uforfalsket fransk Champagne.

Dansen gik i Restaurationen, og inde i Spillesalene var *fan-tan*-Spillet i fuld Gang. Omkring Spillebordene trængtes kulørte Mennesker i alle Farveafskygninger mellem enkelte Europæere, for det meste Franskmænd, Officerer eller Embedsmænd, der gjorde Tjeneste i Kolonien. Først da Klokken nærmede sig de smaa Timer, forlod vi de smukke, gyldenbrune Annamiter, hvis asiatiske Charme blev forøget ved den barnlige Maade, de udtrykte sig paa, naar de talte Fransk.

Dorado stod parat med snurrende Motorer, da vi kørte op foran Indo-Kina's Aero-Klub. Duggen laa tæt over Græsset, og man fik Kuldegysninger i den kølige Morgenluft. Inde i Klublokalerne brændte Lys endnu. Klokken var knapt halvseks. Annamitiske *boy*'er i hvide Jakker og sorte Alpaccabenklæder skænkede skoldhed Kaffe og bød ristet Brød og Smør omkring. Ude paa Flyvepladsen spankulerede hvide Hejrer omkring paa tynde Ben, mens de pikkede Orme i det dugvaade Græs. Langsomt gryede det i Øst, Bjergene fik et underligt lilla Skær, og lange Skygger begyndte at krybe over Flyvepladsen.

Der blev givet Signal til Start, og vi tog Plads i Kabinen. Præcis paa Slaget 6 forlod vi Tourane og stod ud over det aabne Hav.

Det første Land, vi øjnede, var Øen Hainan. Kun en enkelt kinesisk Junke med store, brune Sejl, der mest af alt mindede om kæmpemæssige Dragevinger, sejlede op gennem Hainan-Strædet, der skiller Øen fra Syd-Kinas store Provins Kwantung. Vi passerede den lille By Hoihow paa Øen og fortsatte langs Kwantungs klippefyldte Kyst nogle Hundrede Kilometer.

Indfødte Djunker i Touranes Havn.

Parti fra Hong Kongs pulserende Havn med „The Peak" — Hong Kong Øens højeste Punkt — i Baggrunden.

Maskinen forøgede Farten og kaldte paa Hong Kong gennem Radioen. Da Forbindelsen var etableret, meldte vi Vagten paa *Kai-Tek*-Aerodromen, at vi vilde ankomme Kl. 12 Middag.

Endnu nogen Tid fulgte vi Kysten, men ude over Havet. Et Sted saa man ganske tydeligt tre store Hajer glide af Sted i Overfladen af det krystalklare Hav, og inde ved Kysten var Koralformationerne saa tydelige, som saa man dem gennem Vand-Kikkert fra en Baad.

Vi passerede den gamle portugisiske Koloni Macau, berømt for sine *fantan*-Huse, Opiumfabrik og Smuglere, og tyve Minutter efter passerede vi *Magazine Gap*, og foran os laa det skønneste Panorama — Hong Kong-Øen med dens pulserende Havn og Kowloon inde paa Fastlandet.

Præcis Klokken 12 Middag rundede *Dorado* de lave Bjerge paa Kowloon Siden og i en lang Bue gled vi ned paa *Kai-Tek*-Aerodromen, hvor *Imperial Airways'* Folk tog imod os. En Auto førte os til Peninsula Hotel i Kowloon, hvorfra man havde den mest vidunderlige Udsigt over til Hong Kong-Øen.

Men paa Hotellet erfarede den flyvelystne Dame til sin store Sorg, at hun ikke — som hun havde troet — kunde flyve til Manila fra Hong Kong.

Der er ingen Forbindelse — endnu, sagde Agenten.

Damen var paa Nippet til at græde; men da hun hørte, at hun kunde flyve saa at sige overalt i Kina, bestilte hun straks Plads i Maskinen til Peiping.

»Er det nu ikke ærgerligt«, sagde hun til mig, da vi tog Afsked med hinanden i Hotellets Vestibule,« nu har jeg fløjet fra Amerika til Europa med »Hindenburg«, fra Amsterdam til Indien og fra Malaya hertil. Jeg kan flyve fra Manila til San Francisco via Guam, Wake- og Midway-Øerne og Honolulu og videre til New York — endda til Buenos Aires, om jeg vil . . . kun det lille Stykke, herfra Hong Kong til Manila, maa jeg sejle. Det kalder jeg i Sandhed *a missing link* . . . meget beklageligt. Jeg skal nemlig betro Dem, jeg bliver søsyg, blot jeg ser et Skib!«

Jeg turde ikke spørge hende, hvordan hun havde det med Jernbaner . . .

Sagen er nemlig den ,at den eneste Forbindelse, der findes mellem Hong Kongs Flyveplads og Aerodromen i Canton (hvorfra man kan flyve til Peiping) . . . er Jernbanen!

De Illustrationer, der var anvendt i første Del af Artiklen, var venligst stillet til Raadighed af Shell Aviation News.

Vinterens Lufttrafik paa København

Rute 5	Rute 561	Rute 509	Rute 517	Rute 27	Rute 240	Rute 329					Rute 329	Rute 240	Rute 27	Rute 517	Rute 509	Rute 561	Rute 5
A B A D D L D L H	A B A D D L	SABE- NA	A B A D D L K L M Air France	D L H	A B A K L M Air France AERO	B A L					B A L	A B A K L M Air France AERO	D L H	A B A D D L K L M Air France	SABE- NA	A B A D D L	A B A D D L D L H
Daglig	Daglig	Hverd.	Daglig	Daglig	Daglig	Hverd.					Hverd.	Daglig	Daglig	Daglig	Hverd.	Daglig	Daglig
					7 40		Afg.	HELSINGFORS	Ank.			—					
					9 25 9 30		Ank. Afg.	STOCKHOLM	Afg. Ank.			17 00					
8 30	8 30	8 35	8 30			12 40	Afg.	MALMÖ	Ank.		15 15			18 20	16 15	12 35	19 30
8 45 9 00	8 45 9 00	8 45 9 00	8 45 9 00	10 00	11 40 12 00	12 55 13 20	Ank. Afg.	KØBENHAVN	Afg. Ank.		15 00 14 40	14 50 14 30	16 50	18 05 17 50	16 05 15 55	12 20 12 05	19 15 19 00
11 00							Ank.	BERLIN	Afg.								17 00
	10 20	10 15 10 30		11 30 11 50		14 40 15 00	Ank. Afg.	HAMBORG	Afg. Ank.		13 25 13 00		15 30 15 10		14 45 14 30	10 45	
			11 15 11 35		14 00 14 20		Ank. Afg.	AMSTERDAM	Afg. Ank.			11 15 10 55		14 20 14 00			
		11 45 12 00					Ank. Afg.	BRYSSEL	Afg. Ank.						11 30 11 15		
		13 15	13 15		16 20		Ank.	PARIS	Afg.			8 30		11 25	9 45		
		13 30	13 00	14 40	16 10	17 15	Ank.	LONDON	Afg.		9 00	9 00	10 45	12 00	9 45		

MEDENS tidligere Vinterfartplaner har været præget af en stærk Formindskelse i Antallet af Luftruter, udviser den foreliggende Vinterfartplan kun meget faa Indskrænkninger i Driften, idet de fleste af Sommerens mange Luftruter fortsættes Vinteren igennem. En anden Forskel er den, at Maskinerne i denne Vintersæson afgaar og ankommer baade Morgen, Middag, Eftermiddag og Aften i Modsætning til de sidste Vintre, hvor alle Maskinerne afgik sydpaa om Morgenen ved 9-Tiden, og alle Landinger sydfra fandt Sted tidligt om Eftermiddagen. For en enkelt Rutes Vedkommende bliver det Natflyvning lige fra Starten. Det er A.B.A., D.D.L. og Lufthansa's Berlinerrute, der starter fra Berlin Kl. 17,00 og ankommer til København Kl. 19,30. Den sene Afgang er imidlertid en betydelig trafikmæssig Forbedring fra forrige Vinter, hvor Afgangen fra Berlin allerede fandt Sted Kl. 12,40.

Der bliver 3 Forbindelser til Paris og hele 5 Luftforbindelser til London, hvoraf 1 gaar direkte fra København til Amsterdam og 2 fra København til Hamborg og derfra direkte til London. Det er Tyskerne og Englænderne, der hver gennemfører sin direkte Forbindelse mellem Hamborg og London.

Berlinerforbindelsen har Tilslutning til en Del Ruter sydover, bl. a. Dresden, Prag og Wien. Rute 240 har Forbindelse til Rotterdam og Rute 509 har Tilslutning til Antwerpen.

Det kan kun glæde alle Luftfartens Venner, at Lufttrafikselskaberne opretholder en saa stor Trafik Vinteren igennem, og forhaabentlig faar de Løn for deres Indsats i Form af mange Passagerer. Trafikflyvning om Vinteren er jo nutildags noget ganske andet end det var de første Aar, hvor man ganske savnede de fortrinlige Hjælpemidler, der nu staar til Raadighed for Lufttrafikens Sikringstjeneste.

Natpostflyvningen paa København fortsættes ligeledes Vinteren igennem. Der startes fra Stockholm Kl. 19,30 og fra København Kl. 23,00 med Ankomst til Hannover Kl. 1,00. Herfra føres Posten videre Kl. 1,30, og via Køln ankommer den til London Kl. 4,55. I modsat Retning startes fra London Kl. 21,30 med Ankomst til Hannover Kl. 2,45. Kl. 3,20 fortsættes nordpaa med Ankomst til København Kl. 5,20 og Stockholm Kl. 9,00. Mellem Stockholm og København mellemlandes i Malmø.

Nedenfor bringer vi en Oversigt over samtlige Vinterens Ruter paa København med Angivelse af Rutens Nummer samt hvilke Selskaber, der trafikerer den.

Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,
Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

Sommerens store Svæveflyverstævner

DE for Sommeren 1937 planlagte Svæveflyverstævner i Udlandet er nu tilendebragte. Der var ingen af Stævnerne, der bragte nogen ny Rekordhøst i Aar — der var ingen af disse straalende, forbløffende Enkeltmandspræstationer, tidligere Stævner har kunnet udvise, men det stadig stigende Antal af Deltagere og det stadig stigende Middelresultat viser tydeligt,

Dittmars „Fafnir".

hvorledes Svæveflyversporten Aar for Aar fanger flere og flere Tilhængere ind, og hvorledes der maalbevidst og energisk arbejdes for at højne disse Tilhængeres Standard og for at forbedre Svæveplanernes Ydeevne.

Ogsaa herhjemme har Dansk Svæveflyver Union ikke mindst i det sidste Aars Tid udrettet et meget stort Arbejde i samme Retning, og det stadig stigende Antal Klubber, der er tilsluttet Unionen, viser tydeligt, at dette Arbejde er skattet og værdsat Landet over. Unionens Sommerlejr i Lønstrup, som blev udførligt omtalt i sidste Nummer af »Flyv«, var et Skridt i den helt rigtige Retning, og man maa haabe paa, at det maa blive gentaget næste Aar med endnu større Tilslutning fra den danske Svæveflyverungdom.

Det interessanteste af de udenlandske Stævner var utvivlsomt *det første internationale Svæveflyverstævne* ved Rhøn i Begyndelsen af Juli. Stævnet, der var begunstiget af relativt godt Flyvevejr, viste til Evidens, hvor højt Tyskland endnu staar over de andre Nationer paa dette Sportsomraade, hvad der vel egentlig ikke er saa underligt endda, al den Stund Tyskland jo er Svæveflyvningens Moderland.

Tyskland opnaaede saaledes et samlet Resultat paa ialt 6634,5 Points, Polen blev Nummer to med 2597 Points, Schweitz Nummer tre med 2217,7 Points, England Nummer fire med 1055,5 Points, Østrig Nummer fem med 827,1 Points, medens Tjekoslovakiet besatte Sidstepladsen med 89,1 Points.

Heini Dittmar (Fafnir II), Tyskland, blev Nummer et med et samlet Pointtal paa 1662,5, Ludwig Hoffmann (Moazagotl), Tyskland, Nummer to med 1427 Poitns, Wolfgang Spüte (Minimoa), Tyskland, Nummer tre med 1325 Points, mens en Schweitzer Sandmeier (Spyr III) besatte Fjerdepladsen med 1127 Points.

Hanna Reitsch, Heini Dittmar og Polakken Mynarski opnaaede længste Distance — ca. 380 Kilometer — ved Flyvninger fra Rhøn til Hamburg—Fuhlsbüttel, medens Polakken Zabski blev noteret for den største Højde — 3293 Meter.

Ved det tysk-nationale 18. Rhøn-Svæveflyverstævne paa Wasserkuppe opnaaedes følgende Resultater:

Karch-Zimmermann fra München fløj med deres tosædede »Milan« paa ni vellykkede Flyvninger en samlet Strækning paa 1575 km. De erhvervede 5954 Punkter foran Nr. 2, der kun havde 3730,1 Punkter med en samlet Flyvestrækning paa 1437 km. Nr. 2 var en tosædet (Kranich), Nr. 3 blev et ensædet Svæveplan »Mü 13« med Bech som Fører med 3642 Punkter og med en samlet Distance paa 1739 km.

Tilsammen blev der gennemført 167 Længdeflyvninger. Den største Højde blev sat af Blech med en Minimoa, 4090 m.

Under Distanceflyvningen Wasserkuppe—Berlin—Wasserkuppe vandt den ogsaa her i Danmark kendte tyske Svæveflyver Hans Huth fra Hamborg med 1337,2 Punkter. Huth fløj en Condor II. Nr. 2 blev Wieserhøfer med 1270 Punkter.

En anden ogsaa her i Danmark kendt Svæveflyver, der forresten deltog i Flyvestævnet i Kastrup i 1932, Wagner kom med sin Rhønadler først ind som Nr. 6.

Med Afslutningen af det 18. Rhøn-Svæveflyverstævne er der foretaget ialt 750 Starter med en samlet Flyvestrækning paa ca. 46.000 Svæveflyverkilometer. Transportmandskaberne har heller ikke ligget paa den lade Side i disse to Uger, de har transporteret Svæveplaner til og fra Startstederne med en samlet Kørestrækning paa ca. 174.000 km.

Det 18. Rhøn-Svæveflyverstævne blev godt gennemført trods de nerveanspændte og legemlige Strabadser, baade Flyverne, Startmandskaberne og Transportmandskaberne har gennemgaaet i disse 14 Dage. Dette maa tages som et Bevis paa, paa hvilket højt Stade tysk Svæveflyvning staar idag.

Ogsaa ovre paa den anden Side af

(Fortsættes Side 15)

Czekoslovakiske Svæveflyvere ved Wasserkuppe.

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Foredragsrække.

I de 2 sidste Vintre har Selskabet søgt gennem Foredrag at give sine Medlemmer et Indblik i de forskellige Landes Luftfartselskabers Virksomhed. I Aar vil Selskabet søge at give Medlemmerne Lejlighed til at følge Aeronautikens mange andre Sider gennem Foredrag, hovedsagelig holdt af danske Foredragsholdere« var nogle af de Ord, Selskabets Formand, Direktør *N. K. Nielsen,* udtalte, da han bød de Medlemmer Velkommen, der var mødt til Sæsonens første Foredrag d. 17. Septbr.

Foredragsholderen, Ingeniør *G. Krebs,* havde kaldt sit Foredrag »En gammel Luftskipper snakker Ballon«. Vi skulde ønske ofte at høre den »gamle Luftskipper«, der med god Grund begyndte at gaa alvorligt i Rette med »Flyv«, der igen havde været uheldig med Korrekturlæsningen.

Foredraget blev holdt i en causerende Form og fangede os Tilhørere. Vi følte Tryghed, naar »Luftskipperen« forsikrede, at Ballonfart var den ufarligste Maade at rejse paa, og selv da han fortalte om den saa sandelig ikke ufarlige Stranding paa Hveen, hvor han sammen med daværende Premierløjtnant *P. Ramm* lavede surf-riding med Ballonen paa Øresunds Vover, blev Farten til en munter week-end Tur; vi følte de Stemninger, der paakommer Ballonmanden, naar Hverdagens graa Mennesker er ladt tilbage, og han med sin Ballon svæver over Skyerne i det store soloplyste Lufthav, eller er paa ensom Natteflugt over Havet, og vi forstod Foredragsholderens Taknemmelighed over at have oplevet alt dette og hans Vemod, da han maatte tage Afsked med sin kære Ballon.

Og Foredragene fortsættes.

Den 15. Oktober taler Ingeniør *M. P. Eskildsen* om:

»Hvilke Krav stilles til offentlige Landigspladser og Lufthavne«.

Ingeniøren er saa kendt i aeronautiske Kredse, at yderligere Introduktion er overflødig. Det er sikkert ogsaa de fleste bekendt, at Ingeniør Eskildsen fremfor nogen anden her i Landet har beskæftiget sig med og ledet Anlæg og Indretning af de danske Lufthavne.

Netop nu da vore Provinsbyer bygger Havne paa Luftvejene, maa Foredragsemnet siges at være aktuelt for os alle. Vi kan glæde os til den Aften at høre om alle de Organer, der maa findes i en Lufthavn for at tilfredsstille den moderne Flyvnings Krav, og vi vil yderligere faa denne vigtige Side af Aeronautiken belyst gennem en Række Lysbilleder.

Og saa følger Sæsonens 3. Foredrag.

Det holdes i November Md., men Dagen er endnu ikke fastsat og vil blive meddelt senere.

Foredraget holdes af Fru Oberstinde *Harriet Førslev,* og Oberstinden vil tale om sin Uddannelse til Svæveflyver i Tyskland.

I 1932 traadte Oberstinden ind som Flyverelev paa en engelsk Flyveskole, aflagde Certifikat og blev dermed Danmarks første Aviatrice.

Dengang beundrede vi alle Oberstinden for hendes smukke Bedrift, og vi følte os stolte over, at hun ikke alene gennemførte sin Uddannelse, men fløj sit Certifikat ind efter et Antal Undervisningstimer, der laa betydeligt under det, man almindeligvis regner med for en Flyverelev.

Nu har Oberstinden atter vist sig som den ypperste blandt vore Damer. Som Afslutning paa en haard og meget krævende Undervisning ved en tysk Svæveflyveskole aflagde Fruen Certifikat, og det paa en saa overlegen Maade, at det vakte Beundring blandt de tyske Svæveflyvere, der ellers ikke er lette at imponere. Oberstinden har under en af sine Flyvninger med Svæveplan fløjet uafbrudt i 7 Timer og 35 Min. og dermed slaaet den tidligere danske Rekord paa eftertrykkelig Maade.

Vi er taknemmelige over, at Oberstinden har lovet at fortælle os om alle sine interessante Oplevelser som Svæveflyver, og vi tvivler ikke om, at Selskabets Medlemmer glæder sig til at høre derom. *Bjarkov.*

Husk at bestille

FLYV

hos Deres Boge- eller Bladhandler. Ved at have fast Abonnement paa Bladet er De sikker paa at faa det **hver** Maaned og **straks,** naar det udkommer .....

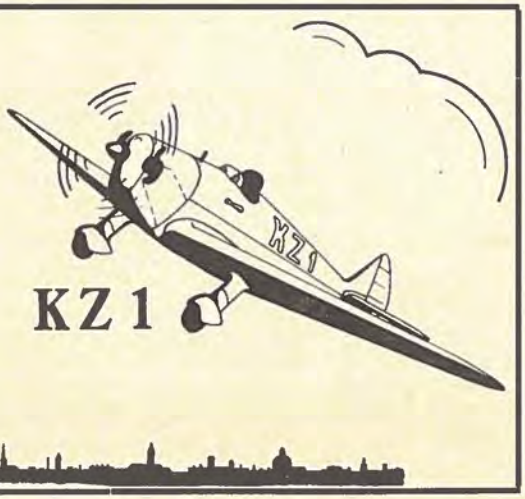
Pris 35 Øre pr. Nummer

Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres



KZ 1

KRAMME - LUFTHAVNEN

KASTRUP 868

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Fra Svæveflyverklubberne

Ringsted Flyveklub

FLYVEKLUBBEN i Ringsted er dannet, og 14 unge Mennesker er i Færd med første Plan. Vi har indmeldt os i Unionen. I Øjeblikket ansøger vi om at faa Lov til at benytte Marinens Hangar og Flyveplads, og hvis det gaar i Orden, bliver det i Ringsted, de store Stævner skal afholdes, thi vi kan saa faa de bedste Betingelser, vi kan ønske os. Da Marinens Flyvere for kort Tid siden forlod os, troede man, at Ringsteds Saga som Lufthavn var ude, men vær sikker paa, om kort Tid gaar Luftposen til Vejrs igen, og saa bliver den der.

Frede Madsen, Formand.

Ny Svæveflyverklub i Buddinge.

I Buddinge blev Svæveflyverklubben »Glenten af 1937« startet d. 1. Juli. Til at begynde med talte den 15 Medlemmer, men da Bygningen af en Stamer tog sin Begyndelse, gik det for langsomt for de otte af Medlemmerne, og de sprang fra efterhaanden, som det jo saa ofte gaar. De resterende syv gik ufortrødent videre med Arbejdet bistaaet paa en glimrende Maade af »Dansk Luftsport«, der stillede sin rige Erfaring til Raadighed for den nye Klub.

Klubbens Adresse er: Buddingevej 252 (Værkstedet), Formanden Hr. H. C. Andersen bor Buddinge Hovedg. 49.

Flyvestævne ved Slagelse.

VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVER GRUPPE afholdt Søndag den 26. September et Flyvestævne paa St. Frederikslund mellem Slagelse og Sorø. Det var begunstiget af smukt Vejr, og der var mødt ca. 3000 Mennesker, hvoraf dog det ene Tusinde stod udenfor Afspærringerne.

Him Jensen medvirkede med 2 Maskiner og viste Kunstflyvning, medens Sandkvist foretog Ballonjagt. Foreningen af Danske Privatflyvere aflagde Besøg ved Stævnet og gjorde særlig stor Lykke med en smukt gennemført Formationsflyvning udført af d'Hrr. Ib Aller, Augustinus og Sejer Dybbro, der foretog Rundture baade over Pladsen og over Slagelse og Sorø. Publikum fik et lille Indtryk af en moderne Flyvemaskine ved Forevisning af Dir. Thielst's Hornet Moth.

Svæveflyverne havde et stort Program, hvor Præmielisten blev:

Varighedsflyvning:

1. Poul Olsen, Vordingborg Flyveklub, 2 Min. 40 Sek.
2. Edm. Syrowy, Køge Svæveflyveklub, 2 Min. 15 Sek.

Mærkelanding:

1. Sig. Sjöholm, Dansk Svæveflyverskoles Klub, 16,50 m fra Mærket.
2. Edm. Syrowy, Køge Svæveflyveklub, 26,50 m fra Mærket.

Klasse II:

1. Kai Ploug Hansen, Køge Svæveflyveklub, 19½ Points.
2. Harry Nielsen, Dansk Svæveflyverskoles Klub, 19 Points.

En Matsch mellem Kleppin og Carl Johansen vandtes af sidstnævnte. Et lille Uheld indtraf, da Slagelse Flyveklubs Svæveplan gik paa Næsen ned og ødelagdes, men heldigvis kom Føreren intet til.

Ved Passagerflyvningerne fik bl. a. en 84-aarig Dame sin Luftdaab, og hun udtalte bagefter sin Begejstring over Flyvningen.

Den lokale Presse betegner Stævnet som en god Propaganda for Flyvningen, og Svæveflyvegruppen tjente de nødvendige Midler til Anskaffelse af Materiel, hvilket allerede er sket.

Motormodellen H. N. 12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn. N.

En rigtig Model

Motor-Modellen »JUTLANDIA«
Modellen — som kan holde.
Flyver — selv i stærk Blæst.
Beklædt med Silke.
Alt Tilbehør - Færdig Propel
Aksel - Landingsstel og Hjul.
Komplet Byggesæt Pris Kr. 7,00.
Spændvidde 80 cm.
Prisliste over øvrige Modeller sendes mod 15 Øre til Frimærker.
MODEL MATERIALE - TARM

Fra Dansk Svæveflyver Union

Oberstinde Førslev — dansk Rekordsvæveflyver!

OG saa siger man, at det er ukvindeligt at svæveflyve, ja Mennesker, der ikke selv kan flyve, de siger saa meget, men vi maa nu alligevel tage Hatten dybt af for Fru Oberstinde Førslev, der paa Svæveflyverskolen i Grünau har fløjet i 7 Tim. og 25 Min. og dermed sat dansk Rekord for Svæveflyvning. Fruen har vist Tyskerne, at der ogsaa er Krummer i de danske Kvinder!

DER er startet to nye Klubber i den forløbne Maaned her paa Sjælland. Den ene er Holbæk Flyveklub, v/ Hr. Dabelstein-Hansen, Diget 4 b, Holbæk. Den anden er en mere eksklusiv Klub eller rettere Svæveflyvergruppe: Vestsjællands Svæveflyvergruppe, v/ Hr. Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse. Gruppen er en lukket Gruppe, det vil sige, at der optages ikke flere Medlemmer i denne. Gruppen afholder et Flyverstævne i Slagelse d. 26. Septbr. under Medvirken af flere sjællandske Svæveflyverklubber.

HUSK, at Dansk Svæveflyver-Unions Tilsynsførende med Svæveplaner for Sjælland og Øerne er Hr. C. Johansen, Dansk Svæveflyverskoles Klub, Dybbølsgade 11, København V.

For Jylland Hr. Ing. C. C. Nielsen, Parkbebyggelsen, Ny Kærvej 8 a, Aalborg. D'Hrr. staar desuden til Disposition for alle Unionens Medlemmer med alle tekniske Spørgsmaal.

DANSK SVÆVEFLYVERSKOLES KLUB er nu igang med Øvelsesflyvningerne igen med deres nye Skolesvæveplan, bygget efter Unionens Tegninger.

Ogsaa Vejen og Omegns Sportsflyveklub er igang med Flyvningerne med Klubbens nye Svæveplan, der er bygget efter Unionens Tegninger. I Horsens, Kolding, Aalborg, Odense, Rønne, Næstved, Ringsted og Holbæk er man stærkt igang med samme Skolesvæveplan, og endnu flere Byer vil komme til i nær Fremtid. Det er gaaet op for den danske Ungdom, at Svæveflyvesporten er en Sportsgren, det er værd at kaste sig over. Vel koster det baade Arbejde og Penge at

MODELFLYVERE
Danmarks smukkeste Prisliste (illustreret) med Oplysn. om den skandinav. Recordmodel sendes gratis til alle interesserede.
Dansk Modelflyveindustri - Skjern.

være Svæveflyver, men hvad gør det, naar Lønnen for alt Sliddet paa Svæveflyververkstedet er Flyvning.

Tegningerne til dette Skolesvæveplan med de eminente Flyveegenskaber kan købes, ogsaa af Ikke-Medlemmer af Dansk Svæveflyver-Union, for en Pris af Kr. 30,00 pr. Sæt + Porto hos Unionens Formand, Hr. Alf. Dochedahl, V. Fælledvej 41, Kbhvn. V.

Sommerens store Svæveflyverstævner

(Fortsat fra Side 11)

Atlanterhavet løb der et stort nationalt Svæveflyverstævne af Stabelen i Begyndelsen af Juli, hvor det store Elrira-Stævne blev afholdt for ottende Gang. Richard C. Dupont fra Wilmington i Delaware genvandt atter »the American soaring championship«, som han havde været Indehaver af i 1934 og 1935, men som han havde maattet afstaa til Chester J. Decker fra Glen Rock i 1936.

Richard Dupont, der fløj en Minimoa, opnaaede 179 Points, mens Sejrherren fra ifjor, Ch. Decker, blev Nummer to med en Albatross og et Pointtal paa 175. Ialt deltog der 54 Svæveplaner i Stævnet fløjet af 147 Flyvere.

Stævnets egentlige Sejrherre var imidlertid vor gamle Bekendt Peter Riedel, der med sin Sperber Senior opnaaede 186 Points, men som tysk Statsborger kunde han ikke opnaa Værdigheden som den bedste amerikanske Svæveflyver. Hans Præstationer var de amerikanske langt overlegne — hans Overlandsflyvning paa 214 Kilometer var Stævnets bedste Resultat — og han beviste endnu engang tilfulde, at andre Nationer stadig har meget at lære, inden de naar op paa den tyske Standard.

