

10 JAN 1939



F L Y V

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 1

VINTERFLYVNING I ARKTISKE EGNE

Nye Fokker-Typer ■ De Havilland »Albatross«

1939 - 12. Aarg.

Den danske Sportsflyvemaskine KZ II SPORT

35

36 SID

Det bedste er ikke for godt



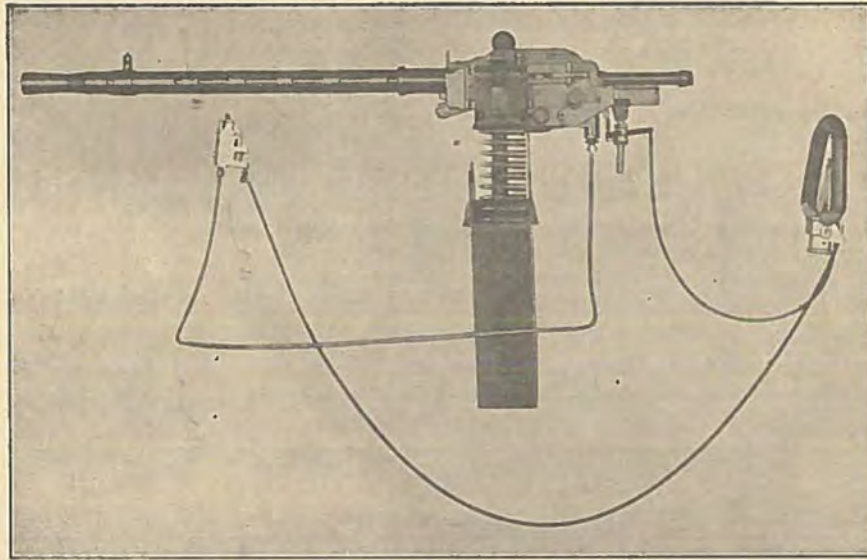
Paa moderne indrettede Laboratorier bliver Metallets Brugbarhed undersøgt, inden det frigives til Bearbejdning. Her anvendes Spektrografen, der ved Spektralanalyse skaanselsløst afslører eventuelle Fejl i Materialet. Formaålet med den intensive **JUNKERS-KONTROL** er at skabe:

**Tillid til Motoren og
Sikkerhed for Lufttrafiken**

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

DANSK INDUSTRI SYNDIKAT,

COMPAGNIE MADSEN, A/s
AARHUSGADE - FRIHAVNEN
KØBENHAVN
 Telefon: Central 10045



MADSEN Flyvergevær med Synkronisator

BRUG



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

HELLESENS
TØR-ELEMENT

★
 kendt
 som
 ældst
 og
 bedst



★
50
 Aars
 teknisk Forskn.
 og
 praktisk Erfaring
 ★

Agenter

Amsterdam
 Antwerpen
 Athen
 Barcelona
 Bern
 Bilbao
 Bryssel
 Bukarest
 København
 Genua
 Helsingfors
 Konstantinopel
 Kjøbenhavn
 Libau
 Lissabon
 London
 Luzern
 Luxembourg
 Oslø
 Madrid
 Oporto
 Oslo

Paris
 Reval
 Reykjavik
 Riga
 Rom
 Rotterdam
 Ruzschuk
 Stockholm
 Valetta
 Warszawa
 Wien
 Zagreb

Manilla
 Nicosis
 Penang
 Bangkok
 Semarang
 Shanghai
 Singapore
 Smyrna
 Soerabala
 Tandjong-Priok
 Tokio

Cape Town
 Osabianca
 Dshomey
 Darressiam
 Durban
 Fernando Poo
 Funchal
 Gambia
 Guldkysten
 Johannesburg
 Kamerun
 Liberia
 Mellila
 Nairobi
 Nigeria
 Port Elizabeth

og Oplag:

Sierra Leone
 Somaliland
 Tanganyika
 Togoland
 ———
 Barbados
 Bolivia
 Britisk Guiana
 Buenos Aires
 Colombia
 Costa Rica
 Ecuador
 Guatemala
 Havana
 Honduras
 Kingston
 Mexico City
 Montevideo
 Nicaragua
 Panama
 Paraguay
 Paramaribo
 Peru

Porto Alegre
 Porto Rico
 Port of Spain
 Punta Arenas
 Rio de Janeiro
 Rosario
 Salvador
 Santo Domingo
 Sao Paulo
 Valparaiso
 Venezuela
 ———
 Adelaide
 Auckland
 Brisbane
 Christchurch
 Dunedin
 Hobart
 Launceston
 Melbourne
 Perth
 Sydney
 Wellington

„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP 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. ASIP

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

Rejs

hurtigt og komfortabelt

Daglig Forbindelse med Europas
større Byer

DET DANSKE
LUFTFARTSELSKAB A/S



DDL



FLYV

Nr. 1

Januar 1939

12. Aargang

1938

ARET der svandt giver os Anledning til at glæde os i mange Henseender. Thi der er i det forløbne Aar sket mange Begivenheder inden for Flyvningens forskellige Grene, der giver os Grund til at tro paa Fremtiden for Dansk Flyvning. Vel blev det ikke det store Gennembruds Aar, men de Forhold, der har Indflydelse paa Flyvningens Liv, er undergaaet saa væsentlige Forandringer, at man kan tro paa, at en større Fremgang for Flyvningen i vort Land staar for Døren. Der hersker ikke længere den for Flyvningen saa dødlignende Stilstand — Forstaelsen af Flyvning og navnlig Interessen for aktiv Udøvelse og Fremstilling af dansk Flyvemateriel er ved at trænge ind i Folkets Bevidsthed og bundfælde sig.

For *Modelflyvningen* har Aaret været godt og den Konkurrence, der har været afholdt Klubberne imellem, har vist, at vore hjemlige Modelflyvere og Modelbyggere er inde paa det rette Spor. Der skyder flere og flere Modelflyveklubber frem, og det maa udtales som et Nytaarsønske for Modelflyvningen, at alle Klubberne maa finde Vej ind i Fællesorganisationen — Modelflyverforbundet, der i Tilknytning til Aeronautisk Selskab vil faa det rette ud af Bestræbelserne.

For *Svæveflyvningen* har Aaret været rigt i mange Henseender. En ny og handlekraftig Bestyrelse har med en lykkelig Haand formaaet at lægge Grunden fast under denne Organisation. Danske Svæveflyvere har nydt Undervisning paa tyske Svæveflyveskoler, et Initiativ der skyldes Unionens energiske, maalbevidste Formands Arbejde. Det fremgaar klart, at Svæveflyver-Unionen har ganske bestemte Maal — at sikre Uddannelsen og Bygningen gennem veluddannede Instruktører og statsanerkendte Byggekontrollanter. Og takket være

Luftfartstilsynets Initiativ i det nye Reglement for Glidere, har det været Unionens Ledelse muligt at fastlægge Retningslinjerne for det fremtidige Arbejde. Der er al mulig Grund til at ønske Dansk Svæveflyverunion til Lykke med de opnaaede Resultater og vi kan for Svæveflyvningen se Fremtiden fortrøstningsfuldt i Møde.

For *Sports- og Turistflyvningen* har Aaret ogsaa været et Fremgangens Aar. Det lykkedes Selskabet i dets Bestræbelser for at forbedre Vilkaarene herhjemme at foranledige Valuta til Nyanskaffelser for et større Beløb. Dette sammen med den nystartede hjemlige Industri, har givet det friske Pust i dansk Sports- og Turistflyvning, som vi længe har trængt til og ventet paa.

Aaret, der svandt, bragte os en ny Sportsflyveklub i nøje Samarbejde med Selskabet — Aalborg Flyveklub. Dette har været muligt, fordi det nu kan lade sig gøre at købe Maskiner til Uddannelse af Flyverne og senere til praktisk Brug for dem.

Sportsflyverorganisationen er i Støbeskeen, og Selskabet har her tilrettelagt Retningslinjerne, som vil se Dagens Lys i det nye Aar.

For *Militær- og Marineflyvning* har Aaret desværre ikke budt paa nye og større Overraskelser, men man har jo Lov til at leve i Haabet om en Udvikling ogsaa her.

Luftfotograferings- og Opmaalingsarbejder er atter i Aar gennemført med Held paa Grønland og Island, og ved Nordislands Kyster har Marineluftfartøjer ydet de islandske Sildefiskere god Assistance ved Observation af Sildestimer fra Luften.

Dr. Lauge Kock's Flyveekspedition

fra København til Peary Land i Nordgrønland og Retur blev luftfartsmæssigt gennemført planmæssigt og dygtigt.

Trafikflyvningen har haft et godt og frugtbringende Aar — og D. D. L. staar i Dag med en Flaade, der er i Stand til at hævde sig smukt ved Siden af de store Lande. Indlandstrafikken har vist sig at have sin Berettigelse, og der vil sikkert i det kommende Aar kunne sættes større Maskiner ind for at dække Behovet. Naar den nye Lufthavnsbygning til Foråret staar færdig, vil vi have en hypermoderne Lufthavn med tilhørende Organer.

For *Hovedorganisationen*, Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, har Aaret været glædeligt ved den store Tilgang af Medlemmer og det gode Leje, man har faaet Organisationerne ind i. Det er jo altid saaledes, at en Forening, et Selskab eller en Union kun kan trives, naar de enkelte Medlemmer viser deres Interesse. Selskabet bæres inde fra af alle de trofaste Medlemmer, der i Medgang og Modgang har holdt fast ved Troen paa Selskabets Berettigelse og Flyvningens Livskraft.

For FLYV's Vedkommende kan der ogsaa noteres en glædelig Fremgang jævnsides med den roligt voksende varige Interesse for Flyvningen. FLYV har altid haft sine Spalter aabne for alle Grene indenfor Flyvningen, og dersom vi ikke har skrevet *nok*, er det fordi vi ikke har haft Plads, det er derfor Redaktionen en Glæde at kunne meddele, at den Udvidelse vi foretog til 24 Sider i 1938 nu efterfølges af en yderligere Udvidelse, saaledes at FLYV Aaret igennem vil udkomme med fyldige og alsidige Artikler, der udtømmende behandler alle Problemer indenfor Flyvningen.

Selskabets Bestyrelse og „Flyv“'s Redaktion bringer Medlemmer og Læsere de bedste Ønsker for det nye Aar med Tak for trofast Støtte i det svundne.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

VINTERFLYVNING I ARKTISKE EGNE

I August 1937 forsvandt en russisk Flyvemaskine ført af Sigismund Levanevsky og med seks Mands Besætning under en Flyvning fra Moskva til Fairbanks i Alaska formentligt ca. 450—500 km efter Passage af Nordpolen.

I den Anledning iværksattes paa russisk Initiativ et større Eftersøgningsarbejde, der udgik fra saavel den russisk-sibiriske som den nordamerikanske Ishavskyst.

Jeg har ikke haft Lejlighed til at gøre mig bekendt med de russiske officielle Rapporter om dette Eftersøgningsarbejde, der strakte sig over 7 Maaneder, hvilket bl. a. vil sige gennem Størstedelen af den arktiske Vinter; men om den Del af Arbejdet, der udgik fra kanadisk Side, har dets Leder, Sir Hubert Wilkins, skrevet en interessant Artikel i »The National Geographic Magazine« for August 1938.

Da de Forhold, hvorunder disse Flyvninger blev foretaget, i mange Henseende kan minde om Forholdene paa Grønland, har jeg ment, at det kunde være af Interesse for dette Blads Læsere at faa en kortfattet Redegørelse for dette Arbejdes Udførelse og Organisation samt nogle faa Betragtninger over, hvordan de herigennem indvundne Erfaringer kan overføres til vore egne Forhold paa Grønland, specielt med Henblik paa Flyvning om Vinteren.

Jeg vil dog allerede her gerne forudsikke den Bemærkning, at den nævnte Artikel er skrevet populært og derfor ikke giver mange eksakte Oplysninger, hvorfor en Del af det her fremsatte skyldes, »hvad man kan læse mellem Linierne«.

Arbejdet kan deles i to Perioder. Den første strakte sig kun over en Maanedstid fra ca. 20. August til ca. 20. September 1937. I denne Periode anvendtes til Eftersøgningerne en Flyvebaad af Type: CONSOLIDATED PBY, der havde 5 Mands Besætning og en Tankkapacitet paa 6660 l, hvilket gav den Aktionsradius paa ca. 4.800 km med en Marchfart af omkring 215 km/T. Denne Aktionsradius forøgedes endda yderligere ved i Maskinen at medføre ekstra 10 Tdr. Benzin svarende til ca. 800 km, men det var saa nødvendigt at foretage en Mellemlandning for at fylde disse Tdr. paa Maskinens egne Tanke.

Af Kaptajnløjtnant J. Münter

Den anden Periode strakte sig fra Slutningen af November 1937 til Midten af Marts 1938, og i dette Tidsrum anvendtes et 2-motors Landluftfartøj forsynet med Ski-Understel — vistnok en Lockheed »Electra«. Hastigheden for denne Maskine opgives til omkring 320 km/T, men der siges intet om dens Aktionsradius udover, at paa en af Flyvningerne tilbagelagdes en Strækning paa ca. 5.300 km, men den kunde i saa Fald kun medføre en Besætning paa 2 Mand.

I det mellemliggende Tidsrum fra Slutningen af September til Slutningen af November maatte Flyvningerne indstilles, da Fjorde og Floder netop i denne Periode frøs til, og Isen maatte have en passende Tykkelse for at kunne bære et tungt-ladet Luftfartøj.

Den 18. August ankom Flyvebaaden til Hudson Bay Kompagniets Post, Coppermine, og den 22. og 23. foretoges de første Flyvninger nordover for Eftersøgning af den kun 10 Dage i Forvejen forliste Maskine.

Paa disse to Flyvninger viste det sig imidlertid ønskeligt at faa en mere udvidet Vejrtjeneste for det arktiske Ocean, idet der skulde gennemflyves mere end 1.500 km for at komme til det Omraade, hvor Levanevsky's Maskine formentes forlist.

Denne Vejrtjeneste blev meget hurtigt organiseret med Assistance ikke blot fra U. S. A., Kanada og Rusland, men ogsaa fra alle andre Lande, der grænser op til det arktiske Ocean, samt fra den russiske Isflage-Ekspedition under Papanin. Alle de meteorologiske Data samledes i Fairbanks, hvor den amerikanske Meteorolog Edward M. Vernon og den russiske Meteorolog Michael V. Bel'akov bearbejdede dem og udsendte 36-Timers Vejrfordudsigelser, der viste sig forbavsende paalidelige.

Den 28. August foretoges en ny Flyvning nordover, men derefter blev det nødvendigt at forlægge Basis 900 km vestpaa til Aklavik ved Macheznie-Flodens Munding og senere ogsaa til Barter Island endnu længere vestpaa, da der ikke fandtes mere Benzin ved Coppermine. Da der ikke

havde været Tid til at udlægge Benzindepoter, havde man været tvunget til at benytte nogle Depoter, som The Royal Canadian Air Force havde udlagt specielt med saadanne Formaal for Øje. Paa de tre, første Flyvninger var der blevet fløjet mere end 8.000 km, men over Halvdelen af denne Distance var tilbagelagt over Skyerne eller i Taage.

Den 7. September startedes paany nordover. Starten og den første Del af Turen foregik under ret stormende og usigtbare Vejrforhold, men derefter kom man ud i fint Vejr og mellem 82° og 85° N. Br. foretoges en regulær Afsøgning paa Zig-Zag Kurser uden Resultat, hvorefter man returnerede til Aklavik efter smaa 21 Timers Flyvning.

Den 17. September strakte Eftersøgningen sig helt op til 86° N. Br. Starten og de første godt 600 km's Flyvning fandt Sted i en hylende Snestorm, men mellem 74° og 75° N. Br. kom man — som forudsagt af Meteorologerne — ud i fint Vejr. Paa den sidste Del af Flyvningen nordover, der foregik i skiftevis klart og skyet Vejr, begyndte der at danne sig Is paa Maskinen, hvorfor man blev nødsaget til at returnere. Ved Tilbagekomsten til Aklavik om Natten laa der lave Skyer og Taage, hvilket tvang Maskinen til i flere Timer at holde gaende over, hvor man mente, at Aklavik maatte være, og til sidst et Par Timer efter Dag gry at lande paa en Sø ca. 50 km øst for Aklavik.

Vinteren var nu ved at nærme sig, og for ikke at risikere at fryse inde indstilledes Eftersøgningerne indtil videre, og Flyvebaaden returnerede til New York. Der var indtil da fløjet henved 21.000 km over det arktiske Ocean, og paa alle Flyvninger var der til Stadighed udsendt Signaler til og lyttet efter Signaler fra Levanevsky og hans Fæller, men uden Resultat.

Efter en længere Ventetid, foranlediget af utilstrækkelig Sne til at starte og lande med Skiunderstel, ankom Ekspeditionen den 23. November atter til Aklavik.

I Vinterperioden havde man tænkt sig at fortsætte Flyvningerne i de Tidsrum, hvor det var klart Vejr med Maaneskin, idet man regnede, at Maaneskinnet reflekteret fra Is og Sne

skulde give tilstrækkeligt Lys ikke blot til Flyvning men ogsaa til Eftersøgning, en Formodning som ogsaa viste sig at være rigtig.

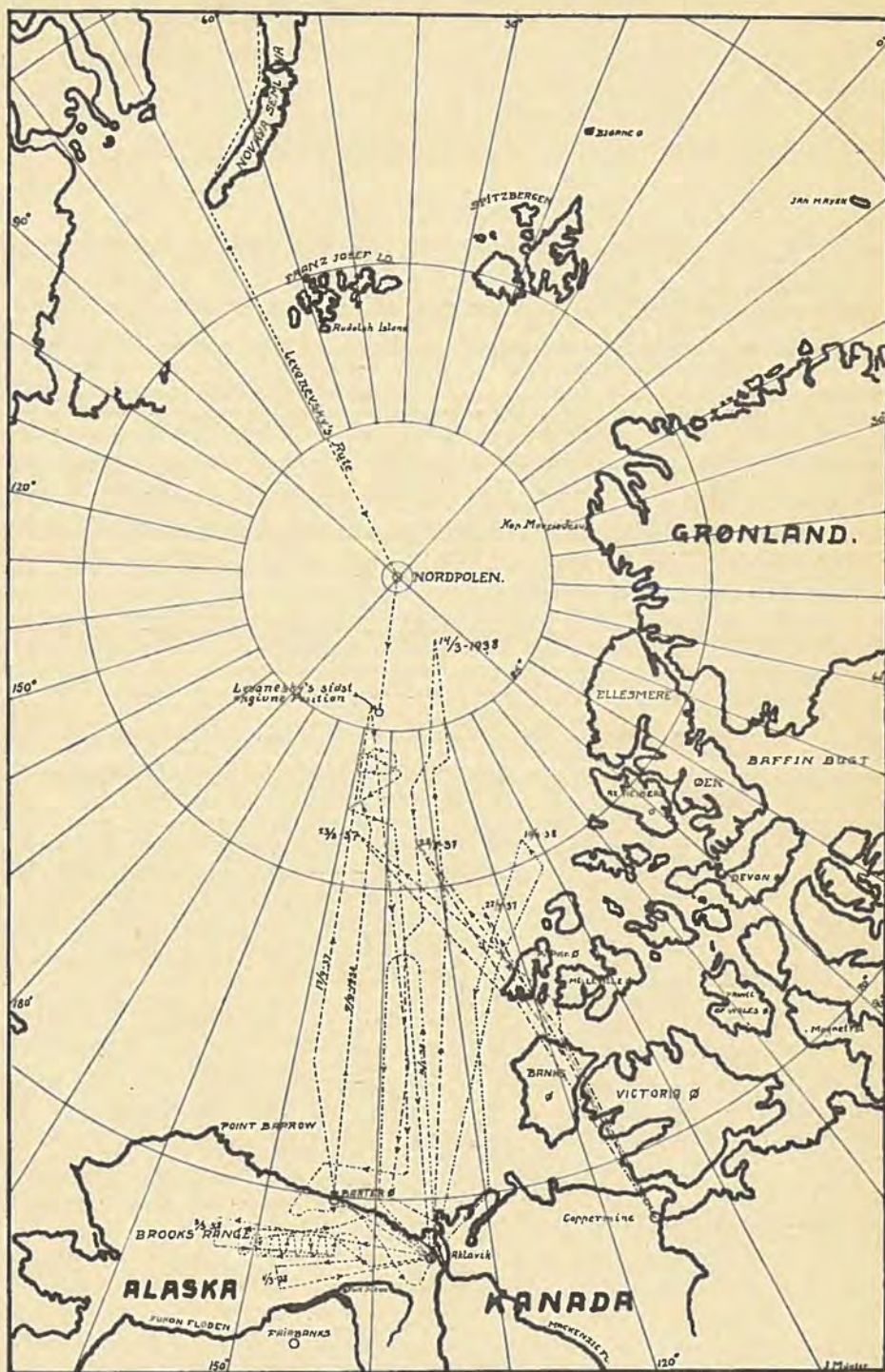
December Maaned gik imidlertid med stadigt overtrukket Vejr og daarlige Flyveforhold. Først den 16. Januar kom der en Chance med en Vejrmelding, der lovede klart Vejr til 80° N. Br. og spredte Skyer videre nordpaa. Starten fandt Sted i en Temperatur af $\div 42^{\circ}$ C. i Tusmørke, som Følge af at Maanen var sløret af Snekrystaller og høje Cumulus-Skyer. Under Flyvning i ca. 1000 m's Højde konstateredes i klart Vejr mellem Skybælterne en Sigtbarhed paa ca. 5 km til hver Side af Maskinen. Paa 77° 40' N. Br. blev Maskinen tvunget til at vende om paa Grund af svært Skydække, og paa Hjemvejen mødtes tykke Sneskyer, som maatte forceres.

Under Starten til denne Flyvning havde en Kvist ramt et af Propellerbladene, hvilket først bemærkedes bagefter, men det nødvendiggjorde en Motorskiftning, som først var tilendebragt den 26. Februar.

Medens man ventede paa Marts-Fuldmaanen, besluttedes det at foretage nogle Flyvninger over Alaska-Bjergene (Brooks Range) dels for at gennemprøve den nye Motor, inden man vovede sig ud over det arktiske Ocean med den, og dels for at undersøge, om Levanevsky og hans Fæller skulde være nødlandet i dette øde Bjergomraade, hvilket forskellige Rygter blandt den eskimoiske Befolkning syntes at antyde. Den 3. og 4. Marts foretoges under ideelle Flyveforhold — der var nu mellem 9 og 10 Timers Dagslys hver Dag — to Flyvninger, hvorunder disse Egne blev gennemkrydset paa alle Leder, og de overbeviste Ekspeditionen om, at de savnede Flyvere ikke var at finde der.

Den 10. Marts foretoges en Flyvning nordover til 81° 15' N. Br. og 115° W. L., hvor man maatte vende om paa Grund af tætte Skymasser.

Den 14. Marts lovede Meteorologerne fint Vejr helt op til 85° N. Br., og det viste sig endda at strække sig endnu længere. Først paa 87° 15' N. Br. og 105° W. L. besluttede man at vende om — ikke paa Grund af daarligt Vejr, men paa Grund af Benzinholdningen. Paa Hjemvejen fik man Vanskeligheder i Form af optrækkende Skyer, og Landingen ved Aklavik maatte foretages ved Skæret fra Blus, der var udlagt med dette



NORDPOLSONMRAADET MED LEVANEVSKY'S OG WILKINS'S FLYVERUTER.

Formaal. Det var paa denne Flyvning, der strakte sig over 19½ Time — d. v. s. ca. Halvdelen af Tiden i Mørke — at man tilbagelagde c. 5.300 km.

Man havde haabet at kunne foretage endnu to Flyvninger, inden Sæsonen, hvor Ski-Understel kunde anvendes, var Slut, men ved Tilbagekomsten fra sidste Flyvning laa der Telegram fra den russiske Ambassa-

dør om at indstille Eftersøgningerne, hvorfor man returnerede til New York.

Siden d. 19. August 1937 havde man da fløjet ialt 284 T. 35 M., svarende til ca. 71.000 km, og heraf var de ca. 54.000 km udflyet nordenfor Polar-cirklen.

Under alle Flyvninger havde man holdt Radioforbindelse med de kanadiske Radiostationer i Coppermine

og Aklavik, der til Stadighed havde en Modtager med tilsluttet Højtaler staaende afstemt paa Maskinens Bølgelængde, saaledes at Stationerne til hver en Tid kunde kaldes. Flyvebaaden kunde ogsaa under Landing gennem Radioen holde sig i Forbindelse med Omverdenen. Begge de anvendte Maskiner var forsynet med Radiopejlstationer, men desforuden havde man under Vinterflyvningerne etableret 2 transportable Pejlstationer — den ene ved Point Barrow den anden ved Aklavik — til Brug ved Pladsbestemmelser gennem Krydspejlinger. Disse Stationer viste sig i det store og hele som en udmærket Støtte for Navigationen, bortset fra de Perioder ved Daggry og Tusmørke, hvor den uundgaelige »night effect« gjorde sig gældende.

Maskinerne var ikke forsynede med Solkompasser eller andre specielle Hjælpemidler til Navigationen, men var udelukkende henvist til almindelige Magnetkompasser. Disse viste sig specielt under Flyvningerne fra Coppermine at være meget urolige, hvilket dog ikke kan undre, naar Hensyn tages til den ringe Indstillingskraft i Nærheden af Jordens magnetiske Pol, men det kan selsagt være meget generende. Om Maskinernes øvrige Udstyr med Instrumenter etc. oplyses intet, men man kan sikkert gaa ud fra, at de — som Størstedelen af de amerikanske Maskiner — har været forsynet med Sperry Blindflyvningsinstrumenter (Kunstig Horizont og Retningsgyro) og antagelig ogsaa Automatisk Pilot. Sandsynligvis har i hvert Fald den Maskine, der anvendtes i Vinterperioden, yderligere været forsynet med Afisningsinstallation (De-icers) baade paa Propeller og Planer, men det eneste der siges desangaaende, er at Installationen paa Propellerne ikke anvendtes.

Sir Hubert Wilkin's Ekspedition har bevist, at Vinterflyvning i de arktiske Egne meget vel er mulig. Ganske vist blev hans Flyvninger kun foretaget i de maanelyse Perioder, men det maa her vel erindres, at hans Opgave var Eftersøgning, og han derfor maatte have tilstrækkeligt Lys til at kunne observere noget fra Luftfartøjet. I almindeligt klart Vejr — og dette er ikke absolut ensbetydende med skyfrit Vejr — skulde der imidlertid uden Tvivl være tilstrækkeligt Lys som Følge af Refleksen fra Sne og Is til ogsaa i de mørke Perioder at kunne orientere

sig under Flyvning, naar blot man har den fornødne Assistance med Radio-tjeneste (Vejrmelding, Pejling, Sikkerhedstjeneste etc.) og de anvendelige Landingspladser markeret med Blus eller Lygter.

*

Paa Grønland skulde Forholdene i mange Henseender minde om dem, hvorunder Sir Wilkins foretog sine Flyvninger. Vejret skulde vel i det store og hele være det samme med gode og daarlige Perioder, og naar man ikke udelukkende er henvist til Flyvning i de maaneklare Perioder, saa skulde der i Vinterens Løb normalt forekomme adskillige Dage, hvor Vejret ikke lagde større Hindringer i Vejen.

En Vejrmeldings- og Sikkerhedstjeneste skulde ogsaa forholdsvis let kunne organiseres paa Basis af de forhaandenværende Radiostationer, disse skulde blot forsynes med Pejlstationer.

Den største Vanskelighed paa Grønland vil sikkert være at finde egnede Landingspladser. I Sydvest-Grønland — jeg vil i disse Betragtninger nærmest holde mig til Vestkysten — vil Fjordene normalt være fyldt op med Drivis, som absolut ikke giver nogen Muligheder for Start og Landing. Her vil man formentlig udelukkende være henvist til tilfrosne Soer. I Godthaab-Distriktet derimod vil der normalt være aabent Vand med spredt Drivis, som ikke skulde betyde nogen større Hindring, og længere nordpaa vil der antageligt — specielt i Skærgaarde o. l. — uden Vanskelighed kunne findes tilstrækkeligt store og jævne, tilfrosne Arealer, til at Start og Landing skulde kunne foretages med en rimelig Grad af Sikkerhed.

Dette fremkalder Ønskeligheden af en Luftfartøjstype, der kan lande baade paa Sne, Is og Vand, men dette er meget vel muligt. Marinens Heinkel-Maskiner har jo netop vist sig i fremragende Grad at tilfredsstille disse Fordringer, idet deres fladbundede Pontonner udmærket erstatter et Ski-Understel om Vinteren.

Paa Basis af ovenstaaende vil eventuel Vinterflyvning paa Grønland kræve en Organisation omtrentlig som herefter skitseret:

Vejrtjeneste:

Mindst 2 Gange dgl. Udarbejdelse af Vejrkort paa Basis af Vejrmeldinger

fra samtlige grønlandske og saa mange kanadiske og nordamerikanske Stationer som muligt.

Radiotjeneste:

Samtlige grønlandske Radiostationer have faste, dgl. Lyttetider, f. Eks. et Kvarter af hver anden Time, saaledes at de hurtigt vil kunne alarmeres i Tilfælde af Flyvning. Konstant Lytning under Flyvning indenfor deres specielle Omraade. Samtlige større Radiostationer maa være forsynet med Pejlstationer.

Kolonierne:

Samtlige Koloni- og Udstedsbestyrere forsynes med udførlige, skriftlige Instruktioner om, hvilke Krav der maa stilles til en brugelig Landingsplads, og hvordan denne skal markeres (Begrænsning, Vindretning, evt. Forhindringer etc.), og de forsynes med et rigeligt Antal Lygter (røde og hvide) til dette Formaal. Det vil dog her selvsagt være en Fordel — maaske en Nødvendighed — om den paagældende Flyver i saa vid Udstrækning som muligt personligt orienterer sig i de forskellige Kolonier og Udsteder og selv aftaler nærmere med de forskellige Bestyrere. Landing ved en ukendt Koloni bør kun foretages under tvingende Omstændigheder. Opmærksomheden henledes paa, at Slæde- eller Skispor i Vindretningen vil være en god Støtte for Afstandsbedømmelsen under Landing paa en jævn Sneflade (jfr. blankt Vand). Naturligvis bør der være passende Benzin- og Oliedepoter ved alle større Kolonier og Udsteder.

Luftfartøjet:

Et 2 a 3-motors Pontonluftfartøj. Fladbundede Pontonner, forstærkede saa de kan bruges som Ski, Understellet noget affjedret for at afbøde Stødet ved Landing paa haard Is.

Luftfartøjet maa ikke være for stort, da det skal kunne komme ned paa begrænsede Arealer.

Af samme Grund er en lav Landingshastighed af større Betydning end en stor Marchhastighed (denne sidste vil under alle Omstændigheder være høj sammenlignet med de øvrige paa Grønland anvendte Trafikmidler).

Stor Benzinbeholdning (i givet Fald 12—15 Timer) saa Luftfartøjet i

Tilfælde af daarligt Vejr kan returnere til sin Basis eller andre Steder med bedre Vejr eller evt. holde gaaende til Bedring indtræffer.

Luftfartøjet maa selvsagt være forsynet med Radiostation (Pejlstation), Landingsprojektor og gode Blindflyvningsinstrumenter (Kunstig Horizont og Retningsgyro) samt Afisningsinstallationer paa Planer og Propeller, og Flyveren maa have et godt Synsfelt og evt. elektrisk opvarmet Vindskærm (eller Ruder) for at undgaa Tilisning af denne. Endvidere maa Luftfartøjet have de fornødne Indretninger til Opvarmning af Motor og Olie ved Opstart i streng Frost.

Basis:

En fast Basis maa indrettes et Sted ved en Koloni men en stor Radiostation, og hvor man kan paaregne Vinteren igennem at have en god, jævn Landingsplads (formentlig et Sted i Nordgrønland, f. Eks. Egedesminde eller Godhavn). Her maa være Central for Radiotjenesten og Vejrmeldingsstation. Det vil være en stor Fordel, saafremt man ved Landingspladsen kan indrette en improviseret Hangar, der blot behøver at være et stort Bræddeskur. For at begrænse dettes Størrelse, vil det være en Fordel, om Luftfartøjet har sammenklappelige Planer.

*

En Organisation som den her skitserede skulde ikke være forbundet med uoverkommelige Udgifter, og den skulde være tilstrækkelig til at Vinterflyvning kan gennemføres uden nævneværdig Risiko, og Spørgsmaalet er saa kun, om der kan tænkes at foreligge tilstrækkeligt med Opgaver for et Luftfartøj til at sætte et saadant Apparat i Sving.

Af saadanne, mulige Opgaver skal jeg kun nævne følgende: Transport af Læger eller Patienter, Post- og Passagerbefordringer, Eftersøgnings- og Undsætningsflyvninger etc.

Jeg skal til Slut lige nævne, at det jo ikke altid er en Nødvendighed at have en Landingsplads, for at et Luftfartøj skal kunne gøre Gavn; hvor det kun drejer sig om at forsyne et Udsted eller en Boplads med Medicin eller andre Forsyninger, vil disse i langt de fleste Tilfælde lettest kunne afleveres ved Hjælp af en Postfaldskærm, uden at Flyveren behøver at risikere en Landing under vanskelige og maaske ukendte Forhold.

J. Münter.

Verdens længste non-stop Flyvning



Vickers »Wollesley« Langdistance Bombeflyvemaskiner udstyret med Bristol Pegasus Motor.

SQUADRON LEADER R. Kellett, der var Chef for de tre Vickers-Wollesley Militærmaskiner, som foretog Rekordflyvningen fra England til Australien i Begyndelsen af November, har skrevet en Beretning om den imponerende Flyvning.

Starten fandt Sted fra Ismalia i Ægypten den 5. November Kl. 3.55, og 48 Timer senere landede to af Maskinerne i Port Darwin, Australien, efter at have gennemfløjet en Strækning uden Mellemlanding paa ca. 11.400 km.

Ved Starten var hver af Maskinerne overbelastet saaledes, at deres Totalvægt var 8180 kg (Wellesley Typens normale Fuldvægt er 4950 kg). Den vældige Benzinlast, der udgjorde ca. 4200 kg, bevirkede den store Overbelastning. Vinden hjalp ikke til i Starten. Squadron Leader Kellett meddeler, at det blæste ganske svagt, ikke mere end ca. 8 km/T, og saa var Vinden endda noget paa tværs af Startretningen. Men ingen af Maskinerne havde Vanskeligheder med at komme fra Jorden, og det kneb heller ikke for dem at stige. Hjulene slap Jorden efter et Tilløb paa ca. 1050 m, og femogfyrre Minutter senere var de naaet op i ca. 3000 m, og denne Højde holdt de under hele Flyvningen.

Flyverne havde haabet paa at faa lidt Medvind fra England og helt til Indien, men i Virkeligheden hjalp Vinden dem slet ikke under de første tolv Timers Flyvning, og paa Resten af Turen var den imod. Over Ara-

bien mødte de store Skymasser — forøvrigt et usædvanligt Fænomen — og de kraftige op- og nedadgaende Luftstrømninger, som Skymasserne foraarsagede, gav de tungt lastede Luftfartøjer nogle slemme Stød.

Til Indien saa de meget lidt paa Grund af Skydækket, og Navigationen blev udelukkende foretaget ved Hjælp af Stjernerne. Den anden Dag ved Daggry havde Maskinerne naaet Østkysten af Indien, efter at have fløjet ca. 5300 km i Løbet af 19½ Time. Over den Bengalske Havbugt begyndte Vejret at blive mere ugunstigt for Flyverne. De mødte en kraftig Modvind ledsaget af Tordenstorme. Siams Kyst passerede de efter 28½ Times Forløb, og da ikke længe efter fløj hen over den Malayiske Halvø begyndte Mørket at falde paa. Nu havde de tilbagelagt over 8000 km.

Squadron Leader Kellett siger videre, at Vejrforholdene under de følgende 2000 km's Flyvning var »meget ubehagelige«. De mødte ustandselig Skyer, stærke Regnbyger ledsaget af Lynild, der gjorde Brugen af Radioen overflødig og tvang Besætningen til at være meget omhyggelig med Navigationen. Ved Daggry den tredje Dag nærmede Flyvemaskinerne sig Macassar i den sydlige Ende af Øen Celebes, og kort Tid efter var den sovjetrussiske Rekord slaaet.

*

Wellesley Bombeflyvemaskinen er et lavvinget, eenmotoret Monoplan, og den engelske Luftstyrkes »Long-

»Cub« Flyvemaskiner

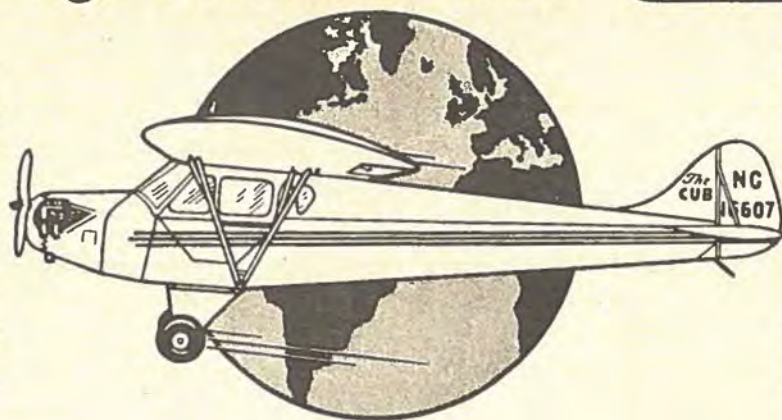
Bygget i Danmark

TYPER OG PRISER:

Lukket 2-Sædet Kabine, dobbelt Styring, Bagagerum m. m., komplet, klar til Indregistrering:

CUB TRAINER . . Kr. 8750.-
CUB SPORT 40. - 9950.-
CUB SPORT 50. - 11500.-

Forlang Katalog.



LÆR AT FLYVE

sikkert og billigt paa Cub-Fabrikens Flyveskole i Lundtofte eller hos en af Forhandlerne.

ELEVERMODTAGES Forlang Prospekt.

Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktions.

Alle kan hurtigt lære at flyve „Cub“. — Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. Billigere i Drift end et Automobil.

Autoriserede Forhandlere og CUB Flyveskoler:

Skandinavisk Motor Co. A/S, Odense, Telefon 3546.
Magnus Christiansen, Aalborg, Telefon 6522.

Him-Jensen, Kastrup Lufthavn, Telefon Kastrup 1010.
Aage Heidemann, Aarhus, Telefon 3715 og 3775.

Se »Cub« udstillet i Lyngby Automobil Central ved Lyngby Hotel.

Cub Aircraft Co. Ltd., Copenhagen.

Fabrik og Flyveskole:
Lundtofte pr. Lyngby. - Telefon: Hjørtækær 135.

Hovedkontor:
Sundkrogsvej 3, København Ø. - Tlf.: C. 9993.

Range Development Unit« (en Enhed, der udelukkende beskæftiger sig med Flyvninger over lange Distancer) raader over fem saadanne Maskiner. Den er udstyret med en Bristol Pegasus luftkølet Stjernemotor, og ikke paa et eneste Tidspunkt under hele Rekordflyvningen har der været det mindste i Vejen med nogen af de tre deltagende Maskinens Motorer.

Wellesley Standardtypen har en største Hastighed paa 336 km/T og en Marchhastighed paa 288 km/T, og den kan tilbagelægge en Distance paa 4720 km uden Mellemlanding, medførende en Bombelast paa 450 kg. Den kan medføre en Last af Bomber fra 225 kg op til 900 kg. Udstyret med en Pegasus XX Motor, der udvikler 835 HK i 2550 m, kan Wellesley opnaa en største Hastighed paa 364,8 km/T. Med fuld Normallast er Landingshastigheden 91 km/T.

Langdistance-Typen har ekstra Brændstoftanke, og den forreste Del af Kroppen er noget bredere end Standardtypen. Der er indrettet et særligt Rum til Navigatøren. Mellem det forreste og det bageste Sæde er der anbragt en Overbygning saaledes, at der fremkommer en lukket Kabine.

Her i den ene Side af Kroppen er anbragt en Køjebænk, hvor den ene af Besætningens tre Mand kan hvile.

Hver af de tre Maskiners Navigationsudstyr omfattede Sende- og Modtagesæt; to Sekstanter til astronomiske Observationer; tre Kompasser og to Afriftnsmaalere. Hver af Maskinerne var udstyret med automatisk Styring. Den tre Mands Besætning var hele Tiden i nøje Forbindelse indbyrdes ved Hjælp af et specielt Telefonsystem med Forstærkere, der lod Talen gaa igennem Hovedtelefonerne til Trods for at disse blev anbragt uden paa Flyverhætten. Hver Mand var iklædt en elektrisk opvarmet Flyverdragt, og de havde Brilller, hvis Glas ikke kunde fryse til. Provianten bestod af Kød (Fjerkræ), friske og tørrede Frugter, Chocolate, Kaffe paa Termoflasker og Appelsin-vand.

Den særlige Gruppe indenfor Royal Air Force, der skæftiger sig med Langdistance-Flyvninger, har som særlige Opgaver at undersøge de mange Problemer, der vedrører Flyvninger over meget lange Distancer, saasom Navigationshjælpemidler, Maskintype, Motortype o. s. v.

Længderekorden, som Sovjetunionen var Indehaver af, var paa lidt over 10.000 km, og man forventer, at Fédération Aéronautique Internationale vil anerkende den nye engelske Rekord med ca. 11.460 km.



Codan Gummistøvler

TRAFIKFLYVERENS DAGLIGE ARBEJDE

VED Hjælp af Radioen og de efterhaanden fremkomne Instrumenter, der virkelig tillod sikker Flyvning uden Sigt, og Flyverens Erfaring i Forbindelse med de moderne Motorers store Driftssikkerhed kom der rigtig Fart i Trafikflyvningen — og den moderne Trafikmaskine er derfor gaaet ind i det rejsende Publikums Bevidsthed som et ganske selvfølgelig Trafikmiddel. Maskinerne kommer og gaar paa Klokket, Ruterne gennemføres med op imod 100 % Regelmæssighed Aaret rundt, Dag og Nat i al Slags Vejr.

At dette er blevet muligt, skyldes foruden det moderne Flyvemateriel og -Instrumenter ogsaa Vejrtjenesten, Sikkerhedstjenesten, Radiotjenesten og ikke mindst den moderne Radiobaake, der hjælper Trafikflyveren til Landing selv i meget daarligt Vejr.

Forinden Trafikflyveren starter til Dagens Flyvning, har han undersøgt og kvitteret for Brændstofbeholdningen, Passagerernes Antal og Godssets Vægt. Den autoriserede Kontroller, der har Ansvaret for Maskinen, udsteder en Sikkerhedsattest for at alt er i Orden efter det meget indgaaende Eftersyn, som har fundet Sted siden Maskinen sidst var i Luften. Flyveren undersøger Vejr- og Vindforholdene for den paagældende Rute og beregner sin Flyvehøjde og Afrift derefter.

Saa tager han som sidste Mand Plads i den ventende Maskine ved Siden af sin uundværlige Ledsager i Førerrummet, Flyvemekanikeren, Radiotelegrafisten, 2. Føreren, alt i een og samme Person. Paa Tegn fra Kontroltaarnet ruller Maskinen ud til Start, og et Øjeblik efter gives der Fuldgas, og saa tager Flyveren hurtigt Kurs mod Maalet, direkte uden mange Meters Afvigelse fra den lige Linie. Maskinen er nu en lille Verden for sig et eller andet Sted, over eller inde i Skyerne, alt efter Forholdene. — Trafikflyveren er Skipperen om Bord med hele Ansvaret — og han er sig sit Ansvar bevidst. Vi er dog under hele Flyvningen stadig i Forbindelse med Stationerne paa Jorden.

Nu skulde man tro, at det virkede kedeligt at flyve den samme Rute Gang paa Gang, men det er ikke Tilfældet. Turen er aldrig helt den

Af Luftkaptajn Harald Hansen

samme. Er det højt og fint Vejr paa Strækningen, har Vejrdoctoren, som den Profet kaldes, der staar for Vejrtjeneste, kun ringe Interesse for Trafikflyveren. Er Vejret derimod lavt med Taage og andre ubehagelige Forhold, saa fyldes Vejrdoctorens Kontor indtil Trængsel af inden- og udenlandske Flyvere. For saa er det ham, der er Midtpunktet i Lufthavnen — af ham afhænger mangt og meget. Han modtager gennem Radiostationen Meldingerne fra Vejrstationer i Talkoder og omsætter dem i klart Sprog til os paa vores Vejr-seddel.

Enhver Flyver faar sin Vejrseddel med paa Turen. Det er yderst sjældent, at en Tur bliver fuldstændig afblæst paa Grund af Vejret, vi kender af Erfaring Vejret og dets Særheder paa de forskellige Strækninger. Man nærer ingen Betænelighed ved at starte f. Eks. til Berlin, selv om der meldes Brandtaage, og selv om Kastrup ogsaa er fuldstændig lukket. I de allerfleste Tilfælde er Taagen nemlig borte, inden vi ca. 2 Timer senere naar derned. Skulde det mod Forventning ikke være Tilfældet, saa bliver man pr. Radio dirigeret et andet Sted hen, hvor Vejret er bedre. Forinden Start overhovedet finder Sted, maa der nemlig altid mindst være to Muligheder for Landing andre Steder, og Benzinbeholdningen før Starten bliver altsaa afhængig af disse Forhold.

Paa Berlinerruten bliver Stettin ofte benyttet som Mellemlandingsplads. Dens lave Beliggenhed gør Landing mulig selv under meget daarlige Vejrforhold. Engang sidste Vinter kom der efterhaanden 28 Maskiner til denne Plads, som er lukket for al offentlig Lufttrafik i Vintermaanederne. Fra alle Sider kom Maskinerne helt fra London, Königsberg, Stockholm og München. Stettin var den Dag det eneste Sted, man kunde lande. Selv kom jeg med 13 Passagerer fra København og skulde til Berlin. Vi havde været over Berlin inde i Taage. Der var Taage over selve Flyvepladsen, og der var ingen Tegn til, at den vilde lette.

Efterhaanden laa vi 11 Maskiner

over Byen, hver især i den Højde, der var opgivet af Flyvelederen i Berlin, men alle inde i Taagen. Een efter een fik Maskinerne Tilladelse til at forsøge Landing efter Radiobaaken, men Chancerne for Landing var meget smaa. Der skal nemlig være nogen Sigt og nogen Skyhøjde for at kunne lande efter Baaken. I aldeles tæt Taage lader det sig ikke gøre. Hver af Maskinerne fik tildelt et Landingsnummer og havde saa bare at vente, men det koster Benzin at vente, og jeg maatte til sidst vende tilbage til Stettin for ikke at løbe nogen Risiko.

Der laa vi saa og ventede paa, at Berlin skulde give Tilladelse til Start. Men Tiden gik, og Passagererne blev sultne og utaalmodige. Nu er det saadan sin egen Sag at komme ned paa en tysk Flyveplads, som kun er beregnet for Militær; men jeg fik af Kommandanten Tilladelse til at gaa over i Officersmessen med mine Passagerer, og her blev de beværtet paa det bedste. De 3 Timers Ventetid føltes for de fleste kun som en ekstra Oplevelse. Ved saadan en Lejlighed kommer Flyveren i nærmere Kontakt med Passagererne, men almindeligvis sker det ikke. Tidligere hilste Flyveren paa sine Passagerer, man præsenterede sig og talte om Mulighederne for at gennemføre Turen, om Vejret, og hvad der ellers kunde være af Interesse. Man fik ogsaa Passagerernes Mening at vide om de forskellige Flyveres Maade at flyve paa. Den Flyver fløj altid stille og roligt, mens den og den bar sig helt forkert ad. Forsøgte man at henvise til, at det kunde være Vejrforholdene, der var Skyld i Forskellen, fik man som oftest et Skuldertræk. Hver Passager havde sin Favoritflyver.

Nu kan det ske, at en Passager spørger om Vejret paa Endestationen, men som Regel sætter Passagererne sig til Retten Maskinen med deres Aviser eller Bøger, uanset hvordan Vejret er.

Stamgæsterne hilser altid med et genkendende Nik, en enkelt afleverer en Haandfuld Karameller til Besætningen, og man faar samtidig at vide, hvor mange Kilometer han nu har fløjet ialt. Han er den Passager, der har fløjet mest paa de internationale Ruter.

Saa er der den Type Passagerer, der sidder med Uret i Haanden og lurer paa den mindste Forsinkelse eller den mindste Uregelmæssighed og ikke undlader at gøre Bemærkning derom. »Hvorfor starter vi ikke? Hvad vender vi paa?» o. s. v. En kendt københavnsk Dame kom hen til mig efter en Landing i Berlin og sagde: »Hør, lille De, De har sjusket noget med os paa det sidste«. Forholdet var det, at vi hele Tiden havde fløjet over et helt lukket Skydække i 2500 Meters Højde i det herligste Solskinsvejr, og uden saa meget som den mindste Bevægelse i Maskinen. Men alting faar en Ende, og ned skulde vi. Nede under Skylaget var det noget uroligt, og det havde irriteret Damen, at hun fik en 10 Minutters Flyvning i uroligt Vejr. »De kunde jo have ventet med at ga ned, indtil vi var over Pladsen, der var saa rart deroppe,« sagde hun. Jeg forsøgte at forklare hende, at det ikke kunde lade sig gøre pludselig at gaa ned fra 2500 Meters Højde, det maa gaa langsomt. Øret kan højst taale 2—3 Meters Højdeforandring pr. Sekund. Men hun fastholdt haardnakket sit Standpunkt og forsvandt ind i Paskontrollen med Bemærkningen: »Jeg gentager De har sjusket med os paa det sidste.« Der var altsaa intet at stille op med hende, saa jeg maa vel have sjusket — færdig.

En anden Passager havde til Flyvelederen i London bemærket, at Flyveren vist ikke rigtig kendte Vejen. Flyveren havde siddet med Europakortet paa Skødet lige fra Hamburg, og til vi landede i London, sagde han. At jeg havde gjort det for at beskytte mig mod Solen, der kan være meget generende, kunde han jo ikke ane, og han fik det heller ikke at vide.

Om Natten paa Postruten er man fri for den Slags. Postsækkene og Godspakkerne bliver liggende tavse og finder sig uden Vrøvl i alt, selv en Mellemlanding.

Der findes dog heldigvis endnu ogsaa den begejstrede Passager, for hvem Flyveturen var et Eventyr og en Oplevelse, som han mener, han bør takke for. Saaledes havde jeg en Mand med fra Oslo, stor og kraftig var han, sikkert en Mand der til daglig arbejdede i de store Skove. — Efter Landingen i Kastrup kom han hen til mig, rakte mig en barket Næve og takkede mig for Turen. Han fortalte, hvor herligt det havde været, og at han havde sparet sammen

til Turen i flere Aar. Det han var mest imponeret over, var København set fra oven i straalende Solskin. Han spurgte mig samtidig, om vi ikke skulde spise en god Frokost sammen, men det maatte jeg dog ive Afkald paa, jeg skulde videre til London, og Opholdet i Kastrup er kun kort, ofte kun nogle Minutter. Der skal naas en Masse i den korte Tid.

Med Andersen ved Baren i Forhallen har man en fast Aftale, om at Kaffen skal være skænket og tilberedt, naar vi lander. Medens denne sluges, skriver man under her og der. Bestemmer Benzinpaafyldning, undersøger Vejret for det næste Stykke af Ruten. Saa melder Trafiklederen klar med Ekspeditionen. Det er Starttid. Man styrter ud til Maskinen. Afsted igen. Starttiderne skal overholdes.

Ved Ekstraflyvninger, der er meget eftertragtede af Trafikflyverne, vender noget af Flyvningens Eventyr tilbage. Man bliver ligesom stillet noget mere frit — og der har været mange forskellige Opgaver at løse. Blandt andet i Sygdomstilfælde — og under Isflyvningerne — var det spændende og interessant at være den, der bragte Forbindelsen mellem de indefrosne Landsdele i Orden.

En meget interessant Opgave var det, da Politiken skulde prøve at fotografere hele Danmark fra Flyvemaskinen. Med en 3-motors Fokker naaede jeg helt op i 6000 Meters Højde. Fotografen fik en Serie udmærkede Billeder, men det var ikke alle de ombordværende, der befandt sig lige godt i den tynde Luft deroppe. Det kneb noget med at faa Vejret, og Ansigtsfarven var lidt grønlig.

Lovgivningsmagten har ogsaa lagt sin Haand paa Flyvningen. Luften er ikke længere nogen fri Tumbleplads for Flyverne. Ganske vist er der ingen Hastighedsgrænse og intet Færdselspoliti, men til Gengæld er der Masser af Bestemmelser og Forskrifter, der skal efterkommes. Maskinerne kan i godt Vejr færdes nogenlunde frit i Luften, men saasart, der kan være Tale om den ringeste Mulighed for Sammenstød, bestemmer Sikkerhedstjenesten, hvor og hvorledes der skal flyves. I daarligt Vejr faar en Maskine uden Radio overhovedet ikke Tilladelse til at starte.

Et Eksempel paa at Loven ogsaa gælder i Luften, fik jeg ved en Nødlanding i Nærheden af Køge. Jeg var startet i Taage fra Kastrup med en eenmotors Maskine og skulde til Ham-

burg. 7 Minutter efter Starten, hvor jeg befandt mig over Køge Bugt, knækkede et Olierør, og Olien strømmede ud. Jeg maatte altsaa lande øjeblikkelig. Trods Tage og stillestaende Motor var jeg saa heldig at faa sat Maskinen ubeskadiget paa Jorden. Told og Politi kom til Stede, som de skal ved en saadan Lejlighed. Nogle Dage senere modtog jeg en Skrivelse fra Ministeriet gaaende ud paa, at jeg den og den Dato havde foretaget en Landing ved Køge og ved den Lejlighed ikke havde haft mit Førerkort hos mig. Sagen blev dog afgjort med en Advarsel.

Medens en Nødlanding tidligere var ret almindelig, maa jeg søge helt tilbage til Vinteren 1932 (samme Aar som Tilfældet ved Køge) for at mindes en rigtig Nødlanding. Det var paa Saltholm.

Efter at have afleveret Passerer fra Berlin i Malmø startede Mekaniker Aage Hansen og jeg med en eenmotors Fokker for at flyve hjem til Kastrup. Det var Storm med Snebyger og bælgmørkt. Nogle Minutter efter Starten, da vi vel har været Halvvejen, gik Motoren i Staa, saa vi maatte ned øjeblikkelig. Jeg vidste, at Saltholm laa et Sted forude. Der var intet at gøre end vente og se, hvad der vilde komme nedeunder, Vand, Is eller Land.

Vi var saa heldige at komme ubeskadiget ned paa Østkysten af Saltholm. Sneen væltede ned, og vi turde ikke blive i Maskinen, som hoppede og dansede i Stormen. Vi overlod Maskinen til sin Skæbne, og med hinanden i Haanden begyndte vi vor besværlige Marchtur i Snestormen for at naa frem til Øens eneste Telefon. Det varede 1½ Time, inden vi fandt Gaardejer Knudsen og fik meddelt Omverdenen, at vi var i god Behold.

Undervejs tænkte jeg stadig paa alle de unødige bekymrede Mennesker i Lufthavnen; kunde jeg dog bare raabe til dem de Par Kilometer over Vandet. Jeg saa for mig Billedet af den oprørte Lufthavn. Radiofolkene, der forgæves lytter, efter at Forbindelsen er afbrudt. De vil ikke opgive Haabet om at høre vort Kaldesignal igen. Omkring dem staar en Kreds af tavse Mennesker og vogter paa hver en Bevægelse, de foretager sig. Stormen er blevet til Orkan. Det sner baade fra oven og fra neden. Luftfartens Folk arbejder under Højtryk paa at sætte Redningsforanstaltninger i Gang, og imens traver vi her omkring i vore tykke Flyverdragter.

(Fortsættes Side 25)

Med British Airways i Skymassernes Férige

FRA Luften kan man ikke se eller opleve noget, er en Bemærkning, man ofte hører Folk komme med — NB. Folk, der aldrig selv har været paa Vingerne. Men det er en ganske fejlagtig Opfattelse, at man intet kan se eller opleve i Luften — tværtimod. Ganske vist ser man ikke det samme fra et Aeroplan, som fra et Automobils Ruder, men til Gengæld oplever man Ting i Luften, som den, der aldrig har hævet sig fra Jorden, ofte vil nægte at tro paa. Sceneriet over Skyerne f. Eks. er af en saa sublim Skønhed, at man griber sig i at gnide Øjnene og spørge sig selv, om man ikke drømmer.

Og da British Airways' store Monoplan hævdede sig fra den graadiseede Kastrup Lufthavn, fortrød Passageerne sikkert ikke, at de havde valgt Luftvejen til London.

Vi havde næppe været paa Vingerne i ti Minutter, før Solen brød frem over Skyerne, mens Køgebugt saa mørk og alt andet end indbydende ud to tusind Meter under os. So'en holdt os med Selskab hele Vejen t'l Hamburg. Naar der var Huller i Sky-laget, saa vi Lollands frugtbare Marker, Fehmern Bælt, hvor et enkelt Skib pløjede mod den stive Vind, og det første Stykke Tyskland — alt-sammen trist og graat, som Vintervejr nu engang er paa disse Breddegrader.

Men for os skinnede Solen, og vi havde nærmest Medlidenhed med Staklerne, der tænderklaprende sad ved Rattet i deres Autoer paa de vindomsuste Veje, hvor ikke en Solstraale kunde sætte lidt Kulør paa

FLYV's Medarbejder har foretaget en Serie Flyverejser til England og Skotland og skildrer i denne og følgende Artikler Rejserne, der har været rige paa spændende og interessante Enkeltheder, men de viser ogsaa, hvor højt Flyvetechnikken og Sikkerheden ved Flyverejser nu staar.

Vi starter nu fra Kastrup Lufthavn og flyver med British Airways til London. —



Førerrum og Instrumentbord i en af de store Lockheed Electra Maskiner.

det ensformige, graa-brune Landskab. Vi sad lunt og behageligt i den store Lockheed Electra Maskine, som støt og roligt havde Kurs mod Hamburg.

Men da vi landede paa Fuhlsbüttel, Hamburgs Flyveplads, og steg ud af Maskinen, gjaldt det blot om hurtigst muligt at faa den varme Vinterfrakke paa. Vi var igen tilbage i Virkeligheden: en susende, raakold Vind, der fo'r over den store Aerodrom og hvidede omkring Hjørnerne af Administrationsbygningen. Folk, som nysgerrigt stod udenfor den afspærrede Flyveplads, saa' saa forfrosne og forkomne ud, mens de ivrigt diskuterede det staa-blanke Monoplan, der trods den susende Vind var landet, som var det vindstille.

Efter et kort Ophold i Fuhlsbüttel startede vi paany, og inden vi havde naaet Grænsen mellem Tyskland og Holland var vi igen paa Vej op mod det evige Solskin uden derfor at miste »Kontakt« med Landskabet under os.

Altimeteret viste 3500 Meter, og i denne Højde laa Skymassernes Férige. Dybt nede saa vi af og til Glimt af den graa-blaa Nordso med toppede Bølger, der skummede hvidt af Raseri. Men Opmærksomheden rettede sig mod de fantastiske Skymasser, hvis Formationer henledte Tanken paa de Beskrivelser af Fériger, man kender fra sine Børnebøger. Solen, som var begyndt at synke, ødslede med et Bundt af spindelvævsfine Straaler, der fik Skydækket til at brillere i en saadan Farveglans, et Farveorgie med utallige Variationer, at



Kort over British Airways Rute København—London.



»Næsen« lukkes til paa den store Lockheed Electra Maskine, efter at Passagerernes Bagage er blevet stuvet ned.

man simpelt hen nægtede at tro sine egne Øjne. Dunlette Skyer sejlede graciøst over massive Formationer i hvidt, rødt, blaa-gult og violet. Smaa snurrige Toppe af snehvide Skyer stak op i en blaalig, uendelig Flade, der mindede om et Hav, som pludselig var stivnet, netop som Stormen var paa sit højeste. Fantastisk formede Dale og Bjerge, bløde Konturer, skabtes af Skymasserne, som langsomt forskubbedes i et orangegult Skær. Som Baggrund indrammedes den nedgaaende Sols Farvespektrere af kolosagtige, blødt afrundede, snehvide Skyformationer, der dannede de forunderligste Figurer.

Vi kunde ikke blive træt af at betragte dette fantastiske Syn. Det af Luftfartsselskabet til Passagererne udleverede Læsemateriale laa urørt i Skødet, og man glemte næsten at læse den lille Bulletin, som man hver halve Time fik overrakt af Radiotelegrafisten, en Bulletin, der holder Passagererne underrettet om Stedet, man flyver over, Maskinens Hastighed, hvilken Højde, den bevæger sig i, o. s. v.

Under det sidste Stykke over Nord-søen lod Pilot'en Maskinen stige til 4200 Meter, og vi erfarede, at Temperaturen udenfor var \div 20 Gr. Celsius!

Indenfor i Kabinen sad man i behagelig Stuetemperatur og diskuterede det fantastiske, æventyragtige Skyrige, vi fløj over. Først da vi nærmede os den engelske Kyst, to Kilometer syd for Harwich, begyndte Maskinen langsomt at gaa ned efter. Og da vi var et godt Stykke inde over

England, var vi samtidig tilbage i den bitre, kolde Virkelighed: Taage, Regn, Kulde« med Udsigt til Storm fra Nord-Vest, som Radioen lidet hensynsfuldt oplyste om.

Men da vi omsider landede paa Heaton Airport, der nød Verdensberømmelse, da Chamberlain i en af British Airways' Maskiner fløj derfra til sit første Møde med Hitler, havde vi oplevet et Syn, som almindelige »Landkrabber« uden Tvivl vilde misunde os for det kunde i hvert Fald ikke opleves paa Jorden. For en kort Stund, altfor kort desværre, havde vi bevæget os i Fantasiens Verden, takket være den vidunderlige Opfindelse: Flyvemaskinen.

Men havde Turen fra København til London været fantastisk, saa er Historien om British Airways ikke mindre fantastisk, og — Selskabet er i Størrelse vokset med lige saa stor Fart som dets egne hurtiggaaende Maskiner.

Den 1ste Oktober 1935 dannedes British Airways ved en Sammenslutning af Hillman's Airways, United Airways og Spartan Airways, og i August 1936 indlemmedes ogsaa British Continental Airways.

Det er værd at notere, at British Airways er det eneste britiske Flyveselskab, der besørger den faste Natpostservice, ligesom det er det eneste britiske Selskab, der beflyver Skandinaviens. Dets Non-stop Rute mellem Hamburg og London er for Øjeblikket den hurtigste. I Februar 1936 fik British Airways overdraget Retten til at flyve med Post til Skandi-

navien. Og dette var det første Bidrag fra Regeringen, som er blevet givet et selvstændigt Flyveselskab i Storbritannien.

Den 17. Februar fløj den første Maskine paa denne Rute, og en Maaned senere blev den officielt indviet af Englands Postmaster-General. Det var første Gang Post forlod det britiske Rige ad Luftvejen uden at skulle frankeres med ekstra Porto. Ruten gik dengang fra London via Hamburg til København og Malmø, men blev kort Tid efter udvidet til at indbefatte Stockholm. Senere erhvervede Selskabet Kontrakt for Transport af Natpost mellem London og Berlin via Köln og Hannover.

British Airways flyver Strækningen London—Hannover. Herfra viderebesørges Posten i Samarbejde med AB Aerotransport og Det Danske Luftfartsselskab. Og Natposten mellem London og Berlin foregaar i Samarbejde med Deutsche Lufthansa.

Sidste Aar meddelte den britiske Regering, at den havde valgt British Airways til at flyve paa Syd-Amerika. Ruten vil gaa over Sydallanten via Lissabon og Vest-Afrika. For Øjeblikket prøvflyves de store nye Lockheed 14 Super Eletra Maskiner, som skal opretholde Ruten. Forud for Prøveflyvningerne er gaet et stort Ar-

BRITISH AIRWAYS	
LONDON	
We are now passing over <i>ENGLISH COAST</i>	
On survole actuellement	
Wir überfliegen jetzt <i>2 Km South of HARKICH</i>	
flyng at <i>260</i>	Kilometres per hour
à la vitesse de	Kilomètres par heure
mit einer Geschwindigkeit von	Stundenkilometer
at a height of <i>2,300</i>	metres
à l'altitude de	mètres
in Höhe von	metern
It is estimated that we will arrive at <i>HAMBURG</i> Airport	
On compte arriver à l'aéroport de	
Voraussichtliche Ankunft in	Flughafen
et/àum <i>13.00</i>	
Remarks	
Observations	
Bemerkungen	
Commander - Chef Pilote - Flugkapitän	
Please pass on to other passengers	
Veuillez avoir l'obligeance de faire circuler	
cette fiche parmi les autres passagers	
Bitte den Zettel weitergeben	

Med passende Mellemrum leveres der Passagererne en saadan Seddel for at orientere dem paa Flyverejsen.

bejde med Inspektion af de forskellige Aerodromer, man anløber, og i Forbindelse hermed foretoges en Non-stop Flyvning fra London til Stockholm i September forrige Aar. Det er første Gang at et Civilaeroplan har fløjet Non-stop mellem de to Hovedstæder. Man valgte denne Rute, fordi Distancen mellem London og Stockholm kun er smaa 100 eng. Mil kortere end mellem London og Lissabon, den Rute, som de nye hurtigtgaaende Maskiner om kort Tid skal flyve i fast Fart. Andre Aeroplaner af samme Type er bestilt af British Airways og skal besøge Trafiken mellem de britiske Øer og Bathurst i Vest-Afrika. Prøveturen til Stockholm forløb over al Forventning. Man slog ovenikøbet en Rekord, idet Turen fra London til Sverrigs Hovedstad gjordes paa 4 Timer og 16 Minutter, hvilket gav en Gennemsnitshastighed af 212 eng. Mil i Timen.

British Airways' Luftflaade bestaar af de kendte, meget hurtige Lockheed Electra Maskiner til Passagerbefordring, Junkers Ju. 52 til Natpostruten paa Tyskland, samt et Fokker Aeroplan og en Electra til British Airways' »Trainig School« i Heston, hvor Selskabets Pilot'er, Mekanikere og Radiotelegrafister undervises og gør sig bekendt med de sidste Nyheder indenfor Flyvningen.

Junkers Ju. 52 Maskinerne er af samme Type som de, Deutsche Luftfansa anvender. Det er Monoplaner med tre 600 Hestekræfters Pratt og Whitney Wasp Motorer, og deres Gennemsnitshastighed i 5000 Fods Højde er 155 eng. Mil. i Timen.

Lockheed Electra Monoplanerne er forsynet med to Pratt og Whitney Wasp-Junior Motorer, der hver ud-



British Airways' Hovedkvarter paa Heston Flyveplads, der blev verdensberømt, da Mr. Chamberlain fløj herfra paa sin historiske Luftrejse til Tyskland.

vikler 450 Hestekræfter med 2.300 Omdrejninger i Minuttet. Hastigheden ved Havoverfladen er 176 eng. Mil i Timen, naar Maskinen er fuldt lastet. Landingshjulene er udstyret med Goodyears hydrauliske Bremses og hæves op under Maskinen ved Hjælp af en elektrisk Anordning. Særlig behageligt for Passagererne er den fortrinlige Lydisolation, der tillader almindelig Samtale, selvom de to kraftige Motorer løber for fuldt Drøn.

Alle Maskinerne er udstyrede med Marconi's »two-way radio« og andre Marconi Installationer, der gør det muligt at nærme sig en Aerodrom kun ved Hjælp af en Indikator paa Instrumentbrættet.

Naar man ser alle de Maalere, Viser og Skiver med Tal, som sidder tæt over og ved Siden af hinanden paa det store Instrumentbrædt i Førerkabinen, forbavses man over, at et Menneske virkelig kan holde Kontrol med det altsammen paa én Gang. Der er Kontroluhre for Propellernes Omdrejningshastighed, — Motorernes Temperatur, Kaburatorblanding m. m.; der er Instrumenter, som maaler Temperaturen udenfor eller Fugtigheden, Udblæsningsmaaler, Højde-maalere, og Instrumenter til Blindflyvning.

En af den senere Tids betydeligste Forbedringer er Goodrich's »anticicing«-Stof, som smøres foran paa Planerne og forhindrer Isdannelse, hvorved en tidligere stor Risiko under Flyvning i Snestorm f. Eks. er fuldstændig bortelimineret.

De hurtigste af Lockheed Maskinerne er Lockheed 14 Super Electra, som nu skal flyve paa Vest-Afrika og Syd-Amerika. Deres to Wright Cyclone Motorer udvikler normalt hver 850 Hestekræfter, som dog forøges til 900 under Starten fra Flyvepladsen. Deres Maksimumshastighed i en Højde af 8.700 Fod er ikke mindre end 265 eng. Mil i Timen — eller 425 km!

Det er rent ud sagt fantastisk, selv indenfor Flyvningens Omraade, hvad British Airways har naaet siden Selskabets Dannelse i 1935.



En »Lockheed Electra« paa Heston Flyveplads.

Scot.

GODT NYTAAR 1939 ØNSKER

SOPHUS BERENDSEN A/S

„ØRSTEDHUS“
V. FARIMAGSGADE 41
KØBENHAVN V.

SPERRY-FLYVEINSTRUMENTER

AKTIESELSKABET

**NORDISKE KABEL-
OG TRAADFABRIKER**

KØBENHAVN F. CENTRAL 8825



C. C. WAKEFIELD & CO. LTD. VESTERPORT 318 - KØBENHAVN V.

FREDERIK RAHLFF

KØBENHAVN V
BERNSTORFFSGADE 23

CENTRAL 11819
3 LEDNINGER

C. M. HALLGREN

INSTRUMENTMAGER

Fabrikation af
INSTRUMENTER FOR LUFTFARTØJER
Leverandør til Hærens Flyvertropper samt Luftmarinen

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



SIMONSEN & NIELSEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 1 - KØBENHAVN K.
TELF. CENTR. 3789

A. B. C. HANSEN COMP.

The Bristol Aeroplane Company Ltd.
The Blackburn Aeroplanes & Motor Co. Ltd.
Cirrus-Hermes Engineering Co. Ltd.

INDUSTRIBYGNINGEN CENTRAL 6806
KØBENHAVN V.



Den danske Sportsflyvemaskine KZ II Sport

SKANDINAVISK AERO-INDUSTRI A/S, Kastrup, der forlængst er i Gang med Seriefabrikation af Flyvemaskiner af Typen KZII (se »Flyv« Nr. 1/1938 Side 13), har paabegyndt Fabrikationen af en ny Serie Maskiner, ligeledes konstrueret af de to Teknikere *Kramme & Zeuthen*, og den nye Type har faaet Betegnelsen KZII Sport.

Det er et fritbærende, lavvinget Monoplan med aabent Fører- og Passagerrum bagved hinanden, og Maskinen er særlig beregnet som Sports- og Skolemaskine baade for civile og militære Flyveskoler. Den er udstyret med en 105 HK Hirth Motor 504 A II, der giver den en Marchhastighed paa ca. 200 km/T. Typen er i Besiddelse af overordentlig gode Kunstflyvningsegenskaber.

Efter den første Demonstration i Kastrup Lufthavn vakte Maskinen stor Begejstring ikke blot paa Grund af sine udmærkede Flyveegenskaber, men ogsaa grundet paa dens meget smukke Linier. Faa Dage senere fløj KZII Sport paa en Demonstrations-tur til Svellig, og besøgte bl. a. Göteborg og Stockholm, hvor baade civile og militære svenske Flyvere prøvede Maskinen, og alle som een udtalte de deres udelte Beundring over den nye danske Maskine. I Stockholm havde bl. a. den i Danmark kendte Flyver fra Nobile's Redningsekspedition, Kaptajn *Thunberg*, Lejlighed til at flyve »Sport« en.

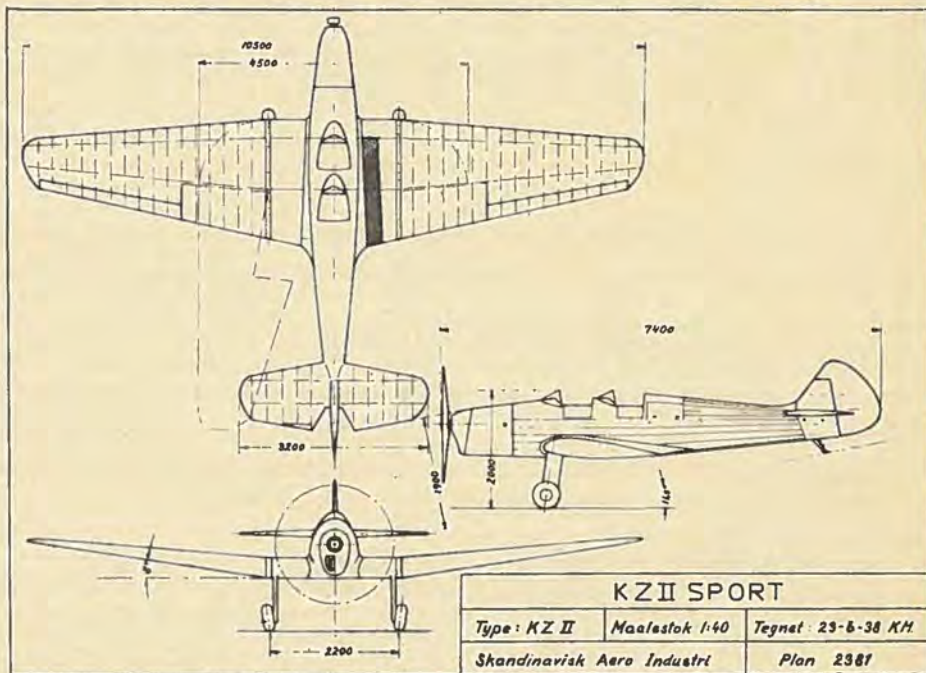
Om selve Konstruktionens Enkelt-heder skal nævnes følgende:

Kroppen er bygget af svejsede Krommolybdæn Staalrør, og er beklædt med Lærred, der bæres af et Skelet af Finerspanter og Spruce-Lister.

Bæreplanet er sammensat af tre Dele. De to Planhalvdele er af Træ beklædt med Krydsfinér, medens Centralplanet er bygget af svejsede Staalrør. De to Planhalvdele er fast boltet til Centralplanet saaledes, at de ikke som paa KZII Kupé kan klappes tilbage. Derved er opnaaet en noget mindre Tomvægt. Paa Centralplanet er anbragt en Luftbremse (Bagkantsklap), der betjenes fra det bageste Sæde.

Med Hensyn til de Belastningsprøver, som Bæreplanet har gennemgaaet, henvises til den efterfølgende detaljerede Artikel herom.

Haleparti. Haleplanet bestaar af 2



parallelle Hovedbjælker, hvoraf den ene er udført som Bæreplanets Hovedbjælke, og den anden er en massiv Sprucebjælke. Baade Haleplan og Halefinne er beklædt med Finér, medens Højderor og Sideror er beklædt med Lærred.

Paa Bagkanten af Højderoret er anbragt en Trimklap, der betjenes fra Førersædet ved Hjælp af et Bowdentræk.

Understellet er af den fritbærende Type. Det er affjedret med Staal-fjedere, der afbremses med en mekanisk virkende Friktionsbremse. Kontras'edet optages af en mindre Staal-fjeder, der er anbragt paa Styret for det bevægelige Ben.

Understellet er fastgjort til den forreste Centralplanbjælke, og Landingsstødet optages dels af denne Bjælke og dels af et Gitter, anbragt indvendigt i Centralplanet med sin bageste Del fastgjort til Bagbjælken.

Hjulene er Lavtrykshjul. De er forsynet med mekaniske Bremses, der betjenes med Haanden. Bremsvirkningens Fordeling paa Hjulene styres af Siderorshammelen. Der findes et svingbart Halehjul, som er affjedret med mekanik afbremse Staal-fjedre.

Styreløj. Maskinen er udstyret med Dobbeltstyring. De to Styrepinde er forbundet med en Forbindelsesstang, der samtidig overfører Højdestyringen og Vridningen for Klappstyringen. Alle bevægelige Dele i Styregrejterne ligger i Kuglelejer (ialt 40 Stk.).

Fører- og Passagersæde. Maskinen kan flyves fra begge Sæder. Der findes i hvert et Instrumentbrædt med alle til Skoleflyvning nødvendige Instrumenter, af hvilke en Del er fremstillet her i Landet.

Motoren er en 105 HK Hirth 504AII luftkølet Rækkemotor med hængende Cylindre. Den har et Benzinforsøg paa 25 l/T. Der er to Brændstoftanke. Den ene er anbragt i Kroppen og den anden i Centralplanet. Benzinen pumpes fra Plantanken til Kroptanken ved Hjælp af en D. B. U. Pumpe. Kroptanken er indrettet med et Afløb fra Tankens Midte og et fra Tankens Bund. Under Rygflyvning stilles Benzinhanen saaledes, at Brændstoffet tilføres fra Kroptankens Midteafløb.

Data for KZII Sport Typelufftartsøj.

Spændvidde: 10,3 m.
 Længde: 7,39 m.
 Højde (Hale paa Jord): 2,15 m.
 Spændvidde paa Haleplan: 3,2 m.
 Areal af Planer: 15 m².
 Areal af Klapper: 1,65 m².
 Areal af Haleplan: 1,60 m².
 Areal af Højderor: 0,95 m².
 Areal af Finne: 0,25 m².
 Areal af Sideror: 0,76 m².
 Areal af Trimklap: 0,035 m².
 Pilform: 0°.
 V-Form: 6,5°.
 Sideforhold: 7,7.
 Effektiv Sideforhold: 7,35.
 Middelpunktorde: 1,49 m.

- Plankorde ved Plantip: 0,87.
- Plankorde ved Fuselage: 2,1.
- Planprofil ved Plantip: NACA 23010.
- Planprofil ved Fuselage: NACA 23018.
- Indfaldsvinkel ved Plantip: $\div 0,5^\circ$.
- Indfaldsvinkel ved Fuselage: $+ 3,5^\circ$.

*

- Tomvægt: 475 kg.
- Fuldvægt: 800 kg.
- Nyttelast: 325 kg.
- Fuldvægt, Kunstflyvning: 725 kg.
- Nyttelast: 250 kg.
- Brændstof: 110 l 80 kg.
- Olie: 4 l 3,6 kg.
- Brændstofforbrug: 25 l/T.
- Olieforbrug: 0,18 l/T.
- Rækkevidde: 850 km.
- Startlængde: 80 m.
- Landingsafløb m. Flaps og Bremsere: 90 m.

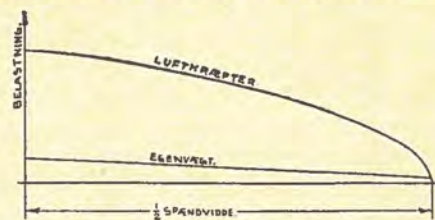
Maximum vandret Hastigh.: 220 km/T.
 Marchfart (2360 O/M): 196 km/T.
 Landingshastighed (fuld lastet): 73 km/T.
 Stigetid til (fuld lastet) 1000 m: 4,5 Min.
 Stigetid til (fuld lastet) 2000 m: 10 Min.
 Stigetid til (fuld lastet) 3000 m: 18 Min.
 Praktisk Stigehøjde (0,5 m/sek): 5000 m.

*

Det er glædeligt at se, at Bygningen af private Flyvemaskiner i Danmark er i saa god Fremgang, og lige saa velgørende er det at konstatere, at de færdige Maskiner er absolut førsteklasses, baade hvad Konstruktion og Flyveevne angaar, og der er al mulig Grund til at ønske det energisk arbejdende *Skandinavisk Aero-Industri A/S* Held og Lykke med Fremtiden.

Del af Opdriften, saaledes at den virkelige Belastning fremstilles ved Differensen mellem disse to Kurver.

De engelske Forskrifter forlanger, at Bæreplanet, uden at ødelægges, i mindst eet Minut skal kunne udholde en Prøvebelastning, der svarer til $\frac{5}{8}$



Belastningskurve for K Z II Bæreplan.

af den nødvendige Brudstyrke. Det vil altsaa i dette Tilfælde sige: $\frac{5}{8}$ (52,5 — Planegenvægt). 7 kg m².

Planet blev, som Fig. 2 viser, anbragt med Undersiden opad, saaledes at det understøttedes i de fire Punkter, hvor det normalt er tilsluttet Fuselagen. Derpaa blev de belastet med Sandsække svarende til den ovenfor angivne Last, hvorfra dog var trukket Planets Egenvægt, der naar Planet er vendt med Undersiden op, virker i samme Retning som Prøvelasten. Ialt blev der anbragt ca. 2 Tons Sand.

Under denne Belastning maalttes Nedbøjningerne af en Række Punkter langs Bæreplanet til Brug ved Bestemmelsen af dets elastiske Egenskaber. Den største Nedbøjning (ved Plantippen) var ca. 100 mm.

Efter at den fulde Last havde virket i ca. 30 Min. foretoges der en grundig Undersøgelse af saavel Planbeslagene som Planet som Helhed, men da der ikke fandtes nogen Uregelmæssighed nogetsteds, afbrød man Forsøget, idet man konstaterede at Planet i styrkemæssig Henseende opfyldte de stillede Fordringer.

Prøvebelastning med KZ II Bæreplan

Af E. Møller Hansen, Ing., M. I. F.

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI, der som bekendt fremstiller de danske Sportsmaskiner KZII Kupé og KZII Sport, har ladet foretage en Belastningsprøve med Bæreplanet til KZII Kupé for at godtgøre, at Planets Styrke svarede til Beregningerne.

KZII Maskinerne er beregnede i Overensstemmelse med de engelske Normer, som de fremstilles i »Airworthiness Handbook« (Air Publication No 1208).

Disse Normer foreskriver, at Planet skal have visse nærmere angivne mindste Sikkerhedsfaktorer under en Række Belastningstilfælde, hvoraf de vigtigste er:

1) Centre of pressure forward case«. (Vandret Flyvning med Trykcentret i forreste Stilling.)

2) Centre of pressure back case«. (Vandret Flyvning med Trykcentret i agterste Stilling.)

3) »Up gust case« (Vandret Flyvning, hvorunder Luftfartøjet møder en pludselig opadrettet Luftstrøm med en Hastighed paa 25 H/Sek.)

4) »Down gust case«. (Vandret Flyvning, hvorunder Luftfartøjet møder en pludselig nedadrettet Luftstrøm med en Hastighed paa 25 H/Sek.)

For KZII Maskinerne er 1) »Centre of pressure forward case den, der giver den haardeste Belastning. »Airworthiness Handbook« forlanger her for Luftfartøjer, der som KZII Kupé ikke skal anvendes til Kunstflyvning, en Sikkerhedsfaktor paa 7,0. D. v. s. Bæreplanet maa først brydes, naar Belastningen har naaet 7 Gange den

normale Værdi ved vandret Flyvning med Trykcentret saa langt fremme som muligt.

Luftfartøjets største tilladte Fuldvægt er 750 kg. Da Planarealet er 14,3 m², svarer dette til en Planbelastning 750—14,3 = 52,5 kg/m².

Paa Fig. 1 ses, hvorledes denne Belastning er fordelt over Bæreplanet. Udregningen af Kurven, der paa Grund af, at Planet er spidsende og vredet (Indfaldsvinklen er ca. 4° mindre ved Plantippen end ved Roden) er et ret kompliceret Stykke Arbejde, er foretaget efter »Royal Airforce's Metode, som angivet i Air Publication No 970: »Design requirements for the Royal Airforce«.

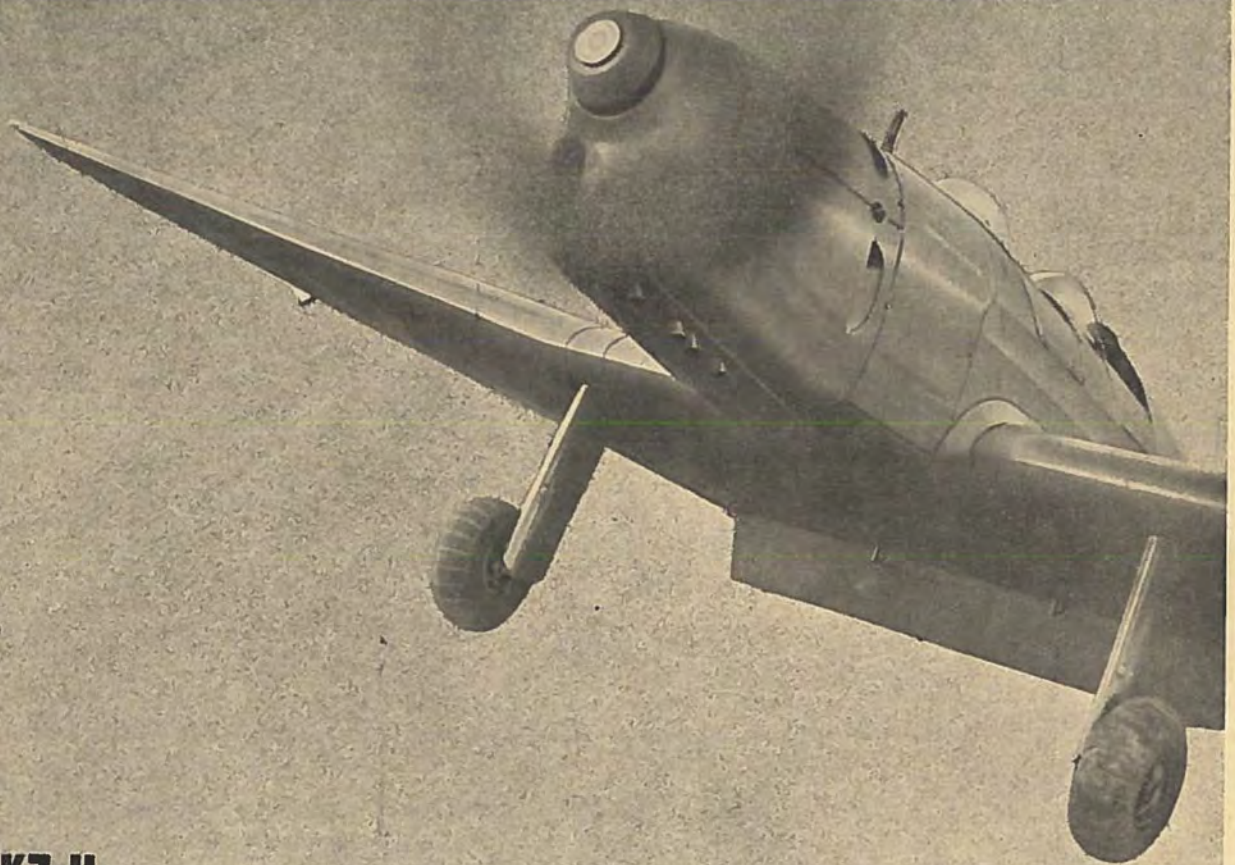
Paa samme Tegning er Fordelingen af Planets Egenvægt indlagt. Under Flyvning modvirker Egenvægten en



K Z II Bæreplan under Belastningsprøve.

KZ II

den danske Flyvemaskine



KZ II Sport, Rejsehastighed 200 km/T.

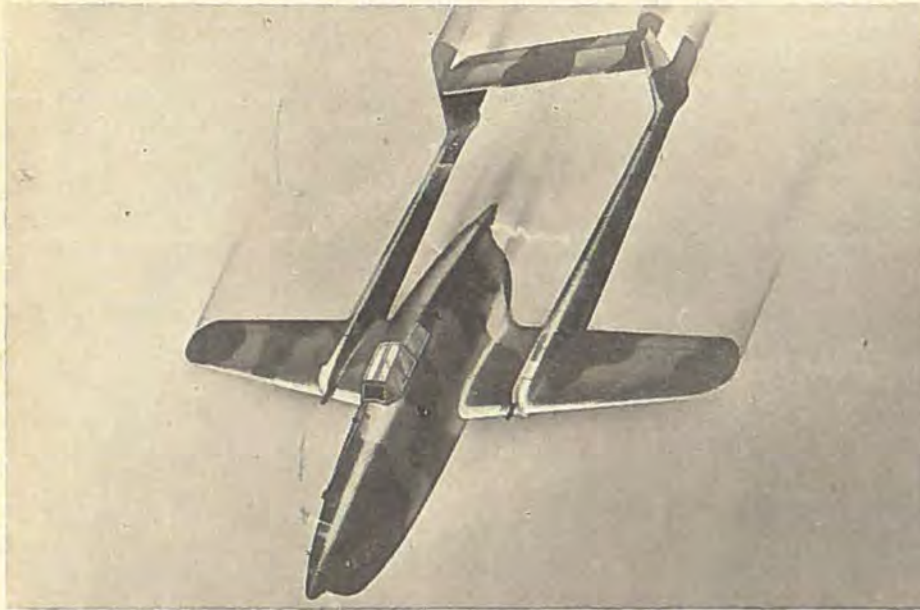
KZ II Kuppè, Rejsehastighed 175 km/T.



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KASTRUP 868

FOKKERS NYESTE JAGER Fokkers Kamp- og Bombemaskine G-1



Fokker Jager D 23.

Den nye Fokker D-23 Jager er et Deensædet, lavvinget Monoplan med lukket Førersæde. Til Forskel fra alle tidligere Fokker-Konstruktioner er denne af helt Metal — saaledes at Fokker nu har brudt sit hidtidige Princip med i hvert Fald at konstruere Planerne af Træ. Understellet der kan trækkes ind er karakteristisk derved, at Maskinen har »Næsehjul«, saaledes at man kan lande Maskinen med større Sikkerhed i Sidvind, hvilket navnlig til militært Brug maa siges at være en Fordel. Man kan nærme sig Jorden med forholdsvis stejl Glidning uden at behøve at rette op inden Berøring med Jorden. Man kan straks trække til i Bremserne, grundet paa Maskinens store Stabilitet paa Jorden uden Fare for Capotering.

Jageren er udstyret med to Motorer i Tandem og bevæbnet med 4 Maskingeværer, hvoraf to med eksplosive Projektiler. To 8 mm Maskingeværer er synkroniserede til Skydning gennem Propelslagene, 2—13 mm monteret i hver »Krop«, idet Kroppen er spaltet i 2 symetriske Halvdele.

Ved at anbringe Motorerne i Tandem som gjort, er det blevet muligt at anbringe Føreren saa langt fremme, at hans Sigt nedefter ikke i nævneværdig Grad generes og i hvert Fald er betydeligt større end ved andre Jagertyper. Godt Udsyn fra Førersædet er et primært Krav og særlig opfyldt med D-23, da Motorkraf-

ten har kunnet fordeles paa 2 Steder, der hver for sig er mindre end 1 stor Enhed, hvorved Synsfeltets Størrelse er blevet begunstiget.

Data for Maskinen er iøvrigt:

- Spændvidde: 11,5 m.
- Planareal: 18,5 m².
- Planbelastning: 160 kg/m².
- Totalvægt: 2950 kg.
- Maximalhastighed: 525 km/T med 2 Walter Sagitta ISR Motorer à 528 HK, ialt 1056 HK.
- Marchfart: 390 km/T.
- Tophøjde: 9200 m til 8000 paa 16,0 Min.
- Aktionsradius: 840 km.

Med Rolls-Royce Merlin eller 2 Daimler Benz vil Hastigheden være 620 km/T med en Marchfart omkring 480 km/T.

G-1 er et lukket lavvinget, 2-rummet, 2-Motors Monoplan med Plads til efter Omstændighederne 2 eller 4 Mand.

Understellet kan trækkes ind, Maskinen er forsynet med to Motorer — er iøvrigt stærkt forskellig fra de Fokker-Konstruktioner, vi ellers er vant til at se.

Spaltningen i to Kroppe med en Kabine i Midten fører Betragteren paa den Tanke, at den maa være stiv og uhaandterlig. Det er den imidlertid ikke; thi den kan udføre al Kunstflyvning loop-rolling — immelmann turn — Spin osv.

Den er kraftig bevæbnet, enten med to 23 mm Kanoner og to 8 mm Maskingeværer anbragt umiddelbart foran Føreren eller 8 à 10 Maskingeværer ogsaa frontal skydende foran Føreren.

Den har yderligere et Maskingevær i agterste Sæde til Beskydning bagud.

Af Bombelast kan medføres indtil 500 kg og den kan anvendes til vandret saavel som lodret Bombardement, da den er udstyret med Luftbremse til Brug ved lodret Styr.

Dens Data er iøvrigt:

- Spændvidde: 17,15 m.
- Længde: 11,5 m.
- Højde: 3,4 m.
- Planareal: 38,3 m².
- Planbelastning: 125 kg/m².
- Bombelast: 500 kg.
- Totalvægt: 5000 kg.
- Maximalfart: 475 km/T.
- Marchfart: 380 km/ .T
- Tophøjde: 9600 m.
- Aktionsradius: 1400 km.
- Stigetid til 8000 m: 15,8 min.

* *



Fokker G 1.

VON KEHLER & STELLING



GUMMIBAAR
 —
 REDNINGS-GUMMIBAAR
 FOR SKIBE OG LUFTFARTØJER
 —
 HURTIGTBYGGEDE
 FLYDEBRØER
 —
 BALLONER OG SPIL
 I ALLE SLAGS UDFØRELSE
 —
 FALDSKÆRME
 I ALLE STØRRELSER
 FASTSPÆNDINGSSLEDER

BERLIN W 62 KLEISTSTR. 11 • 25 61 04 / 05



BOSCH
 AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, bortset fra de Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ugeaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO
 JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for **ROB. BOSCH**, G. m. b. H. - STUTTGART



**Brug
 Kølersprit**

Beskyt i Tide Motoren og Køleren med Kølersprit (denatureret Spirit blandet med Vand), saa er Køleren sikret selv i den stærkeste Kulde. Kølersprit er billig i Brug, den er uskadelig og let at anvende. Kølersprit er dansk og faas overalt.



AKTIESELSKABET
DE DANSKE SPRITFABRIKKER

har udgivet en Vejledning, som giver alle Oplysninger vedrørende Brugen af Kølersprit. Faas hos alle Forhandlere af denatureret Spirit.

TRÆ eller METAL?

SPØRGSMAALET om, hvorvidt Luftfartøjer, konstruerede af uensartet Byggemateriale (Træ, Staalrør og Duraluminium), er at foretrække for Maskiner, der helt igennem er af Letmetal, har i mange Aar været Genstand for Diskussion, men hidtil har ingen af Metoderne vundet Overhaand.

Det Standpunkt, som mange indtil fornylig har indtaget, at den blandede Konstruktionsmaade i Betragtning af den Fart, hvormed den rene Metalbyggemaade har vundet Terræn, skulde være forældet, maa derfor siges at være uholdbart.

I de fleste Lande overvejer man atter den blandede Byggemaades Muligheder. En Undtagelse herfra er maaske Amerika, hvor de Faktorer, der opfordrer til ren Metalkonstruktion, og som senere skal omtales, er de mest fremtrædende.

Naar der tales om »blandet Byggemaade«, tænkes der ikke blot paa det snart klassiske Eksempel: Luftfartøjet med Træplaner og Fuselage af svejste Staalrør beklædt med Lærred, men ogsaa paa andre Variationer som Fokker T-5 og Fokker G-1, hvori der er anvendt andet Materiale.

I Fokker T-5 har man for Eksempel en Fuselage, hvor den forreste Del er opbygget af Letmetal efter moderne Principper med undersønkede Nitter overalt. Dette var formaalstjæntligt, da det var nødvendigt at udnytte den Plads, der var til Raadighed saa godt som muligt, og een af »stressed skin«-Konstruktionens Fordele — mere Plads indvendig med samme ydre Dimensioner — var her den bestemende Faktor ved Valg af Byggemateriale.

Fuselagens midterste Del og Bæreplanerne ved dette Luftfartøj er helt

af Træ og udgør eet sammenhængende Hele. Denne Fremgangsmaade byder paa særlige Fordele, naar det drejer sig om Bæreplanernes Fastgørelse og om at skaffe den nødvendige Plads til Bamker.

Den agterste Del af Fuselagen, hvori der er rigelig Plads, er derimod opbygget af svejste Staalrør, forsynet med Træskabeloner, der danner den tilstræbte Strømlinieform, og betrukket med Lærred.

G-1 Luftfartøjet er ligeledes forsynet med Træplaner, der er sammenbygget med den midterste Del af Fuselagen og med de Bukke, hvortil Motorfundamentene er fastgjorte. Motorfundamentene og den forreste Del af Fuselagen er fremstillede af svejste Staalrør og korossionsbestandig Duralplade. Haleudliggerne og de faste Haleplader er af Letmetal. Man maa her lægge Mærke til, at Udliggerne er rene »Monocoquer«, d. v. s. uden Langskibsfstivninger, til Forskel fra for Eksempel den forreste Del af T-5.

For civile Luftfartøjer kunde man meget vel tænke sig en Kombination af Træbæreplaner og en Letmetalfuselage, da en saadan Fuselage har den allerede nævnte Fordel, at den giver Maximum af Plads ved opgivne ydre Dimensioner, hvilket tillader betydelig større Komfort. Desuden vil en Duralfuselage være mere uigennemtrængelig for Støj udefra, samtidig med, at den let lader sig polstre med yderligere lydisolerende Materiale.

Efter en omhyggelig Sammenligning af Træbæreplaner med Planer af Metal, er man kommet til den Overbevisning, at der fra et rent teknisk Synspunkt ikke kan være Tale om, at den ene Konstruktionsmetode skulde være bedre end den anden. Fordelene

og Manglerne ligger snarere i andre Omstændigheder, som det vil fremgaa af følgende Opstilling af Hovedargumenterne til Fordel for den ene eller den anden Byggemaade:

Fordelene ved Metalkonstruktionen er følgende:

1. Egner sig bedst for store Antal Luftfartøjer i Serier.
2. Luftfartøjer byggede efter denne Metode er lette at adskille for Transport.

Fordele ved Trækonstruktion:

1. Luftfartøjerne er betydeligt billigere i smaa Serier.
2. De er lette at reparere. Dette Argument gælder særlig for Militærluftfartøjer, hvor hurtige Reparationer ofte maa udføres med begrænset Materiale og Værktøj.
3. Der er Mulighed for at fremstille det første Luftfartøj af en ny Type hurtigt.

De tekniske Faktorer som Vægt, aerodynamiske Egenskaber og Styrke har praktisk talt ingen Indflydelse paa Valget.

I denne Forbindelse maa man mærke sig følgende: Gennem længere Tid har Tilhængerne af Metalkonstruktion hævdet, at Træ var mindre modstandsdygtigt mod Vejrligets Indflydelse end Metal. Tidligere var dette maaske i Overensstemmelse med Virkeligheden, men de store Fremskridt, der er gjort i Behandlingen af Træ, har helt gjort denne Paastand til Skamme, og man maa nu fastholde, at Træ ikke er ringere end Metal i denne Henseende.

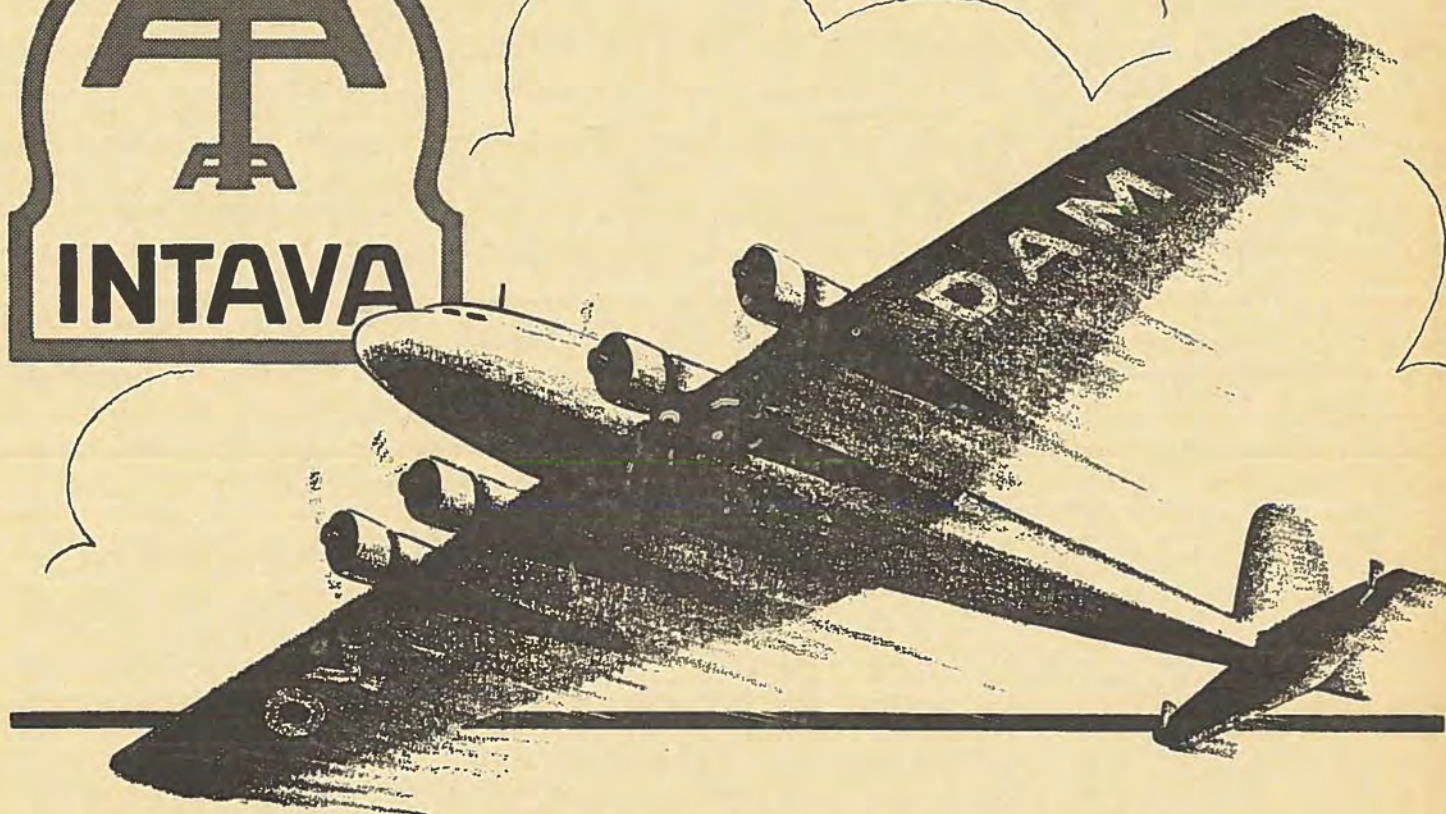
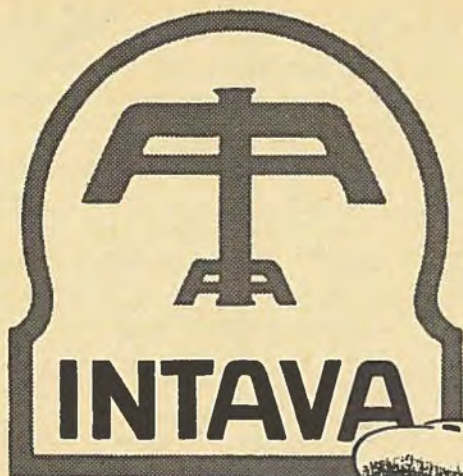
(Efter »Fokker«.)



Fokker T-5.



Fokker G-1 og Haleudligger.



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

<p>Brændstoffer: INTAVA Flyvebenzin INTAVA Ethyl Flyvebenzin INTAVA Brændselolie til Flyvemotorer</p>	<p>Smøreolier: INTAVA Red Band 100 INTAVA Green Band 120 INTAVA Blue Band 140</p>
--	---

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.

INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.:
INTAVA

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

DE HAVILLAND „ALBATROSS“

ALBATROSS'en er de Havillands Flyvemaskinetype Nr. 91, og det er vel at mærke indenfor Bygningen af civile Flyvemaskinetyper. Den er konstrueret af Kaptajn Geoffrey de Havilland, og dens fire Motorer er konstrueret af Major Frank B. Halford, der har skabt alle Gipsy Motorerne.

Til Anvendelse paa almindelige Luftruter er »Albatross« indrettet med Plads til 22 Passagerer i den meget rummelige Krop, der er inddelt i tre Kabiner. Indgangen for Passagererne findes agterude. Kroppens Indretning omfatter ogsaa et Toiletrum, Garderobe, Køkken, Post- og Bagagerum, Fragtrum samt Radiorum. Besætningen bestaar af Luftkaptajnen, Næstkommanderende, Radiotelegrafist og Steward.

Med fuld Last af Passagerer og Besætning har »Albatross« en Rækkevidde paa 1600 km.

I Kabinerne er gjort alt muligt for at gøre Opholdet for Passagererne saa bekvemt som muligt. De dybe, polstrede Lænestole er anbragt to og to langs Kroppens Sider, og baade mellem Stolene indbyrdes og i Midtergangen er der rigelig Plads og Bevægelsesfrihed. Til Brug for Serveringen kan der foran Stolene anbringes nogle Borde, som hurtigt kan fjernes igen. Til den mindre Haandbagage er der Bagagenet, medens den tungere Bagage anbringes i det store Hovedbagagerum.

Vinduerne, der er ret store, er anbragt paa en saadan Maade, at Passagererne bekvemt kan nye Udsigten, og der er Gardiner til at trække for, hvis Solen skulde genere for meget. Til Flyvning om Natten er Kabinerne ud-



Foruden sin egen Vægt kan Planet bære 730 Mennesker, der tilsammen vejer 52 Tons. Det svarer til det femdobbelte af den Belastning, som paa virker Planet under normal Flyvning med fuld Last.

styret med en behagelig afdæmpet Belysning. Der findes et hypermoderne Ventilationssystem med Filtrering og Opvarmning af Luften, og der er Frisklufttilførsel, som hver enkelt Passager selv kan betjene.

Luften i Kabinerne fornys fuldstændig tredive Gange i Minuttet, saaledes at Rygning aldrig vil kunne frembringe daarlig Luft.

Motorerne er anbragt foran i Planerne et godt Stykke fra Kroppen, og de er ophængt paa Gumminunderlæg, der dæmper Vibrationerne. Selvfølgelig er alt i Kroppen ogsaa bygget med en gennemført Lydisolering for Øje, idet man har tilstræbt at skabe de bedst mulige Opholdsbetingelser for Passagererne i alle Retninger. Passagererne skal føle sig hjemme, har Konstruktøren sagt, og udfra dette Synspunkt er man gaaet frem. Besværligheder ved en Rejse maa der ikke været noget, der hedder. Serveringen er førsteklases; Skrivemaskiner og Skrivemateriel staar til Passagerernes Disposition; der er Bibliotek, Rutekort, Hotelvejviser, Fartplaner, Dagens Aviser og de nyeste Ugeblade og Tidsskrifter, og Passagererne kan faa udleveret et Sæt Hovedtelefoner, der kan tilsluttes Radiomodtageren, som er indstillet paa nærmeste Radiofonistation.

»Albatross« en til Natflyvning.

I Løbet af nogle faa Minutter kan Kabinernes Stole omdannes til bekvemme Køjpladser; det kan f. Eks. foretages, medens Maskinen gør et kort Ophold paa en Mellestation for Benzinpaafyldning. Udstyret til Passagerflyvning om Natten rummer »Albatross« en tolv Køjpladser, og den Omstændighed, at Køjpladserne er let at indrette, har Betydning paa de meget lange Luftruter, hvor Maskinen skal flyve uafbrudt Dag og Nat.

I dette Tilfælde kommer de bekvemme Toiletforhold rigtig til deres Ret, idet der baade er varmt og koldt rindende Vand. Efter Morgentoiletet

kan Passagererne tage Plads i de bekvemme Lænestole, Bordene bringes paa Plads, det varme Morgenmaaltid serveres, og gennem Radioen faas de sidste Nyheder fra Radiofonistationer nede paa Jorden.

»Albatross« en som Postflyvemaskine.

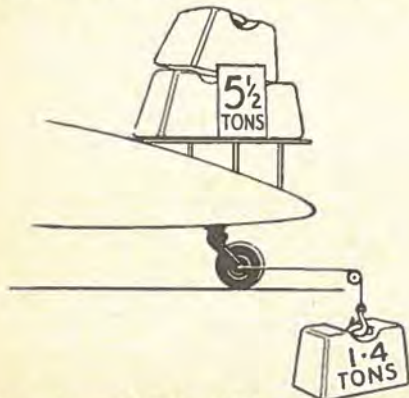
Som saadan er Maskinen bygget efter Ordre fra det engelske Luftfartministerium, der forlangte, at følgende Betingelser skulde opfyldes:

Befordring af 1000 lb (453 kg) Post over en Distance paa 2500 miles (4025 km) imod en Vindstyrke paa 40 m/T (65 km/T).

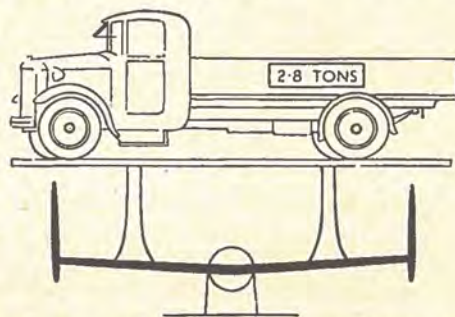
Albatross Intercontinental Mail, som Postflyvemaskinen kaldes, er bygget nøjagtig Mage til Passagerflyvemaskinen, blot er Kroppen indrettet paa en helt anden Maade. I de to midterste Rum i Kroppen er der lige ovenover Bæreplanet anbragt fire store Benzintanke, der hver rummer 1600 Liter. Den tredje Kabine er indrettet som Opholdsrum for Besætningen, og her er tillige anbragt en Del Udstyr som Landingslys, Gummibaad m. m. Det store bageste Rum er reserveret Posten.

Ligesom Passagerflyvemaskinerne har det, er Postflyvemaskinen ogsaa udstyret med automatisk Styring, og derved lettes Flyverens Arbejde i høj Grad. Selvfølgelig er der ogsaa installeret alle moderne Navigationshjælpe midler samt Radioudstyr, bl. a. omfattende Pejlramme og Kortbølgemodtagere til Blindlanding. I Radiotelegrafistens Rum er der opstillet en ekstra Generator, der drives af en 1 1/4 H.K. Benzinmotor, saaledes at Radioen stadig kan bruges, selv om Maskinen skulde være gaaet ned paa Vandet.

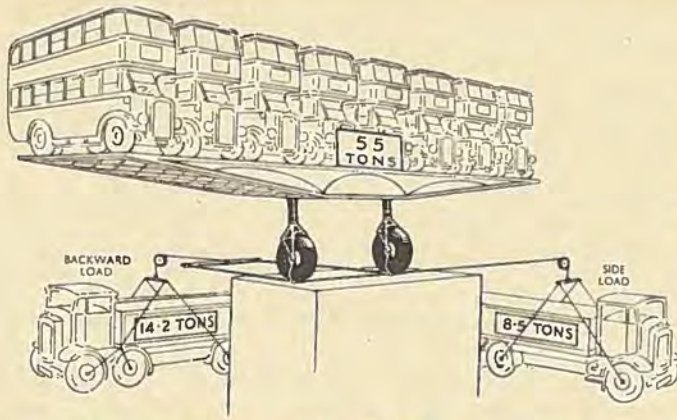
Hvad Sikkerheden angaar skal det nævnes, at selv om een af Motorerne skulde svigte lige efter Starten, kan Luftfartøjet fuldt lastet (14.742 kg) stige til en Højde af 3620 m ved Hjælp



Den bageste Del af Kroppen og Halehjulet kan bære en Belastning paa 5 1/2 Tons og samtidig staa for et Træk bagud paa 1,4 Tons.



Haleplanets Konstruktion kan bære en Vægt paa 2,8 Tons.



De to Understelsben kan bære Vægten af otte store, toetages Londonomnibusser, der tilsammen vejer 55 Tons, samtidig med at de staar for en sideværts Belastning paa 8,5 Tons og et bagudgaaende Træk paa 14.2 Tons.

af en Normalydelse paa 390 H.K. fra hver af de tre andre Motorer.

Postflyvemaskinen kan starte med en Last, der er 1360 kg større end Passagerflyvemaskinens.

Luffartøjets Data.

»Albatross«en er udstyret med fire Gipsy Tolv Motorer (12 Cyl., V-Form; hængende Cyl.; luftkølet; gearet, Luftkompressor; automatisk stilbar Propel). Motorens Max. Ydelse er 405/420 H.K. ved 2400 O/m i 2286 m. Med en samlet Motorydelse paa 1300 H.K., eller kun 62 % af Ydelsen i Starten, har »Albatross«en en Marchhastighed paa 338 km/T. Dette Resultat skyldes dens gode aerodynamiske Form.

Med en Besætning paa fire Mand og Brændstof til 965 km, kan Passagerflyvemaskinen befordre 2.443 kg Nyttelast med en Hastighed paa 338 km i Timen og med et Brændstofforbrug paa 377 Liter pr. Time.

»Albatross«en er en Videreudvikling af »Comet«en, der deltog i Kapflyvningen England—Australien for fire Aar siden. Bæreplanet er en Trækonstruktion, og Kroppen er en Metallkonstruktion af meget stor Styrke. Understellet kan trækkes op i Planet ved Hjælp af en elektrisk Anordning; Betjeningen kan dog ogsaa foretages manuelt. Landingshastigheden er ringe, og der anvendes Bagkantsklapper.

*

Spændvidde: 32 m.
Længde: 21,79 m.
Højde: 6,78 m.
Planareal: 100,15 m².
Planbelastning: 133,7 kg/m².

Passagerflyvemaskinen:

Tomvægt: 9642 kg.
Lasteevne (til 965 km's Flyvning) 3750 kg.
Totalvægt: 13392 kg.
Stigetid til 1525 m: 7 Min.
Stigetid til 3050 m: 15 Min.

Stigetid til 4575 m: 27,5 m.
Marchhastighed (i 3355 m): 326 km/T.

Postflyvemaskinen:

Tomvægt: 9470 kg.
Lasteevne (til 4025 km's Flyvning med 65 km/T Modvind): 5272 kg.
Totalvægt: 14742 kg.
Stigetid til 3050 m: 19 Min.
Marchhastighed (i 3355 m ved 62 % Motorydelse) 338 km/T.

Som Postflyvemaskine vil »Albatross«en saaledes udmærket være i Stand til at tilbagelægge Distancen Irland—New Foundland uden Mellemlanding, medtagende ca. ½ Tons Post foruden 4 Mands Besætning, og som Passagerflyvemaskine kan den ind sættes paa de meget lange, oversøiske, britiske Luftruter.

Trafikflyverens daglige Arbejde.

(Fortsat fra Side 12)

Vi kan ikke se en Meter frem, men vi hører af og til det uhyggelige Brøl fra Siren paa nordre Røse. Det hjælper os noget til Retningen. Da vi endelig naar Telefonen og faar Forbindelse med Lufthavnen, hører jeg et Raab, der drøned i mine Øren. Her er Harald! Det var det Trylleord, der skulde til for at Spændingen kunde udløses. Nogle Timer senere tog vi ud for at finde Fokkeren. Den var indesneet, men fejlede ellers intet.

Vi blev hos Gaardejer Knudsen, eller Saltholmskongen som han ogsaa kaldes, om Natten og blev beværtet paa det bedste.

Naar vi daglig passerer Saltholm, nikker vi venligt til Øen. Vi kan li' den.

Paa de lange Ruter, for Eksempel fra Oslo til London, faar Trafikflyveren Lejlighed til at se sig om: Starten fra Kjeller Flyveplads, der lig-

ger omgivet af Fjelde, er en Oplevelse. Ofte ligger Fjeldtoppene dækket af Taage, men er Vejret klart, har man et pragtfuldt Syn. Man ser de store Søer, hvor alt Tømmeret fra Skovene er samlet; vi passerer de store Kraftstationer, hvor Vandet styrter gennem Turbinerne. Vi ser tydeligt Skagen, Anholt og Læssø, følger Norges og Sveriges Skærgaarde og barske Fjelde. Passerer Kullen, Hornbæk Strand og vor smukke Dyrehave med de mange Dyr. Storstrømsbroen tager sig imponerende ud, og naar man ser det lave Vand omkring Øerne i Smaalandshavet, tænker man uvilkaarligt paa de store Inddæmningsarbejder af Zuidersøen i Holland, hvor Hundreder af Skibe og Mennesker er i Arbejde.

De store Hedestrækninger i Tyskland er ved at forsvinde for at erstattes af Agerland. Lidt Nord for Amsterdam gaar vi ud over Nordsøen direkte paa London, 250 km over Vand. Er der nogen Vind, og det er der for det meste, saa staar der Skumsprøjt for Boven af de store Passagerdampere, der skal samme Vej som vi. Op og ned, og op og ned, gaar det, og man tænker, hvorfor er der ikke mange flere, der benytter den langt behagelige Rejse med Flyvemaskinen.

Vi følger Themsen ind til London, kommer over de store Godser med Golfbanerne, passerer adskillige Flyvepladser paa Vejen. London ligger næsten altid gemt i en Taage eller Dis, den ser vi ikke meget til. Vi lander paa Croydon efter ca. 7 Timers Flyvning. Vi har passeret 6 Lande, tilbagelagt 1600 km. En usædvanlig Arbejdsdag er til Ende.

Vi gaar ind i Luftfartshotellet og hilser paa Kammeraterne, der samles her fra Syd og Nord, Øst og Vest. Det er een stor Familie. Sludderer gaar. Vi har fælles Glæder og Sorger. Fælles Glæde bl. a. ved at være med i en epokegørende trafikale Udvikling, og fælles Sorger naar Trafikflyvningen rammes af alvorlige Uheld, hvorved ogsaa nogle af vore Kammerater bliver sat ud af Spillet. Vi taler om dem og tænker paa dem, ikke alene som Kammerater og herlige Mennesker, men vi tænker ogsaa paa dem som Faktorer i den for saavidt uheldige Kendsgerning, at med mange af dem forsvandt en Erfaring, en Dygtighed, der er af ligesaa stor Betydning for Flyvningens Sikkerhed som selve Flyveteknikkens Udvikling.

à propos — Nedstyrningen i Værløse d. 20. November Styrelinier maa ikke kunne byttes om!

EN af vore bedste Svæveflyvere faldt som bekendt ned med et af vore bedste Skoleplaner under Dagens første Flyvning, Søndag d. 20. November i Værløse. Planet var monteret lige inden og var befundet i Orden. De fleste Svæveflyvere ved sikkert allerede hvad Aarsagen til Nedstyrningen var, ellers er det kort fortalt:

Ved Montringen blev Styrelinierne til Højderoret byttet om, og Planet blev prøvet, transporteret til Startstedet og formodentlig prøvet igen, inden Flyvelæreren sad op og tog den første Tur, som endte i et af de kraftigste Styr i dansk Svæveflyvnings Historie.

Mange har sikkert sagt til sig selv, da de hørte om Ulykken, at en Fejl som den nævnte umuligt kan undslippe Opmærksomheden. Sjøholms Hospitalsophold og Skoleplanets helt 100 pCt. Stuk viser det modsatte. Og Spørgsmalet er saa blot dette, om man kan forhindre, at en tilsvarende Ulykke sker i Fremtiden. Hvad vilde der f. Eks. være sket, saafremt en Elev havde været i Planet?, Desværre vistnok noget endnu kraftigere.

Naar en dygtig Svæveflyver starter, gaar oftest og rigtigst frem som Sjøholm i dette Tilfælde har gjort. Han centrerer sine Ror, og under den største Fart holder han Højderoret helt neutralt, indtil Planet har god Flyvefart og er steget ca. 10 Meter over Jorden. Derpaa trækker han langsomt, indtil den rigtige Skraastilling er fundet, og saa gaar det løs mod Skyerne, indtil Tophøjden er naaet o. s. v. I dette Tilfælde har Sjøholm gjort nøjagtig det samme, og ingen i Verden kan lægge nogen Skyld paa ham for Flyvningen: Han har centreret nøjagtigt, og Planet har faaet god Fart og er naaet 10 Meter op. Han trækker langsomt, og opdager at Planet gaar langsomt nedad, trækker mere, og saa sker det hele saa hurtigt, at ingen mere kan følge med. Samtidig med at Planet gaar ned, tænker »Spillemanden« ved Motorspillet ved sig selv: Det er Farten, det maa være galt med, og han speeder derfor op. Resultat: Planet gaar i en krummet Bane mod Jorden, og rammer omtrent lodret med en Fart, man kan skønne er mere end 100 km i Timen.

Der findes forskellige Metoder, som kan forhindre, at Styrelinierne byttes om. Blandt Svæveflyverne er mange forskellige Metoder diskuteret, og man er enige om, at det er rigtigst at montere Styrelinierne paa de eksisterende Maskiner om paa en saadan Maade, at Ombytning simpelthen ikke kan ske. Man kan selvfølgelig sige, at det var lettest f. Eks. at male hele den øverste Højderorsline rød, og at give en Siderorsline en anden Farve. Det kunde der naturligvis vanskeligt tages Fejl af. Men er det ikke rigtigere at lave et System, hvor Wirerne ikke kan skrues forkert sammen. Normalt afmonteres Styrelinierne i de tilhørende Bardunstrammere. Derfor vil det være forholdsvis simpelt at anvende Bardunstrammere af forskellig Størrelse, eller eventuelt vende dem saaledes, at den ene skrues paa i Højregevind, den anden i Venstregevind. Og til Slut — vel den sikreste — kan man montere Bardunstrammerne skævt, saaledes at den ene sidder tæt ved Højderoret, den anden længere borte.

Derfor: Se Styretøjet efter og monter Styrelinierne om, saaledes at Fejl undgaas.

Gerh. Hansen.

INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner
Maskinbygning
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praxis paa egne Værksteder.
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.
PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

Bad Frankenhausen

(Kyffh.)

DEUTSCHLAND

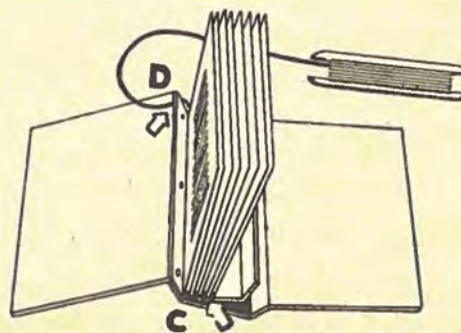


— BENZIN —
— PETROLEUM —
— PARAFFIN —
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Begynd den nye Aargang af FLYV med Indheftning i FLYV's praktiske

SAMLEBIND



FLYV's Samlebind betyder Orden og Besparelse. Bladet kommer straks paa Plads, og Udgifter til Indbinding ved Aarets Slutning undgaas.

Hurtig Indheftning — Let Oplukning
Pris: Kr. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

GENERAL VIRGIN'S FOREDRAG D. 20. DECEMBER.

FOR en stor og interesseret Forsamling talte General *Virgin* om Den Kgl. Svenske Aero Klubs Organisation og Civilflyvningen i Sverrig, og kort og klart gav Generalen en Oversigt over Aeroklubbens nye Organisation, der har lagt Hovedvægten paa at faa uddannet de flest mulige Privatflyvere. Bl. a. skyldes dette Bestræbelserne paa at skabe en stor militær Reserve af Flyvere. Takket være en storstilet Støtte fra Industriens og Handelens Mænd, var den nye Organisation blevet skabt, og den kunde til at begynde med disponere over et Beløb paa 100.000 Kr., foruden at den stærkt flyveinteresserede Dir. *Wicander* afholdt Udgifterne til Nyorganisationens Kontorhold og Lønninger. Alle Flyveklubber Landet over var blevet tilsluttet Organisationen. Til Støtte for Sportsflyveruddannelsen faar Certificatindhaveren udbetalt 50 pCt. af sine Udgifter, Klubben faar 50 Kr., og saafremt der i Løbet af eet Aar er uddannet 6 Flyvere, faar Klubben yderligere udbetalt 1000 Kr. Det har medført, at

Antallet af Certificater, der i 1936 var 36, steg til 107 Aaret efter og til 150 i 1938. En meget omfattende Betænkning angaaende Støtte af Privatflyvningen er blevet udarbejdet og indgivet til Statsmyndighederne, og denne gaar bl. a. ud paa, at Staten skal betale Uddannelsespræmierne samt 50 pCt. af hver nyanskaffet Maskine.

Generalen meddelte videre, at man tilstræbte at samle de flest mulige Flyveonkler, d. v. s. Velyndere, der tegnede sig for et Beløb af 1500 Kr. til Dækning af 1 Persons Flyveruddannelse og Træning i 2 Aar. Paa nærværende Tidspunkt havde der allerede meldt sig 62 Flyveonkler.

Generalen sluttede sit Foredrag med at udtale sin Tro paa et godt Samarbejde for Flyvningens Fremme mellem de nordiske Lande, og derefter viste en meget kvik Film fra en svensk Sportsflyveskole.

Selskabets Formand, Direktør for Orlogsværftet *N. K. Nielsen*, takkede for det interessante og velorienterede Foredrag, og hertil sluttede hele Forsamlingen sig.

NYTAARSHILSEN

Det Danske Luftfartselskab har til sine mange Forretningsforbindelser udsendt et meget smukt Jule- og Nyltaarskort; — et flerfarvet Billedmotiv af den forreste Del af »Dania« med Dannebrog vajende foran Førerkabinen.

BERLINERRUTEN BLIVER HURTIGERE

Fra den 1. Januar er »Jutlandia« blevet sat ind paa Ruten København—Berlin og det har medført, at Rejsetiden er blevet sat helt ned til fem Kvarter.

HERHJEMME FRA

OPTAGELSESFEST I DANSKE FLYVERE

Lørdag den 7. Januar d. A. afholder Foreningen sin aarlige Fest, hvor alle de i Aarets Løb tilgaaede Medlemmer optages i Foreningen. Danske Flyveres Protektor, Hs. kgl. Højhed Kronprinsen vil deltage i Festen.

*

MINDESMÆRKE FOR OBERST J. P. KOCH

I Anledning af 25 Aaret for Oberst Kochs berømte Forskningsrejse over Grønlands Indlandsis har en Kreds af Mænd besluttet at tilvejebringe Midler til Opstilling af en Broncebuste. Komiteen, hvis Formand er Kaptajn *Alf Trolle*, bestaar iøvrigt af Kunstmalere *Aage Bertelsen*, Oberstløjtnant *L. Bjarkov*, Kaptajn, Konv. *A. P. Botved*, Oberst *C. Førslev* og Kaptajn *C. Gabel-Jørgensen*.

Eventuelle Bidrag bedes sendt til Komiteens Kasserer, *A. P. Botved*, Nørre Voldgade 16, Kbhvn. K., Girokonto 3898.

*

FOREDRAG OM OBERST J. P. KOCH

Paa »Danske Flyveres Mødeaften, Onsdag d. 7. December, holdt Kaptajn af Generalstaben *C. Gabel-Jørgensen* Foredrag om den afdøde Grønlandsforsker og Flyverchef, Oberst *J. P. Koch*. Anledningen var 25 Aaret for Oberst Koch's store Bedrift — Rejsen tværs over Grønlands Indlandsis. Livligt og interessant gav Foredragsholderen en Skildring af Koch's Indsats i den arktiske Forskning, samtidig med at han gav en overmaade sympatisk Skildring af Koch som Menneske. Han var en stor Mand baade som Forsker og som Menneske, sagde Foredragsholderen, — og intet kunde være mere rigtigt. Foredraget var ledsaget af talrige af Oberst Kochs egne Lysbilleder, og da Kaptajn *Gabel-Jørgensen* sluttede, lønnedes han med minutlangt Bifald fra den tætte Tilhørerskare.



DDL Meddelelser

TRAFIKEN PAA KASTRUP LUFTHAVN

Fra 15. Januar til Udgangen af Februar gælder følgende Start- og Ankomsttider for Kastrup Lufthavn:

Afgaaende Maskiner.	
Kl.	Til
2,00	Berlin
9,00	Hamburg, — Amsterdam—Paris/London
11,50	Malmø
12,00	Amsterdam — Rotterdam — Paris/London
13,20	Hamburg — London (Kun Hverdage)
14,55	Stockholm.
14,55	Malmø (Kun Søndage)
15,00	Malmø (Kun Hverdage)
16,00	Malmø (Kun Hverdage)
20,15	Malmø
20,15	Malmø
22,50*	Hannover — Berlin — Köln — London m. fl. (Kun Post og Fragt)
5,40*	Malmø—Stockholm—Helsingfors.

Ankommende Maskiner.

Kl.	Fra
8,45	Malmø
8,45	Malmø
11,30	Malmø
11,40	Stockholm
12,55	Malmø (Kun Hverdage)
14,35	London/Paris — Amsterdam — Hamburg
14,40	London — Hamburg (Kun Hverdage)
14,40	Malmø
19,55	London/Paris — Amsterdam — Hamburg
20,00	Berlin
22,40*	Helsingfors — Stockholm — Malmø
5,20*	Hannover — Berlin — Köln London m. fl. (Kun Post og Fragt).

* Ingen Flyvning Natten mellem Søndag og Mandag.

Glædeligt Nytaar til Klubberne!

LAD os ved Aarsskiftet se lidt tilbage paa 1938 og bare være enige om i 1939 at gøre os endnu stærkere indadtil og skaffe os flere Venner udenfor, saa Aaret kan blive det Fremstød, vi alle venter og haaber.

Mange Begivenheder af forskellig Art, men alle med en positiv Tendens, har præget det gamle Aar. Først og fremmest har de ministerielle Bekendtgørelser ændret baade Grundlag og Muligheder for Svæveflyvningen. Med deres klare og koncise Bestemmelser danner de nu og for Fremtiden en god Ramme for dansk Svæveflyvning, og de er kommet paa et Tidspunkt og med en Smidighed, der har tilladt Unionen at bringe alt det gode, der fandtes af Flyvemateriel frem til Godkendelse, saa vi ved Aarsskiftet staar med en Række Klubber, der med Stolthed kan pege paa, at de ikke alene har en Unions men Myndighedernes Godkendelsesbeviser for deres Planer, Pladser, Flyveledere og deres Unions Flyveinstruktør og Teknikere

.....
Det har været Unionens Opgave under Ansvar at staa som Mellemled mellem Tilsynet og Klubberne, og vi har i dette Arbejde haft den største Glæde ved at mærke alle Klubbers Ansvarsbevidsthed og Forstaaelse af det Tillidsforhold, vi bør staa i til Myndighederne.

Under dette og andre Arbejder har vi faaet Erfaring for, hvilken Arbejdsdeling, der skal vælges, saa Unionen nu ved, hvilke Enheder, den skal have, og disses Funktioner. Klubberne vil derfor lægge Mærke til, at der efterhaanden vil komme en stadig stærkere Sønring mellem de forskellige Omraader, og det vil sikkert blive nødvendigt ved Supplering at tage Hensyn til dette, saa vi baade redaktionelt, regnskabsmæssigt, teknisk, flyvemæssigt og propagandamæssigt faar Unionsarbejdet stykket mere ud, saa Klubberne ikke skal vente paa Fællesdrøftelser, hvor disse ikke er nødvendige, og følgelig heller ikke vente for længe paa Svar paa deres Forespørgsler.

I Relation til Aeronautisk Selskab som Moderselskab for alle Flyveinteressenter konstaterer Unionen med stor Glæde, at der eksisterer et godt Forhold og naar vi nu staar foran en Fornyelse af den Overenskomst, der allerede løber, ved vi, at den vil komme til at rumme Ting af Betydning for os, bl. a. faar vi i større Omfang end hid-

Fra Dansk Svæveflyver Union

til Lejlighed til at benytte os af Pladsen i »Flyv«, og saa maa vi ogsaa benytte den grundigt og sagligt.

Ved kammeratlig Velvilje fra Aero-Club von Deutschlands Side har vi i Aar faaet uddannet Instruktør og Byggekontrollant, og flere Medlemmer har paa et 14 Dages Kursus nydt Gæstfrihed og haft Lejlighed til at bringe Nyt hjem til deres Klubber fra Svæveflyvningens Hjemland.

Oberstinde Harrit Førslev, der paa Opfordring er særligt Medlem i Unionen, har paa eget Initiativ videreuddannet sig i Grunau og har med Støtte fra Berl. Tid. for Bladet og Unionen optaget en fortrinlig Propagandafilm for Svæveflyvning.

Silkeborgklubben løste paa en smuk Maade sin Opgave med at arrangere Lønstruplejren og havde selv den Glæde at sætte ny dansk Rekord for Varighed med 7 Timer 59 Minutter. Under Lejren konstaterede vor Instruktør, Løjtnant Rasmussen, hvilke Muligheder netop denne Hang havde, og Unionen har efter enstemmig Beslutning i Bestyrelsen vedtaget at overantvorte Aviator, Aalborg for Unionens og andre Midler at forberede Opførelsen af en Hangar til —10 Planer i Lønstrup.

Vi har Lov til at vente os meget af denne Lejr i Aar. Ny Svæveplaner med bedre Flyveegenskaber vil se Dagens Lys inden, Unionen har Tilsagn om en Instruktør og en Tekniker fra Aero-Club, og vi vil bestræbe os for sideløbende med den almindelige Flyvning at kunne give Klubberne Undervisning af Flyveleder og Teknikere, hvis de maatte ønske det. Det er et Punkt, der med den ønskede og forventede Udvikling af udvidet Svæveflyvning, er endog meget væsentligt, da der er større Fordrindringer for disse Planer end for allerede byggede.

Desuden vil Lejren give os alle Lejlighed til som en aarlig tilbagevendende Begivenhed at uddybe det Kammeratskab, der gør Svæveflyvningen fornøjelig, og som faar os til at staa sammen for at løfte i Flok i gensidig Tillid. Svæveflyvningen er og bliver kammeratligt betonet, jo stærkere denne Betoning er, des længere vil hver Klub og hvert Medlem naa.

Om og under hvilken Form, Lundtoftedagen — som Berlingske Tidende gjorde til en Oplevelse baade for De- tagere og Tilskuere — vil blive gentaget

er ikke klart endnu, blandt andet er Unionen villig til her at tage Hensyn til jyske Ønsker. Den tyske Islandsekspedition, der flyvemæssigt stod som Medgaranter ved Stævnet, stillede i hele Ugen forud sine Svæveplaner til Raadighed, og med moderne Maskiner og Instrumenter fløj baade Oberstinden og Ljt. Rasmussen flere termiske Flyvninger med Opvinde paa indtil 4 m/Sek.

I Aarets sidste Maaneder er det lykkedes at bringe endelige Aftaler og Forretningsgang for Erhvervelse af tyske Tegninger og Licenser. Nu vi har disse Aftaler vil Teknikerne gøre alt for at følge Sagen op, men ingen maa glemme, at udvidet Flyvning baade i Krav og Midler er en meget stor Opgave, og det kan ikke tilraades at forcere eller prøve at slippe let til denne Form for Flyvning.

For at hjælpe sætter Unionen ind med blandt andet et Centralværksted, der hurtigst muligt skal overtage Hvervet som Indkøbscentral og efter Bygning af Planer — foreløbig en Schulgleiter — lægger ud med en Instruktionsgruppe under Unionens Instruktør.

Lad os arbejde stadigt og maalbevidst mod det dobbelte Maal, at dyrke en fornøjelig og karakterdannende Sport og samtidig ganske langsomt udkrystallisere den Forskole, Motorflyvningen og Landet har Brug for.

Fra Bestyrelsen: Et Glædeligt Nytaar.
H. Heinrich Nielsen.

*

UNIONEN anmoder Klubberne om i egen Interesse at faa det mest mulige ud af den af Berlingske Tidende og Svæveflyverunionen planlagte Foredragstourne, som vort særlige Medlem Oberstinde Harriet Førslev efter Anmodning har lovet at paatage sig. Det er sikkert allerede kommet Klubberne for Øre, at Oberstindens Film fra Tyskland er udover det almindelige herhjemme, og den fortjener den smukkeste Ramme, hvor den kommer frem. I Forbindelse med Oberstindens Foredrag vil der for alle Klubber være en enestaaende Lejlighed til i deres egen By at gøre et stort Fremstød for Svæveflyvningen.

*

PAA et Bestyrelsesmøde den 15. Januar 39 vil et meget vigtigt Punkt være Planlæggelsen af Lønstrup-Lejren 39. Da alle Bestyrelsesmedlemmer er indkaldt, beder vi om alle de Forslag og gode Idéer i Forbindelse med Lejren.

Beskrivelse af Slagelse Flyveklub's WIRESAKS

FRA Slagelse Flyveklub har vi modtaget nedenstaaende Billede, der viser en *Wiresaks*; som bekendt skal alle Svæveflyveklubber have en saadan Saks, og da vi finder Konstruktionen praktisk, anfører vi nedenstaaende en Beskrivelse af Apparatet.



Saksen er konstrueret som en Faldokse og kombineret med en Wirestyring, saaledes at Wiren hele Tiden holdes midt i Skæret.

Wirestyret er anbragt paa en vandretliggende Drejeskammel, saaledes at Trissen kan følge Wirens Bevægelser sideværts.

Trissen er udført i Støbejern og forsynet med to S.K.F.-Kuglelejer. Under Trissen er anbragt to tværsiddende Ruller til Støtte for Wiren.

Trissen stabiliseres af et Blylod, der er anbragt fornedent.

I Saksens Kæber er indlagt to Stykker »Bofors« Værktøjsstaal som Skær. Saksens Faldarm er forsynet med et Vægtlod af Bly, ca. 12 kg.

Faldarmen udløses fra Spillet's Førersæde, og kan laases for uvedkommende.

Saksen har ved Prøve vist, at den kan klippe 8 Stk. 3 mm Staalwire.

Optrækket lettes ca. 25 pCt., idet der næsten ingen Friktion bliver i en enkelt stor Trisse med Kuglelejer.

BESTEMMELSER FOR SVÆVEPLANER.

DE sidste endelige Bestemmelser for Svæveplaner og forskellige Forhold vedrørende begrænset Svæveflyvning.

Under Beskrivelsen af Schulgleiter 38, som Unionen anbefaler alle Klubber, findes de endelige Bestemmelser for Nybygninger af Stamer-Lippish og Dansk Svæveflyver Unions Skoleplaner.

Angaaende Gumpert G 2-Typen godkendes. Nybygning efter Unionens Indstilling.

Grunau 9 og andre nyere tyske Svæveplaner godkendes for fortsat Efterbygning.

Godkendelsesbeviser for Flyveledere er modtaget fra Luftfartstilsynet og udsendt til de respektive Klubber.

Det indskærpes Unionen og Klubberne, at de har Pligt til gennem Unionen at indberette om al ulovlig Svæveflyvning, og det maa anses for at være stridende mod vore Fællesinteresser at tolerere enhver Form for saadan Svæveflyvning. Ved Indberetning til Unionen vil denne efter løbende Tilladelse fra Luftfartstilsynet inden den videre Indberetning gerne stille sig til Raadighed overfor eventuelle Enkeltpersoner eller Klubber udenfor Unionen.

Det indskærpes samtlige Klubber i Unionen pr. 1. Jan. 39 paa alle Punkter at være i nøje Overensstemmelse med de ministerielle Bekendtgørelser. Med Hensyn til Spil kan intet Spil godkendes eller betragtes som godkendt uden at være forsynet med wire-saks. Slagelseklubben har paa dette Punkt ydet en stor Indsats ved Konstruktion af wire-Føring og Saks. Beskrivelse og Illustration findes hosstaaende. Saksen er prøvet og klipper med Lethed 6—8 dobbelt wire.

UNIONENS NYTAARSØNSKER.

EN Byggekontrollant for Sydjylland, en for Fyn og en for Bornholm En Sekretær, der foreløbig kan erstatte de to fraværende Bestyrelsesmedlemmer og ved disses Tilbagekomst kan overtage Propagandaarbejdet for Unionen. At Klubberne i større Udstrækning end hidtil vil benytte sig af den Ret, vi har til at skrive i »Flyv«, om alt vi har paa Hjerte. Vi kan ovenikøbet regne med pr. 1. Jan. 39 at faa endnu mere Plads i »Flyv« end hidtil. Medlemmerne over hele Landet kan roligt under Mærke eller under Navn skrive til Bestyrelsen om deres Ønsker i den Retning.

At samtlige Klubber maa faa rigtig mange passive Medlemmer og Glæde af deres Arrangementer for at vække

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

Interesse og skabe Muligheder for deres Klub.

De nødvendige Midler til Flyvemaskinestart af Svæveplaner.

Et Olympiadeplan til 1940 i Finland.

At en Ingeniør maa gøre Ret af den Mulighed, der ligger for en Akademiker, der gennem dansk-tysk Studenterudveksling vil studere i Tyskland med Svæveflyvning som Speciale.

FORRETNINGSGANGEN.

FOR at undgaa unødvendige Skrivrier for alle Parter vil Unionen gerne til Efterretning meddele:

Alle Henvendelser til Statens Luftfartstilsyn, Aeronautisk Selskab, Aero-Club von Deutschland maa sendes gennem Unionen, da baade disse Institutioner og andre altid, inden der tages Stilling til vedkommende Brev, ønsker Unionens Paategning.

Alle tekniske Spørgsmaal sendes fremdeles til Byggekontrollanterne, der ved Rekvisition i hvert enkelt Tilfælde skaffer Klubberne Tegninger til en Pris, der ligger meget under, hvad de ellers kan købes for. Unionen lader Ordre og Betaling gaa videre til Hr. Forlagsboghandler Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V., der derefter vil ekspedere Ordrene. Prisen for Tegningerne kan endnu ikke fastsættes, men nærmere Meddelelse vil antagelig kunne gives i *Flyv* Nr. 2. Denne Ordning gælder følgende tre Typer: Grunau 9 - Schulgleiter 38 - Grunau Baby II a.

*

UNIONEN udtrykker sin Tak for godt Medarbejderskab til Bestyrelsesmedlem Hr. S. Tscherning. Tscherning har anmodet om Tilladelse til at maatte udtræde af Bestyrelsen inden Repræsentantskabsmødet, da han ikke har Tid til Unionsarbejde i denne Vinter.

BESTYRELSEN har indtil Repræsentantskabsmødet paa Forslag af Formanden suppleret sig med Unionens Instruktør, Løjtnant Fritz Rasmussen, Lejren ved Værløse.

*

INGENIØR G. Hansen, Adr.: Øster Søgade 104, Øbro 735, har efter Anmodning fra Unionen lovet at paatage sig Arbejdet som Byggekontrollant for stud. polyt. C. Johansen, indtil denne atter er i Stand til at fungere.

*

SIDEN Udstedelsen af det første »A« Certificat, der indehaves af Willy Jensen og blev udstedt 2. Juni 33, er indtil 1. Jan. 39 udstedt ialt: 113 »A«, 37 »B«, 20 »C« og 7 »Overland-C«, de sidste i Tyskland.

*

FRA KLUBBERNE.

UDDRAG af Roskildeklubbens Rapport over Udstillingen den 10.—11, Dec. 3 i Roskilde.

Udstillingen aabnedes den 10. Dec. Kl. 14 af Reklamechef Bent Rom. Om Aftenen holdt Oberstinde Førslev sit udmærkede Foredrag om Svæveflyvning og Foredraget fik sit særlige festlige Præg derigennem, at det blev Premiæaften for Berl. Tid. og Unionens Film om Svæveflyvning.

Den 11. Dec. om Eftermiddagen, efter at Udstillingen havde været aaben fra Kl. 10, holdt Hr. S. Tcherning et Foredrag med Illustrationstavler om termiske Foreteelser. Oberstinden gentog sit Foredrag igen om Aftenen.

Udstillingen var i det hele taget en Succes, og særligt til Foredragene var der stort Besøg.

Hærens Flyvertropper havde venligst laant os forskellig Udrustning og Modeller af ældre Flyvemaskintyper.

Desuden havde vi gennem D. D. I. laant det meget interessante Instrumentbord og Førerrummet fra en moderne Trafikmaskine. Forskellige Firmaer havde velvilligst laant os andre Modeller og Flyverfotografier.

Ringen havde udlaant Gumpert G. 2, der satte et smukt Præg paa Udstillingen i Forbindelse med stu. polyt. Johansens Hytter 17 og et ubeklædt

Wolff Plan fra Køge. Klubben selv havde udstillet Stamer-Lippish ubeklædt og Planhalvdele til samme Plantype.

Klubben havde stor Glæde af Udstillingen, der af alle karakteriserede, som endog ualmindeligt godt arrangeret. Et lille Raffinement, Ing. G. Hansens radiostyrede Model, viste sig simpelthen at være en Sensation.

„AVIATOR“ - AALBORG



VI vil gerne en anden Gang give et Billede af, hvor vi i vort Propagandaarbejde sætter ind. Denne Gang sender vi blot et Billede af en Autobus, vi har faaet skænket af en Aalborgborger. Vi glæder os meget til at anvende den til Sommer til Transport til og fra Lønstrup, som jo ligger meget heldigt for os. Bussen kan paamonteres Tromle til Spilstart, men er først og fremmest beregnet til Personbefordring, da vi sikkert vil foretrække at lade Klubbens Planer blive i Lønstrup, fremfor at transportere dem frem og tilbage til Aalborg.

Vi har afholdt Skiveskydning og indtjent en temmelig god Sum, som vi

vil anbringe i et nyt Plan, der bliver det tredje.

Vi sender alle Unionskammerater de bedste Nytaarshilsener og Ønsker om, at Svæveflyvningen maa marchere stærk og støt fremover i det nye Aar.



»Aviators« Omnibus med paamonteret Tromle til Spilstart.

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør
Type V. 12

Instrumenter
Propeller
Flyverkameraer
Projektører
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S
Farvergade 15 Telefon C. 6395

FØRSTE BORNHOLMSKE MODEL- FLYVEKLUB STIFTET.

VED et Møde d. 4. November med modellflyveinteresserede fra Rønne blev der dannet en Modellflyveklub med følgende Bestyrelse: Formand: Carl Erik Qvortrup, Sekretær: Svend Mogensen og Kasserer: Erik Holm.

Klubben faar Lokaler i Rønne Kommuneskoles Sløjdsal. Der blev straks indmeldt 23 Medlemmer med ca. 25 Modeller. Da Klublokalet er gratis, blev Kontingentet fastsat til kun 25 Øre om Maanedet. Klubben er tilmeldt »M.F.«, og dens Adresse er: Carl Erik Qvortrup, Postbox 32, Rønne. —

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB

har afholdt Generalforsamling og valgt ny Bestyrelse; til Formand valgte Svend Aage Jensen, Frydensgade 30.

Klubben har været meget aktiv i den forløbne Sæson og afholdt mange vellykkede Flyvninger.

De mest byggede Modeller er: Gentsch: 4 under Bygning; Strolch: 2 Stk., 2 under Bygning; Grunau II: 1 lille og 2 store; Baby: 6 Stk., 3 under Bygning; F-J-2: 4 Stk., 2 under Bygning, F-J-1, 5 Stk.; 4 under Bygning; Winkten, Pumpfer.

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING I »FREDERICIA II«.

FREDERICIA II afholdt den 16. Nov. en ekstraordinær Generalforsamling, da to af Bestyrelsesmedlemmerne traadte ud af Ledelsen, nemlig Kassereren Hans Friis, der fratraadte paa Grund af manglende Tid, og Bibliote-

Dansk Modellflyver Forbund

karen Chr. Michelsen, der har meldt sig ud af Klubben.

For at faa en mere lempelig og lige- lig Arbejdsfordeling indenfor Bestyrelsen vedtog Generalforsamlingen at udvide denne til at omfatte 7 Medlemmer: Formand: Mogens Friis, Sekretær: A. Andersen, Kasserer K. Jepsen, Bibliotekar: Poul Jensen samt følgende Bestyrelsesmedlemmer: H. Btertelsen, S. Aa. Ladegaard og Chr. Nielsen.

Under Eventuelt forelagdes forskellige Forslag, som Bestyrelsen tog op til nærmere Behandling.

DANSK MODELFLYVEINDUSTRIS NYE TEGNINGER.

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI har vist sig at være et særdeles livskraftigt Foretagende, der stadigt udvikler sig. Dansk Modellflyverforbund har med Velvillie set paa denne Udvikling, da dets Medlemmer her har en velassorteret Modellflyveforretning at henvende sig til — samt, at man undgaar de Vanskeligheder, der er forbundet med at handle i Udlandet.

Vi har modtaget 5 af ovennævnte Firmas Tegninger til 3 Svævemodeller og to Motormodeller, der alle er konstruerede af Indehaveren, Hr. Svend Herborg. Tegningerne er lavel efter de bedste tyske Mønstre: letoverskuelige, gode Byggevejledninger og Flyveanvisninger er trykte paa Omslaget.

»Kometa« er en Balsasvævemodel med Halvkrop i Klasse X med en Spændvidde paa 45 cm. Den er egnet for Begyndere, da den er billig samt let og hurtig at bygge.

»Gloria« er en Overgangsmodel ogsaa i Klasse X med en Spv. paa 89.5 cm. Den har flad Krop og 2 Stabilisatorer. (Det er efterhaanden blevet meget moderne med 2 Sideror indenfor Modelkonstruktionen. Ideen er hentet fra de moderne tomotorede Flyvemaskiner, hvor man anvender ofte 2 Sideror for at faa bedre Udnyttelse af Propellernes Slipstrøm. (Saa Anvendelse af dobbelte Stabilisatorer i Svævemodeller og enmotorede Motormodeller er lidt misforstaaet.) »Gloria« synes at have mange Træk fælles med SV-H 1, der er konstrueret længe før. SV-H 1 er nu udkommet i en ny og bedre Tegning end før. Den er nu mere overskuelig og klar. SV-H 1 er endnu Indehaver af den absolute

Danmarksrekord for størst Distance paa 9050 m.

For Begyndere med Motormodeller er »Kolibri« egnet. Det er en Balsakonstruktion paa 45 cm i Spændvidde. Den er en Mellemting mellem en Stokmodel med Finne og en Halvkropmodel, saa om den er i Klasse I eller II er et Spørgsmaal. Forskellen mellem »Kolibri« og »Ørnen«, der tidligere forhandles af Firmaet er diminuativ.

For lidt viderekomne Motormodelbyggere er der »Mercur«, der er en Firkantkropmodel, Fagkonstruktion, 2 Sideror. Balsa og Albachi anvendes. Med en Spændvidde af 99.5 cm er den i Klasse IV. Propellen er tegnet i saa mange Enkeltheder, at Vanskelighederne ved dens Fremstilling er blevet meget mindre.

Anvendelsen af Ordet Flugt overalt i Stedet for Flyvning virker lidt forældet.

GLOBUS AERO KLUB.

ONSDAG den 30. November afholdt Globus Aero Klub sit fjerde Globus Møde i Klubbens nye, store Klublokaler paa Onsgaards Tværvej 6 i Hellerup. Der mødte ialt 65 Medlemmer og Gæster, og efter at Formanden, Evald Hansen, havde budt alle hjertelig Velkommen og fortalt om Klubbens Fremtid, gav han Ordet til Foredragsholderen, Hr. Knud Flensted Jensen, der holdt et interessant Foredrag med Lysbilleder om Modellflyvning. Det blev honoreret med varmt Bifald. Efter dette var Ordet frit, og Aftenen sluttede med at Formanden for Forbundet, Sven Wiel Bang, fortalte om, hvad 1939 vilde bringe af Modellflyvning.

Globus Aero Klub, der er Landets største Modellflyveklub, har nu 86 Medlemmer, hvoraf de 56 er aktive, Klubbens Mødelokale kan rumme over 100 Mennesker, saa der er endnu Plads til nye modellflyveinteresserede Medlemmer. Henvendelse sker til Formanden, Evald Hansen, i Klubben hver Mandag Aften efter Kl. 19,30.

Per Weishaupt, Odense Modellflyveklub, skriver: R. X. I., 75 cm Spændvidde, er en ualmindelig god Motormodel, allerede den første Dag slog den de to hidtil gældende Danmarksrekorder. Det bedste og mest komplette Byggesæt der findes.

Pris: 5 Kr. + Porto.

Faaes kun hos:
Model Materiale, Tarm, Jylland.

Modellflyvere — køb i Specialforretningen!

Af vore Byggesæt fremhæves særligt:

GLORIA

Svævemodel — Spændvidde: 89½ cm
Med Tegning Kr. 4.10 - Uden Tegning Kr. 3.25

MERKUR

Motormodel — Spændvidde: 99½ cm
Med Tegning Kr. 7.50 - Uden Tegning Kr. 6.35

SV-H I

Record-Svævemodel — Spændvidde: 149 cm
Med Tegning Kr. 6.85 - Uden Tegning Kr. 4.85

BEMÆRK:

Alle vore Byggesæt leveres
fuldstændig komplette!
Forlang gratis illustreret Katalog.



Modellflyveklubbernes Indkøbscentral

NYE REKORDER.

TRODS Vinteren er der Landet over blevet sat eller forbedret adskillige Rekorder, og det synes som om der nu endelig er kommet rigtig Konkurrencelyst blandt Klubberne.

Klasse III:

Jordstart 5,1 Sekund, sat af Hans Erik Hansen, OM-F, med en F. J. 3 den 27. Nov. Ingen gl. Rekord. H. E. Hansen vandt hermed 50 Kr., udsat af »Illustreret Familie-Journal«.

Rekorden blev den 10. Dec. sat op til 25,2 Sekunder af Carl Harder Carlsen med en Model af samme Type. Samtidig opstillede Carlsen, der er Medlem af Als Model-flyveklub, en Jordstartrekord paa 88 m.

Den 6. Dec. havde Carlsen sat Haandstartrekorden op til 33,4 Sekund med samme Model. Den gamle Rekord tilhørte Hans Erik Hansen, OM-F, og var paa 27,1 Sekund. Den var sat med en Selvkonstruktion.

Klasse IV:

Den 27. Nov. slog Per Weishaupt, OM-F, to Distancerekorder med en R.X. 1. I Jordstart opnaaedes 120 m og i Haandstart 275 m. Det var første Dag, at han fløj med Modellen.

De gamle Rekorder tilhørte ogsaa Per Weishaupt og var sat med en Gloria.

Klasse V:

Her har Per Weishaupt Pritschow hidtil været eneraadende.

Den 27. Nov. slog Indehaveren af den absolutte Danmarksrekord for Motormodeller, P. Kuniss fra »Hawk«, imidlertid den første af de fem Rekorder, der er besat i Klassen. Han satte med en Selvkonstruktion Jordstartsrekorden op fra 18 til 41,2 Sekunder. Planbelastningen for hans Model var 10,4 Gram pr. Kvadratdecimeter medens Pritschow'en har 18,9.

Alt for Modelflyvere.

16 Aars Erfaring.
Stor Prisliste sendes gratis.

Helge Nielsen,

Guldbergsgade 724, Kbhvn N.

Klasse XIV:

Fredericia II kom først i Kapløbet om at forbedre de to smaa Rekorder i denne Klasse. Med en K.S., S. 3 fløj Formanden for F.II. Mogens Friis, den 11. Dec. en Tid paa 1 Min. 20 Sek. og en Distance

paa ikke mindre end 950 m. H. Knudsen fra OM-F havde med en Pause 712 Storch de gamle Rekorder paa 7,4 Sekunder og 47 Meter. Distancerekorden er altsaa tyvedoblet.

GYLDIGE DANMARKSREKORDER PR. 18. DECEMBER. 1938

(NB. Der er endnu ingen Rekorder sat for Sæmodeller (d) og Højde (f). a er Jordstart, b Haandstart, c Højstart og e Hastighed. S betyder Selvkonstruktion.)

Absolutte Danmarksrekorder:

Klasse	Indehaver	Klub	Model	M.	Tid S.	Distance m	Hastigh. m Sek.
A	P. Kuniss	Condor	Climb (S)	1	33,0		
B	P. Weishaupt	OM-F	Pritschow			380	
C	P. Weishaupt	OM-F	Pritschow				7,18
D							
E	Ole Holten	Globus	Grosse W.	35	52,2		
F	Sv. Herborg	Skjern	S. V. — H. 1			9050	

Klasserekorder Motormodeller:

1a	H. Schrøder	Hawk	HS 47 (S)		24,4		
1b	H. Schrøder	Hawk	HS 47 (S)	1	27,0	140	
2a	H. Schrøder	Hawk	HS 52 (S)		27,4		
2b	P. Kuniss	Condor	Hurricane (S)	1	13,4		
2b	P. Weishaupt	OM-F	Baby			47	
3a	C. H. Carlsen	Als	F.J.3.		25,2	88	
3b	C. H. Carlsen	Als	F.J.3		33,4		
3b	H. E. Hansen	OM-F	Komet (S)			267	
4a	P. Kuniss	Condor	Climb (S)		54,0		
4a	P. Weishaupt	OM-F	R.X.1			120	
4b	P. Kuniss	Condor	Climb (S)	1	33,0		
4b	P. Weishaupt	OM-F	R.X.1			275	
5a	P. Kuniss	Hawk	S.		41,2		
5a	P. Weishaupt	OM-F	Pritschow			76	
5b	P. Weishaupt	OM-F	Pritschow		43,7	380	
5c	P. Weishaupt	OM-F	Pritschow				7,18
6, 7, 8 og 9: ingen Rekorder.							

Klasserekorder Svævemodeller:

10b	M. Friis	F. II.	Pimpf	1	15,8		
10b	H. Ploug	OM-F	Knirps			250	
10c	E. Willumsen	Globus	W.16 (S)	2	59,1		
10c	J. A. Larsen	Arrow	S.			1150	
11b	K. Jensen	Svalen	S. V. — H. 1.	1	54,5		
11b	P. Jensen	F. II	Baby			720	
11c	Sv. Herborg	Skjern	S. V. — H. 1.	8	57,6	9050	
12b	O. Madsen	OM-F	Storch	3	42,2		
12b	M. Friis	F. II	Gentsch			1110	
12c	Ole Holten	Globus	Gr. Winkler	35	52,2	5000	
13b	P. Weishaupt	OM-F	Kiek-Ente		4,3	16	
14b	M. Friis	F. II	K.S./S.3	1	20,0	950	

Odense Model-Flyveklub har flest Rekorder (14) og følges af Hawk og Fredericia II samt Globus med hver 5.

Per Weishaupt har flest Rekorder som Enkeltperson, nemlig 11, og følges af P. Kuniss med 5 og H. Schrøder, O. Holten og M. Friis med hver 4.

NYT FRA ALLE LANDE

AMERIKANSKE FLYVEMASKINER TIL ENGLAND

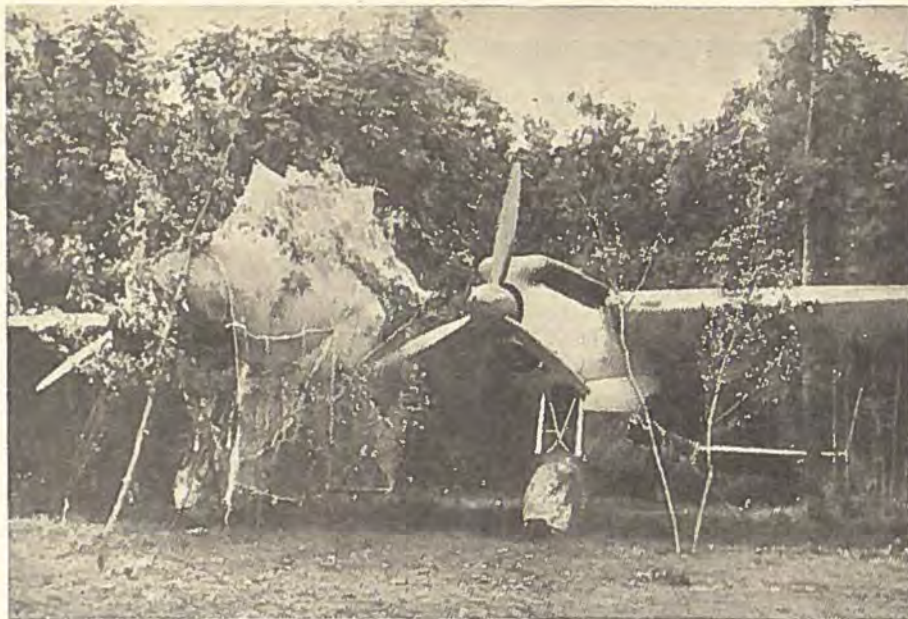
I Perioden fra 1. November 1938 til 31. Decbr. 1939 vil *Lockheed Aircraft Corporation* i Kalifornien have fuldt op at bestille med Afleveringen af 200 Bombeflyvemaskiner til det engelske Luftministerium. Produktionen lægges an paa at kunne levere 18 til 20 Maskiner pr. Maaned. Samtidig med har Firmaet Ordre fra U. S. A. Flyverkorps, den hollandsk-ostindiske Regering, British Airways m. fl. De foreliggende Ordre andrager et Beløb paa ca. 150 Mill. Kroner.

FJEDRENDE LANDINGSHJUL

DE fleste moderne Understel med saakaldte teleskopiske, fjedrende Ben, maa saa at sige fremstilles til hver enkelt Flyvemaskinetype. Ved det nye Dowty Landingshjul, der fremstilles af *Aircraft Components Ltd.*, kan dette undgaas, hvorved der opnas en høj Grad af Standardisering. Affjerdingsanordningen er anbragt paa selve Hjulnavet, og det nye Dowty Hjul, med Hjulbremse og indbygget Affjerdingsanordning, leveres i fire Størrelser til en Flyvemaskinevægt fra 3000 kg til 12.000 kg. Paa hosstaaende Billede ses det, hvorledes Understelsstiveren er fastgjort til Affjerdingsanordningens Arm. Der har allerede været foretaget en lang Række vellykkede Forsøg under Ledelse af Ekspertter fra det engelske Luftministerium.



»Dowty« affjedrende Landingshjul



VI bringer her et interessant Billede fra de tyske Flyveanøvrer ved Wien. Paa de interimistiske Feltflyvepladser gør man alt muligt for at

skjule de opstillede Flyvemaskiner, og Billedet viser, hvorledes en tomtoret, let Bombemaskine er anbragt inde mellem Træerne og skjult af Grene.

JUNKERS FLYVEMASKINER I 40 LANDE

PAA den nylig afsluttede Pariserudstilling gav Junkers Stand en Del Oplysninger om Junkers Maskinernes enorme Udbredelse. Bl. a. fik man at vide, at der i Øjeblikket findes 272 Junkers-Trafikflyvemaskiner fordelt over 40 Lande. Tilsammen kan denne Flaade transportere ca. ½ Million Tons Nyttelast eller ca. 5.6000 Passagerer. Samtidig oplystes det, at Junkers Dieselmotor Juno 205 i Perioden 1934 til 1938 havde været med til at gennemføre 120 Oceanflyvninger, heraf 50 Flyvninger over det nordlige Atlanterhav.

AEROTJANST i Malmø, der efterhaanden har oparbejdet en stor Forretning i Salg af Flyvemaskinetilbehør af saa at sige enhver Art, har udsendt et meget omfangsrigt Katalog, der ogsaa omfatter mange smukke Souvenir-Genstande saasom Askebægre med Flyvemaskinemodeller, Lædervarer med Flyveremblemer m. m.

AMERIKANSK FLYVEMASKINE PAA PARISERUDSTILLINGEN

UNITED AIRCRAFT havde paa sin Stand i Grand Palais en Vought V-156 tosædet Bombemaskine, udstyret med en Pratt & Whitney Twin Wasp Junior Motor. Det er et lavvinget Monoplan. Efter Udstillingen foretog Maskinen en Række Demonstrationsflyvninger for de franske Militærautoriteter.

MARIEHØNS SOM PASSAGERER

LUFTTRANSPORTEN hjælper Viden-skaben, og i dette Tilfælde drejer det sig om de store Annanas-Plantager paa Hawaii, der ødelægges af en Skjoldlus-Form (Uldlus eller Kaffe-lus). Det samme skadelige Insekt har hærget Kaffeplantagerne i Kenya-Kolonien (Østafrika), og under Bestræbelser for at komme Ondet til Livs fandt man, at de kunde holdes nede af Mariehøns. Man lod derefter nogle Kasser med levende Mariehøns transportere ad Luftvejen til Alexandria, hvorfra de gik videre med Imperial Airways Rute til Hongkong og derfra med Pan American Airways til Honolulu, alt i alt en Transport paa ca. 20.000 km. Ved Ankomsten til Honolulu var Mariehønsene i bedste Velgaaende, hvorefter de blev sluppet løs til Angreb paa Annanas-Plantagernes Skjoldlus.

SHELL-FØRER FOR FLYVERE

FLYV har faaet tilsendt en udmærket lille Bog, der hedder »Shell-Führer für Flieger«, og paa sine 268 Sider giver den en lang Række værdifulde Oplysninger om Flyvemotorer og deres Konstruktion; alle eksisterende tyske Flyvemaskinetyper og deres Data; Lufthavne og deres Beliggenhed; Organisationen af det tyske Civilflyvevæsen m. m. Der er en Mængde Illustrationer.

HVORDAN FLYVER MAN?

Oversat og bearbejdet af Kapt. John Foltmann

Danmarks flyveinteresserede Ungdom har hidtil savnet en Bog, der paa en populær og letfattelig Maade klarlægger alle Flyvningens Problemer; men den er kommet nu og hedder: „Hvordan flyver man?“. Denne Bog er et veritabelt Flyvekursus, som enhver — uden de mindste Forkundskaber — vil kunne forstaa, ikke mindst paa Grund af de mange — ca. 400 — glimrende og videnskabelig korrekte Tegninger i Bogen

„Hvordan flyver man?“ er oversat til 8 Sprog og er solgt i ca. 160.000 Eksp. foruden et russisk Oplag paa 100.000 Eksp. Den italienske Stat vil bruge den som Lærebog for de italienske Militærflyvere. For alle, der vil lære at flyve, kan denne Bog anbefales som **Lærebog**.



En af de ca. 400 Illustrationer i „Hvordan flyver man?“

„Hvordan flyver man?“ koster Kr. 6,75 heftet og Kr. 12,75 i Vælskbind.

For at interesserede kan faa Lejlighed til yderligere at uddybe Stoffet, har Forlaget startet en **Studiekreds** i Teknologisk Institut med Kaptajn Foltmann og andre Eksperter som Ledere. For Deltagelse betales Kr. 6,—.

Lad Deres Boghandler vise Dem „Hvordan flyver man?“, og hvis De vil deltage i Studiekredsen, kan Boghandleren tilmelde Dem. De kan ogsaa selv gøre det ved at ringe til C. 14.282, Lokal 1, eller skrive til:

CHR. ERICHSENS FORLAG - SJÆLEBODERNE 4, K.