Stævnets Resultater var iøvrigt følgende: Største Distance: 214 Kilometer — største Højde: 1795 Meter — bedste Tid: 6 Timer 32 Min. — samlet Flyvetid: 242 Timer 4 Min. — samlet Antal Starter: 669 — samlet Afstand i Overlandsflyvninger (Flyvninger over 7 miles eller mere): 2224 miles — Antal Flyvninger over 300 Meters Højde: 68.

Under Stævnet blev der udstedt 19 C-Certifikater og to Sølv-C-Certifikater.

Hjem fra Luftfotografering over Island og Grønland.

I Slutningen af forrige Maaned vendte Geodætisk Instituts Luftfotograferingsekspedition hjem fra Island, hvor den har været i Virksomhed i ca. 4 Maaneder under Oberstløjtnant *L. Bruhns* Ledelse. Med »Hvidbjørn« som Basis har et af Marinens Heinkel Søluftfartøjer, ført af Søløjtnant *Grønbech* og med Kaptajn *Herschend* som Luftfotograf, foretaget en Række Flyvninger, dels over tidligere kortlagte Egne og dels over Terræn, der hidtil ikke har været opmaalt. Ugunstigt Vejr har imidlertid forhindret en Del af Flyvningerne, der skulde udføres i ca. 4000 m's Højde. Den samlede Flyvetid har været 75 Timer, og der er taget ialt 800 Luftfotografier.

Omtrent samtidig er Geodætisk Instituts Ekspedition, der har foretaget Luftfotografering paa Vestgrønland, vendt hjem. Her har ligeledes et af Marinens Heinkel Søluftfartøjer været anvendt, ført af Kaptajnløjtnant *Münter*. Som Luftfotograf har Sekondløjtnant *Bonnesen* medvirket.

GLOSTER „GLADIATOR" EENSÆDET JAGER

DANSK MODELFLYVER FORBUND STARTET

DA der efterhaanden var blevet talt tilstrækkeligt længe om Forbundets Stiftelse, men intet positivt gjort, udarbejdede undertegnede i Sommerens Løb Forslag til Love, Rekord- og Konkurrenceregler. Den 16. August indkaldte jeg til et »Bestyrelses- og Æresmedlemsmøde«, hvor bl. a. disse Forslag blev forelagt. De blev uden større Diskussion vedtaget efter en halv Times Forløb.

Derpaa udsendtes Brev sammen med Love, Rekord- og Konkurrenceregler til samtlige Landets Klubber. En Uge senere udsendtes Brevkort, hvor Mødestedet og Mødetiden blev meddelt. Den 29. August Kl. 13,30 afholdtes Møde paa Hunderupvej 105, Odense. De fleste Klubber havde desværre ikke haft Raad til at sende Repræsentanter, men meddelte skriftligt deres Interesse for Forbundets Start.

Fra Odense mødte af Bestyrelsen, Formanden Ebbe Kring, Næstformanden Erik Malmose Clausen, Sekretæren Holger Knudsen og Kassereren Bertel Kring. Det femte Bestyrelsesmedlem var bortrejst. Endvidere deltog fra Odense Johannes Thinesen og undertegnede. Fra Globus Aero Klub i Hellerup deltog Formanden, Hr. Bent Ziegler og Kaj Jensen. Fra »Sølvvingen« i Fredericia mødte Hr. Viggo Jacobsen. Endelig deltog som Repræsentant for Modelflyvemaskinehandelen Lederen af Firmaet Model Materiale, Tarm.

Efter en kort Diskussion gik man over til Valg af Bestyrelsen. Denne kom til at se saaledes ud:

Formand: Per Weishaupt, O. M.-F.
Næstformand: Viggo Jacobsen, »Sølvvingen«.
Sekretær: Johs. Thinesen, O. M.-F.
Kasserer: Bent Ziegler, »Globus Aero Klub«.
5. Mand: Erik Malmose Clausen, O. M.-F.

Til Revisorer valgtes Kaj Jensen, Globus, og Ebbe Kring, O. M.-F. Man ser, at O. M.-F., der ganske vist ogsaa

Første Møde i Dansk Modelflyver Forbund.

er dobbelt saa stor som den næststørste Klub, har besat tre af Pladserne. Men det var ogsaa O. M.-F., der tog Initiativet, og Bestyrelsen har desuden den store Fordel, at tre af dens Medlemmer til daglig er bosat i København. Dette spiller især en Rolle i Forbundets første Tid.

Efter en kort Forhandling om forskellige Ting blev det stiftende Møde hævet, og man gik, efter at have drukket The, ud og demonstrerede lidt Modelflyvning for de udenbys Gæster.

Bestyrelsen er nu gaaet i Gang med at samle alle Klubberne og med at faa Indskuddet og Kontingentet opkrævet. Naar alt dette er kommet i Orden, er det Meningen, at man vil hevende sig til Aeronautisk Selskab og søge at blive tilsluttet dette.

Per Weishaupt.

FRA MODELKLUBBERNE

Skovshoved Modelflyveklubs Opvisning paa Eremitagesletten.

SØNDAG den 19. September havde S. M.-F. arrangeret en lille Modelflyveopvisning paa Eremitagen. Der mødtes med tre Modeller, nemlig en Gentsch, en Grosse Winkler og en S. F. 19.

Vejret, som i Dagene før Opvisningen havde været temmelig slet, var pludselig blevet saa fint, som det kunde forlanges, og af den Grund havde en Del Tilskuere vovet sig derud. Det blæste kun svagt, saa det var umuligt at faa Modellerne op i nogen større Højde; det højeste, der opnaaedes, var ca. 60 m. Det var Winkleren, der forsøgte sig med dette. Efter at have sluppet Snoren, stod den et Øjeblik stille og saa sig om efter de nærmeste Træer, hvorefter den lagde Kursen over mod en Granskov omgivet af Krat. Da den var naaet derover, mødte den nogle Hvirvler, som drejede den ind over Krattet. Dette syntes den aabenbart ikke om, for et Øjeblik efter drejede den atter og fortsatte ud

Luftfartforsikringer
overtages af
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring
Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793
Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR
Lærred
Krydsfinér
Plexiglas
Propeller
K. L. G. Tændrør
Faas hos
ALFRED RAFFEL A/s
Farvergade 15 Telefon C. 6395

over Sletten, hvor den fandt en Flok Dyr at lande i. Dette tog den 1 Minut og 40 Sekunder, hvilket var den bedste Tid, der opnaaedes. Gentschen kunde sikkert have forbedret denne Tid; men da den efter nogle Starter landede mod en Hegnsstolpe med temmelig stærk Fart, hvilket den ikke havde godt af, maatte det opgives at reparere den paa Stedet.

S. M.-F. er iøvrigt nu ved at komme til Kræfter igen. De faa Medlemmer arbejder flittigt paa Værkstedet, og i Øjeblikket er der en Polzin, to smaa Motormodeller, en S. F. 19 og en Strolch under Arbejde, og naar disse Modeller er færdige, raader vi over ialt 9 Modeller. Saa snart de tilstrækkelige Pengemidler er samlede, skal vi meldes ind i Dansk Modelflyver Forbund, hvilket tilraades alle Klubber.

H. Bøcher-Pedersen,
Formand for S. M.-F.

Ringsted Modelflyveklubs Rekorder.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB har indsendt følgende Rekordliste til Bladet:

Motormodeller 50—100 cm.
(Flensted Jensen Stokmodel).
Tid: .....
Distance: 100 Meter.

Svævemodeller under 100 cm.
(Glenten).
Tid: 30 Sek. (Højstart).
Distance: 400 Meter (Højstart).

Svævemodeller 150—300 cm.
(Strolch).
Tid: 6 Min. (Højstart).
Distance: 5 km (Højstart).

Ny Klub i Randers.

FRA Randers skrives til »Flyv«: Jeg kan med Glæde meddele, at der nu endelig er dannet en Modelflyveklub her i Randers. Den har faaet Navnet »Speed«, og vi er allerede godt i Gang med saavel Svæveplaner som Motorplaner. Iøvrigt tænker vi stærkt paa at bygge en Benzinmotor til en større Model, men dette Arbejde maa vente til Vinter.

Klubben optager gerne nye Medlemmer, der venligst bedes henvende sig til Kassereren, Hr. Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

MODELFLYVERNYT

Kampen om Wakefield-Pokalen.

I FJOR vandt som man maaske vil erindre en engelsk Modelflyver den i 1927 udsatte Wakefield-Pokal tilbage fra Amerikanerne, og det var derfor i Aar Englands Tur at afholde denne internationale Konkurrence. Stævnet fandt Sted den 1. August med Deltagere fra England, U. S. A., Frankrig, Belgien, Tyskland, Holland og Sverige samt en enkelt Deltager fra Norge. Danmark glimrede derimod ved sin Fraværelse. Forhaabentlig vokser Modelsporten sig saa stærk i det kommende Aar herhjemme, at vi ogsaa faar Mod til at maale os med fremmede Modelflyvere. Her ligger der en Opgave dels for det kommende Dansk Modelflyverforbund og dels for vore Modelkonstruktører. Iøvrigt deltog der Modeller fra Canada, Ny Zeeland og Sydafrika, men disse Modeller blev fløjet af Englændere.

Pokalen blev denne Gang vundet af Frankrig. Den unge Monsieur Tillons Model fik noteret en sammenlagt Flyvetid paa ialt 253,23 Sekunder, og det skønt han kun fik gennemført to af de tre reglementerede Flyvninger, fordi Modellen paa sin anden Flyvning forsvandt ud af Tidtagernes Sigte efter 11 Min. 23 Sek. Forløb og først blev fundet igen efter Flyvningernes Ophør 16 miles eller 25 Kilometer borte fra Startstedet!

M. Tillons sammenlagte Tid for de to Flyvninger var imidlertid større end nogen af de andre Deltageres Tid for tre Flyvninger, og han fik derfor med Rette tilkendt Sejren. Englænderne besatte anden og tredie Plads. Næste Aars Flyvested bliver altsaa Frankrig.

Af Propositionerne for Konkurrencen skal fremhæves, at de deltagende Kropmotormodeller maa have en Spændvidde indtil 110 cm, en Minimumsvægt paa 226 Gram og et Planareal paa indtil 12,9 dm².

Sejrherre bliver den, der har den største sammenlagte Tid for tre Flyvninger.

Nye Byggesæt til Modelflyvemaskiner.

Willumsens Svæveplaner.

DET er efterhaanden ikke saa helt faa Mennesker i Danmark, der er blevet klar over, at Modelflyvning er en saare fornøjelig Sport at give sig af med, og inden for Flyverkredse er man helt klar over, at man i Modelflyvningen har et glimrende Middel til at gøre Befolkningen »airminded«. Det er glimrende, ikke blot fordi man ved at drive Modelflyvning paa en billig Maade kan skaffe sig et indgaaende Kendskab til alt, hvad der har med Flyvning at gøre, men ogsaa fordi Arbejdet med Konstruktionen og Bygningen af, og ikke mindst Flyvningen med, Modeller virker uhyre opdragende. Nu maa det imidlertid indrømmes, at det jo ikke er enhver givet at *konstruere Modeller.* Det kræver en meget betydelig Indsigt baade teoretisk og praktisk. Det kan jo heller ikke nægtes, at den praktiske Fremstilling af en Flyvemodel tit kan volde en Begynder Vanskeligheder, idet det jo er en kendt Sag, at man maa udvise megen Fortrolighed og Nøjagtighed ved Bygningen, for at Flyvningerne med den færdige Model kan komme til at svare til de ofte store Forventninger, som Modelbyggeren har til sit Svæveplan. Derfor maa man ogsaa med Glæde hilse ethvert Forsøg, der gøres for at lette Begynderen Vanskelighederne, og vi har netop i disse Dage bragt i Erfaring, at nogle Byggesæt til Svævemodeller er kommet i Handelen, Byggesæt af en Art, som hidtil ikke er fremstillet i Danmark. Det er Grosserer Erik Willumsen, der med Knud Flensted Jensen som Konstruktør og teknisk Konsulent har taget Initiativet. Byggesættene, der kan faas i Legetøjsforretningerne og Sportsforretningerne saavel som i Stormagasinerne, indeholder alt Materiale til en smuk og velflyvende Svævemodel af ca. 1 m Spændvidde. Alle Ribber og Spanter er færdige lige til Indsætning, alle Lister er i de rigtige Dimensioner med Afmærkning for Ribberne, Randbuerne er færdiglavet, det samme gælder Kroppen og Sideroret, saa man behøver blot at samle hele Herligheden, beklæde den og dope den. Der medfølger Papir skaaret til, færdig Dope, Pensel, Højstartkrog og -ring o. s. v. En særdeles indgaaende Byggevejledning er ogsaa vedlagt. Man maa saaledes sige, at det er et glimrende Byggesæt, der her er konstrueret.

NYT FRA ALLE LANDE

Vinderen af Mesterskabet i Kunstflyvning for Tyskland 1937, Rudolf Lochner.

Den tyske Kunstflyvningsmester.

VED de nylig afholdte »Tyske Kunstflyvningsmesterskaber 1937« deltog bl. a. 6 Bücker Jungmeister, hvoraf de fire opnaaede de 4 første Pladser blandt 20 Deltagere. Sejrherren blev den tyske Flyver *Lochner*.

Ved den internationale Kunstflyvningskonkurrence i Zürich kort Tid forinden deltog 9 Bücker Jungmeister Maskiner, og de opnaaede at blive placeret paa de første 9 Pladser.

Bücker Jungmeister, der erobrede mange Første-Pladser.

Nye Fremstød for engelsk Trafikflyvning.

MEDENS Imperial Airways er fuldt optaget af Prøveflyvningerne over det ugæstmilde Nordatlanterhav, der nu som den sidste af de store Oceanstrækninger er ved at blive underlagt den sejrende Menneskevilje, er det andet af de store engelske Selskaber, British Airways, hvis Farver er saa godt kendt og skattet i København, ved at forberede en Rute over Sydatlanten. De glimrende gennemføre fransk-tyske Flyvninger her gennem flere Aar har aabenbart virket ansporende paa det engelske Initiativ. Ogsaa paa den anden Side af Jordkloden i Australien staar Trafikflyvningen i Udviklingens Tegn. Den af den australske Regering nedsatte Kommission, der skulde udpege nye Lufthavne til Brug for Empire-Flyvebaadsruten, der skal aabnes næste Januar, har nu endt sit Arbejde og har valgt to Mellemlandingspladser mellem Port Darwin og Townsville: Groote Eylandt og Karumba. Begge disse nye Havne skal nu udstyres med Radiostationer, Vejrmeldingsstationer, Værksteder m. m., saaledes at de er klar til Brug, naar Ruten aabnes.

Samtidig med disse store interimperiale Fremstød stiger Lufttrafikken paa London meget stærkt. British Airways har saaledes maattet forøge sine Flyvninger London—Paris fra 27 til 39 om Ugen i hver Retning, mens Imperial Airways har 27 ugentlige Flyvninger i hver Retning. Hertil kommer saa de mange udenlandske Selskaber, der beflyver Londons Havne bl. a. K. L. M. — det store verdensomspændende hollandske Selskab, en af Banebryderne i den internationale Trafikflyvning.

Som Dansker maa man beklage, at det endnu ikke er lykkedes vort nationale Selskab Det danske Luftfartselskab at udstrække sine Ruter til dette Flyvningens Centrum, men Forhold, hvorover Selskabets udmærkede Ledelse ikke er Herre, har jo desværre bevirket, at det dertil nødvendige Materiel ikke har kunnet anskaffes. Man har vel imidlertid Lov til at haabe, at disse Forhold indenfor en ikke altfor lang Tid maa kunne ændres.

1000 Timer mellem hvert Eftersyn.

DE HAVILLAND AIRCRAFT CO. har fornylig truffet den Bestemmelse, at Motorserien Gipsy Major I maa holdes i Drift 1000 Timer mellem hvert Hovedeftersyn.

To nye tyske Motorer.

DAIMLER-BENZ har fremstillet to Flyvemotorer, der har Typebetegnelsen D.B.-600 AB og D.B.-600 CD. Det er tolvcylindrede, vædskekølede Motorer. Den første har en Maksimumsydelse paa 1000 HK., medens Typen CD yder 950 HK.

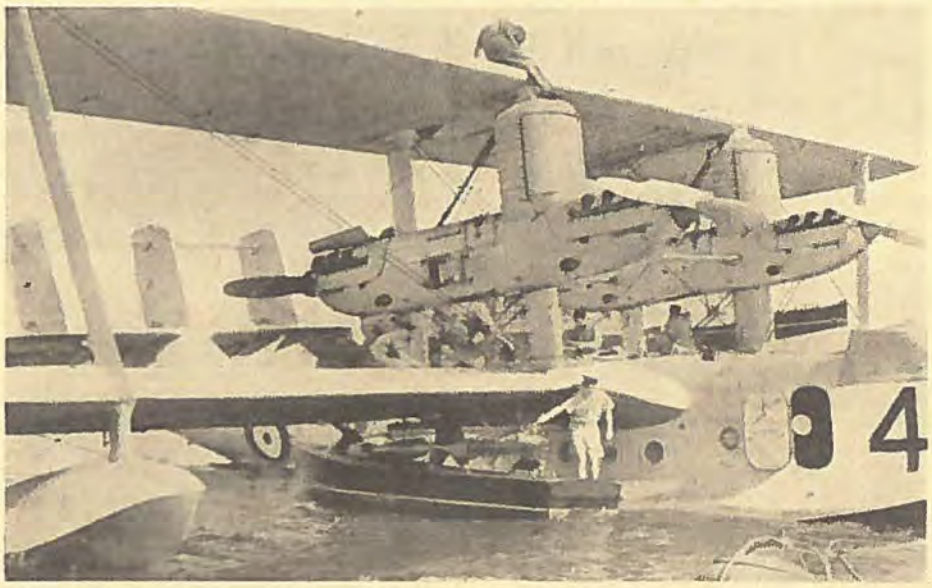
Fra Amerika.

UNITED AIR LINES har forøget Antallet af sine Douglas DC-3 Trafikmaskiner til 40, idet Selskabet har bestilt 10 nye Maskiner, der alle skal udstyres med Pratt og Whitney Twin Wasp Motorer. (Samme Motorer er indbygget i den Douglas DC-3, som det svenske Lufttrafikselskab nylig har købt).

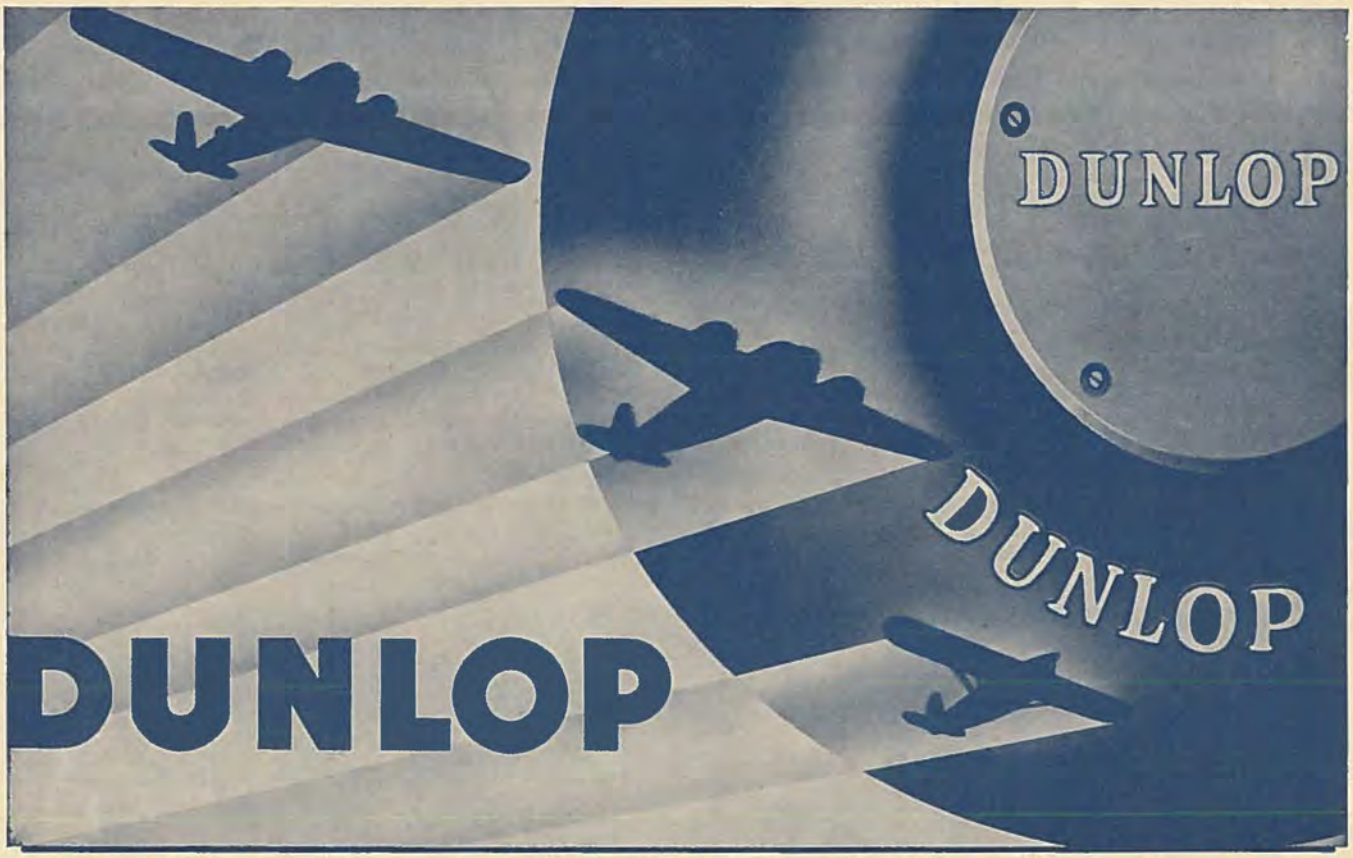
Lockheed Model 10 Trafikflyvemaskine har ved Prøverne opnaaet en største Hastighed paa godt og vel 400 km/T.

Medio Juli havde Pan American Airways gennemfløjet 1.600.000 Kilometer i regelmæssig Rute over Stillehavet. Derunder var gemmemfløjet 100 Ture uden et eneste Uheld, og det havde befordret 200 Tons Gods.

Under sine Forsøgsflyvninger over det nordlige Atlanterhav har Pan American Airways gjort den Iagttagelse, at de heftige Atlanterhavsstorme kun optræder i de meget lave Højder. I ca. 3000 Meter, hvor Amerikanerne har fløjet, har de ikke en eneste Gang mødt ugunstigt Vejr.



En Singapore Flyvebaad gøres klar til Afgang til Piratpatruljen i Middelhavet.



RINGE · HJUL · BREMSER

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

ALS MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

FREDERICIA II.
Formand: Hr. Christian Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Soflevej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Soflevej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

KOLDING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Poul Nielsen, Mindevej 2, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »AERO«.
Formand: Hr. Johs. Rasmussen, Lykkegaardsvej 3, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
v/Hr. Jørgen Hansen, Storegade 41, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Silkeborg.
Formand: Hr. Erik Breinholdt Jørgensen, Borgergade 10, Alderslyst, Silkeborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »HØGEN«, Aarhus.
Formand: Hr. Vagner Busch, Carl Bertelsens gade 10, Tlf. 9112.

MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.
v/ Hr. Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

MODELKLUBBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Hr. Erik Bildsøe Hansen, Norgesgade 19, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«.
Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVØRNEN«.
v/ Hr. O. Poulsen, Værksted: Buddingevej 252.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm, Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Sveigaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »FLYV«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrog. 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20. i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

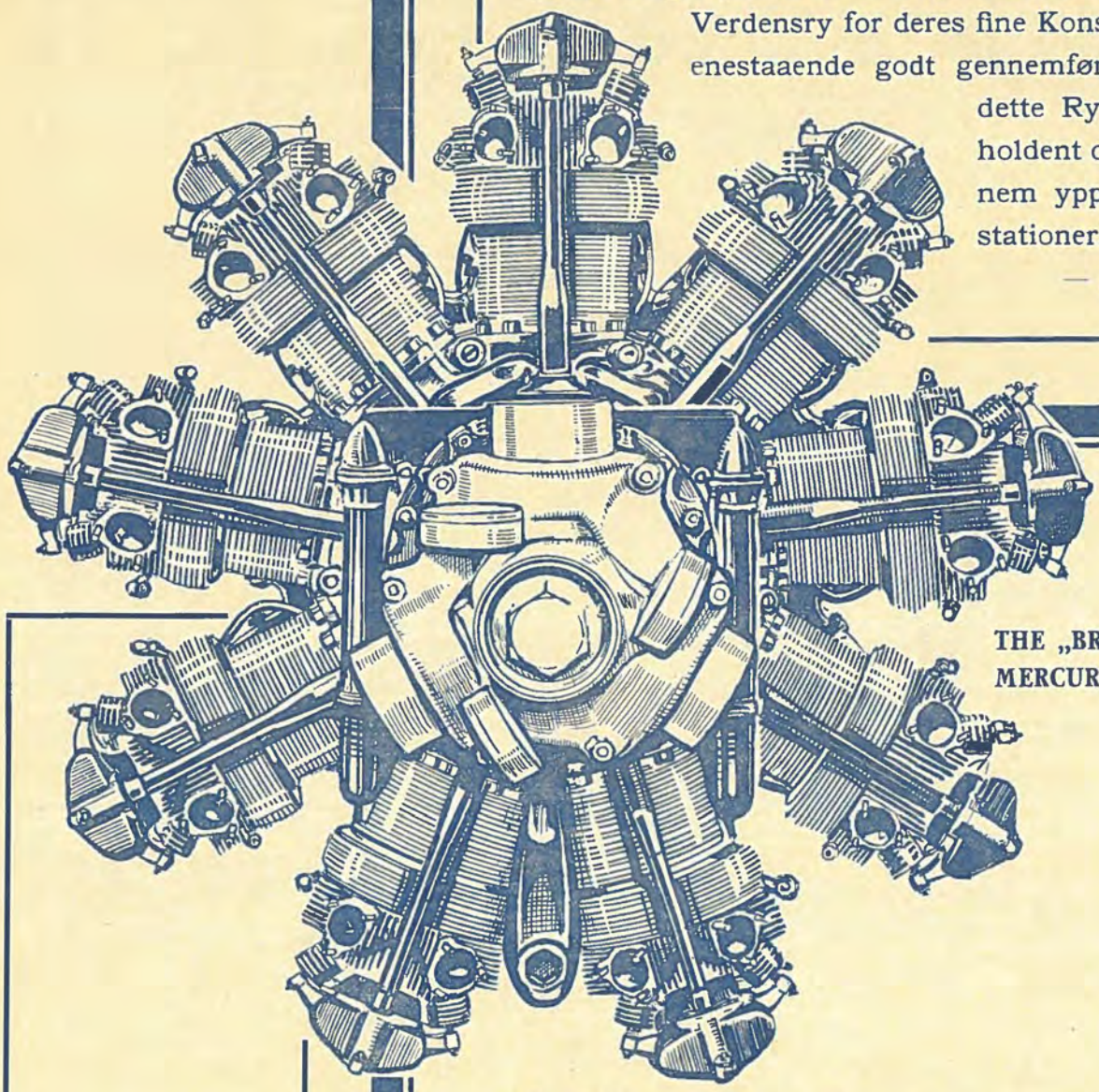
Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.

„Vore Dages „BRISTOL" Flyvemotorer har opnaaet Verdensry for deres fine Konstruktion og enestaaende godt gennemførte Arbejde: dette Ry er helt og holdent opnaaet gennem ypperlige Præstationer."

— „FLIGHT".



THE „BRISTOL" MERCURY ENGINE

"Bristol" MERCURY

SERIE XI & XII

Denne nyeste „BRISTOL" Mercury, stjerneformede, luftkølede Flyvemotor, der har et Kubikindhold paa 24,9 Liter, en Diameter paa 1,31 m og en Nettovægt paa 445 kg, har nylig gennemgaaet en 100 Timers Prøve, som blev en absolut Succes, og hvis Resultater blev langt over Forventningerne.

890 b.h.p (max.) at **2750** r.p.m, at **1830** m

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ··· BRISTOL, ENGLAND

Repræsenteret i Danmark og Island ved **A. B. C. HANSEN COMP.,** Industribygningen, København.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

anedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning

Nr. 11
937 - 10. Aarg.

Fra Verdens første Trafikflyvemaskine —

Radiosikkerhedstjenesten forbedres paa 4500 km Luftrute

VI BYGGER EN MODEL

35
ØRE

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
Amaliegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aeronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
Formand: Hr. Oberstlojtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB.
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

ACTIV, København.
Formand: Hr. H. Jensen, Blegdamsvej 60.

DANSK MODELFLYVERFORBUND.
Formand: Hr. Per Weishaupt, Torkel Badensvej 12, Hellerup, Tlf. Helrup 3355.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
(tilsluttet D. K. D. A. S.).
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

KLUBBER I UNIONEN:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/ Hr. Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.
Dybbølsgade 11, København V.

ESBJERG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
Formand: Hr. Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

HASLEV FLYVEKLUB.
v/ Hr. Sv. J. Juul, Allegade 50, Haslev.

HOLBÆK FLYVEKLUB.
v/ Hr. K. Dabelstein Hansen, Diget 46, Holbæk.

HORSENS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

KALUNDBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. J. Alfr. Jacobsen, Vestre Havnevej 14, Kalundborg.

KOLDING FLYVEKLUB.
v/ Hr. W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

KLUBADRESSER

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. Ing. H. Madsen, Jernbanegade 22, Randers.

RINGSTED FLYVEKLUB.
v/ Hr. Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. G. Christiansen, Richtersvej 23, Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/ Hr. H. Grauengaard, Gækkelundsvej 7, Slagelse.

SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULU«.
Blegdamsvej 118, København Ø.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV"s HOVEDKONTOR:
Vesterbrogade 60
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen

Billedet paa Forsiden:
Focke-Wulf FW 200 „Condor"

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.
v/ Herr E. Nordgren, Gl. Holmegaardsvej, Hillerød.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.
v/ Hr. Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
v/ Hr. Viggo Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«
v/ Hr. Johs. Olsen, Guldbergsplads 8, København N., Tlf. Nora 4691 y.

VARDE FLYVEKLUB.
v/ Hr. Jens B. Lønborg, Stausvej 8, Varde.

VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.
v/ Hr. Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.
v/ Hr. Bogtrykker Chr. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.
v/ Hr. P. E. Vigenberg, Værløse St.

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

DANSK LUFTSPORT.
Formand: Hr. Kai Thorch Andersen, Tordenskjoldsgade 13, 4., Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
v/ Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

FLYVEKLUBBEN »Ørnen«. Aarhus.
Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Installatør H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

ODENSE AMATØRFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Eli Christensen, Hunderupvej 33, St., Odense.

ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.
Formand: Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTEN AF 1937«.
v/ Hr. H. C. Andersen. Værksted: Buddingevej 252.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

(Fortsættes Side 19)

DANSK
FLYVNINGS
HISTORIE

Underholdende fortalt af kendte Mænd indenfor de enkelte Felter paa Flyvningens Omraade og illustreret med en Mængde fortræffelige Billeder.

Køb den til Dem selv –

forær den til Deres Venner!

385 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN - KØBENHAVN V.

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	9⁰⁰	Berlin
D.	9⁰⁰	Amsterdam—Paris/London
D.	9⁰⁰	Hamburg
Hv.	9⁰⁰	Hamb.—Brüssel—Paris/Lond./Antw.
D.	10⁰⁰	Hamburg—London
D.	11⁰⁰	Malmö (til ²⁰/₁₁)
D.	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/Lond.
D.	12²⁰	Malmö
Hv.	13²⁰	Hamburg—London
D.	14⁵⁰	Stockholm
Hv.	15⁰⁰	Malmö
D.	15⁰⁰	Malmö
Hv.	16⁰⁵	Malmö
D.	18⁰⁵	Malmö
D.	19¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB DDL
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800

— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDSELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 11 November 1937 10. Aargang

Fra Verdens første Trafikflyvemaskine til den allernyeste.

Fra Junkers F 13 til Ju 90.

DA Junkers F. 13 kom frem i 1919 vakte den almindelig Opsigt indenfor Luftfartskredse hele Verden over, dels paa Grund af sin særegne og helt nye Konstruktion, og dels fordi det var den første Maskine, der lige fra Grunden udelukkende var bygget som Trafikflyvemaskine. Den var et Monoplan med lavtliggende Bæreplan med tykt Profil uden nogen som helst ydre Afstivning eller Opspænding, og hele Konstruktionen — og Beklædningen — var af Metal. Den efter Datidens Forhold rummelige Kabine havde Plads til 4 Passagerer, og ved Siden af Føreren var der Plads til endnu en Passager. Motoren var en vandkølet 6-cyl. Junkers Motor paa 220 H.K.

F. 13 havde overordentlig gode aerodynamiske Egenskaber, og paa alle de mange Ruter, hvor den kom til Anvendelse, var man særdeles tilfreds med denne første Trafiktype, ikke mindst fordi Konstruktionen var meget robust. I en Periode, hvor Flyvemaskinetyper har vekslet i en Uendelighed, lige fra Lufttrafikens første Aar til Dato, har man endog været Vidne til det Særsyn, at en F. 13-Type, der er bygget i 1920, er i Drift den Dag i Dag. Den tilhører Deutsche Lufthansa og har Indregistreringsmærket D 1. Og det er endda ikke den eneste sejglivede F 13, for baade i Bolivia, Canada, Sydafrika og Polen findes der nogle F 13 med Byggeaar 1920, der har været anvendt til Lufttrafik i seksten Aar og som har haft over 5000 Flyvetimer.

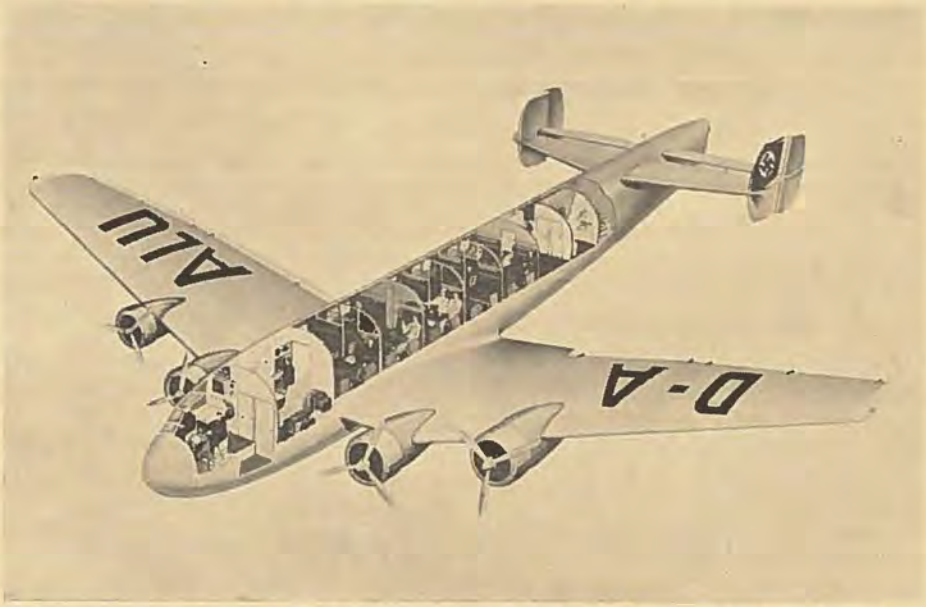
Typen er velkendt herhjemme fra den Periode i 1925, da daværende »Dansk Lufttransport« anvendte Junkers F 13 paa sine Ruter til Malmø og Berlin—Dresden.

F 13 blev afløst af Junkers G 242 (og G 23). Den opvoksende Lufttrafik krævede større Maskiner, større Bekvemmeligheder og efterhaanden ogsaa større Hastighed, og i Aarenes Løb efterkom Junkers Fabrikerne de stigende Krav, der blev stillet, ikke blot til Passagertrafiken, men ogsaa til Gods- og Posttrafiken. En længere Række Maskintyper har været Resultatet af Fabrikens ihærdige Anstrengelser for altid at være paa Højde med det nyeste og bedste, der kunde fremstiles, og i visse Perioder har Junkers-Typerne ligget som Nummer 1. Karakteristisk for alle Typerne har været dette, at Konstruktionen i det væsentlige har været den samme: lavvingede Monoplaner med tykke Bæreplansprofiler uden ydre Afstivning og helt og holdent bygget af Metal.

G 24, der blev sat i Drift i 1925, havde Plads til 9 Passagerer. Den var udstyret med 3 vandkølede 6-cyl. Junkers Motorer paa ca. 220 H.K., men Hastigheden var ikke nævneværdig større end F B's; ca. 160 km/T. Den blev fremstillet i et efter Forholdene meget stort Antal, og da det netop var i den Periode, hvor Tyskland ifølge Versaillestraktatens Bestemmelser ikke maatte bygge Krigsflyvemaskiner, kan man ikke frigøre sig for den Tanke, at Lufttrafiken frembød en ypperlig Lejlighed til at følge Udviklingen af de store Bombeflyvemaskiner.

Kroppen bestod af et Fodstykke indeholdende den midterste Motor, et Mellemstykke omfattende Førerrum og Kabine samt endelig et bageste Stykke, der bestod af Kroppens sidste Halvdel med Halepartiet, og hele Konstruktionen var saa praktisk indrettet, at Kroppens Midterstykke med Lethed kunde udskiftes.

G 24 var i Anvendelse adskillige an-



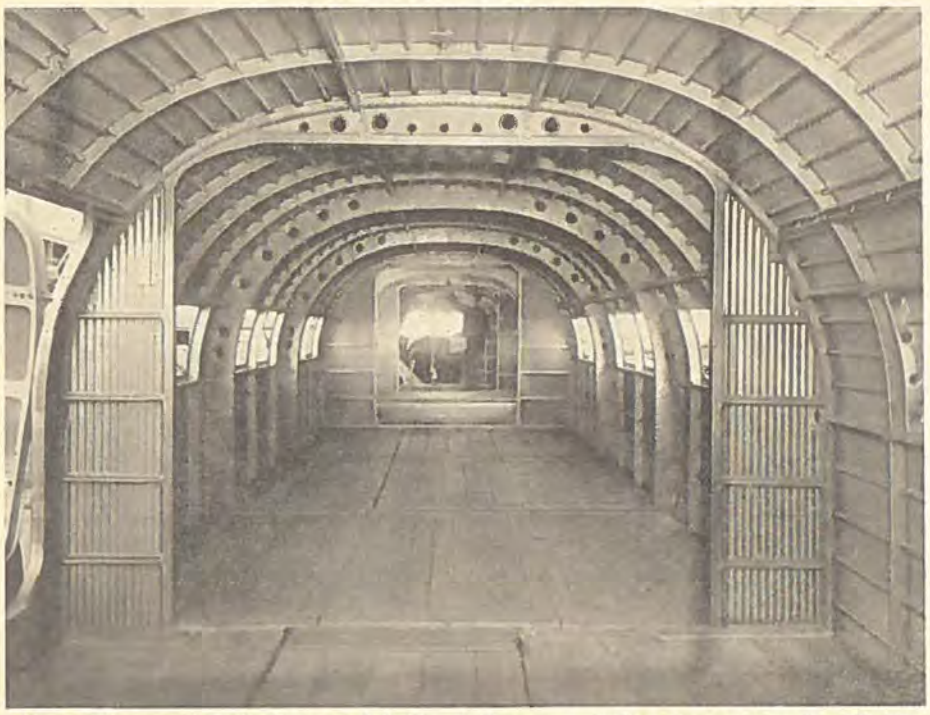
Junkers Ju 90. Man ser, hvorledes Kroppen er indrettet til Passagerer, Garderobe o.s.v.

dre Steder end paa de tyske Luftruter, og en Overgang var det absolut den førende Trafikmaskine i Verden.

I en ændret Udgave anvendes G 24 i Dag under Typebetegnelsen F. 24 KAY. Højre og venstre Bæreplans Midterstykke, hvor Sidemotorerne var anbragt, er fjernet, den midterste Motor er blevet erstattet af en 720 HK. Junkers Dieselmotor, og Maskinen har været anvendt som eenmotoret Trafikflyvemaskine paa de tyske Luftruter.

En noget større Udgave af G 24 fremkom i 1927. Det var G 31, der med sin brede Krop kunde rumme 15 Passagerer og som var udstyret som en »flyvende Spisevogn«. Den havde 3 luftkølede Motorer paa ca. 500 H.K., og dens Hastighed var oppe paa ca. 180 km/Tm. Men Typen vandt aldrig nogen større Udbredelse.

En endnu større Type, og vel nok den mest interessante af alle, der har eksisteret i hele Verden, saa Dagens Lys i 1930. Det var G 38, der hurtigt fik Navnet »den flyvende Vinge«, fordi Planet var saa tykt, at det kunde udnyttes med Rum for Passagerer og Gods. I Virkeligheden var det et Trin i den Udvikling, som Professor Junkers havde tænkt sig i Retning af at konstruere en Flyvemaskine, der saa at sige kun bestod af eet stort Bæreplan, der kunde rumme hele Lasten af Passagerer og Gods. Konstruktivt set er det i Øjeblikket svært at sige, hvor Grænsen for Bygningen af saadanne store Maskiner ligger, men een Ting stoppede Typen G 38, og det var Hastigheden, eller rettere Mangel paa Hastighed. Knapt 200 Kilometer i Timen er for lidt for en Trafikmaskine nutildags. Propagandamæssigt set har G 38 imidlertid været en ypperlig Repræsentant for Trafikflyvemaskinen i de Aar den har været i Drift, paa Grund af den rigelige Plads, der er til Raadighed for de 34 Passagerer.



Den midterste Del af Kroppen i Ju 90, et Rum paa 10,3 m Længde og 3 m Højde.

Toiletterne og Garderoberne i Ju 90.

Ju 52, der blev bygget i 1932, blev en stor Succes, fordi den samtidig med fortrinlige Flyveegenskaber var i Besiddelse af stor Hastighed. Ca. 250 km/T var Marchhastigheden, og det varede ikke længe førend de Maskiner blev Standardtypen paa samtlige Luftruter. Samtidig blev en noget ændret Udgave Standard-Bombemaskinen i det nyoprettede tyske Luftvaaben. Ju 52, der fremstilles baade med Hjulunderstel og Pontonner, er udstyret med 3 luftkølede Motorer paa ca. 660 H.K., og da Det Danske Luftfartsselskab i sin Tid købte en Ju 52 kunde det næppe have fundet et bedre Valg.

En af de mange rummelige Kabiner i Ju 90.

En Flyvemaskinetype er imidlertid i vore Tider en meget forgængelig Ting, og saaledes er det allerede gaaet Typen Ju 52; — sammenlignet med de nyeste amerikanske Typer er den for langsom. Men Junkers-Fabrikerne har ikke ligget paa den lade Side i Mellemtiden. En tomotoret Type Ju 86 har i snart to Aar været under Seriefremstilling, og dennes Hastighed ligger omkring de 300 km/T. Men den er ikke særlig velegnet til Lufttrafik, fordi dens smalle Krop ikke kan byde Passagererne tilstrækkelig Bekvemmelighed. Som moderne Bombemaskine, hvor man ikke behøver at skaffe polstrede Lænestole m. m. til Besætningen, er den derimod ypperlig egnet, og efter alt, hvad man hidtil har set, bliver det sikkert ogsaa som saadan den faar sin store Chance. Som Eksempel skal erindres om, at det svenske Luftvaaben for ikke saa mange Maneder siden har købt et halvt Hundrede Stykker af Ju 86.

Junkers sidste nye Frembringelse, Typen Ju 90, er den virkelig moderne Trafikflyvemaskine af 1937. Den er et fritbærende Monoplan ligesom alle sine Forgængere, og i Konstruktionen er samlet alle de mangeaarige Erfaringer, som Firmaet har indhøstet vedrørende Fremstilling af Metalflyvemaskiner. Uden nogen som helst Skelen til militær Anvendelse er Ju 90 bygget som Trafikflyvemaskine, til Befordring af Passagerer eller Fragt. Der er lagt den aller største Vægt paa at skabe Bekvemmelighed for Passagererne, og dette i Forbindelse med Driftssikkerhed og en Hastighed paa omkring 400 Kilometer i Timen gør den til en af vore Dages ideelle Trafikflyvemaskiner.

Den er udstyret med fire Motorer, (luftkølede eller vandkølede paa ca. 800 H.K.), og den er indrettet til at kunne medføre 40 Passagerer. Det store Midterrum i Kroppen er delt i fem

Rundskuedag i Hangar II

I »Flyv«'s Oktobernummer d. A. fandtes en besynderlig Artikel med ovenstaaende Titel. Med denne Artikel har Forfatteren, saavidt jeg senere har forstaaet, ønsket at yde et Bidrag til Forbedring af Sportsflyvningens Kaar i Danmark og i Særdeleshed i Hangar II paa Lufthavnen i Kastrup.

Forfatteren fremhæver, *at* Lokaliteterne i Hangaren er ringe, *at* der i Hangaren findes Filebænke, havarerede Luftfartøjer, opmagasineret af forskellig Art, og navnlig *at* Hangarrumet er meget støvet og snavset, samt sluttelig at Sportsflyverne forgæves slider Trapperne hos Myndighederne og faar en kold Skulder.

Det er kun rimeligt, at Sportsflyverne, og især de, der har Evner og Kraft dertil, søger paa alle Omraader at fremme den Sag, der har deres Lyst og Interesse; der er sikkert adskillige vægtige Opgaver at løse; men det er utvivlsomt til mere Skade end Gavn for Sagen, naar man søger at fremme den ved Fremførelsen af en offentlig Kritik, der savner den fornødne Basis, selv om Kritikken fremføres i en tilsigtet morsom Form.

Der er næppe nogen, der vil bestride, at Hangar II er uhensigtsmæssig i sin Indretning til Brug for Sportsflyvere, men den er da ogsaa bygget til andet Formaal, som den udmærket kan tilfredsstille. Tilvejebringelsen af specielt indrettede og for Sportsflyverne fuldt tilfredsstillende Lokaliteter paa Lufthavnen i Kastrup er maaske først et Spørgsmaal om, hvorvidt Sportsflyvningen bør have til Huse paa en offentlig Lufthavn med stor Trafik, men navnligt et Spørgsmaal om Sportsflyvernes egen eller Ministerens og Bevillingsmyndighedernes Offervilje, hvilket jeg ifølge Sagens Natur skal afholde mig fra at drøfte her; derimod har jeg Grund til at beskæftige mig med den øvrige Del af Kritiken, som rammer det Personale, jeg har Ansvaret for, og dermed mig.

Hangaren maa gerne om muligt gøres til et Udstillingslokale og et hyggeligt Arnested for Sportsflyvere, og Sportsflyvernes positive og urbant fremsatte Bidrag hertil modtages gerne, men den skal først og fremmest være et Opbevaringslokale, hvor Luftfartøjernes Ejere tillige kan faa deres Maskiner efterset og reparerede. Det kan derfor ikke være urimeligt, at der i Hangarrummet findes havarerede Luftfartøjer, Filebænke og forskelligt Grej, der er nødvendigt for Luftfartøjernes og Havnens Drift. Om Artiklens Forfatter selv ejede et Luftfartøj, vilde han jo sikkert blive meget misfornøjet ved at blive lukket ude i Tilfælde af Havari. Rengøringen i Hangaren foretages her, som normalt alle andre Steder, og findes der alligevel »Støv og Snavs«, — undertiden straks efter Rengøringen — skyldes det sikkert navnligt, at der findes Flyvere, der endnu ikke er naaet saa vidt i Udviklingen, at de kan køre bort fra Hangaren uden at lade Propelvinden fylde hele Rummet med Støv udefra. »Danske Privatflyvere« har overhovedet ikke henvendt sig til Havnens Ledelse i heromhandlede Anliggender — deres Henvendelser har iøvrigt kun været meget faa og er da blevet modtaget forstaaende — og det udtalte om »slidte Trapper« og »kold Skulder« kan derfor ikke med Rette møntes paa Havnens Ledelse.

Dette Angreb paa Havnen maa derfor herfra anses som ubeføjet og uhensigtsmæssigt.

Meget maatte det forundre, at »Danske Privatflyvere« (ikke at forveksle med »Danske Flyvere«) vilde foranledige en saadan Artikels Fremkomst, men det er da ogsaa senere oplyst af Foreningen, at dens Navn er brugt uberettiget, og Artiklen staar formentlig saaledes alene for Hr. Strømpefabrikant Hoff Hansen's Regning og Billederne for Hr. Tobaksfabrikant Ludvig Augustinus's.

L. Sørensen.

Til foranstaaende bemærkes, at det med min omhandlede Artikel i forrige Nummer af »Flyv« naturligvis kun har været min Hensigt at vække en almindelig saglig Interesse om Privatflyvernes Vilkaar i Lufthavnen. Da det nu er blevet mig klart, at Artiklen kan forstaas som *rettet mod de for Lufthavnen ansvarshavende Personer*, og som saadan have en saarende Karakter, er jeg glad for herved at faa Lejlighed til at udtrykke min Beklagelse herover, med Tilføjelse af, at saadannne Hensigter selvfølgelig ikke har været indenfor min Tanke, og vilde have været uberettigede.

Til Slut skal jeg bemærke, at Grunden til at Artiklen er fremkommet med min Signatur er, at jeg af Danske Privatflyveres Repræsentantskab er valgt som Medlem af et Presseudvalg; dette Udvalg har faaet til Opgave at fremføre de Spørgsmaal, man mener kan være til Fremme for Sportsflyvernes Sag, og dette Udvalg er ansvarlig for den fremkomne Artikel. *Erik Hoff-Hansen.*

Danske Privatflyvere

Hermed betragter Redaktionen denne Sag som afsluttet.

---

mindre Rum, der hver har bekvem Siddeplads til 8 Passagerer, og mellem de polstrede Sæder er der anbragt Klapborde. Desuden er der flere mindre Rum til Fragt, Garderobe, Radio, Buffet og Toiletter.

Førerrummet er naturligvis udstyret med de mest moderne Instrumenter, og yderst i Spidsen af Kroppen — inden i denne — er der anbragt en drejelig Pejlramme.

Hele Konstruktionen er af Metal, og til Beklædning af Krop og Planer er der anvendt glat Duralumin. Motorerne er anbragt i Forkanten af Bæreplanet, to paa hver Side. Understellet er todelt, og ved Hjælp af en Olietrykanordning kan Benene trækkes op i de midterste Motorgondoler.

Det Rum, der er til Raadighed for Nyttelasten, er meget stort. Kroppen er delt i tre Afsnit. I den forreste Del, der ligger lige bagved Førerrummet, er der indrettet Køkken, Anretterrum, Spisekammer, Plads til Stewarder samt Garderobe og Bagagerum.

Selve Passagerrummet har en Længde paa 10,3 m, en Bredde paa 3 m og et Rumindhold paa 55 m³. Der er indrettet en særlig Afdeling for Rygere. Varmeregulering, indirekte Belysning og Læsebelysning savnes naturligvis heller ikke. Under Passagerkabinens Gulv, i Planets Midsterstykke, findes et Passagerrum paa 10 m³.

Bagved den store Kabine er der indrettet Plads til 2 Toiletter, et Postrum paa 3,5 m³, en Garderobe og et Bagagerum paa 4 m³.

Ju 90 er allerede i Drift i Tyskland, og selv om en Maskine af denne Størrelse maaske ikke egner sig til alle mulige Ruter, saa er den sikkert et overmaade velegnet Trafikluftfartøj paa alle de større internationale Luftruter, hvor Passagerfrekvensen er i stadig Stigen.

TO TYSKE BOMBEFLYVEMASKINER

BYGNINGEN af store Flyvemaskiner er et særligt Felt indenfor Flyvemaskineindustrien, og et af de Firmaer, der stadig har været i første Række med Hensyn til Udviklingen af disse Maskintyper, er det tyske Dornier, der lige fra første Begyndelse har specialiseret sig i Metalkonstruktioner. Firmaets »Wal«-Type, der har været anvendt paa talrige Luftruter Verden over, er saa velkendt, at den ingen Præsentation behøver, og det samme kan siges om den kæmpemæssige Flyvebaad, eller maaske rettere Flyveskib, Do X. Men medens alle Firmaets tidligere Typer paa en enkelt Undtagelse nær har været Søluftfartøjer, er dets sidste Nykonstruktioner, Do 17 og Do 19, Landflyvemaskiner.

Do 17 er et tomotoret (2×600 HK. Daimler-Benz) Monoplan, der er bygget som Bombemaskine til det tyske Luftvaaben, og dets fremragende Flyveegenskaber fik det Lejlighed til at demonstere for hele Verden ved det nylig afholdte internationale Flyve-Stævne i Zürich, hvor det bl. a. sejrede i Alperundflyvningen i Konkurrence med andre Nationers militære Typer. Do 17 blev Nr. 1 med en Gennemsnitshastighed paa 376 km/T., medens Nr. 2 og 3 naaede henholdsvis 333 km/T. og 323 km/T. Strækningen, der blev gennemfløjet, var paa 367 km, den blev tilbagelagt paa 58 Min. 42,3 Sek., og herunder maatte det bl. a. foretage en Stigning til 4500 m for at kunne passere en af de vanskelige Strækninger i Løbet.

Do 19.

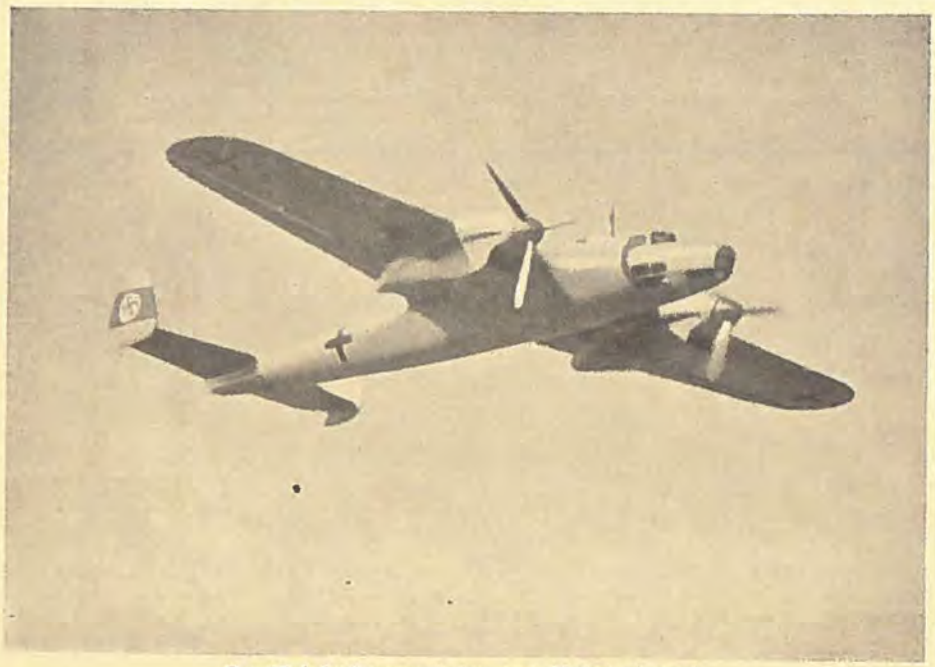
Sin Manøvredygtighed viste Do 17, da den foretog en Række Manøvrer med den ene Motor stoppet, idet den foretog Sving baade tilhøjre og tilvenstre samt Stigninger, og med begge Motorerne i Gang udførte den bl. a. Looping.

Do 19, der har fire Motorer, er betydelig større end Do 17, og ved denne Nykonstruktion har Dr. Dornier tilstræbt at løse to Opgaver:

1) at opnaa det gunstigst mulige Forhold mellem Egenvægt og Nyttelast samt
2) gode Flyveegenskaber og Manøvredygtighed i Forbindelse med store Dimensioner.