GAVEBØGER for den flyveinteresserede Ungdom:

DANSK FLYVNINGENS HISTORIE

Dette store, smukt illustrerede Værk paa 385 Sider sælges nu til nedsat Pris. Oprindeligt kostede Bogen Kr. 10.00 men sælges nu for

Kr. 3.50

Frank A. Swoffer:

LÆR AT FLYVE

En praktisk Lærebog i Flyvningens Teori skrevet i en hurtig og letfattelig Form. — 39 forklarende Illustrationer giver Bogen yderligere Interesse for Flyvere og flyveinteresserede.

Kr. 3.50



fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

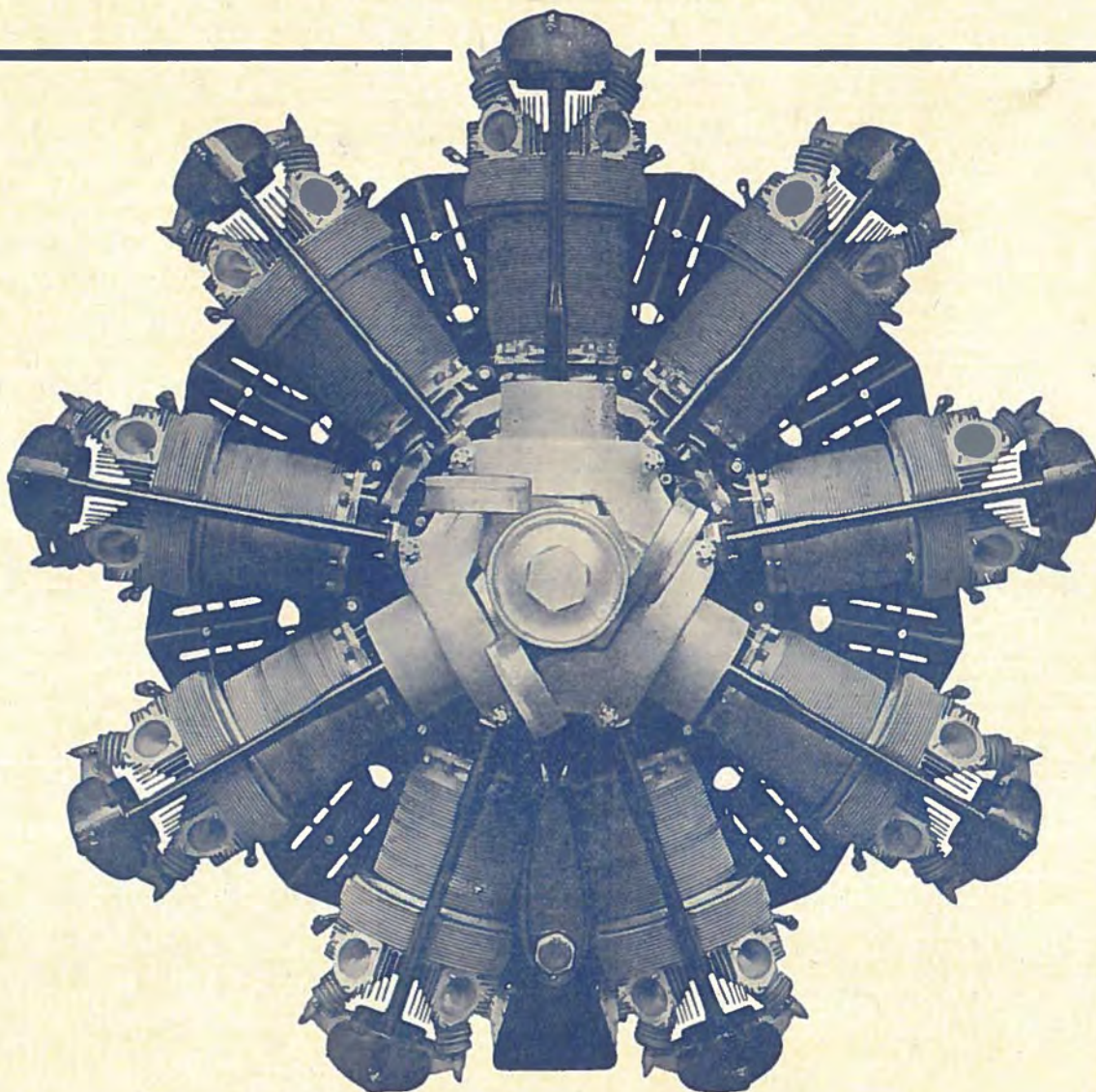


VESTERBROGADE 60. MEZZ

TELEFON 13404 - GIRO 23824

„BRISTOL“ PEGASUS FLYVEMOTORER

Stor Kraft, ringe Vægt



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer har et enestaaende gunstigt Forhold mellem Hestekraft og Vægt og forener stor Ydeevne med den Driftsikkerhed, som er karakteristisk for alle »BRISTOL« Motorer. For Eksempel vejer Pegasus XXII kun 466 kg, og den yder i Starten 1010 B.H.K.

THE BRISTOL AEROPLANE

Bristol

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

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

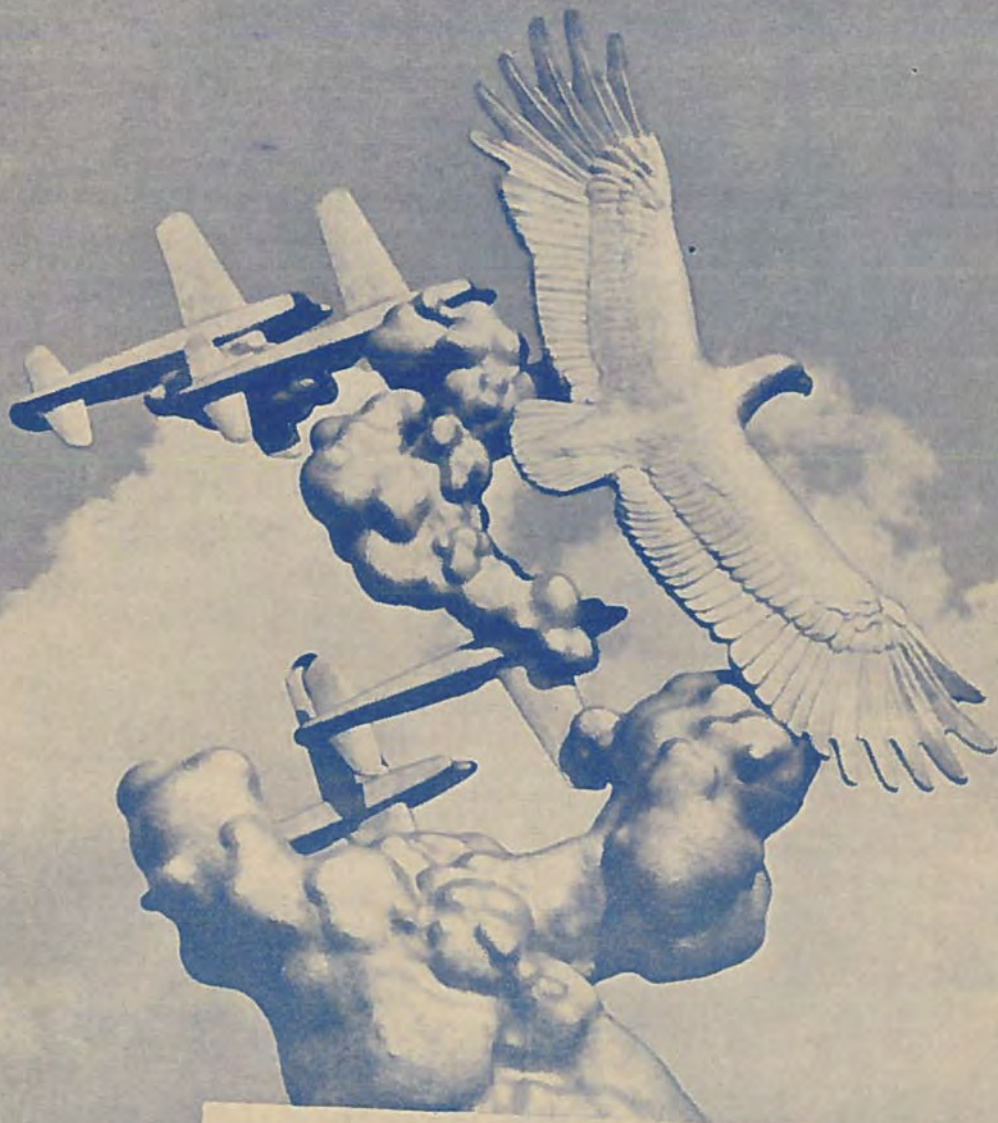
Officielt Organ for
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab
Redaktion: J. Foltmann og E. Lærum
Ans overfor Presseloven:
Ejvind Christensen

EJVIND CHRISTENSEN
BOOTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 2

**D. D. L.s INDSATS FOR DANSK FLYVNING
I Snestorm over Skotlands Bjerger**

**Med Svæveplan fra Nord- til Sydtyskland
STOR MODELFLYVEKONKURRENCE**

35 ØRE

32 SIDER

1939 - 12. Aarg.

KLUBADRESSER

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.

Vesterbrogade 2 E, Kbhvn. V. Tlf. C. 7220.
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Eneerrepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE (tilsl. D. K. D. A. S.).

Fmd.: Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB (tilsl. D. K. D. A. S.).

Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongsgade 70, Esbjerg.

AALBORG FLYVEKLUB.

Fmd.: A. Schiøttz-Christensen, Nytorv 5.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Fmd.: A. T. H. Ohrt, Blegdamsvej 88.

CUB-FLYVEKLUBBEN »ACTIVE«.

Fmd.: Ib Kroyer Christensen, Omøgade 24, Kbhvn. Ø.

DANSK MODELFLYVERFORBUND.

Fmd.: Sven Wiel Bang, Gardes Allé 4¹, Hellerup.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION (tilsl. D.K.D.A.S.).

Fmd.: Kaptajn H. Nielsen, Østbanegade 9, København Ø., Telf. Central 9930.

SVÆVEFLYVEKLUBBER TILSLUTTET DANSK

SVÆVEFLYVER UNION:

AARHUS FLYVEKLUB.

v/Hr. Leo Kærnaa, Skolebakkel 11, Aarhus.

BORNHOLMS SVÆVEKLUB.

v/Hr. A. Quistgaard, Shell Park, Ronne, Bornholm.

DANSK LUFTSPORT.

v/Hr. K. Thorek, Andersen, Nansensgade 21, Kbh. K.

ESBJERG SPORTS FLYVEKLUB.

v/Hr. H. Holm, Skolegade, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.

v/Hr. J. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.

KALUNDBORG FLYVEKLUB.

v/Hr. J. A. Jacobsen, V. Havnev., Kalundborg.

KOLDING FLYVEKLUB.

v/Hr. W. Chr. Jensen, Drejersvej 3, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Johs. Andreasen, Stormollevvej 24, Køge.

KØBENHAVNS SVÆVEFLYVERKLUB.

Dybbølsgade 11, Kbh. V.

NÆSTVED FLYVEKLUB.

v/Hr. H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

RINGSTED FLYVEKLUB.

v/Hr. Knud Andersen, Sndergade 5, Ringsted.

ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Borge Johansen, Københavnsvej 63, Roskilde.

SILKEBORG FLYVEKLUB.

v/Hr. Lærer J. Andersen, Engesvang.

SLAGELSE FLYVEKLUB.

v/Hr. H. Grauengaard, Gækkelundavej 7, Slagelse.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.

v/Hr. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN« af 1936.

v/Hr. R. Keller, Keplersgade 17, Kbh. S.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »1938«.

v/Hr. Sv. A. Tonnersen, Australlensvej 34, Kbh. Ø.

SVÆVEFLYVEGRUPPEN »RINGEN«.

v/Hr. Ing. G. Hansen, Ø. Søgade 104, Kbh. Ø.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.

v/Hr. V. Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

VARDE FLYVEKLUB.

v/Hr. J. B. Lonborg, Stausvej 8, Varde.

VORDINGBORG SVÆVEFLYVERGRUPPE.

v/Hr. Hans Axel, Vordingborg.

VÆRLØSE SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Poul Vigenberg, Værløse St.

DANSK MODELFLYVER FORBUND.

M. F.

Bestyrelsen:

Formand: SVEN WIEL BANG, Gardes Allé 4, Hellerup.
Henv. ang. Indmeldelser i M. F.

Næstformand og Propagandaleder: JOHANNES THINESSEN, Flinsens Allé 29, Odense.
Henv. ang. alle Meddelelser til Flyv og Flyvebladet.

Sekretær: HENNING SCHRÖDER, Helleruplunds Allé 11, Hellerup.
Henv. ang. Klubdannelser samt særlige Spørgsmaal.

Kasserer: JOHAN STÖCKEL, Hambroes Allé 21, Hellerup.
Henv. ang. Udbetalinger samt Udlevering af Emblemer.

Bestyrelsesmedlem og Rekordprotokolfører: PER WEISHAAPT, Hunderupvej 105, Odense.
Henv. ang. Anerkendelse af Rekorder.

MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:

»AIR-SPEED« AABYHØJ.

Fmd.: Jørgen Lindgren, Aabyhøj.

ALS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

FREDERICIA II.

Fmd.: Mogens Friis, Fælledvej, Fredericia.

GLOBUS AERO KLUB.

Fmd.: Evald Hansen, Sofievej 12, Hellerup.

GRENAA MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: S. M. Jensen, Storegade 18, Grenaa.

LANGELANDS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Sv. T. Geil, Løhals, Langeland.

MODELFLYVERNES AMAGER KLUB.

Fmd.: Istvan Tevely, Syriensvej 32, Kbhv. S.

MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«.

Fmd.: Erik Sørensen, Gl. Landevej 14, Roskilde.

MODELFLYVEKLUBBEN »CIRRUS«.

Fmd.: Ole Holten, Krogvej 22, Holte.

MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«.

Fmd.: P. Christiansen, Sabroesvej 10, Helsingør.

MOTORMODEL-KLUBBEN »HAWK«.

Fmd.: Henning Schröder, Helleruplunds Allé 11, Hellerup.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«.

Fmd.: Orla Mortensen, Viborggade 6, Hobro.

MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.

Fmd.: Aage Due Jensen, Aakjærs Allé 12, Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »AABENRAA«.

Fmd.: Walther Jensen, Logumklostervej 150, Aabenraa.

NYKØBING MODELFLYVEKLUB, NYKØBING J.

Fmd.: Ewald Nielsen, Nykøbing J.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

Fmd.: J. Nissen, Hjallesøvej 121, Odense.

RIBE MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Johan Kastrup, Kongensgade 6, Ribe.

RØNNE MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: C. E. Qvortrup, Ronne, Bornholm.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Sv. Aa. Jensen, Frydensg. 30, Silkeborg.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Svend Herborg, Kjærs Allé 14, Skjern.

VALBY MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Jørgen P. Frederiksen, Mellemtoftevej 8, Valby.

MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:

AALBORG MODELFLYVEKLUB.

v/ Alf Houlberg, Fredericiagade 18, Aalborg.

KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.

Fmd.: Knud Boje, Muusegaard, Kerteminde.

MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«.

Fmd.: O. Sørensen, Algade 57, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.

v/ Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: J. Skjødsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Bøcker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.

Pilestræde 34, Kbhva. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.

Politikens Hus, Kbhva. K.



TIGER ENGINES

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD
COVENTRY ENGLAND

AS475



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:

INTAVA Flyvebenzin
INTAVA Ethyl Flyvebenzin
INTAVA Brændselsolie
til Flyvemotorer

Smørelser:

INTAVA Red Band 100
INTAVA Green Band 120
INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippesjæft - INTAVA Instrumentelle - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

SMAA INSTRUMENTER
FOR SPORTSFLYVNING OG SVÆVEFLYVNING
ASKANIA-WERKE A.G. - BERLIN-FRIEDENAU
REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON: CENTRAL 6806 - 6807

„CELOSIE“

(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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

DET OFFICIELLE ORGAN FOR

Nr. 2

Februar 1939

12. Aargang

Det
Kongelige
Danske



Aero-
nautiske
Selskab



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND



Danske Privatflyvere

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



I Redaktionen:
Kaptajn J. FOLTMANN
Kaptajn ERIK LÆRUM
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af «FLYV»s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Det Danske Luftfartselskabs Indsats for dansk Flyvning

AF KNUD LYBYE

D. D. L. begyndte at drive regelmæssig international Rutefart saa tidligt som i 1921 — først Ruten København—Malmø—Warnemünde med Sømaskine, og kort Tid efter aabnede Selskabet ogsaa en Rute imellem København og Hamburg med Landflyvemaskine.

Det varede imidlertid ikke længe, før udenlandske Selskaber begyndte at paaføre D. D. L. en alvorlig Konkurrence paa Ruterne — navnlig paa Hamburg-Ruten — og for at undgaa de skadelige Følger af Konkurrencen enedes Selskaberne om at samarbejde, eller som det kaldes i internationalt Luftfartssprog »at flyve i Pool«.

At flyve i Pool vil sige, at hvert Selskab udfører Halvdelen af Flyvningen, eller hvor der er 3 Poolpartnere, hver en Trediedel af Flyvningen, og alle Indtægterne gaar i en fælles Pulje, der senere fordeles imellem Poolpartnere i Forhold til hvert Selskabs Kilometerpræstation.

Fordelene ved en saadan »Poolflyvning« er jo indlysende. Krig koster altid Penge, og det er jo saadan, at et Luftfartselskab har størst Muligheder for at skaffe sig Ladning i sit Hjemland. Hvis to Luftfartselskaber derfor arbejder uafhængigt af hinanden, vil de begge flyve med fyldte Maskiner paa Udturen og tomme hjem, medens man ved et Samarbejde vil kunne fylde een Ma-

skine i begge Retninger og dermed opnaa en bedre Økonomi.

Hvert Luftfartselskab gør jo saa Propaganda i sit Hjemland, og der kan paa den Maade opnaas en langt større Effektivitet af de Midler, der er til Raadighed for Propagandaformaal, end hvis hvert Selskab skal sprede Propagandaen over to Lande.

Trods disse Forholdsregler mod en usund Konkurrence, er der dog meget stor Forskel paa, hvor meget Flyvning hvert enkelt Luftfartselskab kan paatage sig, og en afgørende Indflydelse paa dette Forhold har navnlig de Subventioner, som Selskaberne modtager af deres respektive Regeringer.

I denne Henseende har D. D. L. altid været betydelig daarligere stillet, end de fleste udenlandske Luftfartselskaber, og selv nu efter at Selskabet har faaet forbedret sine Subventionsbetingelser, nyder Selskabet ikke saa stor økonomisk Støtte fra det offentlige, som f. Eks. vore Nabolande.

Det varede derfor heller ikke længe, før D. D. L. — til Trods for at Selskabet var med i den internationale Lufttrafik paa et meget tidligt Tidspunkt — sakkede agterud i Konkurrencen med f. Eks. det hollandske, det tyske og det svenske Luftfartselskab.

I 1926 havde Selskabet — hoved-

sagelig som Følge af daarlige Trafikresultater paa en Rute København—Hamburg—Köln — opbrugt saa stor en Del af sin Aktiekapital, at en Rekonstruktion var nødvendig.

Ny Kapital blev tegnet — navnlig ved det Østasiatiske Kompagni og Statens Hjælp, og da Selskabet atter genoptog Rutedriften saa det sig af Konkurrencehensyn tvunget til at træffe en Ordning med det svenske og hollandske Luftfartselskab, hvorefter Trafikken paa England, Holland, Belgien og Frankrig blev reserveret det svenske og det hollandske Selskab, medens D. D. L. fik Eneret paa Trafikken paa Hamburg og Berlin, samt den Trafik, der over disse Byer gik til andre tyske Byer og Schweiz, Italien, Polen og Sydøst-Europa.

Den Andel, der ved denne Ordning tilfaldt D. D. L., maatte betegnes som den »tynde Ende«, men det var den Pris, Selskabet maatte betale for at faa fredelige Forhold at arbejde under, og det var absolut nødvendigt for D. D. L. at faa Arbejdsro i et Par Aar, saaledes at Selskabet atter kunde komme til Kræfter. Ruterne København—Hamburg og København—Berlin blev derfor i de følgende Aar D. D. L. Hovedlinier.

København—Berlin maatte flyves via Lübeck, da Ruten blev drevet med 1-Motors Landluftfartøjer, og man af Sikkerhedshensyn ønskede at overflyve Østersøen paa det smalleste Sted — det er ved Rødby Havn—Fehmern, hvor der kun er 18 km fra Kyst til Kyst.

Man blev hurtig klar over, at Berliner-Ruten indeholdt de største Muligheder, og Selskabet besluttede sig derfor til at sætte al Kraft ind paa at oparbejde denne Rute.

Maaden denne Opgave blev grebet an paa var, at D. D. L., saa snart der var Raad til det, anskaffede store 3-Motors Fokker F. XII Maskiner og overtalte Lufthansa — der var Partner i Ruten — til ogsaa at indsætte moderne flermotors Maskiner paa Ruten.

Foruden at Fokker F. XII Maskinerne var godt 50 km hurtigere i Timen end Fokker F. VII Luftfartøjerne, som hidtil havde været brugt, opnaaede man den meget betydelige Forbedring, at man med de 3-motors Maskiner kunde gaa direkte Kurs og undgaa Omflyvningen via Lübeck. Derved sparedes lige ved 100 km Flyvning, og Flyvetiden imellem København og Berlin kunde reduceres fra 3¼ til 1¼ Time — en Flyvetid, der med Selskabets nye Condor-Maskiner er reduceret med yderligere ½ Time, saaledes at den 380 km lange Flyvning nu kun tager 5 Kvarter.

De Trafikresultater, der opnaaedes paa Berlinerruten, var saa tilfredsstillende, at D. D. L. et Par Aar efter følte sig stærk nok til over for A. B. Aerotransport og det hollandske Selskab at forlange de trufne Aftaler om Trafikfordelingen revideret.

Mod dette Maal var der systematisk arbejdet lige siden Aftalerne blev indgaaet, hver Gang der tilbød sig en Lejlighed, og Selskabets Krav var nu blevet saa stærkt underbygget med Argumenter, at det svenske og det hollandske Luftfartselskab saa sig nødsaget til at give efter, og den 1. Oktober 1935 fik D. D. L. endelig sit Ønske opfyldt og blev optaget i Trafikken imellem København og Amsterdam.

*

Der er dog det ejendommelige Forhold inden for Luftfarten, at selvom Selskaberne ligger i skarp Konkurrence og i Strid paa mange Punkter, samarbejder de i bedste Forstaaelse paa andre Omraader.

Dette gælder f. Eks. den saakaldte »Bodenorganisatiion« eller Markorganisation. — Markorganisationen omfatter selve Stationstjenesten — saasom Ekspedition af Luftfartøjerne og Passagerer, Post og Fragtgods.

Endvidere Omnibuskørsel og teknisk Hjælp i Tilfælde af Reparationer eller Eftersyn af Luftfartøjerne.

Disse Funktioner udfører D. D. L. for samtlige de Luftfartselskaber, der

beflyver København, og selv i Perioder, hvor Bølgerne — Luftfartselskaberne imellem — har gaaet højest, har Tilliden imellem Selskaberne været saa stor, at de har turdet betro hinanden saa vigtige Hverv som Salg af Billetter og Pladsreservationer til Maskinerne.

Naar dette har kunnet lade sig gøre, er Grunden, at Luftfartselskaberne følger det Princip, at Kundens Ønske altid er det afgørende. Alle Rejsemuligheder bliver forelagt Passageren, naar han henvender sig til Luftrejsebureauet for at bestille sin Billet, og han kan saaledes træffe sit Valg, og der lægges ikke i nogen Maade Pres paa ham for at faa ham til at vælge det ene Selskab fremfor det andet.

Et saadant Samarbejde hjælper selvfølgelig i høj Grad med til at begrænse Driftsomkostningerne — fremfor at hvert Luftfartselskab skulde være tvunget til at oprette egen Ekspedition og Salgsorganisation i alle de Byer, Selskabets Luftfartøjer anflyver.

Hvis man nu ikke havde en saadan Ordning, maatte der være 5—6 Luftfartskontorer i hver Storby — et for hvert Selskab, der opretholder en Trafik paa Byen — og de stakkels Passagerer vilde aldrig vide, til hvilket af de mange Kontorer, de skulde henvende sig for at faa arrangeret deres Returrejse.

*

I December 1937 udvidede D. D. L. sin Aktiekapital og bestilte nye, store og hurtiggaaende Luftfartøjer, der er fuldt paa Højde med — om ikke foran — det Materiel, der benyttes af de udenlandske Luftfartselskaber, der beflyver København.

Dermed skiftede egentlig hele Billedet for D. D. L., og der aabnedes os Muligheder for en videre Udvikling af Rutenettet.

Forholdet er jo nemlig det, at for at blive optaget som fuldgyldig Partner i en Luftfartspol, er det nødvendigt, at man har jævnbyrdigt Materiel. Hvis man ikke har det, vil den

paagældende Poolpartner komme til at virke som en Klods om Benet paa de andre Deltagere, bl. a. fordi Fartplanen for en Rute altid maa tilrettelægges efter den langsomste af de Luftfartøjer, der skal deltage i Beflyvningen af Ruten.

Der er saa megen Rimelighed i dette Ræsonnement, at det er vanskeligt at kæmpe derimod, og indtil D. D. L. fik sine konkurrencedygtige Maskiner, har der af de udenlandske Selskaber i ret udstrakt Grad været spillet paa disse Streng, hver Gang D. D. L. gjorde Krav paa at faa en Andel i Trafikken.

Nu duer disse Udflugter imidlertid ikke mere, og som det første Resultat af den ændrede Situation kan D. D. L. da ogsaa notere det Fremskridt, at Selskabet fra i Aar er blevet optaget som Partner i Beflyvningen af London.

Dette er sket i trafikmæssigt Samarbejde med det tyske Luftfartselskab Deutsche Lufthansa — men iøvrigt ogsaa i et økonomisk Samarbejde med det svenske og det hollandske Selskab.

Med Gennemførelsen af denne Udvidelse er et andet meget længe næret Ønske hos D. D. L. gaaet i Opfyldelse — et Ønske, der bl. a. skyldes, at Selskabet af prestigemæssige Grunde lægger Vægt paa at vise Flaget i den engelske Hovedstad, hvor Danmark har saa store kommercielle Interesser.

Spørger man nu, hvorledes Danmarks Placering i det europæiske Luftrutenet vil blive i Fremtiden, maa jeg svare, at København igennem sin geografiske Beliggenhed har udmærkede Betingelser for at blive et Knudepunkt for hele det nordeuropæiske Luftrutenet.

Vel maa man ikke være blind for, at Norge til sin Tid vil faa Luftruter, der gaar uden om Danmark — eller i hvert Tilfælde uden om København — f. Eks. til England eller Holland, men en Del af den norske Trafik vil altid blive ledet via København, og den svenske og finske Trafik maa

utvivlsomt altid benytte København som Mellemlandingshavn — dels for at optage eller fordele Ladning og dels for at tanke Brændstof. Ved saadan en Mellemlanding paa Vejen mellem Stockholm og Amsterdam bliver det nemlig muligt at medføre en større betalende Last — i Stedet for at der slæbes omkring med en alt for stor Benzinbeholdning, der tager Plads op for betalende Last.

En Mellemlanding i København vil derfor forbedre de økonomiske Resultater.

Da Københavns Beliggenhed er saa gunstig i luftfartsmæssig Henseende, vil der altid være Betingelser til Stede for det nationale Luftfartselskab, og hvis man — rent teoretisk — ser paa, hvorledes det danske Luftfartselskabs Opgaver vil komme til at ligge, maa Udviklingen efter min Mening gaa i den Retning, at man maa tilstræbe at faa oprettet direkte Luftforbindelser fra København til alle Hovedstederne i vore Nabolande f. Eks. direkte København—London, København—Paris, Amsterdam, Berlin, Stockholm, Oslo, og foruden disse primære Ruter, maa der drives sekundære internationale Ruter, der optager Lokaltrafikken paa de Byer, der ved Mellemlandinger i Øjeblikket forringer Fordelene ved de primære Ruter. Som Eksempel herpaa kan jeg nævne Oslo—Gøteborg—København, København—Hamburg, Hamburg—Amsterdam o.s.v.

Dette er i og for sig kun en ganske naturlig Udvikling af Tingene — en Udvikling, der kun har ventet paa, at Teknikken skulde blive tilstrækkelig fuldkommen og Passagerfrekvensen tilstrækkelig stor.

Da i sin Tid Ruten til London blev oprettet, gik den fra København over Hamburg, Amsterdam og Rotterdam til London, men efterhaanden som Luftfartøjernes Aktionsradius voksede, blev det muligt at springe Hamburg og Rotterdam over, saaledes at der kun var een Mellemlanding paa Vejen, nemlig Amsterdam, og en skønne Dag vil ogsaa Amsterdam

blive overfløjet, og Turen gaa direkte til London.

De tekniske Muligheder for en saadan direkte Rute mellem København og London er med D. D. L.s Anskaffelse af Condor Maskinen til S'ede, og naar Ruten ikke allerede i Aar er oprettet, er det fordi der næppe endnu er tilstrækkelig mange Passagerer til, at man et Par Gange om Dagen kan fylde saa stor en Maskine med Passagerer til en enkelt By. Det drejer sig jo om ikke mindre end 20—25 Passagerer hver Gang, men i Løbet af et Par Aar vil Ruten utvivlsomt komme i Gang.

Som en af de sekundære internationale Ruter, der ligger nærmest for, og som jeg mener D. D. L. maa have sin Opmærksomhed henvendt paa, kan jeg nævne Forbindelsen imellem Vest- og Sydnorge og København respektive Tyskland. — Det vil med andre Ord sige Længderuten igennem Jylland med en Forlængelse fra Aalborg til Kristianssand og med en Sidedeforbindelse imellem Aalborg og København.

Der har været ført Forhandlinger baade med Deutsche Lufthansa, Berlin, og Det Norske Luftfartselskab i Oslo om at deltage i Beflyvningen af Ruten, og hvis disse Forhandlinger fører til et gunstigt Resultat, stiger Mulighederne for, at D. D. L. økonomisk kan magte Opgaven, ganske betydeligt.

*

I Aar blev der — omend kun i en Forsøgsperiode paa et Par Maaneder — aabnet en direkte Rute København—Paris. Det var det franske, det svenske og det hollandske Selskab, der oprettede Ruten, men D. D. L. har betinget sig — og faaet Tilsagn om — at kunne blive optaget i Trafikken, naar som helst det passer os, d. v. s. naar Selskabet kan afset Materiel dertil.

Da denne Artikel kun skulde omhandle Danmarks Andel i det europæiske Luftrutenet — d. v. s. vor internationale Placering — er der vel ikke Grund til at gaa dybere ind paa Spørgsmalet om de indenlandske Ruter, men da jeg kan tænke mig, at dette Spørgsmaal alligevel vil interessere een eller anden af Læserne, skal jeg lige nævne, at der er Haab om, at Ruten til Bornholm kan oprettes næste Sommer, idet Pladsen ved Rønne — efter hvad der foreligger for os — skulde blive færdig i For sommeren 1939.

Rekord med Sportsflyvemaskine

under en Flyvning Europa—Australien—Europa



Oberløjtnant Horst Pulkowski og Løjtnant Rudolf Jennett.

I December Maaned startede to tyske Flyvere, Oberløjtnant Horst Pulkowski og Løjtnant Rudolf Jennett, fra Brandenburg for at foretage en Flyvning til Australien og derfra over Filippinerne tilbage til Europa. Maskinen, de har benyttet, er en Arado Ar 79 udstyret med en 105 HK Hirth Motor HM 504 A2 (samme Type som anvendes i Skandinavisk Aeroindustri danskbyggede Maskine KZII Sport). Den anvendte Arado Ar 79 blev bygget i Foraaret 1938, og under »Tysklandsflyvningen« samme Aar satte den Hastighedsrekord over 2000 km ved at opnaa en Gennemsnitsfart paa 230 km/T.

Formaalet med Flyvningen er at vise Maskinens Velegnethed til Rejsebrug over meget lange Distancer og under vanskelige klimatiske Forhold. Hvad sidstnævnte angaar har de to Flyvere faaet Lejlighed til at prøve lidt af hvert, idet Temperaturen paa de Strækninger, der er gennemfløjet, har været fra minus 10 Grader til plus 40 Grader, og under Rekordflyvningen maatte de i 4000 Meters Højde passere hen over Himmalaya-Bjergkædens Udløbere.

Den normale Fuldvægt af Arado Ar 79 er 830 kg (Tomvægt 526 kg, Last 304 kg), men til Brug for denne specielle Flyvning blev Maskinen udsty-

ret med en 520 l Benzintank i Stedet for de sædvanlige to 60 l Benzintanke. Endvidere fik den en Ekstratank til 106 l Benzintank anbragt under Kroppen. Med fuld Last vejede den ved Starten til den undervejs foretagne Rekordflyvning ca. 1200 kg.

Første Etappe gik over Alperne til Bolzano (670 km); derfra til Brindisi (840 km) og videre til Bengasi (1100 km). Turen gik i 5 til 30 Meters Højde over Middelhavets bredeste Sted 1000 km), og den lave Flyvehøjde skyldtes usigtbart Vejr, idet Sigbarheden saa at sige var Nul.

Rekordflyvningen.

I Bengasi (Nordafrika) startedes til Rekordflyvningen, der uden Mellemlanding gik til Gaya i Indien (mellem Benares og Kalkutta), en Strækning paa ca. 6.400 km.

Trods en Fuldvægt paa 1200 kg foregik Starten fra Bengasi uden Vanskelighed (Maskinens Egenvægt 500 kg og Last af Brændstof, Besætning m. m. 700 kg). Det var den 29. December 1938 Kl. 16,57. Under hele Flyvningen var Temperaturen stærkt svingende, hundekoldt om Natten og meget varmt om Dagen. Flyvningen strakte sig over 2 Nætter og 1 Dag. Over store Strækninger var der kraftig Modvind, navnlig fra Bengasi over Basra til Buschir. Det kneb med at faa den tungt lastede Maskine op i den forholdsvis



store Højde, hvor det var nødvendigt at flyve, dels af Hensyn til Vinden dels fordi Terrænet forredede det. Sigbarheden var ringe og i lang Tid var det Blindflyvning. Over den arabiske Ørken mødte de en heftig Sandstorm. Himmalayas Udløbere passeredes i 4000 Meters Højde. Maskinen havde



Arado Ar 79.

ikke Radio ombord, og da Maanen begge Nætter var dækket af Skyer, var Navigationen meget vanskelig. Den 31. December til Kl. 9.00 landede de velbeholdent ved Gaya efter at have tilbragt 40 Timer i Luften. Den tilbagelegte Strækning var som nævnt 6400 km, og det gav en Gennemsnitshastighed paa ca. 150 km/T. Den tilbagelegte Distance svarer til Afstanden mellem Berlin og New York. Benzinforsbruget havde været 9 Liter pr. 100 Kilometer (d. v. s. omtrent det samme som et lille Automobils Benzinforsbrug).

(Fortsættes paa næste Side)

Flyvere og Polarforskere hædrer Oberst Kochs Minde

VED en smuk Mindehøjtidelighed i Nationalmusæets Festsal den 15. Januar afsløredes en Buste af Flyverchefen og Polarforskeren J. P. Koch. Busten er udført i Bronze af Billedhuggeren *Svend Rathsack*, og den er opstillet paa en 1,5 m høj Søjle af grønlandsk Marmor. Den er bestemt til Opstilling i Geografisk Institut.

Tilstede ved Højtideligheden var de fleste af Navnene inden for Flyvning og arktisk Forskning sammen med Oberst Kochs nærmeste Familie og en Række høje Myndighedspersoner med Hs. Kgl Højhed Kronprins *Frederik* i Spidsen: Statsminister *Stauning*, den islandske Gesandt *Sveinn Björnsson*, den kommanderende General, General-løjtnant *With*, Viceadmiral *Rechnitzer*, Direktøren for Krigsministeriet, Generalmajor *Steemann*, Københavns Kommandant, Generalmajor *Leschly*, Flyvercheferne, Oberst *Førslev* og Kommandør *Grandjean*, Generalmajorerne *Gørtz*, *Prior* og *Jacobsen*, Generalintendant *Sylov* og mange Officerer fra Generalstaben, Geodætisk Institut og Flyvertropperne, Oberst Kochs gamle Kammerater fra Danmarksekspeditionen 1906—08, Nationalmusæets Direktør, Dr. phil. *Nør-lund*, Generalkonsul *Johan Hansen*, Direktøren for Grønlandsk Styrelse *K. Oldendow*, Formanden for Danske Flyvere, Oberstløjtnant *Tage Andersen*, Formanden for Aeronautisk Selskab, Direktør for Orlogsværftet *N. K. Nielsen*, Oberstløjtnant *Bjarkov*, Kaptajn *Botved*, Direktør *Lybye* o. m. fl.

Den tidligere Rekord i F. A. I.s Klasse C, 3. Kategori (Flyvemaskiner med Motorer fra 2—4 l Slagvolumen) blev sat den 17.—18. Maj 1938 paa Strækningen Prag—Kreta—Alexandria—Karthum. Den var paa 4175 km, der blev tilbagelagt paa 26½ Time med en Gennemsnitsfart paa 157,6 km/T.

De to unge tyske Flyveres Rekord er en meget smuk Bedrift, navnlig naar det tages i Betragtning, at Flyvningen er foretaget med en seriebygget Privatflyvemaskine udstyret med en 100 H.K. Motor.

Fra Indien gik Turen videre over de ostindiske Øer til Australien, hvorfra der flyves tilbage til Europa via Ny Guinea—Filippinerne.



Kronprinsen foretager Afsløringen.

Hans kongelige Højhed Kronprins *Frederik*, der er Præsident for Det kgl. geografiske Selskab, indledede Højtideligheden, idet Kronprinsen omtalte Oberst Kochs stærke Tilknytning til dette Selskab, hvor de betydeligste af hans Arbejder var blevet forelagt, og hvis højeste Udmærkelse, Selskabets Guldmedaille, han havde modtaget. Han var en Mand af usædvanlige og sjældne Evner. Kronprinsen sluttede med et Ære være Oberst Kochs Minde og fjernede Klædet, der dækkede Busten.

Saa talte Professor *Nør-lund* og hyldede Oberst Kochs Indsats som Videnskabsmand og Polarrejsende. Han skildrede Kochs Indsats i Amdrup-Ekspeditionen og Danmarks-Ekspeditionen, hans store Indsats som Geodæt paa Island og hans Færd tværs over det nordlige Grønlands Indlandsis. Professor *Nør-lund* fremhævede Oberst Kochs fremragende menneskelige Egenskaber, han var altid klar og nøgtern og uden Hang til Overdrivelse og altid omhyggelig med at fremhæve sine Medarbejderes Fortjenester. Oberst Kochs Bog »Survey of North-

eastgreenland« var en værdifuld Haandbog for alle, der beskæftiger sig med arktisk Forskning. — Ingen, der har mødt denne Høvding, vil glemme ham, og hans Navn vil altid blive holdt i Ære.

Flyverchefen, Oberst *Førslev*, skildrede Oberst Koch som dansk Militærflyvnings første Organisator. Oberst Koch gjorde paa dette Omraade en kraftig Indsats, han satte sig ind i Tingene fra Grunden af, og fremsatte derefter store Planer til den Udvidelse af Flyvevæsenet, som han mente maatte blive en Følge af Verdenskrigens Erfaringer. Han led her Skuffelser og gik i sin Grav uden at øjne nogen Lysning forude. Han var en Fører af de rigtige, ikke en af den Slags, der siger: gaa, og saa gaar bagefter, men: kom! og selv gik i Forvejen. En af hans fremstaaende Karakteregenskaber var *Mod*. Han havde sine Meningers Mod, Arbejdets Mod og det fysiske Mod.

Kunstmaler *Aage Berthelsen*, der var en af Kochs Rejsekammerater paa Danmarks-Ekspeditionen, overgav herefter paa Komiteens Vegne Busten til Officersforeningen, hvor den midlertidigt skal opstilles for senere at overgaa til Geografisk Institut, og Generalintendant *Sylov* lovede paa Officersforeningens Vegne at værne om dette Minde.

Til sidst takkede Oberst Kochs Søn, Ingeniør *Jørgen Koch*, for den Hæder, der vist hans Faders Minde.

*

Oberst Koch var Medstifter af »Dan-ske Flyvere« og blev Foreningens første Formand.

Luffartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luffartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

I SNESTORM OVER SKOTLANDS BJERGE

„FLYV“s Medarbejder fortsætter sin Skildring af de engelske Flyveruter med nedenstaaende interessante Artikel om en Flyvning fra London til Glasgow.

DER var stuvende fuldt af Mennesker i Croydons store Venteseal, da North Eastern Airways' Bus rullede op foran Indgangen og satte Passagererne af. Man maatte ligefrem al-bue sig frem til Flyveselskabets Kontor i den store hall, hvor alle Europas Luftlinier er repræsenteret; men Croydon er jo Storbritanniens vigtigste Lufthavn, ligesom Victoria Station er Jernbanernes Endestation for den continentale Trafik — og Travlheden paa Croydon var ligesaa stor som paa Victoria Stationen.

Ude paa den kæmpemæssige Lufthavn stod de mange Luftselskabers Maskiner i det vinterlige Solskin, andre var paa Vingerne — paa Vej mod Kontinentet. Nogle svævede lavt over Flyvepladsen for lidt efter at lande foran Administrationsbygningen og sætte Passagererne af. At Flyvning er international, fik man her et levende Bevis for: paa Lufthavnen stod de skinnende Maskiner, som tilhører »Im-

perial Airways« Side om Side med den belgiske »Sabena«-Ruteflyver, Passagererne var ifærd med at forlade et »K. L. M.«-Maskine og »Air France«'s Maskine var netop startet; smaa blaa og gule Sportsmaskiner stod párat med snurrende Motorer udenfor de mægtige Hangars, hvor utallige Flyveklubber havde deres Lokaler, og hvor Eleverne blev undervist.

Hvor man end vendte Blikket, var der Trafik og en Strøm af Mennesker, som kom og gik. Maskinen fra Paris gled i en elegant Bue ned paa Grønsværen, rutschede afsted og s'andsede præcist foran Told- og Paskontrol'en, ætøp i det Øjeblik et kæmpemæssigt Monoplan tog af og faa Sekunder efter svævede over Croydon paa Vej mod sit fjerne Maal — Singapore.

Men der var desværre ikke Tid til at gøre lange Studier paa den travle Flyveplads. Piloten for North Eastern Airways' De Havilland-Maskine gav Tegn til, at han var klar til at gaa i

Luften. Klokken var 10.50 — og faa Minutter efter at Passagererne havde taget Plads i Maskinen, svævede vi over Croydon, rundede de store Sportspladser, som ligger omkring Aerodromen, steg endnu nogle Meter og vendte Næsen Nord paa — mod Glasgow i Skotland.

I nogen Tid fløj vi i relativ lav Højde, saa man havde glimrende Lejlighed til at studere Londons Forstæder, der lidt efter lidt forsvandt for at give Plads til udstrakte Herresæder i et typisk engelsk Landskab. Solen skinnede over de brune Pløjemarken, et Sted brusede et Eksprestog Nord paa ad den lange blanke Skinnevej. Men det varede ikke længe, før vi indhentede det, og snart var det forsvundet — bogstaveligt talt sejlet agterud. Støt og roligt gik Maskinen mod sit første Maal: Doncaster i Midt-England.

Trods stærk Modvind landede vi paa Doncaster Lufthavnen præcist Kl. 12.05, som der stod i Fartplanen. Her skiftede Passagererne Maskine, de Passagerer, som ikke skulde til Glasgow, men fortsatte med North Eastern Airways' andre Linier til Leeds, Newcastle eller Perth. Ogsaa Posten blev omladet her.

Kl. 12.15 startede Søstermaskinen til det Luftfartøj, der havde bragt os fra London, mod Newcastle, og fem Minutter efter var London-Maskinen igen paa Vingerne — mod Skotland.

Det blæste haardt i Doncaster, sorte Skyer trak op over Himlen, af og til dumpede Maskinen ned i Lufthuller, saa man havde paa Fornemmelsen, at Sædet under En pludselig forsvandt. Vi duvede fra den ene Side til den anden som et Skib i Storm, men den konstante, regelmæssige Snurren fra de to Gipsy-Motorer virkede beroligende.

Skydækket hindrede al Udsigt. Kun nu og da fik man et Glimt af Landskabet, naar en forreven, graa-ort Sky i en Brøkdal af et Sekund fo'r forbi Ruderne. To af Passagererne havde af gode Grunde ikke den ringeste Interesse for Landskabet under os — de var ivrigt optagne af at be-



Foto: North Eastern Airways.

En af North Eastern 2-Motors „De Havilland 8A Rapide“, Maskinen, som besørger Trafiken paa Øst-England og mellem London og Glasgow.

nytte de tykke brune Poser, som fandtes foran hver Plads Luftsygen havde meldt sig!

Det skal dog indrømmes, at de ikke saa saa lidende ud som Folk, der har Søsyge, almindeligvis gør. Men hver Gang Maskinen gjorde et Bump ned i et »Lufthul«, greb de straks til Posen. Tyggegummi og stærkt Lugtesalt, som Flyveselskabet ogsaa sørgede for til Passagerernes Afbenyttelse, kom frem. Vi duvede og huggede os frem efter. Opmærksomheden koncentrerede sig uvilkaarligt om Kabinens Indre, nu, da der intet var at se udenfor.

Paa Endevæggen meddelte et Skill kort og godt: »No Smoking — not even Abdullas!«

Ingen daarlig Reklame.

I Modsætning til Indretningen i andre Luftfartøjer var Førerrummet i North Eastern Airways' Maskine ikke adskilt fra Passagerkabinen, og lige bag Pilot'en sad Radiotelegrafisten, som stadig havde Forbindelse med baade Doncaster og Glasgow Radiostationerne. Af og til tikkede han paa Afsendernøglen, lyttede og modtog meteorologiske Meldinger.

Det begyndte at sne udenfor. Ruderne duggedes hurtigt, men viskede man den klare, saa man tydeligt, hvordan Forsiden af Vingerne og de stærke Bærere lidt efter lidt isede til, d. v. s. Isen satte sig paa det brungule Anti-Frysestof, som var smurt paa alle de udsatte Steder — »Kilfroste«, som Engländerne benævner det.

Vi dumpede ned i »Lufthuller«. Skyerne fo'r forbi. Sneen tog til, og gennem Motorernes Larm hørte vi tydeligt Stormens Hyl. Maskinen duvede, faldt og steg, løftet af usynlige Kræfter, mens Pilot'en roligt sad og fulgte alle Instrumenterne.

Islaget voksede hurtigt og dannede efterhaanden en hel Kam paa Forsiden af Vingerne. Det frøs 14 Grader.

Radiotelegrafisten vendte sig et Øjeblik ind mod Passagererne, tog den ene Klap væk fra Øret og sagde: »Vi er kommet ind i en Snestorm.«

Det var egentlig lidt overflødigt at bemærke — med altfor stor Tydelighed kunde Passagererne selv konstatere det. Men det var sagt i den bedste Mening, og vel sagtens for at virke beroligende — for et Øjeblik efter tilføjede han: »Vi ændrer Kurs, og om lidt er vi ude af Snestormen.«

I samme Øjeblik dumpede vi ned i et »Lufthul«, netop som Maskinen styrede mere Vest. En af Passagererne greb uvilkaarligt til Armlænet paa sin Siddeplads, men der var ingen



Typisk Landskab i Syd-Skotland paa Ruten mellem London og Glasgow.

Grund til at være nervøs — støt og roligt gled vi nedad, under Snestormen, til roligere Luftlag.

I lige Linie gik det Nord—Vest.

Vi strøg over Bjergtinderne saa nær, at man havde paa Fornemmelsen, at Maskinen styrede lige mod Fjeldet. Nede i den lave Højde gik Maskinen mere støt, selv om Stormen stadig rasede og der af og til kom en Snebyge. Men da Radiostationen i Glasgow meldte Regn, og vi kun havde en halv Time tilbage, steg den store De Havilland, og fortsatte, efter at have forandret Kurs igen, direkte mod Skotlands største By.

For fuld Fart, med ca. 200 km i Timen, drøned vi gennem Regntykningen, der ikke tillod nogen Udsigt fra Kabinen. De firehundrede Hestekræfter brummede deres egen Melodi: fremad, fremad, fremad..... hvad betyder Sne- og Regntykning for os. Vi er uovervindelige.

Først ti Minutter før vi naæede Ud-kanten af Kæmpebyen Glasgow klarede det nogenlunde op. Under os laa Clyde-Floden med dens utallige Skibsværfter, og da vi i ringe Højde fløj over Terrænet, hvor den store Empire Exhibition endnu laa — øde og forladt, saa vi i det Fjerne Kæmpedamperen »Queen Elizabeth«'s hvide Skrog udenfor John Browns Skibsværft, hvor man lagde sidste Haand paa Verdens største Skib.

Trods Storm, Regn og Snetykning landede den store De Havilland 89A Rapide-Maskine Kl. 14.35, kun ti Minutter forsinket, paa Renfrew Flyvepladsen — Glasgows Flyveplads.

Paa mindre end fire Timer havde vi tilbagelagt den lange Strækning fra London til Glasgow, en Strækning, der med Toget eller Autobus vilde have taget smaa atten Timer.

Vi erfarede senere, at Busserne i flere Dage ikke kunde befare Vejene i det skotske Højland, at i Tusindvis af Farmernes Faar var druknede, grundet paa Oversvømmelserne foraarsaget af Regnen, nogle Broer var skyllet væk, mange Mennesker var faret vild i Snestormen, Ekspressen var ankommet med mange Timers Forsinkelse, og flere Tog afløst.

Men North Eastern Airways gennemførte alle sine Flyvninger begge Veje med kun nogle Minutters Forsinkelser, de Dage Stormen varede.

En Medpassager, som skulde tilbage til London med Toget, bestemte sig om og købte en Returbillet med North Eastern Airways.

Og deri gjorde han Ret saa var han nemlig sikker paa at komme til London fire Timer efter, han havde forladt Glasgow!

Scot.

Næste Artikel: En Flyve-visit hos Tweedværerne paa Hebriderne.

FLYVNINGEN I ITALIEN

Lufttrafikken.

PRÆSIDENTEN for det store italienske, nationale Luftfartselskab »Ala Littoria«, der omfatter hele den italienske Lufttrafik, har offentliggjort Selskabets Trafikresultater for Aaret 1937—38; og Rapporten giver et udmærket Indtryk af det Arbejde, der har været præsteret.

I Løbet af de tolv Maaneder fra Juli 1937 til Juni 1938 er der blevet befordret 119.280 Passagerer, hvad der svarer til en Forøgelse paa 31.938 Passagerer Aaret forud. Rutenettet er steget fra 20.120 km til 27.110 km, d. v. s. en Stigning paa 6.990 km.

Med Hensyn til Post og Gods opgives følgende Tal: 494.502 kg Post, 775.853 kg Gods og 1.823.270 kg Bagage. »Ala Littoria«s Trafikflyvemaskiner har tilsammen tilbagelagt en Distance paa 11.081.483 km.

Udvidelsen af Rutenettet paa de 6.990 km omfatter en Række udenrigs Forbindelser af hvilke skal nævnes Rom—Bukarest, der er den første direkte Luftrute mellem Italien, Jugoslavien og Rumænien; Rom—Rhodos og Genua—Tunis, der mellemlander paa Sardinien. Endvidere er der ved Aarets Begyndelse oprettet en Række Luftforbindelser med det Formaal at forbedre og lette Forbindelsen mellem Spansk Marokko og det nationalistiske

Spanien. Der er blevet etableret en Basis ved Tetuan, hvorfra der udgaar Ruterne Tetuan—Melilla og Tetuan—Malaga—Sevilla, der er blevet forlænget til Lissabon.

Foruden alle disse nyoprettede Forbindelser er der foretaget en Række Forbedringer paa andre Ruter. Bl. a. er Beflyvningen af Ruterne over Adriaterhavet blevet øget, og for at opnaa større Tidsbesparelser paa Ruterne Rom—Neapel—Palermo og Rom—Tripolis er de hidtil anvendte Søflyvemaskiner blevet erstattet med Landflyvemaskiner.

Empire-Ruten, Forbindelsen mellem Italien og Østafrika er blevet en af de betydeligste italienske Luftforbindelser, og man forstaar bedre Rutens Betydning, naar det meddeles, at Passager- og Trafikindtægterne i Aare's Løb har beløbet sig til 47 Millioner Lire. Medens Empire-Ruten tidligere gennemførtes tre Gange om Ugen, beflyves den nu fire Gange ugentlig. I Abessinien og i de øvrige italienske Besiddelser i Østafrika er der blevet oprettet en Del Lokalruter.

»Ala Littoria«s Luftflaade bestod d. 30. Juni 1938 af 40 Søflyvemaskiner, 59 Landflyvemaskiner, 581 Motorer paa ialt 169.900 H.K. Der er planlagt en Fornyelse af Luftflaaden i det kommende Aar, der bl. a. skal omfatte

tolv »Savoia Marchetti S. M. 75« udstyret med Alfa Romeo RC.34 Motorer; syv »Cant Z506« Søflyvemaskiner med »Alfa Romeo 126 RC. 10« Motorer, og tre »Aer. Macchi C. 94« Søflyvemaskiner.

Firmaerne Savoia Marchetti, Macchi, Fiat og Cantieri Adriatica arbejder med Projekter til Bygning af meget store Flyvebaade til Brug for fremtidige Ruter over Atlanterhavet. Forbedelserne til Gennemførelse af en italiensk Luftforbindelse med Sydamerika er saa langt fremme, at man i meget nær Fremtid regner med at kunne indsætte italienske Flyvebaade over det sydlige Atlanterhav.

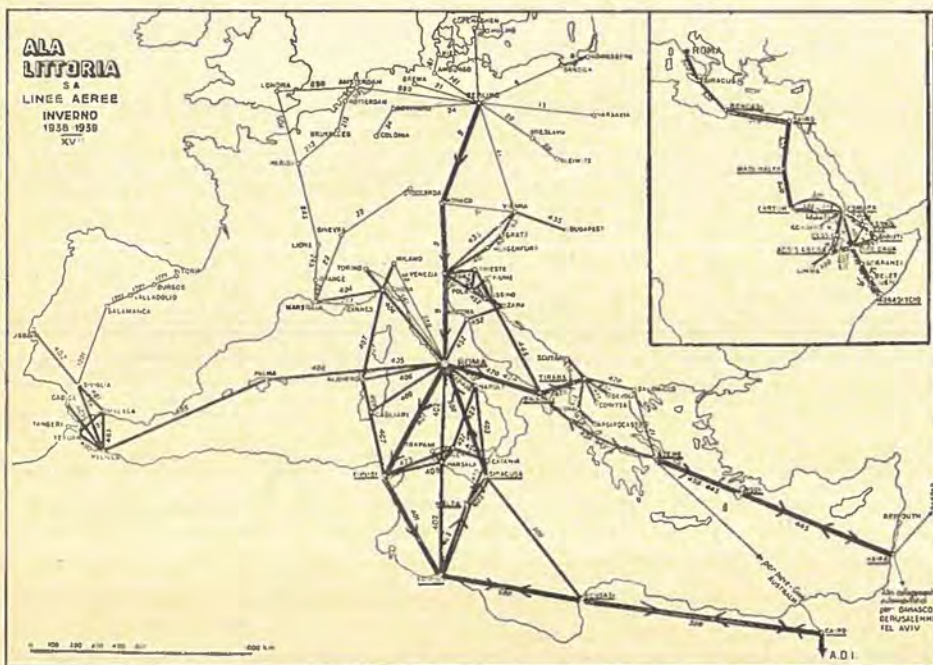
Hvad Regelmæssigheden af Ruterne Gennemførelse angaar, kan »Ala Littoria« opvise meget fine Resultater, idet Tallet for Driftsaaret 1937—38 er 99,6 % imod 99 % Aaret forud.

Ny Flyvemaskinetype til de italienske Luftruter.

EN af de nye Typer, der vil blive indsat paa de italienske Luftruter, er »Savoia Marchetta S. M. 75«, og paa Grund af dens fremragende Ydelser skal vi bringe en nærmere Beskrivelse af den. Den 9. Januar satte den internationale Hastighedsrekord over en Strækning paa 2000 km med 10.000 kg Nyttelast, idet den opnaede 330 km/T. Den 500 km lange Bane blev gennemfløjet fire Gange.

S. M. 75 er et tremotorers Trafikmonoplan beregnet til Flyvninger paa meget lange Ruter. Den kan medføre en stor Last, og dens rummelige Kabine har Plads til 24 Passagerer.

Bæreplanet er bygget i eet Stykke af Træ, og det er beklædt med Lærred. Brændstoftankene er anbragt inden i Planet, der er udstyret med Bagkantsklapper. Kroppen er bygget af svejsede Staalrør; den forreste Del er beklædt med Duralumin, og den øvrige Del med Krydsfiner og Lærred. Passagerkabinen har Plads til 24 Passagerer; den har Frisklufttilførsel og Varmeregulering, og Beklædningen er foretaget efter de nyeste støjdæmpende Metoder. Bagved Kabinen er der Plads til Post og Bagage i et stort Rum paa Kroppens Underside. Halepartiet er af Staalrør beklædt med Lærred, og baade Sideror og Højderor er statisk og aerodynamisk afbalance-



Italiens Net af Luftruter.



Den vældige Bombelast, der blev transporteret med en Hastighed af 403 km/T

ret. Understel og Halehjul kan trækkes op i henholdsvis Plan og Krop. Maskinens tre Motorer har stilbare Propeller. De nærmere Data er:

Spændvidde: 29,7 m.

Længde: 21,6 m.

Højde: 5,1 m.

Planareal: 118,6 m².

Rum til Bagage etc. 11,0 m³.

Normal Brændstofmængde: 3700 l.

Tomvægt: 9500 kg.

Nyttelast: 5000 kg.

Fuldvægt: 14.500 kg.

Planbelastning: 122 kg/m².

Ydelse med 3×750 H.K. Alfa Romeo:

Største Hastighed i 3700 m: 368 km/T.

Marchhastighed i 4000 m med 70 %

Motorkraft: 325 km/T.

Tilsvarende Brændstofforbrug 1,14 kg pr. km.

Marchhastighed i 4000 m ved 60 % Motorkraft 303 km/T.

Tilsvarende Brændstofforbrug 1,0 kg pr. km.

Største Hastighed paa to Motorer 290 km/T.

Stigehøjde paa to Motorer 4400 m.

Ydelse med 3×1000 H.K. »Piaggio«.

Største Hastighed i 4500 m 395 km/T.

Marchhastighed i 4500 m ved 70 %

Motorkraft: 345 km/T.

Marchhastighed i 4500 m ved 60 %

Motorkraft: 320 km/T.

Den italienske Aero Klubs Virksomhed de sidste 4 Aar.

I Slutningen af November afholdt den kongelige italienske Aero klub et Møde i Bolzano, hvor der blev givet Beretning om Virksomheden de sidste 4 Aar.

Klubben repræsenterer Italien i F. A. I., og under dens Ledelse foregaar Størstedelen af Landets luftsportslige Virksomhed samtidig med, at den fører Kontrol med Undervisningen ved de mange civile Flyveskoler rundt om i Landet. Ialt er 61 Klubber og Flyveskoler tilsluttet Aero klubben, og det samlede Medlemstal er 14.951.

Aeroklubbens sportslige Virksomhed har været meget stor. I Løbet af det foregaaende Aar har der været afholdt 16 Flyvestævner med Deltagelse af 549 Sportsflyvemaskiner tilhørende 27 forskellige Klubber. I Løbet af de sidste 4 Aar har der ialt været afholdt 58 Konkurrencer med en samlet Deltagelse af 1617 Maskiner.

Den italienske Aeroklub kunde i

1938 notere 26 Rekorder, og deraf har Modelflyveplaner opnaaet 4 internationale Rekorder. Der findes 55 Skoler for Modelflyvning, og de har været besøgt af ialt 4135 Elever, og der er udstedt 991 Certifikater.

Ikke mindre gode Resultaterne fra Svæveflyveskolerne. Sezze Littoria Skolen har arbejdet hele Aaret 1938, og fra 1. Juli til 31. Oktober kom Asiago Skolen til. De to Skoler har haft 114 Elever; der er udstedt 63 »C«-Certifikater og 7 »D«-Certifikater; der er udført 3954 Spilstarter og 1142 Starter med Automobil.

Paa de civile Flyveskoler er der i Aarets Løb udstedt flere Tusinde Certifikater, og Elevernes samlede Antal Flyvetimer andrager 43.500.

*

Den 30. December har den tremotorede Bombeflyvemaskine »Piaggio Pegna« sat to nye internationale Hastighedsrekorder med en Last paa 5000 kg:

1) International Hastighedsrekord over 2000 km med 5000 kg Nyttelast paa 403,91 km/T.

2) International Hastighedsrekord over 1000 km med 5000 kg Nyttelast paa 405,35 km/T.

Førstnævnte Rekord havde tidligere tilhørt Frankrig, hvor en »Bloch 160« havde opnaaet 307,45 km/T. Sidstnævnte Rekord havde tilhørt Italien, og den var paa 401,96 km/T.

De to nye Rekorder er bemærkelsesværdige, fordi de i vore Oprutnings-tider viser, hvor langt en Bombelast paa 5000 kg kan transporteres.

Med disse to Rekorder har Italien



Savoia Marchetti »S. M. 75«, der har sat Hastighedsrekord paa 330 km/T. med 10.000 kg Last.

ialt 39 internationale Rekorder omfattende Landflyvemaskiner, Søflyvemaskiner og Amfibieflyvemaskiner (heri ikke indbefattet Sportsflyvemaskiner eller Helikoptere).

De næste i Rækken er U. S. A. med syv Rekorder, Frankrig og Sovjetrusland med seks, Tyskland med fem og Storbritannien med to.

*

Fédération Aéronautique Internationale har anerkendt den af Oberst Pezzi den 22. Oktober 1938 satte Højerekord med 17.083 m. (9 m mere end den italienske Aeroklub havde udregnet).

*

For Finansaaret 1. Juli 1939 til 30. Juni 1940 har det italienske Luftministerium faaet bevilget et Beløb paa 2.165.060.000 Lire. Det er omtrent 1 Milliard Lire mere end det foregaaende Aar.

Ambulanceflyvemaskiner til Danmark.

ZONEREDNINGSKORPSET har i Amerika bestilt en Fairchild Ambulanceflyvemaskine, og den nødvendige Valuta til Købet er sikret. Som Fører af Maskinen skal anvendes tidligere Militærflyver, Løjtnant K. Simonsen, der er blevet ansat ved Zonen.




**Codan
Gummistøvler**

Travlhed paa de engelske Flyveruter

De atlantiske Trafikflyvebaade faar Benzin paafyldt i Luften.

DET er svært at starte med et tungt lastet Søluffartøj fra Vandet. Derfor anvender Tyskerne Katapultstart, og Englænderne har forsøgt med det kombinerede »Short-Mayo« Søluffartøj. Naar de første engelske Langdistance-Flyvebaade sættes ind paa Atlanterhavsruten til Foraaret, vil man gaa en tredje Vej, idet Benzinpaafyldningen skal foregaa i Luften efter Starten.

Imperial Airways sætter fire nye Flyvebaade ind paa Ruten over Nordatlanten, »Cabot«, »Caribon«, »Connamara« og »Clyde«, og for at kunne medføre den størst mulige Nyttelast vældige Benzinnmængder først fyldes paa efter Starten. Hertil skal anvendes tre speciet byggede »Tank-Flyvemaskiner«, og naar Atlanterhavsflyvningens Sæson begynder, skal to af dem stationeres ved Botwood paa Newfoundland, medens den tredje faar Station ved den nyoprettede Basis i Irland ved Munden af Shannon Floden.

Paafyldningen i Luften skal ske paa følgende Maade. Efter at Flyvebaaden er startet, manøvrerer »Tank-Flyvemaskinen paa Plads henne over den; en Benzinslange føres ned til en Mand af Besætningen, der er placeret agterude i Flyvebaadens Krop. Benzinslangen skrues fast til Flyvebaadens Benzinanlæg; det nødvendige Kvantum fyldes over i Flyvebaadens Tanke, all imedens »Tankflyvemaskinen« følger Luftlinerens.

Rekord i Luftpostbefordring.

UDEN Ekstraporto lod det engelske Postvæsen hele den oversøiske Julepost transportere ad Luftvejen, og det kom til at dreje sig om Mængder af Tons. Til Transporten af denne vældige Postmængde anvendtes bl. a. seks af Imperial Airways nye firemotorede Landflyvemaskiner samt Søluffartøjet »Mercury«, der ellers udgør den øverste Del af »Short Mayo« Luftfartøjet.

De sidste Julebreve til de oversøiske Rigsdele forlod England Ugen før Juleaften. I Løbet af den foregaaende Uge beløb Vægten af Julebrevene sig til 44½ Tons, eller ca. fire Millioner

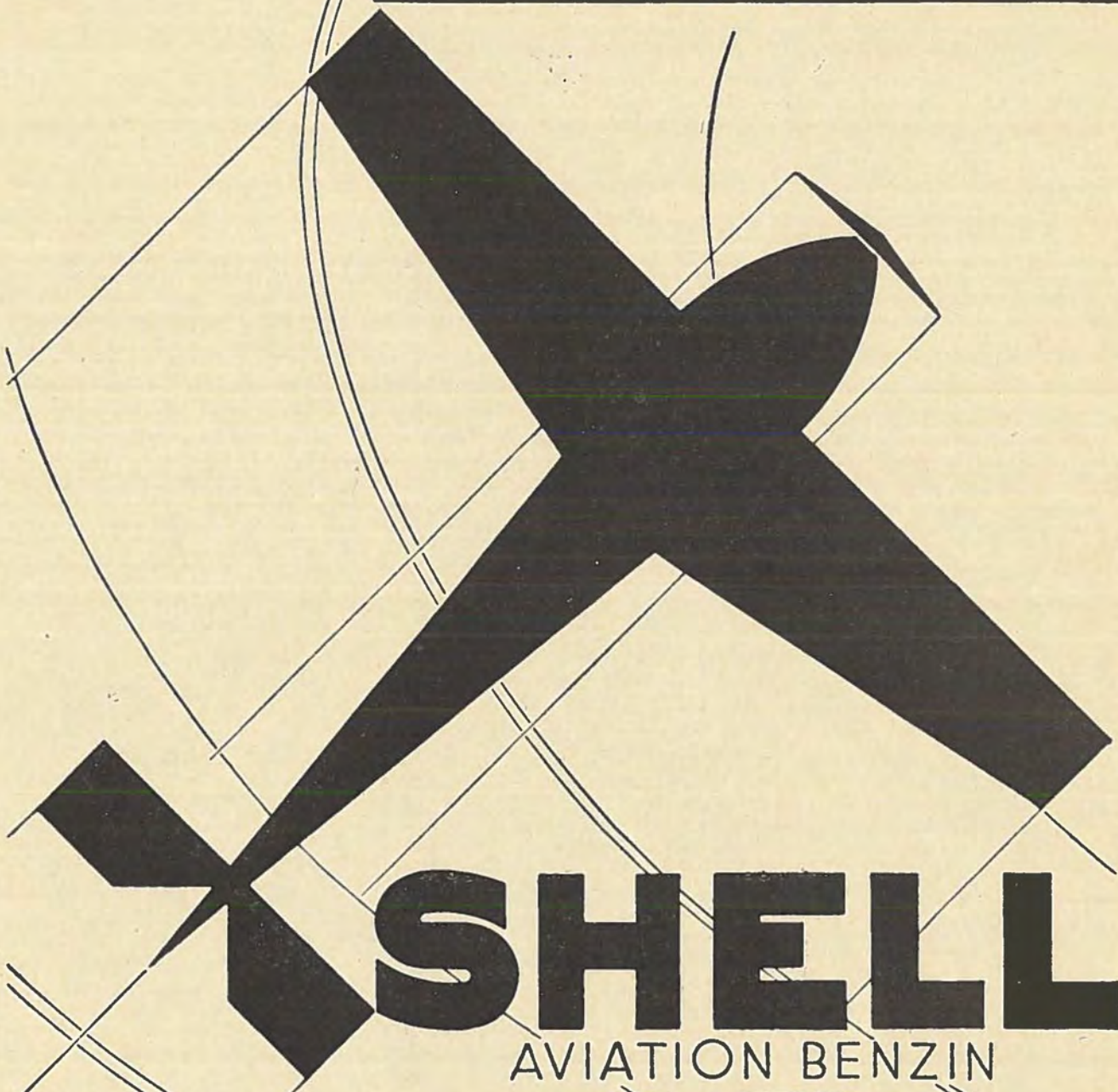
Breve. De sidste Julebreve til Australien ankom dertil den 20. December, og deres Transport havde krævet tyve Flyvebaades Læs. Indlevering af Julepost til Indien sluttede den 14. December; den androg ca. 46 Tons og var af Vejen den 18. December. Den 17. December var sidste Indleveringsfrist til Ægypten, og det gav Imperial Airways andre 10 Tons at befordre. I Mellemtiden havde Selskabet klaret 35 Tons til Sydafrika; 6 Tons til Rhodesia; 6 Tons til Østafrika; 1½ Tons til Sudan; 1 Ton til Vestafrika og over 7 Tons til Hongkong.

De Luftfartøjer, der hjalp med til denne vældige Postbefordring, var — foruden de tidligere nævnte — fire Armstrong Whitworth Ensign 21-Tons Monoplaner og to De Havilland Frobisher firemotorede Monoplaner. Teknisk set var »Mercury«s Indsats den mest interessante. Den befordrede een Tons Post fra Southampton til Alexandria uden Mellemlandning paa 15 Timer 40 Minutter, og Vinden var hele Tiden imod. Dens fire, luftkølede Napier Motorer, hvis største Ydelse tilsammen er 1600 H.K., anvender paa Marchhastighed kun mellem 1000 og 1200 H.K., og som Følge deraf kunde »Mercury« transportere 1 Ton betalende Last over en Distance paa ca. 3700 km med forholdsvis smaa Udgifter til Benzin og Olie.

Apropos »Mercury«.

Den firemotorede Pontonflyvemaskine »Mercury«, der startes af den store Short Flyvebaad, har allerede givet Bevis for Muligheden af Transport af en ikke ringe Portion betalende Last over det nordlige Atlanterhav. I Juli Maaned forrige Aar startede »Mercury« fra Irland ved Hjælp af sit »Moderluftfartøj« og fløj over Nordatlanten medførende en betalende Last paa ca. ½ Ton, bestaaende af Films, Fotografier og Aviser, der omhandlede det engelske Kongepars Besøg i Paris. Den første Landing fandt Sted i Montreal, og efter et Ophold for Benzinpaafyldning gik det videre til New York. Det vil sige, at Filmene, der blev bragt ombord i Luftfartøjet ved den irske Kyst den ene Aften, kunde vises i Canada og U. S. A. den næste Aften.

BRUG



SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

¹/₈ DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

OM BOMBKASTNING

Hvorfor er Bombekastning fra store Højder og med stor Hastighed vanskelig?

Den moderne Motor- og Flyvemaskineteknik har fordoblet den tidligere anvendte Kastehøjde og Hastighed, ved enkelte Typer er Forøgelsen endog meget større.

Disse grundlæggende Egenskaber hos de moderne Bombeflyvemaskiner frembringer særlige Forhold ved Bombekasternes Virksomhed i Luften og skal her nærmere omtales.

Ilttilførslen.

Der findes Iltapparater med automatisk og ikke-automatisk Virkemåde. I begge Tilfælde er det nødvendigt at holde skarp Kontrol med disse under Flyvningen, saaledes at man rundt regnet kan sige, at Halvdelen af Tiden medgaar til at kontrollere dem. Denne Kontrol maa ogses netop i de Minutter, hvor Flyvningen er vigtigst, d: lige inden man skal forberede sig paa at kaste Bomberne.

Det springende Punkt i Ilttilførslen er *Masken*. Selvom man til Højdeflyvning tilpasser sin Ansigtsmaske, saa indskrænker den i høj Grad det normale Synsfelt og forårsager Ubequemheder ved Brugen af Brilleglas og sætter endelig en Grænse for hurtig og fri Bevægelse, og det fratager Bombekasteren den lette Bevægelighed netop, naar han skal klargøre til Bombekastet.

Maskerne med den paamonterede Studs til Ilttilførslen forårsager ved Sigtningen en uundgaelig Ubequemhed. Derfor bør Bombekasteren have en Maske, hvor Studsen sidder i Siden.

Udrustningen.

De største Vanskeligheder ved Højdeflyvning er Overvindelse af Kuldevirkningen.

De eksisterende Midler har imidlertid 3 Mangler, der maa løses, for fuld Effektivitet er naaet:

1. For svære i Omfang.
2. For tunge af Vægt.
3. utilstrækkelig Varme ved længere Flyvninger.

Disse Faktorer gør det meget besværligt for Bombekasteren at udføre sine Beslutninger. Af Hensyn hertil er det derfor nødvendigt endnu at udføre de flest mulige Forberedelser til Bombekastning paa Jorden, saaledes

at der bliver mindst muligt tilbage at udføre i Luften saasom bl. a. Sigtningen mod Maalet.

Hastigheden.

De moderne Flyvemaskiners Ha-

stighed frembyder de grundlæggende Egenskaber ved Flyvningen, saaledes at Flyvning med største Hastighed kun kan udføres, naar Flyverne lærer at udnytte og anvende den rigtigt.

Den stærkt forøgede Hastighed kræ-



Flyverbombardement af Havnen ved Barcelona. Billederne er taget umiddelbart efter hinanden og viser Træfsikkerheden af to Ladninger Bomber udlost af den samme Eskadrille.

ver, at Flyveren i kortest mulige Tid udfører de Forretninger, der hænger sammen med Hastigheden, men i Kraft af disse Forretningers Egenartethed lader de sig ikke udføre i de store Flyvehøjder.

Det vanskelige ved Observation mod og Fastholdelse af Maalet paa Jorden er den store Afstand, man befinder sig i, da selve Maalet eller den Del deraf, der skal bekastes, synes for lille. Ellers er der faa Vanskeligheder, da Vinkelhastigheden for Maalvandringer bliver jo mindre, jo højere man kommer til Vejrs.

Anderledes gaar det, naar man skal bestemme Vindens Indflydelse. Om Vindstyrker i de store Højder ved vi endnu kun saare lidt, kun er det givet, at Hastigheden i Almindelighed langt overgaar Hastighederne ved Jorden. Lad os antage, at Vindstyrken er ca. 60 Km/t. Ved saadan en Hastighed er det ikke svært at bestemme Afdriften, da denne i dette Tilfælde er ret stor. Imidlertid er det ikke rigtigt at foretage sine Beregninger ud fra denne Hastighed, da Hastigheden ved Jorden er en helt anden — og tilmed med en anden Retning. Ved smaa Vindhastigheder 3: omkring 20 — 30 Km/T er det meget vanskeligt at indføre en rigtig Korrektion, navnlig da Holdepunkterne til Brug ved Vindbestemmelsen bliver smaa og udflydende. Ved Vindbestemmelser i Højden kan man ikke undgaa at komme ind paa Beregninger, der selv om man nu har simple Metoder alligevel fordrer et vist Hovedbrud, der i Højden i den stærke Kulde kan være ubehageligt nok.

Højder fra 8—10,000 m.

Det er klart, at de Sigtepunkter og Skiver, der findes paa de militære Kastepladser ikke er store nok til ordentligt at kunne erkendes fra Højden. Man maa her hjælpe sig med at udspænde store Lærredsmaal, men selv disse er svære at faa Hold paa. Men sort Lærred paa hvid Bund (Sne eller Sand) er i Virkeligheden det eneste brugbare.

Om Sigtemidlerne er der det at sige, at disse jo i Almindelighed maa smøres for at holde — det medfører selvfølgelig store Skavanker i Højderne, hvor Smøremidlet stivner — det vil atter sige, at man maa sørge for en Affedtning inden man gaar til Bombekastning med Bombesigter i de store Højder.

Forbindelse mellem Flyver og Observator.

Et af de vigtigste Krav for at opnaa godt Træfferresultat er en paalidelig Forbindelse mellem Flyveren og Bombekasteren. Selv om Beregningerne er udført nok saa omhyggeligt, afhænger Kastets Godhed af Maskinens nøjagtige Passage af Maalet.

Forbindelse med Telefon er oftest uanvendelig, da den ofte svigter i tynd Luft. Der opstaar Bilyde som Susen o. s. v. og Høreevnen svinder erfaringsmæssigt med Højden, saaledes at Flyveren ikke forstaar Bomberdørens Ordre, der ofte maa gentages flere Gange, hvorefter Indførelsen bliver forhalet, unøjagtig og Kasteresultatet tilsvarende usikkert.

I Praksis benytter man derfor ofte et trefarvet Signalapparat, saaledes at grønt betyder højre Sving — rødt venstre Sving og klart Lys lige ud. Der er imidlertid den Ejendommelighed ved Øjet — at det i Højden og med lavt Iltryk mister Farvesansen. Det bedste er et elektrisk Apparat med en Viser, der automatisk følger Bombesigter, saaledes at en Pil angiver den Retning, hvori Maskinen skal drejes for at den skal flyve lige hen over Maalet.

Beregning af Kastedata og Tilflyvning.

Der findes mange Metoder til at beregne Kastedata og at udføre Tilflyvning paa, men de har alle den Fejl, at de kræver Hjælpemaal i Nærheden af selve Maalet.

Selvfølgelig kan man ogsaa klare sig uden de omtalte Hjælpemaal, men da skal der udføres meget nøjagtige og komplicerede Beregninger, der kan være meget vanskelige i de store Højder og med de store Hastigheder.

Ved Krig kommer man ofte ud for Tilfælde, hvor man hverken har Kort over Omraadet eller Sigtepunkter i Nærheden af Maalet. Og her maa man ikke glemme, at netop Højden og Farten i endnu større Grad nedsætter Antallet af Holdepunkter, der tjener disse Formaal.

Mest hensigtsmæssigt er det ved Bombekast fra store Højder at udføre Sigtingen mod Maalet selv. Erkendelsen af Maalet er oftest adskilligt lettere end Holdepunkter i Omegnen deraf, og man bruger til Maalets Stedfæstelse Fotografier taget af Rekognosceringsmaskiner.

Praksis viser og vil ogsaa i Fremtiden vise, at man maa finde nye Me-

toder til Bombekastning i stor Fart fra store Højder, idet man tager Hensyn til Maskinens faktiske Egenskaber, konstruktive Ejendommeligheder og de Forhold, hvorunder Besætningerne arbejder.

Hovedformalet med nye Regnemetoder maa gaa ud paa at gøre dem saa enkle som muligt for at befri Bombekasteren for besværlige Udregninger i Luften.

For at gøre Bombekastningen lettere, maa følgende ske:

1. Iltmaskerne tillade frit Syn for Flyver og Bombekaster, ikke indskrænke det og tillade hurtige Bevægelser. Man laver derfor Masker af forskellig Type for Flyver, Maskingeværskytte og Bombekaster, da de Forhold, hvorunder de arbejder, er saa vidt forskellige.
2. Flyverdragen gøres let, blød og elastisk og varme-effektiv under lange Flyvninger.
3. Den store Hastighed fordrer nye Apparater og Metoder til hurtig og enkel Beregning af alle Data til Kastet.
4. Forbindelsen mellem Flyver og Observator gøres enklest mulig — den bedste og simpleste er, at Flyver og Bombekaster er ved Siden af hinanden i lydisolerede Maskiner paa Talefod.
5. Beregningen af Bombekastet og Tilflyvning maa svare til Maskinens faktiske Egenskaber.

(Efter Luftwehr).

**

FLYV

leveres i Abonnement 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 faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.

TRÆ SOM BYGGEMATERIALE

Træets Anvendelighed og tekniske og kemiske Behandling.

Den stadige Udvikling og Forbedring af Letmetallerne i de sidste 10 Aar har resulteret i stadig stigende Krav til Træ som Byggemateriale. Derved blev Træspecialisterne saa at sige tvunget til at behandle deres Materiale paa en saadan Maade, at det blev i Stand til at konkurrere med Letmetallerne i Styrke og Bestandighed. Derfor har Videnskabsmændene paa den ene Side forbedret Materialets Sammensætning, medens Ingeniørerne paa den anden Side har forbedret Bearbejdningsmetoderne.

Før Arbejdet med Trækonstruktioner blev udført paa videnskabelig Basis og Træet blev anvendt i sin naturlige Tilstand, var man stærkt generet af Ulemper som Kastning under Forarbejdningen, Uensartethed og Tilbøjelighed til at blive ødelagt af Skimmel. Den første af disse var let at afhjælpe ved at holde Temperaturen og Fugtigheden i Værkstedet saa nær som muligt konstant.

Materialets Uensartethed er Skyld i den velkendte Forskel i Styrke parallel med og vinkelret paa Taverne. Modstanden mod Træk og Tryk er langt større i Tavernes Retning end vinkelret paa disse. Boltens Bæreevne er ligeledes størst paa langs af Træet. Det er Konstruktørens Opgave, at anvende Træet paa en saadan Maade, at han ikke alene faar Besvær med dets Uensartethed, men snarere drager Fordel af den.

Først og fremmest anvender man for at sikre, at Træet er homogent i Længderetningen, Lameller af højst 12 mm Tykkelse.

Paa de Steder, hvor der optræder store Forskydningsspændinger, vil ikke lamelleret Træ yde for ringe Modstand i een bestemt Retning. Ved at anvende Krydsfinér, d. v. s. lamelleret Træ, med Taverne i een Lamel løbende vinkelret paa Taverne i den



1) *Stiftet og naglet Bjælke.*
2) *Bjælke samlet med Stifts dypet i Kunstharpi.*



1) *Bjælke af Koldlim-Krydsfinér limet under Tryk med Koldlim.*
2) *Bjælke af Diagonal-bakelittimet Krydsfinér med Kaurit-Lim.*

foregaaende, undgaar man denne Ulempe.

Naar de Kræfter, der skal overføres, er meget store, som det for Eksempel er Tilfældet ved et delt Bæreplan, kan man udmærket anvende komprimeret Træ til Fyldeklodser. Dette komprimerede Træ fremstilles

ved først at anbringe Trælameller i Vacuum og derefter lade dem opsuge en vis Mængde flydende Kunstharpiks. Derefter bliver disse Lameller presset sammen under højt Tryk og Temperatur. Paa Grund af Temperaturstigningen foregaar de kemiske Processer i Kunstharpikset, hvorved Lamellerne dels bliver fast sammenlimede og dels bliver meget stærkere. Ved at regulere Mængden af det opsugede Kunstharpiks er det muligt — indenfor visse Grænser — forud at bestemme Træets Styrke med stor Nøjagtighed.

Dette har ført til Anvendelsen af den saakaldte Kassebjælke som Hovedelement i Træbæreplanet. Denne Bjælke bestaar af to lamellerede Flanger, der holdes sammen af to Krydsfinerskroplader. Erfaringen har vist, at de bedste Træsarter til Bjælker er Silver Spruce eller Træ med tilsvarende Egenskaber til Flangerne og Birkefinér til Kropladerne. Bjælkerne forsynes med Fyldeklodser, hvor der skal fastgøres Dele, der overfører Kræfter til den saasom Fuselage, Motorfundamenter, Hydrauliske Cylindre til Aabning af Landeklapper o.s.v.