Allerede før Bygningen af Do X paaviste Dr. Dornier, at de gældende Anskuelser med Hensyn til Forholdet mellem en Forøgelse af en Flyvemaskines Størrelse og dens Egenvægt ikke var helt rigtige, og Bygningen af den store Flyvebaad leverede det praktiske Bevis for hans Anskuelser. Do 19 har paany bevist, at en Forøgelse af Flyvemaskinens Størrelse ikke gør Forholdet Egenvægt/Lasteevne ugunstigere. Med en Tomvægt paa ca. 10,5 Ton og en Lasteevne paa ca. 8 Tons maa Forholdet siges at være overordentlig gunstigt, idet der samtidigt maa bemærkes, at alle Hensyn til Sikkerhedsfaktorer selvfølgelig er overholdte. Den nævnte Lasteevne er baseret paa en Motorydelse paa 4×650 HK., men ved Indbygning af større, moderne Højdemotorer vil Lasteevnen blive endnu større.

Begge de førnævnte Fordringer har Do 19 opfyldt, og hertil maa føjes, at den har overordentlig gode Start- og



Do 17 i Luften med den ene Motor stoppet.

Nej — vi kan ikke være det bekendt!

OFTE har »Flyv« henledt Opmærksomheden paa de elendige og uciviliserede Forhold, hvorunder dansk Sportsflyvning lever, og af og til har »Flyv« bragt Artikler om Sportsflyvning i andre Lande, især i England og Sverige. Jeg siger med Vilje *uciviliserede* Forhold og begrunder det med nogle Ord af en Tale, som blev holdt i Northern Rhodesia Flying Club. Hs. Eksellence Guvernør Young udtalte bl. a., at Regeringen paa alle Maader vilde hjælpe Klubben. Der vilde næppe blive nogen Vanskelighed m. H. t. den normale (økonomiske) Hjælp, som enhver civiliseret Regering vilde give en Bevægelse, der er saa nødvendig for Civilisationen. — Nærmere Kommentarer er vist unødvendige.

»Flyv« har imidlertid i Omtalen af Sportsflyvning i andre Lande væsentlig beskæftiget sig med engelske Forhold. Men der er ogsaa Sportsflyvning i andre Lande, og særlig interessant er det at se paa Luftsporten i Lande, der kan sammenlignes med Danmark. Blandt disse Lande er Holland og Svejts. Begge Lande har en Smule mindre Areal end Danmark.

Svejts har kun faa Indbyggere flere end Danmark og kan derfor direkte sammenlignes hermed, hvorimod Holland har mere end dobbelt saa mange Indbyggere som Danmark. Dette maa man naturligvis tage i Betragtning ved Sammenligningen. Endvidere har Holland mere betydningsfulde Kolonier end Danmark. Dette kommer dog ikke saa meget Luftsporten ved, men derimod Trafikflyvningen, og det er en anden Historie.

I Holland udmærker de forskellige

Luftsport i Holland og Svejts

Sportsflyveklubber sig ved ingen Maskiner at have. Nogle af Medlemmerne har naturligvis Privatmaskiner; men det er ikke som i England, at Klubben selv holder Instruktører og Skolemaskiner. Nej, Hollænderne har udnyttet deres lille Land og lavet noget mere økonomisk. Al Undervisning og Udlejning af Maskiner udføres af Nationale Luchtvaart School (N. L. S.) der arbejder i nøje Forstaaelse med den officielle Aeroklub: Koninlijke Nederlandsche Vereiniging voor Luchtvaart. Denne har ca. 1100 Medlemmer.

N. L. S. har 7 Instruktører og 12 Maskiner, som de saa fordeler ud til Klubberne. Med meget kort Varsel kan Instruktører og Maskiner flyttes til andre Klubber, hvis der bliver større Brug for dem der. Staten lader de hollandske Trafikflyvere uddanne paa N. L. S., og Skolen er i en vis Grad understøttet af Staten.

De hollandske Militærmyndigheder har indset, at Sportsflyverne kan danne en betydningsfuld Reserve. Omend ikke organiseret i samme Grad som i Tyskland findes der i Holland en Ungdomsbevægelse, der tager fat allerede i Skolerne, en Svæveflyvebevægelse og endelig en Motorflyvebevægelse. Man arbejder paa at organisere disse Trin af Uddannelsen nøjere. Sidste Aar stiftede Hr. Fokker i Anledning af sit 25-Aars Jubilæum som Flyver et Fond paa 100.000 Gylden. Dette Fond skal især benyttes til at understøtte Ungdommens Flyvebevægelser.

N. L. S., hvis Formand er Hr. C. Kolff, der iflg. »The Aeroplane« ogsaa er Formand for Aeroklubben, har nu sit Hovedkvarter paa den nye Sportsflyveplads Ypenburg, der ligger ved Hovedvejen mellem Haag og Rotterdam. Hr. A. M. Schmidt Crans, en meget bekendt hollandsk Flyver, er Skolens Chefinstruktør.

Der er Sportsflyveklubber 8 forskellige Steder i Landet. 1936 var ikke saa godt et Aar som 1935, hvilket tildels skyldes daarligere Vejr. Der blev fløjet 3600 Timer mod 4300 i 1935. Antallet af Flyvninger dalede fra 8560 til ca. 7400. Men det er alligevel store

Den danske Sportsflyverflaade. Maskinerne er jo ikke alle af nyeste Type — hvornaar faar vi de nye?

Landingsegenskaber samt den bedst mulige Manøvredygtighed, og dette selv om een eller flere Motorer skulde svigte.

Do 19 er et fritbærende Monoplan. Plankonstruktionen, der er let V-formet, bestaar af to Hovedbjælker, og den er udstyret med Landingsklapper. Baade Planet og Kroppen kan let adskilles i flere Dele, hvorved det bliver muligt at transportere Maskinen pr. Jernbane, til Trods for dens Størrelse. Understellet er indrettet til at kunne trækkes op i de to midterste Motorgondoler.

Drivkraften bestaar af 4 luftkølede Stjernemotorer, der er indbygget paa den bedst mulige aerodynamiske Maade. Som Propeller anvendes trebladede Propeller med stilbare Blade. Brændstoffet rummes i to store Beholdere, der en anbragt i Planet.

De Data, der kendes for Do 19, er følgende:

Spændvidde	35,0 m
Længde	25,45 m
Højde	5,7 m
Planareal	162,0 m²
Fuldvægt	18,5 Ton
Største Hastighed med 4×650 HK. Motorer	320 km/T.
Største Hastighed med 4×800/1000 HK. Kompressor-Motorer	380—400 km/T.

Tal. Ialt er der 213 Sportsflyvere med A-Certifikat i Holland (ved Begyndelsen af 1937). Pr. 31. Decbr. 1936 havde Skolen 12 Maskiner. Disse flyver gennemsnitlig 279 Timer om Aaret, en Instruktør 366 Timer. Af de 12 Maskiner er 11 hollandske, 1 engelsk (D. H. Tiger Moth). Der er 3 Pander-Maskiner og 8 Koolhoven-Maskiner. F. K. 46 er Standardtypen. Det er et almindeligt Biplan, tosædet, lukket eller aaben, udrustet med en Gipsy Major Motor. Skolen har ogsaa haft et tosædet Svæveplan, Type Grunau 8, men det er blevet solgt til det hollandske Svæveflyvningsinstitut. Man eksperimenterer med andre Maskiner, f. Eks. den mærkelige hollandske Scheldemusch og den amerikanske Aeronca.. Det er billigere at flyve med sidstnævnte lille Maskine pr. Time end med de normale Skolemaskiner. Men det har vist sig, at man maa bruge flere Timer til at opnaa A-Certifikat. Endvidere skal Motoren overhales efter 250 Timers Forløb (Hovedeftersyn). Det er fire Gange saa ofte som den glimrende Gipsy Major Motor. Med de almindelige Maskiner regnes med ca. 20 Timer à ca. 20 Gylden (ca. 50 Kroner) til A- Certifikat. Det har vist sig, at Folk, der i Forvejen er Svæveflyvere, klarer sig med omkring 16 Timer. Man opnaar saaledes ikke nogen økonomisk Besparelse ved først at lade Folk lære Svæveflyvning; men man kan naturligvis faa de uegnede sorteret fra paa den Maade.

Af de 27 private Sportsmaskiner, som pr. 1. Jan. 1937 fandtes i Holland, er de allerfleste betydeligt mere moderne end de Sportsmaskiner, vi har i Danmark. Kun 6 er af hollandsk Fabrikat. 11 er De Havilland Typer, (3 Moth, 7 Puss- eller Leopard Moth og 1 Dragonfly). Endvidere er der moderne Maskiner som Percival Gull, Miles Falcon, Monospar, Typer, som man kun kan drømme om her i Landet.

Svæveflyvningen i Holland er samlet under »Nederlandsche Bond van Zweefclubs«. Dette Forbund omfatter 32 Grupper med ialt 900 Medlemmer.

Der er endvidere 40 Modelflyveklubber med ialt ca. 1000 Medlemmer i Holland. Holland var repræsenteret ved Wakefieldkonkurrencen i Aar i England, men de blev alle placerede meget langt nede. Den bedste Hollænder blev Nr. 37 med en Gennemsnitstid paa 35,1 Sek. Til Sammenligning kan tjene, at den daarligst placerede Svensker iflg. »Flygning« blev Nr. 21 — og han var endda meget uheldig.

Alt i alt staar Luftsporten ganske pænt i Holland, men naar man tager det store Befolkningstal i Betragtning, bliver man egentlig slet ikke saa imponeret. Det gør man derimod af *Svejts*.

Luftsporten i dette Land er samlet under »Aero Club der Schweiz«. Denne Aeroklub er delt i Sektioner. I dette lille Land, mindre end Danmark, var der ved Slutningen af 1936 ialt 21 Sektioner. Under disse Sektioner staar igen Afdelinger for Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning.

Aeroklubben havde ved 1937's Begyndelse 3200 Medlemmer. De er ved at gennemføre en storstilet Propaganda for at faa mange flere Medlemmer, saaledes som de for Resten gør i Sverige. D. K. D. Ae. S. havde ved Aarets Begyndelse ca. 450 Medlemmer! Luftsporten i Svejts omfatter imidlertid mere end de 3200. Der er ialt 850 Svæveflyvere (ved Slutningen af 1936) og af disse er kun ca. 150 Medlemmer af Aeroklubben. Og saa kommer der endvidere de mange Modelflyvere. Mange Svæve- og Modelflyveklubber er nok under Aeroklubben; men de er tilsluttet paa en saadan Maade, at hver Klub kun staar som et Medlem.

Foruden de almindelige Medlemmer har Svejts ogsaa »Jugendmitglieder«. Aldersgrænsen er 18 Aar opefter. Man tænker iflg. »Schweizer Aero Revue« paa at indføre endnu en Kategori af Medlemmer. Der skulde ingen Aldersgrænse være. Disse Medlemmer skulde ikke betale saa stort direkte Kontingent, men skulde kunne opvise et vist Antal Bygge- eller Flyvetimer indenfor Svæve- eller Modelflyvningen (12—36 Timer mdl.) Man har erkendt, at de mange Hundrede Arbejdstimer ogsaa kommer Flyvningen til Gode.

Kontingent betales til Sektionerne, der saa atter betaler til Aeroklubben. Til denne betaler et Medlem aarlig 20—25 fr. (svare næsten til danske Kroner). Dette er jo naturligvis for højt for mange Svæve- og Modelflyvere, der ogsaa skal betale Kontingent til deres Grupper. Og mange overskrider Aldersgrænsen for »Jugendmitglieder«. Disse betaler til Centralkassen aarlig 4 fr. og til Sektionen 1 fr. De har alle alm Medlemmers Fordele som Adgang til Foredrag, Udstillinger, Stævner, de faar »Schweizer Aero Revue« o. s. v. Blot har de ikke aktiv Stemmeret, og det kan det maaske være meget rart at være fri for. Blandt de andre Fordele, Aeroklubben yder sine Medlemmer, er 10 % paa Swissair's og paa nogle af Air France's Ruter.

Den nye Medlemskategori skulde foruden Arbejdstimerne betale 10 fr. aarlig. Deraf gaar 3 til Bladet, 3 til Centralkassen og 4 til Sektionen. De vil saaledes betale 10—15 fr. mindre end ordinære Medlemmer; men de skal kunne opvise 2—400 kontrollerede Arbejdstimer, der ganske er viet Flyvningen.

Jeg har omtalt disse Forhold saa nøje, da jeg mener, at vi kan lære en Del deraf, og jeg haaber, at Aeronautisk Selskabs Bestyrelse vil lægge Mærke dertil.

Til de 21 Sektioner er der sluttet 15 Motorflyveklubber. I Skoleflyvning er der i 1936 udført ca. 1400 Timer. I alm. Sportsflyvning 500 Timer. Ialt ca. 7200 Timer. (1935: 6700).

I Slutningen af 1935 var der 99 civile Maskiner i Svejts. I Løbet af 1936 kom der 25 nye til, medens 23 blev strøget. Af de 25 nye var 18 Sportsmaskiner. Tænk, hvis vi fik 18 nye paa et Aar! — I Begyndelsen af 1937 havde de saaledes 101 Civilmaskiner. Af disse er ikke mindre end 73 Sportsmaskiner — og tilmed gennemgaaende moderne Typer. Svejts har 275 Civilflyvere, hvoraf 31 er Trafikflyvere. Dette er meget fint i Sammenligning med Holland, da Holland har dobbelt saa mange Indbyggere som Svejts. Hvordan det er i Sammenligning med Danmark, skal jeg undlade at sige.

Selv Ballonsporten er der Liv i, omend den er i Tilbagegang. Der er 2 Grupper, og de foretog i 1936 13 Farter (1935: 35 Farter). I alt fløj de ca. 3000 km paa 100 Timer.

Svæveflyvning: 51 Grupper (Danmark har paa Papiret 29). I 1935 udstedtes ialt 233 Certifikater (133 A, 61 B, 37 C og 2 Sølv-C). Hvad er de tilsvarende Tal for Danmark, Hr. Dochedahl? Hr. Dochedahl svarer 3 A og 2 B (Flyv, Nr. 1 1937).

Om Modelflyvningen foreligger der kun faa Oplysninger i Tal. Men der synes at være betydeligt mere Liv i de 26 eksisterende Grupper end i de 23 danske.

Jeg haaber, at Læserne nu har faaet et godt Indtryk af Luftsportens Standpunkt i Holland og Svejts. Jeg har ikke foretaget ret mange direkte Sammenligninger med Danmark, da det er alt for sørgeligt at se det paa Tryk. Det overlader jeg til Læserne selv.

Lord Percy.

Radiosikkerhedstjenesten forbedres paa 4500 km Flyverute

EFTERHAANDEN som Luftruterne strækker længere og længere Udløbere ud, ofte fra Verdensdel til Verdensdel og over øde og ubeboet Terrain, maa der følge en Udbygning af Jordorganisationen med Radio- og Vejrtjeneste for at muliggøre den regelmæssige Beflyvning, der uafhængig af Dag og Nat og af Vind og Vejr er Grundlaget for al Trafikflyvning.

Som et Led i denne Udvikling kan nævnes, at det franske Luftfartsministerium nu er ifærd med at forbedre Radiosikkerhedstjenesten ved Anlæg af Pejlstationer paa 4500 km Luftrute i Nordafrika.

Materiellet hertil, der leveres af Standard Electrics franske Søsterselskab Le Matériel Téléphonique, Paris, bestaar af 24 Pejlanlæg udført efter Standard-Adcock-Systemet, som Marconiselskabet ogsaa anvender, og som benyttes en hel Del i England.

Naar Valget er faldet paa et Adcock-System, er Grunden den, at disse Pejlanlæg er i Stand til at pejle paa alle Tider af Døgnet og pejler rigtigt, selv ved Solop- og Nedgang og om Natten, hvor det ellers er bekendt, at der meget ofte optræder store Fejl ved andre almindeligere anvendte Pejlnalæg.

Antennesystemet der benyttes ved et Adcock-Pejlanlæg (Fabrikat: Standard).

Med Anlæg af 24 Pejlstationer paa 4500 km Rute bliver Afstanden mellem de enkelte Pejlstationer omtrent 200 km, saa den største Afstand fra et Luftfartøj paa Ruten til en Pejlstation vil højest kunne blive 100 km, hvilket maa siges at byde overordentlig stor Sikkerhed ved Overflyvning af de paa kendelige Punkter saa fattige Ørkenstrækninger.

Ruterne, der dækker det nordlige Afrika, Sahara og den vestafrikanske Rute til Sydamerika, vil blive befløjet af Luftfartøjer fra Air France, Swiss Air, Regia Air Afrique saavel som af andre Selskaber, f. Eks. Imperial Airways, der flyver over franske Territorium. Der befordres paa de nævnte Ruter saavel Passagerer som Post med Undtagelse af Sydamerikaruten, der normalt kun befordrer Post.

Det paagældende Pejlsystem har allerede haft Lejlighed til at vise sin Anvendelighed, idet det har været benyttet paa den Del af den franske Sydamerika-Rute, der ligger i Frankrig (Troyes—Toulouse—Bordeaux).

Statsunderstøttelse af Flyveklubber i England

(Oversat fra »Times Trade & Engineering« Oktober 1937)

EN ny Overenskomst vedrørende Betaling af Understøttelse til anerkendte Privatflyveklubber er traadt i Kraft for et Tidsrum af 5 Aar fra den 1. April i Aar.

Ifølge denne Overenskomst er Størrelsen af det Beløb, en Klub kan modtage i Understøttelse, forøget fra 34.000 til 45.000 aarligt; og der betales 10 Kr. i Timen indtil 20 Timer pr. Flyver for Flyvning, som udføres af Klubmedlemmer, der har Flyvercertifikat.

Dette nye Arrangement skulde være værdifuldt for Flyveklubber; og det skulde opmuntre deres Medlemmer til baade at forny deres Certifikater og at flyve mere og oftere.

Den forøgede Hjælp, som gives her, kommer paa et Tidspunkt, hvor den er særlig tiltrængt, for Klubbernes Omkostninger er steget stærkt i det forløbne Aar. I mange Klubber har Betalingen for Solo-Flyvning ligget mellem 25 og 35 Kr. pr. Time; og det vil nu antagelig blive muligt at reducere disse Beløb for Klubmedlemmer med Certifikat.

Det er en Fordel for Klubberne at have saa mange uddannede Flyvere som muligt, idet Air Ministry vil fortsætte med at betale 225 Kr. for hvert Certifikat, som fornyes, og Klubberne vil ogsaa fortsat modtage 560 Kr. for hvert Medlem, som fuldfører Prøverne for A-Certifikatet (udvidet Privatflyver Certifikat).

I Øjeblikket findes der i England 48 anerkendte Privatflyveklubber, som modtager Understøttelse. Det samlede Antal Medlemmer i disse Klubber udgør ca. 7000; og det gennemsnitlige Antal Certifikater, der bliver udstedt om Aaret, varierer fra 10—15 i de mindre Klubber til 80—100 i de større Klubber. Hidtil har kun meget faa Klubber været i Stand til at modtage den størst mulige Understøttelse (som nævnt ovenfor). Air Ministry's samlede Omkostninger vedrørende denne Ordning med at understøtte Flyveklubber beløber sig nu til ca. 785.000 Kr.

Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,
Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Møde i Aeronautisk Selskab.

SOM meddelt i »Flyv«s Oktober-Nummer, vil Fru Oberstinde Harriet Førslev holde Foredrag i November Maaned om sin Uddannelse til Svæveflyver i Tyskland.

Foredraget er nu fastsat til Tirsdag d. 16. ds. Kl. 20,00 i **Dampskibsrederiforeningens Festsal, Amaliegade 33 1.**

Foredragets Titel er: **Paa Svæveflyverkursus i Tyskland.**

Oberstinde Harriet Førslev.

Vi har omtalt Oberstinde Førslevs betydelige Indsats paa Flyvningens Omraade, og mange af vore Medlemmer har udtrykt deres Glæde over at faa Lejlighed til at høre Oberstinden fortælle om sine Oplevelser som Svæveflyver. Vi imødekommer derfor sikkert vore Medlemmers Ønsker, naar vi forsøger at gøre Aftenen festlig ved en særlig selskabelig Sammenkomst efter Mødet; denne finder Sted i Hotel d'Angleterre. Se iøvrigt de udsendte Kort.

Offentlige Landingspladser og Lufthavne.

Ing. Eskildsens Foredrag d. 15. Oktober.

FOREDRAGSSALEN i Hotel Fønix var tæt pakket med Medlemmer, som kom for at høre vor første Lufthavnsekspert fortælle om de forskellige Krav — trafikmæssige, sikkerhedsmæssige og byplanmæssige saavel som tekniske, praktiske og økonomiske o.s.v. til moderne Flyvepladser, offentlige Landingspladser og Lufthavne.

Foredraget kunde ikke have været bedre, hvis hver Tilhører var kommet tilstede med Ønsket om at faa ganske nøje Besked om, hvordan han skulde bære sig ad med at udvælge, planlægge og bygge en Lufthavn. Klart og koncist fik man Data og Oplysninger serveret, — Ting, som man vidste i Forvejen og fandt naturlige, men som man alligevel vilde glemme i sit Projekt, og Ting, som man aldrig havde tænkt sig, kunde spille nogen Rolle i denne Forbindelse. Man fik et grundigt Indtryk af, at en Lufthavn faas ikke ved blot at tage en Græsmark og sætte et Hegn omkring.

For dem, der ikke tænkte paa at bygge en Lufthavn, men alligevel interesserede sig for Problemerne, og som maaske syntes, at Luften svirrede lidt vel meget med Tal, var der en Serie udmærkede og interessante Lysbilleder, som illustrerede de ofte meget store Vanskeligheder, der maa overvindes og de betydelige Summer, der maa ofres, for at man kan faa en effektiv og praktisk Lufthavn, som tilfredsstiller alle de Krav, en tidssvarende og sikker Beflyvning stiller ved Dag som ved Nat og under alle Vejrforhold. En moderne Lufthavn er ikke en Græsmark, — den er et vældigt og meget kompliceret Maskineri.

HERHJEMME FRA

Ændringer og Forfremmelser indenfor Hærens Flyvertropper.

SOM Resultat af den nye Hærlov er der pr. 1. Novbr. d. A. sket følgende indenfor Hærens Flyvertropper:

Jyske Flyverafdeling er oprettet, og herunder hører 2. og 5. Eskadrille. Endvidere er Mølleplankommandoen lagt ind under den nyoprettede Afdeling, der som Chef har faaet Oberstløjtnant *Tage Andersen.* I et Sjællandske Flyverafdeling hører 1., 3. og 4. Eskadrille, idet sidstnævnte er en Forstærkningseskadrille. Begge Afdelinger forbliver udlagt i Værløselejren.

Kaptajn *L. Bjarkov* er udnævnt til Oberstløjtnant og ansat som Chef for Sjællandske Flyverafdeling, Kaptajnløjtnant *Kjelstrup* er udnævnt til Kaptajn, Premierløjtnant *E. C. T. Jensen* til Kaptajnløjtnant, Stabsofficiant *N. K. Pedersen* til Korpsofficiant, Overofficianterne *P. M. Poulsen* og *C. M. F. Mogensen* til Stabsofficianter, Officianterne *H. P. Nielsen, Elling Christensen* og *P. K. Pedersen* til Overofficianter.

Kaptajn *C. C. Larsen* er fratraadt som Chef for 5. Eskadrille og ansat som Chef for 1. Eskadrille; Kaptajn *T. Poulsen,* Chef for Ballonparken, er tillige ansat som Chef for 5. Eskadrille, og Kaptajnløjtnant *Pagh* er ansat som Chef for 2. Eskadrille.

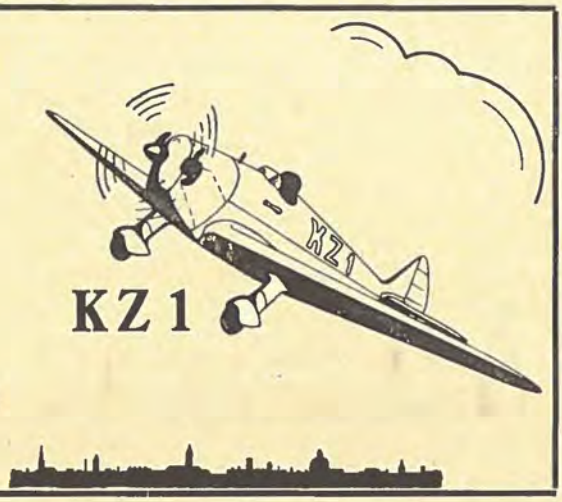
(Fortsættes Side 19)

Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres



KZ 1

Skandinavisk Aero Industri A/s

LUFTHAVNEN • KASTRUP 868

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Fra Dansk Svæveflyver Union

Dansk Svæveflyver Union's Generalforsamling.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION afholdt Søndag den 3. Oktober aarligt Repræsentantskabsmøde i Odense. Mødet havde samlet stor Tilslutning, idet der var mødt Repræsentanter fra 11 Klubber, nemlig:

Dansk Svæveflyver-Skoles Klub, Esbjerg Flyveklub, Fyns Luftsport, Haslev Flyveklub, Køge Svæveflyver Club, Silkeborg Flyveklub, Slagelse Flyveklub, »Aviator«, Aalborg, »Maagen af 1936«, København, Vestsjællands Svæveflyver Gruppe og »Cumulu«, København.

Desuden overværede adskillige af Foreningernes Bestyrelser Mødet, saa det blev en repræsentativ Forsamling, der klart viste den stærke Interesse, der efterhaanden er blevet for Svæveflyvningen.

Mødets Forløb og den saglige Drøftelse af Tingene viste endvidere, at Svæveflyver Unionen nu er ved at komme over de værste Børnesygdomme.

Af Formanden, Alf. Dochedahls, udførlige og omfattende Beretning fremgik det, at Unionen hos Aeronautisk Selskab havde opnaaet Eneret paa Udstedelse af Svæveflyvercertifikater samt Anerkendelse som eneste Mellemled mellem Selskabet og danske Svæveflyvere. Unionen havde i Aarets Løb truffet en Række Foranstaltninger for at faa Svæveflyvningen ind under faste Rammer. Der var udarbejdet Regler for Bygning af Svæveplaner og Tilsyn med samme, indført nye Bestemmelser for Erhvervelse af Certifikater paa Linie med de internationale, udgivet autoriserede Flyvebøger og udgivet Tegninger til Bygning af et dansk Skole-Svæveplan. Unionen havde ved forskellige Lejligheder fungeret som Voldgiftsret ved Sager mellem Klubberne, — den havde været repræsenteret ved forskellige Udstillinger og Stævner, hvor der var uddelt Propagandamateriale og fremvist Films og Lysbilleder.

Aaret havde i mange Retninger været et Prøveaar, og betegner det store Vendepunkt i dansk Svæveflyvning, idet denne er i rivende Tiltagende over hele Landet, saaledes at der nu bliver god Brug for de i Aarets Løb indhøstede Erfaringer. I det kommende Aar forventes det, at de mange nystartede Foreninger vil tilslutte sig Unionen, og denne dermed opnaa den Styrkelse og Autoritet, der vil sætte den i Stand til at udrette noget for Klubberne.

Beretningerne gav kun Anledning til kort Diskussion.

Regnskabet afsluttes først til Nytaar, men Kassereren, Johs. Olsen, København, oplyste, at det økonomiske ikke stillede sig saa godt som ønskeligt, idet det kneb for flere af Klubberne at betale det ret høje Kontingent, og Regnskabet balancerede med Kr. 1228.13.

Indkomne Forslag: Formanden gav Meddelelse om, at Kontingentet til Aeronautisk Selskab næste Aar vilde blive forhøjet. Dette gav Anledning til en Diskussion om Forholdet til Selskabet.

Vestsjællands Svæveflyver Gruppe foreslog Udskrivelse af Danmarksmesterskab for Svæveflyvere. Desuden Oprettelse af en officiel Rekordliste for Svæveflyvning, samt Regler for Kontrol ved Rekordforsøg. Henvistes til et Sportsudvalg.

Endelig foreslog Gruppen, at Unionen arrangerer belærende Møder med Besøg paa Virksomheder, Værksteder o. lign., for at Medlemmer med mindre Erfaring, saavel i Bygning som i Flyvning, kan lære noget. Toges til Efterretning.

En Klage fra Aalborg behandledes, og det paalagdes Unionens Bestyrelse at sørge for at faa rettet et uheldigt Forhold.