Ogsaa i Sammenbygningen af Bjælkerne er der sket store Fremskridt. Tidligere blev Kropladerne ikke alene limede, men ogsaa naglede til Flangerne. Senere blev Naglerne erstattet af Messingstifter, der var dypede i Kunstharpiks. Nu anvendes der ikke mere Stifter. Krydsfinéren bliver simpelthen limet til Flangerne under Tryk. Det anvendte Finér er det saakaldte diagonal-bakelittimede Krydsfinér, hvori Taverne i det ene Lag ligger vinkelret paa Taverne i det følgende, saaledes at alle Lagene danner Vinkler paa 45 ° med Bjælkerne.

Den tredje Ulempe ved Brugen af Træ som Byggemateriale, der nævntes, var Tilbøjeligheden til at blive

»Cub« Flyvemaskiner

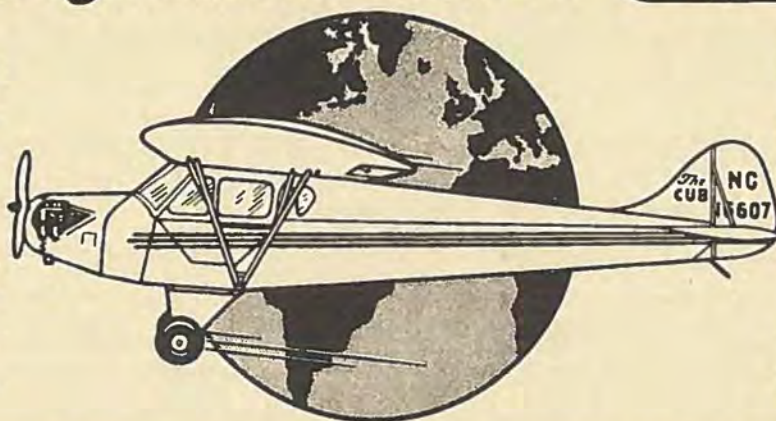
Bygget i Danmark

TYPER OG PRISER:

Lukket 2-Sædet Kabine, dobbelt Styring, Bagagerum m. m., komplet, klar til Indregistrering:

CUB TRAINER. . Kr. 8750.-
CUB SPORT 40. - 9950.-
CUB SPORT 50. - 11500.-

Forlang Katalog.



LÆR AT FLYVE

sikkert og billigt paa Cub-Fabrikens Flyveskole i Lundtofte eller hos en af Forhandlerne.

ELEVERMODTAGES Forlang Prospekt.

Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion.

Alle kan hurtigt lære at flyve „Cub“. — Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. Billigere i Drift end et Automobil.

Autoriserede Forhandlere og CUB Flyveskoler:

Skandinavisk Motor Co. A/S, Odense, Telefon 3546.

Magnus Christiansen, Aalborg, Telefon 6522.

Him-Jensen, Kastrup Lufthavn, Telefon Kastrup 1010.

Aage Heidemann, Aarhus, Telefon 3715 og 3775.

Se »Cub« udstillet i Lyngby Automobil Central ved Lyngby Hotel.

Cub Aircraft Co. Ltd., Copenhagen.

Fabrik og Flyveskole:

Lundtofte pr. Lyngby. - Telefon: Hjortekær 135.

Hovedkontor:

Sundkrogsgade 3, København Ø. - Tlf.: C. 9993.

angrebet af Svamp. Svampeangreb befordres af Vand, der trænger ind i Planet enten direkte eller ved Kondensation. Dannelse af Kondensvand kan ikke forhindres, og det maa alt-saa tilstræbes at afværge dets skadelige Virkninger. Først lykkedes det at forhindre Vand i at trænge ind i Bæ-replanet ved at forsyne Sømmene med Bændler, der var vædet med Cel-lulose-lak, medens Kondensationen blev formindsket betydeligt ved at an-bringe Lufthuller i Planet. Til Trods for dette viste baade Træet og Koldli-men Tilbøjelighed til at blive angre-bet af Skimmelsvamp.

Dette Problem er ogsaa blevet løst. Ved at lime Furene sammen med Ba-kelit — en Kunsthar-piks — fremskaf-fedes et Materiale, der er fuldstæn-dig uangribeligt af Fugtighed og Svamp og tilmed meget stærkere end Krydsfinér limet med Koldlim. Denne Metode anvendtes omkring 1932. Faa Aar senere kom »Kausit«-Limen. — Et Stof, der er beslægtet med Kunst-harpikserne — paa Markedet. Denne Lim er absolut modstandsdygtig mod Svamp og Fugt.

Et Bæreplan, der er opbygget af disse Materialer: Bakelitkrydsfinér og

Kausit-Lim, er selv uden noget Be-skyttelseslag fuldstændig upaavirkelig af Vejrliget.

For at prøve disse Materialer lod Fokker-Fabrikkerne i sin Tid foretage et Forsøg med et Bæreplan, bygget af dem. Dette Bæreplan blev delvis fyldt med Vand og udsat for Vejrets Paa-virkninger i seks Maaneder. Da denne Tid var forløbet, var Træet stadigvæk fuldkommen friskt. Man fandt ogsaa, at det var unødvendigt at lime Bænd-ler over Samlingerne, naar der lime-des med Bakelit og Haurit-Lim.

De Krydsfinersplader, man anvendes til Beklædning af Planerne, lægges ikke mere som Tagsten paa et Tag, men Kanterne skærpes og limes sam-men med Kaurit-Lim. Paa denne Maa-de opnaar man en fuldstændig glat Overflade, der, naar den er blevet la-keret, har et meget smukkere Udseen-de, end man nogensinde kan opnaa ved Metalplaner.

Ligesom Bjælkernes Kropplader læg-ges ogsaa Krydsfinerbeklædningen med Taverne under Vinkler paa 45° med Bjælkerne. Denne Fremgangs-maade giver — foruden en større Sty-rke — ogsaa en fire Gange saa stor Stiv-hed, som hvis Fineren lægges med Ta-

verne parallel med og vinkelret paa Bjælkerne. I Betragtning af moderne Luftfartøyers store Hastigheder, ved hvilke Stivheden spiller en meget stør-re Rolle end tidligere, er denne For-bedring af overordentlig Betydning.

Moderne Fabrikationsmetoder har som ovenfor beskrevet suppleret de al-lerede eksisterende Fordele ved An-vendeslen af Træ, saasom lettere Opta-gelse af Svingninger, ringe Tilbøjelig-hed til Træthedsbrud, lette Repara-tionsmuligheder o. s. v., saaledes at man maa være fuldt berettiget til at slutte, at et Bæreplan af Træ i ingen Henseende er ringere end et Metal-plan.

For Fabrikker, der med Mellemlum fremstiller et begrænset Antal Luftfar-tøjer af samme Type, er saaledes Meto-den delvis Træ og delvis Metal særlig velegnet. Kun ved at anvende denne Metode er det muligt gradvist at for-bedre Typen og forsyne den med de nyeste Forbedringer, der kan holde den up to date i lang Tid. Det er end-videre muligt at skifte over til en ny Type uden Forsinkelse og uden at maatte afholde for store Udgifter til nyt Værktøj.

(Efter »Fokker«.)

MED SVÆVEPLAN

fra Øen Sild i Nordvesttyskland til Breslau i Sydvesttyskland

VEL nok den vanskeligste Konkurrence, der har været foranstaltet i Tyskland i Overland-Flyvning med Svæveplaner mod forud fastsat Maal, blev gennemført i Sommeren 1938 i Dagene fra 26. Juni til 13. Juli. Konkurrencen gik ud paa at flyve fra Westerland paa Sild til Breslau Lufthavn med Mellemlandinger i Flensburg, Kiel, Hamburg (Altona), Hagenow, Wittenberg, Brandenburg, Berlin, Kottbus, Sorau, Liegnitz, en Strækning paa ialt 810 km.

Ved en saadan Konkurrence (Wettbewerb) maatte hver Deltager raade over en Transportvogn, idet det selv sagt ikke altid lykkedes at naa en Flyveplads, og det vilde da i langt de fleste Tilfælde være nødvendigt at afmontere Planet og transportere det til en Flyveplads. Propositionerne gik iøvrigt ud paa, at man kun maatte starte videre mod næste Maal, saafremt man naaede at komme saa tæt til den Flyveplads, man søgte at naa, at Landing kunde foretages inden for en Cirkel med Radius 10 km og Centrum paa Flyvepladsen; Planet blev da afmonteret og transporteret til Flyvepladsen, hvor fornyet Start, som nødvendigvis maatte foretages med Motormaskine, kunde ske.

Maatte en Deltager f. Eks. under Flyvning fra Kiel til Hamburg, en Strækning paa 100 km, foretage Landing 20 km fra Hamburg, var det ikke tilladt at starte videre herfra mod Maalet efter Hamburg; han maatte bide i det sure Æble og transportere sit Plan tilbage til Kiel, hvor han saa kunde begynde forfra. Ofte hændte det, at Deltagere naaede lige akkurat at lande uden for 10 km-Grænsen, og man forstaa deres Ærgrelser og maa beundre deres Sportsaand og den kolossale Vilje og Energi, hvormed der paany blev sat ind paa at naa Maalet, selvom man en, to, tre, ja en enkelt fire Gange maatte den tunge Vej tilbage til den gamle Startplads.

Den første Vanskelighed, der maatte overvindes, var overhovedet at komme fra Øen Sild og over det ca. 15 km brede Vadehav til Fastlandet; det blev overføjlet af alle Deltagerne ved en Udnyttelse af termiske Opvinde fra

Øen, hvorefter det lykkedes at opnaa Tilslutning til de gunstige Opvinde over Fastlandet. En af Deltagerne, den berømte kvindelige Flyverkapitajn Hanna Reitsch, naaede endog efter den første Start helt til Hamburg efter først at være landet i Kiel. Det var tilladt at undlade at lande paa en Mellemlandingsplads og fortsætte mod næste Maal, hvis der var gunstige Betingelser til Stede for en sadan Fortsættelse, men kun saafremt Dommene paa Flyvepladsen erkendte Planet over Pladsen og ved Lyssignal gav paagældende Tilladelse til at fortsætte uden Landing.

Mange af Flyvningerne blev gennemført i meget daarligt Vejr, Regn og Blæst og lave Skyer; de første 4 Dage var Vejret saa slet, at Flyvning overhovedet ikke var mulig, og først den 30. Juni slap Deltagerne væk fra Startstedet paa Sild, endda i ret kraftigt Blæsevejr, 60 km/T. fra Vest-Sydvest, altsaa havde de ved Flyvning mod Kiel stik Sidevind. Naar man tager Svæveplanernes relativt ringe Hastighed i Betragtning, den mest almindelige Marchhastighed er 60 km/T., forstaa man i hvor høj Grad Vinden faar Indflydelse paa Flyvningerne. Der blev gennemført Flyvninger i

Modvind paa indtil 45 km/T. og Sidevind paa indtil 60 km/T. Ofte maatte Deltagerne kæmpe sig frem mod Vind og Vejr i indtil 8—9 Timer for at gennemflyve en Strækning paa 100 km. —

En af Deltagerne fløj ialt 1100 km, til Trods for at den egentlige Afstand kun udgjorde 810 km, fordi paagældende har fundet de gunstigste Opvinde saa langt fra den egentlige Rute og dog naaet at lande paa samtlige forlangte Mellemlandingspladser. Een gennemfløj den sidste Strækning fra Liegnitz til Breslau en tidlig Morgenstund i Regnvejr med lave Skyer, de fleste af Vejen i kun 200 Meters Højde.

Der blev i denne Konkurrence sat alt ind paa en Gennemførelse inden for det fastsatte Tidsrum, og 9 af 23 Deltagere naaede Breslau inden 13. Juli, Sejrrherren eller -damen Hanna Reitsch, landede i Breslau den 10. Juli. — Adskillige Gange er Deltagere startet i saa ugunstigt Vejr, at hverken de selv eller andre vilde anse det for muligt at gennemføre en længere Flyvning, og dog er det lykkedes med sejr Vilje, Dygtighed og Erfaring, og vi har her faaet et Bevis for, at vi endnu ikke *allid* kan se fra Jorden, om det er muligt at finde tilstrækkelige Opvinde til at kunne flyve, naar man raader over saa fint konstruerede Planer som de, der deltog i denne Konkurrence. Det sejrende Plan var en »Reiher 111«, en af de nyeste Typer, som er konstrueret 1938 i Darmstadt. Af Typer, som er kendte her-



Det sejrende Svæveplan »Reiher 111« med Hanna Reitsch ved Pinden.

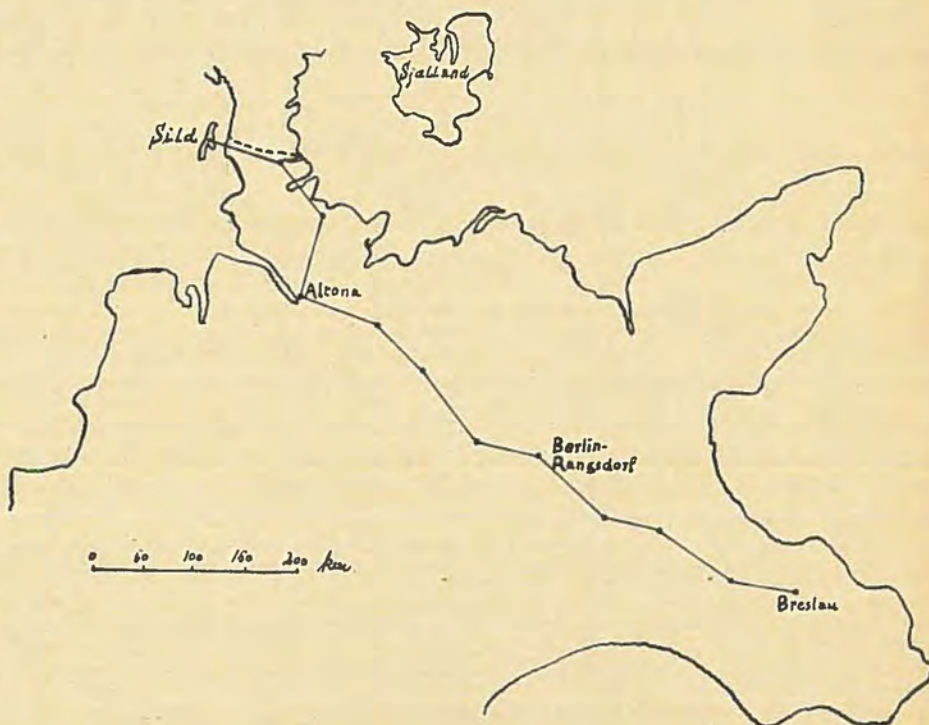
hjemme, deltog den to-sædede »Kranich« (kendt fra Islandsekspeditionen), samt »Rhönadler«. En enkelt af de pudsige, ikke særligt smukke, haleløse Maskiner »Horten 111« var ogsaa repræsenteret og gennemførte Flyvningen uden dog at opnaa at blive en af de 9, der naaede frem inden 13. Juli.

Ialt blev der under Konkurrencen fløjet 12.000 km med 476 Starter paa 8 Flyvedage. — Dette var den anden store Konkurrence af denne Art, der er afholdt i Tyskland; den første fandt Sted i 1937 og gik ud paa at flyve fra Wasserkuppe til Berlin (300 km) og tilbage til Wasserkuppe.

*

Wasserkuppe er det første Sted, hvor Svæveflyverkonkurrencer er blevet afholdt; allerede i 1920 blev her blæst til Samling for at konkurrere i beskedne Glidninger, og stadigt mødes den tyske Svæveflyverungdom aarligt her paa Wasserkuppe i kammeratligt Kappelstrid om Rekorderne. De forbløffende Præstationer, der i Juli 1938 opnaaedes, vil blive omtalt i næste Nummer af »Flyv«.

Skitse over Flyvestrækningen.



INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner
Maskinbygning
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praxis paa egne Værksteder.
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.
PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

Bad Frankenhausen

(Kyffh.)

DEUTSCHLAND



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



BÜCKER-STUDENT I AFRIKA
med

HEINE-Propeller

B.F.W. MESSERSCHMITT-TAIFUN
44 000 KM OVER SYDAMERIKA

med

HEINE-Propeller

ARADO-AR79 VERDENSREKORDER
med

HEINE-Propeller

HUGO HEINE PROPELLERWERK

Berlin O 34 · Warschauer Strasse 58 · 58 89 51

Aktieselskabet FLYVEMATERIEL af 21. April 1938
Kastrup Lufthavn, København

De britiske Luftrustninger

En kort Oversigt over Englands Flyvemateriel og dets Ydedygtighed.

MEG spændt Interesse følger man den britiske Oprustning af Luftvaabnet. Der gives Pessimister, der siger, at Landet er hjælpeløst overfor de fjendtlige Bombemaskiner, der kommer ind over dets Omraade. Paa den anden Side findes der Optimister, der betragter de britiske Luftstyrkers glørværdige Fortid som en Ækvivalent for den øjeblikkelige talmæssige Underlegenhed. Sandheden ligger vel midt imellem — den britiske Luftstyrke er lille, men god — og den er ved at blive større og bedre.

Ulemperne ved Nyskabelsen vælter almindeligvis over paa Luftvaabnet — bortset fra Admiralitetets og War Office's Prestige. Der er talt meget, drøftet og vraget mange Planer. Men Diskussionernes Tid er forbi — det engelske Folk forlanger bydende en afgørende Holdning af Regeringen — fremfor alt Handling, og der er ingen Grund til at tro, at dets Forlangene forbliver ubesvaret. Vel er der Mangler ved det britiske — som ved alle andre Landes — Luftværn, men dette er intet Bevis for, at Imperiet skulde være uskikket til at skabe et dominerende Luftvaaben.

I 1914 traadte England ind i Krig med 179 Maskiner, 7 Luftskeibe med 275 Officerer og 1797 Menige. Ud af dette udvikledes efterhaanden eet af Verdens bedste Luftvaabner. England vandt efter en forbigaaende Svagheit paa nogle Maaneder Overherredømmet i Luften og formaede at opretholde dette til Krigens Slutning paa alle Fronter. I 1918 talte det britiske Luftvaaben 293.000 Officerer og Mandskab med en Luftflaade paa 23.000 Maskiner. Disse Tal bestyrker Optimisten. Hvad Mænd har gjort, kan Mænd gøre, og England kan i Nødsfald fremskaffe tilstrækkeligt med Folk og Maskiner.

Faa Nationer har i sin Tid sat saa meget ind paa Afrustning som England. Dets berømmelige Luftvaaben blev ogsaa bragt ned paa det lavest tænkelige Minium, og Tusinder af sejrige Flyvere forsvandt i Hverdagen. I 1920 var Mandskabsbestanden bragt

ned til 32.000 og af de 28 Eskadriller var der kun beregnet 7 til Forsvar af Landet. Ja, en Overgang fandtes kun 14 krigsduelige Maskiner i England.

Englands Forbillede fulgtes ikke af andre Magter. Medens man i England brændte brugbare Flyvemaskiner, var man i andre Stater ivrige efter at bygge nye Luftflaader i Hemmelighed. Følgen maatte da blive, at man ogsaa i England efterhaanden maatte følge med. I 1923 blev da det første Luftprogram lagt: 52 Eskadriller til Landets Forsvar indtil 1929. Gennemførelsen af dette Program blev dog noget forhalet. Først i 1931 var der 41 Eskadriller klar. 1934 besluttedes det at forøge Home Defence Styrken til 75 og et Aar senere til 100 Eskadriller. I Begyndelsen af 1938 talte det britiske Flyverkorps 175 Eskadriller og i 1937 havde Parlamentet sørget for en Styrke paa 70.000 Mand foruden de Enheder, der var tildelt Indien.

175 Eskadriller af første Klasses Kampmaskiner i forreste Linie frembyder set med moderne Øjne ikke saa vældigt et Vaaben. Men det var da ogsaa for et Aar siden. 1938 stod i intensiv Virksomheds Tegn paa alle Omraader. Nye Fabriker er allerede bygget, og Flyvepladser er anlagt, utallige flyvebegejstrede unge Mænd meldte sig paa Sessionerne. Flyveskolerne blev overfyldte og maatte udvides. Luftfartsministerens næste Oplysning til Parlamentet vil lyde beroligende og omtale virkelige Fremskridt i Luftsikringens Tjeneste.

Med Hensyn til den konstruktive Udformning kan Storbritannien ogsaa med Stolthed se paa sit Flyvervaaben. »Spitfire« og »Hurricane«, som de sidste Jagertyper betegnes, tæller blandt Verdens hurtigste Jagere. (570 og 530 k/T). Selv de »ældre« (3—4 Aar gamle!) Typer som Gloster Gauntlet og Gloster Gladiator præsterer saa fremragende Ydelser (3—400 k/T) at de endnu er udmærket anvendelige — i Virkeligheden staar de kun lidt tilbage for de moderne lette Bombemaskiners Hastigheder.

De middelstore Bombemaskiner med 1200 km's Rækkevidde (som fra København til Paris) og med en Maksimalfart af 375 k/T er af Karakter nærmest fuldkomne. Lastevejen ca 400 kg Bomber.

De svære Bombemaskiner er ligeledes meget ydedygtige. »Bristol Blenheim« til Eksempel, kan i fuldt lastet Tilstand (ca. 4800 kg) med en Gennemsnitsfart af 430 km/T naa ud til en Afstand af 1600 km (København—Rom), medens de nyeste Typer som »Whitleys« og »Harrowes« præsterer en endnu større Rækkevidde paa henved 2000 km.

For kort Tid siden fløj en »Vickers Wellesley« den 11.000 km lange Distance fra Ægypten til Australien paa en Rekordtid af 48 Timer.

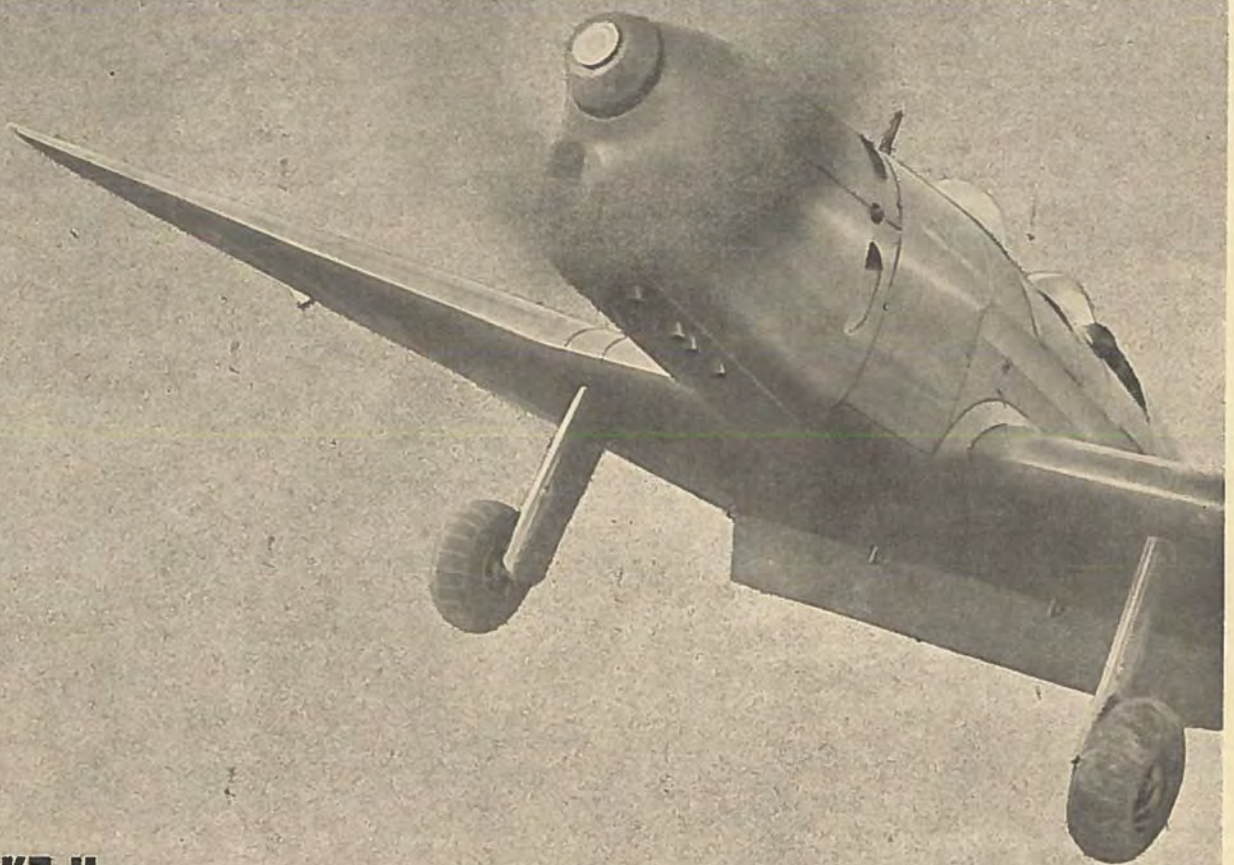
Heller ikke Marinens Luftvaaben maa man undervurdere. Foruden de kampklare Enheders tildelte Flyvemaskiner, har Flaaden igen bestilt 6 Moderskibe, der tilsammen kan medføre rundt regnet 230 Flyvemaskiner, og fem andre er allerede snart færdigbyggede.

Disse hurtiggaaende Skibe udgør for Storbritannien et virkeligt mobilt Luftvaaben, da Flyvemaskinerne herfra er i Stand til at udføre deres Angreb fra et vilkaarligt valgt Udgangspunkt — ingen anden Nation kan fremvise noget lignende.

Man har talt meget og skrevet mere om, at Storbritanniens Byer og Omraader er stærkt udsat overfor Luftangreb. Det synes, som om man i denne Forbindelse har glemt, at Bombemaskiner fra England starter lige saa let mod Fastlandet som Bombemaskiner herfra mod England.

Ganske vist frembyder den engelske Øgruppe en koncentreret Maalskive, men paa den anden Side tillader netop dette et koncentreret Luft- og Markforsvar paa ganske anden Maade end noget tilsvarende Land.

Det engelske Folk og Air Ministry er overbevist om, at britiske Bombe-flyvere fuldt saa vel som andre kan løse de stillede Opgaver. Der er intet, der tyder paa, at det har Uret heri. **

KZ II*den danske Flyvemaskine***KZ II** *Sport, Rejsehastighed 200 km/T.***KZ II** *Kupè, Rejsehastighed 175 km/T.***SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S****KASTRUP 868**

Dansk Svæveflyver Union

fortæller om Bygning af »Schulgleiter 38« og om Lønstruplejren.

Fra Unionens Bestyrelsesmøde d. 15. Januar 1939.

UNDER Hensyn til Ønskeligheden af at faa Lejlighed til at drøfte Spørgsmaalet om Lønstruplejren i kommende Sommer m. m., havde Unionen Søndag den 15. Januar sammenkaldt til udvidet Bestyrelsesmøde i K. D. A. K.s Lokaler.

Foruden de københavnske Bestyrelsesmedlemmer deltog saaledes H. B. Høyner, Aalborg og Børge Jensen, Odense, samt Unionens Tilsynsførende, Ingeniørerne C. Nielsen, Aalborg, G. Hansen, København og Hans Axel, Vordingborg.

Bygning af Schulgleiter 38 og Tegningerne dertil.

Man begyndte med en Gennemgang af Tegningerne til »Schulgleiter 38«, som Ingeniør G. Hansen udtalte sig anerkendende om; Ingeniør C. Nielsen og Hans Axel mente, at Springet fra Bygning af »Stamer« til »Schulgleiter 38« var lovlig stort, men efter en fælles Gennemgang af Tegningerne i alle Detailler kunde de 3 Tilsynsførende anbefale sidstnævnte til Bygning i Klubberne, dog med den Bemærkning, at der kræves en vis Rutine i Svæveplanbygning, før man vil kunne gennemføre en Bygning af dette Plan. Unionen forventer meget snart at indhente Tilladelsen til at sælge Tegningerne til »Schulgleiter 38« og iøvrigt at opnaa Valuta til Indførsel i Landet, og benytter Lejligheden til at bede de Klubber, som ønsker at bygge »Schulgleiter«, indsende Meddelelse herom til Unionen; af Hensyn til Bestilling o. a. bedes Meddelelsen indsendt snarest muligt.

Henry Petersen aflagde Beretning om Stamgruppens nyindrettede Værksted i Oehlenschlägersgade 26, hvor man er gaaet i Gang med Bygningen af den første »Schulgleiter 38«. Unionen vil søge gennemført, at der i dette Værksted bliver paabegyndt en Seriefabrikation af alle Beslag til »S. 38« og »Grunau 9« m. fl., saaledes at Klubber, som ikke magter at udføre dette Arbejde selv, vil kunne faa fremstillet disse ved Unionen for en rimelig Betaling. Unionens Teknikere anbefalede en saadan Fremgangsmaade, som vil betyde en forøget Sikkerhed og Betyrrelse for de

fremtidigt byggede Skole- og Svæveplaner, idet Beslagene da bliver fremstillet af Fagfolk paa Stamgruppens Værksted; en Godkendelse fra Luftfartstilsynet vil tillige lettere kunne opnaas paa denne Maade.

Spørgsmaalet om Godkendelse af Spil og Wiresaks var under Debat; vi henviser iøvrigt til Ingeniør G. Hansens Artikel desangaaende andetsteds i »Flyv«.

Lønstruplejren og Hangaren er sikret.

Herefter gik man over til Dagens vigtigste Punkt: Lønstruplejren.

Unionen paatænker at lade opføre en Hangar i umiddelbar Nærhed af Maarup Gaard; Ingeniør C. Nielsen, Aalborg, forelagde en Tegning i Plan over en Hangar af Størrelse 10×20 m, hvor man regner med Plads til foreløbig 8—10 Planer.

Prisen for Materialerne til denne Hangar vil beløbe sig til ca. 1200 Kr., og da mindst samme Beløb vil kunne medgaa til Opførelsen, besluttede man at indføre frivillig Arbejdstjeneste for de i Lejren deltagende, idet man regner med, at 12—14 Mand kan opføre Hangaren paa ca. 8 Dage, naar Betonstøbningerne forinden er udført og alle Materialerne ligger paa Pladsen.

Til at lede dette Arbejde foresloges Ingeniør C. Nielsen, som paatog sig Hvervet.

Unionsbestyrelsen har bevilget Kr. 500,00 til Hangaren og Lønstrup By har givet Kr. 150,00 til samme Formaal. Restbeløbet tænkes delvis indkommet ved, at hver af Lejrdeltagerne betaler et Indmeldelsesgebyr paa Kr. 3,50.

Lønstruplejren er aaben fra 1. Juli.

H. B. Høyner aflagde Beretning om Forhandlingerne med Gaardejer Jørgensen, som for en aarlig Leje af Kr. 200,00 stiller Arealet ved Lejren til Raadighed. Gaardejeren er indforstaaet med Opførelsen af en Hangar og har iøvrigt i Sinde at indrette en Del af Gaarden til Beboelse for Svæveflyvere, ligesom man vil kunne opnaa fordelagtig Overenskomst om Forplejning paa Gaarden.

Unionen paatænker at holde Lejren aaben fra 1. Juli til 1. August og søger udvirket, at tyske Flyve- og Byggeinstruktører kommer til Lejren en vis Tid af denne Maaned, fortrinnsvis for at videreuddanne de danske Flyvere, som er i Besiddelse af Godkendelsesbevis som Flyveledere.

Som økonomisk og organisatorisk Leder af Lejren foresloges og valgtes H. B. Høyner, Aalborg.

For de Svæveflyvere, som ikke kan deltage i Lejren i Juli Maaned, vil Pladsen dog være aaben ogsaa i Juni og August Maaned, saafremt Tilslutningen er tilstrækkelig stor og Tilladelse til Flyvning iøvrigt opnaas hos H. B. Høyner. —

Bestyrelsesmødet sluttede med Behandling af en Optagelsesbegæring fra Odense Svæveflyveklub; Begæringen blev taget til Følge, og Unionen byder hermed Klubben velkommen i Rækkerne.

Godkendelsesbeviser for Svæveflyvere.

SOM bekendt omfatter Luftfartsloven nu ogsaa Svæveflyvning. I Henhold til ministeriel Bekendtgørelse af 3. August 1938 er der i 1938 udstedt 1 Godkendelsesbevis for Ledere af Lærere for begrænset Svæveflyvning.

Af Godkendelsesbeviser for Byggekøntrollanter for Svæveplaner til begrænset Svæveflyvning er der udstedt 4. —

Af Godkendelsesbeviser for Svæveplaner til begrænset Svæveflyvning er der udstedt 12.

Endelig er der af Godkendelsesbeviser for Omraader til Brug for begrænset Svæveflyvning udstedt 8.

*

DANSKE SVÆVEFLYVEFAGUDTRYK.

DA der stadig indløber Forslag til Oversættelse af de tyske Fagudtryk, jeg opgav i Oktobernummeret 1938, udsættes Bedømmelsen endnu en Maaned.

Hvis de første Indsendere har faaet flere gode Ideer i Mellemtiden og ønsker at indsende nye reviderede Forslag, er saadanne meget velkomne.

Harriet Forslev.

A/S FLYVEMATERIEL

AF 21. APRIL 1938

Datterselskab af Det Danske Luftfartselskab A/s

SALG af Luftfartøjer og al Slags
Tilbehør til Luftfartøjer

REPRÆSENTANT for flere førende
udenlandske Flyvemaskinfirmaer

ADRESSE: KASTRUP LUFTHAVN, KASTRUP

Telefon: Kastrup 1099 Telegram-Adresse: Airtrade



DUNLOP
FLYVEMASKINE RINGE,
HJUL & BREMSER

Wiresaks og Sikring af Spillet

Svæveflyvere, husk Sikring af Motorspillet!

FRA og med Indgangen til 1939 maa der ikke mere anvendes Motorspil uden Wiresaks. Det fremgaar af de Meddelelser, som er tilgaaet Klubberne, og det er et Punkt, der maa nøje overholdes. Sker der et Uheld for en Klub, der ikke har Saks paa deres Spil, kan det let blive en dyr Historie for Vedkommende, der har overtraadt Loven, ligesom det kan skade Unionen i dens Arbejde med at hjælpe dansk Svæveflyvning frem. Derfor: Der maa paamonteres Wiresaks paa Spillene, inden der flyves igen. Vejret er i Øjeblikket saa daarligt, at det harmonerer godt med at give Spillet og de tilhørende Grejer en kraftig Overhaling.

Slagelse-Klubbens Wiresaks er en udmærket Konstruktion. Den er enkel og kraftig, og det betaler sig at kombinere den med et Wirestyr med Svingrulle, som Slagelse har arrangeret det. Styret giver væsentlig bedre Føring og mindre Slid paa Wiren end de krydsstillede Ruller paa ældre Styr, og det kan nævnes, at f. Eks. Tyskerne udelukkende bruger Styr med Svingrulle. Blot tillader Styret ikke, at man binder Wiren sammen, hvis den eventuelt skulde springe, der er ikke Plads til Knuder, og Wiren maa derfor splidses. Knudemethoden er iøvrigt forkastelig.

Der er imidlertid een Ting, man maa være klar over, f. Eks. efter Indbygning af en Wiresaks. Efterhaanden bliver Spilførerens Arbejde mere og mere krævende, og han skal have sin Opmærksomhed meget intenst henvendt paa sit Arbejde. Ligeledes kan det være en meget farlig Sag at faa udløst Wiresaksen i Utide, og derfor maa hele Motorspillet og dets nærmeste Omgivelser i Fremtiden sikres mod al for paatrængende Nysgerrighed fra Uvedkommendes Side. Det er en kendt Sag, at der er meget lidt her i Verden, som virker mere tiltrækkende paa Folk, end et Motorspil i fuld Gang. De fleste Svæveflyvere har oplevet ubehagelige Øjeblikke i den Anledning. Jeg husker et Tilfælde, hvor vort Plan laa midt i et Optræk, og hvor en relativt godt slidt Wire susede ind gennem Wirestyret. Pludselig gik en lille Dreng frem og kiggede op ad Wiren, maaske med Øjnene 10 cm fra den. Spilføreren

vidste, at der var Knuder paa Wiren, og han var nødt til at lade Opmærksomheden gaa fra Kammeraten i Svæveplanet over paa Drengen, der blev »vækket« af sin spændende Beskæftigelse af et frygtindgydende Raab gennem Motorens Larm. Han var blot ved at undersøge, »hvor stor en Bue Snoren hang i«.

Den Slags Ting kan ikke tillades. Det vilde være meget vanskeligt at faa en Skadeforsikring til at dække et eventuelt Uheld af den Art. Derfor er det nødvendigt at sikre Motorspillet mod alt for nærgaaende Ud-

slag af Interesse fra Publikums Side, og det gøres meget let. Metoden er iøvrigt allerede anvendt flere Steder, bl. a. i Slagelse.

Med Spillet som Midtpunkt i et Kvadrat rammes fire tynde Pæle ned, een i hvert Hjørne, i en Afstand paa 10—12 Meter. Paa de tre Sider trækkes en Tøjsnor ell. lign., mens den fjerde, op mod Svæveplanet, holdes fri. Paa Midten af de tre Snorestykker kan der om nødvendigt hænges et Skilt med »Adgang ikke tilladt«.

Forbudet gælder saavel Svæveflyvere som andre. Indenfor Snorene maa kun de komme, der arbejder med Spillet.

*Gerhard Hansen,
cand polyt.*

Danske Svæveflyvere bør deltage i Olympiaden i Finland

DA man i Radioen hørte de mange Sportsmænds Nytaarsønsker, kunde man ikke undgaa at lægge Mærke til den Maade, hvorpaa de alle talte Olympiadens Sag, og hvordan alle Sportsklubber har helliget sig dette Aar som Træningsaar for det kommende Aars store Sportsbegivenhed.

Det er da naturligt, at man som dansk Svæveflyver kommer til at tænke paa at faa sit Land repræsenteret ved Olympiaden i Helsingfors 1940.

Hvorfor skal vi med? Vi kan jo ikke vinde! Saaledes er der sikkert mange, der vil spørge og sige.

Man deltager ikke i en Sportskonkurrence for at vinde, men for at støtte den Sag, som man legemligt og sjæleligt nyder godt af, og har skænket sin Fritid.

Naar man gør sig dette klart, hvorfor saa ikke med.

I dette Foraar afholdes Svæveflyvestævne i Italien, hvor den internationale Studiekommision for Svæveflyvning vil undersøge hvilke Plan typer, der er egnede til Deltagelse i Olympiaden. Den olympiske Komité har udsendt Meddelelse om, at der især vil blive lagt Vægt paa Planer, som enhver Gruppe er i Stand til at bygge for overkommelige Midler. Derved vil man opnaa, at det bliver en Konkurrence mellem Svæveflyvere, og ikke en Konkurrence for, hvad

deltagende Nationer kan yde i moderne Svæveplansbygning- og Teknik.

Skulde det ikke være overkommeligt for os Danske at samle Penge sammen til et Plan og Omkostninger ved Transport m. m.

Var det ikke en Opgave for »Dansk Svæveflyver Union«, eventuelt med Støtte af »Det kongelige danske aeronautiske Selskab«, at gaa i Spidsen for denne Sags Realisering?

Danmark skal med, det skylder vi de Lande, der har hjulpet os gennem de første Begyndervanskeligheder og medvirket til Organisering af vor Sport, og ikke mindst Finland og den finske Ungdom, som har taget Svæveflyvningen op som Nationalsport, fordi den har set en vidunderlig og betydningsfuld Opgave, for Fædrelandets Bevarelse og Selvstændighed, i denne Sport.

Danmark skal deltage.

Et Svæveplan med OY og de olympiske Ringe skal kredse over det finske Stadion, og Dannebrog skal vaje over den olympiske Svæveflyveplads, som et Symbol paa, at danske Svæveflyvere er rede til at fortsætte og styrke det internationale Samarbejde, til Gavn for den smukke Sport og dens moraliserende Virkninger paa dens Udøvere.

E. S. O.

HERHJEMME FRA

FOTOGRAFI AF FLYVEMONUMENTET.

BILLEDET paa Bladets Forside viser den store Bronzegruppe, der udgør den øverste Del af Prof. Utzon Francks smukke Flyvermonument, som Foreningen Danske Flyvere har rejst ved Christianshavns Vold. Det meget vellykkede Fotografi er taget af Militærflyveren, Løjtnant *Jessen*.

Da »Flyv« har bragt i Erfaring, at mange gerne vil have et Billede af Flyvermonumentet, kan vi meddele, at man ved Henvendelse til Løjtnant *A. Jessen*, Ryparken 202, København Ø, kan købe Fotografiet, som er gengivet paa Forsiden, til følgende Priser:

30×30	Kr. 5,00
18×24	» 2,50
13×18	» 1,25

Hertil kommer Porto og Emballage. Billederne kan blive sendt paa Efterkrav. Leveringstid ca. 8 Dage. Billederne leveres i brun Tone oplæbet paa Karton.

NYE SPORTSFLYVERE.

DEN 12. Januar fik vi to nye Sportsflyvere, idet Cub Aircraft Co.'s Flyveskole paa Lundtofte Flyveplads havde to Aspiranter oppe til de afsluttende Certifikatprøver for Kap'tajn Løjtnant *Dalbro*. Det var Grosserer *Stenfeldt Hansen* og Chauffør *Aage Nørregaard Jørgensen*, og begge bestod Proverne.

Samme Dag bestod *Kjeld Bachevold* Soloprøven.

»Flyv« gratulerer.

GENERALFORSAMLING I »DANSKE FLYVERE«.

FORENINGEN DANSKE FLYVERE afholder ordinær Generalforsamling i Officersforeningens Selskabslokaler den 22. Februar Kl. 20,00.

Dansk Modelflyver Forbund

FOR Fremtiden skal Stof til FLYV fra Modelflyveklubber være Næstformanden, *Johs. Thinesen*, Finsens Allé 29, Odense, i Hænde senest d. 10. i Maaneden for at kunne oplages i næste Nr. af FLYV.

PROPAGANDA-HEFTET.

DANSK MODELFLYVER FORBUNDS store Propagandahefte, der indeholder alle mulige Oplysninger af Interesse for Modelflyverne, saasom Love og Konkurrenceregler, Artikel om Termik og og Cumuluskydannelser, Haand- og Højstartmetoderne, Fortegnelser over Svæve- og Motormodeltyper, Modelflyvelitteratur, Værktøj og meget andet, kan faas hos Forbundets Kasserer, *Adr. Hambroes Allé 21, Hellerup*, ved Indsendelse af 60 Øre pr. Hefte. Beløbet indsendes pr. Postgiro Nr. 52084.

GLOBUS AERO KLUB.

DEN 15. Jan. Kl. 19.30 afholdtes halvårlig ordinær Generalforsamling i Globus Aero Klub, Onsgaards Tværvej 6, Hellerup. Formanden, *Hr. Ewald Hansen* aabnede Mødet, og efter Dirigentvalg aflagde Kassereren Regnskabet, der godkendtes. Dernæst aflagde Formanden Beretning om Klubbens Drift i det forløbne halve Aar. Han fremkom med en interessant Statistik over Medlemstallet. I Klubbens første to Aar var Antallet steget jævnt fra 10—30 Medlemmer, men i det sidste halve Aar fra 30—87 Medlemmer under den nuværende Bestyrelses Ledelse. I det halve Aar var der bygget 55 Modeller og i Løbet af kort Tid vil Klubben have ca. 70 færdige Modeller.

Hovedlovene undergik et Par

Ændringer og nye Forslag blev vedtaget. Efter at de otte Klubledere havde aflagt Beretning, var der Formandsvalg, og med alle Stemmer for, valgtes den gamle Formand igen.

Mødet sluttede med et Leve for Klubben og dansk Modelflyvning.

Alle Henvendelser om Optagelse i Klubben sker til Formanden, hver Mandag Aften efter Kl. 19,30 i Klublokalerne.

LUFTIKUS — AMAGER.

DEN 24. November 1938 oprettedes Modelflyveklubben *Luftikus* i Sundby paa Amager. Den havde i Starten ikke noget fast Tilholdssted, men afholdt et ugentlig Møde hos Kassereren *Mogens Aamo*. Af nogle velvillige og interesserede Mennesker fik den dog snart for en billig Leje overladt et velegnet Kælderlokale. Klubben har altsaa nu eget Værksted og Mødelokale, hvor der i Øjeblikket arbejdes med at fremstille 7 Konstruktioner af forskellig Klasse. Naar den er kommet godt i Gang, skal den tilsluttes Dansk Modelflyver Forbund, Stedet hvor alle Modelflyveklubber bør samles til fælles Gavn for Modelflyvningens Udvikling herhjemme.

Alle Oplysninger angaaende Indmeldelser etc. faas hos Klubbens Formand *Anker Ryder Tønnesen*, Kasturplundsgade 17, Kastrup.

»Air-Speed« Aabyhøj

har ikke været ret meget aktiv i Sommeren 1938. Men nu i Byggesæsonen 1938—39 har de faaet tildelt Skolens Sløjdsal til Arbejdslokale. Kontingentet er gradvis sat op fra 15 til 50 Øre, dette har bevirket at Klubben nu faar Raad til at melde sig i Forbundet og at bygge større og bedre Modeller. Det eneste vi nu mangler er Stopure, — men mon ikke, hvis



K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Instrumenter
Propeller
Flyverkameraer
Projektører
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15

Telefon C. 6395

alle Klubber under Forbundet fik til-
delt Stopure mod en »lille« passende
Betaling, at Konkurrencerne da vilde
blive meget haardere og Rekorderne
ryge i Vejret? Klubben betaler baade
Materialer og Tegninger, og regner
med til Flyvesæsonen at have ca. 30
Modeller og heraf bliver endda de 7
Motormodeller, saa »Air Speed« kan
glæde sig til en livlig Sæson.

HR. SV. HERBORG UDTALER, AT:

»Gloria«s og »Merkur«s Sideror
ikke er 2-delte af moderne Hensyn,
men paa den første, fordi man der-
ved modvirker Vridning af det saa
porøse Balsatræsror ved Flyvning i fug-
tigt Vejr, Landing i Vand etc. Paa den
sidstnævnte Model af Hensyn til at
modvirke de skadelige Lufthvirvler,
der altid forekommer ved Ving- og
Halespidser.

REKORD-REGLERNE.

JULEN og Vintervejret er sikkert
Skyld i, at der i den forløbne Maa-
ned kun er slaet een Danmarksre-
kord. Denne Rekord er i Klasse V,
hvor en Pritschow, tilhørende Per
Weishaupt, Odense Model-Flyveklub,
26.—12.—38, forbedrede sin gamle
Rekord paa 76 Meter ved at flyve 153
Meter efter Jordstart. Modellen star-
tede forøvrigt fra Sne, idet et forbi-
gaaende Tøvejr havde dannet et tyndt
Islag, hvorfra den lige kunde hæve
sig. Det er ikke mindre end 10. Gang,
at samme Model har sat en Dan-
marksrekord. Men det bliver sand-
synligvis sidste Gang, idet den til 1.
Februar bukker under for de nye
Regler om Krop-tværsnit. Modellen
indehaver i Øjeblikket absolut Rek-
ord baade for Distance og Hastig-
hed.

De nye Rekordregler: Et Par Ord
om de Ændringer, der den 1. Februar
indførtes i Reglerne for Anerkendelse
af Danmarksrekorder, vil sikkert
være paa sin Plads her. I Klassein-
delingen er der bl. a. sket den Æn-
dring, at Klasse 7 (Entemotormodel-
ler) nu indbefatter alle specielle Mo-
tormodeller saasom Enter, Tandems,
Haleløse, Vingeslagsmodeller, Auto-

gyroer, Helikoptere etc. Klasse 8 er
nu den tidligere Klasse 9 — »Model-
ler med andet Fremdriftsmiddel end
Gummi«. Den tidligere Klasse 8 »Mo-
deller med andet Fremdriftsmiddel
eller med flere drivende Propeller«
er strøget. Den nye Klasse 9 omfatter
Wakefieldmodellerne. Disse Ændrin-
ger har ingen Indvirkning paa Re-
korder, da der ikke var sat nogen i
disse Klasser. Klasse 15 er ændret fra
»Andre Svævemodeller« til Tandem-
Svævemodeller, og endelig er indført
Klasse 16, styrede Svævemodeller.

For Fremtiden anerkendes Flyv-
ninger under 10 Sekunder ikke som
Rekord. Under Bestemmelser for Mo-
dellerne er der indført en Del Æn-
dringer og Tilføjelser. Saaledes er
Maximum-Spændvidden sat op fra
250 til de internationale 350 cm, og
Vægtbegrænsningerne er strøget.
Endvidere er der fastsat bestemte
Regler for Stokmodeller og Kropmo-
deller. For sidstnævnte er der ind-
ført den vigtige Regel, at Kroppen
paa det tykkeste Sted skal have et
Tværsnitareal paa mindst Kroplæng-
de \times Kroplængde divideret med 200.

Højstartssnoren maa nu være dob-
belt saa lang som tidligere, nemlig
200 Meter. Som en helt ny Paragraf
er indført Bestemmelserne for Wake-
fieldmodeller.

Dette var kun en kortfattet Over-
sigt. De samlede Regler findes sam-
men med Konkurrencereglerne og
Regler for Eliteflyverne i Forbundets
Propagandahefte, som Medlemmer af
Klubber under Forbundet kan er-
hverve for 35 Øre.

4 NYE MODELFLYVEKLUBBER UN- DER DANSK MODELFLYVER FORBUND.

FORBUNDET har haft den store
Glæde at modtage Indmeldelse af
4 nye Klubber, som en vellovende
Optakt til det nye Aar. Den 30. Dec.
38 tilmeldte Silkeborg Modelflyve-
klub sig gennem Formanden, Hr. Sv.
Aa. Jensen, Frydensgade 30, Silke-
borg. Klubben talte da ca. 30 Med-
lemmer.

Den 6. Jan. modtog vi 2 Indmel-
delse, nemlig: Ribe Modelflyveklub,
hvis Formand er Hr. Johan Kastrup,
Kongensgade 6, Ribe. Bestyrelsen
blev dannet 24. Nov. 1938. Der dispo-
neres nu allerede over ca. 20 for-
skellige Modeller lige fra »Kolibri«
til Sv. H. 1, og flere er under Byg-
ning.

Den 6. Jan. blev ogsaa Modelflyve-
klubben »Air-Speed« i Aabyhøj ind-
meldt. Man har 10 aktive og 8 pas-
sive Medlemmer, og Formanden er
Hr. Jørgen Lindgren, Aabyhøj.

Endelig indmeldtes 9. Jan. Nykø-
bing Modelflyveklub, hvis Formand
er Hr. Ewald Nielsen, Nykøbing. Ved
Starten var der 7 Medlemmer.

Den 19. Dec. 1938 indviede den
første af de nu eksisterende danske
Modelflyveklubber, Odense Model-
Flyveklub sine 2 Møde- og Værk-
stedslokaler i Dronningensgade 38, I.
Formanden, Jørgen Nissen, sagde bl.
a. i sin Indledningstale, at nu var en
ny Æra i Klubbens Historie indledet,
og det er med Glæde man ser Frem-
tiden i Møde under de nye Forhold.

Fra Nytaar vil der hver Mandag
blive holdt Møder med Foredrag og
Diskussioner. Mange Medlemmer har
skænket Gaver til Biblioteket, Værk-
tøj, samt Billeder o. lign. til Udsmyk-
ning.

»MERKUR«, ROSKILDE.

IRoskilde er der startet en ny Mo-
delflyveklub ved Navn *Merkur*.
Klubben har allerede faaet udmærket
Tilslutning og kan straks i Starten
mønstre en »Luftflaade« paa 19 Svæ-
vemodeller og 3 Motormodeller, det
er en flot Begyndelse og man maa
med Interesse imødesee hvilke Resul-
tater der kan opnaas i »Merkur«. At
man ogsaa tænker paa Fremtiden ses
af, at der er 8 Svævemodeller og 5
Motormodeller under Bygning, saa
der kan stadig regnes med Tilgang
til Eskadrillerne, selv om der i Ti-
dens Løb skulde ske nogle Havarier!

Modelflyvere — køb i Specialforretningen!

Af vore Byggesæt fremhæves særligt:

GLORIA

Svævemodel — Spændvidde: 89½ cm
Med Tegning Kr. 4.10 - Uden Tegning Kr. 3.25

MERKUR

Motormodel — Spændvidde: 99½ cm
Med Tegning Kr. 7.50 - Uden Tegning Kr. 6.35

SV-H I

Record-Svævemodel — Spændvidde: 149 cm
Med Tegning Kr. 6.85 - Uden Tegning Kr. 4.85

BEMÆRK:

Alle vore Byggesæt leveres
fuldstændig komplette!

☞ Forlang gratis illustreret Katalog.



Modelflyveklubbernes Indkøbscentral

Alt for Modelflyvere.

Modelmaterialer.
Modeltegninger.
Stor Prislister sendes gratis.

Helge Nielsen,
Guldbergsgade 724, Kbhvn N.

Flyvning *med*

W Modelsvæveplaner

er en rigtig

Far og Søn Sport



»W 12« klar til Højstart

Spændvidde..... 97 cm
Planbelastning ca. 15 g/dm²

»W 17« klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
Planbelastning ca. 18 g/dm²



Byggesæt	Færdig Model
»W 12« Kr. 6.00	Kr. 18.00
»W 17« Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres komplet med overskuelig Tegning, udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næsklodser, Lister o. l. er færdig tilskaarne. Intet Værktøj er nødvendigt.

Forlang Prislister over »W« Materialer hos Deres Forhandler.

En Gros:

Erik Willumsen

5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

Modelflyvekonkurrence

Vi skal allerede nu røbe, at FLYV i næste Nummer lægger ud med en Konkurrence for en ny Begyndermodel, der faar Navnet FLYV I.

I Løbet af det sidste Aars Tid er der hvervet mange tusinde Modelflyvere og i Aar vil denne interessante og lærerige Sport utvivlsomt gribe yderligere om sig. Vi er derfor sikker paa, at et saadant Modelsvæveplan, der er let at flyve med og billigt at anskaffe, vil vække stor Interesse.

Dansk Modelflyverforbund har i det forløbne Aar gjort et stort Arbejde for Modelflyvesporten og en Del af Landets mange Klubber er allerede tilsluttet Forbundet, saa hele Bevægelsen nu er ved at komme ind i faste Rammer, saa Begyndere i Klubberne kan faa den rette Vejledning baade ved Bygning af Modellerne og Indflyvningen.

Men for Modelflyvesporten som for al anden Sport gælder det, at man skal begynde fra Grunden, for gennem de mindre Opgaver at kunne naa til Løsning af de store.

En Begynder kan ikke vente noget godt Resultat med et stort Modelsvæveplan, da det sandsynligvis er havareret længe før der er opnaaet en Flyvning af Betydning, medmindre Indflyvningerne og Flyvningerne bliver foretaget under kyndig Vejledning, i hvilket Tilfælde Modellen kan holde i aarevis.

Derfor bør man begynde med en mindre Model.

»Flyv« har ladet fremstille en saadan Begyndermodel. Modelsvæveplanet hedder »FLYV I« og har en Spændvidde paa 50 cm. Indflyvningen og Flyvningen foregaar paa nøjagtig samme Maade som ved de større

Modeller og er derfor særdeles lærerig. Ogsaa selve Bygningen er en glimrende Undervisning, saa Modellen kan betragtes som en fortræffelig Overgangsmodel.

Vi bringer en komplet Arbejdsledning med Byggeanvisning, saaledes at enhver let kan konstruere sit Modelsvæveplan, men desuden bringer vi i Handelen et fuldstændigt Byggesæt, der sælges for den billige Pris af Kr. 2.00 pr. Sæt, det vil fra 1. Marts kunne købes hos de fleste Bog- og Papirhandlere samt Stormagasinerne, Sportsforretninger og Legetøjsforretningerne eller fra FLYV's Ekspedition.

Som nævnt er Planet en Begyndermodel og vi sender den ud med det Haab, at den maa medvirke til at skaffe endnu flere interesserede Modelflyvere Landet over end vi har i Dag; Modelflyvningen i Danmark er i god Fremgang, men der er endnu mange, der ikke har opdaget hvor fornøjelig denne Sport er, og hvor glimrende en Motion en Dag med Modelsvæveplanet giver, de der har prøvet det kan tale med om det, hør blot paa deres Udtalelser, naar de trætte og udasede traver hjemad efter endt Flyvning, ivrigt diskuterende Dagens Resultater, det vil overbevise selv den mest skeptiske om, at det er den helt rigtige Sport!

Naar vi i næste Nummer bringer Tegningerne, skal vi samtidig bringe Reglerne for Deltagelsen i Konkurrencen, den vil blive startet dels som en Konkurrence om ugentlige Præmier og dels med en Præmiering af Slutresultatet, hvortil der udsættes en særlig stor og værdifuld Præmie.

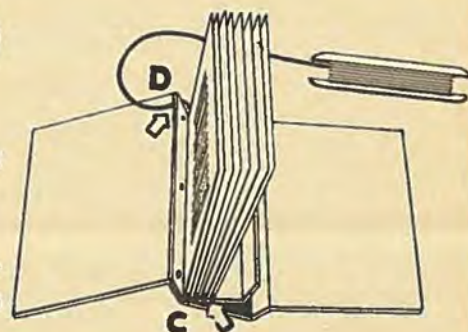
Altsaa, pas paa i Marts-Nummeret, saa begynder vi.

SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning

PRIS Kr. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa Bladets Eksped., Vesterbrog. 60



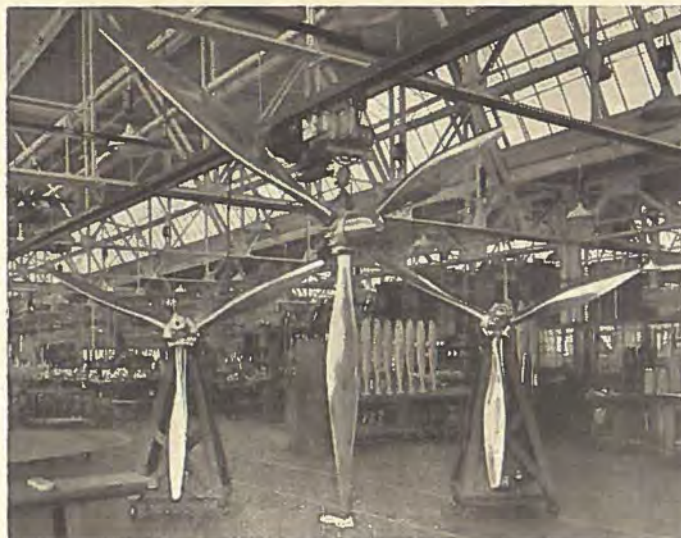
NYT FRA ALLE LANDE

AMERIKANSKE BOMBEMASKINER TIL ENGLAND.

I Januar Maaned foretoges der ved Lockheed Aircraft Fabrikken i U. S. A. en Serie Prøveflyvninger med de første af de 200 Militærmaskiner, som det engelske Royal Air Force har bestilt i Amerika. Det drejede sig om nogle hurtige Bombemaskiner, udstyret med to Wright Motorer. Maskinens Besætning bestaar af 4 Mand. Den engelske Ordre, der beløber sig til ca. 100 Millioner Kroner, blev afgivet i Juni 1938.

ER DETTE REKORD?

EN af de Passagerer, der har fløjet det største Antal Kilometer, er den engelske Skibsreder, Oberst Sir Philip Richardson. Overalt hvor Mulighed gives, flyver Sir Philip, og i Løbet af de sidste Aar har han tilbagelagt 100.000 km som Passager paa Lufruter hele Verden over. Fornyl'g fløj han med Imperial Airways fra Southampton til Indien.



VERDENS STØRSTE METALPROPEL.

Den største Metalpropel, der nogensinde er blevet fremstillet, er fornylig blevet færdig paa Uni ed Aircraft's Fabrikker i Amerika. Den er konstrueret til Brug for en Flyvemaskine, der endnu ikke er bygget, og den har en D'iameter paa 5,1 m. Den ligner en Kæmpe ved S'den af den lille 3,45 m Propel, der anvendes paa Douglas D. C.-3 Trafikflyvemaskinerne.

KVINDELIG FLYVEPIONER FLYVER TIL AFRIKA.

LADY BAILEY, hvis Navn som Flyver blev berømt, da hun i 1928—29 foretog en Soloflyvning fra England til Sydafrika og tilbage igen, en Distance paa ca. 29.000 km, er igen fløjet til Afrika, men denne Gang som Passager med Imperial Airways.

De største Propeller, som Hamilton Standard hidtil har bygget, er de 4,2 Meters, der anvendes paa de nye Boeing 314 Flyvebaade og Douglas D. C.-4.

CIVILFLYVEMASKINER OG FLYVERE I U. S. A.

DET samlede Antal af Flyvemaskiner og Flyvere i U. S. A. var pr. 1. Oktober 1938 følgende: 10.091 indregistrerede, civile Flyvemaskiner med gyldigt Luftdygtighedsbevis samt 191 Svæveplaner.

Trafikflyvere 1160, Flyvere med erhvervsmæssigt Certifikat 7785, Privatflyvere 10.197, Soloflyvere 2241 og Svæveflyvere 159. Alle Tallene omfatter udelukkende gyldige Certifikater.

ENGLANDS NYE LUFTLINER TIL

DE HAVILLAND's »Flamingo«, der er bygget helt og holdent af Metal, er Englands nyeste Trafikflyvemaskine, og den har i Vinterens Løb foretaget sine første Prøveflyvninger. Den er bygget til 17 Passagerer, men paa kortere Ruter kan der medføres 20 Pasagerer. Den er udstyret med to Bristol Perseus ventillose Motorer, hver paa 950 H. K. »Flamingo«en skal bygges i Serie i Løbet af indeværende Aar. Den har en økonomisk Marchhastighed paa ca. 330 km/T.



De Havilland »Flamingo«. Maximalhastighed 354 km/T. Den kan rumme indtil 20 Passagerer.

SEE FABRIKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Väldkänd kvalitet • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KØBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B
Telefon: C. 7885

FOKKER G.I

Tomotoret
Dykkebomber
Rekognoscerings- og
Angrebsflyvemaskine



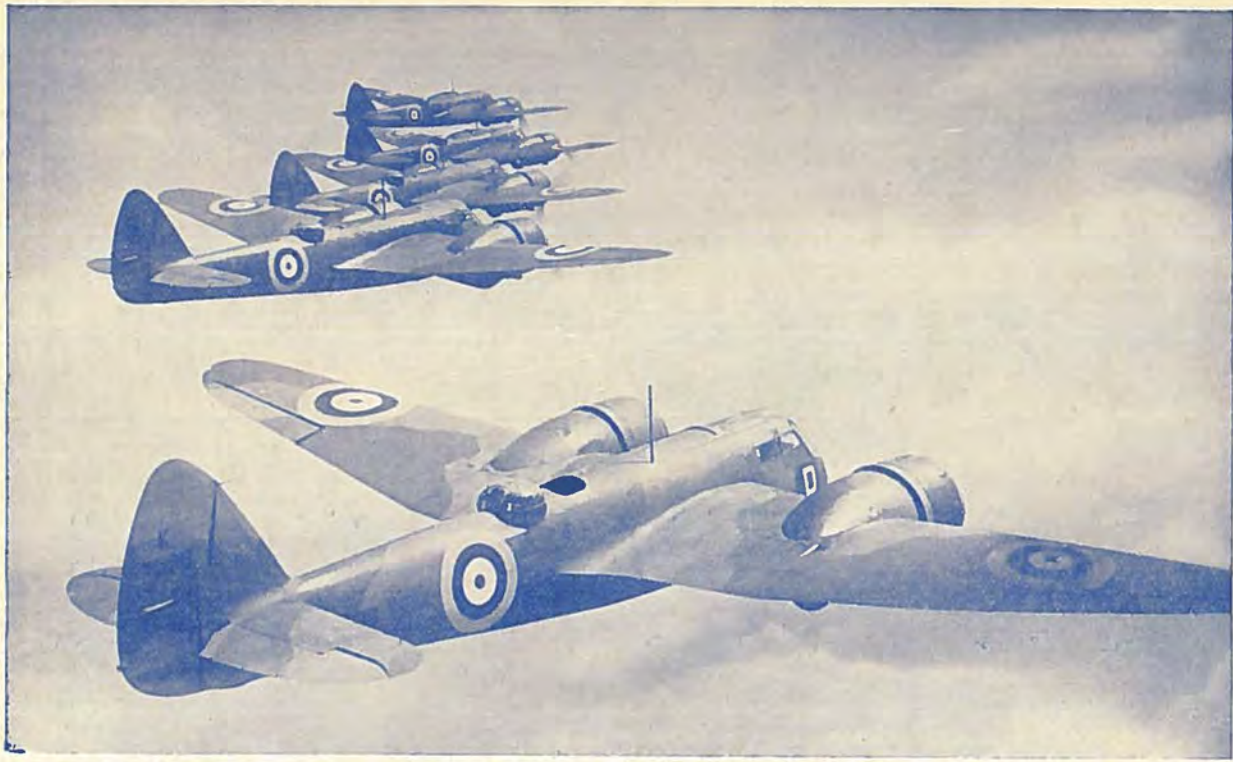
**Største vandrette
Hastighed 485 km/T.
(2 Bristol „Perseus“ X)**



**Luftbremser begræn-
ser den største Dykke-
hastighed til højst
470 km/T.**

Udlandets Flyvere har fastslaaet, at Fokker G1 ubetinget har ligesaa gode Flyveegenskaber som en moderne eenmotoret Dykkebomber. Den kan drejes paa Klapperne om sin Længdeakse indtil 180° indenfor et Dykkestræk paa 700 m.

**N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK
FOKKER**



HØJT UDVIKLEDE FLYVEMASKINER

Lige siden 1910, Flyvningens Begynderaar, har „Bristol“ Flyvemaskiner udmærket sig ved deres fortrinlige Konstruktion og Udførelse.

De første Ordre fra den engelske Regering paa Levering af militære Flyvemaskiner gjaldt et „Bristol“ Militær Biplan, og lige siden den Tid har Filton Fabrikerne konstrueret og fremstillet mange ypperlige Flyvemaskintyper. Bristol „Fighter“ og Bristol „Bulldog“ er to af de seneste Typer, der ikke blot har vundet Anerkendelse, men som ogsaa er taget i Brug mangfoldige Steder.

„Bristol“ Flyvemaskiner hører i Dag til de førende blandt de nyeste Typer. — Bristol „Blendheim“, der er afbilledet ovenfor, og Bristol „Bombay“ er verdenskendt for deres fremragende Ydelser.

*udført helt igennem
af Metal
og med fremragende
Egenskaber*

“Bristol”

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, 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

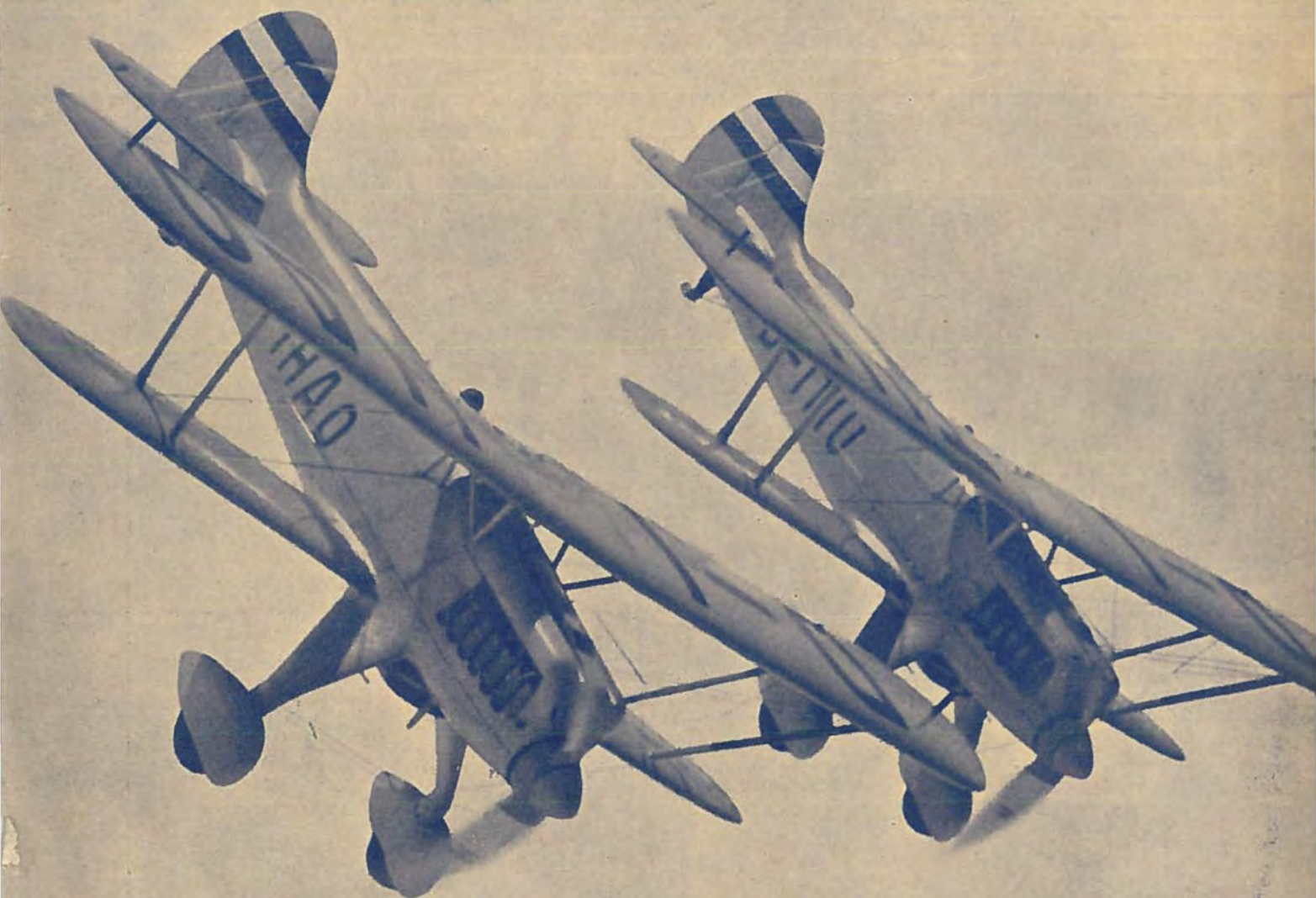
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



10 APRIL 1939

FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



2 Henschel Dykkebom

Nr. 3

MED „BÜCKER STUDENT“ GENNEM AFRIKA
Svæveflyvningens Aerologi

35 ØF

1939 - 12. Aarg.

Alt om den store Modelflyvekonkurrence

32 SIDE

Værkstedet som RØNTGEN-KLINIK



Den ubønhørlige strenge Fordring til absolut nøjagtigt Præcisionsarbejde og bedste **MATERIALE-KVALITET** har medført, at Materialerne prøves ved moderne Røntgenfotograferingsmetoder.

Formålet med den intensive **JUNKERS-KONTROL** er at skabe:

Tillid til Motoren og
Sikkerhed for Lufttrafiken

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G., DESSAU

A/S FLYVEMATERIEL

AF 21. APRIL 1938

Datterselskab af Det Danske Luftfartselskab A/s

SALG af Luftfartøjer og al Slags
Tilbehør til Luftfartøjer

REPRÆSENTANT for flere førende
udenlandske Flyvemaskinfirmaer

ADRESSE: KASTRUP LUFTHAVN, KASTRUP

Telefon: Kastrup 1099 Telegram-Adresse: Airtrade

BRUG



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

HELLESENS TØR-ELEMENT

★
kendt
som
ældst
og
bedst
★



★
50
Aars
teknisk Forakn.
og
praktisk Erfaring
★

Agenter

Amsterdam
Antwerpen
Athen
Barcelona
Bern
Bilbao
Bryssel
Bukarest
Stockholm
Valetta
Warszawa
Wien
Zagreb
Kowoo
Libeo
Lège
Lissabon
London
Luzern
Luxembourg
Clausen
Madrid
Opoczno
Oslo

Manilla
Niocsis
Penang
Bangkok
Samarang
Shanghai
Singapore
Seyras
Soerabai
Tandjong-Prick
Tokio
Alexandria
Angola
Belgisk Kongo
Oaire

Cape Town
Cassablanca
Dahomey
Daroeslan
Durban
Fernando Poo
Funchal
Gambia
Gaidkysten
Johannesburg
Kamerun
Liberia
Melilla
Nairobi
Nigeria
Port Elizabeth

og Oplegt

Sierra Leone
Somaliland
Tanganyika
Togoland
Barbados
Bolivia
Britisk Guiana
Buenos Aires
Cuzco
Ecuador
Guatemala
Havana
Honduras
Kingston
Mexico City
Montevideo
Niuegus
Panama
Paraguay
Paramaribo
Pera
Porto Alegre
Porto Rico
Port of Spain
Punta Arenas
Rio de Janeiro
Roerico
Salvador
Santo Domingo
Sao Paulo
Valparaiso
Venezuela
Adelaide
Auckland
Brisbane
Christchurch
Dunedin
Hobart
Launceston
Melbourne
Perth
Sydney
Wellington

„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**

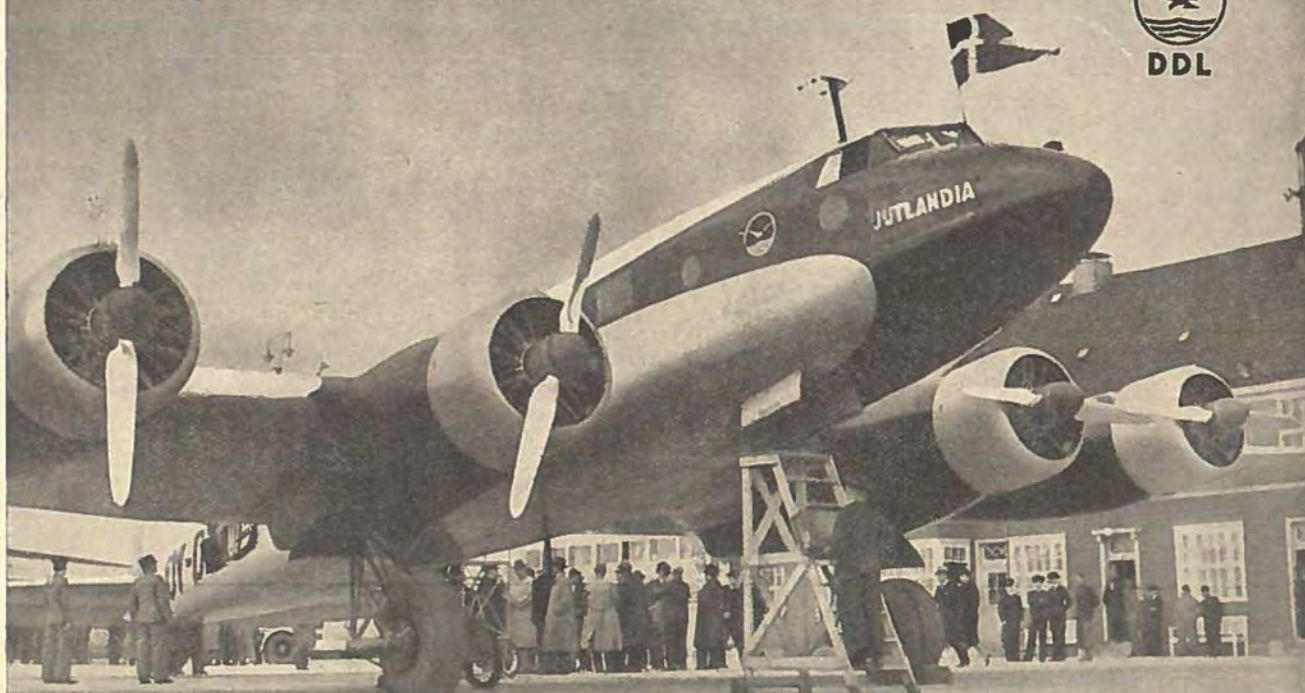
Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

DET OFFICIELLE ORGAN FOR

Nr. 3

Marts 1939

12. Aargang

Det
Kongelige
Danske



Aero-
nautiske
Selskab



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND



Danske Privatflyvere

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



I Redaktionen:
Kaptajn J. FOLTMANN
Kaptajn ERIK LÆRUM
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

MINDEORD

om

Generalkonsul V. Ludvigsen

Generalkonsul *Ludvigsen* har været Dansk Flyvning en god Mand.

De Egenskaber, der stærkest prægede ham, hans Klogskab, hans uegenlyttige Interesse for alt, der bar Udvikling i sig, og hans for enhver Smaalighed blottede Opfattelse af Mennesker og Forhold, gjorde det til en Lykke for Aeronautisk Selskab, at han fra den første Dag var med i dets Arbejde.

Generalkonsulen var Medstifter af Selskabet, tilhørte i 8 Aar dets Bestyrelse og stillede sig i de øvrige 22 Aar af dets Bestaaen til Raadighed som Revisor. Hvad han i Virkeligheden har betydet for Dansk Flyvning og i Særdeleshed for Selskabet, kan dog ikke maales ved denne summariske Optælling og kan ejheller læses i Referater fra Møder og Forhandlinger fra Flyvningens Barndomsaar.

I sin saa overordentlig store personlige Beskedenhed virkede han mest »bag Kulisserne«. Hans kloge Øjne saa i Forvejen, hvor der kunde opstaa Divergenser, eller hvor velmente Ideer kunde slaa fejl, kunde gøre Fortræd, og i stille Arbejde bøjede han Villier mod hinanden, ledede Initiativ ind paa fremkommelige Baner og storsindet gav han sin Støtte, naar han saa, at der var noget, der fortjente Fremgang.

At Generalkonsul Ludvigsen i 1912 skænkede Flyvemaskinen »Glenten« til Marinen, at han i 1913 stillede betydelige Midler til Raadighed for aeronautiske Formaal ved Oprettelsen af A. S. »Flyvepladsen«, at han altid var rede, naar en Garanti for et muligt



Generalkonsul V. Ludvigsen; Medlem af Selskabets Bestyrelse fra 1913-1921.

tabgivende Foretagende skulde stilles eller naar værdifulde Præmier skulde udsættes, ved alle, der kender noget til Flyvningens Historie i vort Land; men kun en snævrere Kreds ved, paa hvor mange andre Omraader han har fremmet Udviklingen uden at ville nævnes.

At have kendt Generalkonsul Ludvigsen, er at holde af ham, og der er i Dag saare mange, der i dyb Vemod over hans Bortgang forenes i Løftet om at ville bevare hans Minde i Ærbødighed og i Hengivenhed.

Charlottenslund, Febr. 1939.

G. Krebs.

Nye Flyvemaskine-Konstruktioner

Nogle nye Maskintyper fra tyske og engelske Fabriker

Si 202 »Hummel« (Tyskland).

Den nye Sportsflyvemaskine, som Siebel Flugzeugwerke Halle har bygget, er en lille Privatmaskine med en 50 H.K. Motor. Den er et Monoplan med lavtliggende Bæreplan; Kroppen er bygget af Træ og Krydsfinér og Bæreplanet af Træ med Krydsfinér- og Lærredsbeklædning. Til Trods for sin Lidenhed har den udmærkede Flyveegenskaber, og den 31. Januar startede den med to Mands Besætning for at sætte Højderekord for Sportsflyvemaskiner med 1 Motor under 2 Liter. Det lykkedes Føreren, Luftkaptajn Ziese, at naa op til 5851, som er 1110 m mere end den tidligere Rekord indenfor samme Klasse.

Maskinens Data er følgende:

Spændvidde 10,5 m, Længde 6,4 m, Højde 1,85 m, Tomvægt 310 kg, Lasteevne 230 kg, Fuldvægt 540 kg, Planbelatning 38,6 kg/m², største Hastighed 160 km/T, Marchhastighed 140 km/T, Landingshastighed 70 km/T og Brændstofforbrug 9,5 l pr. 100 km.

Boulton Paul »Defiant« (England)

I Begyndelsen af Februar gav det engelske Luftfartministerium Tilladelse til at offentliggøre Billede og Beskrivelse af Boulton Paul Aircraft's



Si 202 »Hummel« Sportsflyvemaskine.

nye tosædede Jager, som anses for at være den hurtigste Maskine indenfor sin Klasse, der hidtil har været bygget i England. Nærmere Detailler om dens Præstationer er endnu ikke tilgængelige for Offentligheden. Den er meget kraftigt bevæbnet, og det midtskibs anbragte Taarn kan drejes mekanisk.

»Defiant«, som Typebetegnelsen kaldes, er helt og holdent bygget af Metal, hovedsagelig Letmetal. Planer og Krop er beklædt med Metalplader, som udgør en Del af Konstruktionen. Selv af en moderne Flyvemaskine at være har den en særdeles god Strømlinieform med hel glat Overflade, og dens store Hastighed skyldes denne

Kombination af god Strømlinieform og Overfladebehandling.

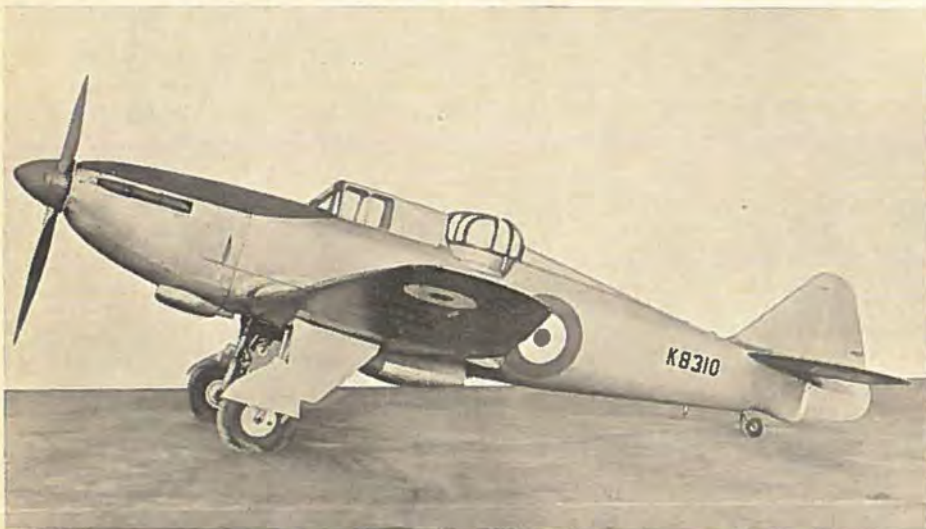
Den er udstyret med en 12 cyl. vædskekølet Rolls Royce Merlin Motor, paamonteret en trebladet Metalpropel. Planerne er udstyret med Bagkantsklapper, og Understellet kan trækkes ind i Planets Midterstykke.

Airspeed »Oxford« (England).

»Oxford« er typisk for Airspeed's Konstruktioner: et lavvinget Monoplan bygget af Træ med Undtagelse af Klapperne, som er en Metalramme. Den er udstyret med to 375 H.K. Armstrong Siddeley Cheetah X Motorer. Airspeed Ltd. er Pionerer i England, hvor de var de første, der byggede lavvingede Monoplaner med indtrækkeligt Understel, til kommerciel Brug. De byggede ogsaa den første tomotorede Udgave af denne Type, og nu er de det første Firma, der af Luftfartsministeriet har faaet en større Ordre paa Bygning af tomotorede Træningsmaskiner af »Oxford« Typen.