Til Bestyrelsen ønskede Johs. Olsen, København, ikke Genvalg. I hans Sted valgtes Henry Petersen, København. Desuden gaves der Bestyrelsen Bemyndigelse til at supplere sig med yderligere 2 Medlemmer.

Efter Mødet var der en animeret Spisning, hvor bl. a. Løjtnant Pollner fortalte om sine Oplevelser under sine Forsøg paa at flyve Ellehammers Maskine paa Kløvermarken, og sluttelig holdt Hr. Ing. E. Vøgg et Foredrag med Lysbilleder om Svæveflyvning i Tyskland i Dag. Det interessante Foredrag var i det væsentlige en Beretning fra Hr. Vøgg's Ophold paa et 14 Dages Kursus paa den tyske Svæveflyverskole paa Hornberg. Derefter fremviste Formanden, Hr. Dochedahl, en Filmsreportage af københavnske Svæveflyveres Flyvninger.

ca.

*

Holbæk Flyveklub afholder en Flyveudstilling i Holbæk i Dagene fra d. 26.—28. November.

*

Svæveflyvergruppen »Cumulu« er flyttet til større og mere hensigtsmæssige Lokaler paa Blegdamsvej 118, Kbhvn. Ø.

*

Dansk Svæveflyverskoles Klub har forlagt Øvelserne til Eksercerpladsen ved Værløselejren.

*

I Værløse Svæveflyverklub er man nu saa vidt med »Stameren«, at denne skal beklædes, og i Løbet af Foraaret kan der tages fat paa Begynderflyvningerne.

*

I Middelfart vil der nu ogsaa blive startet en Svæveflyverklub. Henvendelse kan ske til Hr. Konstruktør B. O. Andersen, Middelfart.

*

Den gamle Historie med, at alle Modelflyvere senere vil blive Svæveflyvere har atter vist sig at være en Kendsgerning, idet Formanden for Odense Modelflyveklub sammen med nogle Jævnaldrende er gaaet i Gang med at bygge et Svæveplan efter Unionens Tegninger.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central

Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET

Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Luftfartforsikringer

overtages af

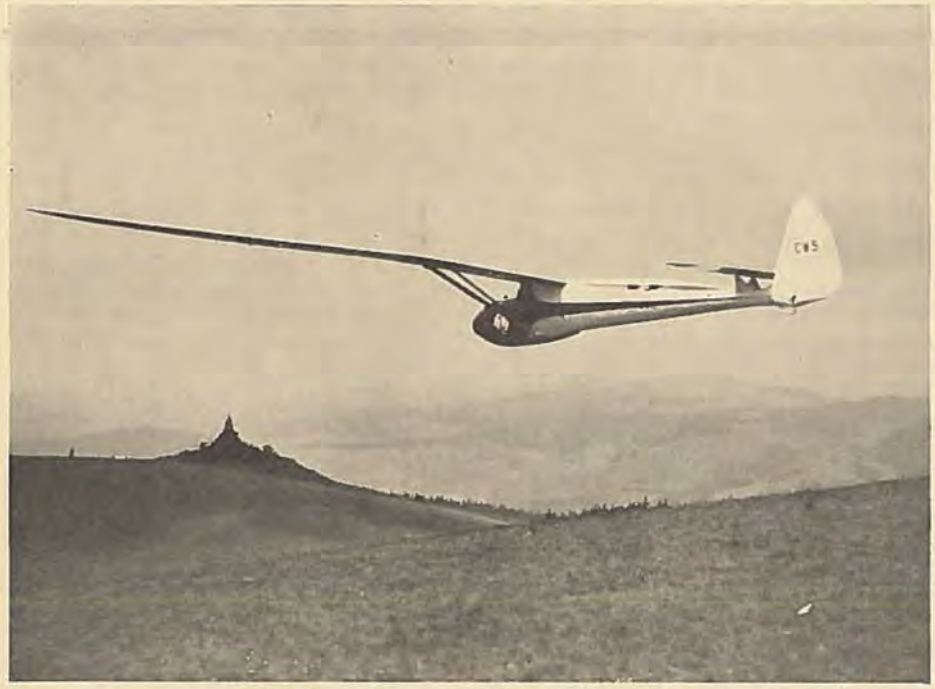
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

ISTUS-DAGENE 1937



Polsk Svæveflyver C W 5 ved Wasserkuppe.

ISTUS-Dagene i Salzburg afholdtes i Dagene 27.—31. Maj d. A. under Ledelse af Prof. Dr. Georgi og Fyrst Kinsky, Præsident for Oestr. Aero-Club, og havde samlet 40 Piloter og 33 Maskiner fra 6 Nationer. Som Startpladser fungerede Flyvepladsen Maxglan ved Salzburg for Flyvemaskinslæb, og Pladserne Zistclalm og Gainsberg benyttedes til Gummitovstarterne.

Den første Dag gennemførtes 26 Starter med Udløsning i 800 m Højde, og flere af Piloterne benyttede sig af en Nord-Vest Uvejrsfront, hvorved Flugkapitän Hanna Reitsch udførte en Flyvning, til Byen Steyer, paa 108 km. Karch (München) fløj 43 km til Saalfelden, og Salzburgerpiloten Munz 38 km til Frankenmarkt.

Om Fredagen startedes fra Mazglan, og ikke mindre end 50 Slæbestarter fandt Sted. Konkurrencen gjaldt den længste Strækning, mindst 100 km. Hanna Reitsch landede igen i Steyer samtidig med Heini Dittmar. De øvrige Deltagere fløj under de 100 km. Hasse (Berlin) fløj med »Minimoa« 72 km., Wiedener (Innsbruck) 65 km og Nessler (Frankrig) 44 km.

Den tredie Dag gav bedre Resultater, idet Osam fra Darmstadt med en »Windspiel« fløj 140 km, og ved et Forsøg paa at overflyve Alperne maatte Kracht (Aachen) efter 55 km Flyvning lande og ligeledes Wiedener (Innsbruck) efter 51 km til St. Johan. Dog havde Kracht vundet Dagspræmien for den største Højde, 2290 m.

Resultater fra ISTUS-Dagene 1937.

Alpeflyvningerne.

Samtlige Resultater: 1. Karch og Klein 225 km, 2. Krackt 234 km, 3. Ruthardt 187 km.

Enkeltflyvninger: 1. Karch og Klein 195 km, 2. Osam 180 km, 3. Kracht 175 km (alle Tyskere).

Alm. Længdeflyvninger:

Samtlige Resultater: 1. Hanna Reitsch 412 km, 2. Haase 361 km, 3. Osam 320 km.

Enkeltflyvninger: 1. Karch og Klein 195 km, 2. Osam 180 km, 3. Kracht 175 (alle Tyskere). Bedste Ydelse af Udlænding: Nessler, Frankrig, 108 km.

Højdeflyvning:

1. Karch (Tyskl.) 2980 m, 2. Kracht (Tyskl.) 2930 m, 3. Reitsch (Tyskl.) 2620 m, 4. Dittmar (Tyskl.) 2340 m og 5. Nessler (Frankrig) 1570 m. Alle Højder over Udløsningshøjden.

Maalflyvninger:

Samtl. Resultater: 1. Haase (Tyskl) 159 km.

Enkeltflyvn.: 1. Dittmar 110 km.

Anerkendingspris:

Bedste Dame: Hanna Reitsch (Tyskl.). Bedste Østrigerinde: Frk. Emmy Rohretz. I Alpeflyvning: CSR: Silhan; Ungarn: Stef; Østrig: Wiedner.

Dagspris:

1. Dag: Frena, Østrig (Omflyvning af Untersberg-Gaisberg-Flyvepladsen), Udløsningshøjde 800 m.

2. Dag: Dittmar og Reitsch, største Stræk 108 km.

3. Dag: Kracht og Klein, største Højde 2290 m over Starten.

4. Dag: Karch og Klein, største Stræk i Alpeflyvning 195 km. Haase, største Stræk i Alpeflyvning 130 km.

5. Dag: Osam, længste Flyvetid 2 Tim. 49 Min. (alle Tyskere).

K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Lærred
Krydsfinér
Plexiglas
Propeller
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

FRA MODELKLUBBERNE

Modelflyveklubben „Arrow", Roskilde, meddeler:

KLUBBENS Medlemstal er steget jævnt i det halve Aar, den har eksisteret. Nu da Klubben har faaet eget Værksted, er Energien og Arbejdslysten rigtig kommet frem. Og de ca. 20 Medlemmer har efterhaanden fremstillet mange forskellige Modeller.

Det er fortrinsvis tyske Modeller, der bygges. »Knirps« i Højstart har fløjet 1 Min. 30 Sek. »Strolch« er byg-

En Del af Klubbens aktive Medlemmer.

get af adskillige Medlemmer, og der er opnaaet Flyvninger paa indtil 4 Min.

De store Modeller samt en Mængde andre har været beset paa Hotel »Prinsen«, hvor Klubben for nylig havde arrangeret en lille Udstilling.

Endvidere har der været afholdt en Opvisning, hvor der deltog 20 Modeller. Stævnet var besøgt af 150 Mennesker, som interesseret fulgte Begivenhederne. Begyndelsen var imidlertid ikke saa god, idet en »Strolch«, netop da den skulde udløse i Højstart, klappede Planet sammen og nok saa nydeligt gik i Spinn, til stor Morskab for Publikum. Latteren forsvandt dog snart til Fordel for Beundring, da man saa Modellen »Fafnir« hæve sig støt og roligt og langsomt kredse rundt for til Slut at lande i faretruende Nærhed af Tilskuerne.

Af andre Modeller under Bygning er en »Gentsch«, en »Strolch« med Vingefang 2,70 m og en Selvkonstruktion paa 3,60 m. Af Flensted Jensens Modeller har Klubben 7, som alle flyver fint.

Vi er nu tilmeldt »Dansk Modelflyver Forbund« og haaber, Klubberne Landet over vil gøre det samme, saaledes at der kan blive sat nogle gode Stævner igang og ellers komme en Ordning paa Emblemspørgsmaalet og meget andet. *Børge Johansen,* Formand.

Modelflyvehandelens Benjamin.

DANSK MODELFLYVNING har haft en kometagtig Udvikling. Som en Forløber til denne Udvikling kom Flensted Jensens udmærkede Bog »Modelflyvning«. Denne Bog medførte indirekte Dannelsen af Odense Model-Flyveklub, som i et Aar stod som den eneste af sin Art her i Landet. Da »Flyv« fra August 1936 begyndte en Propaganda for Modelflyvningen, blev Resultatet ogsaa, at der i et Aar blev dannet omtrent to Modelflyveklubber om Maaneden. Vort store Maal »Dansk Modelflyver Forbund« er nu blevet til Virkelighed. En Slags Maalestok for denne rivende Udvikling har man i Skabelsen af en ny dansk Handelsbranche: Handelen med Modelmaterialer. Hidtil havde denne Handel for en stor Del været i udenlandske Hænder. Først aabnedes en Forretning i Hovedstaden (Helge Nielsen). Denne fulgtes i Provinsen af Firmaet »Model-Materiale« i »de Vestjyders Land«, i Tarm. I »Flyv«s Julinummer blev Læserne præsenteret for en Annonce fra et nyt Firma »Dansk Modelflyveindustri«, Skjern. Denne Egn er saaledes blevet et Modelhandelens Centrum. »Flyv« har fra »Dansk Modelflyveindustri« modtaget nogle nydelige Brochurer over SV-HI, som i Øjeblikket sidder inde med den absolute danske Rekord for Svævemodeller med en Tid saa fin som 8 Min. 57,6 Sek. og en Distance paa 9050 m. Med hvert Byggesæt følger en overskuelig Tegning i Blaatryk og en let forstaaelig Byggeanvisning. Dansk Modelflyveindustri har udsat en kontant Pengepræmie (hvor stor véd vi ikke) til den, som med en af originalt Byggesæt bygget SV-HI sætter en ny Danmarksrekord. Firmaet modtager ogsaa Ordrer paa Metalprydsmodeller af 20 forskellige Flyvemaskiner i Forholdet $^1/_{100}$ til $^1/_{200}$. Dansk Modelflyveindustri forhandler desforuden alle tænkelige Modelmaterialer som Lister, Krydsfinér, Balsatræ, Beklædningspapirer, Celluloid, Gummisnore, Propeller, Dopesprøjter o. m. m. Der bydes Medlemmerne af Dansk Modelflyver Forbund den Fordel at faa 10 % Rabat gennem Klubaddressen. Det er derfor tilraadeligt for de Klubber, som ikke er tilsluttet Forbundet, snarest at melde sig ind. Motto: Ingen Klub udenfor Dansk Modelflyver Forbund. *Sir John.*

Als Modelflyveklub skriver til »Flyv«.

KLUBBEN har haft mange Oplevelser, siden vi skrev til Dem sidst.

Søndag den 22. August var en stor Del af Medlemmerne til Flyvedag i Slesvig. 20.000 Tilskuere havde her Lejlighed til at se Tysklands bedste

— Jeg kan med det samme meddele Dem, at Klubben har været uhyre tilfreds med det Materiale, som De har sendt os. Krydsfineret var af en ypperlig Kvalitet, og Listerne var skaaret saa nøjagtigt ud, at vi blev overraskede. Det vilde derfor glæde os meget, om De ogsaa vilde optage Forhandlingen af Balsa. Med Haab om Forretningens Udvidelse, paa Klubbens Vegne, H. J. Agerly, Als Modelflyveklub.

Dette er blot en Prøve paa den Mængde taknemmelige Breve, som vi faar, og ud fra disse har vi set os nødsaget til at udvide Forretningen med 100 %, deriblandt ogsaa Balsa. **Dansk Modelflyveindustri, Skjern.** - Prislisten er gratis og portofri.

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn. N.

En rigtig Model

Motor-Modellen »JUTLANDIA«
Modellen — som kan holde.
Flyver — selv i stærk Blæst.
Beklædt med Silke.
Alt Tilbehør - Færdig Propel
Aksel - Landingsstel og Hjul.
Komplet Byggesæt Pris Kr. 7,00.
Spændvidde 80 cm.
Prisliste over øvrige Modeller sendes mod 15 Øre til Frimærker.
MODEL MATERIALE - TARM

Motor- og Svæveflyvere gøre Kunstflyvning. Dagen begyndte med Start af 40 Svævemodeller, og det var forbavsende, hvilke gode Resultater der opnaaedes paa den fuldstændig flade Flyveplads. Derefter fulgte Numrene Slag paa Slag. Rekord- og Øvelsesplaner blev slæbt op med Bil og Flyvemaskine, Motorsværveren starter, laver elegante Loopings og slaar Motoren fra, da den er højt oppe, for at vende tilbage til Jorden i Glideflugt. En Maskine med 2 200 PS Motorer viser Langsomflyvning; paa Planerne sidder særlige Indretninger, der virker hemmende og derved hjælper Maskinen til ganske langsom Flyvning. Ogsaa Motorkunstflyverne viser, hvad de kan. Maskinerne laver alle mulige og umulige Kunstfigurer, spinner, looper og kommer godt fra alt. Af Flyverne kan særlig Heinz Huth og Jachtmann nævnes. Fra Klokken 9 om Morgenen til langt ud paa Eftermiddagen fløj den store Trafikmaskine Ju 52 uafbrudt med Passagerer. Allerede Dagen før Stævnet var alle Rundflyvningsbilletter solgt.

Klubbens næste Mærkedag var den Dag, da en Danmarksrekord blev slaaet. Det var en »Winkler-Junior«, der slog Rekorden i Klasse Xc (Svævemodeller under 100 cm Spændvidde, Højstart) ved en Længdeflyvning paa 398 Meter; den tidligere Rekord var 150 Meter.

Ogsaa Sønderborg har haft Flyveopvisning. Det var to Flyverløjtnanter, der gav en smuk Opvisning. Næsten alle Klubmedlemmerne overværede Opvisningen.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN» i Hobro arbejder sig støt og roligt frem — skriver Formanden, Herr Orla Mortensen, Viborggade 6. Klubben har efterhaanden en god Modelbestand. Den bedste Tid ligger stadig omkring 1 Min. 30 Sek. Jens Christensens Flensted-Jensen-Model S.F. 19 har opnaaet de fineste Resultater.

VI BYGGER EN MODEL

Af Per Weishaupt.

(Sluttet)

Beklædning.

Papirnæse: En Del Modeller, bl. a. Baby og Strolch, der ikke har Hjælperibber, har paa Forkanten en Papirnæse til at forhindre Beklædningen i at falde ind mellem Ribberne. Man anvender noget ret stift Skrivepapir eller lignende. Japanpapir kan bruges, naar man er meget øvet. Papiret klippes til ikke for store Stykker, der smøres Lim paa Ribber, og Lister og Papirnæser anbringes. Omkring hver Ribbe anbringes et Gummibaand. Men pas paa, at det ikke sidder ved Siden af Ribben og saaledes trækker Papiret ned.

Materialer: Selve Beklædningsmaterialet afhænger af Modellens Størrelse og Art. Ganske smaa Motormodeller kan bruge Silkepapir — 4—5 Øre Arket. Det er nu ikke ret stærkt. Det tyndeste Japanpapir er ca. 4—5 Gange stærkere og kan anvendes paa ret store Motormodeller. Tykkere Japanpapir er meget stærkt og kan anvendes med Held til store Motor- og Svævemodeller. Og Japanpapir er let at beklæde med. Madpapir kan bruges i Nødstilfælde. Vil man have noget virkeligt stærkt og holdbart, saa anvender man Silketøj eller indisk Moll. Silkestoffer er dyre, men lette. Chiffon er mere end 10 Gange stærkere end Silkepapir. Moll er udmærket til Svævemodeller fra Baby-Størrelse og opad. Det kan faas i alle Farver, saa man sparer Maling. Det er betydeligt stærkere end Chiffon, men ogsaa tungere. Det strammes udmærket af Dopen.

Det tynde Japanpapir, Silkepapir o. lign. kan man fastsætte med Dope. Ellers bruges en ikke ret tyk Koldlim, der smøres paa Lister og Ribber. Kom ikke for meget paa. I Begyndelsen skal man ikke beklæde for store Stykker ad Gangen. Naar man har lidt mere Øvelse, kan man først fastlime Stykket paa Midterribben og, naar det er tørt, beklæde hele Planhalvdelen i et Stykke. Saa kan man ogsaa trække det stærkt ud, saa det bliver stramt. Man beklæder Overside og Underside hver for sig, Undersiden først. Beklædningsmaterialet klippes først til efter Planets Omrids, dog saaledes, at der er en lille Kant, der rager ud over, og som kan bukkes om og fastlimes paa den anden Side. Pas endelig paa ikke at dryppe Limklatter paa Papiret eller Tøjet. Sørg desuden for, at Traadene i Tøjet gaar paa langs og tværs af Planet eller Kroppen, ikke skævt. Det gælder jo om, at Beklædningen sidder stramt og ikke falder ind mellem Ribberne, da Planets Profil derved ødelægges. Derfor skal man altid stramme kraftigt ud i Længderetningen, ikke i Tværretningen.

Dope.

Dopen bruges til at tætne og stramme Beklædningen. Man kan købe færdig Dope, eller man kan fremstille noget selv. Det sker ved, at man klipper Celloluid (gamle Bilruder eller lignende) i Smaastykker og hælder Acetone paa. Acetonen skal staa lidt op over Celluloidet. Acetonen købes paa Apoteket, hvor man for Resten ogsaa kan faa Celluloidspaaner. Dopen laves og opbevares i et tæt Glas, for Eksempel et Syltetøjsglas. Hvis man ret ofte rører rundt i den og hælder godt med Acetone paa, varer det nogle Timer, ellers nogle Døgn, at faa Dopen fremstillet. Dennes Tykkelse retter sig efter Modellen og Materialet. Er det en spinkel Balsamodel med tyndeste Japanpapir, skal den være tynd som Vand. Men til store Svævemodeller med Moll kan den godt være ret tyk.

Vi doper for Eksempel et Plan. Dopningen skal helst foregaa i et ret varmt Rum med god Ventilation. Ellers kommer der hvide Skjolder. Er Beklædningen ikke i Forvejen stram overalt, men har Folder, saa fugter man disse Steder med lidt Vand først. Planet bringes i Spænd, og man doper Oversiden. Naar den er helt tør, faar Undersiden en Omgang. Naar den er næsten tør, bringes den atter i Spænd. Dopen stryges paa med en blød Pensel. Man sørger for, at der kommer noget over det hele, og at det bliver jævnt. Hvor mange Gange Dope, det skal have, afhænger ogsaa af Materiale og Styrke. En 2—3 Gange er normalt. Store Svævemodeller kan taale lidt mere. Men det retter sig ogsaa efter Dopens Tykkelse. Efter Dopningen er det godt at holde Planet i Spænd en hel Dag. Saa holder det bedst Formen. Ror skal ikke have for meget Dope. Baade de og Kroppen dopes ellers som Planet. Strygejern er meget anvendelige, naar man skal have noget i Spænd, dog ikke ved alt for smaa og svage Modeller.

Maling: Som Regel maler man ikke Modellerne, især ikke Motormodeller, men man kan faa Beklædningsstoffer af forskellig Farve. Ved Svævemodellerne spiller Vægten ikke saa stor Rolle, og nogle Bogstaver og enkelte andre Ting kan godt live op paa Modellen. Man tegner først Omridset op og maler derefter med Lak.

(Fortsættes Side 19)

NYT FRA ALLE LANDE

Hvem flyver hurtigst?

DET engelske Luftfartsministerium har nylig udsendt en Liste over Gennemsnitshastigheden for de forskellige europæiske Landes Trafikmaskiner.

	Indregistrerede Trafikmaskiner	Gennemsnitshastighed miles pr. Time
Tyskland	136	144
Schweitz.....	20	143
Italien	78	138
Sverige	13	138
Holland.....	46	136
Frankrig.....	87	129
Czekoslovakiet	26	128
Polen.....	19	127
England	124	125

Derefter kommer Rumænien og først langt, altfor langt nede i Rækken møder vi Danmark. Fuksepladsen indtages af Grækenland med 93 miles pr. Time.

Flyvebaade i Middelhavspatruljen.

FOR kort Tid siden forstærkedes de engelske Luftstyrker i Middelhavet med en Eskadrille af de bekendte store Singapore-Flyvebaade, der skal anvendes sammen med Flaadestyrkerne til Afpatruljering af Handelsruterne gennem Middelhavet mod de der opererende Piratundervandsbaade og Piratluftfartøjer.

EN „BLOCH 220" TRAFIKFLYVEMASKINE

(Shell Aviation News)

Denne Type vil i den nærmeste Fremtid blive indsat paa flere af Air France's Ruter. Den er udstyret med to Gnome & Rhone 14 NO Motorer paa hver 880 HK og er helt igennem bygget af Metal. Maskinen har Plads til 16 Passagerer og 4 Mands Besætning. Maksimumshastigheden er 350 km/T.

Deutsche Lufthansa »Nordmeer«.

(Shell Aviation News)

DET tyske 4-motorede Pontonmonoplan, der er bygget hos Blohm & Voss i Hamborg til Brug for Lufthansa's nordatlantiske Flyverute, har foretaget Turen fra Tyskland til New York via Azorerne paa 33½ Time. Den er udstyret med 4 Junkers Jumo 205 Dieselmotorer.

Overisningsproblemet.

VED nogle Forsøgsflyvninger, som det engelske Luftministerium har ladet foretage for at undersøge Spørgsmaalet vedrørende Isdannelser, har det vist sig, at Balanceklapperne undertiden kan blive blokeret.

Hver Gang dette har fundet Sted, er det sket, naar Flyvemaskinen er kommet ind i et Bælte, hvor Luftens Temperatur ligger omkring Nulpunktet, efter at have fløjet nogen Tid under Forhold, hvor der har fundet Overisning Sted. Ved denne Temperatur begyndte Isen paa Planernes og Klappernes Forkant at smelte og at brydes, og man mener, at nogle af de løse Isstumper har fundet Vej ind i Aabningen mellem Plan og Balanceklap, hvorved de bremser Klappens Bevægelse.

Det første Tegn paa at Balanceklappen var ved at blive blokeret, viste sig ved et kort sideværts Ryk i Pinden, der blev trukket ca. ⅓ ud af sin normale Stilling. I hvert enkelt Tilfælde viste det sig at være muligt at frigøre Klapperne ved at bevæge Pinden endnu mere til samme Side, som den var blevet trukket, idet Isstumperne derved fik Plads til at kunne frigøres. Det hævdes, at ethvert Forsøg paa at tvinge Pinden tilbage i sin normale Stilling, forinden Isstykkerne var kommet fri, blot vil blokere Klapperne endnu mere.

HVOR NYT OG GAMMELT MØDES

(Foto: De Havilland Gazette)

En Dragon Rapide fra det ægyptiske Luftfartsselskab *Misr Airlines* flyver over Pyramiderne paa sin daglige Rute.

Vi bygger en Model.

(Fortsat fra Side 17)

— — og saa skal Modellen i Luften. (Se FLYV April 1937, Side 10—11).

Naar den har været ude,

kan der let være hændet forskellige Ting. For Eksempel har Planet (eller Roret) trods alt trukket sig lidt skævt. Det hænder nemlig. Er det ikke ret meget, bringes det direkte i Presse, evt. vrider man det lidt til den modsatte Side. (Strygejern). Er det meget skævt, holder man det først i Damp, eller man giver det lidt tynd Dope.

Reparationer har man ofte Brug for. Maaske er der bare kommet et lille Hul i Beklædningen. Saa dopes en Lap paa. Er det en større Flænge, maa man beklæde et Stykke om. Ofte bliver en Forkantliste knækket eller slaaet ind mellem to Ribber. Man skærer saa Beklædningen af der omkring og indføjer et nyt Stykke. (Se Fig. VIII). Derpaa beklædes og dopes igen.

Større Havarier indtræder ofte. Som Regel betaler det sig at reparere. Og Reparationsarbejder er morsomme. Vi har været meget uheldige: Forpartiet af Kroppen er slaaet ind, og Planet næsten brækket. Vi tager Beklædningen af Kroppens Forparti og fjerner de knuste Dele. Saa indføjes nye Listestykker, maaske skal der laves en ny Spante. Under Tørringen gøres i udstrakt Grad Brug af Tøjklemmer og Gummibaand. — Beklædningen tages af Planet omkring det knækkede Parti. Et Par nye Ribber maa laves, en enkelt kan maaske repareres ved Paalimning af et lille Stykke Krydfiner. Nye Stykker Bjælke indføjes, og Masser af Klemmer sættes paa. Det kan se helt fantastisk ud. Undertiden maa

man forstærke Sammenføjningsstederne med Krydsfinerstykker. Naar alt er tørt og lige, beklædes og dopes det igen, — og saa flyver vi videre.

Til Slut et Par Ord om *Balsa*. Balsa er noget meget let, blødt og skørt sydamerikansk Træ, der især bruges til Motormodeller. Af Værktøj benyttes en meget skarp Kniv, Barberblad for Eksempel. Balsaet pudses af med meget fint Sandpapir, og man maa kun pudse i den ene Retning. Danalin er udmærket til Sammenlimning og Koldlim kan ogsaa anvendes.

Per Weishaupt.

HERHJEMME FRA

(Fortsat fra Side 12)

Ny Flyveleder i Lufthavnen.

LØJTNANT *N. Buchhave*, der det sidste Aar har været Næstkommanderende ved 1. Eskadrille, har tiltraadt Stillingen som Flyveleder af 2. Grad i Kastrup Lufthavn under Chefen for Sikringstjenesten, Kaptajnløjtnant *Dalbro*.

Aalborg Lufthavn.

TIL Aalborgs nye Lufthavn ved Rødslet har Byraadet bevilget over 1 Mill. Kr. til Administrationsbygning, Hangar, Lysanlæg og Radioinstallation.

Dødsfald.

DEN tidligere Marineflyver, Orlogskaptajn *Aage Victor* er Natten mellem den 18. og 19. Oktober afgaaet ved Døden af Lungebetændelse paa Svendborg Sygehus. Orlogskaptajn Victor, der var født i 1895 i Svendborg, var umiddelbart efter Krigen i nogle Aar tjenstgørende ved Marinens Flyvevæsen. For godt en halv Snes Aar siden blev han ansat som Direktør for Sydfynske Dampskibsselskab, og ved sin Død beklædte han en Række Tillidshverv i Svendborg.