»Oxford« kan anvendes som Træningsmaskine for Bombekastning, Fotografering, Radio m. m.

Dens vigtigste Data er: Spændvidde 16,25 m, Længde 10,5 m, Højde 3,35 m, Tomvægt 2415 kg, Fuldvægt 3.405 kg, største Hastighed 309 km/T, Marchhastighed 267 km/T, Flyvetid 5¼ Time, Stigetid til 4500 m 15 Minutter, Tophøjde 7160 m; Tophøjde paa een Motor 1830 m.



Boulton Paul »Defiant« 2-sædet Jager.

FLYVEMASKINER TIL 100 PASSAGERER

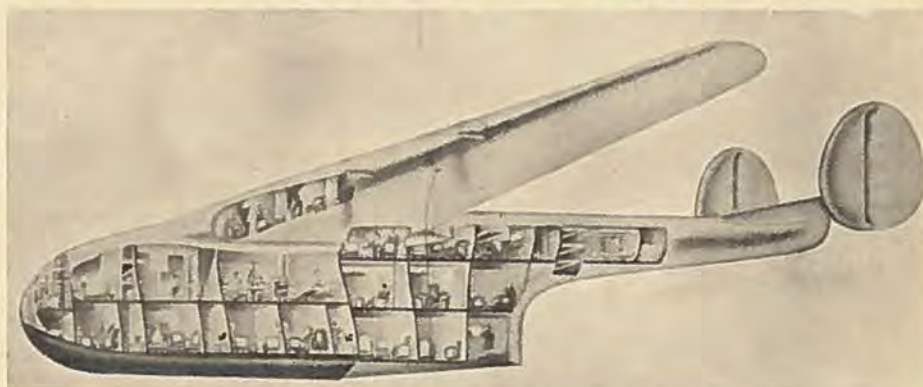
(Shell Aviation News)

Flyvemaskinen til 100 Passagerer er ikke længere Fantasi. Amerikanske Fabriker har nu givet ganske nøjagtige Planer og Beregninger for en saadan Type. Vi bringer nedenfor de forskellige Fabrikers Konstruktioner.

FOR et Aars Tid siden sendte Pan American Airways et enslydende Brev til otte Flyvemaskinefabriker, hvori man bad dem om at fremkomme med Forslag til Bygning af Trafikflyvemaskiner, der kunde medføre 100 Passagerer over en Distance paa 8000 km med en største Hastighed paa 480 km/T og en Marchhastighed paa ikke under 320 km/T. Der foreligger nu nærmere Konstruktionsplaner fra fem Fabriker: Douglas, Sikorsky, Consolidated og Boeing, og et Fællestræk hos alle fem Typer er dette, at Motorerne er anbragt paa en saadan Maade, at de er tilgængelige under Flyvning. Boeing, Douglas og Sikorsky anvender seks Motorer, medens Consolidated har fire og Sikorsky otte. Douglas er det eneste Landluftfartøj mellem de nye Typer. De er alle udstyret med den størst mulige Komfort for Passagererne. De taillerede Oplysninger om Kæmpeflytlinerne vil ikke blive offentliggjort, førend Pan American Airways har truffet sin Bestemmelse med Hensyn til Valg af Type, men i det efterfølgende gives en kort Oversigt over de forskellige Typer.

Consolidated Aircraft Corp.

Consolidated er fremkommet med Planer til en Flyvebaad, udstyret med fire vædskekølede Motorer med Luftfortætter, hvis Ydelse ved Jorden er



Consolidated Flyvebaad.

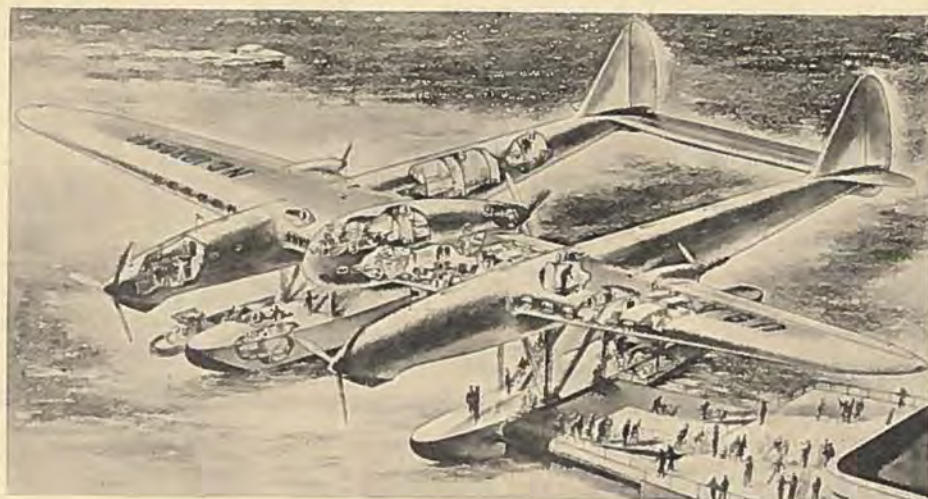
4×2,150 HK. De anbringes i Bæreplanets forreste Kant, og Propellerne monteres paa de forlængede Krumtapaksler. Firmaet hævder, at Anvendelsen af fire Motorer i Stedet for seks, vil give et bedre Resultat. Udkastet omfatter et Luftfartøj med tre Dæk, idet 36 af de 100 Passagerer vil faa Plads i det meget tykke Bæreplan. De øvrige 64 Passagerer faar Plads i en Række smaa Kabiner til to eller fire Mand. Paa det midterste Dæk er indrettet en Spisesalon, med Plads til 18 Personer, og paa det øverste Dæk findes en rummelig Salon. I den bageste Del af Kroppen er der Opholdsrum for syv Mænd af Besætningen, og helt forude er der Plads til to andre. Der findes tre Post- og Fragtrum; et i Kroppens Næse under Førerrummet, et øverst i Planets Forkant, og et tredje bagude i Kroppen. Hele Kroppens forreste Del af øverste Dæk optages af Arbejdsrum for Flyveren, Næstkommanderende, Flyveingeniør, Radiotelegrafist og Navigator.

Seversky Aircraft Corp.

Dette Firma var oprindelig ikke iblandt de otte, som Pan-American Airways henvendte sig til, men paa et senere Tidspunkt blev man enige om ogsaa at modtage Tilbud fra Seversky. Super-Clipper er konstrueret til at kunne medføre en betalende Last paa 20.000 kg over en Strækning af 8000 km ved en Mindstehastighed paa 400 km/T. Den skal medføre 120 Passagerer, der faar alle Bekvemmeligheder til Disposition, som findes i en moderne Atlanterhavsdamper. Luftfartøjet er i Virkeligheden en flyvende Vinge, og byder Passagererne nogle meget store Rum. Der vil blive indrettet Spisesalon og en Bar samt et Promenadedæk med rigelig Plads til 60 Personer. I Spisesalonen kan der sidde 50 Personer paa een Gang. Det indvendige af Super-Clipper'en kan gøres trykløst saaledes, at der i 6500 Meters Højde kan vedligeholdes et Tryk, der svarer til 2500 m. Besætningen skal bestaa af 15 Mand.

Planet har en Spændvidde paa 75 m, og Luftfartøjet har to Kroppe, hver udstyret med en Ponton, der kan trækkes ind i Kroppen. Man mener paa denne Maade at kunne kombinere et Søluftfartøjs Fordele med en Landflyvemaskines Ydeevne. Der er otte vædskekølede Motorer, hver paa 2000/2300HK. I Forenden af hver af de to Kroppe vil der blive installeret to Motorer, som trækker een Propel, og et tredje Par Motorer bliver indbygget i den bageste Del af »Førerhuset«, der er anbragt paa Bæreplanets Midterstykke, og som tillige rummer Førerrum, Radium, Navigationsrum m. m. Motor Nummer syv og otte anbringes i Bæreplanets Bagkant. Alle Motorerne anbrin-

(Fortsættes Side 98)



Seversky »Super Clipper«.

Med „Bücker Student“ gennem Afrika

2 tyske Flyvere har foretaget en Flyvning til Johannesburg i Sydafrika med den lille Sportsflyvemaskine „Bücker Student“. — Vi bringer den interessante Beretning om den ca. 25.000 km lange Flyvetur.

SOM en Sølvstribe i Horizonten dukkede Nordafrika's Kyst op forude. En vidunderlig Tur over Middelhavet laa bag os — og mange Vanskeligheder var blevet overvundet siden Starten fra Berlin. Den lille »Student« var jo unægtelig noget overbelastet med al det Udstyr den skulde medføre til Flyvningen gennem det mørke Fastland, men ikke desto mindre klarede den med Glans Alpernes 4000 m. Efter Starten fra Neapel mødte vi daarligt Vejr. Med en Hastighed af 65 km/T rasede Stormen over Apeninerne. Vor lille Maskine var som en Bold for Elementerne, og alle de Genstande, der ikke var ordentlig fastgjort, røg udenbords.

Landingen i Tunis var vores første Station i Afrika.

Billigere end Damper og Jernbane.

Fjerdedagen efter Starten fra Rom havde vi den første længere Dags- etappe, et Stykke Vej fra Bengasi til

Kairo paa 1200 km. Vi fulgte Kysten, og da Flyvningen ikke blot gik ud paa at prøve Maskinens Flyvedygtighed, men ogsaa at kontrollere Benzinforbruget, regnede vi ud, hvor meget Benzin vi ialt havde brugt efter at være landet i Kairo.

de travlt med at købe Tropeudstyr til Flyvningen gennem Afrika. Mange højtstaaende ægyptiske Personligheder fik Lejlighed til at prøve »Student«en, bl. a. Hs. Ekscl. Amis Pascha, der for 10 Aar siden foretog en Langflyvning med en Sportsflyve-



Flyverens Møde med »Ørkensketet«.

Siden Starten fra Berlin havde vi gennemfløjet 5300 km — og herunder Flyvning over Alperne, Apenninerne og Middelhavet, og ialt havde vi brugt 440 Liter Benzin og 36 Liter Olie. Regnet ud i Penge, svarede det til 2,5 Pfenning i Udgifter til Brændstof pr. Kilometer. Marchhastigheden havde gennemsnitlig været 153 km/T. Saa billigt og saa hurtigt kunde man ikke være rejst med Damper eller Jernbane.

Det ægyptiske Kongehus' Gæster.

Den lille Maskines Præstationer var allerede rygtedes, og Præsidenten for den ægyptiske nationale Flyveklub, Prins Abbis Halem, var fløjet os i Møde i sin private Maskine og fulgte os det sidste Stykke paa Vejen. Vi tilbragte flere Dage i Kairo som Prinsens Gæster, og hav-

maskine tværs over og rundt om Arabien.

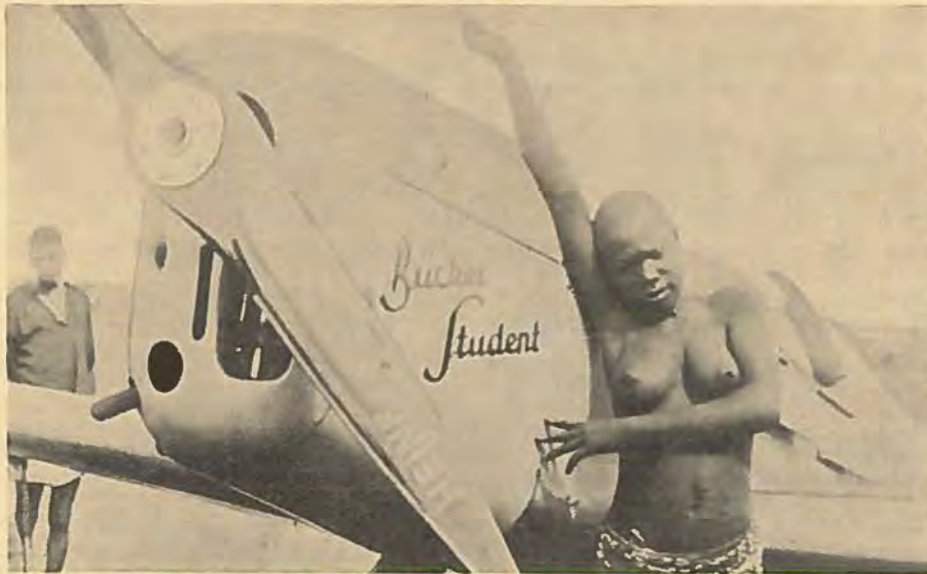
I Kairo traf vi den bekendte Svæveflyver og Motorflyver Wolf Hirth, der var paa Vej fra Tyskland med en Bücker-»Jungmann«, som han skulde aflevere i Johannesburg. Han skulde til Afrika for at undersøge Mulighederne for Svæveflyvning, og saa benyttede man Lejligheden til samtidig at lade ham aflevere Maskinen til Køberen i Sydafrika.

Vi møder Trækfuglene.

Det var svært at tage Afsked med Kairo og al den Gæstfrihed, vi havde nydt; — men videre skulde vi. I Løbet af een Dag fløj vi over Assuan til Wadi Halfa, den sydligste Flyveplads i ægyptisk Sudan. Vi havde holdt Middagshvil i Luxor, men havde ingen Middagsmad faaet. »Ho-



En hyggelig Palaver i Negerlandsbyen.



En indfødt Skønhed har kastet sin Kærlighed paa »Studenten«.

Livsens Kræfter, og da alle Landsbyens Beboere omringede Maskinen, da vi gjorde klar til Start, havde vi Indtrykket af, at have lært et Stykke uforfalsket Afrika at kende.

Over Sydøstafrikas Bjerge.

Fra Juba gik Turen over Kisumu til Nairobi. Himlen var dækket af mørke Skyer, da vi forlod Juba for at flyve henover de sidste 150 km af det sudanesiske Buskomraade. Det var Regntiden, vi fik at mærke. Ude i Horisonten lurede Uvejrsskyerne, og i længere Tid maatte vi flyve Blindflyvning i den tætteste Tropereg. En Mellemlanding paa den smukt beliggende, kombinerede Sø- og Landflyveplads ved Kisumu, bratte os igen i Berøring med Civilisationen. Kisumu, der ligger ved Victoria Søen, skylder en i Nærheden liggende Guldmine sin Opkomst. Flyvepladsen er indrettet paa yderst moderne Vis.

Efter Starten fra Kisumu maatte vi klatre tilvejs for at kunne passere hen over det 3000 m høje Endima-Mau-Bjerg, og vi maatte op i 3600 m. Selv i Afrika er det koldt i denne Højde, og vi var glade for de uldne Halstørklæder, vi havde med. Paa det sidste Stykke over Bjergene, piskede Regnen imod os, men længe varede det heldigvis ikke, førend vi fik Øje paa Nairobi's Flyveplads, der ligger ca. 2000 m over Havets Overflade. Her mødtes vi igen med rigtige Hangarer, Benzinstationer, Mekanikerhjælp og alt, hvad en Flyver ellers behøver. (Fortsættes Side 82)

tellet« paa Flyvepladsen stod tomt, og først efter nogen Tids Forløb indfandt der sig en Araber, der paa Gulvet af det forhenværende Køkken lavede noget Te til os. Det var derfor to knurrende Maver, der fløj videre til Wadi Halfa. Og her var det eneste Hotel fuldt optaget, saa vi maatte tilbringe Natten ombord paa en Nildamper.

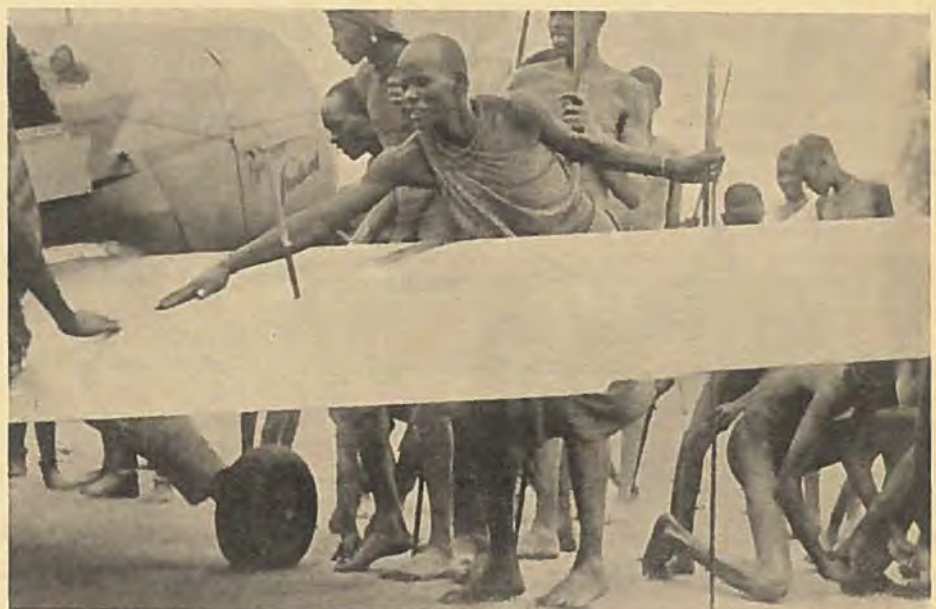
Da vi den næste Dag startede fra Wadi Halfa paa Vej til Khartoum mødte vi de første Kæmpesværme af Storke paa Vej mod Nord. Der var saa mange, at vi havde Møje med at vige udenom de vældige [Skærme, og vi tog en Mængde Billeder af de store Fugle.

Den følgende Dag fløj vi de 1400 km fra Khartoum til Juba. Vi vilde helst have overnattet paa den mellemliggende Plads ved Malakal, men paa Grund af gul Feber, der grasse-rede i Malakal, var det forbudt at gøre længere Ophold, hvis man ikke vilde risikere en Karantæne paa mindst seks Dage.

Første Landing ved en Negerlandsby.

I Udkanten af Sumpgebetet saa vi en ensomt beliggende Negerlandsbys straadækkede Hytter, og da der lige i Nærheden var et Stykke jævnt Terræn gik vi ned for at hilse paa Beboerne. Efter Landingen sprang vi ud af Maskinen, og ventede spændt paa, hvad der vilde ske; — men Landsbyen syntes at være uddød. Pludselig fik vi Øje paa en Negerknøs, der ængsteligt stak Hovedet frem bag en Træstamme, og stirrede nysgerrigt paa os. Vilde han og hans

Stammefrænder tage venskabeligt eller fjendtligt imod os? Vi vinkede og lo, og langsomt kom den sorte, unge Mand hen imod os. Samtidig fik vi ogsaa Øje paa nogle af Landsbyens øvrige Beboere, der tøvende stak Hovederne ud af Hytteaabningerne. Den unge Mand, der var lige saa nøgen, som Vorherre havde skabt ham, kom nu helt hen til os, og begloede os fra alle Sider, og saa begyndte han raabende og gestikulerende at danse rundt om os for at byde os Velkommen. Ved Hjælp af nogle Smaagaver, sluttede vi Venskab med de Indfødte og vandt deres Fortrolighed. Vi tilbragte flere Timer sammen med disse gæstfri Indfødte, og fotograferede af alle



Landsbyens Krigere er interesserede i den store Fugl.



Paa Vej til Øen Skye over det skotske Højlands snedækte Tinder.

Den ene Regnbyge efter den anden slog mod Kabinens Vinduer, men afløstes nogen Tid efter af en Haglbyge, da vi steg nogle hundrede Fod. Kort før vi forlod det skotske, bjergrige Højland svævede vi over snedækte Tinder, og Solen brød frem over det blændende hvide Landskab. Da vi stod ud over Havet, saa vi mod Nord-Øst de taagede Konturer af Øen Skye, der bl. a. er berømt for sin Tweedindustri.

En af Passagererne, som syntes at sidde inde med ikke saa lidt historisk Viden om Skotland, fortalte, at for over trehundrede Aar tilbage tilhørte Hebriderne Norge!

Og sidste Gang en norsk Krigsflaade, under Kong Håkons Kommando, sejlede til Hebriderne var for at at forsvare Beboerne paa Øen Skye mod den skotske Hær, som plyndrede og røvede dér. Man havde sendt utallige Bønner til Norge om Hjælp. Og i det trettende Aarhundrede overgav Norge ved Indgaaelsen af en Traktat Hebriderne til Skotland mod at sidstnævnte Land betalte en aarlig Sum derfor. Men selvom Skotland forlængst har ophørt med at betale denne Afgift, er den nævnte Traktat aldrig blevet annulleret — saa Norge kan faktisk endnu i Dag forlange Afgifterne betalt!

Efter en ret urolig Overfart nærmede Flyvemaskinen sig de stormomsuste Klippeøer — den yderste Barriere ved det fraadende Atlanterhav. Vi dumpede ustandseligt ned

i »Luftlommer« og svingede af og til op og ned, saa det for en ukyndig saa ud som om, vi skulde lave ufrivillige looping-the-loop; men den unge Pilot mestrede Føringeren af sin Maskine, der blindt lystrede ham. Han havde endda Tid til at udpege en høj, skydækket Bjergtop paa en af Øerne, Syd for vor Rute, og tilføjede, at den hed *Hekla*. Den historisk orienterede Passager bemærkede, at det var de gamle Nordmænd, der havde givet Bjergtet dette Navn — det samme som den bekendte Vulkan paa Island bærer!

Trods stærk Modvind landede vi paa Klokkeshæt, 11.40, paa Sollas

Airport udenfor den lille By North Uist paa Øen af samme Navn.

De fleste af Byerne paa Hebriderne ligger paa Øernes Vestside, sandsynligvis fordi Landet er mest frugtbart her. Beboerne taler Gaelic, og det er ikke mere end femten Aar siden, det var umuligt at finde en Hebrider, som kunde tale blot to Ord Engelsk. Idag taler Hovedparten af Beboerne begge Sprog, men indbyrdes benytter de sig udelukkende af deres egen Dialekt, Gaelic. De lever af lidt Landbrug, noget Faareavl, Fiskeri og Tweedvævning.

Indtil for nogle Aar siden samlede man en bestemt Art Tang, som blev skyllet op mellem Klipperne af den stærke Atlanterhavsbrænding. Man tørrede Tangen, og gennem en bestemt Proces udvandt man Jod deraf. Men de moderne Opfindelser har omtrent tilintetgjort denne for Hebriderne egenartede Industri — det kan ganske simpelt, ikke betale sig for Beboerne at samle Tangen mere. Ogsaa den berømte Tweedvævning gaar det tilbage med. Det verdensberømte Harris-Tweed kommer netop fra disse Øer, hvoraf den ene bærer Navnet Harris. Selv Beboerne bærer sjældent deres hjemmevævede Stoffer mere, men køber de billige Kvaliteter i Byerne paa Fastlandet, skønt de selv indrømmer, at deres egne Stoffer staar langt over de importerede, der bl. a. slet ikke kan maale sig i Holdbarhed med det tykke, tæt vævede Tweed, der f. Eks. i Danmark er en kostelig Vare. —

I Øens lille By løb nogle smalle Gader, som var udhugget i den graa



I disse primitive Huse bor de fattige Husmænd paa Atlanterhavsoerne udenfor Skottlands Østkyst. Faa Minutters Gang herfra ligger Flyvepladsen.

»Cub« Flyvemaskiner

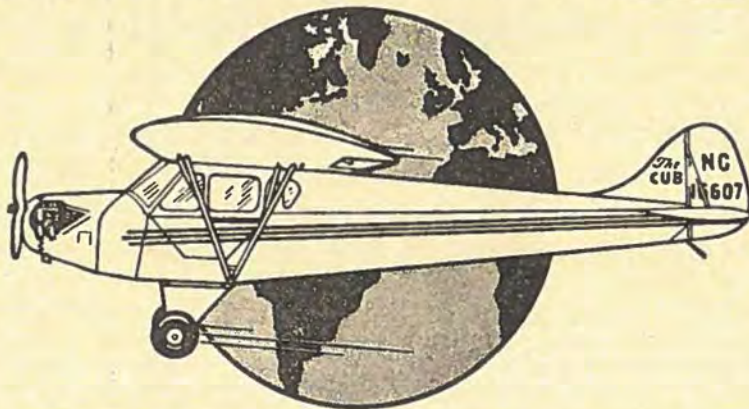
Bygget i Danmark

TYPER OG PRISER:

Lukket 2-Sædet Kabine, dobbelt Styring, Bagagerum m. m., komplet, klar til Indregistrering:

CUB TRAINER . . Kr. 8750.-
CUB SPORT 40. - 9950.-
CUB SPORT 50. - 11500.-

Forlang Katalog.



LÆR AT FLYVE

sikkert og billigt paa Cub-Fabrikens Flyveskole i Lundtofte eller hos en af Forhandlerne.

ELEVER MODTAGES
Forlang Prospekt.

Ved Køb af Flyvemaskine
gives gratis Instruktion.

Alle kan hurtigt lære at flyve „Cub“. — Verdens sikreste og mest populære Aeroplan.
Billigere i Drift end et Automobil.

Autoriserede Forhandlere og CUB Flyveskoler:

Skandinavisk Motor Co. A/S, Odense, Telefon 3546.
Magnus Christiansen, Aalborg, Telefon 6522.

Him-Jensen, Kastrup Lufthavn, Telefon Kastrup 1010.
Aage Heidemann, Aarhus, Telefon 3715 og 3775.

Se »Cub« udstillet i Lyngby Automobil Central ved Lyngby Hotel.

Cub Aircraft Co. Ltd., Copenhagen.

Fabrik og Flyveskole:
Lundtofte pr. Lyngby. - Telefon: Hjortekær 135.

Hovedkontor:
Sundkrogsgade 3, København Ø. - Tlf.: C. 9993.

Klippegrund, og smaa Huse trykkede sig ind mod Bjergvæggen, som søgte de Beskyttelse mod Vind og Vejr. I Hovedgaden laa en beskedent Butik med Uldgarn, haandstrikkede Jumpers og store Ruller ægte skotsk

Tweed »Highlands Home Industries« stod der over Døren.

Alt virkede meget primitivt. Den skinnende Flyvemaskine paa den grønne Flyveplads var faktisk det eneste, der erindrede En om, at vi skrev Aar 1939. En let Taage klyngede sig til de forrevne Bjergtoppe og gled langsomt ned ad de stejle Klippevægge, som rejste sig overalt. Et Sted kom en gammel astmatisk Auto prustende ud ad den hullede Vej. I Nærheden af Flyvepladsen laa smaa, usle Hytter midt ude i en lille Korn- eller Græsmark, hvor nogle Faar med tyk Uld gik omkring. Dyngvaade Stakke paa den marsklignende Jord fortalte om Husmandens haabløse Kamp mod den evindelige Regn og Taage.

Husene var for det meste byggede af Kampesten. Taget dækket af et tykt Lag Bregner, en Ukrudtsplante, der vokser overalt paa Øerne, og som end ikke Kvæget gider æde. Tunge Sten i lange Tove forhindrede Bregnerne i at flyve bort, naar Atlanterhavets Vinterstorme susede over Øerne. Et Sted havde man paa Tagryggen anbragt en gammel Tønde som Skorsten.

I de fleste Huse boede de indfødte

crofters — fattige Husmænd, hvis hele Ejendom er nogle faa Køer og Faar, lidt Havre og en Kartoffelmark, ofte en lille Tørvemark, som giver Brændsel til det aabne Ildsted i den primitive, men skinnende rene Hytte.

I de lange Vinteraftener ved Lyset af en Petroleumslampe og det røde, blafrende Skær fra en Tørevild sidder *crofters* Kone og Døtre foran Haandvæven og væver de brogede, ternede Stoffer til *kill* og *plaid* — Skotternes populære Nationaldragt, og det moderne Tweed, der bruges til Sportsdragter i al Verdens Lande. —

Om Eftermiddagen startede »Scottish Airways' Maskine fra Sollas Airport og i sydlig Kurs gik det mod Benbecula, South Uist og Barra — yndede Udflugtssteder om Sommeren med kilometerlange Strandbredder, men fuldkommen isolerede om Vinteren; var der ikke noget, der hed Flyvemaskiner, vilde de maaske ikke have Forbindelse med Omverdenen i Maaneder.

Men »Scottish Airways« har oprettet *thi missing link*..... Scot.




**Codan
Gummistøvler**

Næste Artikel:
»Fra Atlanterhavsoerne
til Glasgow.«

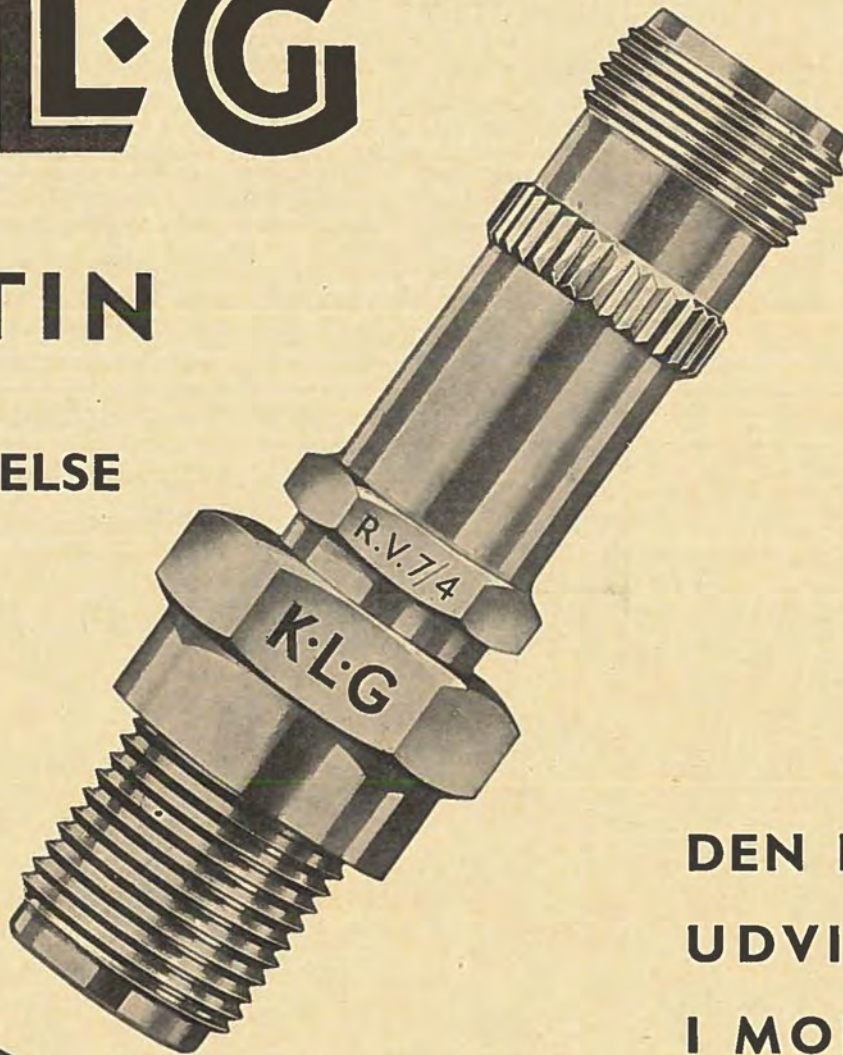
FULDSTÆNDIG SKÆRMET

K·L·G

med

PLATIN

JORD-
FORBINDELSE



DEN NYESTE
UDVIKLING
I MODERNE

TÆNDRØRSKONSTRUKTION



Til radioudstyrede Luftfartøjer

SMITH'S AIRCRAFT INSTRUMENTS

(Enefabrikanter af K. L. G. Tændrør)

Repræsentant: ALFRED RAFFEL A/s - Farvergade 15 - København K - Telefon Central 6395

Med »Rücker Student« gennem Afrika.

(Fortsat fra Side 77)

Ved Vejs Ende.

Videre gaar Turen henover det tidligere Østafrika, hvor vi træffer saa mange Landsmænd, og videre over Rhodesia. Hyppigere og hyppigere bliver Negerkraalene. Det er saa mærkelig koldt. Nu er vi altsaa over Rhodesia, og i Klipperne her i Nærheden ligger den Mands Grav, der har givet Navn til Landet og som har bragt det ind under det britiske Verdensrige, Cecil Rhodes. 700.000 engelske Kvadratmil i Centralafrika er takket ham kommet ind under det engelske Moderland, og overalt i Hjemmene i Rhodesia hænger hans Billede ved Siden af den engelske Konges.

Mpika er en Flyveplads midt i Urskoven, som vi benytter til en kortvarig Mellemlanding, og det sydafrikanske Luftfartselskabs Repræsentant vilde gerne have beholdt os meget længere, men nu er der ikke saa langt til Maalet, Johannesburg.

Nedenunder os bliver der mere livligt — Tog, Miner, Landeveje, Automobile og vældige Støvskeer. Prætoria med den sydafrikanske Unions store Militærflyveplads ligger foran os. De sidste Toldformaliteter har vi allerede bragt i Orden i Pietersburg, — og nu er vi ved at være fremme i Johannesburg. Kæmpemæssige Guldminer i Udkanterne af Byen, Bjergværker, der gaar over 1000 m i Dybden, kendetegner Guldbyen Johannesburg. Højspændingsledninger, Grubetaarne, Klippespalter — og saa lander vi paa den store sydafrikanske Bys Lufthavn — og derefter gaar det ind til Byen, hvor Skyskrabere, Sporvogne, Omnibusser, Larm og Spektakel fortæller os, at vi er havnet i en Storby.

Den danske Flyvemaskine KZII

Skandinavisk Aero Industri viser en Serie færdigbyggede Maskiner — — Produktionen udvides.



En flot Repræsentation af KZ II Maskiner.

Foto: Nowico.

DET er en imponerende Række af Skandinavisk Aero Industri's Maskiner, som her er opstillet. Den forreste DAP, er den nye aabne Sportsmaskine, og den tilhører Søsterselskabet Nordisk Lufttrafik. Derefter følger DAR (Sportsflyveklubben), DYP (Nordisk Lufttrafik), DIR (Fabrikant H. J. Hansen, »Karena« Skjortefabrik), DYM (Nordjydsk Lufttrafik, Løjtnant N. V. Jepsen), DAN (Nordisk Lufttrafik) og DER (Sportsflyveklubben).

Det var slet ikke for tidligt, at D'Herrer Kramme og Zeuthen begyndte deres Virksomhed med Konstruktion og Fremstilling af en dansk Sportsflyvemaskinetype, for allerede nu er der en saa rivende Efterspørgsel efter de danske Sportsflyvemaskiner, at Skandinavisk Aero Industri maa betinge sig en vis Leveringsfrist for at kunne imødekomme Kunderne. Og glædeligvis kan der ikke alene sælges Flyvemaskiner herhjemme, men i stigende Grad kommer der Forespørgsler fra Udlandet. Saa langt borte fra som Sydafrika er der indløbet Forespørgsler til den danske Flyvemaskinefabrik, og man er naturligtvis i høj Grad interesseret i at

kunne udnytte de handelsmæssigt set gode Betingelser, der for Tiden er til Stede for en Flyvemaskinefabrik i et Land som Danmark.

Ganske vist har Fabriken for Tiden en halv Snes Maskiner under Bygning, men det vil langtfra kunne Behovet. Derfor har man allerede forlængst paatænkt Bygningen af en langt større Serie Maskiner; man har bl. a. været hæmmet af Pladsmangel i de nuværende Værkstedlokaler i Kastrup Lufthavn. Udvidelse i Kastrup Lufthavn eller Plads andre Steder i Københavns Nærhed har det ikke været muligt at faa, og af den Grund vil hele Virksomheden fra Begyndelsen af næste Maaned blive flyttet til Aalborg. I den tidligere Cementfabrik »Norden«s Bygninger, der er beliggende ved Limfjorden, umiddelbart Vest for Aalborg, bliver Skandinavisk Aero Industris nye Værksteder m. m. indrettet, og hertil flyttes hele Virksomheden. Man var indenfor Ledelsen noget betænkelig, fordi man ikke var klar over, om Fabrikens dygtige Specialhaandværkere vilde følge med til Aalborg, men det viste sig, at alle som een ønskede at flytte med til Jylland.

Luftfartforsikringer

overtages af

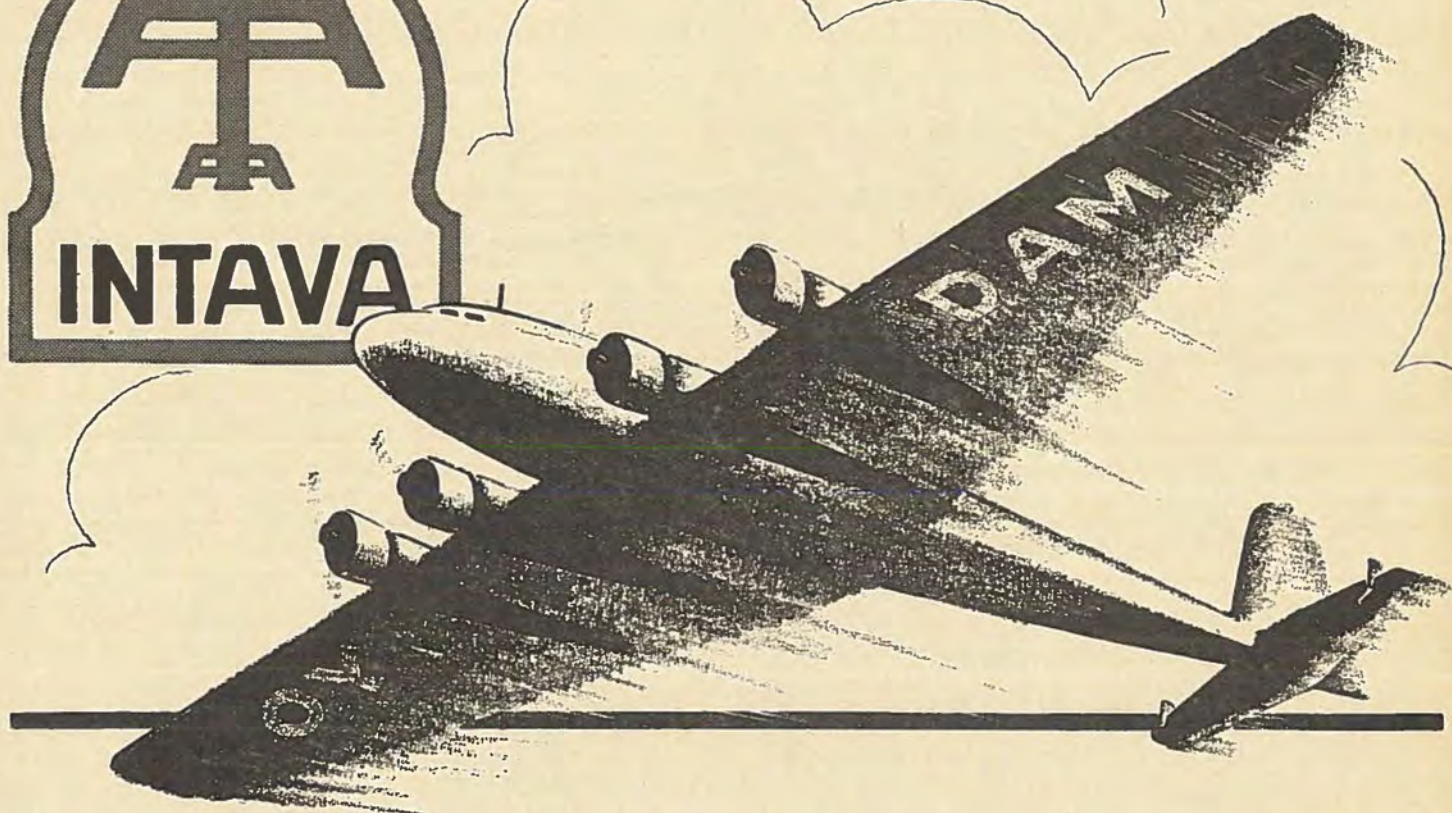
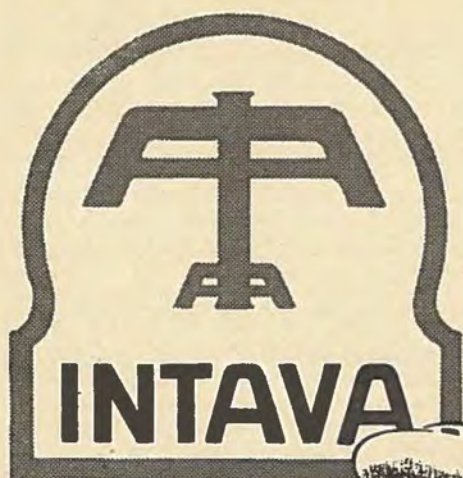
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:

INTAVA Flyvebenzin
 INTAVA Ethyl Flyvebenzin
 INTAVA Brændselolie
 til Flyvemotorer

Smøreolier:

INTAVA Red Band 100
 INTAVA Green Band 120
 INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.

INTAVA

TELEGRAMADR.:
 INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEFON NR.:
 CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Midterlinie

B

B

Fig. VII

Fig. II

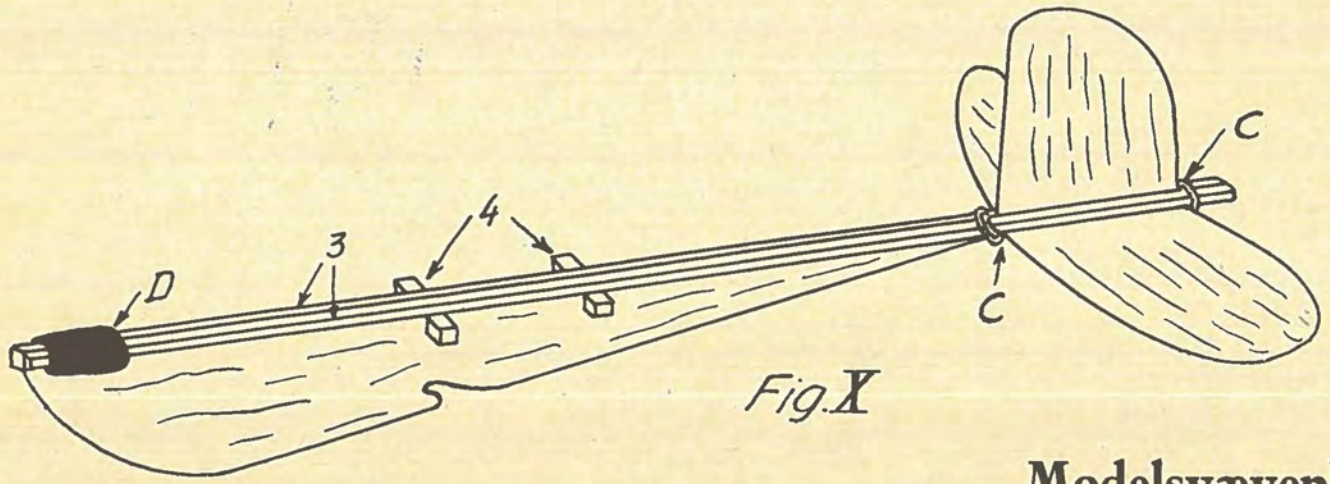
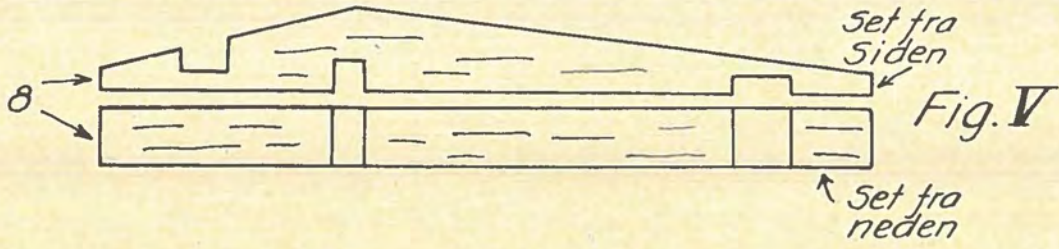
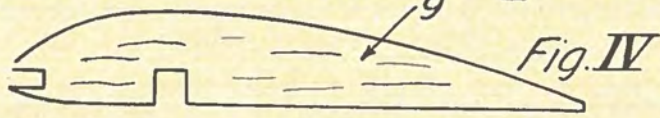
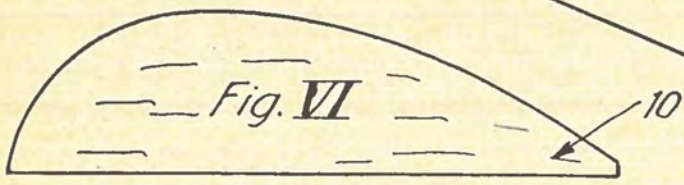
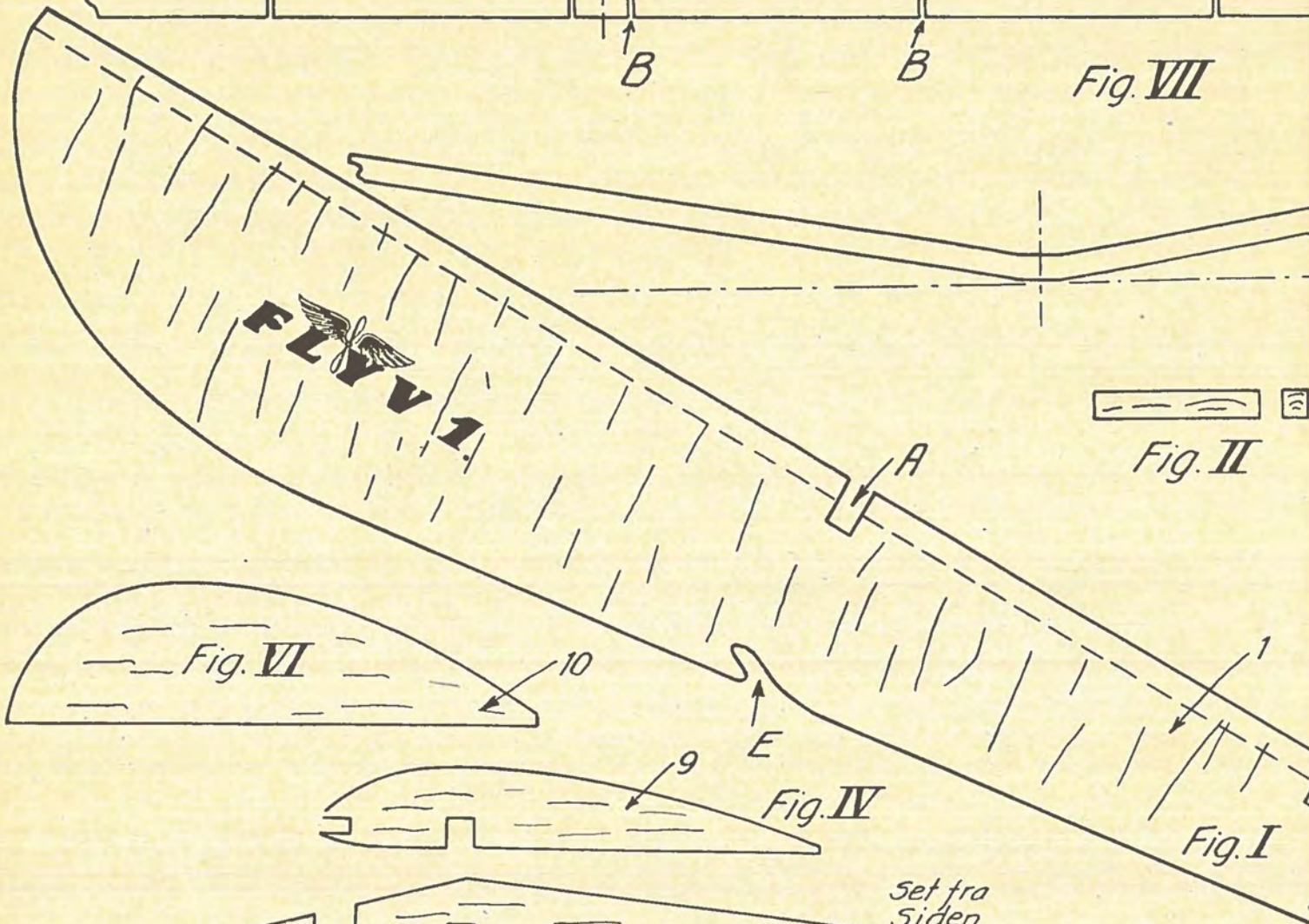


Fig. X

Modelsvæveplanet
Byggevejledning og Regler f

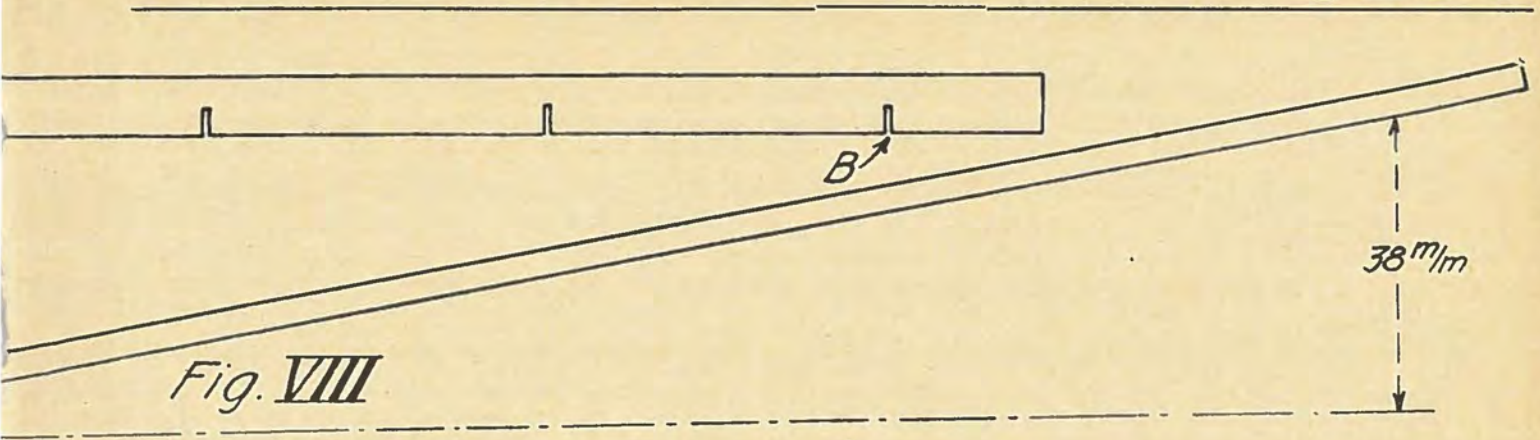


Fig. VIII

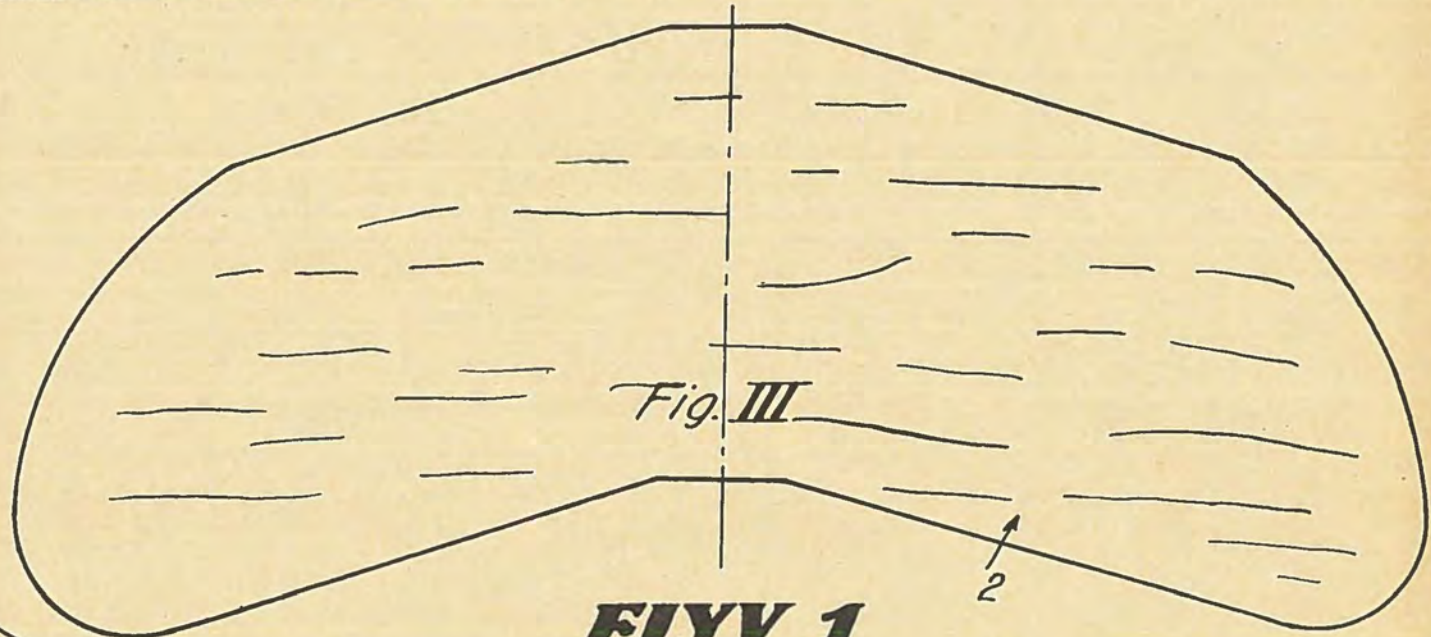
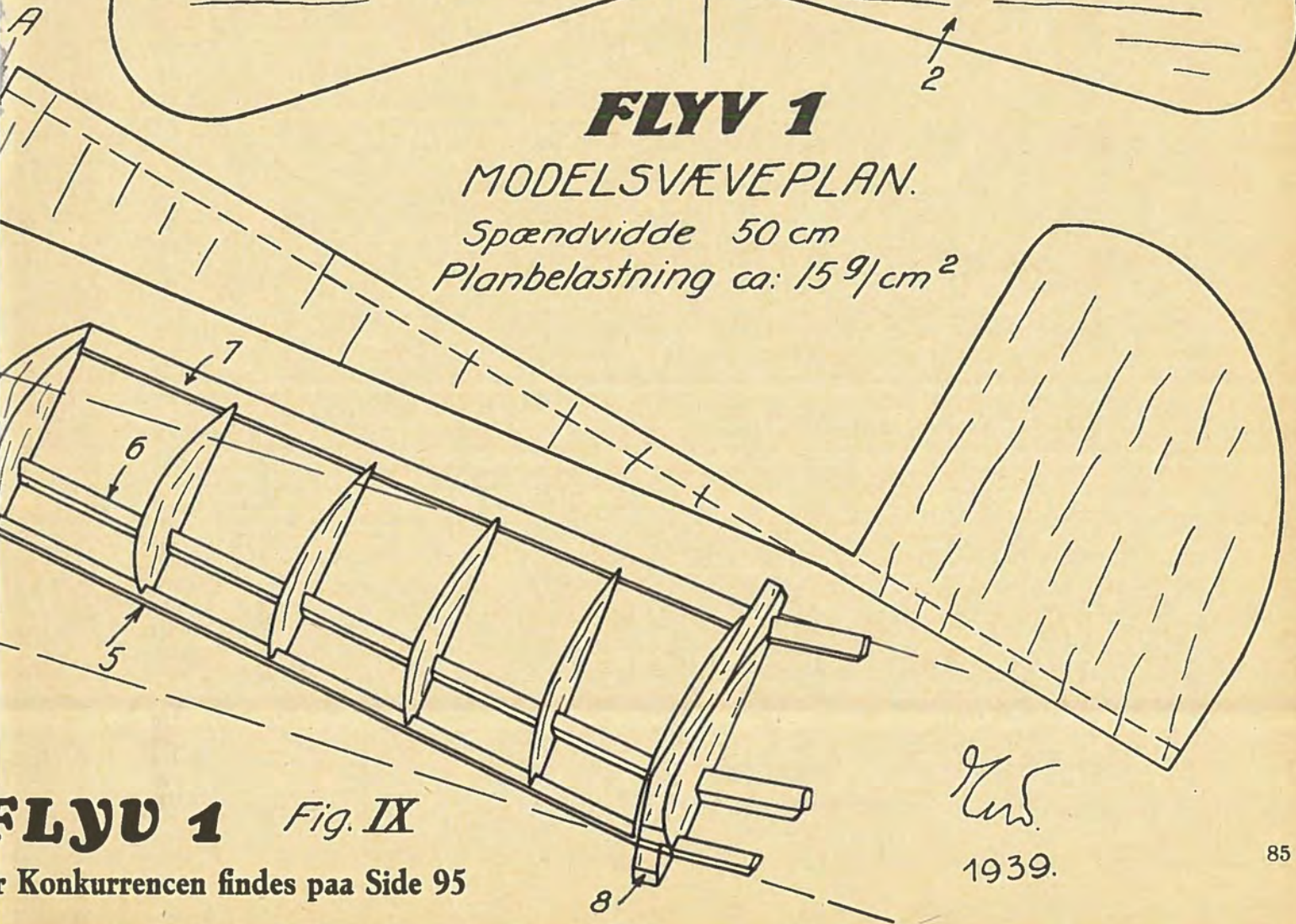


Fig. III

FLYV 1

MODELSVÆVEPLAN.

Spændvidde 50 cm
 Planbelastning ca: 15 g/cm²



FLYV 1 Fig. IX

Konkurrencen findes paa Side 95

Handwritten signature
 1939.

Flaps og Slots

Opsigtvækkende Forsøg med Landingshastigheder **med og uden** Flaps og Slots

MESSERSCHMIDT FABRIKERNE har i Handley-Page Bulletin pr. Dec. 1938 tilladt Offentliggørelsen af en interessant Rapport om Forsøg med Flaps og Slots med Messerschmidt-Taifun.

Det mest iøjnespringende i denne Rapport er Forskellen i Landingshastighed *med og uden* Slots og med Flaps i O-Stilling. *Med* Slots opnaaede man en Landingshastighed af 75 k/T, *uden* Slots blev den 90 k/T. Det svarer til en Forøgelse af Opdrifts-Koefficienten med ca. 44 %. Den samlede Virkning af Flaps og Slots er en Forøgelse af Opdriftskoefficienten paa 125 %, sammenlignet med Maskinen *uden* Slots og med Flaps i Nulstilling.

Rapport over Nr. 108 B. Taifun, Bayerische Flugzeugwerke A. G.

I.

Flyve-Rapport.

Nr. 108 B. Flyver: Lusser
W. No. 827, D-IVHE. Gerds.

Antal Starter: 3.

Vejret: Klart, lette Skyer, roligt Vejr.

Formaal: Undersøgelse af Maskinens Tilbøjelighed til at »dyppe« et Plan med lukkede og aabne Slots under forskellige Flap-Stillinger.

Følgende skulde særlig undersøges:

- (1) Hvilke Vinkler γ i Forhold til Horisonten der kunde opnaas? Vinklerne blev maalt med Inklinometer.
- (2) Til hvilken Side og ved hvilken Hastighed Maskinen havde Tilbøjelighed til at »dyppe« et Plan (respektive Forparten, σ : hvornaar blev den næsetung).

Resultater.

- A. Slots ude af Funktion (lukkede).
 - a. Stalling med neddroset Motor. $V=1080$ kg. $S=18\%$ tilbage.*)

(Se Tabel 1)

Bemærkninger.

Tendensen til at gaa i Dyk, der oges, efterhaanden som Flaps kommer længere ned, skyldes sikkert, at Højderoret

*) Tryk- eller Opdriftscentrets Position i Plankorden.

efterhaanden ikke kan opveje Tendensen til Næsetungheden, der er størst, naar Flaps er helt ude og Højderoret paa det Tidspunkt allerede har naaet sit Maksimumsudslag. Sammen med Næsetungheden opstaar samtidig Tendens til at rokke med Halepartiet vel nok som Følge af Stallingen, og ikke paa Grund af Opløsning af Luftstrømmen omkring Planet.

Flyvningerne er udført med Trykcentret 18 % tilbage i Plankorden. Videre Forsøg er udført med Trykcentret 25 % tilbage og har ogsaa udvist Tilbøjelighed til at gaa i Dyk omend i meget ringere Grad.

- (b) Stalling med Motor paa. Slots lukkede. $W=1080$ kg. $S=18\%$.

(Se Tabel 2)

II.

Samme Arrangement som under I. Trykcenterposition: $S=25\%$ tilbage.

Maskinens Reaktion med Trykcentret længere tilbage var gennemgaaende den samme som nævnt ovenfor. Især var Tendensen til at gaa i Dyk voksende med Flapvinklen ogsaa til Stede. Dette skyldtes antagelig Haleplanstilling.

Ved alle Prover blev Maskinen stallet til kritisk Hastighed, og alle Kontrolmaal blev taget her. (Højderoret blev ikke givet løs).

Ved Udsætning af Flaps indtil 40° vaklede Maskinen noget, men holdt op af sig selv uden Manovre fra Flyverens Side. Den største Hældning fremefter var 30° og største Lateralhældning $30^\circ+40^\circ$ (eller $30^\circ-40^\circ$). Med Flaps helt ude til 50° og med Pinden fastholdt i bageste Stilling gik Maskinen i Spin. Ved at føre Pinden frem,

gik Maskinen ud af Spin efter $\frac{1}{2}$ Omdrejning.

B. Aabne Slots.

- (a) Stalling med neddroset Motor. $W=1080$ kg. $S=18\%$.

(Se Tabel 3)

- (b) Stalling med Motor paa.

(Se Tabel 4)

Konklusion.

For at blive klar over Indfaldsvinklens Størrelse maa man for Tilfældet med neddroset Motor addere Glidevinklen til Vinklen med Horisonten. Det var ikke muligt med de forhaandenværende Instrumenter at maale Glidevinklens Størrelse. Men Proverne viste i hvert Fald, at Vinklen med Horisonten, δ , var 2° større med aabne Slots. Endvidere er det vigtigt at lægge Mærke til, at Hastigheden med Slots under Landingen blev reduceret med 10—15 km/T.

Grunden til denne Forskel er sandsynligvis den, at Luftstrømmen med de lukkede Slots spredes ved Planets Tipper endnu før Planet naar sin Maximumsværdi for Opdriftskoefficienten. Maskinen begynder derfor at dyppe Plantippen ved en mindre Vinkel end den svarende til den ved Vindkanalforsøg fundne Opdriftskoefficient.

Den gunstigste Virkning af Slots kom derfor mest frem under Forsøgene med Plankrængningen.

Medens Plankrængningen nær ved Jorden uden Slots næsten altid fører til, at Plantippen naar ned til Jorden, er det muligt *med* Slots at holde Maskinen paa ret Køl med Flaps i Yderstilling (50°). Den svage Vaklen langskibs varskoes — selv ved mindre Indfaldsvinkler — gennem begyndende smaa »Slag« med Haleorganerne, der fortæller Flyveren, at han er ved at nærme sig den maksimale Opdriftskoefficient.

Saavidt Piloten.

Der kan blandt andet uddrages den Lære af Rapporten, at en Maskine uden Slots *med* Motor paa har større — mere udpræget Tendens til at dyppe en Plantip. Sammenholdt med Gy-

»Robur« Faldskærm til Salg.

Thörnblad-Patent - Hølsilke - Rygskærm

Automatisk og manuel Udløsning. Benyttet til 24 Udspring.

Helge Blakmar.

Fa. A. P. Botved, Nørre Voldgade 16
København K. Centr. 10.320

roskopvirkningen, der ved Sving til Omdrejningssiden søger at trække Næsen nedad — ved Sving mod Omdrejningssiden opad, kan det forstaaes, at det forværrer en begyndende Hæld-

ning under Udsvævning, som Følge af ukorrekt Landingsmanøvre, naar man giver Gas. Mange tilsyneladende uforstaaelige Landingshavarier har sikkert sin Forklaring heri. **

TABEL 1

β Flap-Vinkel	V_a Kritisk Hastigh. km/T.	γ Vinkel med Horizonten	Maskinens Reaktion
0°	90	6,5°	Svag Tendens til at dyppe venstre Plan. Kan pareres ved Hjælp af Vingeklapperne. Tendens til Næsetunghed. Svag Tendens til at rokke med Halepartiet.
20°	81	5,5°	Som ovenfor. Tendensen til at dyppe Planet er forøget, men kan pareres med Ror og Klapper.
30°	75	5,5°	Som ovenfor. Forøget Næsetunghed, hvorimod Tendensen til at dyppe Planet er noget mindre.
40°	72	5,0°	Yderligere Tendens til Næsetunghed og Tilbøjelighed til at gaa i Dyk. Tendens til at dyppe Planet yderligere formindsket.
50°	70	6,0°	Som ovenfor.

TABEL 2

β Flap-Vinkel	V_a Kritisk Hastigh. km/T.	γ Vinkel med Horizonten	Maskinens Reaktion
0°	85	20,0°	Med Motor paa var Maskinens Tendens til at dyppe Vingen mere udtalt, dog uden at føre til Spin, da Højderoret nu havde sin Virkning i Behold som Følge af Slipstrømmen.
20°	75	20,0°	
30°	70	20,0°	
40°	65	20,5°	

TABEL 3

β Flap-Vinkel	V_a Kritisk Hastigh. km/T.	γ Vinkel med Horizonten	Maskinens Reaktion
0°	75	8,5°	Støt og meget stor (stalled) Glidning.
20°	71	6,1°	do.
40°	64	5,1°	Svag Vaklen.
50°	60	5,0°	Svagt næsetung, forøget Vaklen (lateralt).

TABEL 4

β Flap-Vinkel	V_a Kritisk Hastigh. km/T.	γ Vinkel med Horizonten	Maskinens Reaktion
0°	65	22°	Med fuld Motor ingen Tendens til at dyppe et Plan. Maskinen kunde flyves stabilt med Maximums Indfaldsvinkel og tabte derved støt og roligt Højde.

Ordinær Generalforsamling i Foreningen »Danske Flyvere«

Den 22. Februar afholdt *Danske Flyvere* sin ordinære Generalforsamling under Ledelse af Landsrets-sagfører *E. Falkmar*.

Formanden, Oberstløjtnant *Tage Andersen* indledede Aarsberetningen med at nævne, at følgende af Foreningens Medlemmer var afgaaet ved Døden i det forløbne Aar: Sekondløjtnant *A. Klüver-Jensen*, Sergent *A. Nielsen*, Flyverløjtnant *Christensen*, Kaptajn *J. Kjelstrup* og Direktør *Robert Svendsen*. Forsamlingen rejste sig, da Formanden udtalte et »Ære være deres Minde«.

Medlemsantallet var 278. Følgende Foredragsholdere havde i Aarets Løb gæstet Foreningen: Løjtnant *K. Clauson-Kaas*, Kaptajnløjtnant *Michael Hansen*, Kaptajn *Gabel-Jørgensen* og Kaptajnløjtnant *Prip*. Aarets store Begivenhed indenfor Foreningen havde været Afsløringen af Flyvermonumentet.

Foreningens Protektor, Hans kongelige Højhed Kronprinsen, deltog i Optagelsesfesten og den Fest, der blev afholdt i Anledning af Flyvermonumentets Afsløring.

Af Foreningens Fond er der i Aaret 1938 udbetalt Legatportioner til et samlet Beløb af 1750 Kr. Fondet har i 1938 modtaget flere Tilskud, bl. a. en Gave paa 500 Kr. fra Travamatørklubben og Hesteejerforeningen, Overskud ved Salg af Bogen »25 Aars Flyvning ved Hæren« med Kr. 2544,25, Flyvestævnet i Aalborg Kr. 1410,00 samt en Gave fra Aalborg Stiftstidende.

Kassereren Kaptajn *H. Pagh* aflagde Regnskabet, hvoraf det bl. a. fremgik, at »Danske Flyvere«s Fond ejede 38,206 Kr.

For Regnskabet blev der eenstemmigt givet Decharge.

Som særligt Punkt paa Dagsordenen var et Tilbud fra D.K.D.A.S. til *Danske Flyvere* om at faa »Flyv« som Medlemsblad. Forsamlingen ønskede at faa dette Medlemsblad, og de nærmere Detailler for Arrangementet vil blive truffet af Bestyrelsen.

Som Medlemmer af Bestyrelsen var Kaptajn *C. C. Larsen* og Kaptajnløjtnant *T. S. Prip* paa Omvalg. Begge blev genvalgt. Til Suppleanter genvalgtes Kaptajnløjtnant *A. Schmidt* og Salgschef *Per Yde*. Til Revisorer genvalgtes Prokurist *P. Holfeldt* og Orlogskaptajn *Ernst*.

Svæveflyvningens Aerologi

Varmekraften som Ænergikilde

SVÆVEFLYVNINGENS Fremskridt og Udvikling hænger nøje sammen med:

- a. Udviklingen af egnet Materiel.
- b. Flyvernes Viden og Kunnen, flyvemæssigt, meteorologisk og aerodynamisk.
- c. Forskningen af Betingelser og Muligheder for Svæveflyvning i Atmosfæren i det hele taget.

De første Svæveplaner udvikledes af Otto Lillienthal, men virkelig Fart heri kom der efter Krigen, da man i Tyskland var forment Adgangen til at eje Flyvemaskiner. De første Svæveplaner efter nyere Princip skyldes Ingeniør Klempener og Prof. Madelung. Med disse to Mænds Svæveplaner (Blaue Maus og især Vampyr) lagdes Grunden til en udbytterig Forskning af den motorløse Flyvning.

Flyvernes Viden og Kunnen aabnede Muligheden for Hangflyvningen, Flyvernes Vovemod førte Svæveplanet ind i Frontvinde og Skyer, hvorved Præstationerne i Højde, Længde og Tid bragtes op til Tusinde af Metre Højdesvævninger, Hundreder af km Distance og Dusinvis af Timers Varighed.

Forskningen af den aerologiske Natur aabnede Muligheden for nye Flyvemøder — fremfor alt termisk Flyvning, der med et Slag frigjorde Flyveren fra de begrænsede Omraader ved Bjerge og Højdedrag og førte ham ud over *Fladerne*.

Succesen i Svæveflyvningens Fremskridt hviler paa Erkendelsen af Nødvendigheden af Vekselvirkningen mellem Konstruktor, Meteorolog og Flyver og paa Betydningen af snævert Samarbejde mellem Flyvesport, Teknik og Videnskab.

Gennem Opdagelsen af termisk Svæveflyvning kender man nu alle de Muligheder, der kan komme paa Tale, og Arbejdet i Fremtiden vil nu samle sig om at udnytte Mulighederne til Bunds, og netop den termiske Svæveflyvning rummer de største.

Atmosfæren gøres gennem Solstrålingen til en Varmekraftmaskine, der sættes i Gang ved Udskiftning af termiske Modsætninger i Form af varme ækvatoriale og kolde polære Luftstrømme, der bevæger sig henholdsvis mod Polerne og Ækvator. Denne Form for Ænergioomsætning er dog sædvanligvis af ringe Værdi for Svæveflyvningen. Heller ikke kan Frontopvinde fremtvinges alene derved, at koldere polar Luft skyder sig ind under varmere ækvatorial Luft, som derved tvinges til Vejrs. Netop Udforskningen af Frontsvæveflyvningen har vist, at dette ikke er Tilfældet og at de kraftige, højtgaende Opvinde ogsaa skyldes andre Forhold.

Foruden Varmekraftens Ænergikilde gives der en Kuldekilde, hvis Tilstedeværelse og Fremkomst har sin egen Forklaring. Naar man tager i Betragtning, at der paa en Sommerdag i 3—4 km Højde allerede forekommer Temperaturer under 0°, bliver det forstaaeligt, at den atmosfæriske Ænergiudveksling kan foregaa vertikalt og at den energigivende Varmekilde maa søges ved Jordens Overflade, Kuldekilden i Højden. Den kinetiske Ænergi, der udnyttes af Svæveflyveren, frembringes saaledes af Atmosfæren selv gennem Udløsning og Omsætning af potentiel Ænergi som Følge af den vertikale Temperaturforskellighed. Den potentielle Ænergi er saa meget større, jo stærkere Opvarmningen af de underste Lag og Afkølingen af de øverste Lag er.

Hvorledes opstaar den potentielle Ænergi, hvorledes omsættes den til kinetisk Ænergi i Form af vertikale Luftstrømninger?

En vertikal Temperaturfordeling, der betinger den potentielle Ænergi, og som atter tillader Udløsning af termiske Opvinde, opstaar paa een af følgende Maader:

1. Ved Overophedning af de underste Luftlag, der medfører en tørlabil Lagdeling heraf og frembringer den af enhver Svæveflyver velkendte Solter-

mik, der navnlig erkendes paa varme, vindstille Sommerdage.

2. Ved Tilførsel af Vanddamp, der enten kan ske direkte gennem For-dampning fra den underliggende Overflade eller gennem Advektion af Tilstrømning (Vind) fra Havet. Vanddampens latente Varme danner en betydelig potentiel Ænergi, da den er fugtiglabil. Ved Vanddampenes For-tætning til Skyer frigøres den og frembringer de velkendte Skyopvinde.

3. Ved Afkøling af Højdelagene som Følge af indstrømmende kold Luftstrøm for oven. Paa samme Maade som Overophedning af de underste Lag frembringer labil Tilstand, kan det omvendte af: stærk Afkøling af de øvre Luftlag fremkalde en relativ Opvarmning forneden, og dermed skabes labile Tilstande, der gennem Udløsning fremkalder termiske Opvinde. Afkølingen af de øvre Luftlag kan følge efter en Udstråling fra disse eller ved Tilførsel ude fra af kold Luft. I saadanne Tilfælde bliver der Tale om »Højdetermik«, da de paa denne Maade opstaaede termiske Opvinde er opstaaet uafhængig af Tildragelserne ved Jordoverfladen og ogsaa langt over denne. Da Højdetermiken saaledes opstaar uafhængig af Solstrålingen forsaavidt, er dens Opstaaen ogsaa uafhængig af Tidspunkt i Døgnnet og Aars-tiden. Den kan saaledes optræde baade som Dag-, Nat- og Vinterhøjdetermik og muliggøre Svæveflyvning baade ved Dag og Nat, Sommer og Vinter.

Disse 3 gennemgaaede Muligheder for Ænergikilder til Svæveflyvningen er de vigtigste. Alt efter Udløsningsformen fremstaar Svæveflyvemulighederne kendetegnet gennem:

Aftentermik, for Svæveflyvning efter Solnedgang.

Vindtermik, en Kombination af gode Skyopvinde med stor vandret Vindhastighed.

Oceantermik, der under visse termiske Betingelser opstaar over Vand.

(Fortsættes i næste Nr.)



HEINE

FIESELER, STORCH FLIEGT *mit*

HEINE
Tropeller

HUGO HEINE · PROPELLER · WERK · BERLIN O 34

Aktieselskabet FLYVEMATERIEL af 21. April 1938
Kastrup Lufthavn, København

KSE

VON **KEHLER & STELLING**

GUMMIBAAR

—

REDNINGS-GUMMIBAAR
FOR SKIBE OG LUFTFARTØJER

—

HURTIGTBYGGEDE
FLYDEBROER

—

BALLONER OG SPIL
I ALLE SLAGS UDFØRELSE

—

FALDSKÆRME
I ALLE STØRRELSER
FASTSPÆNDINGSSELER



BERLIN W 62 KLEISTSTR. 11 • 25 61 04 / 05

INGENIØRSKOLE
(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner
Maskinbygning
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praksis paa egne Værksteder.
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.
PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

Bad Frankenhausen
(Kyffh.) **DEUTSCHLAND**



— **BENZIN** —
PETROLEUM
— **PARAFFIN** —
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



BOSCH
AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, bortset minner Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmingsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/S MAGNETO
JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for **ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART**



Luftkaptajn Poul Toxholm.

NYE LUFTKAPTAJNER.

TRAFIKFLYVERNE Poul Toxholm, Aage Hedahl og Poul Jensen er blevet udnævnt til Luftkaptajner.

TRAFIKEN PAA KASTRUP LUFTHAVN I MARTS.

Afgaaende Maskiner.

Afg. DDL	Afgang	Til	Rute
Vester-	Kastrup		Nr.
brogade 2	Lufth.		
D. 8 ¹⁵	9 ⁰⁰	Berlin	5
D. 8 ¹⁵	9 ⁰⁰	Amsterd.-Paris/ London	900
D. 11 ²⁰	11 ⁵⁰	Malmø	1765
D. 11 ²⁰	12 ⁰⁰	Hamburg-London ...	27
D. 11 ²⁰	12 ⁰⁰	Amsterdam-Rotterd.- Paris/London	1600
Hv. 12 ⁴⁰	13 ²⁰	Hamburg-London ...	700
D. 14 ¹⁵	14 ⁵⁵	Stockholm	1600
*) 14 ¹⁵	14 ⁵⁵	Malmø	1766
Hv. 14 ¹⁵	15 ⁰⁰	Malmø	700
Hv. 15 ²⁵	16 ⁰⁰	Malmø	1766
D. 19 ⁰⁰	19 ³⁵	Malmø	900
D. 19 ³⁰	20 ¹⁵	Malmø	5

*) Kun Søndage.



Ankommende Maskiner.

Ank.	Fra	Rute
Kastrup Lufth.		Nr.
D. 8 ⁴⁵	Malmø	5
D. 8 ⁴⁵	Malmø	900
D. 11 ³⁰	Malmø	1765
D. 11 ⁴⁰	Stockholm	1600
Hv. 12 ⁵⁵	Malmø	700
D. 14 ³⁰	London-Hamburg ...	27
D. 14 ³⁵	London/Paris-Rotterd.- Amsterdam	1600
Hv. 14 ⁴⁰	London-Hamburg ...	700
D. 14 ⁴⁰	Malmø	1766
D. 19 ²⁰	London/Paris-Amsterd.	900
D. 20 ⁰⁰	Berlin	5

EKSPRESRUTEN TIL LONDON.

DEN 1. Marts aabnede D.D.L. sin nye Ekspresrute til London, og det er den hurtigste Forbindelse, der eksisterer mellem København og Lon-



Luftkaptajn Poul Jensen.

don. Flyvetiden er ca. 3 1/2 Time. Ruten beflyves af de nye »Condor«-Maskiner »Dania« og »Jutlandia« i Fællesskab med Deutsche Lufthansa, der benytter Maskiner af samme Type. Fartplanen er følgende (med Mellem-landing i Hamborg):

Afg. København Kl. 12,00 med Ankomst til London 15,05 (engelsk Tid). I modsat Retning startes fra London Kl. 9,45 (eng. Tid) med Ankomst til København Kl. 14,30.

HERHJEMME FRA

VIBORG FLYVEKLUB ER STARTET.

DET er med Glæde, vi skriver, at der i Viborg er startet en Flyveklub. Det er en Kreds af Flyveinteresserede i Byen og Omegn, der har stiftet VIBORG FLYVEKLUB, og den konstituerende Generalforsamling har allerede fundet Sted. Til Ledelse af Klubben har man som Formand valgt Godsejer P. ANDERSEN fra Hald Hovedgaard, og Klubben kunde vanskeligt have fundet nogen bedre Mand til dette



Luftkaptajn Aage Hedahl.

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør
Type V. 12

Instrumenter
Propeller
Flyverkameraer
Projektører
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15

Telefon C. 6395

Hverv end Godsejer Andersen, hvis Kærlighed til Flyvesagen er af gammel Dato. Som Kasserer blev valgt Bogtrykker E. MORTENSEN.

Paa det Tidspunkt, hvor disse Linier skrives, er Klubben i fuld Gang med at se paa Materiel, og den behøver ikke at frygte for Mangel paa Tilgang af Flyveelever forelobig, idet der ved Starten allerede er indmeldt 24 Elever. Til Støtte af Klubbens Arbejde har den yderligere faaet en meget stor Tilgang af passive Medlemmer.

Som Undervisningsmateriel paalænker man at anskaffe en KZII og en Cub 50.

Viborg By er meget interesseret i Anlæg af en Flyveplads ved Viborg, og man regner indenfor Klubbens Ledelse sikkert med, at en saadan Flyveplads meget snart vil være en Kendsgerning.

*

NY SPORTSFLYVER.

I forrige Maaned har Direktionssekretæren i Det danske Luftselskab, Hr. P. BECH NIELSEN, aflagt de afsluttende Prøver til Erhvervelse af Privatførercertifikatet. Bech Nielsen har lært at flyve ved Nordisk Lufttrafik, og har haft THORKILD PETERSEN som Lærer. »Flyv« gratulerer.

*

NYT DANSK SELSKAB FOR HANDEL MED FLYVEMATERIEL.

UNDER Navnet A/S Flyvemateriel af 21. April 1938 er der blevet startet et nyt Selskab, som sikkert i Fremtiden vil faa en Del at bestille.

Selskabet, der er et Datterselskab af D. D. L. (Det Danske Luftfartselskab), har til Formaal at drive Han-

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

PAA Begæring af 25 Medlemmer afholdtes en ekstraordinær Generalforsamling Mandag d. 20. Februar 1939 i Nationalmuseets Festsal med følgende

DAGSORDEN:

1. Afgørelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt der bør nedsættes et 10-

del med Luftfartsmateriel og enhver dermed i Forbindelse staaende Virksomhed. Det har følgende Bestyrelse: Ingeniør Gunnar Larsen (Formand), Ingeniør Per Kampmann og Folketingsmand, Redaktør C. Bolle-rup Madsen. Selskabets Direktør er D. D. L.s administrerende Direktør K. Lybye, og dets Adresse er Kastrup Lythavn.

A/S Flyvemateriel repræsenterer allerede flere førende udenlandske Firmaer indenfor Flyvemaskine- og Flyvemaskinetilbehørbranchen, bl. a. den officielle tyske Forsøgsanstalt for Luftfartindustri D. V. L. (Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt).

F. A. S., som Selskabet kaldes i daglig Tale, vil have Opmærksomheden henvendt paa de Nyheder af teknisk Betydning, der stadig kommer frem i Udlandet indenfor Luftfartsindustrien, ikke blot indenfor den civile Industri, men ogsaa indenfor den militære Flyveindustri. I Betragtning af D. D. L.s mange Forbindelser Verden over, er der ingen Tvivl om, at F. A. S. vil have store Chancer for at blive en Indkøbscentral for Luftfartsmateriel, og »Flyv« ønsker det nye Selskab al mulig Held og Lykke i Fremtiden.

Mands Udvalg til Udarbejdelse af Forslag til en Nyordning af Selskabets Vedtægter i Retning af at udvide dets Område til at være en aktiv Fællesorganisation for Landets forskelligartede Sammenslutningen indenfor Flyvningen med det Formaal at varetage og fremme aeronautiske Interesser.

2. Valg af et Udvalg som ovennævnt, saafremt Dagsordenens Pkt. 1 vedtages. Udvalget vil have at afgive eet eller flere Forslag til Bestyrelsen, i Løbet af 3 Maaneder fra denne Generalforsamling at regne, som inden en Maaned derefter skal forelægges for en ekstraordinær Generalforsamling.

Efter en længere Diskussion blev Dagsordenens Punkt 1 sat under Afstemning, der resulterede i 171 Nej-Stemmer og 120 Ja-Stemmer. Som følge deraf bortfaldt Punkt 2.

B Ø G E R

The INTAVA World Nr. 2 er udkommet, og det meget smukke Tidsskrift indeholder en Række interessante og rigt illustrerede Artikler. Det indleder med en Artikel om det franske Luftfartsselskab Air France, omfattende en Række Artikler om Selskabets Virksomhed, og derefter følger en længere Artikel om Brændstof til Flyvemaskiner. Foruden Meddelelser fra forskellige Lande, indeholder den ogsaa en Artikel om Lauge Kochs Flyvning til Pearyland i 1938.