KLUBADRESSER

(Fortsat fra Side 2)

MODELFLYVEKLUBBER:

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
v/ Hr. G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

ALS MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

FREDERICIA II.
Formand: Hr. Christian Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

GENTOFTE MODELFLYVEKLUBBERS SAMMENSLUTNING.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hell.

Herunder:

GLOBUS AERO KLUB.
Formand: Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. H. Bøcker Petersen, Korsgaardsvej 3, Chl.

MODELFLYVEKLUBBEN »AERO«.
Formand: Hr. Johs. Rasmussen, Lykkegaardsvej 3, Kolding.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.
Formand: Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.
Formand: Hr. P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.
v/Hr. Jørgen Hansen, Storegade 41, Haderslev.

MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.
v/ Hr. Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »FLYV«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrog. 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20. i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.

KLUBADRESSER

MODELKLUBBEN »ST. JØRGEN«.
Formand: Hr. Einar Kamstrup, St. Jørgensgade 18, Holstebro.

MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
Formand: Aage Due Jensen, Skolegade 95, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.
Formand: Hr. Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«. Fredericia.
Formand: Hr. K. Christiansen, Gothersgade 15, Fredericia.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVØRNEN«.
v/ Hr. O. Poulsen, Værksted: Buddingevej 252.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jacob Skjødsholm; Herningvej 48, Ringkøbing.

RINGSTED MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Kommunelærer Aage Christensen, Sjællandsgade 9, 1. th.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Formand: Poul Svelgaard, Sølystvej 45, Alderslyst, Silkeborg.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Formand: Hr. Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

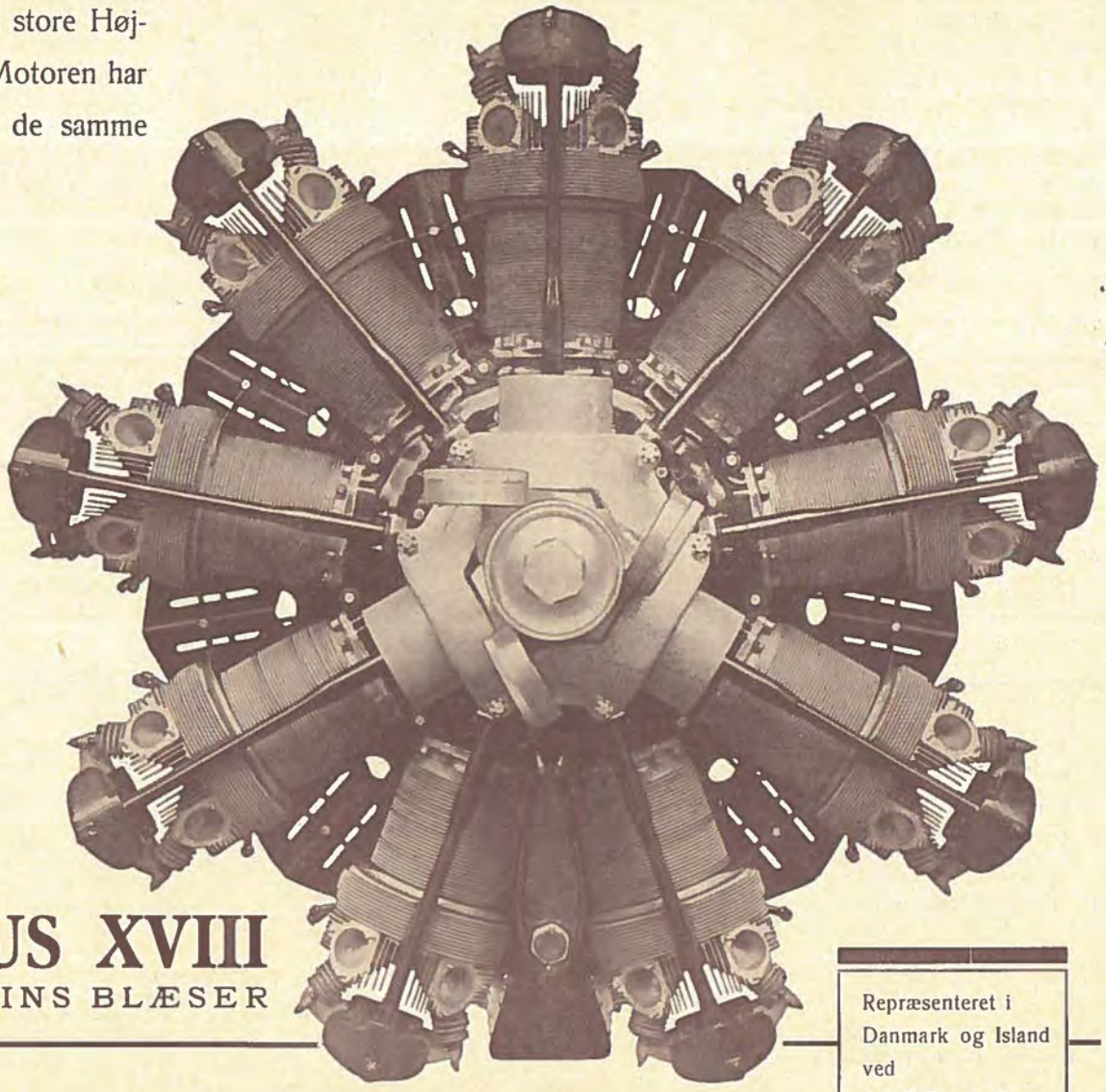
BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

„Bristol" LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

EN ny Serie „BRISTOL" Motorer - Pagasus XVIII - udstyret med TO-TRINS BLÆSER er nu bragt paa Markedet. — Denne Motor, der er Resultatet af tre Aars Eksperimenter og Arbejde, forbinder de middeloverladede Typers store Ydelse i Starten med de højstoverladede Typers Maksimumydelse i store Højder. Blæseren og Motoren har været underkastet de samme strenge Prøver, som samtlige „Bristol" Motorer maa igennem, omfattende Prøvemontering og Motorprøver, og har nu overstaaet den officielle 100-Timers Prøve, hvorfra Tallene i hosstaaende Tabel stammer.

Ydelse	Med middel Overladning	Med højeste Overladning
Maksimum i Starten	980 B.H.K. ved 2475 $^{O}/_{M.}$	—
Maksimum ved vandret Flyvning (Fuldgas)	940 B.H.K. ved 2600 $^{O}/_{M.}$ i 1980 m	900 B.H.K. ved 2600 $^{O}/_{M.}$ i 5420 m



PEGASUS XVIII
MED TO-TRINS BLÆSER

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

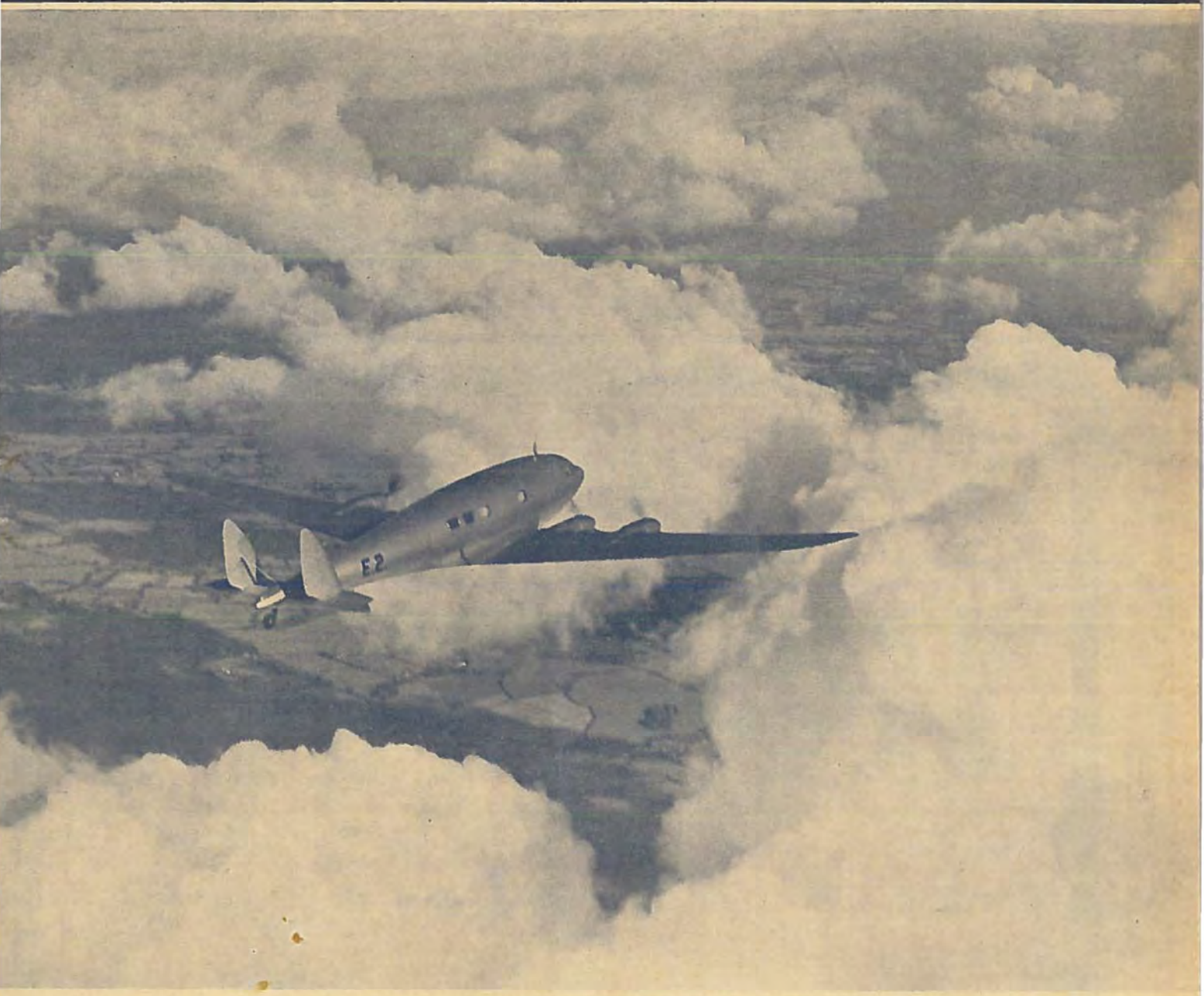
Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp.,
Industribygningen,
København V.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

anedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 12
937 - 10. Aarg.

MILLIONER TIL DANSK LUFTFART

Danmarks Flyvepladser

DANSK MODELFLYVER FORBUND

35
ØRE

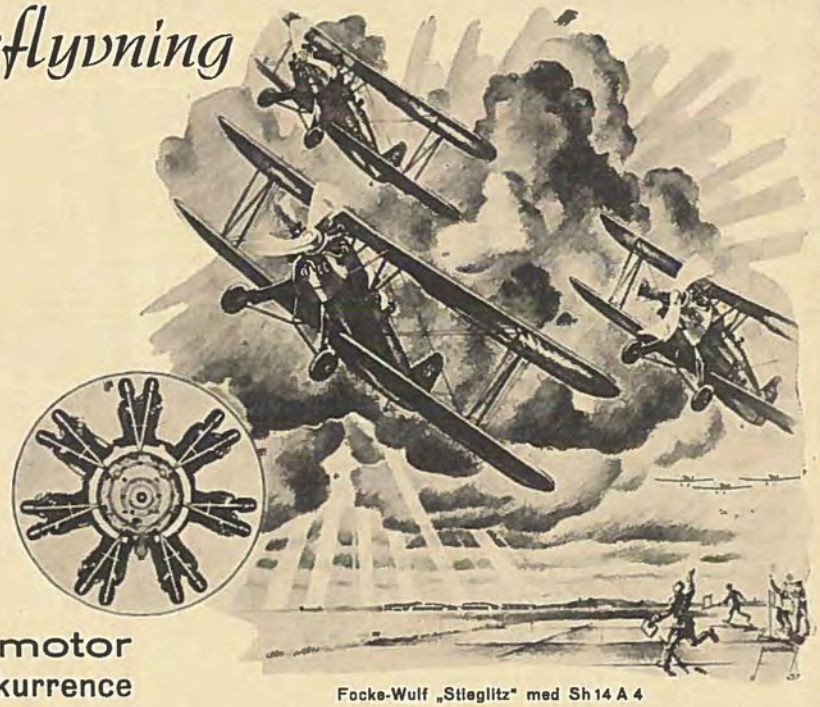
HAWKER LUFTFARTØJ

INTAVA

Omslagsbilledet: *The de Havilland „Albatros" Intercontinental Monoplan.*

Ved Konkurrenceflyvning

afhænger Resultatet af
Motorens Ydeevne



Focke-Wulf „Stieglitz" med Sh 14 A 4

Vor

Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor
til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence

BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN-SPANDAU

Repræsentant:
SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB
Svagstrømsafdelingen
BLEGDAMSVEJ 124 KØBENHAVN Ø

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)
ASP DOPE

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

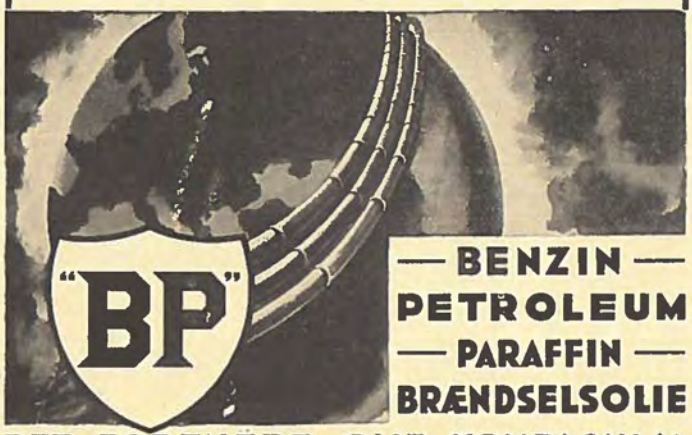
(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

D.	9⁰⁰	Berlin
D.	9⁰⁰	Amsterdam—Paris/London
D.	9⁰⁰	Hamburg
Hv.	9⁰⁰	Hamb.—Brüssel—Paris/Lond./Antw.
D.	10⁰⁰	Hamburg—London
D.	11⁰⁰	Malmö (til 29/11)
D.	12⁰⁰	Amsterdam—Rotterdam—Paris/Lond.
D.	12²⁰	Malmö
Hv.	13²⁰	Hamburg—London
D.	14⁵⁰	Stockholm
Hv.	15⁰⁰	Malmö
D.	15⁰⁰	Malmö
Hv.	16⁰⁵	Malmö
D.	18⁰⁵	Malmö
D.	19¹⁵	Malmö

D. = Daglig Hv. = Hverdage

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB DDL
LUFTREJSEBUREAU - VESTERBROG. 2 - C. 8800



— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDSELSOLIE
DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FLYV

Nr. 12 December 1937 10. Aargang

Millioner til Dansk Luftfart

FOR alle Luftfartens Venner var det en glædelig Dag, da Trafikminister Fisker kunde meddele, at Forhandlingerne mellem Ministeriet og et privat Konsortium, der ønskede at tilføre Det Danske Luftfartselskab ny Kapital, var gaaet i Orden saaledes, at dansk Luftfart kunde gaa Fremtiden i Møde vel rustet til større Opgaver end hidtil.

Fra privat Side faar D. D. L. 2 Millioner Kroner, for hvilket Beløb der udstedes Aktier, og det er Hensigten yderligere at udvide Aktiekapitalen med ½ Million, der skal udbydes offentlig paa Aktier à 50 Kr. og opefter. Selskabets Kapital, der er paa 700.000, vil saaledes efter Nyordningen komme op paa 3,2 Millioner.

I Øjeblikket faar D. D. L. en aarlig Statsstøtte paa ¼ Million, men efter Nyordningen vil Statens Tilskud blive forhøjet, naar Antallet af Flyvekilometer overstiger 400.000 aarlig. For Flyvning udover dette Antal vil der blive ydet et Tilskud paa 25 Øre pr. km indtil 600.000, og derudover 50 Øre pr. km indtil et Beløb paa ½ Million Kr.

Nyordningen vil ogsaa i høj Grad komme den udenlandske Ruteflyvning til Gode, idet Selskabet bemyndiges til at anvende 50.000 Kr. aarlig til Drift af de hidtil ikke subventionerede udenlandske Ruter. En Forudsætning for den nye Ordning er imidlertid, at det indenlandske Rutenet bliver udvidet.

Det Danske Luftfartselskab faar for et Tidsrum af 10 Aar Koncessionen paa alle uden- og indenlandske Ruter — med Undtagelse af Provinsluftfartselskabets, der foreløbig opretholdes selvstændig, men forberedes inddraget under D. D. L. Iøvrigt kan Staten selv drive Ruter, som D. D. L. ikke vil drive, men hvis der ydes Subvention til disse Ruter, skal de først tilbydes D. D. L. Efter de 10 Aars Forløb har Staten Ret til med et halvt Aars Varsel at indløse alle Selskabets Aktier til en Værdi, udarbejdet paa Grundlag af sidste Aars Status, men højst til Kurs 125. Det aarlige Udbytte maa efter Henlæggelser højst andrage 5 pCt. Af Bestyrelsens fem Medlemmer skal de to vælges af Ministeriet, og Selskabets Formand, der vil blive valgt af Bestyrelsen, skal godkendes af Ministeriet. Der indskydes et nyt raadgivende Led i Selskabets Ledelse, et Repræsentantskab paa 15 Medlemmer, hvoraf Staten vælger en Tredjedel. D.D.L.s Vedtægter, Fartplaner og Materiel-Indkøb skal godkendes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

De Mænd, der i første Række har arbejdet for at skaffe Det Danske Luftfartselskab en haardt tiltrængt Kapital fra privat Side, er Ingeniør *Gunnar Larsen*, *Prins Axel* og Ingeniør *Per Kampmann*, men bag den storstilede Støtte staar en Kreds af Landets største og mest kendte Virksomheder og Personligheder: *Det Østasiatiske Kompagni*, *F. L. Smith og Co.*, *De Forenede Bryggerier*, *Carlsberg Bryggerierne*, *Aalborg Portland Cementfabrik*, *Landmandsbanken*, *Privatbanken*, *Handelsbanken*, *Dansk Industri-Syndikat*, Ingeniør *Per Kampmann*, Ingeniør *Knud Højgaard*, Fabrikant *H. Hollesen* og Skibsreder *A. P. Møller*.

Naar det er lykkedes at bringe de mange Forhandlinger til et gunstigt Resultat, saa skyldes det i første Række Trafikminister *Fisker*, der lige siden sin Udnævnelse til Minister har fulgt Luftfarten med overordentlig stor Interesse og vel vidende, at det nye Trafikmiddel ikke kunde vinde frem uden økonomisk Støtte fra Statens Side. Dansk Luftfart har paa mange Maader i den seneste Tid faaet et kraftigt Skub fremad, og hvis engang Lufttrafiken vokser sig saa stor, at den faar sin egen Minister, bør Trafikminister *Fisker* nævnes som Danmarks første Luftfartsminister.

DANMARKS FLYVEPLADSER

UDOVER de aktive Flyvere er der vist ikke mange, der ved, at Danmark efterhaanden har faaet ca. en halv Snes Flyvepladser foruden Kastrup Lufthavn, Hærens og Marinens Flyvepladser. I den almindelige Bevidsthed regnes der kun med tre: Kastrup Lufthavn, den offentlige Landingsplads ved Esbjerg og Ingeniør Gunnar Larsens private Flyveplads ved Aalborg, der Mand og Mand imellem undertiden kaldes for Aalborg Flyveplads, fordi den hidtil har fungeret som offentlig Landingsplads, trafikeret af Aalborg-Ruten. Dette er kun en midlertidig Foranstaltning, idet der arbejdes paa at faa anlagt en offentlig Landingsplads Nord for Aalborg, som saa skal overtage Trafiken, og som maaske senere vil blive udvidet til Lufthavn. Den bliver antagelig færdig i 1938, og vi skal til den Tid vende tilbage til den og beskrive den nærmere.

Forudseende Byer.

Der er tre danske Provinsbyer, der fortjener at nævnes for deres Forudseenhed: Esbjerg, Aalborg og Rønne. Disse tre Byer har haft Øjnene aabne for Flyvningens trafikale Udvikling og den store Betydning, Flyvningen har og vil faa — endnu er vi jo kun ved Begyndelsen — og de har alle tre sikret sig Arealer til Landingspladser. Esbjerg offentlige Landingsplads er som bekendt færdiganlagt og blev taget i Brug i Sommer, Aalborg offentlige Landingsplads forventes som før nævnt færdig i 1938, og Rønne offentlige Landingsplads vil sandsynligvis kunne tages i Brug i 1939.

Det maa siges at være uhyre fornuftigt af de ovenfor nævnte Byer ikke at overlade Fremtiden til Tilfældighederne. Man ved ikke og kan i Dag ikke overse, hvordan Fremtidens Luftruter vil blive lagt. Ikke alene de indenlandske Ruter vil udvikle sig paa trods af alle Skumlere og Pessimister, men der kommer efter al Sandsynlighed ogsaa en Dag, hvor internationale Luftruter vil søge de danske Provinsbyer. Naar dette bliver Tilfældet, vil en By, der ikke i Tide har sikret sig det nødvendige og anvendelige Areal, der ikke ligger for langt fra selve Byen, maaske gaa Glip af en saa betydningsfuld Faktor som en international eller indenlandsk Luftforbindelse.

At dette ikke er Fantasterier, vil enhver med Kendskab til Flyvningen bevidne, og forøvrigt kan man blot betragte Danmarks Beliggenhed i Forhold til Udlandet for at se de store Muligheder, der er tilstede. Som et enkelt Eksempel kan anføres, at Aalborg ligger godt som Mellemlandingsplads for en Rute Kontinentet—Norge.

Foruden de her nævnte Byer har

Flyvepladser i Danmark:

Nr. 1. Kastrup. Offentlig Lufthavn.
Nr. 2. Esbjerg. Offentlig Landingsplads.
Nr. 3. Aalborg. Offentlig Landingsplads (færdig 1938).
Nr. 4. Rørdal (Ingeniør Gunnar Larsen). Privat Landingsplads. Midlertidig offentlig Landingsplads.
Nr. 5. Salten Langsø (Ingeniør Gunnar Larsen). Privat Landingsplads.
Nr. 6. Torup, Herning (Doktor Hagedorn). Privat Landingsplads.
Nr. 7. Røde Kro (Doktor Abild). Privat Landingsplads.
Nr. 8. Marslev (Konsul Fehr). Privat Landingsplads.
Nr. 9. Hillerød (Sylvest Jensen). Midlertidig Landingsplads. For Tiden ikke godkendt.
Nr. 10. Fed ved Præstø Bugt. Hjælpelandingsplads. Tilhører Staten.
Nr. 11. Rødbyhavn. Hjælpelandingsplads. Tilhører Staten.

Hertil kommer den planlagte offentlige Landingsplads ved Rønne, der forventes færdig i 1939.

flere Sportflyvere i Provinsen lejet eller købt Arealer, der kan anvendes som Landingspladser, og disse private Pladser staar aabne for Sportsflyvere, der kan have Interesse af at besøge dem. Dog maa man selvfølgelig forespørge hos Ejeren eller den, der har Tilsynet med dem.

Saa vidt vi ved, har der ikke tidligere været offentliggjort en samlet Oversigt over disse Landingspladser, hvorfor det maaske kan have sin Interesse med følgende Redegørelse. Man vil paa det aftrykte Danmarkskort finde Pladsernes Beliggenhed, og man vil af de forskellige Afmærkninger kunne se deres Klassifikation som henholdsvis Lufthavne, offentlige Landingspladser, private Landingspladser og Hjælpelandingspladser.

Danmarks Landingspladser med særlig Henblik paa Privat- og Sportsflyvningen.

Skagens Badehotels Landingsplads.

Beliggenhed: Nordlig Bredde 57 Gr. 44 Min. 0 Sek. Østlig Længde 10 Gr. 30 Min. 0 Sek.

Landingspladsen er ikke godkendt. Det er et ca. 300 m×1000 m stort Areal paa Sandstranden, der kan benyttes under gunstige Vejrforhold. Man bør huske, at det *hvide* Sand er uegnet til at lande paa. Der er Hangar til 6 Maskiner, og Shell Benzin- og Olietank forefindes. Et godt Raad: Dæk Motoren til; det fyger stærkt med findelt Flyvesand, som trænger ind allevegne. Hvis Maskinen henstaar paa Stranden, bør den surres fast med Barduner fastgjorte til Pløkker.

Esbjerg offentlige Landingsplads.

Beliggenhed: Nordlig Bredde 55 Gr. 30 Min. 0 Sek. Østlig Længde 8 Gr. 29 Min. 0 Sek.

Flyvepladsens Størrelse er 650 m× 700 m. Den ligger 6 km fra Byen i nordvestlig Retning fra den nye Vardevej. Kendingsmærke: Midt paa Pladsen er der en støbt Betonring af 4 Meters Tykkelse og 40 Meter i Diameter. Tværs over Ringens Midte er støbt Navnet: ESBJERG. Denne Ring og Navnet ses meget tydeligt selv fra ret stor Højde. Paa Pladsen findes Administrationsbygning og Hangar. Hangarens Maal er 20 m×30 m. Pladsen har gode Indflyvningsforhold, den er god jævn og uden Bebyggelse i Nærheden. Vindpose findes i det nordlige og i det sydlige Hjørne. Shell Benzin og Olie faas ved Henvendelse til Administration. Telefon Esbjerg 2071.

Statens Hjælpelandingsplads ved Rødbyhavn.

Beliggenhed: 54 Gr. 40 Min. 0 Sek. nordlig Bredde. 11 Gr. 22 Min. 0 Sek. østlig Længde.

Pladsen er kvadratisk: 750 m×750 m. Den ligger øst for Rødbyhavn. Benzin og Olie faas ved Henvendelse til Havnefoged Nielsen. Telefon Rødbyhavn 5003. Vindpose findes i det nordlige og sydlige Hjørne. Pladsen har gode Indflyvningsforhold, den er jævn, og der er ingen Bebyggelse i Nærheden. Ved Mørkets Frembrud tændes Natbelysningen.

Hjælpelandingspladsen tilhører Staten og er ikke aaben for offentlig Trafik, men det har sin Betydning at kende den, hvis man skulde komme ud for en Nødsituation. I saa Fald bør en Landing indberettes.

Konsul Fehrs private Flyveplads ved Odense.

Beliggenhed: Nordlig Bredde 55 Gr. 23 Min. 20 Sek. Østlig Længde 10 Gr. 30 Min. 40 Sek.

Flyvepladsen, der ejes af Vicekonsul Fehr, Slotsgade 20—22 (OY—DUH), ligger ved Marslev og er 400×800 m stor. Afstanden fra Odense er 11 km. Her findes Shell Benzin og Olie, som kan købes ved Henvendelse til Ledvogter Hansen.

Dr. Abilds private Flyveplads ved Aabenraa.

Beliggenhed: Nordlig Bredde 55 Gr. 4 Min. 10 Sek. Østlig Længde 9 Gr. 19 Min. 40 Sek.

Flyvepladsens Størrelse er 500 m× 400 m. Den ejes af Dr. Abild, Aabenraa (OY-DAH), og ligger ved Røde Kro ca. 6 km fra Aabenraa. Her findes Shell Benzin- og Olietank samt Hangar til 3 Maskiner med sammenfoldige Planer. Ønsker man at benytte Hangaren eller paafylde Benzin og Olie, maa man henvende sig til Dr. Abild.

Løjtnant Wittrups midlertidige Flyveplads ved Horsens.

Beliggenhed: Nordlig Bredde 55 Gr. 52 Min. 44 Sek. Østlig Længde 9 Gr. 47 Min. 2 Sek.

Flyvepladsens Størrelse er 600 m× 700 m. Den ligger ved Aarupgaard ca. 5 km fra Horsens ved Viborgvejen. Ved Indflyvning og Start maa man passe paa Højspændingsledningen, der gaar tværs over Pladsen. Paa Pladsen findes Shell Benzin- og Olietank. Der er Hangar til 3 Maskiner med sammenfoldelige Planer. Telefon Horsens 609b. NB! Der gøres udtrykkeligt opmærksom paa, at Arealet i Øjeblikket er opløjet og derfor uanvendeligt. Pladsen er saaledes indtil videre ikke godkendt.