KZII-SPORT

Max.-Hastighed 220 km/T

Rejsehastighed 200 —

Landingshastigh. 70 —



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S LUFTHAVNEN KASTRUP 868

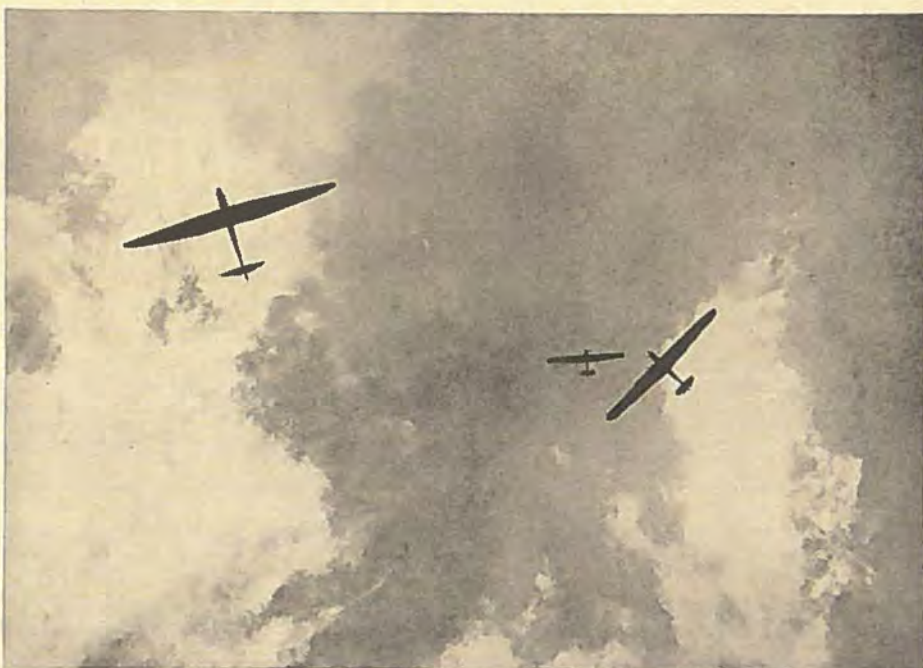
2 VERDENSREKORDER i Svæveflyvning

MAN har ofte sagt og skrevet, at Svæveflyvningen saa absolut er Sommerens, for om Sommeren faar man de thermiske Virkninger, medens Vinteren ikke er egnet til Svæveflyvning og da slet ikke til Præstationer ud over det almindelige. Men de, der ved Besked med Atmosfæren, ved, at der ogsaa om Vinteren — kort sagt altid — foregaar Bevægelser i Atmosfæren, som selvsagt altid kan benyttes. Ingen ved dette bedre end Svæveflyverne, der mere og mere lever sig ind i Meteorologien og kender de Foreteelser, der knytter sig til de forskellige Aarstider.

Det er derfor ikke saa overraskende, at der fra Svæveflyvningens Arnested, Tyskland meldes om hele to nye Verdensrekorder inden for den motorløse Flyvning.

1. Den 21. November lykkedes det for Erwin Ziller, Flyvelærer ved Rigsflyveskolen i Grunau i Riesengebirge, at naa op til den fantastiske Højde af 8600 m over Havets Overflade og 7400 m op over Udløsningshøjden med et Kranich Svæveplan. At han naaede denne kolossale Højde kan sikkerl sættes i Forbindelse med den af alle Svæveflyvere velkendte »Moazagotl« Sky, der ofte hænger over Kirschbergertal i Riesengebirge.

Kl. 11.15 om Formiddagen startede Flyveren, udstyret med Iltapparat og Barograf. Han blev slæbt op til 1200 m's Højde, hvor Udløsningen fandt Sted, da han syntes at kunne mærke tilstrækkelig Opvind. De første 800 m opefter gik det kun langsomt, men fra 2000 m gik det rask for sig i nogen Tid. I 3600 m Højde blev Instrumenterne overisede, saa han i længere Tid maatte flyve Blindflyvning. Da han paa denne Maade have skruet



Svæveflyvere over Riesengebirge.

sig opad til 6500 m's Højde igennem Skyer osv. kom han pludselig ind i en kraftig nedadgaaende Strøm, der førte ham helt ned til 2300 m. Efter denne Tur nedefter lykkedes det ham at komme hen i Forkanten af »Moazagotl« Skyen. Denne Gang lykkedes det ham da at naa op til Rekordhøjden: 8600 m, hvor Temperaturen viste sig at være $\div 40^{\circ}$. Efterhaanden tvang Kulden og det begyndende Mørke Ziller nedad, og $4\frac{1}{2}$ Time efter Starten landede han glat.

2. Den anden Rekord drejer sig om en Varighedssvævning ogsaa med et Kranichsvæveplan. Svæveflyverne Bödecker og Zander startede den 9.—12. Kl. 10.45 og landede den 11.—12. Kl. 13 efter et Ophold i Æteren paa 50

Timer 15 Min. Ved denne Præstation blev den hidtidige Præstation slaet med næsten 10 Timer. Flyvningen fandt Sted ved Rasitten paa den kuriske Klit ved Østersøen. Vejrforholdene var de slettest mulige, voldsomme Bøer med Hastigheder indtil 35 m/S. Der blev fløjet 30 Timer i Mørke, og de Lanterner, der var stillet op som Begrænsning for den Strækning, de fløj frem og tilbage langs, slukkedes i Stormen. Det var bitterlig koldt og efter ca. 30 Timer havde de spist det medbragte Forraad. Men sejt og ukueligt holdt de ud til Rekorden var sat.

Disse to Præstationer taler for sig selv og er opmuntrende for dem, der tror paa, at der ligger større Muligheder inden for Svæveflyvning. **

FLYV I

SPÆNDVIDDE 49 cm

Tegning	Kr. 0.25
Byggesæt	2.00
Færdig Model	4.50

W - 12

SPÆNDVIDDE 97 cm

Byggesæt med Tegning	6.00
Færdig Model	18.00

W - 17

SPÆNDVIDDE 145 cm

Tegning	2.75
Byggesæt med Tegning	12.75
Færdig Model	35.00

Vi fører alt til Modelbyggere:

Lister - Krydsfinér - Ribber til Planer og Højderor - Diplompapir - Speciallim - Special Dope - Special Lak - o. s. v.

THORNGREEN

Vimmelskafte 46-48
KØBENHAVN
Telefon Centr. 4648

REKORD I INDMELDELSER!

FORBUNDET kan stadig notere en en rivende Tilgang af Klubindmeldelser, hvilket viser, at dansk Modelflyvning befinder sig i en Grotid.

Følgende Klubber har indmeldt sig i M. F.:

Aalborg Modelflyveklub, Fmd. Alf Houlberg, Fredericiagade 24, Aalborg.
Holeby Modelflyveklub, Fmd. Erik Berland, Højbygaard Sukkerfabrik, Holeby.

Fanø Modelflyveklub, Fmd. Erik Bildsøe Hansen, Fanø.

Modelflyveklubben »Cub«, Fmd. Ole Hansen, Fjordvej 42, Nyborg.

Modelflyveklubben »Mercur«, Fmd. Sven Hansen, Ly, Vindinge, Roskilde.

Modelflyveklubben »Sølvfalken«, Johannes Bisted, Antvorskov, Slagelse.

Næstved Flyveklubs Modelafdeling, Tage Christensen, Roarsvej 1, Næstved.

FANØ MODELFLYVEKLUB

blev dannet den 4. Februar og havde da 5 aktive og 1 passivt Medlem. Blandt de Modeller, der er under Bygning, er der ogsaa en Benzinmotormodel.

Henvendelse ang. Optagelse i Klubben maa ske til Formanden, E. B. Hansen, Flensborg Lager, Fanø.

MEDDELELSER FRA BESTYRELSEN.

FOR Fremtiden skal alt Stof til FLYV fra Modelflyveklubberne under Forbundet være Næstformanden, Johannes Thinesen, Finsens Allé 29, Odense i Hænde senest d. 10. i hver Maned for at kunne optages i næste Nr. af FLYV.

Dansk MODELFLYVER KLUBS PROPAGANDAHEFTE kan faas hos Forbundets Kasserer, Johan Stöckel, Hambroes Allé 21, Hellerup, ved Indsende af 60 Øre pr. Hefte. Beløbet indsendes paa Forbundets Postgiro-Konto Nr. 52084.



Svævemodellen »Falken«, Aalborg Modelflyveklub.

Dansk Modelflyver Forbund

5 DANMARKSREKORDER I ODENSE MODELFLYVEKLUB PAA SAMME DAG!

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB viser fortsat en stor Aktivitet. Der bliver holdt Møder med Foredrag, Lysbilleder, Diskussioner o. lign. hver Uge. I den forløbne Maaned har Foredragene mest omhandlet Rekorder, hvilket Emne i flere Foredrag blev grundigt gennemgaaet af M.F.s Rekordprotokolfører Per Weishaupt. Desuden har forskellige Medlemmer fremvist deres Nykonstruktioner og Forbedringer af deres Modeller, saaledes at alle Klubbens Medlemmer kan høste Gavn af de Erfaringer, de paagældende Medlemmer har faaet af deres Forsøg og Flyvninger.

Søndag d. 29. Jan. afholdt O. M.-F. Flyvestævne paa den snart berømte Pilebakke i Tommerup. Skønt Vejret ikke var allerbedst, sattes der ikke desto mindre 4 Danmarksrekorder, nemlig 3 i Klasse 10 og 1 i Klasse 11. Der er en Del Træer ved Foden af Bakkerne, saa Modellerne maa ofte hentes ned fra de højeste Trætoppe. Men da et Par af Medlemmerne viste sig at være nogle rene Tarzaner, fik man alle Modellerne ned i nogenlunde ubeskadiget Tilstand. Nogle af O. M.-F.s Medlemmer, der ikke var helt tilfreds med Vejret, blev hjemme og benyttede bl. a. Tiden til at sætte den første Danmarksrekord med Motoren Jo 80.

GENERALFORSAMLING I LANGELANDS MODELFLYVEKLUB.

DEN 5. Februar afholdt Langelands Modelflyveklub Lohals Generalforsamling paa Hotel »Langeland«. Fedevarerhandler Svend Geil genvalgte som Formand. Mekaniker Viggo Rasmussen, Rudkøbing, valgtes til Næstformand, Isenkræmmer Svend Aage Thorsen til Kasserer. Den øvrige Bestyrelse blev Tømrer Carl Rasmussen og Hans Hugo Kristiansen.

Der var indsendt Forslag om, at man skulde søge Politimesterens Tilladelse til at afholde en Modelflyveudstilling i Rudkøbing først i April. For at udvide Kassebeholdningen vil man her muligvis bortlodde nogle Svævemodeller.

Klubben besluttede sig til at sende en halv Snes Modeller til Dansk Modelflyver Forbunds Udstilling i København i Dagene 16.—22. April.

Dernæst behandlede Kontingentspørgsmaalet. Man enedes om at fastsætte den til for aktive: 3 Kr. for 14—20-aarige og 5 Kr. for Personer over 20 Aar om Aaret. Passive Medlemmer skal aarlig betale 1.50 Kr. I Kontingentet er Forsikringspræmie indbefattet.

TRYKLUFTMOTOR I MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«.

ARROW er i stadig Fremgang. Der har med faa Ugers Mellemrum staaet Artikler om Modelflyvning i den lokale Presse. Dette har naturligvis været en udmærket Propaganda for Klubben. »ARROW« har i Øjeblikket 31 Svævemodeller, 5 Motormodeller samt 19 Modeller under Bygning, hvoraf 1 er udstyret med en Trykluftsmotor. Vi imødeser med Interesse nærmere om denne interessante Motormodel. Som et Led i Propagandaen for den lokale Modelflyvning paatænker Klubben at arrangere et Stævne den 11. Juni.

Alle Henvendelser til Klubben kan ske til Fmd. C. Sørensen, Gl. Landevej 14, eller til Sekretæren, J. Winkelmann, Roskilde Brandstation.

NÆSTVED FLYVEKLUB DANNER EN MODELAFDELING.

NÆSTVED FLYVEKLUB har nu dannet en Modelflyveafdeling, som ledes af H. Buch Madsen. Denne ny Afdeling tæller 14 Medlemmer, som sammenlagt har ca. 32 færdige Modeller, og dertil kommer 12 under Bygning. Da Afdelingen i 1938 havde mange Rekordtider, som ikke kunde anerkendes, da man ikke var tilsluttet Dansk Modelflyver Forbund, blev den eneste rigtige Beslutning taget, nemlig at melde sig i M. F.

Modelafdelingen har i Dagene den 5.—6. Februar afholdt en Udstilling i Klublokalet som Propaganda for Modelflyvningen. Udstillingen blev ogsaa godt besøgt, og mange af de besøgende indmeldte sig.



Svævemodellen »Luftikus«.

Modelflyvernes Rekorder stiger!

DER er atter rivende Udvikling indenfor Rekorderne, idet der siden sidst er sat eller forbedret 10 Danmarksrekorder:

Klasse 3:

Selve Konstruktøren af F. J.-3 har den 29. Januar paa Eremitagen sat Handstartrekorden op med 4,2 Sekunder, og saaledes slaet C. H. Carlsens (Als) Rekord paa 33,4 Sek., sat den 6. December 1938. Henning Schroder har altsaa faaet anerkendt den nye Rekord med 37,6 Sekunder.

Klasse 7:

Den 29. Januar satte Per Weishaupt, Odense Model-Flyveklub, den første Rekord i Klasse 7, idet hans Entemodell Jo 80 (Tegning Nr. 18, Verlag Volckmann Nachf.) efter Haandstart fløj 85 Meter. Rekorden blev den 1. Fe-

bruar overflyttet til den nye Klasse 7, der foruden Entemodell indeholder alle specielle Motormodeller. Jo 80 gaar ikke ind under de nye Regler for Kroptværsnit.

Klasse 10:

Den 29. Januar slog Hans Jensen fra Odense Model-Flyveklub Haandstartsdistancerekorde med 90 Meter, idet hans F.J.-4 fra Pilebakken i Tommerup fløj 340 Meter.

Samme Dag blev Tidsrekorden (Haandstart) forbedret to Gange. Den gamle Rekord tilhørte Mogens Friis, Fredericia II, hvis Pimpf den 25.—9.—38 fløj 1 Min. 15,9 Sek. Men ikke en Time senere satte Svend Skou den yderligere op til 2 Min. 4,5 Sekund. Begge er Medlemmer af O.M.-F. og begge fløj F.J.-1.

Klasse 11:

Stadigvæk Søndag den 29. Januar, en stor Flyverekorddag, tog O.M.-F. Haandstartsværdhedsrekorden fra »Svalen«, Hobro. Heinrich Kopmann, O.M.-F., fløj med en Baby 2 Min. 1,5 Sek. fra Pilebakken. Kaj Jensen, Hobro, havde den gamle Rekord paa 1 Min 54,5 Sek. med en Sv.H.-1. Paa en enkelt Undtagelse nær er Kampen i denne Klasse blevet ført mellem Typerne Baby og Sv.H.1.

Klasse 13:

Selv om Als Modelflyveklub har mistet en Rekord, har den til Gengæld faaet fire nye, saaledes at den nu har ialt seks Danmarksrekorder. Den 25. Januar fløj H. Agerleys Pommern-Ente i Haandstart 16,3 Sekunder og 82 Meter, i Højstart 23,2 Sekunder og 130 Meter.

Den danske Benzinmotor R.X.

1/5 HK - 8 ccm.



Fineste Kvalitetsarbejde.

Den eneste Motor, hvor der er fuld Garanti for Holdbarhed og Ydelse.

Pris: Komplet med Propel 95 Kr.

Faaes paa lempelige Vilkaar.

»Model Materiale«, Tarm

FLYV'S Modelflyvekonkurrence

med **FLYV-1**

FLYV starter nu den Begynder-Konkurrence med Modellsvæveplanet FLYV 1, vi fortalte om i forrige Nummer. Regler for Deltagelsen findes paa næste Side, vi skal derfor blot gøre opmærksom paa, at Konkurrencen er aaben for alle, saavel Medlemmer af Modelflyveklubber som Ikke-Medlemmer. Betingelsen for Deltagelse er blot at de opnaaede Tider kontrolleres af en Tidtager der anvender Stop-Ur, eller af 2 Tidtagere med Lommeur med Sekundviser.

Konkurrencen er aaben fra 15. Marts til 15. Juni og den første Præmiering sker for den bedste Flyvning, der foretages mellem 15. og 19. Marts med FLYV 1. Derefter præmieres hver Uges bedste Resultat indtil 15. Juni, endvidere præmieres den bedste af samtlige Flyvninger i henholdsvis Marts, April, Maj og Juni Maaned i Henhold til Reglerne, der findes aftrykt her. Naar endelig Konkurrencen er afsluttet den 15. Juni, faar den bedste af samtlige Flyvninger Hovedpræmien: et Stop-Ur af prima Fabrikat.

Det gælder derfor om, selv om man har indsendt Resultatet af en vellykket Flyvning, stadig at indsende Kuponer, dersom man faar bedre Flyvninger, enhver har altsaa Lov til at

indsende lige saa mange Resultater han vil og derved faa Chance for at faa flere Præmier.

Vi haaber, at vi naar denne Konkurrence er forbi, har opnaaet vor Hensigt, nemlig at øge Interessen for den morsomste af alle nye Sportsgrene: Modelflyvesporten, og at der vil opstaa en Mængde nye Modelflyveklubber, hvor Begynderen kan faa Vejledning i Bygning af de større og sværere Modeller; nydannede Klubber, der slutter sig til Dansk Modelflyver Forbund vil her kunne faa Hjælp og Vejledning, vi henviser iøvrigt til det lille Hefte, Forbundet har udgivet og hvori alle Oplysninger faas om Dannelse af Klubber.

Og saa ønsker vi alle nye og gamle Modelflyvere velkommen til FLYV'S Modelflyverkonkurrence med FLYV 1.

*

Færdige Byggesæt koster Kr. 2,00 og kan købes hos alle Danmarks Bog- og Papirhandlere samt hos de fleste Legetøjsforretninger. Endvidere faas de fra FLYV'S Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

**Regler for Deltagelse i FLYV'S
Modelflyvekonkurrence
med Modelsvæveplanet FLYV 1**

BYGGEVEJLEDNING

for Modelsvæveplanet FLYV 1

1. Konkurrencen er kun aaben for Modeller af FLYV 1.
2. Resultaterne skal indsendes paa de i FLYV's Marts-Nummer eller de i Byggesættet værende Kuponer.
3. Resultaterne skal være attesterede enten af Formanden for en Modelflyveklub eller af en fuldmyndig Person, der har overværet og kontrolleret Flyvningen. Tiderne skal være kontrollerede, enten med et Stop-Ur eller med to alm. Ure med Sekundviser.
4. Kun Resultater af over 10 Sekunders Flyvning kan indsendes.
5. Starten kan være enten Haandstart eller Højstart, men den skal foregaa direkte fra Jorden.

UGEPRÆMIER

6. Hver Uge præmieres den længste Flyvetid med en af følgende Præmier efter eget Valg:
A: Dansk Flyvnings Historie.
B: Frank A. Swoffer: Lær at flyve.
C: 1 Aarsabonnement paa FLYV.

MAANEDSPRÆMIER

Hver Maanedes bedste Resultater efter de indsendte Kuponer præmieres med en 1. Præmie og en 2. Præmie bestaaende af et Byggesæt af anerkendt Konstruktion; der udsættes mange forskellige Typer.

HOVEDPRÆMIEN

Det bedste Resultat efter at Konkurrencen den 15. Juni er afsluttet, præmieres med et

Stop-Ur.

Af Præmielisten

over de udsatte 1. og 2. Præmier i de maanedlige Konkurrencer nævner vi:

- W. 12. Fabrikat: Erik Willumsen.
- W. 17. Fabrikat: Erik Willumsen.
- F.J. 1. Fabrikat: Familie-Journalen.
- F.J. 2. Fabrikat: Familie-Journalen.
- Merkur. Fabrikat: Dansk Modelflyveindustri.
- Gloria. Fabrikat: Dansk Modelflyveindustri.
- S.V.H. 1. Fabrikat: Dansk Modelflyveindustri.

Kropflade og Sideror udskæres (klippes) af 1,2 mm Krydsfinér som vist i Fig. I. De mange smaa Linjer angiver, hvorledes Træet skal »løbe«. Derefter limes og sømmes Kroplisterne No. 3 paa hver Side af Kroppen mellem dennes Overkant og den stiplede Linje vist i Fig. I, og saaledes at de stikker 5 mm udenfor Bagenden af Kroppen. Holdepindene No. 4 anbringes i Udkæringerne A, der nu fremkommer som firkantede Aabninger. Holdepindene limes og sømmes fast. De skal senere anvendes til at fastholde Planet ved Hjælp af Elastiker.

Højderoret (Fig. III) udskæres af 0,8 mm Krydsfinér og anbringes med en Elastik (C) til Bagenden af Kroppen.

Planet skal bygges med overordentlig stor Omhu, og der begyndes med at gøre alle Materialerne klar til Samlingen. Først fremstilles Ribberne Fig. IV. Dette gøres bedst ved først at fremstille en »Skabelon« d. v. s. een Ribbe kalkeres over paa 0,8 mm Krydsfinér, udskæres og passes til, saa den er ganske nøjagtig, hvorefter der tegnes 12 Ribber efter denne Skabelon. Det kan anbefales at skære Indsnittene ud med et Barberblad.

Monteringsklodsen udføres i Fyrretræ (Fig. V.). Som det fremgaar af Fig. IX, skal Planlisterne indsættes i de tre Indskæringer.

Vingespidskerne udskæres af 0,8 mm Krydsfinér (Fig. VI).

Bagkantlisten (No. 7) skal have smaa Indsnit, hvori Bagspidsen af Ribberne skal indskydes. Disse Indsnit (B) saves med en Løvsav, men kan i Nødstilfælde skæres med en skarp, tynbladet Kniv eller et Barberblad.

Før man kan gaa i Gang med Samlingen af Planet, mangler der kun at

bøje Listerne i en Vinkel som angivet i Fig. VIII. Bøjningen foretages ved at holde det Sted, der skal bøjes, over Dampen fra en Vandkeddel. Listen holdes i Dampen, til Træet er blødt (det varer eet à 2 Minutter), hvorefter Listen langsomt bøjes i den angivne Vinkel. Det kan anbefales efter Bøjningen at tørre »Knækket« over Flammen — det varer kun et Øjeblik.

Vi er nu klar til at samle Planet. Listerne limes og sømmes til Monteringsklodsen, og Ribberne indsættes ved først at skubbe det forreste Indsnit ind over Forkantlisten (No. 5) og derefter vippe Ribben ned over Hovedlisten (No. 6) for til sidst at anbringe Bagspidsen i Bagkantlistens Indsnit.

Vingespidskerne limes ovenpaa Enderne af Planlisterne og fastholdes med Tøjklemmer, medens Limen tørrer.

Alle Steder, hvor Lister, Vingespidsker og Ribber mødes, anbringes en Klat Lim.

Naar Limen er helt tør, foretages Afpudsningen, idet der skal laves »bløde« Overgange som f. Eks. ved Vingespidskerne, hvor Listernes Ender skal rundes af, saa der er en glat Overgang. Hovedlisten skal pudses skraat af, saa der dannes en lige Linje fra den sidste Ribbes Underkant til Vingespidsen.

Beklædningen af Modellen foretages med 30 g/m² Diplompapir. De to Planhalvdeles Underside beklædes først og derefter Oversiden. Det skal bemærkes, at hele Oversiden ikke kan beklædes med eet Stykke, men derimod med tre Stykker, idet der først beklædes mellem Monteringsklodsen og Vingespidsen, hvorefter Midterstykket mellem de to inderste Ribber beklædes til sidst.

Det er meget vigtigt, at Papiret an-

MATERIALELISTE

No.	Betegnelse	Antal	Materiale	Maal i mm
1	Kropflade	1	Krydsfinér	1,2
2	Højderor	1	do.	0,8
3	Kroplister	2	Fyrretræ	4×4×445
4	Holdepinde	2	do.	4×4×25
5	Forkantliste	1	do.	2×5×500
6	Hovedliste	1	do.	4×4×500
7	Bagkantliste	1	do.	2×8×500
8	Monteringsklods	1	do.	8×11×100
9	Ribber	12	Krydsfinér	0,8
10	Vingespidsker	2	do.	0,8

bringes glat, og at det er limet til baa-
de Lister og Ribber. En god Frem-
gangsmaade er følgende: Et tyndt, glat
Lag Lim anbringes paa Listerne og
Ribbernes Kant. Papiret anbringes
først paa Bagkantlisten, saa det sidder
glat og lige, hvorefter det lægges hen-
over Ribber og Lister. Det varer lidt,
inden Limen tørrer, saa der er Tid til
at strække Papiret fremover Forkan-
ten, til det sidder helt glat. Beklæd
Undersiden først og kun til den yder-
ste Ribbe. Klip derefter Papiret i
Form som Vingespidsen og smør Lim
paa Papirets Yderkant, der nu fast-
limes til Overkanten af Vingespidsen.

Naar Planet er beklædt, kommer
den sidste men meget vigtige Proces,
før Afbalanceringen af Modellen kan
foretages: Præparering af Beklædningen.

Saalænge Beklædningen ikke er
gjort modstandsdygtig mod Fugtighed
og sidder saa stramt som Tromme-
skind, har Modellen ingen Styrke til
at modstaa eventuelt haarde Landin-
ger. Denne Præparering og Stramning

af Beklædningen er imidlertid over-
ordentlig let, idet den bestaar i, at Pa-
piret males med »Dope«, der bestaar
af Celluloid opløst i Acetone. Naar
Papiret bliver fugtigt, vil det bule ud,
men naar Acetonen fordampes, vil Pa-
piret strammes og Celluloiden danne
et beskyttende Lag. For yderligere at
beskytte mod Fugtighed, kan man la-
kere Betrækket.

Naar Papiret strammes, udsætter
man Planet for at vride sig, medmindre
man lader det tørre i en Bedding.
En saadan Bedding er uhyre simpel at
fremstille og kan for Modelsvævepla-
net »FLYV I« bestaa i, at man anbringer
en Tændstikæske under hver Vingespids
lige under den yderste Ribbe. Ved at lægge f. Eks. et Par Bøger af
passende Størrelse og Vægt ovenpaa
Planet, holdes dette ned mod Tænd-
stikæskerne. Hvis nemlig Planet vrider
sig, vil Modellen under Flyvningen
lægge sig om paa den ene Side,
hvorved den vil flyve i smaa Kurver
og hurtigt lande.

Den færdige Model skal nu afbalan-
ceres ved Anbringelse af noget Bly
(D) paa Næsen (se Fig. X). Modellen
skal balancere vandret, naar den un-
derstøttes paa hver Side af Kroppen
under Hovedlisten.

Naar Modellen saaledes er afbalan-
ceret, indflyver man Modellen paa en
aaben Plads, helst i Vindstille eller
med meget svag Vind. Der flyves al-
tid mod Vinden. Modellen gives et
Skub lige ud i Luften vandret med
Jordoverfladen, og den skal nu kunne
foretage en Glideflugt lige ud. Prøv
om Modellen ved Anbringelse af en
Tændstik under Forkantlisten mellem
Monteringspladsen og Kroppen giver
en længere Flyvning.

Hvis Planet har vredet sig, kan det
rettes ved at dampe Planet og lade
det tørre i en Bedding som ovenfor
beskrevet.

Med »FLYV I« kan der ogsaa fore-
tages Højstart, ved at trække Modellen
op i Luften som en Drage, dog med
den Forskel, at Snoren ikke er bundet
fast til Modellen, men ved Hjælp af en
lille Ring er hæftet i Udkæringen paa
Kroppens Underside (E). Anvend 30
—40 Meter stærk Kinesertraad og faa
En til at hjælpe med at starte Model-
len. Ved Højstart trækker den ene Mo-
dellen op i Luften, medens den anden
delvis holder Modellen, til begge er
klar til at starte og delvis løber et lille
Stykke med, inden Modellen slippes.

FLYV 1

er en lille og meget let Model, den egner
sig derfor bedst til Flyvning i roligt Vejr.

EN DANSK BENZINMOTOR

Den kendte Virksomhed for Frem-
stilling af Byggemateriale Model
Materiale har gjort en meget interes-
sant Indsats paa Motormodellernes
Omraade, idet Firmaet nu kan levere
en fuldt færdig og virkelig ydedygtig
Motor paa $\frac{1}{2}$ H.K.; interesserede
Klubber kan faa nærmere Oplysning
om Leveringsbetingelserne ved direkte
Henvendelse.

FLYV

leveres i Abonnement af
enhver Bog- og Bladhand-
ler i Danmark. — Husk
at forny Deres Bestilling
— eller meddel at De er
fast maanedlig Køber, saa-
ledes at Deres Blad altid
er reserveret Dem.

FLYV

koster 35 Øre pr. Nummer
og 4.20 Kr. pr. Aargang og
faas hos alle Danmarks Bog-
og Bladhandlere.



PAPIR TIL MODELFLYVERIE

Føres i Format: 90×60 $\frac{1}{2}$ cm., i chamois Farve og følgende Vægte:

Nr. 3030 - Vægt: 30 gr/m ²	Kr. 0.25 pr. Ark
- 3040 - — 40 —	- 0.30 —
- 3060 - — 60 —	- 0.45 —

Faas overalt hos Bog- og Papirhandlerne

L. LEVISON JUNR.

AKTIESELSKAB

KØBMAGERGADE 50 - KØBENHAVN K.



Flyvning *med*

W Modelsvæveplaner

er en rigtig

**Far og Søn
Sport**

FLYV 1

Spændvidde..... 49-cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt..... Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planlisterne bøjede i V-Form

»W 12«

Spændvidde..... 97 cm
Planbelastning..... ca. 15 g/dm²

»W 17«

klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
Planbelastning ca. 18 g/dm²



	Bygge- sæt	Færdig Model
W 12	Kr. 6.00	Kr. 18.00
W 17	Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres komplet med overskuelig Tegning, udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næseklodser, Lister o. l. er færdig tilskaarne. Intet Værktøj er nødvendigt.

Forlang Prislister over „W“ Materialer hos Deres Forhandler.

En Gros:

Erik Willumsen

5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

Bestillingseddell

Kan indleveres til enhver Bog- og Papirhandler samt Legetøjsforretningerne eller til FLYV'S Ekspedition: Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved:

Komplet Byggesæt til
Modelsvæveplanet **FLYV 1**
Pris Kr. 2⁰⁰

FLYV Nr. 3 med Tegning og
Byggevejledning til Bygning af
Modelsvæveplanet **FLYV 1**
Pris 35 Øre

Beløbet medfølger/bedes opkrævet. Gratis Forsendelse ved Indsendelse af Beløbet.

Navn: _____

Adresse: _____

By: _____

KUPON for Deltagelse i FLYV'S Konkurrence med Modelsvæveplanet **FLYV 1**

Indsendes til FLYV'S Ekspedition, Vesterbrogade 60, København K.

Undertegnede ^{Formand for Modellflyveklub} _{fuldmyndige Person} bevidner herved at

Navn _____

Adresse _____

har fløjet Modellen **FLYV 1** i _____ Min. _____ Sek. - Distance _____ m

den _____ Dato _____

Vidne: _____ Navn _____

_____ Adresse _____

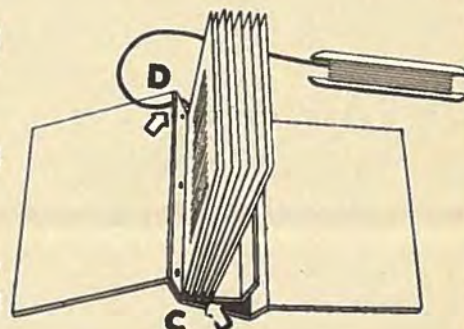
I Tilfælde af at jeg vinder Ugepræmien, ønsker jeg: A - B - C (det ikke ønskede overstreges).
Kuponen indsendes i lukket Konvolut, mrk.: Modellflyverkonkurrencen, Dagen efter at Flyvningen er foretaget.

SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning

PRIS Kr. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller
paa Bladets Eksped., Vesterbrog. 60



NYT FRA ALLE LANDE

FLYVEMASKINEINDUSTRIEN I U. S. A.

FRA Januar til September 1938 er der i U. S. A. blevet bygget følgende Antal Flyvemaskiner:

Til militært Formaal og til Kystbevogtningen i eget Land 944
Til Eksport 616
Civile Flyvemaskiner 1313

Ialt..... 2873

De mange civile Flyvemaskiner omfatter 5 eensædede og 989 tosædede lukkede samt 27 eensædede og 24 tosædede aabne Landflyvemaskiner af Monoplan typen; endvidere 1 eensædet og 3 tosædede lukkede Biplaner samt 11 eensædede og 4 tosædede aabne Biplaner. De civile Monoplaner er i Overvægt med 1224 mod 89 Biplaner.

EN FANTASTISK REKORD.

LONDON-KAPSTADEN og Retur paa mindre end 4½ Dogn er i Begyndelsen af Februar blevet præsteret af den 24-aarige engelske Flyver ALEX HENSHAW. Udturen varede ialt 39 Timer 25 Minutter, og Hjemturen tog 39 Timer 33 Minutter. Ialt har han fløjet England Kapstaden og Retur, 19.190 km, paa 4 Dage 10 Timer og 16 Minutter, inclusive Ophold undervejs, og har dermed slaet alle tidligere Rekorder. (Cloustons og Mrs. Greens Flyvning over samme Rute varede 5 Dage 17 Timer).

Til sin Flyvning benyttede han en Gull Sportsflyvemaskine.

Flyvemaskiner til 100 Passagerer.

(Fortsat fra Side 75)

ges i Motorhuse, der har Opholdsrum for to Mekanikere, og som bygges tryklufttætte, ligesom Kabiner og Førerum er det.

Boeing Aircraft Co.

Boeings Udkast bestaar af en Flyvebaad med seks Motorer, anbragt i Planet. Propelanordningen er den samme som Douglas anvender. Af Udseende ligner den nye Boeing Flyvebaad Typen Boeing 314. Kroppen er indrettet med to Dæk.

Douglas Aircraft Co.

I Stedet for en Flyvebaad er Douglas fremkommet med Planer til Bygning af en Landflyvemaskine, et lavvinget Monoplan med seks Motorer anbragt i Planets forreste Kant. I Lighed med Boeing- og Consolidated-Typerne anvender Douglas en selvregulerende Propel med fuldt vend-



Interieur van een Lockheed van de K. N. I. L. M. op de Australié route

INTERIOR fra en af K. N. I. L. M.s (K. L. M.s hollandsk-indiske Selskab) Lockheed-Maskiner, der gaar paa Australiens-Ruten. I den rummelige Kabine har Passagererne glimrende Udsigt til det afvekslende Landskab, der flyves hen over; Radiotelegrafisten holder dem til Sta-

dighed underrettede om Positionen og om hvad man kan se fra Maskinen, idet han med korte Mellemrum stikker en Seddel ind til den nærmest siddende Passager, hvorpaa de forskellige Oplysninger er skrevet. Sedlen cirkulerer blandt de øvrige Passagerer, og man faar saaledes paa en bekvem Maade Underretning om »hvad man bør vide« — eet af de mange Eksempler paa hvor god Service Luftfartsselskaberne yder sine Passagerer.

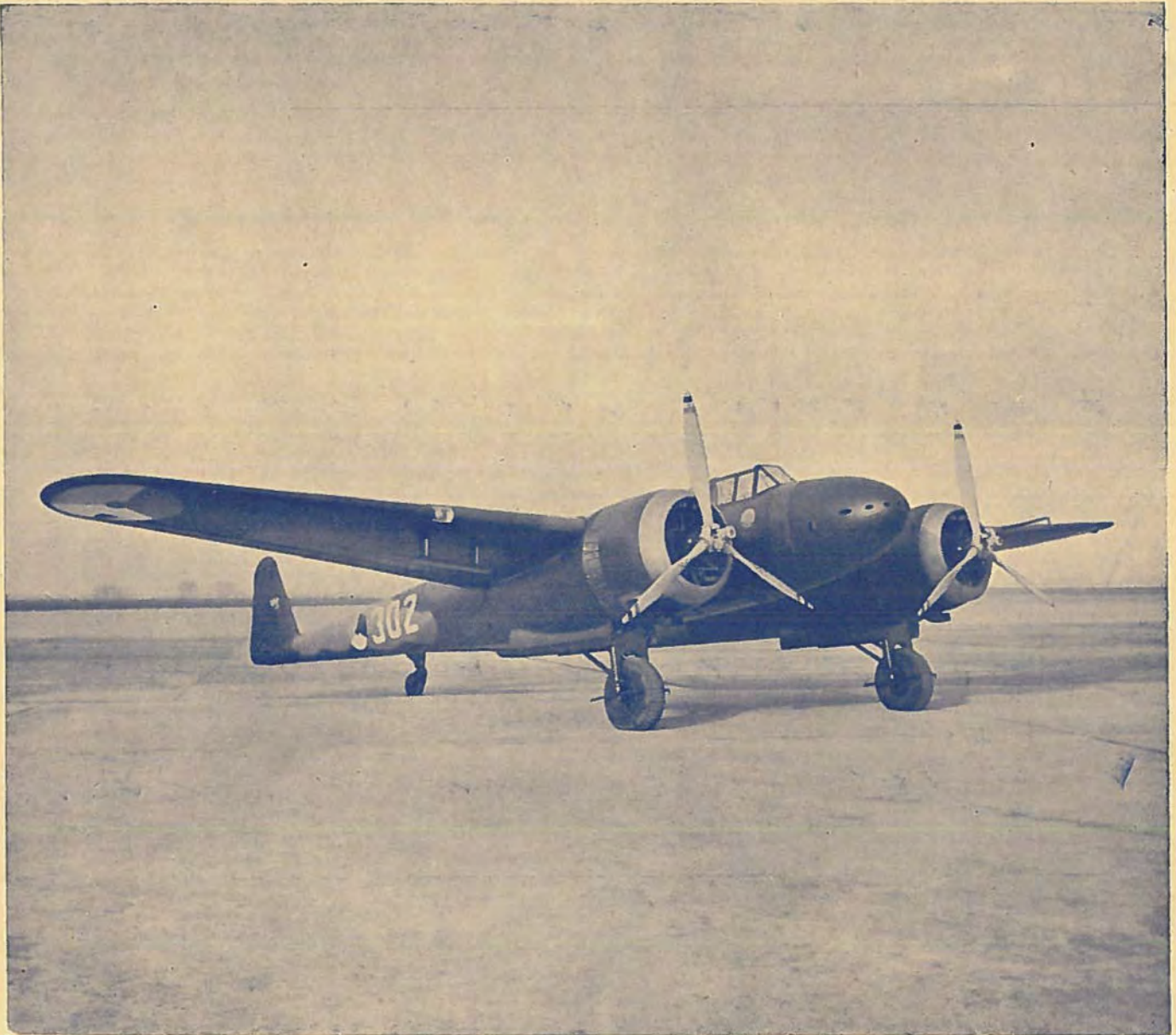
DEMONSTRATION I KASTRUP AF ITALIENSK MASKINE

DEN 15. Februar demonstrerede den italienske Flyvemaskinefabrik CAPRONI en af sine nye militære Typer i Kastrup Lufthavn. Demonstrationen overværedes af Officerer fra Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen. Den kommanderende General, Generalløjtnant With var ogsaa til Stede. Maskinen var en let Bombetype, der tillige anvendes som Overgangsmaskine til større Typer. Det var et lavvinget Monoplan med 2×450 italienske Motorer, og Hurtigheden laa helt oppe paa 345 km/T. Den havde overdækket Observatørrum. Besætningen bestod af 3 Mand. Dens elegante Manøvrer vakte Begejstring hos alle, der overværede Demonstrationen.

bare Blade, og den er anbragt paa en temmelig lang Aksel. Kroppen er bygget vandtæt, og der hævdes, at den kan holde hele Luftfartøjet flydende i Tilfælde af tvungen Landing paa Søen. Halepartiet bestaar af en enkelt Halefinne og Haleplan med tilhørende Side- og Højderor. Understellet kan trækkes ind. Det formodes, at Landingsstellet bestaar af tre Hjul ligesom paa DC-4.

Sikorsky Aircraft.

I Lighed med Boeings Konstruktion gaar Sikorsky's Projektet ud paa at bygge en Flyvebaad med eet højtliggende Bæreplan, udstyret med seks Motorer. Kroppen er omtrent ens for begge Projekters Vedkommende, omend Sikorsky anvender en Krop af noget større Dimensioner. Halepartiet er derimod forskelligt, idet Sikorsky anvender dobbelt Halefinne og Sideror.



FOKKER G.I

DYKKEBOMBER

ANGREBSMASKINE

KAMPMASKINE

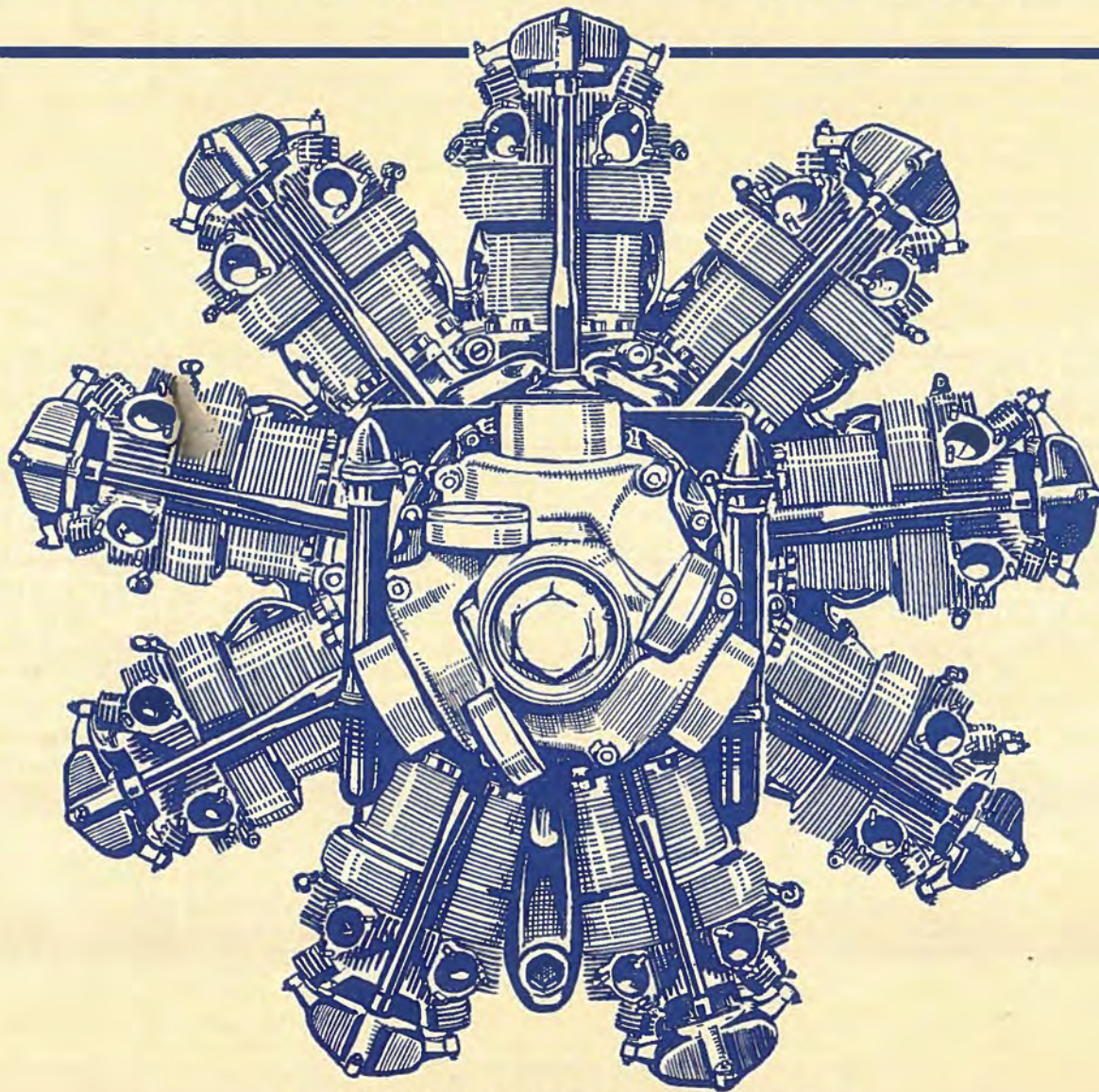
BOMBEMASKINE

REKOGNOSKERINGSMASKINE

N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER

„BRISTOL“ LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

Stor Ydeevne forenet med Driftssikkerhed



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer bliver foretrukket til mange af Verdens mest fremragende Flyvemaskiner — saavel civile som militære — og Grunden hertil ligger i deres — gennem meget lange Driftsperioder — beviste store Ydeevne og fuldkomne Driftssikkerhed.

THE BRISTOL AEROPLANE

Bristol

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

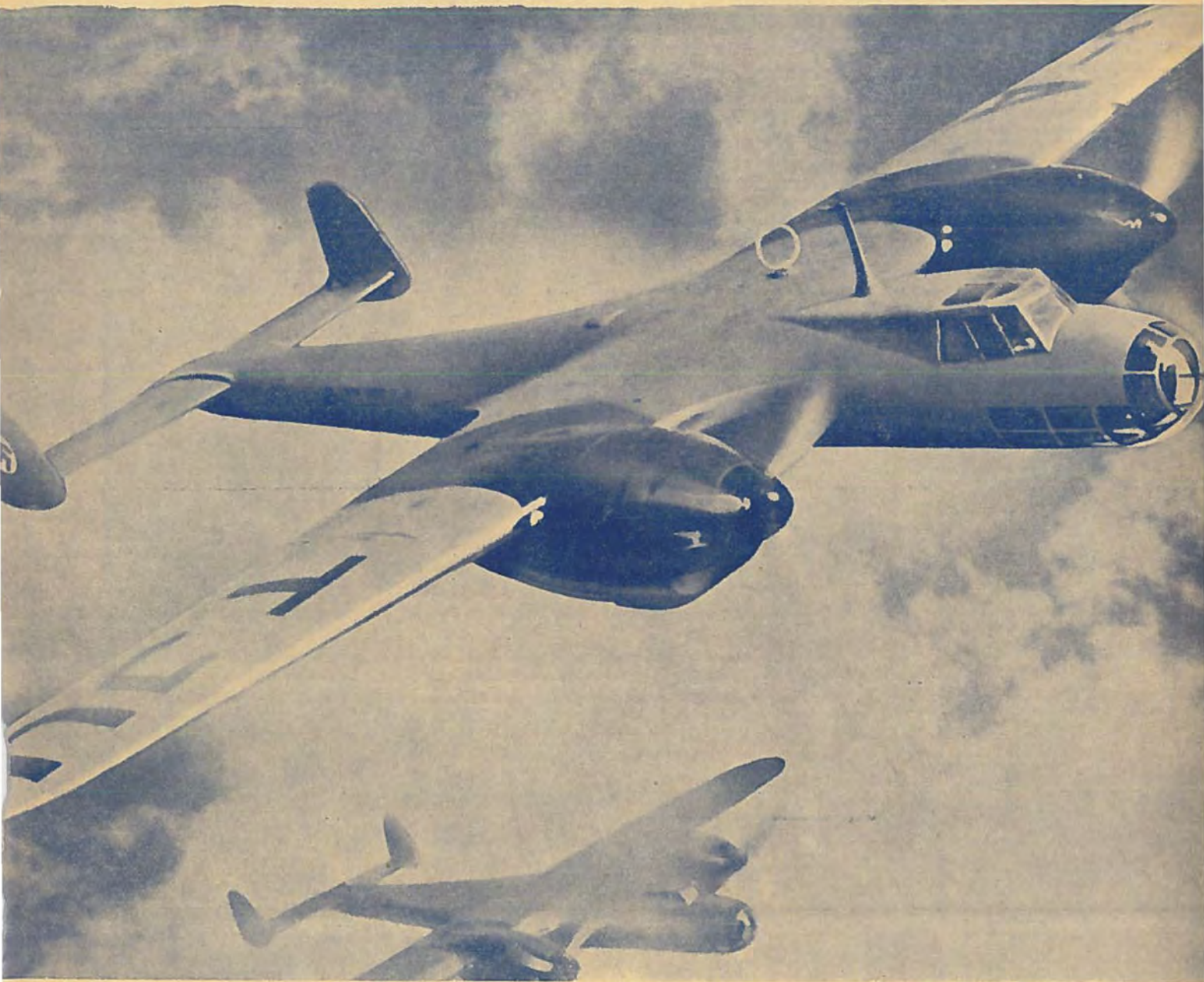
PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



F L Y V

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Dornier Do 17 Bombeflyvemaskine

Nr. 4

25 Aars Pionerarbejde for Luftfarten

Olympiadens Svæveplan »Meise«

35 ØR

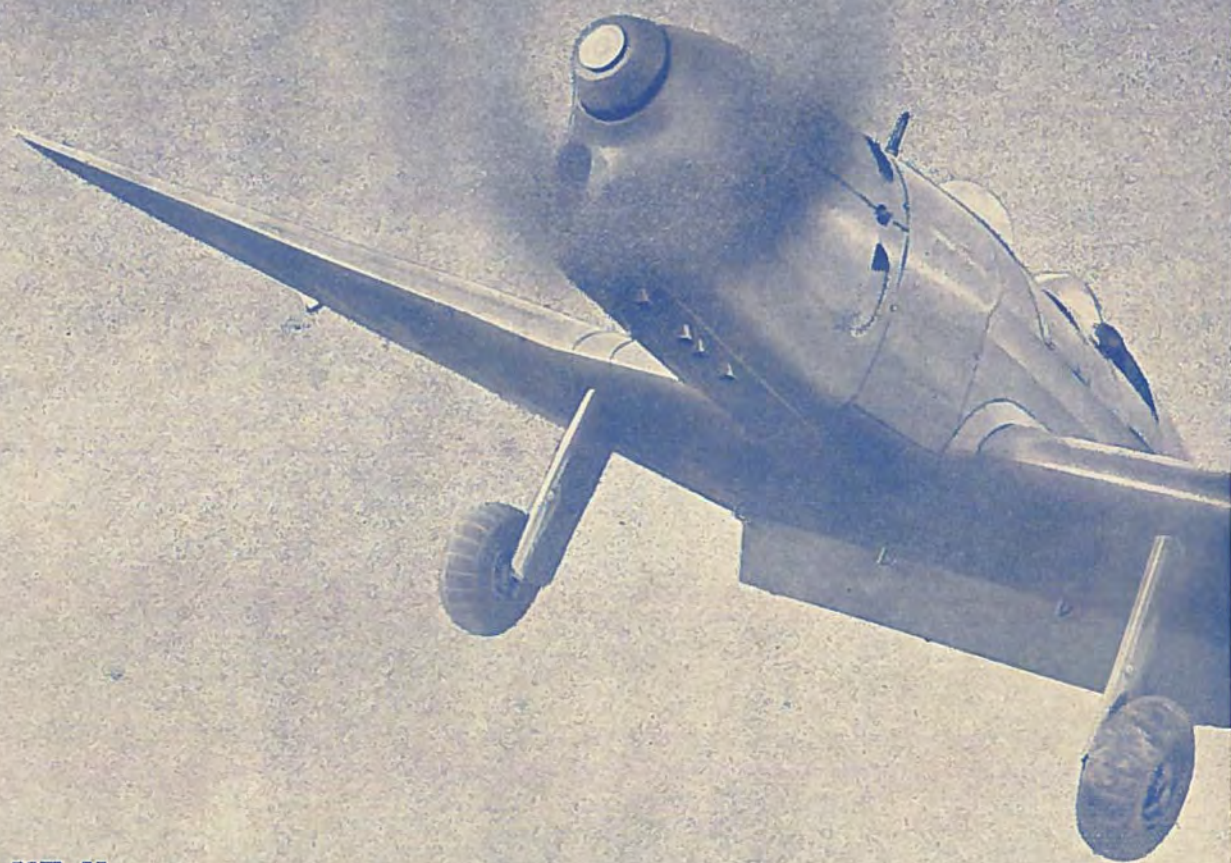
1939 - 12. Aarg.

MODELFLYVEKONKURRENCE

32 SIDER

KZ II

den danske Flyvemaskine



KZ II Sport, Rejsehastighed 200 km/T.

KZ II Kupè, Rejsehastighed 175 km/T.



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KASTRUP 868

A/S FLYVEMATERIEL

AF 21. APRIL 1938

Datterselskab af Det Danske Luftfartselskab A/s

SALG af Luftfartøjer og al Slags
Tilbehør til Luftfartøjer

REPRÆSENTANT for flere førende
udenlandske Flyvemaskinfirmaer

ADRESSE: KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP

Telefon: Kastrup 1099 Telegram-Adresse: Airtrade



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelser:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Diesellolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Dipparmsfødt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Steddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

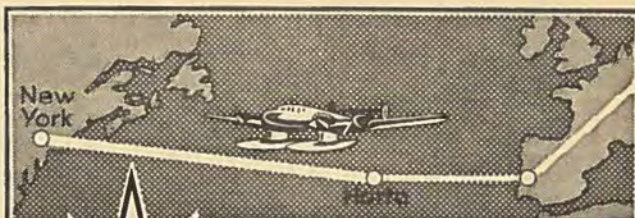
INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



Samtlige Deutsche Lufthansas 28 planmæssige Forsøgsflyvninger over det nordlige Atlanterhav blev gennemført med

ASKANIA-KURSSTYRING

Ogsaa ved forrige Aars Forsøgsflyvninger paa denne Strækning, saavel ved den planmæssige Luftpostforbindelse over det sydlige Atlanterhav som ved Flyvning over lange Distancer i Europa har

ASKANIA-KURSSTYRING
i stor Udstrækning vundet Indpas.

Repr. ved A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER
Industribygningen - København V.
Telefon: Central 68 06 - 68 07



ASKANIA-WERKE A.G.
BERLIN-FRIEDENAU

5805

„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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

DET OFFICIELLE ORGAN FOR

Nr. 4

April 1939

12. Aargang

Det
Kongelige
Danske



Aero-
nautiske
Selskab



DANSKE FLYVERE



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



I Redaktionen:
Kaptajn J. FOLTMANN
Kaptajn ERIK LÆRUM
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af 'FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

25 AARS PIONERARBEJDE FOR LUFTFARTEN

Den tyske Flyvemaskinefabrik Dornier-Werke fejrer i Aar sin 25-aarige Bestaaen. — Ingeniør Dornier var en af Foregangsmændene for Anvendelse af Metal som Byggemateriale til Flyvemaskiner. — Dornier's Konstruktioner er verdenskendte, og de vil i Aar blive anvendt paa den tyske Luftrute over det nordlige Atlanterhav.

DA Ingeniør Claudius Dornier i Sommeren 1914, ved Grev Zeppelins Hjælp, startede sin egen Flyvemaskinefabrik i Seemoos ved Friedrichshafen, lagde han Grunden til et Værk, der skulde faa den største Betydning for de senere Aars Luftfart. Ingeniør Dornier var Specialist hvad angaar Anvendelsen af Letmetal til Konstruktion af Luftfartøjer, og som saadan var han beskæftiget ved Zeppelins Luftskibsværft fra 1910. Han fik Ledelsen af en selvstændig Afdeling paa Grev Zeppelins Værft; han varetog Beregningerne af de mange Metaldele: Stivere, Dragere, Bjælkekonstruktioner m. m., der skulde anvendes til Bygning af de store Luftskibe, og han foretog indgaaende Undersøgelser over Anvendelse af Staal til Luftfartøjskonstruktioner.

Han var saaledes godt rustet med Viden og Erfaring indenfor sit Speciale, da han for 25 Aar siden begyndte for sig selv. I Flyvningens første Aar, hvor det først og fremmest drejede sig om bare at kunne flyve, anvendtes de mest forskelligartede Byggematerialer og Byggemetoder imellem hinanden: Træ, Lærred, Staalrør, Barduner, Svejsning, Lodning og Nitning. Fra første Begyndelse gik Dornier imidlertid sine



Ingeniør Claudius Dornier.

egne Veje. Til Konstruktionen af sine Flyvemaskiner benyttede han udelukkende Staal og Letmetal, og Samlinger blev foretaget med Nitter og Skruer, og den Byggemetode har han bibeholdt gennem alle de mange Aar, til stor Gavn for hele Luftfartens Udvikling.

*

De første Kæmpeflyvebaade.

I Aarene 1914 til 1918 byggede Dornier-Værftet 4 store Forsøgsty-

per, og den helt af Staal og Letmetal byggede Flyvebaad Rs. I, blev den første Kæmpeflyvemaskine i Verden. Desværre blev den under sin første Prøveflyvning paa Bodensøen ødelagt af en Storm. Den tredje Flyvebaad, Rs III, bestod med Glans de vanskelige Prøver, som Marineautoriteterne havde opstillet med Hensyn til Sødygtighed, og den blev af mange kaldt for et flyvende Skib. Den var udstyret med 4 Motorer à 250 HK, og under Overføringen til Nord-søen foretoges den 7 Timer lange Flyvning uden Mellemlanding, medførende en Last paa 2300 kg. Det var efter den Tids Forhold en fremragende Ydelse.

Den følgende Type, Do Rs IV, indeholdt alle de hidtil gjorde Erfaringer og omfattede desuden en betydningsfuld Nyhed: Dorniers stabiliserende Udbygninger paa Siderne af Kroppen. Disse Udbygninger, hvis Længdesnit har Form som tykke Bæreplaner, støtter Flyvebaaden i Søen og frembyder ingen skadelig Modstand under Flyvning, og de er bibeholdt i alle Dorniers senere Konstruktioner af Flyvebaade.

Ikke mindre betydningsfuldt end Bygningen af Kæmpeflyvebaadene var de Ordre, som Dornier-Værftet paa Krigens Slutning fik overdraget paa Fremstilling af mindre Sø- og Landflyvemaskiner. I denne Forbindelse skal særlig nævnes den to-sædede Kampmaskine Do C1 I og Pontonflyvemaskinen Do Cs I. Kroppen paa begge disse Typer var bygget paa en helt ny Maade, idet der udelukkend var anvendt Rammespanter

med Blikbeklædning saaledes, at hele Inderrummet var fri for enhver Art af Afstivning, og denne Byggemaade anvendes i Dag paa de fleste moderne Flyvemaskiner.

For den videre byggetekniske Udvikling fik den i Januar 1918 konstruerede Kampmaskine Do D I ligeledes stor



Den verdensberømte »Wal«.

Betydning. Det var en eensædet Maskine, bygget helt og holdent af Duralumin, og dens Flyveegenskaber var saa fremragende, at Hærledelsen straks gav Ordre til at bygge den i Serie. Det var et Biplan med fritbærende Planer, beklædt med glatte Blikplader og hvor Beklædningen udgjorde en Del af den bærende Konstruktion.

*

Dornier flytter til Italien, og her bygges den berømte »Wal«.

Som Følge af Versailles-Traktatens Bestemmelser, der forbød al Flyve-

maskinbygning i Tyskland i en Aarrække, maatte Dornier-Værftet søge sig andet Arbejdssted for at kunne videreføre den paabegyndte Udvikling, og man fandt det i Marina di Pisa (Italien), hvortil Værkstederne blev flyttet. Den nye Fabriks Navn blev verdenskendt, fordi det var her de Flyvebaade blev bygget, der under Typebetegnelsen »Dornier-Wal« i Løbet af kort Tid opnaaede Verdensberømmelse. Navnet Dornier-Wal lever den Dag i Dag, og betegner en Række af vældige Distanceflyvninger over de store Have, og det er alle disse Flyvninger, der har gjort Dorniers Navn kendt Verden over. Det er ikke Rekorder, der har gjort det, men Pionerflyvninger. Flyvninger over det nordlige og sydlige Atlanterhav, Jorden rundt, det nordlige Polarhav o. m. a., der staar i Forbindelse med Navne som Ramon Franco, Lotacelli, Amundsen, v. Gronau o. s. v., har hver for sig ydet sit vægtige Bidrag til Historien om Lufthavets Erobring. Og det maa heller ikke forglemmes, at Deutsche Lufthansa 10 Aar efter den første Pionerflyvning over det sydlige Atlanterhav, paabegyndte Opretholdelsen af en regelmæssig Flyvning over den samme Strækning — med Dornier-Wal. Alle-rede i August 1935 havde Lufthansa gennemført sin Flyvning Nr. 100 over Sydatlanten uden Uheld af nogen Art.

Dornier's Arbejde efter 1921 indskrænkede sig imidlertid ikke til Bygning og Forbedring af Dornier-Wal, men han fremkom med en hel Række af Sø- og Landflyvemaskiner, og bl. a. i 1925 med Typen »Merkur«.



Flyveskibet Do X.

der var en Land-Trafikflyvemaskine, som i adskillige Aar ydede den tyske Lufttrafik værdifuld Tjeneste. Ved Slutningen af 1932 havde »Merkur«-Typen tilbagelagt over 10 Millioner Flyvekilometer i regelmæssig Lufttrafik.

*

Fra »Superwal« til DoX.

Den videre Udvikling førte over den større Flyvebaadstype »Superwal«, der i 1928 satte 12 Verdensrekorder, til den endnu større Type, Do X, Verdens første »Flyveskib«. Do X foretog sin første Prøveflyvning i Juli 1929, og paa Grund af sin Størrelse vakte den Sensation Verden over. Dens Spændvidde var 48 m, dens Vægt med fuld Last var 56 Tons, og den præsterede Bevis for, at det var muligt at bygge Flyvemaskiner af Størrelser, der langt overgik, hvad Teoretikere hidtil havde troet. Og Do X, der havde tolv Motorer, kunde flyve. Den 31. Januar 1931 startede den fra Lissabon paa en Flyvning til Sydamerika med nuværende Flyvergeneral og Korpsfører for NSFK Christiansen som Fører. Paa 13 Timer fløj den over til den brasilianske Kyst, og videre til Rio de Janeiro. Derfra gik det nordover — med talrige Besøg undervejs — til New York, hvor den fik en begejstret Modtagelse den 27. August 1931.

Efter Demonstrationsflyvninger i U. S. A vendte Do X det følgende Foraar tilbage til Tyskland. Historisk set var der med Do X naaet et Højdepunkt i Udviklingen, men Forskningsarbejdet stod ikke stille af den Grund.

*



Transallantisk Flyvebaad Dornier Do 26.



Kæmpeflyvebaad R fra Krigsaarene 1914—18.

Fra Do 18 til Do 24.

Siden 1931 har Dornier-Værftet bygget en Række hurtige Kamp- og Rekognosceringsflyvemaskiner, — af hvilke især Do 22 præsterede det ypperste i sin Klasse. Af Trafikflyvemaskinerne skal særlig nævnes Langdistanceflyvebaaden Do 18, der i Marts 1938 satte en Verdensrekord ved at gennemflyve en Strækning paa 8500 km. Med Do 18 var der fremstillet et Luftfartøj, der kunde bruges til regelmæssig Flyvning over det nordlige Atlanterhav, og i Oktober 1936 gennemførte Lufthansa med to Do 18 Flyvebaade, under meget ugunstige Vejrforhold, 8 Flyvninger mellem Azorerne og New York.

Det næste Led i Udviklingen af Søluftfartøjer fremkom i 1937, og det var den store og meget sødygtige Flyvebaad Do 24, der var udstyret med 3 luftkølede Motorer. Denne Type havde — foruden dens Egenskaber til at kunne klare sig i meget svær Sø — stor Hastighed og stor Rækkevidde.

Den foreløbige Afslutning paa den lange Typærække er den firemotorede Transocean-Flyvebaad Dornier Do 26, der blev bygget i 1938. Denne Flyvebaad er bestilt af Deutsche Lufthansa til den specielle Opgave, at kunne flyve direkte Europa—Nordamerika uden Mellemlandning, og efter en Række vellykkede Prøveflyvninger, som den allerede har foretaget, vil den blive sat ind paa sin Opgave i indeværende Foraar.

*

Kampmaskinen Do 17.

Selv om Dornier's Konstruktioner hovedsagelig omfatter Flyvebaade, saa har Værftet dog ogsaa i ikke ringe Grad befattet sig med Bygning af Landmaskiner. Dornier-Merkur, der forøvrigt i en Periode i 1925 har været anvendt af Det Danske Luftfartsselskab, har allerede været omtalt, og Typens Efterfølgere blev Do K (1930), Do F (1932), Do 23 (1923) og Do 19 (1936). Den aller nyeste er den tomotorede Kampmaskine Do 17, der kan opvise de allerbedste Præstationer indenfor sin Klasse. Den deltog f. Eks. i Juli 1937 i det 4. internationale Flyvestævne i Zürich, og vandt ikke alene overlegent i sin egen Klasse af fleresædede Militærmaskiner i den internationale Alperundflyvning, men den var 5 Minutter hurtigere end den hurtigste, eensædede, udenlandske Jager. Dens Tid var 58 Min. 42,3 Sek.

Dornier's Konstruktioner er saaledes kendetegnet ved en stadig Fremgang i Bygning og Ydeevne, og intet bedre kan ønskes for den jubilerende Virksomhed, end at denne Fremgang stadig maa fortsættes til Gavn for Luftfartens Udvikling.

Amerikansk Trafikflyvemaskine til Flyvning i store Højder

Curtiss-Wright „20“ Sub-Stratosfæreflyvemaskine. — Automatisk Kontrol af alle Instrumenter. Amerikas største to-motorede Luftliner.

I indeværende Foraar vil det amerikanske flyvende Publikum blive præsenteret for Landets største to-motorede Luftliner, Curtiss-Wright »20«, der kan medføre 30 Passagerer og som er bygget til at kunne flyve i 7000 m's Højde. Det er et lavvinget Metalmonoplan, udstyret med alle flyvetekniske Finesser. Kabinen, der er meget rummelig, kan indrettes med 20 Køjpladser, og til Bagage, Post og Gods er der meget store Rum til Raadighed, idet alt er anbragt i Bunden af Kroppen under Kabinens Gulv. Det indvendige af Planernes store Hulrum er udnyttet til Anbringelse af Brændstofstanke, Accumulatorer, Vandtanke, Tanke til Anti-Frysningvædske o. s. v.

Kabinen er konstrueret som Trykkabine og muliggør Flyvning i 7000 m's Højde, hvorunder der i Kabinen vedligeholdes et Tryk svarende til en Højde af 2000 m. Eller der kan flyves i den normale Rejsehøjde paa



Curtis Wright »20«, Sub-Stratosfære Lineren til 30 Passagerer.

3500 m med et Tryk i Kabinen, svarende til Trykket ved Jorden.

Maskinen er udstyret med to Curtiss-Wright »20« Motorer, der hver kan yde 1600 HK i Starten og som har en Marchhastighedsydelse paa 900 HK. Maskinens Konstruktion er iøvrigt beregnet til at kunne taale Indbygning af to Motorer hver paa 2000 HK. Propellerbladene kan indstilles ved Hjælp af Elektromotorer, og de er helt vendbare. Maskinens Spændvidde er 32 m, og dens Længde er 22,8 m. Dens andre Data er følgende: Største Hastighed ved Jorden 379 km/T; Marchhastighed i 3000 m 320 km/T; Marchhastighed i 6000 m 336 km/T; Tophøjde paa een Motor 4500 m; Landingshastighed 105 km/T. Baade Understel og Halehjul kan trækkes ind. Indtrækningen af Understellet varer mellem fem og seks Sekunder, og det kan svinges ned paa tre Sekunder.

Der er truffet de bedst mulige Foranstaltninger til Forhindring af Isdannelse paa Grundlag af særlige Prøver i en Vindtunnel. Det har bl. a. resulteret i en sepeciell Hængslingsanordning for Klapper saaledes, at der ingen Isdannelse kan finde

Sted; Karburatoren er beskyttet; Planer og Haleparti er beskyttet med en Gummibelægning med Luftkanaler, og Antifrysningvædske tilføres Propellerbladene og Vindspejlet i Førerrummet.

Automatisk Kontrol af Instrumenter og Betjeningsgreb.

Noget helt Nyt indenfor Udstyret af en Flyvemaskines Førerrum er en Kontrolanordning, der automatisk overvaager Funktioneringen af 47 af de Ting, som Flyveren skal passe. Ved Siden af Sperry's automatiske Styring virker den — populært sagt — som en »fjerde Pilot«, og det er et af Luftfartsindustriens vægtigste Bidrag til Lettelse af Flyverens Arbejde.

Anordningen er noget lignende det Signalsystem, der anvendes ved Jernbanerne til Sikring af den rigtige Spor- og Signalindstilling. Den bestaar af en Række Lystavler, anbragt paa et fælles Instrumentbrædt lige foran Flyverne, og de enkelte Lystavler er elektrisk forbundne med de forskellige Instrumenter og Betjeningsgreb paa en saadan Maade, at de stadig angiver, om disse fungerer

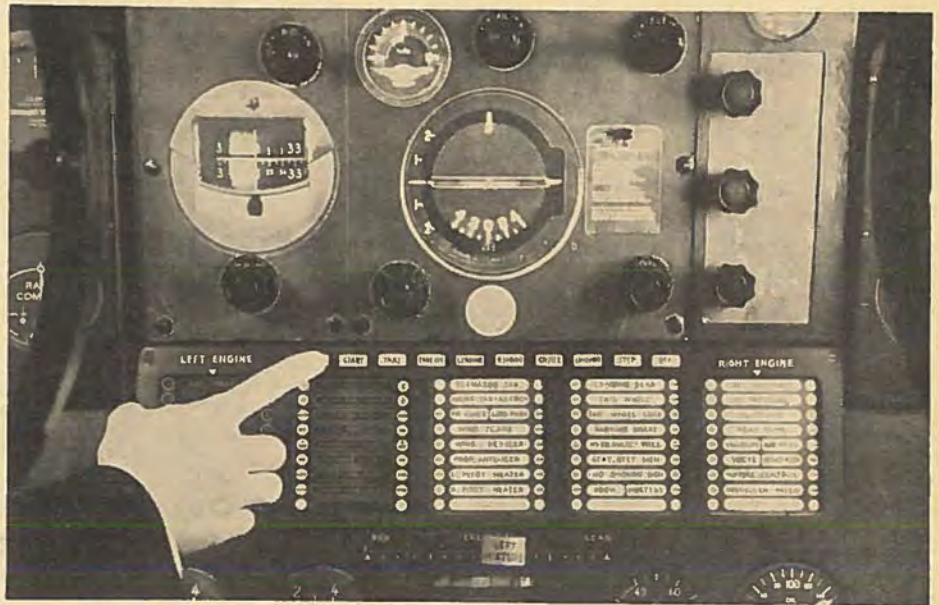



**Codan
Gummistøvler**

som de skal. Lystavlerne paa Kontrolbrædtet melder om alt, lige fra Cylindertemperatur til Lukning af Døren ind til Kabinen.

Naar Flyveren skal lande, trykker han paa den af de 10 Kontrolknapper, der er mærket »Landing«, og i samme Øjeblik viser Kontrolbrædtets Lystavler ham, hvad der skal foretages. Naar Understellet er kommet paa Plads, slukkes automatisk den Tavle, hvorpaa der staar »Landing Gear«, og efterhaanden som Landingsklapper, Trimror m. m. er blevet betjent, slukkes de tilsvarende Tavler, og naar alle Tavler er slukket — d. v. s. alle Forberedelser til Landing er truffet — saa foretages Landingen.

Kontrolbrædtet, eller som Amerikanerne kalder det »Sladrebærdet«, viser alt, hvad der skal foretages ved Kørsel paa Jorden, i Starten, under selve Flyvningen og ved Landingen, og det hjælper yderligere Flyveren til hurtigt at kunne kontrollere den ene eller den anden af de to 1600 HK Wright Cyclone Motorer, idet der blot skal trykkes paa en af de Knapper, hvorpaa der staar »L. Engine« eller »R. Engine«. En Række Tavler paa Kontrolbrædtet vil straks



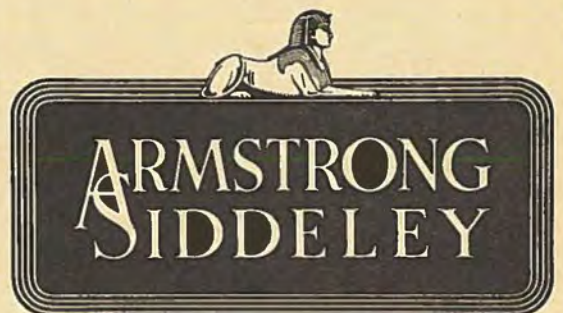
»Sladre-Instrumentbrædtet«, hvis System af lysende Tavler viser, hvilke Instrumenter og Haandtag Flyveren skal betjene ved Start, Landing o. s. v.

give sig til at lyse og fortælle, hvis alt ikke er, som det skal være.

Paa alle mulige Maader har man søgt at lette Arbejdet for Flyveren. Førerkabinen er rummelig med god Sigt til alle Sider; Rattets Eger er fjernet for at give et bedre Overblik

over Instrumenterne, og Radioanlæggets Hovedtelefoner er anbragt i Lommer i Førerrummets Tag.

At Luftlineren ogsaa er udstyret med de mest moderne Radioinstallationer og »automatisk Styring« er en Selvfølge, siger de amerikanske Konstruktører.



TIGER IX ENGINES

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD
COVENTRY ENGLAND

(A Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)

AS497

Sommerens Luftrafik paa København

FARTPLANEN for Sommerens udenrigs Luftrafik træder i Kraft den 16. April og varer til 7. Oktober, og i det store Hele ligner den for Københavns Vedkommende Fartplanen fra Sommeren 1938. Med Undtagelse af det belgiske Luftfartselskab, der i Aar har indstillet sin Trafik paa Skandinavien, er det de samme Selskaber, der gæster Københavns Lufthavn, omend Ankomst- og Afgangstiderne er blevet noget ændret. For Det Danske Luftfartselskabs Vedkommende vil dets Virkefelt blive yderligere udvidet i den forestaaende Sommersæson, idet det gaar ind paa Ruten Oslo—København i Forbindelse med Videreflyvningen til London. Man venter sig ikke saa lidt af denne Rute, der trafikeres i Samarbejde med Deutsche Lufthansa, og for at kunne oparbejde Ruten paa bedst mulige Maade, har D. D. L. oprettet sit eget Propagandakontor i London. Da der bliver fire Forbindelser til London, hvoraf de tre afgaar fra København indenfor ca. een Time, vil der ganske naturligt blive en vis Konkurrence, men der er sikkert ingen Tvivl om, at Ruten D.D.L./Lufthansa vil kunne klare sig med Glans i Kapløbet. Begge Selskaber anvender de store, hypermoderne »Condor«-Ma-



D. D. L.s Focke Wulf »Condor«.

skiner, der baade hvad Hastighed, Bekvemmelighed m. m. angaar endnu er uovertruffet. Flyvetiden mellem København og London med disse Maskiner er kun 3½ Time, og de meget rummelige Kabiner, hvor man i Ro og Mag kan drikke sin Eftermiddagskaffe og ryge sin Cigar, byder al den Komfort som tænkes kan.

I det store Hele vil Luftruterne paa København omfatte følgende Forbindelser:

København—London/Paris.

Tre Gange om Dagen bliver der For-

bindelse med Paris, og deraf een direkte, der tilbagelægger Turen København—Paris paa 4 Timer. Den afgaar fra København Kl. 12,15 og er i Paris Kl. 16,15. I modsat Retning startes fra Paris Kl. 10,00 med Ankomst til København Kl. 13,40.

Til London kommer der fire daglige Forbindelser i hver Retning med følgende Afgangstider fra København: 9,00, 12,00, 12,05 og 13,15. Ankomsttiderne fra London bliver 13,30, 13,40, 14,30 og 19,50. Fra København kan man i Løbet af samme Dag naa baade

FARTPLAN OVER DE INDENLANDSKE LUFTRUTER OG DERES FORBINDELSER MED UDLANDET



Ovenstaaende Fartplan omfatter følgende fire Ruter:

Nr. 1754, København—Aalborg—Kristiansand (Fokker F. XII)
 Nr. 1770, Aalborg—København (Fokker F. XII)

Nr. 1755, Aalborg—Hamburg (D.H. 89)
 Nr. 1771, København—Esbjerg (Fokker F. XII)

Samtlige Strækninger trafikeres dagligt. Trafiken opretholdes i Perioden fra $\frac{1}{5}$ — $\frac{30}{9}$ med den Undtagelse, at Strækningen Aalborg—Kristiansand kun trafikeres fra $\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{9}$.

RUTERNE mellem København og Aalborg/Esbjerg, samt Forbindelsen Jylland—Hamburg, aabnes den 1. Maj, og en Maaned senere faar Jylland direkte Luftforbindelse med Norge, idet Ruten København—Aalborg—Kristiansand bliver aabnet. Samtlige Ruter trafikeres udelukkende af Det Danske Luftfartselskab. København—

Aalborg—Kristiansand og København—Esbjerg vil blive trafikeret med Fokker F. XII, medens Forbindelsen Aalborg—Silkeborg—Esbjerg—Hamburg skal flyves med D.H.89 (»Dragon«).

Forbindelserne er lagt saaledes, at Pasagerer fra Kristiansand med Afgang Kl. 12,40 kan naa Hamburg Kl. 17,00 (via Aalborg—Esbjerg). I mod-

sat Retning startes fra Hamburg Kl. 8,00 med Ankomst til Kristiansand Kl. 12,20.

Mellem København og Aalborg bliver der to daglige Forbindelser i hver Retning, og mellem København og Esbjerg bliver der een Forbindelse om Dagen (i Tilslutning til Englandsbaadens Ankomst og Afgang).

til London og Paris, og efter en Times Ophold det paagældende Sted, naar man tilbage til København samme Dags Aften. F. Eks. Afg. København Kl. 9,00 med Ankomst til London Kl. 14,05. Start fra London Kl. 15,15 med Ankomst til København Kl. 19,50.

København—Amsterdam/Bryssel m. m.

Der bliver tre daglige Forbindelser med Amsterdam og een Forbindelse med Bryssel. Samtlige Forbindelser med Amsterdam har endvidere Tilslutning til Rotterdam.

København—Berlin m. m.

Ligesom forrige Sommer faar Kø-

benhavn to daglige Forbindelser med Berlin, og efter den Succes, som Berlinerforbindelsen har faaet, vil dette sikkert ogsaa være haardt tiltrængt. Kl. 9,00 og Kl. 19,00 kan man flyve fra København, og Kl. 7,30 og 18,30 fra Berlin. Paa Morgenruten fra København til Berlin vil D. D. L. anvende en af sine »Condor«er, og derved bringes Rejsetiden ned paa 1³/₄ Time.

Fra København til Hamburg bliver der to Forbindelser, og i modsat Retning tre.

København—Stockholm/Oslo.

To Gange om Dagen kan man kom-

me fra København til Oslo og omvendt. Kl. 9,50 og 15,15 (fra 1. Juni 14,50) er der Afgang fra København, og i modsat Retning startes fra Oslo Kl. 8,30 (fra 1. Juni 9,40) og 16,10 med Ankomst til København Kl. 11,20 (11,40) og 19,00.

København—Stockholm vil blive gennemfløjet fire Gange daglig i begge Retninger. Fra København gaar der Maskiner Kl. 11,20, 13,50, 14,00 og 14,00, d. v. s. tre Maskiner i Løbet af 10 Minutter. Fra Stockholm er der Afgang mod København Kl. 9,30, 9,45, 10,45 og 14,45, og Flyvetiden er ca. 2 Timer.

LUFTFORBINDELSERNE SKANDINAVIEN—VESTEUROPA

5	900	1800 1600	27	215	700	905	1621	7	Strækning Nr.	7	1621	905	1600	215	700	27	900	5	
ABA DDL DLH	ABA KLM	ABA AERO KLM	DNL DDL DLH	ABA AFR KLM	BAL	ABA DDL KLM	ABA	ABA DDL DLH	Samarbejdende Selskaber	ABA DDL DLH	ABA	ABA DDL KLM	ABA AERO KLM	ABA AFR KLM	BAL	DNL DDL DLH	ABA KLM	ABA DDL DLH	
D.	D.	D.	D.	D.	Hv.	D.	D.	D.	D = Daglig Hv. = kun Hverd.	D.	D.	D.	D.	D.	Hv.	D.	D.	D.	
		730	¹⁰ / ₄ - ²¹ / ₅	¹ / ₆ - ⁷ / ₁₀					HELSINGFORS				1855*)			¹⁰ / ₄ - ²¹ / ₅	¹ / ₆ - ⁷ / ₁₀		
		820							ÅBO										
		835							STOCKHOLM			1405	1610 1550	1600	1600				
		900				945	1045	1445	NORRKÖPING										
		930							OSLO		1240					1805	1650		
			830	940					GÖTEBORG		1120 1100					1645 1625	1555 1540		
830	830							1700 1715	MALMÖ			1150 1135						2020	2045
									KØBENHAVN	930	950	1120 1105	1350 1330	1400 1340	1400 1340	1515 1430	1450 1430	2005 1950	2030 2015
			1300 1320	1300 1320		1435 1455			HAMBORG			950 930			1225 1200	1335 1315	1335 1315		
1045								2120	BERLIN	730									1830
									AMSTERDAM			815	1125 1105					1730 1715	
									ROTTERDAM				1040						
									BRYSSEL				940						
									LONDON				915		900	1045	1045	1515	
									PARIS				825	1000				1500	

*) Fra Stockholm til Helsingfors opretholder ABA og AERO endvidere en Forbindelse med Afgang fra Stockholm Kl. 18³⁰ og Ankomst til Helsingfors Kl. 22⁰⁰. Der mellemlandes i Åbo.

De understregede Tider angiver, at der er Tilslutning til den paagældende By.

ABA = A. B. Aerotransport.

AFR = Air France.

AERO = Det Finske Luftfartselskab.

BAL = British Airways Ltd.

DDL = Det Danske Luftfartselskab.

DLH = Deutsche Lufthansa.

DNL = Det Norske Luftfartselskab.

KLM = Det Hollandske Luftfartselskab.



Airspeed »Oxford«.

Hvordan man klarer Snevanskelighederne i Sverige →

Sneen er et Problem, som man bl. a. har at kæmpe med paa Stockholms Lufthavn ved Bromma, men det er blevet løst paa en saare praktisk Maade. Paa den store Cementplatform foran Bygningerne er en Sneplov i Virksomhed, og Sneen fjernes i et »Slæde-Tog«, der trækkes af en Traktor. Sneen paa de lange Startbaner faar derimod Lov til at blive liggende, men den tages under kraftig Behandling af en stor Motortromle.

AIRSPEED »OXFORD« i en smuk Formation over Sydengland. Denne karakteristiske Airspeed-Konstruktion er udstyret med to 375 H.K. Armstrong Siddeley Cheetah X Motorer, der giver den en March-hastighed paa 267 km/T. og en største Hastighed paa 309 km/T.

»Oxford« er bygget som Træningsmaskine for Bombe-kastning, Fotografering, Radio m. m., og Firmaet har faet Ordre paa Levering af et større Antal til den engelske Luftstyrke.

En anden af Airspeed's Typer, som sikkert vil være kendt i vide Kredse, er den civile tomotorede Type Airspeed »Envoy«, der er beregnet for mindre Luftruter, og som kan medføre seks Passagerer. Bl. a. anvendes »Envoy«-Typen i meget stor Udstrækning i Sydafrika, Indien, Kina og Japan, hvor den foretrækkes paa Grund af sine udmærkede Start- og Landingsegenskaber.



"CUB"

FLYVEMASKINER

BYGGET I DANMARK



J LØBET af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere:

Lukket 2-Sædet Kåbne, dobb. Styring, Bagagerum m. m. klar til Indregistrering: CUB Trainer Kr. 8.750.—, CUB Sport 40: Kr. 9.950.—, CUB Sport 50: Kr. 11,500.—
Sælges paa lempelige Vilkaar.

Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af Forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion. — Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere.

CUB AIRCRAFT CO. LTD. • COPENHAGEN

FABRIK OG FLYVESKOLE:
LUNDTOFTE FLYVEPLADS . TELF. HJORTEKÆR 135

HOVEDKONTOR:
SUNDKROGSGADE 3 . TELF. CENTR. 9993

BØGER

Flyvehaandbogen 1939.

Chr. Erichsen Forlag har i Slutningen af Marts Maaned udsendt et lille nyt Værk kaldet »Flyvehaandbogen 1939«. Denne Haandbog, der er redigeret af Kaptajn John Foltmann, giver saadanne praktiske Oplysninger og Vejledninger, som bør kendes af enhver, der er beskæftiget med Flyvning, hvad enten det er Motorflyvning, Svæveflyvning eller Modelflyvning. Enhver Luftfartøsejer, Flyver og Flyvemekaniker bør derfor have Haandbogen i Eje, og Ansøgere til Flyveskoler, Mekanikerskole m. v. kan i den finde nyttige Vejledninger.

M. P. E.

*

Fallschirmtruppen und Luftinfanterie af Major Lothar Schüttel. E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Paa 60 Sider har Forfatteren givet en udmærket — og forøvrigt ogsaa meget fængslende — Oversigt over det nye, som Faldskærmen har fundet Anvendelse til indenfor nogle af de europæiske Staters Hære. Man har søgt at skabe det saakaldte Luftinfanteri, d. v. s. Fodfolksstyrker, der med store Flyvemaskiner transporteres langt ind over det fjendtlige Territorium, hvorefter det ombordværende Mandskab springer ud med Faldskærm, medførende Vaaben og Ammunition. Navnlig i Rusland har man lagt Vægt paa Uddannelse i Faldskærmsudspring med dette Formaal for Øje, men man har bl. a. ogsaa i Frankrig forsøgt noget lignende. Forfatteren fortæller, at der alene i Rusland er ca. 800.000 uddannede i Faldskærmsudspring fra særlige Træningstaarne, medens 25.000 er uddannede i Spring fra Flyvemaskine. I Bo-

gen fortæles bl. a. om de Manøvrer, der har været afholdt i Sovjetrusland, hvor Luftinfanteri — eller Faldskærmsinfanteri — har været anvendt.

*

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau af Felgiebel; Forlag C. J. E. Volckmann Eftf. E. Wette. 1939. Den meget store Interesse for Modelflyvningen, der navnlig har taget Fart i Tyskland, hvor Modelbygning er blevet indført som tvungent Skolefag, har ganske naturligt ogsaa fremmet Interessen for Bygning af Motormodeller, og i stedse stigende Grad vinder Motormodeller frem. Selvfølgelig kan man købe en Miniature-Benzinmotor færdiglavet, men en meget stor Del af de flyveinteresserede Unge vil gerne udføre alt Arbejdet selv — ogsaa Motoren. Derfor har Bogen om hvorledes man selv kan bygge en Benzinmotor til sin Modelmaskine vundet meget stor Udbredelse. Foruden 179 Billeder og Tegninger er der 7 detaljerede større Arbejdstegninger for Bygning af Modelmotorer.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

HERHJEMME FRA

INTERNATIONAL KONGRES I KØBENHAVN.

EFFTER Indbydelse fra Ministeren for offentlige Arbejder, siger Direktøren for Luftfartsvæsenet, Knud Gregersen, vil det 29. Aarsmode indenfor den internationale Luftfartskommission CINA (Commission Internationale de Navigation Aérienne) blive afholdt i København i Dagene fra 6.—10. Juni. Møderne skal afholdes paa Christiansborg. 31 Lande vil blive repræsenteret med 50 Deltagere.

*

NYE SPORTSFLYVERE.

PAA det Tidspunkt, hvor disse Lister skrives, er der i Marts Maaned blevet udstedt Privalførercertifikat til følgende:

Vognmand Jens Lauritsen,

Medhjælper John Hilmar Gundersen.

Ingeniør, M. af I., Karl Christian Ernst Nielsen.

Kommis Thomas Howald Jensen.

Slagtermester Egon Christian Thorvald Mortensen.

Møbelhandler Esra Buschmann Nielsen.

Alle af Aalborg, hvor de er blevet udannet af Løjtnant Sandqvist.

Endvidere har Chauffør ved D. D. L. Svend Bødtker bestaaet alle Prøver til Opnaelse af Privalførercertifikat. Svend Bødtker har lært hos Him Jensen.

»Flyv« gratulerer de nye Sportsflyvere.

*

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør
Type V. 12

Instrumenter
Propeller
Flyverkameraer
Projektører
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15

Telefon C. 6395

BRUG



SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

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

AALBORG FLYVESKOLE

En Flyveskole med Tempo!

MOGENS CHRISTIANSENS FLYVESKOLE i Aalborg, der har den gamle velkendte Militærflyver, Løjtnant C. H. Sandquist, som Lærer og Instruktør, har selv nu i Vinterens Hjerte udfoldet en særdeles prisværdig Virksomhed. Ufortrodt har der været arbejdet, med beundringsværdigt Tempo og Humør er der i Vinterens Løb udklækket den ene Sportsflyver efter den anden.

Aalborg er jo en By, hvor der i mange Henseender sker noget, og naar den nu med Ildhu har kastet sig over Flyvningen, noterer vi med Anerkendelse, at der ogsaa paa dette Felt er sket noget.

Flyvelæreren udtrykker i et Brev til Redaktionen sin store Glæde og Tilfredshed med at være kommet til Aalborg, hvor Interessen for Flyvning er stor og ægte og giver sig tydelige praktiske Udslag.

Allerede den 14. Febr. blev den første Certifikatprøve afholdt under Kontrol af Kaptajnlojtnant S. A. Dalbro, Statens Luftfartstilsyn. Den nybagte Flyver var ved denne Lejlighed Hr. Amtsstueassistent Breum Andersen, der med Glans aflagde sin Prøve i Aalborg smukke Lufthavn paa en Horneth Moth.

Søndag den 12. Marts i Aar var Kaptajnlojtnant A. Edsen-Johansen i Aalborg for at afholde Certifikatprøver med ikke færre end 6 Aspiranter fra samme Flyveskole. Alle bestod med Glans.

De 6 nye Sportsflyvere er følgende:

Ingeniør C. Nielsen,

Vognmand Laursen,

Medhjælper J. Gundersen,

Slagtermester Egon Mortensen,

Møbelhandler Esra Nielsen,

Kommis Hovald Jensen.

De tre første fik Certifikat til en Cub-Maskine, de 3 sidste til Hornet-Moth.

Foruden de her nævnte har Skolen endnu mange Elever, der kan forvente at erhverve Certifikatet i Løbet af Sommeren.

Det er os endvidere bekendt, at der paa Løjtnant N. V. Jepsens Flyveskole er mange Elever, der ogsaa snart er færdige til Certifikat og Eneflyvningsprøver.

Tilgangen synes saaledes at være fremragende stor, og man har al Grund til at være tilfreds med Flyvnings Fremgang i Nordjylland.

Aalborg By kan saaledes glæde sig over, at Anlægget af den store Luft-

havn har haft sin store Berettigelse, og at der har været set rigtigt ved at tro paa Behovet af en Flyveplads ved Aalborg.

Det maa haabes, at de Bestræbelser, der længe har været fremme for at faa en speciel Plads for Sportsflyverne i København, snarest maa bære Frugt, saa de københavnske Sportsflyvere kan faa taalelige Kaar.

Det maa da ogsaa efterhaanden blive Løsningen paa Problemet, at der ved de større Byer i Samarbejde mellem Stat og Kommuner anlægges Flyvepladser efter lignende Retningslinjer som for andre Sportspladser Vedkommende, idet man dog herved bør huske paa, at en Flyveplads i Nærheden af en By ikke alene har sportslige Betydning, men en stedse stigende samfundsmæssig Betydning efterhaanden som Flyvningen mere og mere griber ind i Folkets daglige Liv.

FLYV har i de senere Aar adskillige Gange slaet til Lyd for denne Plans Realisation — og forhaabentlig bliver det en Gang til Virkelighed.

Det vilde sikkert være en god Ide, om Stat og Kommuner enedes om at nedsætte et Udvalg til Undersøgelse af Mulighederne for Anlæg af Flyvepladser ved de større Byer med fornøden Hensyntagen til Behovet og Kravenes øvrige Berettigelse.

En saadan Kommission bør naturligvis ogsaa have flyvesagkyndig Repræsentation. Tiden nærmer sig, hvor Flyvningen herhjemme ogsaa bliver en Nationalsag, og man vil sikkert ogsaa kunne indse, at Flyvning maa være et Nationalgode, naar den udnyttes paa rette Maade. **

D. D. L. AABNER EGET KONTOR I LONDON.

FOR bedre at kunne varetage Propagandaen for sin London-Rute har D. D. L. besluttet at aabne sit eget Kontor i London, og den hidtidige Assistent paa Kontoret paa Vesterbrogade, *Vagn Christensen*, har tiltraadt Stillingen som Selskabets Repræsentant i England.

Da London-Ruten i Marts Maaned blev genaabnet, havde D. D. L. inviteret alle Londons Rejsebureaus Folk til en Sammenkomst paa Dorchester-House i Park Lane, hvori der fra dansk Side deltog Prins *Axel*, Selskabets Formand, Ingeniør *Gunnar Larsen*, Direktør *Knud Lybye* og Reklamechef *Max Westphall*.

Flyveklubberne gror frem.

DET lader til, at de seneste Begivenheder har vakt Røre omkring Flyvesagen. Efterhaanden vokser Flyveklubberne og i Forbindelse hermed Flyveskolerne frem i vort Land.

I Vejle har man dannet en Flyveklub, der af en Kreds af flyveinteresserede er dannet for Vejle og Omegn. Det er Klubbens Hensigt at virke baade for Motor- og Svæveflyvning, saaledes at Klubben i Starten kommer til at bestaa af to Afdelinger:

1. Vejle og Omegns Svæveflyveklub.
2. Vejle og Omegns Motorflyveklub.

Landets næststørste By, Aarhus, er ogsaa ved at danne sig sin Flyveklub, der ogsaa efter forlydende vil komme til at bestaa af to Afdelinger som anført for Vejle og Omegns Flyveklub.

Aeronautisk Selskab hilser de nye Klubber Velkommen og ønsker for dem begge, at de maa have Held til at løse deres Opgaver.

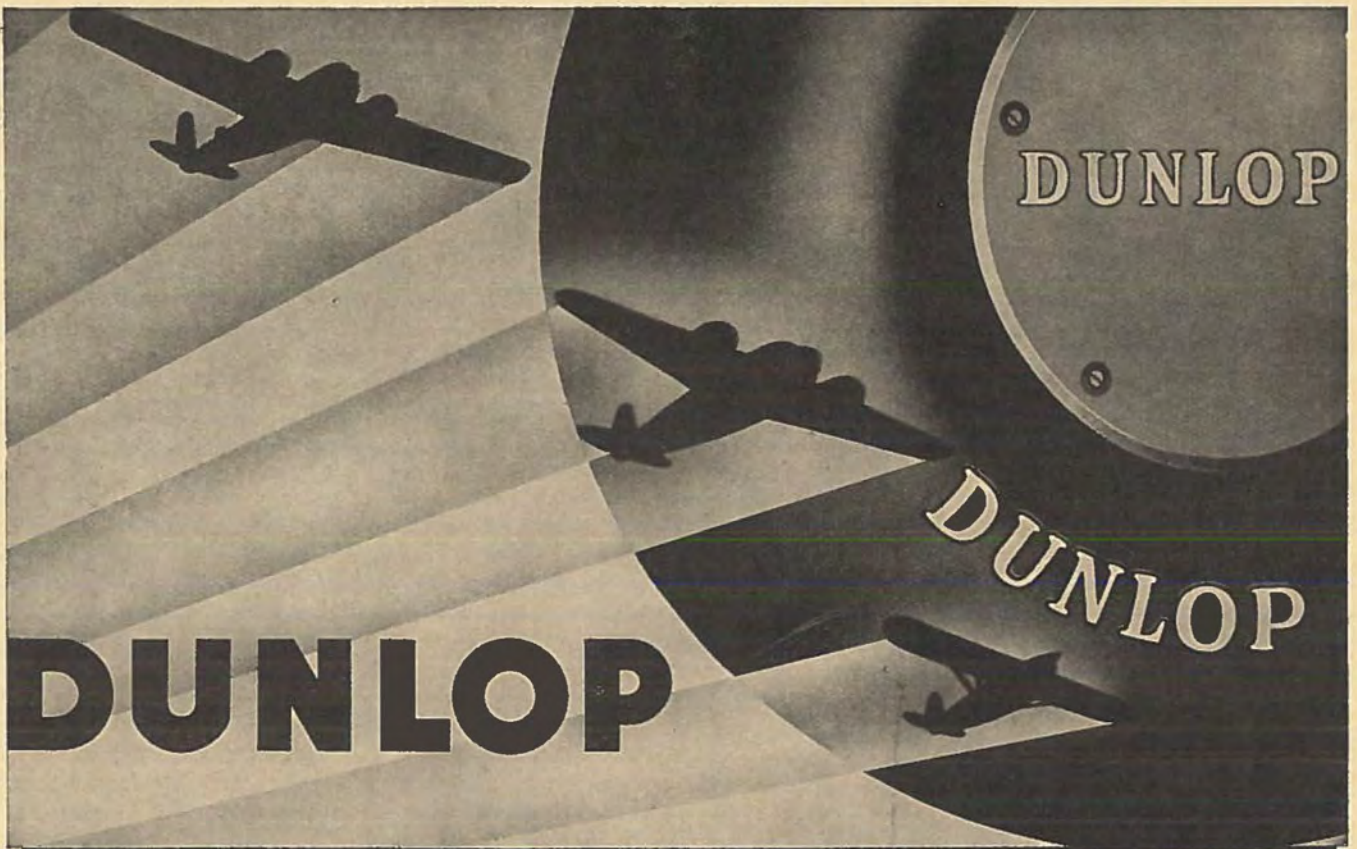
Tiden er nu inde, hvor den praktiske Interesse for Motorflyvningen maa finde Vej ind til en Fællesorganisation i Lighed med, hvad Svæve- og Modelflyvere har gjort det. Aeronautisk Selskab vil se det som sin helligste Pligt at virke for Udbredelsen af de tre Flyvegrene:

1. Modelflyvning, 2. Svæveflyvning og 3. Motorflyvning, alt sammen paa bred Basis og ser det tillige som sin Opgave at samle Interesserne under Aeronautisk Selskab i den bedst mulige Organisationsform til Fremme af Flyvesagen og til Gavn for de enkelte Klubber.

I Odense er der startet en Flyveskole, og inden længe har vi efter al Sandsynlighed »Odense Flyveklub« dannet, og naar vi sluttelig nævner, at Viborg Flyveklub er en Kendsgerning, kan vi med Rette fastslaa, at Flyveklubberne gror frem.

I en lykkelig Stund blev der givet Valuta til Fornyelse af Flyvemateriellet ved Selskabets Mellemkomst, og omtrent samtidig saa den danske Konstruktion Dagens Lys. Med den Fart, Flyveklubberne og Flyveskolerne vokser frem, er det klart, at Kravene om Flyvemateriel er vokset i betydelig Grad, saaledes at det med Rette kan siges, at der har været Grundlag for at aabne for Tilgangen af Flyvemateriel.

Den Fart, hvormed Maskinerne bliver aftaget fra de forskellige inden- og udenlandske Fabrikker tyder jo ogsaa paa, at den reelle Interesse for Flyvningen er en Kendsgerning. **



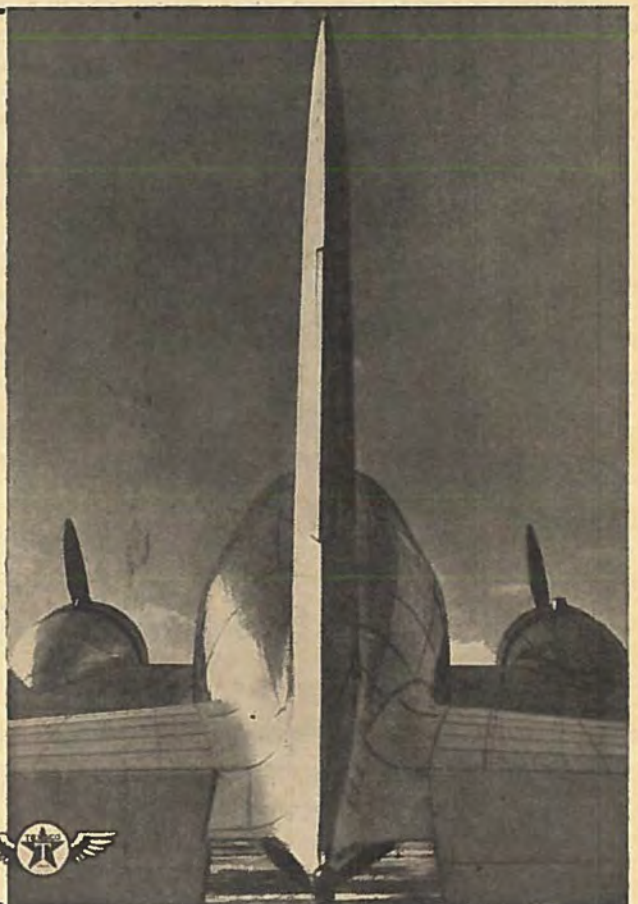
R I N G E • H J U L • B R E M S E R

TEXACO AIRPLANE OIL



THE TEXAS COMPANY A/S

AMALIEGADE 35 - KØBENHAVN K.



CUB Flyveskolen

Den 1. Juli 1938 oprettede Cub Aircraft Co. sin Flyveskole paa Lundtofte Flyveplads. Den 1. Marts i Aar, otte Maaneder efter Skolens Oprettelse, stod den med 32 Elever, som alle var i fuld Gang med Uddannelsen. De 9 havde allerede faaet Eneflyvningscertifikat, og mange stod for Tur til Aflæggelse af den samme Prøve. I de forløbne otte Maaneder har Skolen ført 22 Elever frem til Opnaaelse af Privatførercertifikat, og det Tal svarer til 46 pCt. af samtlige udstedte Privatførercertifikater i nævnte Tidsrum.

Ved Certifikatets Erhvervelse har Elevernes Flyvetid ligget paa gennemsnitlig 14 Timer, og det tages naturligvis som et godt Bevis paa Materiellets Egnethed til Skolebrug.

Naar Skolen har haft saa mange Elever, skyldes det for en stor Del den billige Undervisning, idet hver Lektion — 20 Minutters Flyvning — ikke koster mere end 12 Kroner. Det Ma-

teriel, som Skolen for Tiden anvender, omfatter 2 Maskiner af »Trainer«-Typen, og fra Begyndelsen af denne Maaned vil der yderligere blive taget to Maskiner af »Sport-40«-Typen i Brug, saaledes at Skolen til Sommer kommer til at raade over en Flyvemaskinepark paa fire Maskiner.

Elevernes teoretiske Uddannelse finder Sted i et stort, lyst Lokale i Villaen, som er beliggende paa Pladsen ved Siden af de to Hangarer, og til Raadighed for Undervisningen forefindes Kort, Instrumenter og alle nødvendige Bøger. Da der bygges Flyvemaskiner i de to Hangarer, har man endvidere let Adgang til at studere alle nødvendige Enkeltheder i Flyvemaskinen og Flyvemotorens Bygning. Lige fra den Dag en Elev paabegynder sin Undervisning, bliver der ført Bog over hans Flyvning, og efter endt Kursus faar Eleven sin Flyvejournale udleveret, for at han selv i Fremtiden kan holde



Bygningen, hvor den teoretiske Undervisning foregaar, samt de to Hangarer.



Cub Aircraft Co.'s Flyvelærer, Sgt. Swensson, underviser en kvindelig Flyveelev i at starte Motoren.

Regnskab med, hvor meget han flyver.

Lundtofte Flyveplads er en af de skønnest beliggende Pladser, man kan tænke sig, og da den i sin Tid — i 1916-17 — blev anlagt, laa den saa dejlig ensomt i Terrænet mellem Lyngby og Dyrehaven, og dengang gjorde det saamænd heller ikke noget, om man foretog Landinger paa selve Eremitagesletten. Ja — der var engang, hvor Flyvningen Kløvermarksfælden — Eremitagen hørte med til en Militærflyvers Træning, men det ophørte, da Lundtofte Flyveplads blev anlagt. I en fireaarig Periode lige efter Verdenskrigen var den Midtpunktet for al privat Flyvevirksomhed i Danmark, bortset fra Ruteflyvningen sydover. Tusinder af Rundflyvningspassagerer har faaet Luftdaaben over Lundtofte

(Fortsættes Side 125)

HAANDBOG FOR FLYVERE I.

af Oberstløjtnant T. P. A. ØRUM

Pris Kr. 4.50

Anvendes som Lærebog ved Hærens Flyvertropper
II. Del af Bogen vil sikkert udkomme i Løbet af Efteraaret

H. Sindahl-Pedersens Boghandel
Gl. Kongevej 113, København V.
Central 2892 - 12829 - 16785



BÜCKER-STUDENT I AFRIKA

med

HEINE-Propeller

B.F.W. MESSERSCHMITT-TAIFUN
44 000 KM OVER SYDAMERIKA

med

HEINE-Propeller

ARADO-AR79 VERDENSREKORDER

med

HEINE-Propeller

HUGO HEINE PROPELLERWERK

Berlin O 34 · Warschauer Strasse 58 · 58 89 51

Aktieselskabet FLYVEMATERIEL af 21. April 1938
Københavns Lufthavn, Kastrup

INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner
Maskinbygning
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praksis paa egne Værksteder.
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.
PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

Bad Frankenhausen

(Kyffh.)

DEUTSCHLAND

SIKKERHED og ØKONOMI

garanteres Dem — i Forbindelse med

fremragende Flyveegenskaber

ved Anskaffelse af:

KLEMM KI. 35
KI. 25

BÜCKER JUNGMANN
JUNGMEISTER

MESSERSCHMITT - TAIFUN

FOCKE-WULF

Repræsenteret af:

FREDERIK RAHLFF
VESTRE BOULEVARD 42 - KØBENHAVN V.

SOPHUS BERENDSEN A/s

„ØRSTEDHUS“

V. FARIMAGSGADE 41

KØBENHAVN V.

SPERRY-FLYVEINSTRUMENTER

SAMLEBIND

TIL

„FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning

PRIS KR. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa
„FLYV“s Ekspedition, Vesterbrogade 60



— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Generalforsamlingen d. 27. Marts 1939

SELSKABET afholdt sin ordinære Generalforsamling i Nationalmuseets smukke Foredragssal. Bestyrelsen havde i Tilid til en fredelig Generalforsamling ansat et Foredrag af den kendte tyske Kunstflyver, Diplomingeniør Emil Kropf, der skulde tale om Fieseler Storch paa Togt over Amerika.

Der deltog ialt 130 i Modet.

Formanden indledede Generalforsamlingen med at mindes de Mænd, der i Aarets Løb var faldet som Offer for Flyvningen, og Forsamlingen rejste sig i Tilslutning til Formanden, da han udtalte et:

Ære være deres Minde.

Formanden foreslog Højesteretssagfører Bondo Svane valgt til Dirigent, hvilket Forsamlingen tiltraadte.

Formanden aflagde derefter Beretning om Virksomheden inden for Flyvningen i det forløbne Aar og omtalte betydende Begivenheder saavel inden for Selskabet som inden for hele Flyvningen herhjemme.

Det blev fastslaaet, at Selskabets Samarbejde med Svæveflyverunionen og Modelflyverforbundet var forløbet til begge Parters fulde Tilfredshed.

Formanden kunde med Glæde konstatere, at Interessen for Flyvesagen er i stærk Fremgang i vort Land og udtalte som Selskabets Haab og Ønske, at den nærmeste Fremtid maatte give Løsningen paa de Problemer, der i Øjeblikket staar for Døren:

Organisationen af Motorflyvningen og Sportflyveplads ved København.

Formanden omtalte derefter den glædelige Fremgang med Hensyn til Bladet Flyv og udtalte Ønsket om, at Bladet fortsat maatte vide at kunne hævde sig som det, det altid har tilstræbt at være: det eneste Flyvefagblad i Danmark.

Dernæst gik man over til at aflægge Regnskabet, som Foreningens Kasserer, Direktør Aug. Gihm, aflagde for sidste Gang, idet han ønskede at trække sig tilbage fra Bestyrelsen paa Grund af manglende Tid.

Dernæst naaede man frem til Valg af Bestyrelsesmedlemmer, idet der var 3 paa Omvalg, 1 havde i Forvejen nedlagt sit Mandat, 1 ønskede ikke Genvalg.

Bestyrelsen foreslog Kaptajn H. Heinrich Nielsen indvalgt som Repræsentant for Svæveflyverne, Hr. Henning Schröder som Repræsentant for Modelflyverne, et Forslag, som Forsamlingen gav sin Tilslutning til. De 2 øvrige, der var paa Omvalg, Direktør Lybye og Ingeniør Eskildsen, genvalgtes. Det sidste Mandat til Bestyrelsen udbad man sig Bemyndigelse til at holde aabent indtil videre, idet det var Bestyrelsens Opfattelse, at dette Mandat burde besættes af en Repræsentant for Motorflyverne, som disse ikke endnu har kunnet enes om at indstille. Dette vedtoges af Forsamlingen.

Til Revisor valgtes som Erstatning for afdøde Generalkonsul V. Ludvigsen Kontorchef Willy Damm, medens Bogtrykker Ch. Leisner genvalgtes.

Man gik derefter over til Behandlingen af Dagsordenens Pkt. 5, der hed Afgørelse af kollektive Indmeldelser, der var frem-

kommet som Følge af, at Bestyrelsen ikke havde ment at burde modtage 100 Indmeldelser indsendt gennem Enkeltperson, da man havde haft grundet Formodning om, at Indmeldelserne var ønsket for at kunne fremme Formaal, der efter Bestyrelsens Opfattelse ikke tjente Selskabets Tarv.

Direktør Thyge Rothe, Selskabets tidligere Formand, udtalte sin Billigelse af Bestyrelsens Holdning i den omtalte Sag og opfordrede Generalforsamlingen til at give Bestyrelsen Bemyndigelse til at tilbagevise dem og at behandle dem som Enkeltansmeldelser, dersom Ansøgerne fortsat nærrede Ønske om at blive indmeldt. Direktøren udtalte, at der kunde jo staa Kræfter bag de 100, og disse maatte i bekræftende Fald kunde kræve noget til Gengæld af de Medlemmer, der kom ind paa denne Maade, og Direktøren gav Udtryk for den rigtige Opfattelse, at man ikke i Selskabet burde have Medlemmer med Klausuler.

Kaptajnløjtnant Topsøe-Jensen stillede Forslag om, at man skulde optage de 100 blankt og fremsatte Forslag til Afstemning, gaaende ud paa, at Generalforsamlingen skulde afgøre, hvorvidt de 100 skulde optages straks eller ej.

Efter nogen Diskussion frem og tilbage foretoges Afstemning, der resulterede i, at de 100 ikke skulde optages en bloc som af Kaptajnløjtnanten foreslaaet, men at de skulde tilbagevises og behandles som Enkeltansøgere, naar de til sin Tid formentlig igen blev indsendt af de enkelte.

Herefter gik man over til Foredraget af Ing. Emil Kropf, hvis Taalmodighed efterhaanden var blevet sat paa en haard Prøve. Ingeniøren fortalte livfuldt og underholdende om denne ejendommelige Maskine, der ser ud som en almindelig Flyvemaskine, men som har Manøvrevevne som en Autogyro, med dennes fortrinlige Start- og Landingssegenskaber.

Foredraget blev ledsagt af Lysbilleder og en fortræffelig Amatorfarvefilm, der bl. a. viste os Fieseler Storch udførende de ejendommeligste Manøvrer. **

Flyveulykken ved Ringsted d. 29. Marts.

DEN 29. Marts mistede Hærens Flyvertropper en af sine unge, lovende Flyvere, idet Korporal K. R. Jensen forulykkede med en Gloster Gauntlet Jager, da han deltog i Sjællandske Divisions Øvelser ved Ringsted. Ulykken skete umiddelbart efter et Angreb i lav Højde mod Maal paa en Landevej; Maskinen tog Jorden med fuld Fart, og kom i Brand.

*

Den forulykkede Flyver, Korporal K. R. Jensen, var født den 5. April 1914, og havde været tjenestgørende ved Flyvertropperne siden April 1937. Han hørte til Sjællandske Flyverafdeling, 1. Eskadrille, og baade hans Overordnede og hans Kammerater giver ham det smukkeste Skudsmaal. Han var en dygtig Flyver, retlinet og pligtopfyldende.

Ære være hans Minde —

Kommandørkaptajn Just Andreas Thiele

30.-3.-1889—10.-3.-1939



BUDSKABET om min gode Ven Thiele's Død kom overraskende for mig, og jeg tror for alle hans Venner og Kammerater. Vi havde Indtrykket af, at han nu var kommet sig af den Blodsygdom, som han paadrog sig under sin Tjeneste som Chef for den internationale Kontrolstation paa Madeira.

Jeg har kendt Thiele fra Kadettiden, og senere havde jeg den Glæde at arbejde sammen med ham i Flyvningens første Dage, hvor han var blandt de første af mine Elever i Flyvning, og vi havde mange gode Minder sammen fra disse Dage. Han blev en af Landets dygtige Flyvere, der dengang gennem sin Dygtighed og Dristighed gjorde en stor Indsats for Flyvningens Fremme i Danmark.

Vi, der var sammen med ham, havde Lejlighed til at lære hans mange gode Egenskaber at kende og vidste, vi i Thiele altid havde en god Kammerat og trofast Ven, og alle dem, der arbejdede sammen med ham eller mødte ham, holdt af ham paa Grund af hans retlinede Væsen og Karakter. Hans dygtige Virke har Præg heraf og bevises ved hans stille og beskedne Optræden, som han kunde ryste af, naar han var sammen med gode Venner.

Han var en af Landets gode Sønner, der aldrig var bange for at sætte Livet ind for andre, som han viste paa forskellig Maade, og vi vil savne ikke mere at have vor gode Kammerat Thiele mellem os. W. Laub.

Svæveflyvningens Aerologi

(Fortsat fra forrige Nr.)

Mulighederne for Svæveflyvning under ovennævnte Betingelser skal nu drøftes i Enkeltheder.

Omdannelsen af labile Luftlags potentielle Energi til kinetisk Energi i vertikale Luftstrømme fordrer en Impuls til Udløsning. En hvilende Luftmasse med labil Temperaturfordeling befinder sig endnu i Ligevægtstilstand. Først naar Luftmasserne af en eller anden ydre Aarsag bringes over eller under Hvilestillingen bliver Ligevægten forstyrret og den frie Vertikalbevægelse indledet. Thi ligesom andre Foreteelser i Naturen eller Tekniken fordrer Atmosfærens labile Tilstande en Udløsning. Saadanne Udløsningsmuligheder for termiske Opvinde er ogsaa til Stede i Massevis paa den faste Del af Jordoverfladen. Store og smaa Forhøjninger, Bakker og Bjerger betinger Forstyrrelser af den overhede Lufts Ligevægt og giver saaledes Anledning til frit opstigende, kraftige Opvinde.

Enhver Forskel i Jordbundsforholdene, som findes ved Overgangene fra Vand til Land, mellem aaben Mark og Skov eller By, betinger Udløsning af de labile Luftlags potentielle Energi.

Alt efter Aarsagen til Udløsningen og Omsætningen af den potentielle Energi til Vertikalstrømmes kinetiske Energi i Konvektionsstrømme skelner man mellem:

orografisk Udløsning, der fremtvinges ved at Luften hæves af Terræformerne som Højdedrag eller Bjerger.

turbulent Udløsning enten som Følge af forøget Gnidningsmodstand ved Overgangene mellem de forskellige Jordbundsforhold som f. Eks. mellem Vand og Land, Mark og Skov eller By, i den frie Atmosfære ved forhøjet indre Gnidningsmodstand ved Luftstrømningernes Uligevægtsflader, hvor der fremvises Spring i Hastighed.

frontal Udløsning langs en Uvejrsfront med fremstødende Koldluft mod foranliggende Varmluft.

Talrige Maaleresultater har vist at de fleste termiske Vertikalbevægelser

kan henføres til een af ovenstaaende Udløsningsmuligheder. Og af disse igen, er den orografiske og turbulente Udløsning de hyppigst forekommende. Som Særpræg for dem alle gælder det, at de kommer pludseligt og tilsyneladende umiddelbart.

En nøje Undersøgelse af et Opvindsomraade har vist, at det ikke er kraftigt i Luvsiden af den udløsende Terrænform, men i *Læsiden* naar det sit Maksimum i Intensitet. Videre har det vist sig, at paa Sommerdage med forholdsvis svag Vind kan der langs en Bjergvæg eller et Højdedrag orografisk udvikle sig et stationært Opvindsomraade over Læsiden af »Hangen«, som det ogsaa kaldes.

Som Eksempel paa en turbulent Udløsning skal følgende anføres:

Over et fladt Omraade af Kornmarker foran en Skov udvikler der sig let ved intensiv Solstraaling et stærkt overhedet Grænselag ved Jorden. En eller anden lille Impuls, som et svagt Vindstød, kan bringe dette overhede Lag hen til Skovkanten. Denne danner Uligevægtsgrænsen, saaledes at Udløsningen foregaar. Over Skovkanten er der da snart udviklet en kraftig opadgaaende Strømning, hvis Hastighed i Almindelighed ligger omkring 4—5 m/sec.

Studiet af Udløsningsmulighederne har ført til, at man har faaet en udvidet Opfattelse af Dannelsesmaaden for Opvinde foran en Koldfront. Tidligere antog man, at det kun var den fremrullende Koldfront, der tvang den foranliggende Varmluft til Vejrs. De Hastigheder og det udstrakte Omraade disse Opvinde opnaar og spænder over, er dog langt større end man kan vente det af en paa denne Maade fremtvunget Opvind. En nøjere Undersøgelse har da ogsaa vist, at der i *Højden* foran en Koldfront sker Fremstød af kold Luft *ind over* den foranliggende Varmluft. En saadan Afkøling foroven og deraf følgende relativ Opvarmning forneden frembringer stor Labilitet i de mellemliggende Luftlag. Dette bringes altsaa kun til *Udløsning* af den langs Jorden fremrullende Koldluft, og sammen med denne bevæger Udløsningszonen sig frontalt fremad.

Kendskabet hertil og til de forskellige Udløsningsmuligheder i det hele taget er af grundlæggende Betydning for termisk Svæveflyvning. Thi netop dette Kendskab tvinger Svæveflyveren hen over de Steder, hvor Opvinde findes, selv paa Dage, hvor ingen Skyer viser Vej.

Ved Sol- eller Indstraalingstermik er de forskellige Vertikalstrømninger uregelmæssigt fordelt efter Jordbundens Beskaffenhed og Udløsningsbetingelserne i Henhold hertil. Faar vi Skydannelse med Soltermikken, er denne ogsaa uregelmæssigt fordelt.

Et Barogram fra en Svæveflyvning under disse Forhold udviser da ogsaa en i sit Forløb meget ujævn Bane.

Efter Dage med stærkt Solskin er der ofte om Aftenen konstateret termiske Opvinde, saakaldt Aftentermik. Herved forstaas Tilstedeværelsen af en Rest Termik, der er opstaaet i Højden i Løbet af Dagens kraftige Opvarmning. Trods stor Stabilitet i de lavere Luftlag om Aftenen som Følge af Afkølingen gennem Udstraaling, er der med de Forsøg, man har anstillet, konstateret tiltagende Labilitet i Højder over 1000 m. En Udløsning af denne Labilitet i termiske Opvinde kan, som Følge af Stabiliteten i Lagene nærmest Jorden, ikke ske hernede fra. I Bjergerne og stærkt bakkede Omraader kan Udløsningen dog godt finde Sted orografisk. Naar en Luftstrøm rammer en saadan Bjergside eller stejl, høj Bakkekam, vil den sædvanligvis tvinges op langs med denne, og naar den rækker tilstrækkelig højt, foraarsage Udløsning af Kræfterne i Højden. Udnyttelse af Aftentermik vil da bedst kunne finde Sted i Bjergerne. Foruden orografisk Udløsning kan der naturligvis ogsaa være Tale om turbulent Udløsning ved forøget indre Gnidningsmodstand, der opstaar ved Luftstrømningernes Uligevægtsflader som Følge af Hastighedsforskelligheder.

I Forbindelse hermed skal omtales en Form for Termik, som kan sammenlignes med Aftentermik, hvad Dannelsen og Forløb angaar, og som passende kan kaldes Kysttermik.

(Fortsættes i næste Nr.)

Svæveflyvningen ved Olympiaden i 1940



Olympiade-Planet »Meise«.

FORSPILLET til den Olympiske Svæveflyvning er afsluttet med en af F. A. I. foranstaltet Udtagelseskonkurrence i Italien paa en Flyveplads ved Rom i Slutningen af Februar Maaned. — Det blev den tyske Konstruktion »MEISE«, der gik af med Sejren. Planet er konstrueret af den kendte tyske Konstruktor Hans Jacobs og bygget paa »Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug« i Darmstadt.

F. A. I. havde stillet ganske bestemte Krav til Konstruktorerne, bl. a. hvad Planets Spændvidde, Kropens Bredde, Vægten og Styrken angaar. Endvidere forlangte F. A. I.:

- 1) at Planet havde de bedste Indsatsmuligheder ogsaa under ugunstige Vejrforhold under Olympiaden, og
- 2) at Planet var af saa enkelt en Konstruktion, at det kunde efterbygges i andre Lande. Det valgte Plan er en Konstruktion, der minder meget om »Röönadler« og »Rhönbussard« og netop disse Typer har der i Tyskland været fløjet meget med de sidste Aar, saa de har haft store Erfaringer at bygge paa før Konstruktio-

Planets vigtigste Data er:

Spændvidde 15 m.
Synkehastighed 0.67 m/Sek.
Mindste Hastighed 50 km/T.
Glidetal 1:25.

De almindelige Bestemmelser og Propositioner for selve Flyvningen

ved Olympiaden, udgivne af F. A. I. lyder saaledes:

§ 1.

Ved de olympiske Konkurrencer er kun den Svæveplantype, som er fastsat af F. A. I., tilladt.

§ 2.

Konkurrencerne omfatter følgende 2 Grupper:

Distanceflyvning med Landingsplads angivet før Starten med følgende Klasseinddeling

- a) Hastighed.
- b) Højde.

§ 3.

Hvert Lands Aeroklub maa ikke deltage med mere end 3 Svæveplaner.

For hvert deltagende Svæveplan maa den nationale Aeroklub kun anmelde en Flyver og hans eventuelle Stedfortræder.

Eet Reserveplan med Flyver og Stedfortræder er tilladt for hvert deltagende Land.

Reserveplanet maa ikke deltage i Konkurrence, medmindre en af Landets ordinære Deltagere bliver forhindret.

§ 4.

Vinderen i Konkurrencen bliver kaldt *Olympisk Vinder i Svæveflyvning*.

Følgende Præmier uddeles:

1. *Præmie*: Olympisk Guldmedaille og Diplom til den sejrende Amatør.
2. *Præmie*: Olympisk Sølvmedaille og Amatørdiplom.

3. *Præmie*: Olympisk Bronzemedaille og Amatørdiplom.

Sportsreglement for Olympisk Svæveflyvning.

§ 5.

F. A. I.'s Sportsreglement og det organiserende Lands aeronautiske Lov-Bestemmelser skal iagttages under Konkurrencerne. I Tilfælde af Tvivl vedrørende Fortolkningen af Olympiske Reglements Tekst eller F. A. I.'s Sportsreglement, gælder den franske Tekst.

Ved Spørgsmaal om Fortolkningen af Lov-Bestemmelserne gælder den Tekst, som er affattet paa det organiserende Lands Sprog.

Deltagere.

§ 6.

Anmeldte Deltagere skal i alle Henseender svare til de Vilkaar, som er fastsatte gennem det Reglement, som opsættes af den internationale Olympiske Komité. (Almindelige Regler a. og b. se Bilag.)

Amatørdeltagerne skal være Medlemmer i Flyveklub, anerkendte af paagældende Lands Aeroklub. Deltagende Militærflyvere betragtes som Amatører.

Alle Deltagerne maa til Bunds kende F. A. I.'s internationale Sportsregler og være i Besiddelse af et Sportslicens gældende for Aaret og udstedt af den nationale Aeroklub.

Føreren skal ved Konkurrencens Begyndelse veje mindst 75 kg eller

tilsætte Planet Ballast til denne Vægt er naaet.

Svæveplanet.

§ 7.

Hvert Svæveplan, som deltager i de Olympiske Konkurrencer, skal være malet i Nationalfarver, som angivet i F. A. I.'s code sportif, Bilag XX, og desuden have et Bevis for, at det er i Overensstemmelse med den Olympiske Enhedstype. Hvert Svæveplans Bevis udstedes under Ansvar af den nationale Aeroklub.

Otte Dage før de Olympiske Leges Aabning, skal alle Svæveplaner være ankommet og være til den organiserende Komité's Disposition for evt. Undersøgelser. Hvis et af de anmeldte Planer ikke er i Overensstemmelse med Anvisninger og Forskrifter for det Olympiske Enhedsplan, vil dette blive udelukket fra den Olympiske Svæveflyverkonkurrence.

Anmeldelse.

§ 8.

A. Anmeldelserne skal udfærdiges paa officielle Formularer og fremsendes gennem de forskellige Landes Olympiske Komitéer. Telegrafiske Anmeldelser vil kun blive godkendt, saafremt de fremsendes af paagældende Lands Olympiske Komité og omgaaende bliver bekræftet pr. Brev.

B. Hver Anmeldelse skal indeholde:

1. Navn (Kendingsbobstaver) for Svæveplanet.
2. Sted og Dato for Planets Bygning.
3. Ejerens Navn og Adresse.
4. Fulde Navn og Stilling, Klub og Adresse for Piloten, samt for hans evt. Stedfortræder.

C. Til hver Anmeldelse skal føjes:

1. Et Certifikat over at Planet er i Overensstemmelse med den Olympiske Enhedstype.
2. En Tilkendegivelse fra den nationale Aeroklub, der bekræfter, at Certifikatet er undersøgt og forefundet i Orden.
3. En Erklæring fra den Olympiske Komité om, at alle de under VIII B 4 nævnte Personer er sat ind i de Regler for Amatører, der er udgivne af den Internationale Olympiske Komité.
4. En Erklæring om, at alle de under VIII B 4 nævnte underkaster sig ovennævnte Regler samt de Bestemmelser, som Konkurrencernes Organisationskomité vedtager.

§ 9.

Samme Anmeldelsesfrist gælder som for Deltagelsen i de forskellige Olympiske Sportsgrene og Prøver.

De Olympiske Konkurrencer.

§ 10.

1ste Dag: Distanceflyvning med bestemt Maal (Hastighedsprøve). Den af Ledelsen fastsatte Landingsplads meddeles de Konkurrerende før Starten. Tiden beregnes fra det Øjeblik den bugserende Motormaskine er sluppet til Svæveplanets Landing paa den bestemte Plads.

2den Dag: Distanceflyvning med bestemt Maal (Højdeprøve). Den af Ledelsen fastsatte Landingsplads meddeles de Konkurrerende før Starten. Bedømmelsen vil blive afgjort paa Grundlag af de størst opnaaede Højder under Flyvningerne.

3die Dag: Distanceflyvning med bestemt Maal; Placering efter Hastighed ligesom ved første Dags Prøve. Landingspladsen behøver ikke være den samme som den første Dag; den bliver meddelt Flyverne af Ledelsen før Starten.

4de Dag: Distanceflyvning med bestemt Maal; Placering efter opnaaet Højde ligesom ved anden Dags Prøve. Landingspladsen behøver ikke være den samme som ved anden Dags Prøve; den bliver meddelt Flyverne af Ledelsen før Starten.

Bytning af Planer mellem Konkurrenter fra samme Land er tilladt.

Bedømmelsen.

§ 11.

Bedømmelserne i de Olympiske Konkurrencer udregnes efter følgende Koefficienter:

1. Distanceflyvning med bestemt Maal med Placering efter Hastigheden:

$$\frac{5 D}{T} = C.$$

D = Den gennemfløpne Strækning i km.

T = Flyvetiden i Minutter.

C = Bedømmelseskoefficienten.

2. Distanceflyvning med bestemt Maal med Placering efter opnaaet Højde:

$$\frac{A}{1000} = C.$$

A = Størst opnaaede Højde over Startstedet.

Bedømmelsen vil kun gælde de af Deltagerne, som er landet paa den før Starten bestemte Flyveplads. Landinger under Flyvningen er ikke tilladt.

Start.

§ 12.

Starten skal foretages efter samme Princip for samtlige Deltagere.

Startordenen bliver bestemt ved Lodtrækning. Efter en Undersøgelse af de meteorologiske Forhold og Mulighederne for Svæveflyvning maa

Ledelsen for hver Dag bestemme samtlige Deltageres Starttid og den Højde, Svæveplanet skal frigøre sig fra Bugsermaskinen i.

*

Bilag.

De Amatørregler, der er udgivet af Fédération Internationales Sportives, skal efterkommes af alle Deltagere i de Olympiske Lege. Vilkaarene er følgende:

De anmeldte Deltagere maa ikke:

- a) have medvirket i Udøvelse eller have udøvet den Sport, for hvilken de har indskrevet sig selv eller anden, med Fortjeneste for Øje.
- b) have modtaget noget som helst Bidrag i Erstatning for Fortabelse af Løn.

*

Mange vil sikkert studse og enkelte maaske føle sig skuffede over, at Kunstflyvning ikke indgaar i Konkurrencerne, men ved nærmere Eftertanke vil man hurtigt kunne indse, at F. A. I. netop har opstillet de vanskeligste og de for Svæveflyvningen symbolske Discipliner, hvormod man har undladt at medtage de Discipliner, der ogsaa (maaske bedre) kan udføres af Motormaskinerne.

Ved de fastsatte Konkurrencer vil man saaledes ikke alene have Brug for Dygtighed og Erfaring i selve Føringen af sit Plan, men ogsaa for godt Indblik i Meteorologien med Evnen til at kunne bedømme Skyer o. l., og sidst men ikke mindst vil der blive Brug for Beslutsomhed mange Gange under Flyvningerne, naar man f. Eks. skal tage Stilling til

om man tør risikere at gaa lidt ud af Kursen for at opnaa Tilslutning til gunstige Opvinde, som man mener at kunne fastslaa ved en Skyformation el. l.

om man skal vedblive at kredse i en Opvind, man har fundet, til den er helt »udpint«, eller

om man, saa snart man har opnaaet en vis Højde, skal vende Ryggen til og sætte Kursen mod Maalet igen, haabende paa at møde nye og gode Opvindsfelter.

om man ved Blindflyvning under Højdeflyvningen i Skyer kan tillade sig at »lade sig føre helt igennem« og maaske risikere at miste Orienteringen eller at flyve for langt, og mange andre lignende Opgaver.

Erfaring i den Slags Flyvninger maa der til og Træning, frem for alt Træning. — F. R.

SKOLEPLANET „SCHULGLEITER 38“



1. Planets Anvendelighed.

SKOLEPLANET har saa gode Egenskaber, at det nu bliver anvendt som Standard-Type for Glideflyvninger i Tyskland og af Nybygninger udføres efterhaanden kun denne Type. Det kan anvendes ved alle Discipliner for Skoling til »A« og »B« og Forskoling til »C«, altsaa til Gummitovstart og Bil- og Spilstart.

Det kan anvendes saavel aabent som med aftagelig Baad.

2. Almen Bygning.

»Schulgleiter 38« er et Opspændingsplan af sædvanlig Bygningsmaade under Anvendelse af Fyrretræ, Krydsfinér og Staal (kun til Beslag). Ved Udkastet til Planets Bygning blev der især taget Hensyn til følgende Punkter:

- a) Førerens Sikkerhed og hermed
- b) ufarlige Flyveegenskaber uden at Planet dog bliver »trægt«.
- c) Tilstrækkelige Flyveydelser, ogsaa paa fladt Land; hermed
- d) den mindst mulige Vægt med solid Bygning.

3. Kroppens Bygning.

Kroppen bestaar af Taarnet, den dertil med 2 Bolte fastgjorte Gitterkrop, der tjener som Bærer af Haleorganerne, den affjedrede Mede og Sædet med Rygstødet.

Taarnet er særlig stærkt udført for at kunne modstaa Paavirkninger ved Landinger, baade i Længderetning og i Sideretning. Underdelen af Taarnet dannes af en 70 mm bred, kasseformet Bærer, som understøttes af Forstærk-

ningslister og yderligere af Vingebardunerne, der er fæstnet langt fremme. Kølens Maal er valgt saaledes, at Brud inden for Førerens Rækkevidde næppe vil kunne opstaa.

Taarnets Overdel bestaar af en simpel Trekant-Forbindelse, i hvis Spids Vingebardunerne er fastgjort.

Gitterkroppen er en almindelig Trækonstruktion, lavet paa sædvanlig Maade, dog er Over- og Understræberne udført i T-Tværsnit, hvorved man opnaar større Side-Stivhed og større Stabilitet. Opspændingen bestaar af to Staalwirer foroven og to forneden fra Ende-Spantet til bageste Bjælke i Planet.

Asketræs-Meden er affjedret med 2 Audi-Støddæmpere (med Fjedring i Spiralfjeder og med Oliedæmpning) i Hovedstødretningen.

Sædet og Rygstødet har »Zøgling 35«'s Byggeform, der er godkendt til Skoleflyvning og sikret mod Brud.

4. Bæreplanets Bygning.

Som Vingeprofil er overtaget en Profil, som har vist sig fordelagtig ved andre Glideplantyper. Ribbeformen er den samme over hele Spændvidden.

For at forøge Tværstabiliteten har Planet 1,6° V-Form.

De to lige høje Bjælker har I Tværsnit. Forbindelsen mellem Bjælkerne udføres ved simpel Diagonal-Krydsning og ved lodrette Afstandsstivere. Foran Balanceklapperne er Planet beslaaet med Krydsfinér for at forhindre at Luftstrømningen for tidligt bliver revet bort fra Planet ved

»overtrukken« Flyvning, altsaa for at forhindre at Planet kipper.

Spalten ved Samlingsstedet for Planer—Krop er dækket af en aftagelig Krydsfinérbeklædning.

5. Rororganerne.

Højderor, Sideror og Balanceklapper er udført paa sædvanlig Maade af Træ:

Bjælker helt igennem i U-Form, Ribber med gennemgaaende Krydsfinér-Afstivning.

For at opnaa den størst mulige Stabilitet er Stabiliseringsplanet gjort meget stort og med rektangulær Form. Højderoret har mindre Spændvidde end Stabiliseringsplanet og bliver i Siderne omsluttet af dette. Den bageste Bjælke i Stabiliseringsplanet er forstærket med Staalrørsskiver.

6. Styreorganerne.

For samtlige Styreorganer er der foretaget bestemte Beregninger. Rorudslagene er af flyvemæssige Grunde begrænsede. Tvær-Styringen er differentieret i Forholdet 1:1,6. Hammen er forsynet med paralelle Brædder til at stemme Fødderne imod for at forhindre at man kvæster Fødderne ved haarde Landinger.

7. Udrustning.

Til Auto- og Spilstart er der beregnet en Anbringelse af en »DFS Ring-Kobling« som Udløseranordning.

Trimningen til Udligning af de forskellige Føreres Vægt foretages med Vægte, som ved en simpel An-

ordning let kan anbringes foran eller bagved Taarnet.

Trimmegrad = 10 kg Fører-Vægt-forskel.

8. Maal, Vægt m. v.

Spændvidde: 10,4 m.

Plandybde: 1,6 m.

Fladeindhold: 16,0 m².

Side-Forhold: 1:7.

Skraastilling: 6,5°.

Indfaldsvinkel: 1,5°.

V-Form: 1,6°.

Højderor og Stabiliseringsplan, Fladeindhold: 2,8 m².

Svæveplanets Længde: 6,28 m.

Største Højde: 2,43 m.

Tomvægt: 100 kg.

Største tilladte Flyvevægt: 210 kg.

Største tilladte Hastighed i Auto- og Spilstart: 60 km/T.

9. Flyveegenskaber.

»Schulgleiter 38« har bedre Flyveegenskaber end en lang Række af de tidligere kendte Glideplaner.

Den normale Flyvefart: 50 km/T.

Glidevinklen: 1:10.

Sideroret er gjort relativt lille og dets Paavirkninger er ringere end de 2 andre Rors, fordi der erfaringsmæssigt let indtræder Uheld ved Skoleflyvning med Planer, der er ømfindtlige for Udslag med Sideroret.

Stabiliteten er særdeles stor om samtlige Akser. Planet kommer vanskeligt i Spinn.

Man betragter i Tyskland »Schulgleiter 38« som det idelle Skoleplan og vi vil her hjemme uden Tvivl være stærkt tjent med at gaa over til udelukkende at bygge denne Type.

CUB-Flyveskolen.

(Fortsat fra Side 118)

Flyveplads i Aarene fra 1919 til 1924, og Titusinder har overværet de Flyveopvisninger, der blev afholdt i samme Periode. Dengang var Lundtofte Valfartsstedet for alle flyvelystne — og nu er den ved at blive det igen. Men — medens det dengang kun var Passagerer, der strømmede til, saa er det i Dag Skarer af unge Sportsflyvere, der flokkes om Lundtofte Flyveplads. Dengang gjaldt det om at skaffe Plads til Parkering af — Cykler og Automobiler; nu derimod skal der skaffes Plads til Sportsflyvernes egne Maskiner.

Og det tilstræber Cub Aircraft Co. at imødekomme. Man agter at opføre en ny, stor Hangar, saaledes at Cub-Ejere har et Tilholdssted, hvor de kan »parkere« deres Flyvemaskiner.

Til og fra Alverdens
Lande paa
SKF-LEJER

EN NY MODEL-KONSTRUKTION »SUPER W 12«

DET kendte Modelsvæveplan »W12«, der i sin gamle Konstruktion kunde opvise saa mange gode Resultater, er nu blevet afløst af en ny Konstruktion, der har faaet Navnet »Super W 12«. Det er især Stabiliteten, der er blevet forbedret, idet Kroppen er blevet konstrueret saa stærk, at selv en

meget ublid Landing ikke kan faa den til at knække.

Bygningen af »Super W 12« er ogsaa blevet enklere, Holdepindene til Bæreplanet, Højstartkrogen og det indstillelige Sideror samt Monteringsklodsen til Bæreplanets Lister er af en helt ny Konstruktion, der gør det endnu lettere end hidtil at bygge og samle Modellen.

Dansk Modelflyver Forbund

LANDSUDSTILLING AF FLYVEMODELLER ARRANGERES AF DANSK MODELFLYVER FORBUND!

SOM allerede meddelt i de Indbydelser, Dansk Modelflyver Forbund sendte til de tilsluttede Klubber i Slutningen af Januar, vil Forbundet afholde en Modelflyveudstilling i Samarbejde med Berlingske Tidende i Kvindelig Læseforening, Gl. Mønt Nr. 1, København K.

Udstillingen, som afholdes i Dagene 16.—22. April, vil omfatte 325 Modeller fra 16 Klubber. Det paatænkes at præmiere Klubber med flest mulige Modeller med Stopure. Ellers vil Præmieringen rette sig efter den enkelte Mands Arbejde, men nærmere Meddelelse herom vil blive sendt til Klubberne.

Paa Udstillingen vil der sandsynligvis blive udstillet Modeller af de Flyvemaskiner, Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen anvender. Der vil ogsaa være Stands fra de forskellige Luftfartselskaber og fra forskellige Firmaer, der har Tilknytning til Flyvning.

Det bliver den første Landsudstilling her i Landet, der udelukkende omfatter Flyvemodeller, og Forbundet haaber derfor paa et stort Besøg fra Provinsen og Hovedstaden.

*

MEDDELELSER FRA M. F.s BESTYRELSE.

SØNDAG d. 5. Marts afholdt Bestyrelsen et langvarigt Bestyrelsesmøde i Odense, hvor Spørgsmaal af vigtig Karakter for Forbundet blev afgjort.

Situationen blev gennemgaaet af Formanden. Der var 28 Klubber pr. 5.—3. (14.—3. 32 Klubber) indmeldt i Forbundet med ca. 400 Medlemmer.

21 Klubber havde svaret paa en Forespørgsel fra Bestyrelsen om en Tilslutning til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab var ønskelig.

Formen for Tilslutningen til Aeronautisk Selskab samt Luftsportsraadet blev drøftet, og Bestyrelsen var enig om en snarlig direkte Tilslutning til Selskabet.

Vor energiske Kasserer var desværre ikke til Stede ved Bestyrelsesmødet i Odense, da han var paa en Forretningsrejse til London.

Dernæst behandledes den første Landsmodelflyveudstilling, som sik-

kert bliver den største Udstilling, der har været afholdt i Norden.

Fra Odense Model-Flyveklub var der Tilbud om, at denne Klub var villig til at arrangere en Landslejr med Konkurrence for Forbundet i Pinsen. Bestyrelsen har modtaget Tilbudet med Tak.

Gennem Aeronautisk Selskab har Bestyrelsen endvidere modtaget Indbydelse til at deltage i Konkurrencen om den »Nordiske Modelflyverpokal«, der afholdes 11.—6. d. A. i Sverige. Det er Bestyrelsens Haab, at Dansk Modelflyver Forbund paa en ærefuld Maade maa kunne vise de danske Farver der. I denne Forbindelse vil vi opfordre de danske Modelbyggere til snarest at tænke paa Bygningen og Indflyvningen af en Model hertil, som skal være i Wakefield-Klassen.

Udtagelseskonkurrencen vil maaske finde Sted i Pinselejren.

Husk, at Meddelelser til næste Nr. af FLYV skal være Næstformanden i Hænde senest d. 10. i Maanedens.

DANSK MODELFLYVER FORBUNDS PROPAGANDAHÆFTE kan stadig faas hos Kassereren, Hr. Repræsentant Johan Stöckel, Hambroes Allé 21, Hellerup.

Ved Bestilling af Propagandahæftet, der koster 60 Øre Stk., bedes Postgiro Nr. 52084 anvendt.

*

DANSK MODELFLYVER FORBUND AFHOLDER SIN 2. LANDSKONKURRENCE I EN PINSELEJR PAA FYN.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB havde i Pinselejren 1937 gjort den Erfaring, at Modelflyvning med Konkurrence i en Lejr lader sig praktisere med stort Held.

O. M.-F. har, som ses under Meddelelsen om Bestyrelsesmødet, tilbudt at arrangere en Lejr med Landskonkurrence i Pinsen for M. F., og det har Bestyrelsen med Tak modtaget.

O. M.-F. nedsatte i Februar en Stævnekommission bestaaende af Otto Madsen, Johannes Thinesen og Per Weisshaupt. Denne Kommission har udformet et Program for Lejren og sendt Indbydelser ud til samtlige Klubber under M. F. i Slutningen af Marts Maaned.

Indmeldelsesfristen udløber den 24. April. Med Indmeldelsen skal følge 5 Kr. pro persona, Angivelse af alle Modeller og hvilke Klasser, de skal flyve i, Meddelelse om, hvornaar Ankomsten kan forventes, og om Telte kan medbringes. Ekstraindmeldelser mellem 24. April og 14. Maj mod et Gebyr af 7,50 Kr. modtages.

Lejren vil blive afholdt i Dagene 27.—29. Maj 1939. Hvis intet bedre Terræn findes i nær Fremtid, vil Lejren atter

blive henlagt til »det danske Rhøn« alias Pilebakken ved Tommerup.

Lørdag Eftermiddag og Aften (d. 27.) forventes Deltagerne at ankomme, og Lejren sættes. Om Søndagen (Pinsedag) og Mandag Formiddag vil selve Konkurrencen finde Sted. Søndag Aften vil der blive afholdt et stort Lejrbaal. (Forslag til Underholdning herunder modtages gerne. Komiteen.) Mandag Eftermiddag slutter Lejren med Præmieuddeling. M. F. har foreløbig udsat 3 Sølvbægre. Desuden haaber Komiteen paa, at mange Præmier vil blive udsat af Modelflyveforretningerne, Bladene, Firmaer med Tilknytning til Flyvning, Privatpersoner med mere, der er Velyndere af denne for al Flyvning grundlæggende Sport. Da der er følelig Mangel paa Stopure i de forskellige Modelflyveklubber, haaber Komiteen, at saadanne kan skaffes til Veje og udsættes til de Klubber, der procentvis klarer sig bedst.

Motormodeller vil flyve i følgende Klasser:

- a) MF-Klasser 1, 2, 3 og 4,
- b) MF-Klasser 5, 6 og 9.

Modeller i Klasse 7 og 8 henregnes i a) eller b) eftersom Spændvidden er under eller over 100 cm.

Svævemodellerne er inddelt i følgende Klasser:

- C. MF-Klasse 10, D. MF-Klasse 11 og D. MF-Klasse 12.

Svævemodeller i Klasserne 13, 14, 15 og 16 henregnes i Klasserne C, D og E, efter Spændvidden.

Varighed danner Grundlag for Bedømmelsen.

Supplerende Oplysninger om Stævnet vil blive publiceret i FLYVs Maj-Nummer.

Iøvrigt gives gerne nærmere Oplysninger om Stævnet. Henvendelse til Propagandalederen: Johannes Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.

*

NYE KLUBBER UNDER FORBUNDET OG 2 NYE FORMÆND.

AT der er Gære i dansk Modelflyvning, viser de mange nye Rekorder og de nye Modelflyveklubber, der stadig indmelder sig i M. F.

Følgende Klubber er indmeldte siden sidste Nr. af FLYV gik i Trykken:

Modelflyveklubben »Termik«, Fmd. Jørgen Mortensen, Slangerupgade 20, Hillerød.

Modelflyveklubben »Glif«, Fmd. Frans Norvig, Vesterbyvej 14, Gentofte.

Ølgod Modelflyveklub, Fmd. Kai Nielsen, Nørregade, Ølgod.

Vanløse Modelflyveklub, Fmd. V. O. Andersen, Aalekistevej 108 B, Vanløse. Sidstnævnte Klub blev stiftet 5—3. Den øvrige Bestyrelse er: Sekretær, Sagførerfuldmægtig Poul E. Østergaard, Flakholmen 23, Vanl.; Kasserer, O. Hansen, Dybendalsvej 62, I, Vanløse; og Flyve- og Værkstedsleder O. Møller.

Adresse: paa Rønne Modelflyveklub er nu: Fmd. Arne Lind, Søndergade 45, Rønne.

Aalborg Modelflyveklub har nu følgende Bestyrelse: Formand, Einar Jensen, Røstrupsvej 9; Næstformand, Orla Sørensen; Flyveleder, Alf Houlberg; Kasserer, Helmut Bach og Træfort Thomsen.

Modelflyvekonkurrencerne paa Pilebakken 12. Marts.

PAA Invitation af O. M.-F. kom 14 Medlemmer af »Fredericia II« med ca. 16 Modeller i Rutebil til »det danske Rhøn« Søndag d. 12. Marts.

Efter nogle Trimmingsflyvninger paa-begyndtes en Klubkonkurrence efter Reglerne, der er fastsat for Pinsekonkurrencen.

Klasse C (Svævemodeller under 100 cm i Spændvidde):

Nr. 1 blev Johs. Thinesen med en RJ-9 Tandem med et Gennemsnit paa 21,6 sec. Da »Pinsereglerne« giver 10 % ekstra for uortodokse Modeller, blev resultatet 23,7 Points. Johs. Thinesen satte udenfor Konkurrencen en ny Danmarksrekord med RJ-9 i Haandstart med Tiden 25,6 sec. Denne Rekord vil, naar den bliver anerkendt, tilfalde RJ-9 Konstruktor og Ejer, Sekretær i O. M.-F., Hr. Richard Jensen. Planerne er F.J.4 Plan-celler, hvoraf det forreste har V-Form.

Nr. 2 blev Oxholm, F. II med en Pimpf. Tid: 17,7 sec.

Nr. 3 blev H. Christiansen, O. M.-F. med F. J. 3 som Svævemodell i Tiden 10,5 sec. Øvrige C-Deltagere var Mortensen, F. II med en F. J. 1, og Jensen, F. II, med en »Flyv 1«.

Klasse D (Svævemodeller fra 100—150 cm Spændvidde):

Nr. 1 blev H. Koopmann, O. M.-F., med en Baby Special (med Næsefinne) i Tiden 43,3 sec.

Nr. 2 blev Willy Olsen, O. M.-F., med en omkonstrueret Baby (lettere Kropkonstruktion, Pritschow Plan og Næsefinne) med Gennemsnitsiden 36,6 sec. Denne Model opnaaede Konkurrencens bedste Tid: 1,20,0.

Forbillede — GRUNAU BABY. 2 Sæt Halebinner med et Gennemsnit paa 44,7 sec. Denne Model gav sin Ejer et stort Chok ved at flyve mod et stort Drivhus med en pinlig Kursstabilitet. Klimax kom, da den tunge Model strøg hen over Drivhuset uden at røre det.

Nr. 2 blev Per Weishaupt, O.M.-F., med den haleløse Svævemodell KS-S3, der opnaaede et Gennemsnit paa 35,5 sec. plus de 10 %: 39 Points. En Flyvning paa ca. 300 m vil sikkert blive anerkendt som O.M.-Rekord.

Nr. 3 blev Hans Jacobsen, O.M.-F., med en STROLCH i 37,3 sec.

De øvrige Deltagere i Klasse E var Henning Ploug fra F II med en Gensch, Willy Olsen, O.M.-F., med en STROLCH, Povl Jensen, F II, med en ret tung Selvkonstruktion baseret paa »Der grosse Winkler« samt Kaj Jensen med en KS-33.

Klasse A og B (Motormodeller):

Nr. 1 blev Willy Olsen med RX1 med et Gennemsnit paa 33,8 sec.

Nr. 2 blev Eivind Petersen, O.M.-F., ligeledes med RX1 i Tiden 30,8.

Nr. 3 blev Rüz, F. II, med »Jupiter«, 29,4.

De andre D-Deltagere var Kaj Hansen, F. II, med en F. J. II med BABY, Svend Hermann, O. M.-F., med en F. J. 2 og Hans Jacobsen, O. M.-F., med en BABY.

Klasse E (Svævemodeller mellem 150—350 cm i Spændvidde):

Nr. 1, Jørgen Nissen, O. M.-F., med sin Selvkonstruktion »Butterfly« (Fuselagen:

Nr. 3 blev Orla Rasmussen, F II, med F J 3: Gennemsnit 11,0 sec.

Henning Ploug, O.M.-F., startede en enkelt Gang i Konkurrencen med en Pritschow og opnaaede 18,6 sec.

»Fredericia II« stillede saaledes 12 Mand mod Odense Model-Flyveklubs 14.

Resultatet af Konkurrencen gav 4 Førsteplads, 3 Anden- og 2 Tredieplads til O.M.-F., der saaledes sejrede. F II fik 1 Andenplads og 2 Tredieplads, men F II har jo heller ikke saa godt Kendskab til Terrænet som O.M.-F.

Udenfor Konkurrencen blev der fløjet med en stor Svævemodell paa ca. 3 m

i Spændvidde, konstrueret af Brd. Friis. Den fløj meget roligt til Forskel fra de smaa Modeller som RJ-9 o. a. Giganten kom under en Flyvning i Hakflugt og endte paa Snuden i en Sø med et stort Plask — til samtlige Deltageres Moro.

Vejret var ret godt med Sol af og til. Vinden skiftede af og til i Styrke, saa der baade kunde flyves med de tunge Svævemodeller og de lette Balsamotormodeller. Midt under Konkurrencen begyndte det at sne, uden at man hørte op af den Grund.

Dagen sluttede med, at O.M.-F. udbragte et Leve F. II.

NYE REKORDER!

MED forøget Hastighed gaar Rekorder fremad. Siden sidst er der sat 16 Rekorder:

Klasse 1a: Frede Christensen fra Model-flyveklubben »Merkur« i Roskilde har opstillet en af de manglende Rekorder i Klassen, idet hans »Kolibri« den 12.2 fløj 76 m.

Klasse 3a: H. Schröder fra »Hawk« har med sin Selvkonstruktion HS 70 sat Rekorden op til 44,4 Sekunder den 19.2.1939. Modellen er en Stokmodel med to over hinanden liggende Stokke. Model-flyverne bedes altsaa bemærke, at dette er tilladt, selv om der i Rekordreglernes § 5 staar »Gummisnoren maa kun anbringes uden paa Stokken«. Modellen er 74 cm i Spv., har 6,7 Kv.-m Planareal og vejer 71 g. Propellen er med Kugleleje og har fældbare Blade.

Klasse 3b: H. Schröder satte samme Dag med samme Model Haandstartsrekorden op til 54,4 Sek.

Klasse 7a: Den 12. 2. satte Formanden for »Merkur«, Hr. Sven Hansen, en Distancerekord med Jordstart, idet hans Selvkonstruktion »Bim-Bam 4« fløj 16 m. Det var en haleløs Motormodell paa 50 cm Spændvidde.

Klasse 8b: Niels Hassing satte den 19.2. den første officielle danske Rekord med en Benzinmotormodell, idet hans »Privateer« fløj 1 Min. 43,9 Sek. Den er et højvinget Monoplan paa 225 cm Spv. og med 67,5 Kvdm. Planareal. Planbelastningen er 28 g/Kvdm. Modellen er udstyret med en svensk Motor paa 1/4 HK.

ABSOLUT REKORD A: N. Hassing, Cirrus, slog med sin Benzinmotormodell samtidig den absolutte danske Motormodellrekord, der altsaa nu er paa 1 Min. 43,9 Sek. Den gamle Rekord tilhørte P. Kuniss, Hawk (dengang i »Condor«), og var paa 1 Min. 33,0 Sek. Det var vel egentlig ikke forudset, at Benzinmotormodellerne og Gummimotormodellerne skulde konkurrere i samme absolutte Klasse, men indtil videre maa det ske efter de nu gældende Rekordregler.

Klasse 10c: Jørgen Bendix Petersen fra Holeby Modelflyveklub satte den 19.2. Distancerekorden op til 1375 m med sin FJ-1. Den gl. Rekord tilhørte J. A. Larsen, »Arrow« og var paa 1150 m. Det er glædeligt at se, hvor de nye Klubber straks tager fat paa at sætte Danmarksrekorder.

Klasse 11: Mogens Friis, Formanden for »Fredericia II«, erobrede den 5. Marts Distancerekorden i Haandstart fra sin Klubkammerat Poul Jensen. Friis's Selvkonstruktion »Jupiter« fløj paa Klubbens Hang 840 m, medens Jensens gamle Rekord var paa 720.

Klasse 15: Odense Model-Flyveklubs Sekretær, Richard Jensen, har taget fat paa at udfylde alle de tomme Pladser i Tandemklassen. Modellen er en Selvkonstruktion, bygget op af to FJ-4 Planer. Planbelastningen er 15,5 g/Kvdm. Den 2. Marts opstillede han Distancerekorderne: Haandstart 70 m, Højstart 130 m. Den 9. Marts var der to Stopure med ude, og en Haandstartsrekord paa 14 Sekunder samt en Højstartsrekord paa 24 Sek. blev opstillet.

Klasse 16: Den meget energiske Model-flyveklub »Merkur« udfyldte den 5. og 7. Marts de fire tomme Pladser i Klassen for styrede Svævemodeller. Det var Klubbens Formand, Sven Hansen, der med en Selvkonstruktion paa 99,5 cm Spv. den første Dag opstillede Haandstartsrekorderne med 14,5 Sek. og 141 m, og den anden Dag Højstartsrekorderne med 27,8 Sek. og 540 m. Det var Pendulstyring, virkende paa Højderoret saaledes, at der i et Dyk blev givet Højderor. Det vilde være interessant at høre lidt nærmere om, hvordan Systemet virker.

Rettelse til Klasse 10. I vor Omtale af Rekorden i Klasse 10 i sidste Nummer af Flyv fremgik det ikke klart, hvordan denne to Gange blev slaet med korte Mellemrum; det var Otto Madsen, O.M.-F., der den 29. Jan. Kl. 11,15 satte Rekorden op til 1 Min. 35,9 Sek. med en FJ1, hvorefter Svend Skou ikke en Time senere forbedrede Rekorden til 2 Min. 4,5 Sek.



Ca. 15. April

etableres Danmarks første
SPECIALBUTIK indenfor
FLYVEMODEL-Området

Gothersgade 151
København K.

Forretningens Navn bliver:

Fritids-Sporten

og har som SPECIALE
AL MODELBYGNING

Største Udvalg i Byggeplaner
til alle Arter Flyvemodeller

(over 200 forskellige)

Skibsmodeller
Kajakker
Sejlbaade
Motorbaade

Lærebøger

Byggesæt

Færdige Modeller

Materialer & Tilbehør

Stort Katalog med over
100 Illustrationer mod
Indsendelse af 50 Øre
i Frimærker.

Husk Adressen:

Gothersgade 151

København K.

(lige v. Farimagsgade)

FRITIDS-SPORTEN.

VI har faaet tilsendt et nyt Katalog fra F. N.-Forlaget over Modelsvæveplaner og anden Fritids-Sport. Der er særlig Grund til at bemærke de mange kendte tyske Rekord-Modeller, der er righoldigt repræsenteret, men ogsaa af Dekorationsmodeller er der et stort Udvalg. Af Litteratur er der ogsaa meget af Interesse for Modelflyvere.

F. N.-Forlaget aabner i Forbindelse med den kendte Modelbygger *Helge Nielsen* om kort Tid en Forretning med Modeller af saavel Svæveplaner som Baade og megen anden Fritidsbeskæftigelse under det betegnende Firmanavn FRITIDS-SPORTEN, og vi hilser med Glæde dette Tegn paa Initiativ, der forhaabentlig nu bidrager yderligere til at lette Adgangen til at komme i Besiddelse af de Materialer, Ungdommen ønsker at anskaffe til Brug for de forskellige Sportsinteresser.

FOR ANDEN GANG!

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI i Skjern har igen overtaget »Model Materiale«, Tarm, med Eneret til at forhandle Benzinmotoren RX og Motormodellen RXI, der har Thermalider som Prototype.

Hr. Sv. Herborg skriver:

»Angaaende SV-H1-Recordsvæveplanets Flyveegenskaber i Forbindelse med den tyske BABY mener jeg, at der er Forskel paa, om Modellen haandstartes fra en Høj eller den startes fra en »Bjergtop« paa 126 m som Pilebakken ved Tommerup. Da der ikke ret mange Steder her i Landet findes saa store Toppe, betyder det, at f. Eks. Flyvere, der bor i Vestjylland, ikke har nogle Chancer for at sætte Haandstartrekorderne i Vejret. Dertil er at sige, at der ingen Modelflyveklub er i Tommerup, og at de Rekorder, der er sat der, er sat af Medlemmer af O. M.-F., som har maattet cykle de 15 km til Tommerup. Derfor er der heller intet til Hinder for, at andre Klubber, der ikke har saadanne »Bjergtoppe« i Nærheden, at de kan arrangere lign. Ekspeditioner, som O. M.-F.s Til Landskonkurrencen i Pinselejren 1939, som sikkert holdes paa Pilebakken, faar alle lige Chance, og SV-H1 faar Lejlighed til at hævde sig overfor BABY.

FLYV

leveres i Abonnement 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 faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.

FLYV'S
Modelflyvekonkurrence.

Modelflyvekonkurrencen med Modellen FLYV 1 er nu i fuld Gang og har faaet stor Tilslutning fra alle Egne af Landet. Af de allerede indsendte Resultater fremgaar det, at FLYV 1 trods sin Lidenhed har fremragende Flyveegenskaber saa baade Begynderen og den mere erfarne Modelflyver vil faa Glæde af at flyve Modellen — og saa er der jo ogsaa de mange Uge- og Maanedspræmier at konkurrere om, saa det gælder om at indsende Kuponerne efter endt Flyvning.

Første Uges Præmie blev vundet af *Jørgen Holm Rasmussen*, Jernbanegade 5, Assens, med en Flyvetid paa 39 Sek.

Anden Uges Præmie blev vundet af *Kjeld Rasmussen*, V. Havnevej 14, Kalundborg.

Der er desuden indsendt Kuponer for Flyvninger fra 12. og 13. Marts, men da Konkurrencen først begyndte den 15. Marts, kan disse Kuponer ikke komme i Betragtning ved Bedømmelsen — prøv igen!

Regler for Deltagelse i FLYV'S
Modelflyvekonkurrence
med Modelsvæveplanet FLYV 1

Vi gentager Reglerne for Modelflyvekonkurrencen, som var trykt i FLYV Nr. 3, hvor ogsaa Tegning til Modelsvæveplanet FLYV 1 findes. Iøvrigt kan man faa saavel Byggesæt som færdigt Svæveplan, hvortil vi



KUPON for Deltagelse i FLYV'S Konkurrence med Modelsvæveplanet **FLYU 1**

Indsendes til FLYV'S Ekspedition, Vesterbrogade 60, København K.

Undertegnede Formand for Modelflyveklub
fuldmyndige Person bevidner herved at

Navn _____

Adresse _____

har fløjet Modellen **FLYU 1** i _____ Min. _____ Sek. - Distance _____ m

den _____

Dato

Vidne: _____

Navn _____

Adresse _____

I Tilfælde af at jeg vinder Ugepræmien, ønsker jeg: A - B - C (det ikke ønskede overstreges).
Kuponen indsendes i lukket konvolut, mrk.: Modelflyvekonkurrencen, Dagen efter at Flyvningen er foretaget.

henviser paa Bestillingsseddelen i Bladet.

1. Konkurrencen er *kun* aaben for Modeller af **FLYV 1**.
2. Resultaterne skal indsendes paa de i **FLYV's** Marts-Nummer eller de i Byggesættet værende Kuponer.
3. Resultaterne skal være attesterede *enten* af Formanden for en Modelflyveklub *eller* af en fuldmyndig Person, der har overværet og kontrolleret Flyvningen. Tiderne skal være kontrollerede, *enten med et Stop-Ur eller med to alm. Ure med Sekundviser*.
4. Kun Resultater af over 10 Sekunders Flyvning kan indsendes.
5. *Starten* kan være enten Haandstart eller Højstart, men den skal foregaa direkte fra Jorden.

UGEPRÆMIER

6. *Hver Uge* præmieres den længste Flyvetid med *een* af følgende Præmier efter eget Valg:
A: Dansk Flyvnings Historie.
B: Frank A. Swoffer: Lær at flyve.
C: 1 Aarsabonnement paa **FLYV**.

MAANEDSPRÆMIER

*Hver Maaned*s bedste Resultater efter de indsendte Kuponer præmieres med en *1. Præmie* og en *2. Præmie* bestaaende af et *Byggesæt* af anerkendt Konstruktion; der udsættes mange forskellige Typer.

Komplet Byggesæt til

Modelsvæveplanet **FLYU 1**

Pris Kr. 200

FLYV Nr. 3 med Tegning
og Byggevejledning til Bygning af

Modelsvæveplanet **FLYU 1**

Pris 35 Øre

HOVEDPRÆMIEN

Det bedste Resultat efter at Konkurrencen den 15. Juni er afsluttet, præmieres med et

Stop-Ur.

Af Præmielisten

over de udsatte 1. og 2. Præmier i de maanedlige Konkurrencer nævner vi:

W. 12. Fabrikat: Erik Willumsen.

W. 17. Fabrikat: Erik Willumsen.

F.J. 1. Fabrikat: Familie-Journalen.

F.J. 2. Fabrikat: Familie-Journalen.

Merkur. Fabrikat: Dansk Modelflyveindustri.

Gloria. Fabrikat: Dansk Modelflyveindustri.

S.V.H. 1. Fabrikat: Dansk Modelflyveindustri.

Desuden har »Modelmateriale« udsat 2 Byggesæt Rx1.

Ialt konkurreres der om 12 Byggesæt foruden de øvrige Præmier.

»FLYV 1«

Spændvidde..... 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt..... Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planisterne bøjede i V-Form

»SUPER W 12«

Spændvidde..... 97 cm
Planbelastning..... ca. 15 g/dm²

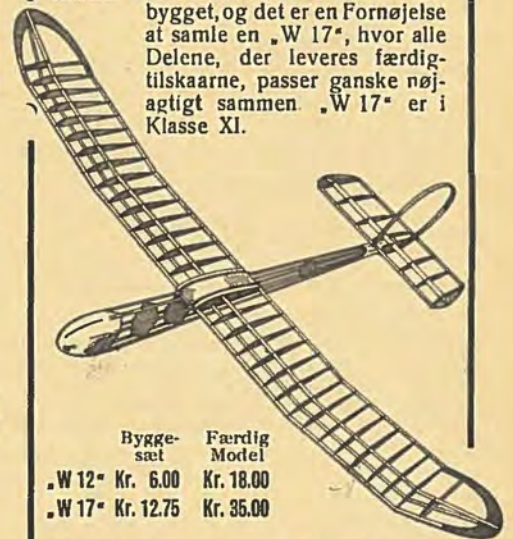
»SUPER W 12« er en Model i Klasse X. Byggesættet indeholder foruden Tegning i fuld Stør. en detaljeret Byggeanvisning og en Flyveinstruktion beregnet paa Begyndere. Den færdige Model kan ikke blive god, hvis ikke alle Delene er ganske nøjagtigt, som angivet paa den tilhørende Tegning, og da Byggesættene til »SUPER W 12«, ligesom »FLYV 1« og »W 17«, indeholder alle Delene færdig tilskaarne og udstandsede, kan Fremstillingen af Modellerne blive udført med et Maksimum af Nøjagtighed og i et Minimum af Tid. Flyveinstruktionen er beregnet paa Bygndere, saa de kan faa den nødvendige Undervisning og Træning, før de gaar i Gang med »W 17«.

»W 17«

klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
Planbelastning..... ca. 18 g/dm²

Den fulde Glæde af Flyvning med en Model faar man kun, naar den er velbygget, og det er en Fornøjelse at samle en »W 17«, hvor alle Delene, der leveres færdigtilskaarne, passer ganske nøjagtigt sammen. »W 17« er i Klasse XI.



	Byggesæt	Færdig Model
»W 12«	Kr. 6.00	Kr. 18.00
»W 17«	Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres komplet med overskuelig Tegning, udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næsekloeder, Lister o.l. er færdig tilskaarne Intet Værktøj er nødvendigt.

Forlang Prislister over »W« Materialer hos Deres Forhandler.

En Gros:

Erik Willumsen

5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

NYT FRA ALLE LANDE

PROGRAM FOR UDDANNELSE AF 20.000 SPORTSFLYVERE AARLIGT.