Aalborg offentlige Landingsplads.

Denne er som før nævnt endnu kun under Opbygning. Saavel dens Beliggenhed, Indflyvnings- og Hangarforhold vil senere blive beskrevet.

Ingeniør Gunnar Larsens private Flyveplads ved Aalborg.

Den ligger ved Rørdal Cementfabriker nogle km øst for Aalborg. Flyvepladsen fungerer som offentlig Landingsplads. Der er Hangar. Anmodning om Tilladelse til at benytte Pladsen rettes til Ingeniør Gunnar Larsen.

Rønne offentlige Landingsplads.

Under Etablering. Forventes færdig til Brug i Løbet af 1939. Vil senere blive beskrevet.

Statens Hjælpelandingsplads ved Fedet.

Ligger ved Præstø Bugt. Er ikke aaben for almindelig Trafik, men kan benyttes til eventuel Nødlanding, der maa indberettes.

* * *

I Silkeborg ved Salten Langsø er der en privat Landingsplads, som kan benyttes ved Henvendelse til Ejeren: Ingeniør Gunnar Larsen. I Torup ved Herning har Dr. Hagedorn, Brogaardsvej 40 A, Gentofte, (OY-DIH) en mindre privat Landingsplads. I Slagelse har Fabrikant Sejer Dybbro, N. Stationsvej 6, (OY-DYK), et Areal, hvorfra han selv flyver; men Pladsen er ikke godkendt. Endelig har Militærflyveren Sylvest Jensen en privat Flyveplads ved Hillerød. Denne er godkendt for 3 Maaneder.

— — —

Efter at nærværende Artikel er skrevet, har Ingeniør M. P. Eskildsen holdt et Foredrag i Aeronautisk Selskab, der for en væsentlig Del omhandlede samme Emne. Artiklen fremkommer derfor efter Aftale med Ingeniør Eskildsen.

Danske Privatflyvere

NYE TYPER — STØRRE HASTIGHED

Focke-Wulf »Condor« Trafikflyvemaskiner.

»CONDOR« er et Metalmonoplan med lavtliggende Bæreplan, hvis gode aerodynamiske Egenskaber giver stor Hastighed og stor Rækkevidde ved forholdsvis ringe Motorydelse. Understel og Halehjul kan trækkes ind og fuldstændig dækkes.

Bæreplanet er udstyret med Landingsklapper, og Understellet, hvis Hjul er forsynet med Bremser, er saa godt affjedret, at Pasagererne faktisk ikke mærker Kørslen paa Jorden. Kabinen har Plads til 26 Passagerer, — hvoraf de 9 Pladser er i en Afdeling for Rygere. Der er polstrede Sæder, Læselamper, Friskluftilføring og Klapborde, og Kabinen er bygget efter de nyeste støjfri Metoder, saa Motorlarmen f. Eks. fuldkommen lukkes ude. Et regulerbart Varmeanlæg kan holde en Temperatur i Kabinen paa op til 20° C.

I det meget store Førerrum er der foruden Plads til to Flyvere endvidere rummelig Plads til Radiotelegrafisten og alle de til Radiobetjeningen nødvendige Instrumenter.

Stewarten har et Køkken- og Anretterrum til sin Raadighed, og agterude i Kroppen er Haandvask, Toiletter, Post- og Fragtrum.

»Condor« har fire Motorer, og dette har man valgt af sikkerhedsmæssige Grunde. Saafremt den ene Motor har svigtet i et tre-motoret Luftfartøj, saa er man tvunget til at søge Landing i samme Øjeblik der skulde vise sig at være noget i Vejen med en af de andre to Motorer, hvorimod en firemotoret Maskine er i Stand til at fortsætte, selv om to af Motorerne helt har svigtet.

Maskinens gode Flyveegenskaber er parret med Økonomi. Medens de eksisterende tremotorede Flyvemaskiner befordrer 16 Passagerer med en Rejsehastighed paa 240 km/T og et Brændselsforbrug paa 12 l pr. Passager for hver 100 km, saa kan den firemotorede Focke-Wulf Condor transportere 26 Pasagerer med en Hastighed paa 345 km/T og et Brændstofforbrug paa kun 9 l pr. Passager pr. 100 km. Og saa er Sikkerheden og Bekvemmeligheden endda blevet forøget. Hvis to Motorer helt skulde svigte, kan »Condor« i 1000 m holde en Hastighed paa 200 km/T.

Ved Indbygning af en større Motortype end den, hvormed »Condor« for Tiden er udstyret, vil Hastigheden komme op paa *420 km/T i 3500 m*, og hvis to af Motorerne skulde svigte, vil der endda kunne holdes 310 km/T i 3500 m.

Ved Anvendelse paa lange Post- og Fragtstrækninger kan der flyves 3000 km. —

(Paa Omslaget af forrige Nummer af »Flyv« er »Condor« afbildet.

Bristol »Blenheim« Bombemaskine.

Den mest revolutionerende Flyvemaskinetype, der er ved at blive indført i det engelske Royal Air Force i et meget stort Antal, er uden Tvivl Bristol »Blenheim«, der i sin nuværende Skikkelse er Verdens hurtigste Bombemaskine, og som tilmed er hurtigere end de Jagertyper, der i Øjeblikket er i Anvendelse.

Den nye Bombemaskine er allerede indført ved flere af Royal Air Force's Eskadriller. og den har skabt den Situation, at man har faaet en Bombemaskine, der er betydelig hurtigere end den hurtigste eensædede Jager, der findes ved Eskadrillerne. Med fuld Last har den en Marchhastighed pa 450 km/T, og dens største Hastighed ligger i noget over 480 km/T. Ved de sidst afholdte engelske Luftmanøvrer demonstrerede de angribende »Blendheim«ere deres Overlegenhed i Hastighed, Manøvreevne og Stigeevne overfor Forsvarets Jagere, der var ude af Stand til at komme i Nærheden af dem. En af de officielle Tilskuere ved Manøvrerne sagde betegnende, at »Blendheim«-Eskadrillerne ikke behøvede at starte før en halv Time efter at Forsvarets Jagere var startet!

Bristol „Blendheim" Bombemaskiner.

Foruden Hastigheden er Stigeevnen forbløffende. Den naar 1000 m paa mindre end tre Minutter, 3300 paa 5½ Minut, 5000 m paa 8¾ Minut og ca. 7000 m paa 13 Minutter.

Fuldt lastet vejer den 5462 kg, og som saadan siges den at manøvrere lige saa elegant som den bedste Jager-

Fokker T 5 Bombemaskine.

type. Dens andre Data er: Spændvidde 17,15 m, Længde 12,12 m, Højde 3,0 m, Planareal 43,64 m², Tomvægt 3363 kg og Fuldvægt 5462 kg. Motor: 2 × 840 H.K. »Bristol« Mercury. Hele Maskinen er en Metalkonstruktion med glat Metalbeklædning, og normalt bestaar dens Besætning af 3 Mand: 1 Flyver, 1 Bombarder og Navigatør samt 1 Skytte og Radiotelegrafist.

Fokker T-5 Langdistance Bombemaskine.

Fokker har bygget en ny to-motoret Bombemaskine til den hollandske Hærs Flyvertropper, og de første Maskiner er nylig blevet prøvefløjet.

Typen, der kaldes T. 5, er et tomotoret Monoplan, hvis Understel kan trækkes op. Det skal anvendes som Kampmaskine og til langtudgaaende Bombetogter.

Planet er bygget i eet Stykke i Lighed med Fokkers sædvanlige Konstruktioner. Bjælker og Spanter er af Træ, beklædt med Krydsfinér.

Kroppen bestaar af tre Dele. Den forreste Del er en Metalkonstruktion. Den midterste Del er af Træ og udgør en Del af Planet. Den bageste Del bestaar af svejsede Staalrør beklædt med Lærred.

Halepartiet bestaar af et Haleplan med Højderor, to Halefinner og to Sideror. Haleplan og Halefinne er af Træ beklædt med Bakelite Finér, medens Højde- og Sideror er Rammer af Staalrør beklædt med Lærred.

Understellet er to symetriske Halvdele, der ved Hjælp af et hydraulisk System kan trækkes helt op i Motorgondolerne.

Som *Drivkraft* anvendes 2 luftkølede 800—1000 H. K. Motorer.

Gotha Kurérmaskine.

Besætning og Bevæbning er følgende:

1. Chefen, der tillige er Navigatør og Bombarder. 1 eller 2 7,9 mm Maskingeværer eller 1 25 mm Kanon.
2. Flyveren. ...
3. Anden-Flyver, der betjener 1 Maskingevær.
4. Radiotelegrafist, der tillige betjener et Maskingevær i Bunden af Kroppen.
5. Skytte helt agterude i Kroppen. 1 Maskingevær.

I Bombemagasinet kan medføres en samlet Vægt paa 1000 kg.

Maskinens Data er:

Spændvidde 21 m, Længde 16 m, Højde 5 m, Planareal 66,2 m², Tomvægt 4550 kg, Bevæbning og Udrustning 660 kg, Brændstof og Olie 965 kg, Bomber 575 kg, Fuldvægt 7150 kg (Maskinen kan lastes med 1000 kg Bomber, hvorved dens Fuldvægt bliver 7550 kg), Planareal 108 kg/m².

Største Hastighed i 3050 m er 390 km/T. Marchhastighed i 3050 m er 302 km/T. Stigetid til 4000 m er 9,3 Min., til 6000 m 16 Min. og til 7000 m 21,6 Min.

Rækkevidde med fulde Tanke: 1450 km. —

Ovennævnte Data gælder for Bristol Pegasus XXVI Motorer.

En hurtig Maskine til mindre Luftruter.

Den tyske »Gothaer Waggonfabrik« har nylig bragt flere Flyvemaskinetyper paa Markedet: en mindre tomotoret Kabinemaskine, en hurtig Rejsemaskine og en tosædet Skolemaskine til Brug for Videreuddannelse.

Vi bringer en Omtale af den smukke tomotorede Kabinemaskine, Go 146, der bl. a. ogsaa er tænkt anvendt som Kurérflyvemaskine. Den er et Monoplan med fritbærende, lavtliggende Bæreplan. Foruden Fører og Radiotelegrafist har Kabinen Plads til 4 Passagerer, og bagved Kabinen findes der et Bagagerum. Maskinen, hvis Understels to Halvdele kan trækkes op i Motorgondolerne, har ved Anvendelse af forholdsvis ringe Motorstyrke en overordentlig god Hastighed. Der kan anvendes Motorstørrelser fra 180 til 280 H.K. Ved Anvendelse af to 240/170 H.K. Hirth Motorer opnaar den en største Hastighed paa 335 km/T og en Marchhastighed paa 300 km/T. Dens Rækkevidde paa Marchhastighed er 1000 km.

Den franske Flyvemaskineindustri nationaliseres

SOM et Led i Nationaliseringen af alle de Virksomheder, der fremstiller Krigsmateriel, har den franske Regering nu ogsaa faaet alle Flyvemaskinefabriker ind under Statens Administration. Medens hele den franske Flyvemaskineindustri paa enkelte Undtagelser nær hidtil har været koncentreret omkring Paris, har Staten som en af sine første Opgaver taget fat paa at sprede den over hele Landet, og den nye Organisationsplan har samlet Industrien i seks Grupper, der skal anbringes i hver sin Del af Landet, i henholdsvis de nordlige, vestlige, midterste, sydlige, sydøstlige og sydvestlige Frankrig.

La Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord omfatter f. Eks. Fabrikkerne Avions Potez i Méaulte; C.A.M.S. i Sartrouville; S.E.C.M. i Caudebec-en-Caux, A.N.F.-Mureaux i Les Mureaux og Louis Bréguet i Le Havre.

I Spidsen for hvert af de nationale Selskaber har Staten indsat et Raad paa tre Medlemmer og saaledes, at Præsident og Administrator er fælles for alle seks Selskaber. Derved haaber man at kunne skabe et effektivt Samarbejde mellem de mange Virksomheder, der bl. a. skal komme tekniske og videnskabelige Undersøgelser samt Konstruktionsmetoder til Gode.

Til Varetagelse af den franske Luftfartsindustris Interesser paa fremmede Markeder er der oprettet et Selskab, *Office Français D'Exportation de Matériel Aéronautique*, udelukkende med dette Formaal for Øje.

Endnu er det dog ikke samtlige Fabriker indenfor Flyvemaskineindustrien, der er kommet ind under Statens Administration. Der mangler f. Eks. saa godt som alle Instument- og Tilbehørsfirmaer og alle Motorfabriker med Undtagelse af Lorraine. Endvidere staar ogsaa Ballonfirmaerne Aerazur og Zodiac udenfor.

FLYV

leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.

FLYV

koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.

HERHJEMME FRA

Kramme & Zeuthen's nye Type.

KRAMME & ZEUTEN's nye tosædede Sportsflyvemaskine er saa vidt fremme, at de første Prøveflyvninger maaske allerede har fundet Sted, naar disse Linier læses. I næste Nummer vil »FLYV« bringe en nærmere Omtale af det meget smukke, danske Sportsmonoplan.

Michael Hansen og Aage Rasmussens Flyvning til Kapstaden.

DEN 15. Oktober startede Premierløjtnant *Michael Hansen* og Arkitekt *Aage Rasmussen* fra Kastrup Lufthavn med Kapstaden som Maal. De fløj med Michael Hansens Desoutter, der saa trofast gjorde Tjeneste under den lange Flyvning til Australien for et Par Aar siden.

Baade paa Hen- og Hjemvejen fulgte de Ruten gennem Ægypten, Sudan, Kennya Kolonien, Rhodesia, den sydafrikanske Union, og flere Steder maatte de tage en haard Tørn med ugunstige Vejrforhold. Overalt blev de vel modtaget, og en særlig Velkomsthilsen fik de i Johannesburg, hvor den i hjemlige Flyvekredse kendte Ingeniør *Thanning* fløj dem imøde.

Paa Grund af lidt Vrøvl med Motoren blev de opholdt nogle Dage undervejs, og for at kunne naa hjem i rette Tid (inden den 15. November) maatte de foretage nogle lange og anstrengende Dagsrejser, som de imidlertid klarede med Bravour. De naaede Kapstaden en Aften, allerede næste Morgen gik Turen hjemefter, og den 14. November landede de velbeholdent i Kastrup Lufthavn efter at have gennemfløjet ca. 27.000 km.

Lufthavn i Odense?

EN Deputation fra Odense Byraad med Borgmester *Werner* som Ordfører har haft en Forhandling med Tafikministeren om Muligheden for at faa Odense gjort til Mellemlandingsplads for Luftruten København-Esbjerg. Odense har udarbejdet Planer om Anlæg af en Lufthavn ved Seden Strand. Foreløbig skal de videre Forhandlinger føres med Det Danske Luftfartselskab.

HANGARER
AF JERNBETON
UDFØRT FOR HÆRENS FLYVERTROPPER
VÆRLØSE

LARSEN & NIELSEN
Ingeniør- & Entreprenørforretning A/S
DROSSELVEJ 70
TELF. CENTR. 13231

Londons Omnibuschauffører har deres egen Flyveklub

FOR seks Aar siden var der nogle flyvebegejstrede Omnibuskonduktører og Chauffører, som besluttede at danne en Flyveklub. Deres ældre Kolleger spaaede ikke Klubben længere Levetid end et halvt Aar, men ikke desto mindre har den fornylig fejret sin seksaarige Stiftelsesfest paa Broxbourne Flyveplads, hvor den bor til Leje hos Herts og Essex Aero Klub, med hvilken den har fornyet Lejemaalet for de næste fem Aar.

Straks fra Begyndelsen var Klubbens Stiftere klar over, at der mindst krævedes et Medlemsantal paa 1000, og de blev ydermere meget hurtigt klar over, at det var vanskeligt at skaffe. De klarede imidlertid Sagen paa en fiks Maade, idet de udbetalte det første Afdrag paa en Skolemaskine, læssede den paa en Lastvogn og kørte rundt til alle de største Garager i London — og paa den Maade fik de Medlemmer.

Nu ejer de fire Maskiner: to Moth Major, 1 Gipsy Moth og 1 Avro Avian. Medlemsantallet er 1200, og der er uddannet 40 Sportsflyvere. For Tiden er mellem 20 og 30 under Uddannelse, og den aarlige Flyvetid ligger paa ca. 1000 Timer.

De nødvendige Pengemidler faar de gennem et ugentligt Kontingent paa 6 Pence pr. Medlem, og Beløbet tilbageholdes af Lønnen. Paa Grund af det store kontingentydende Medlemstal er Flyveundervisningen billig. Dobbeltstyring koster kun 8 shilling pr. Time, men hvis Flyveren tager et Klubmedlem med som Passager er Taksten 14 shilling i Timen.

Med visse Mellemrum holder Klubben aabent Hus og ved de Lejligheder kan udenfor Klubben staaende Kolleger faa en gratis Flyvetur, idet man derigennem haaber at faa dem som Medlemmer. I Sommer var der 200, som benyttede sig af Tilbudet — og de fleste meldte sig senere ind i Klubben. Alle disse Passagerflyvninger bliver foretaget af de af Klubbens Medlemmer, der har Certifikat.

I Løbet af de seks Aar er der ikke indtruffet et eneste Uheld for Medlemmerne.

BØGER

»DANMARK FRA LUFTEN«
er et overordentlig smukt Billedværk, der er udkommet paa Berlingske Forlag, og som omfatter omkring halvtredje Hundrede Luftfotografier fra hele Danmark. Saa godt som samtlige Købstæder, mange Stationsbyer og en Mængde af Landets smukkeste Steder er gengivet i ypperlige Luftbilleder. Skanderborg, Grejsdalen, Trelde Næs, Lillebæltsbroen og Hammerhus Slots Ruiner er kun et Udpluk mellem de mange Steder, hvis Skønhed først rigtig kommer til sin Ret ved at blive iagttaget fra Luften. Billedværket, der er fremstillet i Dybtryk, fortjener vid Udbredelse — og en Fortsættelse med endnu flere Luftbilleder fra Danmarks mange skønne Egne.

Billederne er leveret af *Aero Expres* (Arvid Hansen), *Nowico* (A. E. Hansen) og *Jydsk-Fynsk Flyveskole* (H. Wittrup). »Danmark fra Luften« koster Kr. 3,75.

»SVENSK FLYGKALENDER 1938«
(264 Sider, Pris Kr. 2,50), der er udkommet i sin første Aargang, er udgivet af *Kungl. Svenska Aeroklubben* og Tidsskriftet *Flygning*. Den omhandler saa at sige alt om militær og civil Flyvning i Sverige, bl. a. Klubadresser, den svenske Lufttrafiks Udvikling, nogle længere Artikler om Flyvevaabnets Organisation, Fortegnelse over samtlige svenske Trafikflyvere og civile Flyvemaskiner, Bestemmelser for Opnaaelse af Svæveflyvercertifikater, Modelflyvning m. m.

Flyvekalenderens værdifuldeste Afdeling er Beskrivelsen af samtlige Flyvepladser i Sverige, ialt 32. For hver Plads er der et Oversigtskort til Orientering og et Kort over selve Flyvepladsen. Endvidere findes der en Række Skitser over de Omraader, hvor det er forbudt at flyve henover.

Af Kalenderens øvrige Indhold skal nævnes en detailleret Fortegnelse over samtlige Atlanterhavsflyvninger indtil Juni 1937.

Billedalbum med Flyverbilleder.

FLYVEREN *Anhard Nielsen* har faaet den udmærkede Ide at udsende en Samling Billeder af berømte Flyvere, samt et Album til Indsætning af Billederne. Naar Albumet er komplet, danner det et interessant og overskueligt Billedleksikon af de fleste større Flyverbedrifter; det kan ogsaa faas færdigt med indklæbede Billeder.

ELEKTRISK UDSTYR
TIL
FLYVEMASKINER

MAGNETER
DYNAMOER
TÆNDRØR
LANTERNER
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE

BOSCH
A/S MAGNETO
KØBENHAVN
Generalrepræsentanter for
ROBERT BOSCH A. G.
STUTTGART

NAVNET BOSCH ER DEM EN GARANTI FOR
KVALITET

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Oberstinde Førslevs Foredrag.

DEN 16. November kunde Formanden for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab byde den første kvindelige Foredragsholder velkommen i Selskabet. Det var Fru Oberstinde *Harriet Førslev*, der havde gennemgaaet Uddannelsen til C-Certifikatet paa den tyske Svæveflyverskole ved Grünau, hvor Oberstinden bl. a. havde foretaget en Svæveflyvning paa 7 Timer, 25 Minutter.

Livligt og elegant fortalte Oberstinden om Livet paa den tyske Svæveflyverskole, hvor Arbejdet var præget af et ualmindelig godt Kammeratskab, og hvor man lærte, hvad Sammenhold og Disciplin betyder indenfor en ny Sportsgren, der er ved at kæmpe sig frem. Oberstinden redegjorde først for Svæveflyvningens Teori, fortalte om de forskellige Arter af Certifikater, og saa fulgte en fornøjelig Beretning om hele Uddannelsens Forløb, præget af talrige Oplevelser. At Svæveflyvningen for dens Udøvere er Sporten over al Sport, fik man et levende Indtryk af, ikke mindst gennem de mange udmærkede Lysbilleder, der ledsagede Foredraget.

Den tætpakkede Sal lønnede Oberstinden med kragtigt Bifald, og alle som een kunde slutte sig til den Tanke, at Svæveflyvningen herhjemme ikke kunde faa nogen bedre Forkæmper end Oberstinden.

Friherre von Gablenz's Foredrag.

EFTER Indbydelse fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Foreningen Danske Flyvere og Politiken var Direktør for Deutsche Lufthansa, Friherre *von Gablenz* kommet til København for at holde Foredrag om sin spændende Flyvning over Pamir's vældige Bjergkæder.

Friherre von Gablenz blev budt velkommen til København ved en Reception i Politikens Festsal.

Foredraget fandt Sted samme Aften, den 1. December, i Studenterforeningens Festsal, og for en tæt pakket Sal skildrede Friherre von Gablenz sin Flyvning.

Foredragsholderen indledede med at nævne Tysklands Arbejde for at skabe en Verdenslufttrafik, der allerede var resulteret i Luftforbindelse over Sydatlanten, delvis over Nordatlanten og til det fjerne Østen. Men — denne sidste Strækning var blevet afbrudt paa Grund af de vanskelige politiske Forhold i Østen, og for at finde en »lettere« Vej besluttede Deutsche Lufthansa at forsøge Luftvejen over Pamir, skønt denne gik hen over Verdens højeste Bjerge.

Foredragsholderen ledede en af Forskningsflyvningerne, idet han, sammen med Luftkaptajn *Untucht*, selv førte en Junkers Ju 52, der specielt var indrettet til Flyvning over lange Distancer. Over Rhodos og Bagdad gik Turen til Kabul og derfra over det vældige Bjergterræn til det tysk-kinesiske Luftfartselskab Eurasia's vestligste Flyveplads. Paa Hjemvejen gik det galt. Den ene Motor svigtede, og de maatte foretage en Landing i Oasen Khotan, hvor Skæbnen vilde, at de blev holdt tilbage i omtrent en Maaned. Det var spændende at høre om Fængslingen i Khotan og de Omstændigheder, der bevirkede, at Maskinen atter kunde flyve videre — og von Gablenz forstod at fortælle. Prægtige Lysbilleder ledsagede hele den begivenhedsrige Flyvning, og et mægtigt Bifald hilste Foredragsholderen, da han havde sluttet sin spændende Beretning.

Medlems-Kontingentet.

DA det volder en ikke ringe Ulejlighed og tillige en Del Udgift for Selskabet at indkræve Medlemsbidraget to Gange om Aaret, skal Bestyrelsen herved høfligst henstille til Medlemmerne saa vidt muligt at betale det samlede Medlemskontinfent een Gang om Aaret. Bestyrelsen tror, at en saadan Ordning ogsaa vil hilses med Glæde af mange af Medlemmerne.

Kvitteringen vil blive affattet saaledes, at Betalingen kan foretages i en eller to Gange om Aaret efter Ønske.

P. B. V.
Kassereren.

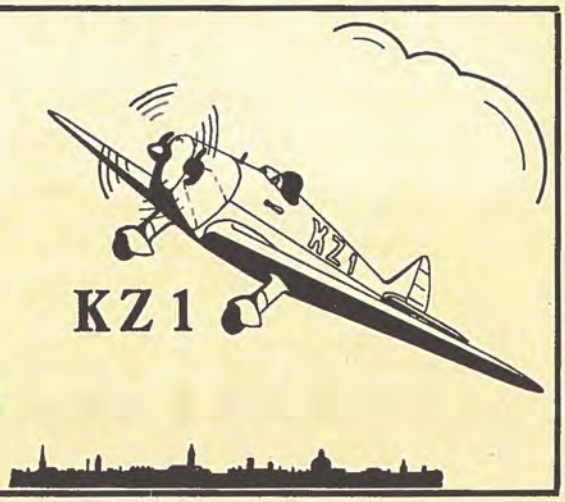
Indholdsfortegnelse
og
Titelark

til Brug ved Indbinding af »FLYV« tilsendes **gratis** paa Forlangende fra Bladets Ekspedition:

Vesterbrogade 60
Telefon 13.404

Flyvemaskiner

bygges
vedligeholdes
repareres



KZ 1

Skandinavisk Aero Industri A/S
LUFTHAVNEN · KASTRUP 868

BRUG

SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

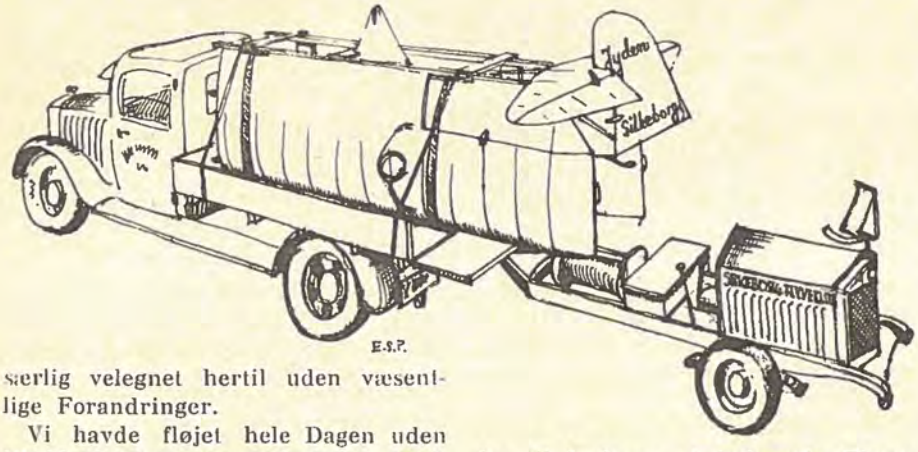
A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Fra Dansk Svæveflyver Union

SILKEBORG FLYVEKLUB.

VI har nu igen fløjet eet Aar og har i denne Periode høstet en Del Erfaringer, som vi tror kan have Interesse ogsaa for andre Svæveflyve-Grupper.

Det første Aar, vi fløj, anvendte vi et Skoleplan af Stamer & Lippitz Konstruktion, som viste sig at være fortrinlig til Gummitovsstarter; men da vi senere gik over til Spilstart, skulde det vise sig, at Planet ikke var



særlig velegnet hertil uden væsentlige Forandringer.

Vi havde fløjet hele Dagen uden Uheld af nogen Art og havde paa adskillige Ture været oppe i 150—200 Meters Højde. Da indtraf pludselig eet Uheld, som let kunde have faaet katastrofale Følger. Den forreste Klavertraadsbardun under venstre Vinge brast pludselig, hvilket havde til Følge, at Vingen krøllede fuldstændig sammen i Luften, og Planet styrtede til Jorden, hvor det kom til at ligge med Bunden i Vejret. Til al Held skete Bruddet i kun 3 Meters Højde, og Flyveren kom intet til. Ved en senere Undersøgelse viste det sig, at Bardunen havde været behæftet med en indvendig Fejl, som det havde været umuligt at opdage.

Uheldet medførte, at vi maatte opbygge 2 nye Vinger. Disse Planer forsynede vi med fuldstændig nyt Beslag, bygget efter Unionens Forskrifter, ligesom vi limede Krydsfinerforstærkninger paa Planbjælkerne ved alle Beslag. Da vi efter vort Uheld var blevet klar over, at Klavertraads-Barduner var meget farlige og upaalidelige, gik vi fuldstændig bort fra disse og monterede i Stedet for Planet med Barduner af Staalvire.

Dette Uheld kostede os omtrent 3 Maaneders Arbejde og kunde have været undgaaet, saafremt vi i Tide havde udskiftet Klavertraaden med Staalvire.

Angaaende Planets Flyveegenskaber var det blevet os fortalt, at det omtrent fløj sig selv og ikke kunde gaa i Spind. Hvis man fløj Planet i Staa, skulde det kun bevirke, at det gik paa Næsen og hurtigt opnaaede tilstrækkelig Flyvefart igen. I Tillid til disse Oplysninger fløj vi forsøgsvis meget langsomt, indtil eet af vore Medlemmer en Dag gik i Spind; heldigvis i stor Højde, saaledes at Planet lod sig rette op i Tide. Vi advarer derfor vore Svæveflyvekammerater imod at flyve deres Skoleplaner for langsomt i den Tro, at de ikke kan gaa i Spind; ligesom vi henstiller til Lederne at indprente Eleverne, hvorledes en Maskine tages ud af Spind, hvis Uheldet alligevel skulde indtræffe.

Da vi i Sommer har været paa adskillige Ture med vort Plan, har vi været nødt til at lave et Stativ, saaledes at vi hurtigt og let kunde pakke det hele paa en almindelig Lastvogn.

Vi lavede et firkantet Stativ, hvori Kroppen med Gitterhalen og Rorene paamonteret kunde anbringes. Paa Siderne af Stativet anbragte vi et passende Underlag, saaledes at vi med et Par brede Remme kunde fastspænde et Plan paa hver Side. Hele Herligheden kunde læsses paa en almindelig Lastbil paa 15—20 Minutter, hvorpaa vi koblede Motorspillet bagefter og var klar til at køre. Af Skitsen vil eventuelle interesserede Klubber kunne se Fremgangsmaaden.

Som det fremgaar af ovennævnte, har vi forsynet vort Svæveplan med en Gitterhale i Stedet for den originale Staalrørshale. Da vi foretog denne Forandring paa et saa tidligt Tidspunkt, at Unionens og Maagens Tegninger til Skoleplan endnu ikke var fremkommet, konstruerede vi selv Stabilisatoren og Rorene, idet vi i nogen Grad gik ud fra et tysk Svæveplan »Kaptajn Hoch«; medens vi fik Tegn. til Gitterhalen fra Carl Johansen, København.

Denne Ændring bevirkede, at vort Plan kom til at flyve betydelig bedre og havde en større Manøvreevne. Senere har vi lukket Spalterne mellem Planerne og Kroppen med 1 mm Aeroplanbirk.

Denne lille Ændring forbedrede Glidevinklen ganske kolosalt, og det maa absolut anbefales Klubber, som ikke allerede har forsynet deres Planer med denne Anordning, straks at gøre det.

Vi er nu, efter at vi i Sommerens Løb har deltaget i en Del Stævner, Opvisninger og Udstillinger, igen vendt tilbage til vores Flyveplads ved Christianshøj og træner paa fuld Kraft til næste Aars Lønstrup-Stævne.

Hjemme paa vort Værksted har vi sat fuld Speed paa Bygningen af »Wolf«, som vi saa vidt muligt vil have færdig omkring 1. Juni 1938.

C. C.

NY SVÆVEFLYVEKLUB.

I Gentofte er dannet en ny Svæveflyveklub under Navnet »Grunau«. Formand er Paul Nielsen, Hellerup, og Sekretær Vald. Winther, Kbhvn. Klubben er, hvad Medlemsantal angaar, endnu ikke saa stor som det kunde ønskes, men trods alt har dens Medlemmer paa Værkstedet, Brogaardsvej 32 i Gentofte, til Dato udført en ikke ringe Del af Arbejdet paa Skolesvæveplanet Type »Grunau 9«, som hvis det hidtidige Arbejdstempo vedvarer, kan forventes flyveklar til Foraaret.

Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

EN IDÉ TIL EN JULEGAVE

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,
Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

FLYVEUDSTILLING I HOLBÆK.

HOLBÆK FLYVEKLUB har i Dagene 19., 20. og 21. November afholdt Udstilling paa Hotel »Isefjord«, hvor Klubben bl. a. udstillede sit nybyggede Svæveplan; desuden udstillede Køge Svæveflyveklub sit Overgangs-Svæveplan; begge Typer var Genstand for stor Opmærksomhed. Udstillingen blev aabnet af Propagandachef Bendt Rom, som tillige holdt Foredrag i Forbindelse med Filmsfremvisning over Emnet »En Flyverejse via Holland til Bali«. Udstillingens 2 sidste Dage bød paa Foredrag ledsaget af Films af »Dansk Svæveflyver Union«s Formand Herr Alf. Dochedal. Paa Udstillingen fandtes Stands fra K.L.M., D.D.L., S.K.F. og Hærens Flyvertropper s amt fra lokale flyveinteresserede Virksomheder, ligesom flere Modelflyveklubber var repræsenterede. I Forbindelse med Udstillingen, som var besøgt af ca. 2000 Mennesker, afholdtes Bortlodning. Formaalet med Udstillingen var at gøre et Fremstød for Svæveflyvningen i Holbæk og Opland, og Klubben har paa dette Omraade haft Succes. Interessen for Modelflyvning viste sig ogsaa at være stor blandt de yngre Flyveinteresserede og Klubben har omgaaende oprettet en ModelflyveAfdeling. Ogsaa økonomisk set var Udstillingen tilfredsstillende.

P. K. V.
Ejgil Hansen.

*

Efter at vor tidligere Kasserer, Hr. Johs. Olsen, Guldbergs Plads 8, er udtraadt af Bestyrelsen, har Unionen udnævnt Hr. C. Kotvig, Polensgade 18, København S., til Kasserer, hvortil alle Pengeforsendelser til Unionen bedes sendt.

*

For hurtig Besvarelse af Spørgsmaal om Bygning og Reparation af Svæveplaner, bedes alle Henvendelser ske til Hr. C. Johansen, Dansk Svæveflyverskoles Klub, Dybbølsgade 11, København V. og Hr. Ing. C. Nielsen, Væverensvej 22, Aalborg. Klubber, der endnu ikke er tilsluttet Unionen, bedes vedlægge Kr. 1,00 i Frimærker.

*

Tegningerne til Dansk Svæveflyver Union's Skolesvæveplan, faas for Fremtiden hos Unionens Kasserer, Hr. C. Kotvig, Polensgade 11, København S.

*

I Roskilde bygger »Roskilde Flyveblub« en »Stamer«. Oplysninger faas hos Klubbens Formand, Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

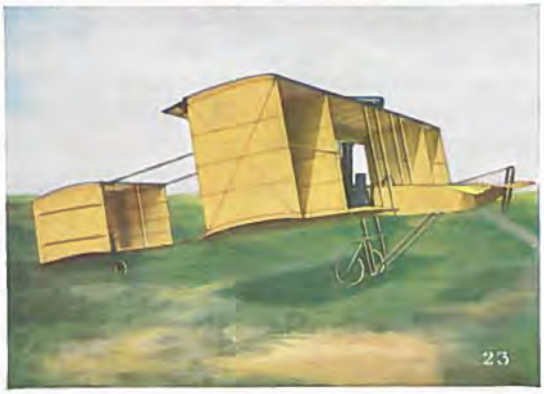
SVÆVEFLYVERNYT

PAA Programmet for det IV Internationale Flyvestævne i Zürich var der ogsaa en Distanceflyvning med tvungne Mellemlandinger for Svæveflyvere. Efter en teknisk Prøve, hvor forøvrigt Polen blev bedst med 78 Points, bedste Tysker havde kun 34 Points, tog man fat paa den 636 km lange Distanceflyvning. Dieser førte over Dübendorf til Altenrhein til Lausanne, hvor der var et tvunget Ophold paa 5 Timer. Derefter videre over Chaux-dex-Fonds til Bern-Belmops, hvor der var en halv Times Pause, derefter over Basel til Dübendorf igen. Distancen og Kontrolstederne blev først opgivet Flyverne 2½ Time før Starten. Vejret var det bedst mulige. Allerede i Starten havde en polsk Svæveflyver forskellige Vanskeligheder og maatte udgaa, men efter en haard Kamp vandt en anden polsk Svæveflyver Eugen Przysiercki Flyvningen efter, som den gode Svæveflyver han var, at have udnyttet alle Muligheder undervejs.

—o—

Berømte Flyvere og deres Bedrifter

i 150 Billeder - Af Kaptajn i Flyvertropperne J. FOLTMANN



Albummet indeholder Portrætter af 50 af Verdens mest berømte Flyvere fra Flyvningens Barndom til Nutiden; endvidere Billede af den Maskine Flyvebedriften er udført med samt et Kort over Flyveruten. Til hvert Billede findes der en kortfattet forklarende Tekst.

Julegaven

for den flyveinteresserede Ungdom bør i Aar være dette smukke Album

Til **ANHARD NIELSEN - Chr. Richardtsvej 8 - Telef. Nora 6558**
KØBENHAVN V.

Bestillingsseddel

Undertegnede bestiller herved:

_____ Stk. Album **Berømte Flyvere og deres Bedrifter** med indklæbede Billeder. Pris Kr. 3.50

_____ Stk. Album **Berømte Flyvere og deres Bedrifter** med uopklæbede Billeder. Pris Kr. 3.00

Beløbet medflg. i Frimærker. - Albumet m/ Billeder bedes sendt pr. Efterkrav m/ Tillæg af Porto. (Det ikke ønskede bedes overstreget.)

Navn: _____

Adresse: _____ By: _____

FRA MODELKLUBBERNE

NY KLUB I AABYHØJ.

I Aabyhøj, Aarhus, er der dannet en ny Klub: Air Speed. Klubben har i Øjeblikket 12 Medlemmer. Eventuelle Interesserede bedes melde sig hos: Jørgen Lindgren, Adr.: Ingerslev, Chr. Winthersvej 10 B, Aabyhøj. Bedst mellem Kl. 17 og 18.

NY KLUB I KERTEMINDE.

OGSAA Kerteminde melder sig nu i Modelflyvernes Rækker, idet der er blevet dannet en Klub: Kerteminde Modelflyveklub, Adr.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde. Klubben blev stiftet den 28. Oktober i Aar og gik straks i Gang med at indrette et Værelse, den havde faaet overladt paa Muusegaarden til Værksted m. m. Medlemmerne — der var ti til at begynde med, malede, kalkede, tapetserede alt selv, og da Værkstedet var i Orden, gik man straks i Gang med at bygge Modeller, hvoraf ni »Babyer« nu er under Bygning. Formanden, Hr. Knud Boje, har tidligere været Medlem af Odense Model-Flyveklub og har derigennem en rig Erfaring at arbejde videre paa.

»Det er vor Hensigt,« skriver Klubben til »Flyv«, at melde os ind i Forbundet, naar vi bliver noget mere pengestærke. Vi haaber ogsaa paa, at det bliver til noget med en Lejr til Sommer i Lighed med Odense Model-Flyveklubs Pinselejr.«

NY MOTORMODELKLUB.

INTERESSEN for Modelflyvesporten er heldigvis i stærk Stigning herhjemme, men hidtil har en Gren af denne, og tilmed maaske den interessanteste, nemlig Motormodelsporten, ligget temmelig stille; vi er nu nogle Stykker, der til Fremme af denne, har dannet en speciel Motormodelflyveklub — Motormodelflyveklubben »Hawk«, gennem hvilken vi vil søge at opnaa nogle bedre Modelplantyper og Flyvepræstationer, end de ret famlende og mislykkede Resultater, der hidtil er opnaaet paa dette Omraade herhjemme, og som synes temmelig ringe i Forhold til Udlandets — f. Eks. Sveriges — imponerende Præstationer.

Klubben raader, skønt et foreløbigt ret ringe Medlemstal, over en halv Snes Motormodeller, fra de mindste Stokmodeller til store strømlinieformede Halvskalamodeller, og vi har flere komplicerede Maskiner (med automatisk Bombeudkastning og automatiske Forsvindingshjul) under Bygning.

Altfor mange har den Opfattelse, at Motormodeller ikke er interessante, men det er en stor Fejltagelse, en Motormodel er naturligvis noget sværere at bygge end en Svævemodel, idet den, foruden at kunne flyve med Motor, ogsaa skal kunne svæve, hvad der ofte volder Nybegyndere store Kvaler, men til Gengæld, — er Motormodellen færdig og vellykket, — er der ikke noget saa dejligt at se, som naar den, efter et veludført Tilløb med hævet Hale, tager Hjulene fra Jorden og langsomt stiger.

Saafremt nogle af »Flyv«s Læsere skulde være særlig interesserede i Bygning af Motormodeller, kan de henvende sig til:

Motormodelflyveklubben »Hawk«, Formand Hr. H. Schrøder, Helleruplundsallé 11, Tlf. Hell. 2908, (træffes bedst Tirsd. og Fred. fra 6½—7½).

H. S.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN« afholdt den 22. Oktober sin ordinære Generalforsamling. — Dagsordenen omfattede foruden de sædvanlige Ting Spørgsmaalet: Medlem af Forbundet? Endvidere drøftedes Indkøb af et Sæt Tegninger. Der var Stemning for begge Dele, blot kniber det med Finanserne. Man vedtog at sætte Kontingentet for aktive Medlemmer over 16 Aar til 0,50 Kr. pr. Maaned, medens aktive Medlemmer under 16 Aar samt alle passive fremdeles skal betale 0,25 Kr. pr. Maaned.

Resultat af Bestyrelsesvalget: Formand: Genvalg (Orla Mortensen). Næstformand: Henrik Andersen. Fly-

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion

Højeste britisk Kvalitet

Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central

Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET

Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Lærred
Krydsfinér
Plexiglas
Propeller
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

veleder: Kaj Jensen. Kasserer: Genvalg (Mogens Schønau Hansen).

Endvidere blev man enige om, at alle de til Klubben hørende Modeller paa Sider af Sideroret mærkes: Modelflyveklubben »Svalen«, Hobro.

De i Øjeblikket færdige Modeller: *Svævemodeller:* 3 S. F. 19. — 3 Flensted Jensen Svævemodeller. — 1 »Strolch« — 1 Egen Konstr. — 1 Egen Konstr. — 1 S. V. H. — 1 Pimpf. *Motormodeller:* 1 Svale. — 1 Ørn.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB afholdt Fredag den 29. Okt. sin anden Generalforsamling i dette Aar paa Bristol. Formanden, Ebbe Kring, bød velkommen og foreslog Hr. Boghandler Weishaupt valgt som Dirigent, hvilket enstemmigt vedtoges. Formanden aflagde Beretning over Tidsrummet 27. Marts—29. Oktober 1937, i hvilket Klubben blandt andet arrangerede den første danske Modelflyverlejr paa Pilebakken, ogsaa kaldt »det danske Rhøn«. Der var mange glimrende Flyvninger, og Stævnet var yderst vellykket.

Derpaa gik man over til Valg af Bestyrelse. Formanden, Ebbe Kring, ønskede ikke at fortsætte, og i hans Sted valgtes Holger Knudsen. Som Næstformand blev Erik Mallemose Clausen genvalgt. Den tidligere Sekretær var Holger Knudsen, men han maatte naturligvis nedlægge denne Post, da han blev Formand og Jørgen Haugsted blev da valgt i hans Sted. Ogsaa Kassereren, Bertel Kring, ønskede ikke Genvalg, og som ny Kasserer blev Willy Olsen. Flyveleder blev Ejner Nielsen.

Under Eventuelt blev der blandt andet drøftet om Forhøjelse af Kontingentet fra 1 Kr. i Kvartalet til 1 Kr. om Maaneden; men da Halvdelen af Klubben ikke var til Stede, blev det vedtaget at afholde en ekstraordinær Generalforsamling den 12. Nov.

Paa denne blev det vedtaget at sætte Kontingentet op til 1 Kr. om Maaneden, og ligeledes blev det vedtaget at holde to Møder om Maaneden med Foredrag, Lysbilleder eller andet af Klubbens Medlemmer eller af kendte Navne inden for Flyvningen, og endelig blev Foraarsgeneralforsamlingen afskaffet.

ET F.N. MODELSVÆVEPLAN.

FRANS NORDVIG er velkendt indenfor de ældre Svæveflyveres Kredse fra den Tid — det ligger en halv Snes Aar tilbage — han tog meget aktiv Del i Pionerarbejdet for Svæveflyvningen herhjemme. Nordvig har imidlertid ikke glemt sin gamle Kærlighed, han har arbejdet ivrigt med Modelflyvning, og et af de positive Resultater af Arbejdet er et smukt, velflyvende og meget stærkt bygget Modelsvæveplan, der er bragt i Handelen som »Samlesæt«.

Naar Nordvig har foretrukket en Konstruktion med stor Styrke og Holdbarhed, er det ud fra den Forudsætning, at et Modelsvæveplan ikke altid slipper lige let fra sine Landinger, og alt for mange Reparationer er nu engang ærgerligt. Som »Flyv« selv har haft Lejlighed til at konstatere, kan F. N.-Planet taale det utroligste i Retning af ublid Medfart, uden at den solide Konstruktion dog paa nogen Maade forringer dets Flyveegenskaber.

Kroppen og Halepartiet er fremstillet af Krydsfinér. Bæreplanet har en fuldbærende Profil, og dets Lærredsbeklædning er medvirkende til at øge Holdbarheden. Starten sker ved Hjælp af en 8 m lang og meget stærk Gummisnor.

En rigtig Model

Motor-Modellen »JUTLANDIA«

Modellen — som kan holde.
Flyver — selv i stærk Blæst.
Beklædt med Silke.
Alt Tilbehør - Færdig Propel
Aksel - Landingsstel og Hjul.
Komplet Byggesæt Pris Kr. 7,00.
Spændvidde 80 cm.

Prisliste over øvrige Modeller sendes mod 15 Øre til Frimærker.

MODEL MATERIALE · TARM

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25
Modeltegninger.
Alt i Modelmaterialer.
Prisliste sendes mod Porto.

Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72[4], Kbhvn. N.

F.N. Svæveplan-Samlesæt

Detailpris Kr. 14.25

Forhandlere søges

F.N. Samlesæt, Gudenaavej 13, Kbh.

Svæveflyvermodel flyver 42 km.

En Svæveflyvemodel, tilhørende en Hitler-Jugend Werner Saerbeck, har under den store Rigskonkurrence for Svæveflyvemodeller paa Wasserkuppe fuldført den bedste Flyvning; den var efter 10 Min. 24 Sek. ude af Sigte og blev senere fundet ved Fambach 5 km fra Schmalkalden. Luftlinien Wasserkuppe—Famback er 42 km. Den forrige Længderekord var 13,5 km.

ØNSKEJULEGAVEN

Breda 32. Italiensk Rutemaskine. Farver: blaa og hvid. Pris: **Kr. 2,00.**

Desoutter (Michael Hansens). Farver: rødt og sølv. Pris: **Kr. 2,50.**

Fokker 12. 3 Motors dansk Rutemaskine. Farver: rødt og sølv. Pris: **Kr. 2,00.**

Comet. Racermaskine. Farver: rød eller blaa. Pris: **Kr. 2,50.**

Fokker 22. 4 Motors Trafikmaskine. Farver: blaa og sølv. Pris: **Kr. 3,50.**

Douglas DC 2 Til Lynruter. Farve: sølv. Pris: **Kr. 3,50.**

Færdige Metal-Prydsmodeller
i $^1/_{100}$ til $^1/_{200}$ Størrelse af rigtige Flyvemaskiner. Bemærk: Billederne er af Prydsmodellerne, ikke af de rigtige Maskiner.

Dansk Modelflyveindustri,
Skjern.

NYT FRA ALLE LANDE

FLYVEMASKINEN UDEN FØRER.

AIRSPEED »Queen Wasp« Biplanet (350 H.K. Siddeley Cheetah Motor) er den sidste Type, som Englænderne har bygget til Brug for Skarpskydninger med Luftmaalskanoner. »Queen Wasp« har ingen Fører ombord, den manøvreres udelukkende ved Hjælp af Radiosignaler, og den anvendes som Maal for Skarpskydningerne. Den kan bygges som Land- eller Søflyvemaskine, og den startes og landes fra en Station paa Land eller fra et Skib. (Se Billedet tilhøjre).

Airspeed „Queen Wasp" der manøvreres ved Hjælp af Radiosignaler.

ENESTAAENDE REKORDFLYVNING.

SØNDAG den 14. November startede de to engelske Flyvere, Løjtnant Clouston og Miss Betty Kirkby-Green, fra London med Kapstaden som Maal, og 45 Timer efter Starten naaede de Kapstaden. (Den tidligere Rekord var sat af Amy Mollison i Maj 1936: 3 Døgn, 6 Timer, 25 Minutter).

Lørdag den 20. November Kl. 15,23 landede de i Croydon efter en Hjemrejse paa 57½ Time. (Den tidligere Rekord var sat af H. L. Brook i Maj 1937: 4 Døgn, 18 Minutter).

Alt i alt havde Turen Croydon-Kapstaden-Croydon varet 4 Døgn, 6 Timer, 27 Minutter. (Den tidligere Rekord: Amy Mollison, 7 Døgn, 22 Timer, 42 Min.)

De to Kapflyvere fløj den samme Maskine, som den engelske Flyver Scott i sin Tid førte frem til Sejr i Løbet London—Australien, en tomotoret De Havilland Comet.

„Mayo" kombinerede Luftfartøj.

ET DRISTIGT EKSPERIMENT.

VI bringer tilvenstre et Billede af det første *Mayo kombinerede Luftfartøj*, der er bygget i England til Brug for Forsøgsfartflyvninger over det nordlige Atlanterhav. Den øverste Pontonflyvemaskine »løftes« op i ca. 3000 Meters Højde, baaret af den store »Maia« Flyvebaad, og her starter den paa sin Rejse med en Last af Benzin og Post, som er langt større end den, der kunde medføres, hvis den selv skulde starte fra Vandet. Eksperimentet er interessant, men om det faar større praktisk Betydning er en helt anden Sag, som Forsøgene kommer til at afgøre.

DEN 27-aarige New Zeelænder, Miss *Jean Batten*, har sat en ny Rekord for Flyvning fra Australien til England ved at flyve fra Port Darwin til London paa 5 Dage, 18 Timer og 15 Minutter. Det er 14 Timer og 10 Minutter mindre end den tidligere Rekord.

SEE FABRIKS AKTIEBOLAG
Sandviken
Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskinsindustrien ● Välkänd kvalité ● Märke: SEEFAB.
Repræsentanter: V. LØWENER - KØBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885

STOL PAA
DUNLOP
RINGE · HJUL · BREMSER

Faas i enhver Boghandel

Denne smukke Bog giver, med sin Rigdom af Billeder og underholdende Tekst, Beretningen om dansk Flyvnings Historie fra dens Barndom og til Nutiden. — Giv den til Familiens flyveinteresserede Medlemmer —

PRIS: KR. 10.00

det er den ideelle

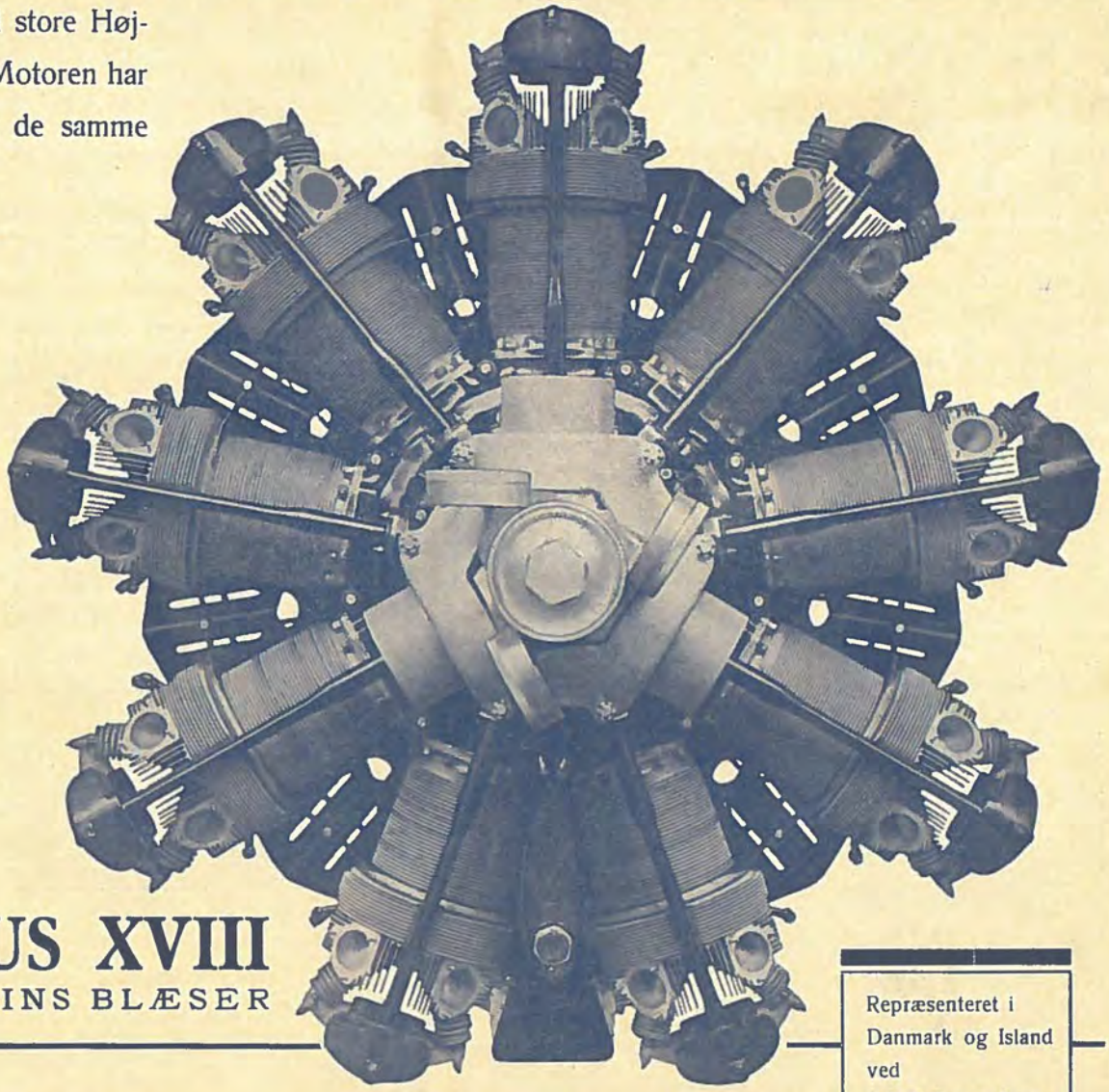
JULEGAVE

FH. AUGUST BANGS FORLAG · EJVIND CHRISTENSEN

„Bristol" LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

EN ny Serie „BRISTOL" Motorer - Pagasus XVIII - udstyret med TO-TRINS BLÆSER er nu bragt paa Markedet. — Denne Motor, der er Resultatet af tre Aars Eksperimenter og Arbejde, forbinder de middeloverladede Typers store Ydelse i Starten med de højstoverladede Typers Maksimumydelse i store Højder. Blæseren og Motoren har været underkastet de samme strenge Prøver, som samtlige „Bristol" Motorer maa igennem, omfattende Prøvemontering og Motorprøver, og har nu overstaaet den officielle 100-Timers Prøve, hvorfra Tallene i hosstaaende Tabel stammer.

Ydelse	Med middel Overladning	Med højeste Overladning
Maksimum i Starten	980 B.H.K. ved 2475 $^{O}/_{M.}$	—
Maksimum ved vandret Flyvning (Fuldgas)	940 B.H.K. ved 2600 $^{O}/_{M.}$ i 1980 m	900 B.H.K. ved 2600 $^{O}/_{M.}$ i 5420 m



PEGASUS XVIII
MED TO-TRINS BLÆSER

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

Repræsenteret i Danmark og Island ved
A. B. C. Hansen Comp.,
Industribygningen,
København V.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404