PRÆSIDENT ROOSEVELT har godkendt et fra de civile Luftfartsmyndigheder til Regeringen indsendt Program for Uddannelsen af 20.000 Sportsflyvere om Aaret, udtagne blandt samtlige U. S. A.'s Studenter, — og til de forberedende Arbejder er der bevilget 100.000 Dollars. Planen gaar ud paa, at Flyveruddannelsen skal finde Sted i Undervisningsperiodens 2det Semester. For at faa fastlagt en nøjagtig Plan for Uddannelsen, vil der i første Omgang blive uddannet 300 Studenter fra 12 forskellige Universiteter og Kollegier, der hver vil faa 50 Timers Flyveundervisning, som skønnes for værende tilstrækkeligt til Opnaaelse af det civile Privatflyvercertifikat. Elevernes Alder bliver mellem 18 og 25 Aar. Naar Programmet skal gennemføres i sin Helhed, regner man med i Løbet af eet Aar at kunne uddanne 20.000 Flyvere, udtagne blandt 1.200.000 Universitets-Universitets- og Kollegieelever. Denne Uddannelse vil komme til at koste 9¼ Millioner Dollars.

DEN ENGELSKE LUFTPOST.

EFTER at det engelske Postvæsen har besluttet at lade al Brevpost til de oversøiske Rigsdele besørge ad Luftvejen uden Ekstraporto, medfører de engelske Luftlinere hver Uge ca. 1 Million Breve fra England til oversøiske Bestemmelsessteder.

FOCKE-WULF »CONDOR« TIL FINLAND.

DET finske Luftfartselskab Aero OJY har købt 2 Stk. Focke-Wulf F. W. 200 »Condor« Trafikmaskiner med Pratt & Whitney-Hornett Motorer.

EN KRAFTIG ARMERET LET LUFTKRYDSER.

DEN nyeste Serie af Bristol Blenheim Bomber har en største Hastighed under vandret Flyvning paa 474 km/T og en Rækkevidde paa omtrent 3200 km, medførte fuld militær Last. Helt forude i Kroppen, hvorfra der er god Sigt til alle Sider, arbejder Bombarderen. Midtskibs er anbragt et Maskingeværtaarn, der kan sænkes ned under Kroppen. Der er endvidere Maskingeværstandplads øverst paa Kroppen. Maskinen er udstyret med to Bristol Mercury VIII luftkølede Motorer. Det britiske Royal Air Force er allerede i Besiddelse af flere Hundrede af denne Maskintype.



Bristol Blenheim Bomber.

HASTIGHEDSREKORD MED 2 TONS NYTTTELAST.



Flyverne Seibert og Heintz.

DEN 19. Marts blev der sat ny international Hastighedsrekord for Flyvning med 2000 kg Nyttelast, idet en Junkers Bombemaskine opnaaede at flyve 517 km/T. Flyvningen strakte sig over en Distance paa 500 km, der blev gentaget to Gange. Maskinen var en nykonstrueret Bombemaskine, som Junkers havde leveret til det tyske Luftvaaben, og den var udstyret med to Junkers Jumo 211 Motorer. Besætningen bestod af Flyveren, Ingeniør E. Seibert, og Ingeniør K. Heintz.

Den hidtidige Rekord var paa 474 km/T.

EEN TRAFIKFLYVEMASKINE OM DAGEN.

LOCKHEED Fabriken i Amerika har haft et travlt Aar i 1938, idet den har solgt for ikke mindre end 10 Mill. Dollars Flyvemateriel. Og saa vil indeværende Aar endda give langt mere at bestille. Man har for Tiden Bestillinger paa Flyvemaskiner til et samlet Beløb af 30 Mill. Dollar, der alle skal leveres i Løbet af 1939, og man regner med fra 1. April at skulle kunne fremstille een Trafikflyvemaskine pr. Arbejdsdag.

SEEFABRIKSKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskinsindustrien • Vätkänd kvalitet • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KÖBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885

FOKKER G.I

TOMOTORET DYKKEBOMBER

GARANTERET STØRSTE VANDRETTE

HASTIGHED:

MED BRISTOL „MERCURY“ VIII 475 km/t.

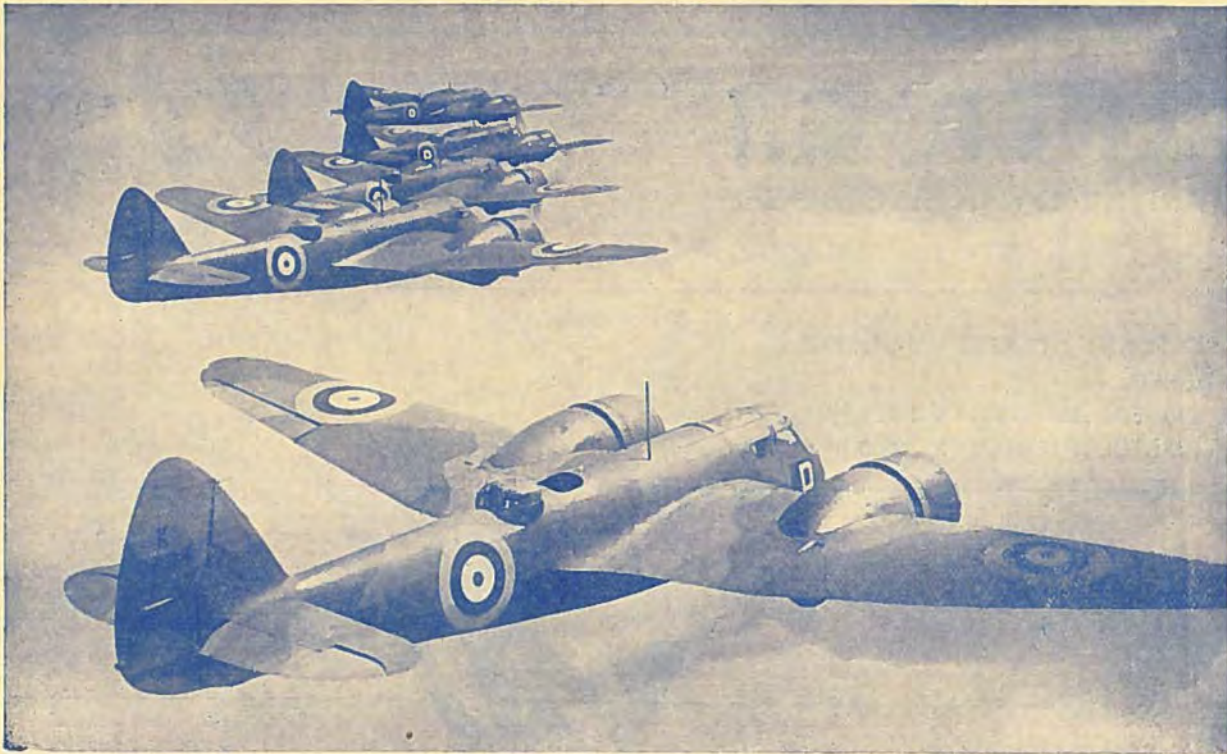
MED BRISTOL „PERSEUS“ X 485 km/t.



PAA GRUND AF LUFTBREMSENE
BLIVER DEN STØRSTE DYKKE-
HASTIGHED BEGRÆNSET TIL
480 km/t.



N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER
AMSTERDAM



*En Formation af „British Air Force“s
Blenheim Maskiner.*

- „BRISTOL“ Blenheim Bombmaskinen, der er udstyret med to „BRISTOL“ Mercury Motorer er uden Tvivl Nutidens mest ydedygtige Bombmaskine. „BLENHEIM“ er en hyperhurtig Maskine med stor Rækkevidde, usædvanlig Manøvreedygtighed og ypperlige Start- og Landingssegenskaber, der gør det muligt at anvende enhver almindelig Flyveplads uden at løbe nogen som helst Risiko.

„BRISTOL“ **BLENHEIM BOMBER**

“Bristol”

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND
REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED **A. B. C. HANSEN COMP.**, INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

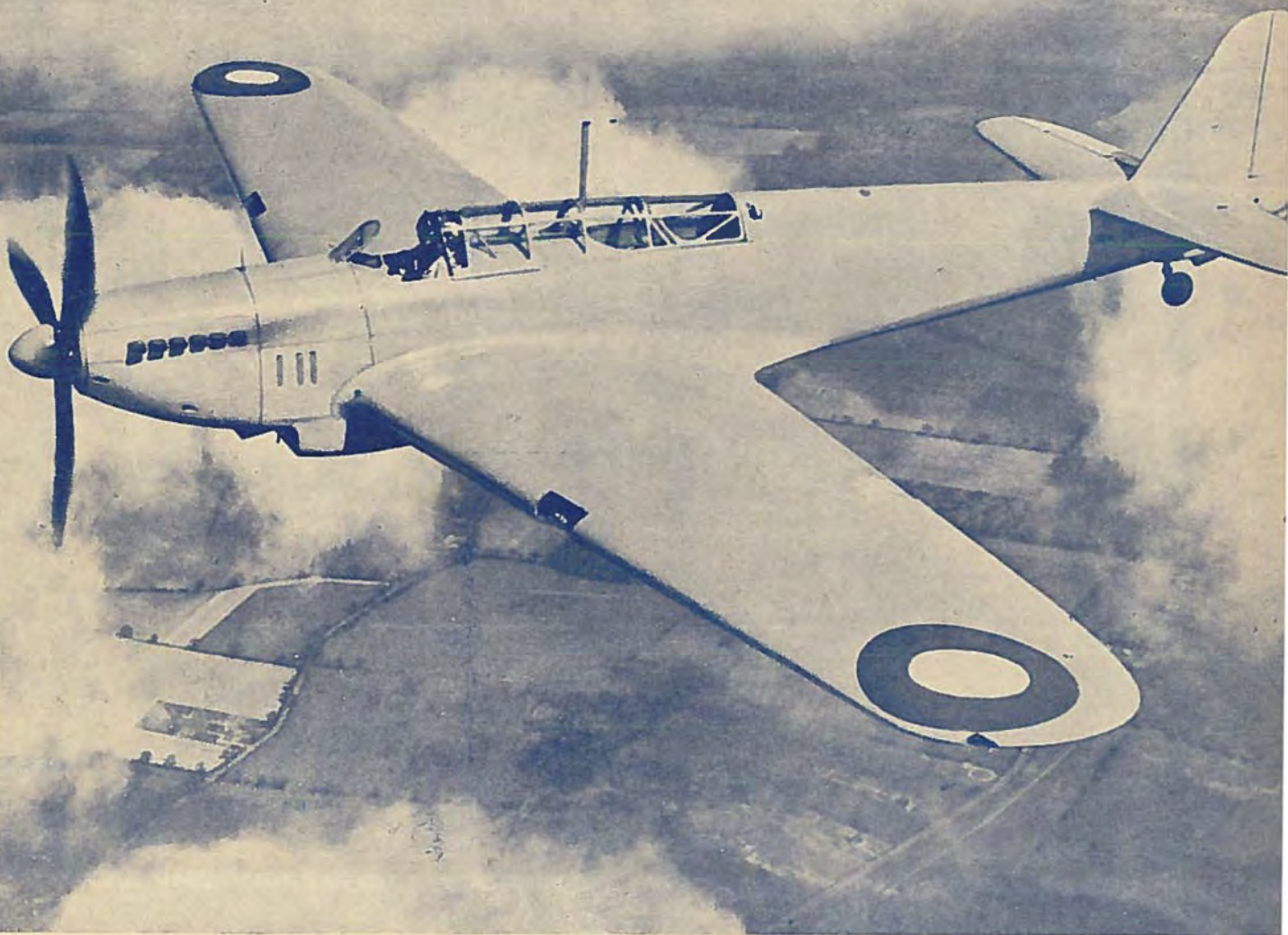
PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Fairey F

Nr. 5

1939 - 12. Aarg.

KØBENHAVNS LUFTHAVN

LØNSTRUP-LEJREN

**DANSK MODELFLYVER FORBUNDS
UDSTILLING**

DET ENGELSKE LUFTVAABEN

35 Ø

28 SIDE

FLY V

INTERNATIONAL HASTIGHEDS- REKORD!

DET GODE ARBEJDES TRIUMF

JUNKERS BOMBEMASKINE

MED

JUNKERS Flyvemotorer JUMO 211

OG

JUNKERS helautomatiske

STILBARE PROPELLER

har med en NYTTELAST paa
2000 kg sat international Hastig-
hedsrekord paa 517 km/T.

JUNKERS



JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G., DESSAU

ARADO AR 79

SKOLE- OG REJSEFLYVEMASKINE

Med en Langflyvning over Europa, Afrika, Asien og Australien, over mange Lande, over høje Bjærgkæder og store Have har Ar 79 igen vist sig at være en ideel Rejseflyvemaskine. Paa Turen tilbagelagde Maskinen den 6.300 km lange Strækning Bengasi (Libyen) – Gaya (Indien) paa to Nætter og en Dag uden Mellemlanding og satte derved Hastighedsrekord over 1.000 km og 2.000 km foruden international Længderecord i sin Klasse, og denne er anmeldt FAI til Godkendelse. Komfort, Driftsikkerhed, 10-11 Liters Benzinforbrug pr 100 km og høj Præstationsevne muliggjorde den planmæssige Gennemførelse af Turen rundt om den halve Jord. Disse Egenskaber gør Ar 79, selv under de største Paavirkninger, til et ideelt Befordringsmiddel for den private Mand: — hurtigt, bekvemt, paalideligt og økonomisk.

*) Anmeldt FAI til international Godkendelse

En Luftens Limousine • Elegant Kabine • Udmærket Sigt
• Stort Bagagerum • Indtrækkeligt Understel • Dob-
beltstyring • Anvendelig til Kunstflyvning • 105 HK Hirth
Motor HM 504 A 2 • Største Hastighed 230 km/T.



INTERNATIONAL
LÆNGDE
REKORD*

Prftn.
PULKOWSKI

Ltn.
JENETT

ARADO FLUGZEUGWERKE GMBH., BABELSBERG/BERLIN (TYSKLAND)

„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP DOPE

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

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

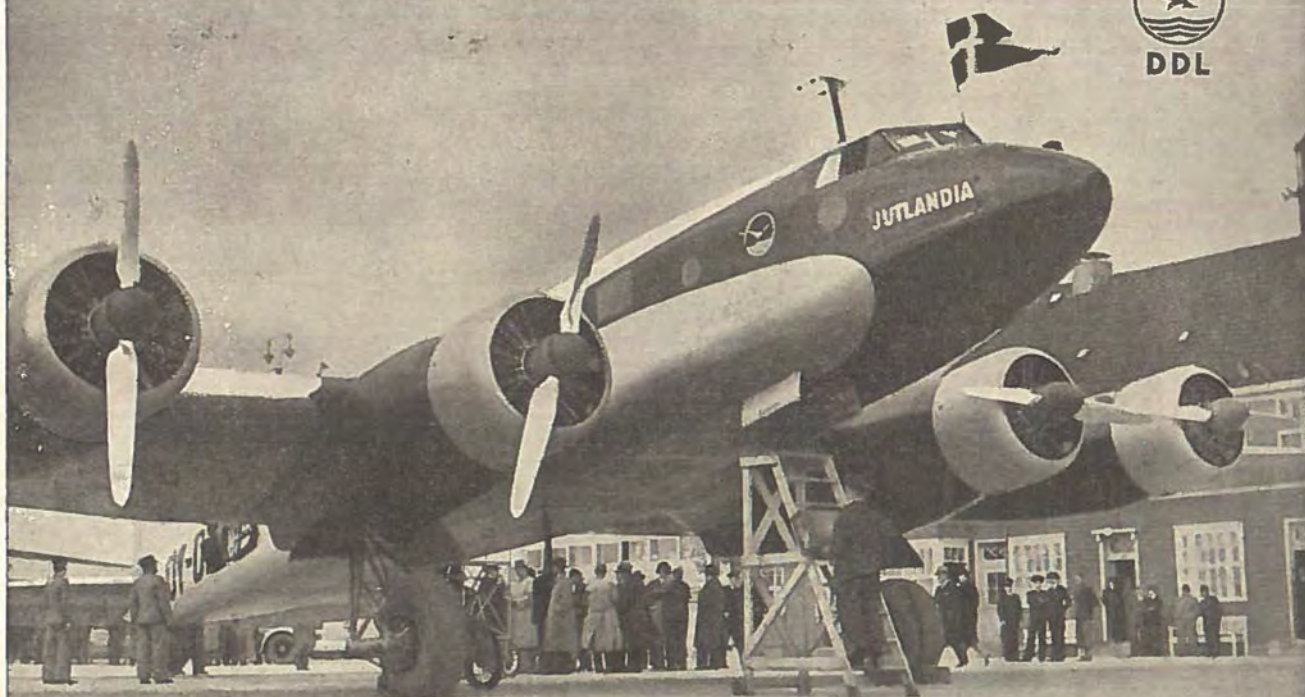
Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASIP

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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

DET OFFICIELLE ORGAN FOR

Nr. 5

Maj 1939

12. Aargang

Det
Kongelige
Danske



Aero-
nautiske
Selskab



DANSKE FLYVERE



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



I Redaktionen:
Kaptajn J. FOLTMANN
Kaptajn ERIK LÆRUM
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af «FLYV»s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

DEN NY HOVEDBYGNING PAA KØBENHAVNS LUFTHAVN

Af Direktøren for Luftfartsvæsenet,
Knud Gregersen.



Københavns Lufthavn, Kastrup.

DA den Administrations-og Ekspeditionsbygning, der nu staar for Nedrivning, blev taget i Brug i Apr. 1 1925, husker jeg, at jeg med nogen Bekymring spurgte mig selv, om der nu ogsaa kunde ventes en Trafik paa Havnen, der vilde kunne gøre det forsvareligt, at der af Staten var anvendt saa forholdsvis betydelige Beløb paa Havnens Anlæg. Udviklingen har gjort denne Bekymring til Skamme. Antallet af ankomne og afgaaede Luftfartøjer er steget fra 2.298 i 1925 til 15.446 i 1938, og samtidig er Passagerantallet, incl. Transitpassagerer, vokset fra 5.082 i 1925 til 65.178 i 1938. —

Opførelsen af den ny Hovedbygning er et Led i det Program for Modernisering af Lufthavnen, der blev lagt af Minister Fisker kort efter hans Tiltrædelse som Luftfartens Minister. De foregaaende Led i denne Modernisering var Opførelsen af Radiobaa-

ken samt Opførelsen af den ny 3. Hangar, der er af saa anseelige Dimensioner, at selv de største Maskiner, der trafikerer Havnen, kan rulle ind gennem dens Portaabning. Saa fulgte den ny Hovedbygning med tilhørende Terrænarbejder og Vejarbejder. Endnu staar tilbage af Programmet en Udvidelse af Betonfeltet ud mod Flyvepladsen samt en Udvidelse af Lufthavnen mod Vest ved Erhvervelse af et Areal paa ca. 40 ha langs Havnens Vestgrænse. Til disse Arbejder er de fornødne Bevillinger allerede til Raadighed.

Den ny Hovedbygning er opført af Arkitekt Vilhelm Lauritzen paa Grundlag af det Projekt, han i sin Tid indgav, og som ved Arkitektkonkurrencen vandt 1. Præmien.

For Konkurrencen var der af et af Ministeriet nedsat Udvalg udarbejdet et Program, hvori var præciseret de Krav, der af Brugerne: Luftfartssel-



Hallen med Ekspeditionsskranken.

skaberne og de forskellige Institutioner maatte stilles til en saadan Bygning.

I Bygningen, der er 110 m lang, 25 m dyb og 11,5 m høj, og ved hvis Anlæg der er taget Hensyn til eventuelle senere Udvidelser, findes som det centrale Led en Hal paa 735 m² til Ekspedition af Passagerer og Gods, endvidere Kontorer — ialt et Areal paa 1760 m² — til Brug for Luftfartsselskaberne, saavel vort eget som de fremmede, for Havneadministrationen, Flyveledelsen, Vejtjenesten, Radiotjenesten, for Postvæsenet, Toldvæsenet og Politiet. I Bygningens vestre Ende er der indrettet en Bolig for Portneren med tilhørende Vagtlokale, i den østre Ende findes Køkkenlokaliteter samt Ventesal og

Restaurant vendende ud imod Flyvepladsen. Til Restauranten hører 2 Terrasser, en foran Restaurationslokalet ud imod Flyvepladsen og en paa Taget over Restaurationslokalet. Der regnes med, at der ialt vil kunne serveres for 350 Gæster i Restauranten og paa Terrasserne.

Bygningen er udstyret med moderne tekniske Anlæg: Rørpost, automatisk Telefon, Højtaler, Opvarmning gennem Straalevarme (»Crittall-Systemet«) m. v.

I Forbindelse med Bygningen er der under Udførelse en Række Arbejder i Terrænet. Langs hele Bygningen og ca. 55 m ind paa Flyvepladsen bliver der tilvejebragt en Betonforplads til Brug ved Passagerernes Ind- og Udstigning af Maskinerne. Alle Tilkørselsveje til Bygningen bliver udvidet og istandsat, og Parkeringspladser til Busser og Automobiles tilvejebragt; den gamle Rohrbackske Hangar og Kantinebygningen ved »Krudthuset«, der virkede lidet pyntelige, fjernes, saaledes at Udsigten bliver fri ned til Stranden. Endelig bliver Luftfavnsvæjen paa hele Strækningen fra Amager Landevej udvidet og istandsat, og »Knækket« ved Maglebylillevej rettet ud. Den ledende Ingeniør ved disse Arbejder er Ingeniør Peschardt-Hansen fra Firmaet Bich & Krogboe.

Da den gamle Hovedbygning i April 1925 blev taget i Brug, var den — hvor underligt det end lyder nu

— en af de største Havnebygninger for civil Lufttrafik i Europa.

Naar den nye Hovedbygning og alle de ovenfor omtalte Terrænarbejder og Vejarbejder — antagelig omkring Midten af Maj Maaned dette Aar — er fuldført, vil Kastrup Lufthavn eller, som dens officielle Navn nu er, Københavns Lufthavn ved Kastrup, der indflyvningsmæssigt har en enestaaende gunstig Beliggenhed, være en af de største og bedst udstyrede Lufthavne i Europa, foruden at den, i hvert Fald efter min Mening, i sig selv og gennem sin Beliggenhed vil være en af de smukkeste. Luftfartens Folk vil vide den Minister Tak, som tog Initiativet til disse Arbejder, og som takket være Bevilningsmagtens Forstaaelse af Luftfartens Sag saa lykkeligt har faaet disse Arbejder gennemført.

Maa jeg til Orientering med Hensyn til Havnens Administration endnu kun tilføje, at medens Lufthavnen ved Aalborg og den offentlige Landingsplads ved Esbjerg ejes af henholdsvis Aalborg og Esbjerg Kommuner og administreres af disse, ejes Lufthavnen ved Kastrup, som det vil fremgaa af foranstaaende, af Staten og henhører under Ministeriet for offentlige Arbejder. Administrationen af Havnen er underlagt Direktøren for Luftfartsvæsenet og forestaas af Havnechefen, Hr. Leo Sørensen, der har været Havnens Leder fra dens Ibrugtagning i 1925, og som fra 1. April f. A. udnævntes til Havnechef.



Det smukke Trappeparti op til Administrationskontorerne.

Sportsflyvere.

Forbindelse søges med nogle Sportsflyvere, som kunne tænke sig at blive Parthavere i en ny Sportsmaskine. Alle Oplysninger faas igennem Billet mrk. »Sportsmaskine«, FLYV's Kontor, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Mobilt Natlandingsanlæg til Marinens Flyvevæsen

SELV om der allerede nu i de fleste af Marinens Luftfartøjer findes indbygget Projektører til Brug under Landing i Mørke, har man alligevel, ligesom Udviklingen er gaaet inden for den civile Luftfart, ment det nødvendigt under Mørkeflyvning ogsaa at sikre en effektiv Oplysning af hele det Omraade, hvori Landing skal foretages, ved Hjælp af store Lyskastere.

Medens saadanne Lyskastere paa civile Lufthavne ofte er fast opstillet paa lave Taarne i Havnens Omkreds, er det Belysningsanlæg, Søværnet nu har anskaffet til Brug i Forbindelse med Jagerflotillen, opbygget paa Lastvognschassis. Anlægget bestaar af to omtrent ens Enheder, hvor selve Lyskasteren er Magen til de, der benyttes paa Lufthavnene i Kastrup og ved Aalborg. Lastvognschassiset tjener dels til Transport af Anlægget fra den ene Landingsplads i Terrainet til den anden eller til Flyveplads og dels til Frembringelse af den nødvendige Energi til Lyskasteren, idet der paa Lastvognene er opbygget en Dynamo, der ved et specielt Gear paa Gearkassen kan tilkobles Vognens Motor.

Selve Lyskasteren er anbragt, saa den kan hejses op og ned ad elektrisk Vej. I den øverste Stilling er Lyspunktet hævet 4 Meter over Landingsarealet og muliggør herved tilstrækkelig Belysning, selv i de Omraader af Landingsfeltet, der ligger fjernest fra Lyskasteren.

Med Lyskasteren i nederste Stilling — Kørestillingen — har man bestræbt sig for at gøre Anlægget saa lavt som muligt af Hensyn til Vognens Køreegenskaber, Garageforhold m. m.

Lyskasteren kan drejes i Forhold til Vognen, saa man let kan dreje Lyset lige op mod Vinden, uden at være nødt til at flytte Vognen, hvis Vinden ændrer sin Retning lidt.

Ligeledes kan Lyskasteren kippes og kantes lidt, saa man let og hurtigt kan indstille Belysningen rigtigt, selv naar Vognen staar og hælder lidt.

I Lyskasteren findes to Stk. elektriske Glødelamper, der hver er paa 5000 Watt. Lyset bliver ved Hjælp af Spejle og specielle Linser spredt ud i et vifteformigt Straalebundt, der spænder over ca. 80 Gr. i vandret Plan og over kun ca. 1 Gr. i lodret



Marinens Flyvevæsens mobile Natlandingsanlæg. Lyskasteren kan hæves ad elektrisk Vej indtil 4 m over Landingsarealet.

Retning. Dette Lysbundt straalers ud omtrent parallelt med Landingsarealet, pegende skraat ned mod dette, saa Lyset rammer Jorden og belyser denne i et Omraade, der ligger mellem 300 m og 800 m fra Vognen. I dette Omraade skal Landingen foretages, og Belysningsintensiteten er her mellem 15 og 3 Lux i klart Vejr. (1 Lux er den Belysningsintensitet, et alm. Julelys giver paa en Flade, der er 1 m fra Lyset). For at opnaa denne Belysning, maa Lysstyrken være meget stor, 2,2 Millioner Lys i Kærnestraalen. Man kan i Almindelighed klare sig med 1 Lyskaster, men hvis Landingsarealet er ujævnt, f. Eks. bølgende, vil det være en meget stor Fordel at have begge Lyskasterne til Raadighed, da man herved ofte kan undgaa, at der paa Landingsarealet er store Dele (Sænkninger), der ligger i Skygge og derfor uoplyste hen. Ved Opstillingen af Vognene, maa man blot altid sørge for, at Flyveren under Landingen aldrig kan komme til at faa nogen af Lysstraalene ind foran fra Tværs, hvilket vil kunne blænde ham. —

De anvendte Chassis er OPEL BLITZ med Tvillingebaghjul.

I Vognene er der desuden lavet Plads til forskelligt Hjælpemateriale til Brug paa forskellige Landings-

pladser i Terrainet. Der er saaledes i hver Vogn foruden Reserve Glødelamper til Lyskasteren Plads til 10 Stk. Flagermus-Lanterner til Afmærkning af Forhindringer, Pladsbegrænsning o. l., og den ene Vogn er udstyret med en Skyhøjdemåler. I denne Vogn er der ogsaa anbragt en lille Benzinmotor, der trækker en Ladedyamo, som via en Ladetavle kan benyttes til Opladning af Akkumulatorer fra de Luftfartøjer, der er stationeret paa samme Plads som Lyskastervognen.

Da disse Vogne her i Modsætning til alm. Lastevogne altid er »læsedede«, er der paa Undersiden af Chassiesrammen fast anbragt 4 Stk. Dunkrafter, der let og hurtigt kan løfte Vognen, saa denne, naar den ikke er i Brug, kan aflastes i Fjederne.

Begge Anlæg er malet i de sædvanlige Camouflagefarver.

Med Anskaffelsen af disse to Natlandingsanlæg, maa det antages Effektiviteten af Marinens Jagerflotille er blevet forøget væsentligt.

Anlæggene er bygget af SIEMENS ELEKTRICITETS A/S, København, efter Specifikation, og Størsteparten af Arbejdet er dansk.

Anskaffelsessummen for begge Anlæg tilsammen har ligget omkring 100.000 Kroner.

Maaling af store Flyvehastigheder

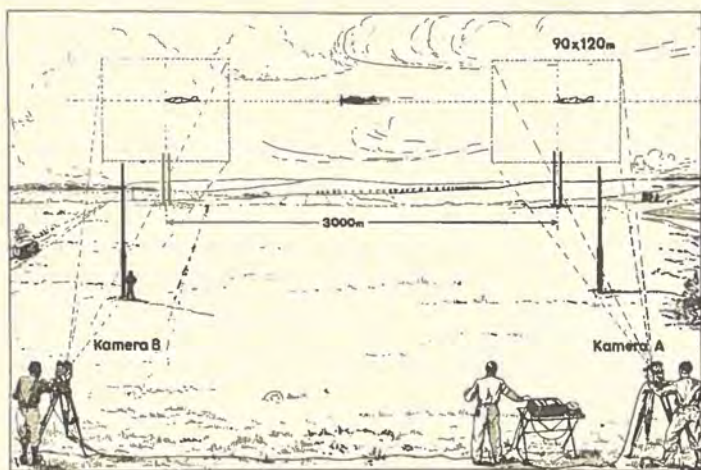
Ny Verdensrekord

Den tyske Luftkaptajn *Dieterle* har sat ny Verdensrekord i Hastighedsflyvning, idet han med en Heinkel Landflyvemaskine, over en Bane paa 3 km, har opnaaet en Hastighed paa 746,66 km/T.

Med hvilken Nøjagtighed kan man bestemme denne fantastiske Hastig-

bragt to lige høje Stænger saaledes, at der fremkom et Rektangel paa 3000 × 200 m (se Fig. 1). I Forlængelse af Rektanglets korte Sider blev der, 50 m fra de forreste Maalstænger, opstillet to Askania-Højfrekvens-Filmsapparater med Motortræk. Stængerne i hver af Rektanglets Endeflader

stod en Operatør, som telefonisk fik Meddelelse om, hvor langt Flyvemaskinen befandt sig fra Maallinien, og naar den var 500 m derfra, blev det første Filmsapparat sat i Gang med en Hastighed, svarende til 50 Billeder pr. Sekund. I samme Øjeblik Flyvemaskinen kom ind i Billedfeltet ud-



Svingningskriver og Kronometer.

Fig. 1.

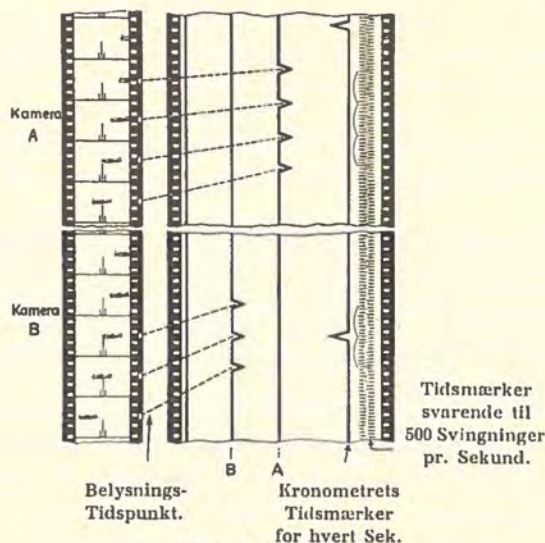


Fig. 2.

hed? Da Rekordstrækningen gennemflyves paa knap 15 Sekunder, drejer det sig om at kunne maale Flyvetiden i Hundredele og aller helst i Tusindedele af Sekunder. Dertil kommer, at Fremgangsmaaden ved Maalingen skal opfylde FAI's Bestemmelser, hvis man vil have, at Resultatet skal opnaa international Anerkendelse, og det lægger et stort Ansvar over paa den, der skal fremstille Maaleinstrumenterne.

I det store Hele foretages Maalingen paa den Maade, at Flyvemaskinens Passage mellem to Maalelinier optages paa Film, og Vanskeligheden ligger i at bestemme Flyvetiden paa en Brøkdels af en Hundredels Sekunds Nøjagtighed. Med *Askania*-Rekord-Maalestation er det lykkedes at maale Flyvetiden med 1/1000 Sekunds Nøjagtighed.

Banen, der skulde gennemflyves, var angivet ved to 10 m høje Maalestænger, anbragt 3 km fra hinanden. Vinkelret paa denne Bane og 200 m ud fra hver af Maalstængerne var an-

dannede paa denne Maade en Slags Kærv og Sigtekorn, hen over hvilke Filmsoptagelsesapparaterne blev indstillet, og Indstillingen blev foretaget saaledes, at Filmen dækkede et Billedfelt over de bageste Maalstænger paa 90 × 120 m. Paa den Maade vilde man paa hvert Filmbillede kunne se den forreste Maalstang midt imellem de to bageste Maalstænger (se Fig. 2) samt Flyvemaskinens Stilling i Forhold dertil. Optagelsesapparaterne var yderligere forbundet med en Svingningsskriver og et Kronometer.

I Overensstemmelse med de internationale Bestemmelser maa Maskinen ikke flyve i større Højde end 75 m. Forinden forreste Maallinie passeres, skal Maskinen have gennemfløjet en Strækning paa 500 m (i 75 m's Højde), og i Svingene maa der ikke naas større Højde end 400 m. Den 3 km lange Bane skal gennemflyves to Gange i hver Retning, og Gennemsnitsværdien af de fire Maalinger giver det endelige Resultat.

Ved hver af de to Filmsapparater

løste Operatøren, ved Hjælp af en Haandkontakt, et Blinktegn i Filmsapparatet, saaledes at der ud fra hver Optagelse paa Filmstrimlen fremkom et Belysningspunkt (se Fig. 2). Paa tilsvarende Maade blev der paa Svingningsmaalerens Registreringsstrimmel afsat et Mærke, og hvert af disse Mærker kom saaledes til at svare til hver sit Billede paa Filmsstrimlen.

For at kunne bestemme Tidspunktet for det enkelte Billedes Optagelse, blev det saakaldte Lyspunkt sammenlignet med de tilsvarende Udslag paa Svingningsmaalerens stadigt løbende Strimmel. Paa denne blev der afsat et Mærke for hvert Sekund og samtidigt aftegnedes paa Svingningsmaalerens Skrivestrimmel en fortsat Række af Svingninger svarende til 500 Perioder i Sekundet (se Fig. 2). Medens Kronometeret afsætter et Mærke paa Strimlen for hvert Sekund, kan man ved Hjælp af Bøgeliniens 500 Svingningsperioder pr. Sekund foretage Tidsmaalinger paa 1/1000 Sekund. Paa denne Maade op-

LÆS

hvad Luftfartsingenøren har skrevet om
Flyvehaandbogen 1939

*Det har glædet mig at gennemlæse
deres Haandbog, der fremtræder som
en udmærket Vejleder for Flyver, Flyve-
tekniker og enhver, der ønsker at lære
sig det Flyvning. Jeg kan anbefale
dette Værk til hver enkelt, der beskæftige
sig med Motorflyvning, Svæveflyvning
og Modelflyvning.*

*F. Ornbøghed
E. Skildsen
Staten Luftfartskole*

Se Bogen hos Deres Boghandler

Pris Kr. 2.00

CHR. ERICHSENS FORLAG

Frank A. Swoffer:

LÆR AT FLYVE

En praktisk Lærebog i
Flyvningens Teori skrevet
i en hurtig og letfattelig
Form. — 39 forklarende
Illustrationer giver Bogen
yderligere Interesse for Fly-
vere og flyveinteresserede.
145 Sider.

Kr. 3.50



fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN



VESTERBROGADE 60 ME22

TELEFON 13404 · GIRO 23824

naas en Nøjagtighed i Udmaalingen, der er langt større end den internationalt foreskrevne Nøjagtighed paa 1/1000 Sekund.

Efter at Flyvemaskinen havde passeret det første Billedfelt, blev Filmsapparatet A stoppet, og nogle faa Sekunder senere — inden Maskinen var kommet 500 foran Maalbanens andet Billedfelt — blev Filmsapparat B sat i Gang.

Ved den endelige Udregning af Flyvehastigheden blev Tidsmærkerne paa Svingningsskriverens Strimmel sammenlignet med de to Filmsapparaters Strimler. Derefter udsøgte de Billeder, hvor Flyvemaskinen befandt sig i samme Stilling i Forhold til de to Maallinier, og Tiden bestemtes efter Kronometerets Tidsmærker paa Svingningsskriverens Strimmel. De fulde Sekunder var let at aflæse, og Antallet af Tusindedele Sekunder blev talt op efter den paa Svingningsskriverens Strimmel aftegnede Bølgelinie. Paa den Maade blev det det muligt at bestemme Gennemflyvningshastigheden af den 3 km lange Bane til 14.464 Sekunder, der igen svarer til en Timehastighed paa 746,66 Kilometer.

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

D. K. D. A. S.'s BESTYRELSE

S ELSKABETS Bestyrelse har efter Generalforsamlingen den 27.—3.—1939 konstitueret sig saaledes:

Direktør N. K. Nielsen, Formand.
Ingeniør M. P. Eskildsen, Næstformand.

Direktør C. Thielst, Kasserer.
Obljnt. H. L. V. Bjarkov.
Direktør K. Lybye.
Havnedirektør W. Laub.
Kaptajn H. Heinrich Nielsen.
Kaptajnløjtnant Erik Rasmussen.
Grosserer Henning Schrøder.
Ingeniør L. Prytz.
Kaptajn E. K. S. Lærum, Sekretær.

Der er nedsat følgende Udvalg:

1. Forretnings- og Foredragsudvalget: Formand, Næstform., Kasserer, Havnedirektør W. Laub og Sekretæren.
2. Redaktionsudvalget: Ing. M. P. Eskildsen, Ing. L. Prytz, Ljnt. Fritz Rasmussen, Kaptajn E. K. S. Lærum.

3. Sportsudvalget: Kaptajnløjnt. Erik Rasmussen, Direktør C. Thielst, Ing. L. Prytz, Kaptajn E. K. S. Lærum.

4. Udvalg til Udarbejdelse af »Danish Air-Pilot«: Kaptajnløjtnant Erik Rasmussen, Ing. L. Prytz, Kaptajnløjtnant S. A. Dalbro.

* *

FLYV

leveres i Abonnement 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 faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.

BRUG



SHELL
AVIATION BENZIN
AEROSHELL
SMØREOLIE

FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

HELLESENS
TØR-ELEMENT

★
kendt
som
ældst
og
bedst
★



★
50
Aars
teknisk Forskn.
og
praktisk Erfaring
★

Agents

Amsterdam	Paris	Manilla	Cape Town	Sierra Leone	Porto Alegre
Antwerpen	Reval	Nicosia	Osabianca	Somaliiland	Porto Rico
Athen	Reykjavik	Penang	Dahomey	Tanganyika	Port of Spain
Barcelona	Riga	Bangkok	Dersessiam	Togoland	Punta Arenas
Bern	Rom	Durban	Durban	Rio de Janeiro	Rosario
Bilbao	Rotterdam	Forasido Foo	Forasido Foo	Salvador	Santo Domingo
Bryssel	Russchuk	Gambia	Gambia	Sao Paulo	Valparaiso
Bukarest	Stockholm	Guldkysten	Guldkysten	Venezuela	Venezuela
Genf	Valetta	Johannesburg	Johannesburg		
Ghent	Warsawa	Kamerun	Kamerun		
Helingsfors	Wien	Liberia	Liberia		
Konstantinopel	Zagreb	Mellila	Mellila		
Kowno		Paraguay	Paraguay		
Libau	Bangkok	Peru	Peru		
Lige	Batavia	Port Elizabeth	Port Elizabeth		
Lissabon	Beirut				
London	Bombay				
Luzern	Calcutta				
Luxembourg	Canton				
Clausen	Colombo				
Madrid	Hambro				
Oporto	Hongkong				
Oslø	Karschl				

Agents

Manilla	Cape Town	Sierra Leone	Porto Alegre
Nicosia	Osabianca	Somaliiland	Porto Rico
Penang	Dahomey	Tanganyika	Port of Spain
Bangkok	Dersessiam	Togoland	Punta Arenas
Durban	Durban	Rio de Janeiro	Rosario
Forasido Foo	Forasido Foo	Salvador	Santo Domingo
Gambia	Gambia	Sao Paulo	Valparaiso
Guldkysten	Guldkysten	Venezuela	Venezuela
Johannesburg	Johannesburg		
Kamerun	Kamerun		
Liberia	Liberia		
Mellila	Mellila		
Paraguay	Paraguay		
Peru	Peru		
Port Elizabeth	Port Elizabeth		

FLYVEULYKKEN VED RANDERS D. 10. APRIL

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI skulde den 10. April have indviet sin nye Fabrik i Aalborg, og mange Gæster, deriblandt Trafikministeren, var ventet til Indvielsen. Desværre maatte al Indvielseshøjtidelighed aflyses, fordi der nogle faa Timer forinden skete en sørgelig Flyveulykke, der kostede to Menneskeliv. Selskabets Formand, Landsretssagfører Steen G. Krenchel var undervejs fra Esbjerg med Aalborg som Maal, flyvende i en K-ZII med den tidligere Militærflyver Harry Jensen som Fører. Undervejs mødte de meget stærk Taage, og det maa antages, at det har været Førerens Hensigt at ville lande paa en Mark i Nærheden af Hvidsted Kro Nord for Randers. Maskinen blev set flyvende i ganske lav Højde over det paagældende Sted; Understellet ramte Telefontraadene langt med Landevejen, og i samme Øjeblik styrtede Maskinen til Jorden og havarede totalt. Begge ombordværende dræbtes paa Stedet.

Da det sørgelige Budskab naaede Aalborg, aflystes straks den planlagte Indvielseshøjtidelighed.

Landsretssagfører Steen G. Krenchel blev 35 Aar. Han var Søn af den tidligere Overregistrator ved Aktieselskabsregistret, og havde allerede i en ung Alder faaet oparbejdet sig en betydelig Sagførerforretning.

Steen G. Krenchel var en ny Mand indenfor Luftfarten. Da Ingeniør Gunnar Larsen blev Formand for Det Danske Luftfartselskab, blev Landsretssagfører Krenchel hans betroede Hjælper og Tillidsmand i alle Luftfartssager. Da Kramme og Zeuthens Flyvemaskinefabrik omdannedes til Skandinavisk Aero Industri A/S, blev Steen G. Krenchel dets Formand, og for et halvt Aars Tid siden blev han udnævnt til Bestyrelsens Komiteerede i Det Danske Luftfartselskab. Han var overordentlig interesseret i alle Sager vedrørende Flyvning og Lufttrafik, og hans store Forhand-

lingsdygtighed og Kendskab til Handel og Industri gjorde ham særlig egnet til de forskellige Tillidsposter, han var sat til at varetage. Hans Interesse for Flyvningen bevirkede, at han lod sig uddanne til Sportsflyver, og forrige Sommer fik han det eftertragtede Flyvercertifikat.

Maskinens Fører, Flyveren Harry Jensen, var 32 Aar gammel. For nogle Aar siden var han en kendt Motorsportsmand, men gik derefter over til Flyvesporten sammen med en anden kendt Motorsportsmand, Helge Jensen. Senere kom han til Hærens Flyvertropper, blev uddannet til Militærflyver og var inden sin Hjemsendelse tjenstgørende ved Jagereskadrillen. Han havde i nogle Maaneder arbejdet som Indflyver hos Skandinavisk Aero Industri, og fra 1. April var han ansat som Flyvelærer i Aalborg. Han karakteriseres af alle sine Overordnede som en dygtig Flyver, der med stor Interesse og Alvor gik op i sin Flyvergerning.

Ære være dises to Mænds Minde.

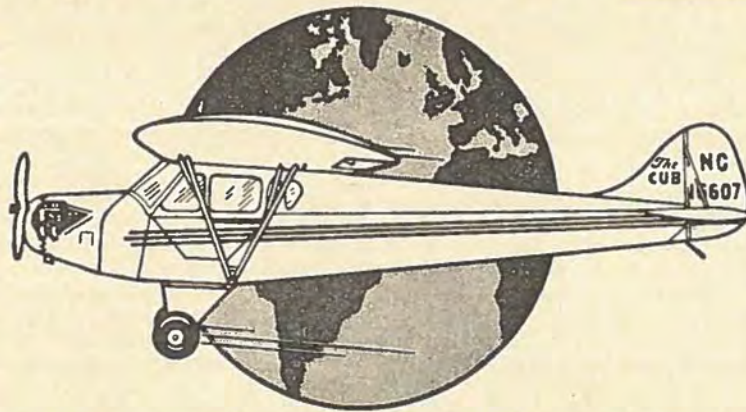
»Cub« Flyvemaskiner Bygget i Danmark

TYPER OG PRISER:

Lukket 2-Sædet Kabine, dobbelt Styring, Bagagerum m. m., komplet, klar til Indregistrering:

CUB TRAINER . . Kr. 8750.-
CUB SPORT 40. - 9950.-
CUB SPORT 50. - 11500.-

Forlang Katalog.



LÆR AT FLYVE

sikkert og billigt paa Cub-Fabrikens Flyveskole i Lundtofte eller hos en af Forhandlerne.

ELEVER MODTAGES
Forlang Prospekt.

Ved Køb af Flyvemaskine
glves gratis Instruktion.

Alle kan hurtigt lære at flyve „Cub“. — Verdens sikreste og mest populære Aeroplan.
Billigere i Drift end et Automobil.

Autoriserede Forhandlere og CUB Flyveskoler:

Skandinavisk Motor Co. A/S, Odense, Telefon 3546.
Magnus Christiansen, Aalborg, Telefon 6522.

Him-Jensen, Kastrup Lufthavn, Telefon Kastrup 1010.
Aage Heidemann, Aarhus, Telefon 3715 og 3775.

Se »Cub« udstillet i Lyngby Automobil Central ved Lyngby Hotel.

Cub Aircraft Co. Ltd., Copenhagen.

Fabrik og Flyveskole:
Lundtofte pr. Lyngby. - Telefon: Hjortekær 135.

Hovedkontor:
Sundkrogsgade 3, København Ø. - Tlf.: C. 9993.

A/S FLYVEMATERIEL

— AF 21. APRIL 1938 —

Datterselskab af Det Danske Luftfartselskab A/s

SALG af Luftfartøjer og al Slags
Tilbehør til Luftfartøjer

REPRÆSENTANT for flere førende
udenlandske Flyvemaskinfirmaer

ADRESSE: KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP

Telefon: Kastrup 1099 Telegram-Adresse: Airtrade

Luftfartsingeniøren

FRA den 1. Maj i Aar er Ingeniør M. P. Eskildsen ansat som Luftfartsingeniør ved Statens Luftfartsvæsen, idet han vil fungere som Chef for Luftfartstilsynet.

Det er ikke nyt og fremmed Arbejde, Ingeniør Eskildsen gaar ind til,



Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

idet han har gjort Tjeneste ved — for ikke at sige ledet — Statens Luftfartstilsyn, siden dette blev oprettet i 1926. Ingeniør Eskildsen er derfor særdeles velkendt af alle indenfor den civile Flyvning i Danmark — og et godt Stykke ud i Udlandet med. Som en utrættelig Forkæmper for Flyvningens Sikkerhed har han skaffet sig mange Venner blandt Flyvningens Udøvere og hans Autoritet er æret og respekteret af alle han er kommet i Forbindelse med.

Det nye ved Ingeniør Eskildsens Ansættelse er imidlertid, at han samtidig fratræder sin mangeaarige Tjeneste ved Marinens Flyvevæsen, hvorfra han afgaar som Ingeniør af 1. Grad i Søværnet. Den civile Flyvning i Danmark er nu udviklet saa meget, at den vil kræve sin Mand helt og holdent.

*

Ingeniør Eskildsen er født i 1882 og kom ind i Marinen i 1899. Han blev udnævnt til Marineingeniør i 1910 og tiltraadte i 1918 Tjeneste ved Marinens Flyvevæsen, hvor han nu i

21 Aar har ydet en uvurderlig Indsats ikke alene for Marineflyvningens Sikkerhed, men ved Opbygning af den tekniske Organisation paa en saglig Basis og et forsvarligt økonomisk Grundlag. Ingeniør Eskildsen er Ridder af Dannebrog, Dbmd., og har Holmens Hæderstegn for god Tjeneste ved Søværnet.

Ingeniør Eskildsens Energi og Arbejdsevne rækker dog videre endnu. Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab har han ogsaa viet sine Kræfter og Interesse. Bortset fra en kortere Afbrydelse har han siden 1923 siddet i Selskabets Bestyrelse, hvor han har ydet en stor og positiv Indsats. Ingeniør Eskildsen har bl. a. været Formand for »Flyv«s Redaktionsudvalg, siden Bladet blev startet i 1926.

Hvis nogen mener, at Ingeniør Eskildsen ikke er flyvebejstret — saa passer det paa en Prik. Naar Flyvningens Sikkerhed og Flyvernes Ve og Vel hviler som et tungt Ansvar paa en, saa lader man sig ikke begejstre og lader ikke Følelserne løbe af med en. Men Flyvningens Sag og videre Udvikling er Ingeniør Eskildsens Hjertebarn — ja hele hans Liv. Dansk Flyvning er vokset op under Ingeniør Eskildsens Aarvaagenhed, og Statens Luftfartsvæsen kunde ikke faa nogen bedre Mand til at varetage Hvervet indenfor Civilflyvningen her i Landet.

L. Prytz.

Luftfarts- og Luftværnsudstilling i Odense.

I Dagene fra den 28. April til 7. Maj afholdes en kombineret Luftfarts- og Luftværnsudstilling i Fyens Forum, den største Udstillingshal udenfor København. Statsministeren er Protektor for Udstillingen, i hvis Ærespræsidium bl. a. sidder Trafikminister Fisker, Indenrigsminister Dalsgaard, Generaløjntant E. With, Viceadmiral Rechner, Stiftamtmand Neumann, Direktøren for Luftfartsvæsenet K. Gregersen, Direktør I. C. Ellehammer, Formanden for Aeronautisk Selskab Direktør N. K. Nielsen og Formanden for Danske Flyvere, Oberstløjtnant Tage Andersen.

I den meget omfattende og retrospektive Flyveudstilling ses bl. a. Ellehammers første Flyvemotorer, hvis Konstruktioner var langt forud for deres Tid, endvidere en Række Modeller af Ellehammers første Flyvemaskiner; Det Danske Luftfartselskab og alle paa Danmark trafikerende udenlandske Luftfartselskaber har hver deres egen Stand.

Luftfartsvæsenet er fyldigt repræsenteret, dels med Modeller fra Københavns Lufthavn, og dels med meteorologiske Instrumenter m. m. og en komplet Pejlestation fra Flyvevejrtjenesten og fra Flyveradiotjenesten. Geodætisk Institut viser gennem vældige Kort og Fotografier det storlaede Luftopmaalingarbejde paa Grønland, og Skandinavisk Aero Industri og Cub Aircraft udstiller deres smukke Sportsflyvemaskiner. Ophængt i Loftet ses nogle af danske Svæveflyveres Svæveplaner, og Dansk Modelflyver Forbund er repræsenteret ved et meget stort Antal meget smukt udførte Modeller.

Codan
Gummistøvler

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

**

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smøreolier:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Dieselolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

INTAVA

TELEGRAMADR.:
INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Det engelske Luft

Fra officiel engelsk Side har „FLYV“ modtaget følgende Oplysninger om Styrken og Beredskabet af det engelske Luftvaaben.

DEn 1. April i Aar kunde det engelske Royal Air Force fejre sin 21-aarige Fødselsdag, og i det forløbne Tidsrum er der sket en vældig teknisk og organisatorisk Udvikling. Krigstidens mere tilfældige Fremstilling af Flyvemateriel er blevet afløst af de mest videnskabelige Former for Bygning af Flyvemaskiner i stor Stil, og selve Materiellets Ydeevne er blevet tredoblet. Hastigheden f. Eks. er steget fra 160 km/T i 1918 til over 500 km/T, og moderne engelske Bombemaskiner kan transportere deres enorme Bombemængder over Distancer paa flere tusinde Kilometer.

Industriens Produktionsevne.

Det, der betyder aller mest for den britiske Luftstyrke af i Dag, er de store industrielle Hjælpekilder, der forefindes, idet Industrivirksomheder udenfor de egentlige Flyvemaskine- og Motorfabriker, tager Del i Produktionen af Flyvemateriel. Hertil kommer yderligere de mange nyoprettede Fabriker og Udvidelser af bestaaende Fabriker, der alt i alt muliggør en forøget Levering af Flyve- og Motormateriel.

De britiske Rigsdele hjælper ogsaa til hermed. I Canada er man i fuld Gang med Bygningen af *Handley Page Hampden* tomotorede, langtrækkende Bombemaskiner, og de vil ved Afleveringen til Royal Air Force i England blive fløjet tværs over Nordatlanten. I Australien har en officiel engelsk Kommission truffet Foranstaltninger til en meget betydelig Udvidelse af den australske Flyvemaskineindustri Virksomhed. Alt i alt er de maanedlige Leverancer blevet mere end firedoblet i Sammenligning med Begyndelsen af forrige Aar, men endnu er man ikke naaet helt op paa Toppen.

De hypermoderne Flyvemaskintyper, som i stort Antal bliver leveret fra de engelske Fabriker, vidner om den høje tekniske Standard, og den engelske Luftfartsminister, Sir *Kingsley Wood*, hævder, at Landet er i Besiddelse af Verdens bedste Jagere og Bombemaskiner.

Hundreder af *Hawker Hurricane* og *Supermarine Spitfire*, begge ud-

styret med 8 Maskingeværer, er nu i Brug ved de Eskadriller, der hører til Hjemmeforsvaret. Det er meget hurtige Maskintyper, der kan flyve over 500 km/T, og de har under Øvelser i Luftkamp præsteret at dykke til Hastigheder paa mere end 800 km/T. Et nyt Luftvaaben har man faaet i *Boulton og Paul Defiant*, et tosædet Jager-Monoplan, der er meget kraftigt bevæbnet, og som, i Lighed med *Spitfire*, anses for den hurtigste Krigsmaskine i Verden i sin Klasse. Den er midtskibs udstyret med en Makingeværstandplads, hvorfra der er et stort Skudfelt.

Hurtige, langtrækkende Bombemaskiner.

Vickers Wellington tomotorede Bombemaskiner bliver leveret fra Produktionsstederne i store Mængder. Typen er en Videreudvikling af *Wellesley* eenmotorede Monoplaner, der er Indehavere af Verdensrekorden for Længdeflyvning uden Mellemlanding. *Wellington*-Typens Ydelser er betydelig bedre; med særligt Udstyr kan en *Wellington* flyve 16,000 km uden Mellemlanding, d. v. s. fra England til Australien.

I *Handley Page Hampden* og *Armstrong Whitworth Whitley* har England to andre kraftigt bevæbnede Bombemaskiner til Flyvning over lange Distancer. Den sidste Serie af *Bristol Blenheim* Bombemaskine er blevet noget ændret, saaledes at den har en større militær Ydeevne; den har en største Hastighed paa 472 km/T, og med fuld militær Last kan den tilbagelægge 3200 km.

Fairey Battle Bombemaskine, udstyret med en *Rolls Royce Merlin* vædskekolet Motor paa 990/1050 HK, er ogsaa et af de kraftige Luftvaaben, der skal anvendes til Mod-Offensiven, og der er flere Hundrede af dem i Brug ved Eskadrillerne.

Den Del af Luftstyrken, der skal anvendes til Hjemmeforsvar, udgør i Dag 1750 førsteklases Flyvemaskiner, og dette Tal omfatter ikke Flyvemaskiner i Reserve, Marinens selvstændige Luftvaaben eller de mange Træningsmaskiner, af hvilke langt Størsteparten er Verdenskrigens bed-

oven: Short Sunderland, Handley Page Hampden, Handley Page Harrow, Armstrong Whitworth Whitley.

aaabens Beredskab og Styrke

ste Kampflyvemaskiner langt overlegne. Ved Udgangen af dette Aar vil Hjemmeforsvarets Styrke af Flyvemaskiner i »første Linie« komme op paa et Tal af 2370.

Materiellevering under Krig.

Under Verdenskrigens sidste Dage, da de britiske Luftstyrker havde Overtaget, udgjorde Royal Air Force's Styrke paa Vestfronten 1799 Flyvemaskiner. Af dette Antal var 1576 flyveklare, medens 223 var til Eftersyn. Styrken af Royal Air Force's Flyvemaskiner i »første Linie« paa samtlige Fronter var 3300.

Storbritanniens Flyvemaskineproduktion i Aarene 1914—1918 giver et godt Sammenligningsgrundlag med Muligheder i Dag. I Oktober 1918 beskæftigede den britiske Flyvemaskineindustri 187.526 Mand, 126.544 Kvinder og 33.042 Lærlinge — ialt 347.112. I Løbet af Krigen blev der bygget 55.093 Flyvemaskinestel og 41.034 Motorer. De tilsvarende Tal for Tysklands Vedkommende var indtil Januar 1919 47.637 Flyvemaskinestel og 40.499 Motorer. Englands maaendlige Produktion i 1918 beløber sig til ikke mindre end 2668 Flyvemaskinestel og 1841 Motorer.

En Opgørelse over Personellet i det nuværende Royal Air Force viser, at der i 1939 vil være en samlet Styrke paa 250.000 Mand, omfattende 118.000 af Linien plus Reserve og Personel af Forstærkningen.

Budgettet for indenværende Aar er paa 206 Millioner Pund Sterling — ca. 4½ Milliard danske Kroner — og for første Gang er Bevillingerne til Luftstyrken større end de Beløb, der skal anvendes henholdsvis til Flaaden og til Hæren.

Flaadens Flyvemateriel.

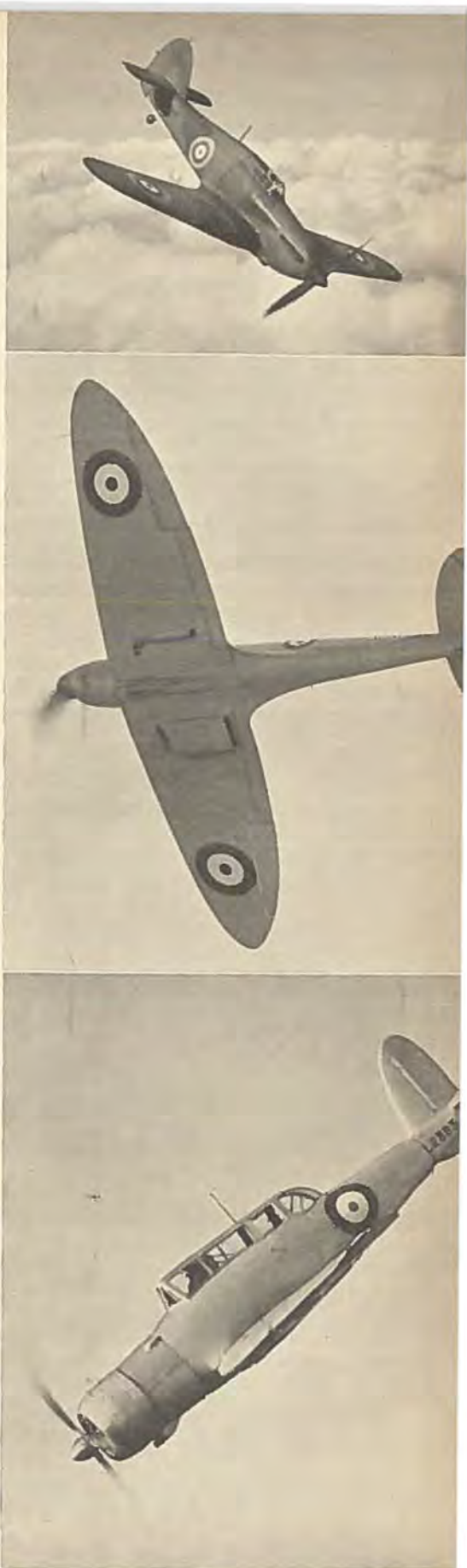
Den britiske Marines Luftstyrke skal forøges i saa stor Udstrækning, at den faar samme Størrelse som hele Royal Air Force havde for ti Aar siden. Om tre Aar vil Marinens Luftstyrke (Fleet Air Arm) komme til at omfatte 10.000 Befalingsmænd og Menige, og den vil komme til at raade over 700 førsteklases Flyvemaskiner ombord i Skibene.

De første Skridt er blevet taget. Det nye Hangarskib »Ark Royal« vil blive udstyret med *Blackburn Skua* Dykkebomber. *Gloster »Sea Gladiator«* eensædede Kampmaskiner, ændret med Brugen fra Skibe for Øje, er ved at tilgaa Flaadens Luftstyrke i et meget stort Antal. Standard *Gladiator*-Typen har en største Hastighed paa 410 km/T i 4.500 m medførende fuld krigsmæssig Last. Desuden vil der tilgaa Flaaden andre Typer i Aarets Løb.

En ny Jager, speielt bygget til Anvendelse i Flaaden, er ved at blive prøvet. Antallet af Torpedo-Luftfartøjer skal ogsaa forøges. I nogen Tid har *Fairey Swordfish* udgjort Hovedstammen af Eskadrillerne, der specielt havde med Torpedokast at gøre; den har en største Hastighed af 250 km/T og en Rækkevidde paa 1200 km. *Albacore*, der er langt kraftigere, skal afløse *Swordfish*-Typen, og Afleveringen af den nye Type vil blive paabegyndt i August.

Forøgelsen af Personellet indenfor Fleet Air Arm skrider rask frem. I Finansaaet, der sluttede 1. April i Aar, var der blevet uddannet 507 Befalingsmænd og 206 Menige. 1300 Flyvemekanikere er til Uddannelse, og deraf er de 700 nyantagne. Fra en Styrke paa 3000 Mand i 1937 er Flaadens Luftstyrke nu kommet op paa 6000 Mand.

Flaadens Luftstyrke vil yderligere blive styrket i Løbet af et Par Aar, naar de paabegyndte nye Hangarskibe bliver afleveret. Den 22.000 Tons »Ark Royal« er taget i Brug, og den rummer 60 Luftfartøjer med en samlet Besætning paa 1600 Mand. »Illustrious«, »Victorious«, »Formidable« og »Indomitable« bliver de næste fire Hangarskibe, og de er hver paa 23.000 Tons. Med de Luftfartøjer, der findes ombord paa de eksisterende Hangarskibe »Glorious«, »Furious«, »Courageous«, »Hermes«, »Eagle« og »Albatros« vil England til Søs disponere over mere end 500 førsteklases Flyvemaskiner. Og hertil kommer saa de Rekognoscerings-Søluftfartøjer, som medføres af Slagkrydsere og Krydsere.



Fra oven: Hawker »Hurricane«, Vickers »fire«, Blackburn »Skud«.

Fra Atlanterhavet til Glasgow

Den daglige Forbindelse mellem Hebriderne og Skotland besørges af Scottish Airways ad forskellige Ruter. — Vi besøger de yderste Øer i Øgruppen.

POST OFFICE stod der paa et Skilt over et af de smaa Vinduer i den lille primitive Kampestenshytte, og gik man indenfor, fortalte den gamle, vejrbitte Postmester den forbavsede Fremmede, at man ogsaa kunde sende »Flyvepost« til et hvilket som helst Sted i Verden fra hans lille, lavloftede Kontor, som var beliggende paa en af de yderste af Hebriderne i Atlanterhavet.

Og det var Postmesteren meget stolt af!

At den Fremmede var forbavset over at kunne sende Flyvepost fra denne afsides liggende Ø, kan man ikke fortænke ham i — for Posthuset var ikke, hvad man almindeligvis forstaar ved et Posthus andre Steder paa Jorden.

I den ene Ende af Hytten solgte man Frimærker — tre Skridt derfra paa den samme Disk laa ramsaltet Bacon, blodige Faarehoveder, billigt Undertøj, Havre, Roer og stærkt duftende Sæbe. Petroleumsdunke stod paa Gulvet ved Siden af Kasser med Øl.

For nogle Aar tilbage havde det strenge Menighedsraad lukket Landsbyens Kro, da man fandt den baade uønskelig og unødvendig. Nu drager Indbyggerne paa den lille skotske Atlanterhavso til Posthuset, der har faaet meget stor Søgning og betydelig forøget Omsætning — maaske ikke saa meget af Frimærker som af Stout og Ale!

Posthuset laa ved Vejs Ende, ved den Vej, som fører til den nyoprettede Flyveplads, hvor »Scottish Airways« Flyvemaskiner lander. Maaske man snarere burde sige, at Vejen var Begyndelsen til den store Verden, den Vej, som førte bort fra den lille Ø — til Fastlandet. Vejen var meget slidt og kunde tages som Symbol paa den store Udvandring, der har fundet Sted fra Øen (ligesom fra mange andre af Øerne i Hebriderne) i de sidste Aar, saaledes at Indbyggerantallet nogle Steder er dalet til Halvdelen af, hvad det var for blot to Menneskealder siden. Det er de Unge, der drager bort, utilfredse med det haarde, ensformige Liv, de pri-



Det primitive »Postkontor«, hvorfra man kan sende Flyvepost — samt købe Skinke, Undertøj og Roer — og Øl!

mitive Forhold og de ringe Fremtidsmuligheder. —

En Dreng slæbte en Sæk og nogle Papæsker ned ad Vejen mod North Bay — Øens Flyveplads, som var selve den blændende hvide og kolossalt udstrakte Strandbred, der mageligt kunde tage Konkurrencen op med vor egen Vestehavsstrand.

Nogle gamle, skæggede Mænd og et Par unge rødmossede Piger i svære, hjemmenvævede Dragter kiggede over mod Nabøen, South Uist, mens de talte sammen paa deres ejendommelige Dialekt. Ude fra Altanen blæste en haard Vind, men Himlen var skyfri, og man kunde se milevidt ud over Havet. Langt borte skimtedes de smaa, mørke Fiskerbaade, som vuggede op og ned paa de store, langsomme Dønninger, saa de af og til forsvandt i lang Tid, for pludselig at dukke uventet op, helt ude i Horisonten. Det var Mandfolkearbejde at ligge og fiske der i det barske Vejr, men Hebridernes Indbyggere er ogsaa nogle af de mest haardføre af Jordens Folk. Det var blandt disse Folk, ude paa de stormomsuste Hebrider, at den berømte Filmsmand Flaherty optog sin berømte Film »The Man of Arran«, der

skildrer de haardføre Øboers Liv.....

En af de gamle Mænd, som stod Stranden, tog pludselig sit Ur op, kiggede et Øjeblik paa det, kom med en Bemærkning til de nærmeststaaende, og de fire andre Gamlinge halede ogsaa deres tykke »Kryddere« frem fra Uldvesten. Saa kiggede de som paa Kommando op i Luften og saa derefter ned paa Urene. De to af dem rettede paa Viserne, mens de tre andre roligt stak deres Ure ned i Vestelommen igen med et tilfreds Nik i det Fjerne hørt tydeligt Motorbrummen, og et Sekund efter saas en skinnende Flyvemaskine paa Vej ned mod North Bay Lufthavn.

Det viste sig, at de gamle Mænd indstillede deres Ure efter »Scottish Airways« Maskine, der daglig anløb Øen saa præcis overholdt den Tiden, at Øens Indbyggere brugte den som »Tidssignal«, ligesom vi lytter til Radioens Fløjetone.

Klokken var præcis halvtolv, da Maskinen landede paa den brede Strandbred, og ti Minutter efter var vi paa Vingerne med Kurs mod Øen Tiree, som ligger omtrent halvvejs mellem de yderste Hebrider og det skotske Fastland.

De tre Motorer trak den store Maskine frem over det oprørte Hav paa 40 Minutter.

I 2000 Meters Højde svævede vi ude over det aabne Vand, og Atlanterhavssøerne svandt mere og mere, mens Tireses golde, ugæstfri Klipper nærmede sig. Dybt nede sejlede en lille Damper. Oppe fra den Højde lignede den en Legetøjsbaad. Den ene Sø efter den anden væltede over den, og ustandseligt stak den Næsen dybt ned i det blaa-graa Vand, rullede fra den ene Side til den anden og syntes ikke at komme ud af Stedet.

Det samme kunde ikke siges om »Scottish Airways« Maskine. Støt og roligt skar vi gennem Luften og landede paa The Reef Airport paa Øen Tiree. Men allerede fem Minutter efter var vi paa Vingerne igen for at tilbagelægge det sidste Stykke Vej til Glasgow.

Igen gik det over aabent Hav.

Radiotelegrafisten, som stod i Forbindelse med Radiostationerne paa Hebriderne og i Glasgow, fortalte, at en af de mange Storme igen var i Anmarch ude fra Atlanterhavet. Om Vinteren er Nord-Atlanten ikke til at spøge med. Han viste de meteorologiske Meldinger, han lige havde modtaget, og sagde, at mange mindre Dampere maatte ride Stormen af ude paa Havet; men de, der laa i Havn vilde ganske simpelt blive liggende.

To gamle croftere, Husmænd, fra Hebriderne, som skulde over til Begravelse i Glasgow, gned de barkede Næver og sagde paa deres morsomme, akcentuerede Engelsk: »Ja, det



Scottish Airways 3-motors Rutemaskine ankommer til Flyvepladsen ved Barra (Hebriderne).

er der da godt, vi kan fly'e; saa ka' vi da væ' sikre paa a' komme tilba'e til Barnedaaben i Overmor'en paa Uist. Intet Skib vil gaa ud i det Herrens Vejr — det har han saamænd Ret i.«

»Han« var Radiotelegrafisten.

Saa tog de sig hver en Pris Snus, rettede sig i det magelige Sæde og kiggede ud over Havet.

Lidt efter fortalte den ene crofter uopfordret, at han en Gang om Maaneden tog Turen frem og tilbage mellem sin Føde og Glasgow. Han solgte nu selv det Tweed, Familien derhjemme vævede, og pruttede med Prangerne om Ulden i Glasgow. Nu fik han mere for Tingene, sagde han; nu var der ingen Mellemand, som i gamle Dage, der kom med den lille Baad og snød de Indfødte paa Øerne jo, trods de 65, han havde paa Bagen, syntes han, Flyvemaskinen var noget af det bedste, der fandtes — jo, og saa Radioen, selvfølgelig. Saadan en havde han hjemme i Stadsstuen og havde hørt selve Kongen tale.....

Den gamle crofter, som skulde over for at følge en Ven til Graven og være til Stede ved en nyfødt Verdensborgers Daab, forstod at værdsætte Betydningen af den moderne Opfindel-

se, der gjorde Rejselivet lettere og Distancerne kortere i hans Fædreland.

Ogsaa den travle Forretningsmand eller Turisten værdsætter den Indsats, »Scottish Airways« har ydet ved at aabne de mange Ruter i et Land, hvor det ikke altid er lige let eller hurtigt at komme frem — særlig ikke om Vinteren.

Nedenstaaende Sammenligninger i Rejsetid giver et udmærket Begreb om, hvad Flyvningen i Skotland betyder for enhver Turist, Forretningsmand, Minister eller skotsk Husmand, der rejser i det bjergrige Land.

Disse Tal fortæller deres egen Historie, og naar man kaster et Blik paa nærværende Kort over Skotland og de omliggende Øer, er det indlysende, at ingen vil drømme om at benytte andet Befordringsmiddel end Flyvemaskinen, hvad enten det drejer sig om en kortere eller længere Strækning et Bevis herpaa er bl. a. den Udvidelse af »Scottish Airways« udmærkede Service som stadig finder Sted og som ogsaa i Aar vil bringe Flyverejsen endnu et Skridt nærmere til Maalet: den fuldkomne Rejsemaade.

Scot.

Næste Artikel:
»Med Scottish Airways
til Islay.«



FRA	TIL	FLYVETID	BAAD/TOG
Glasgow	Belfast (Irland)	60 Minutter	8 ¼ Time
—	Isle of Man	75 —	6 ½ Time
—	Campbelltown	45 —	6 Timer
—	Islay	1 Time 30 Min. (incl. 15 Min. Op- hold i Campbelltown)	8 T. 55 Min.
Campbelltown	Islay	30 Minutter	3 T. 30 Min.
Glasgow	Skye	1 Time 45 Min.	10 T. 15 Min.
—	North Uist	2 Timer 45 Min. (incl. 15 Min. Op- hold paa Skye)	13 T. 15 Min. (+ en hel Dags Rejse i lejet Auto.)

SPORTSFLYVER-KONKURRENCE

INGENIØR Gunnar Larsen har til privat Brug købt en Focke-Wulff ogsaa i Aar en Flyve-Konkurrence, hvortil der er udsendt Indbydelse, ikke blot til Klubbens Medlemmer, men til samtlige Sportsflyvere i Danmark. Konkurrencen finder Sted den 21. Maj, og den kan sikkert paaregne en meget stor Deltagelse. Udvalget, der tilrettelægger det store Arbejde, ledes af Ingeniør V. Prytz, der ogsaa de tidligere Aar har været med til at trække det store Læs. Konkurrencen vil komme til at omfatte Distanceflyvning paa Tid, Orienteringsprover samt Landinger til Mærke.

*

FOREDRAG OM »CONDOR«ENS FLYVNING OVER NORDATLANTEN

DEN 19. April holdt den tyske Luftkaptajn A l f r. H e n k e Foredrag i Dansk-Tysk Selskab om sine begivenhedsrige Flyvninger med en »Condor«-Flyvemaskine fra Berlin til New York og fra Berlin til Tokio.

Luftkaptajn Henke fortalte paa en fornøjelig og frisk Maade om sine to Langflyvninger, der først og fremmest blev foretaget for at vise Maskinens Egnethed til Trafikbrug over meget lange Distanser. Den 10. Aug. i Fjor startedes fra Berlin Kl. 20.05 og den 11. Aug. Kl. 20.41 landedes i New York. To Dage senere, den 13. Aug., blev der startet fra New York, og efter 19 Timer og 55 Minutters Forlob landedes i Berlin, den 14. Aug. Kl. 10.00. Flyvningen til Tokio foretoges i November forrige Aar. Den foretoges i tre Etapper og varede mindre end 2 Døgn. Den rene Flyvetid var 42 Timer 18 Minutter.

To straalende Bedrifter, der blev skildret ganske fortræffeligt.

HERHJEMME FRA

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI ER FYTET TIL AALBORG

DEN 1. April flyttede Skandinavisk Aero Industri A/S sin Flyvemaskinefabrik og sit Hovedkontor til Aalborg, hvor de store, nye Fabrikslokaler blev taget i Brug.

Selskabet opretholder dog sin udenlandske Salgsafdeling i København under Adressen: Skandinavisk Aero Industri A/S-Eksport Afdeling, Vestergade 33, Tlf. 6098. Firmaets Flyvemaskine - Reparationsværksted forbliver i Københavns Lufthavn, Kastrup, Tlf. Kastrup 868.

*

VIL DE VÆRE MED AT VINDE EN FLYVEMASKINE?

ANDET Sted i FLYV søges Deltagere til Køb af en Sportsflyvemaskine, og det er slet ikke nogen daarlig Idé. Paa den Maade vil den enkelte kunne faa Lejlighed til at dyrke Flyvesporten for en forholdsvis ringe Sum og samtidig være Medejer af en Maskine. Hvis det drejer sig om Købet af en Maskine til 10.000 Kr., og der er 10 Parthavere, der hver skal have 30 Timers Flyvning om Aaret, saa vil de maanedlige Udgifter pr. Mand blive ca. 80 Kr. de første 18 Maaneder (til Maskinen er betalt), og derefter ca. 30 Kr. pr. Maaned (heri indbefattet Hangarleje, Eftersyn, en mindre Afskrivning, Forsikring samt Benzin og Olie), all i all en billig Maade at blive Ejer af en Flyvemaskine paa, og man maa haabe, at Idéen slaar an, saa mange følger Eksemplet.

LONDON—KØBENHAVN PAA 2½ TIME

DEN 9. i forrige Maaned kom en berømt Flyver og Flyvemaskinekonstruktør, Direktør for Seversky Flyvemaskinefabrik i U. S. A., A l e x a n d e r S e v e r s k y, flyvende til Københavns Lufthavn paa Vej til Stockholm. Han fløj en af sine egne Seversky-Jagere, og Turen London—København havde kun taget 2 Timer 25 Minutter.

Seversky er oprindeligt Russer, og deltog som russisk Flyver i Verdenskrigen, hvor han efter at være blevet haardt saaret i en Luftkamp mistede det ene Ben. Ikke desto mindre er han den Dag i Dag en fremragende Flyver, der er Indehaver af adskillige Rekorder. Efter Krigen rejste Seversky til U. S. A., hvor han senere fik amerikansk Borgerret og blev Leder af Seversky-Fabriken i Staten New York.

*

KØBENHAVNS LUFTHAVN

SAMTIDIG med at Kastrup Lufthavns nye Hovedbygning er blevet taget i Brug i Lobet af April Maaned er Lufthavnens officielle Navn ændret fra Statens Lufthavn til Københavns Lufthavn, Kastrup.

*

INGENIØR GUNNAR LARSENS NYE PRIVATFLYVEMASKINE

INGENIØR Gunnar Larsen har til privat Brug købt en Focke-Wulff »Weihe«, en 2-motoret 6-Personers Maskine, der har en Rejseshastighed paa a. 270 km/T. Maskinen er komplet med moderne Radioudstyr, og Flyveren Thorild Petersen, der skal være dens fremtidige Fører, henter den hjem fra Fabriken i Bremen.

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør
Type V. 12

Instrumenter
Propeller
Flyverkameraer
Projektører
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15

Telefon C. 6395



BOSCH

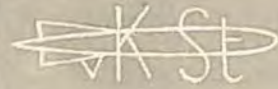
AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, bortalmenerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmingsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART



VON KEHLER & STELLING

GUMMIBAADE

—
REDNINGS-GUMMIBAADE
FOR SKIBE OG LUFTFARTØJER

—
HURTIGTBYGGEDE
FLYDEBROER

—
BALLONER OG SPIL
I ALLE SLAGS UDFØRELSE

—
FALDSKÆRME
I ALLE STØRRELSER
FASTSPÆNDINGSSELER



BERLIN W 62 KLEISTSTR. 11 • 25 6104/05



FIESELER „STORCH“ FLIEGT *mit*



HEINE
Tropeller

HUGO HEINE · PROPELLER-WERK · BERLIN O 34

Aktieselskabet FLYVEMATERIEL af 21. April 1938
Københavns Lufthavn, Kastrup

INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner
Maskinbygning
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praksis paa egne Værksteder.
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.
PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

Bad Frankenhausen

(Kyffh.)

DEUTSCHLAND



— BENZIN —
— PETROLEUM —
— PARAFFIN —
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Dansk Svæveflyver Unions Repræsentantskabsmøde i Nyborg Søndag d. 16. April.

UNIONENS Formand, Kaptajn H. Nielsen, aabnede Mødet og bød Repræsentanterne Velkommen, og foreslog D. K. D. A. S.s Repræsentant, Kapt. Lærum, som Dirigent. Efter Fremsættelsen af enkelte andre Forslag blev Kaptajn Lærum valgt, og straks gav Ordet til Unionens Formand, for at aflægge Beretning.

Formanden indledte med at omtale Løjtnant Rasmussens og Oberstinde H. Førslevs Uddannelse i Tyskland, omtalte endvidere de 12 danske Svæveflyvere fra forskellige Klubber, som ligeledes havde været Aero Club von Deutschlands Gæster i Grunau paa henholdsvis A-, B-, C- & aC-Kursus, endvidere havde stud. polyt. Carl Johansen faaet supplerende Uddannelse i Tyskland som Byggekontrollant, og har i Dag Certifikat til at godkende Svæveplaner til udvidet Svæveflyvning og Flyvemaskineslæbestart.

Efter Indstilling til og Anbefaling af Unionen er der til Dato af Luftfartstilsynet udstedt 29 Godkendelsesbeviser som Flyveledere i Klubberne Landet over og indregistreret 17 Skole- og Overgangsplaner, som alle er bygget efter de af Luftfartstilsynet godkendte Typetegninger og som flyve-syns og forsikringsmæssigt er i nøje Overensstemmelse med Bekendtgørelse af 3. August 1938 vedrørende Svæveflyvning.

Formanden henstillede til under et senere Punkt paa Dagsordenen, at godkende Bestyrelsens Indstilling af Direktør Per Rønberg som Æresmedlem af Unionen.

Sluttelig motiverede Formanden den Supplering af Bestyrelsen, som siden sidste Repræsentantskabsmøde havde fundet Sted, med en følelig Mangel paa Arbejdskraft, da Sjøholm og Carl Johansen siden November Maaned havde været paa Hospitalet og Tsherning af anden Aarsag ikke kunde være med fra Nytaar.

Da ingen ønskede Ordet til den af lagte Beretning, godkendtes denne eenstemmigt, og man gik over til næste Punkt, Regnskabet, som i dupliserede Eksemplarer var omdelt til Repræsentanterne.

Efter en kort Beretning fra Kassereren fremsatte K. P. Andersen, Silkeborg, Anke om en formodet Fejl ved en Udgiftspost for Lejren ved Lønstrup paa Regnskabet for sidste Aar. Jens Eriksen, Aarhus, kunde ikke godkende Regnskabet, førend han fik Forklaring paa, hvad Stamgruppen var, og man suspenderende da midlertidig Punkt 3 og gik over til Punkt 5, Stamgruppen.

Løjtnant Rasmussen redegjorde for Stamgruppens Formaal og Virkemaaede, økonomisk og flyvemæssigt, og Kaptajn Nielsen supplerede denne Beretning med Oplysninger om Samarbejdet med den i København værende tyske Skole, som fra Tyskland som Gave modtager 1 Grunau Baby og 1 Rhönbussard, og Stamgruppen stiller med 1 Schulgleiter 38 og faar ligeledes fra Tyskland 1 Grunau Baby, saa snart man kan fremskaffe de nødvendige Midler, som Tolden af disse Planer udgør.

Efter at Formanden havde besva-

ret forskellige Spørgsmaal vedrørende Stamgruppen, var dette Punkt uddebatteret, og man gik igen over til Regnskabet, som Repræsentantskabet gav Decharge for, med Ændring af den af K. P. Andersen paatalte Fejl.

Det næste Punkt var Lønstruplejren, her berettede Høyner, Aalborg, om Forarbejdet, som var gjort og oplæste Lejekontrakten, som Unionen har afsluttet med Gaardejer Jørgensen, Maarupgaard, Lønstrup.

Til Lejren i hele Juli Maaned kommer 1 tysk Flyvelærer og 1 tysk Tekniker, og der oprettes 1 Byggekursus fra d. 1.—15. og et fra d. 17.—31. Juli under Ledelse af stud. polyt. Carl Johansen. Til disse Kursus maa de Værkstedsleder eller andre interesserede tilmelde sig inden 10. Maj, saaledes at man i god Tid kan indrette sig med de fornødne Materialer og Værktøj.

Ogsaa Spørgsmaalet om udvidet Svæveflyvning og Certifikatet »aC« var under Debat, og det paalagdes Bestyrelsen at fremme dette saaledes at vi allerede i Aar kan fremvise Resultater paa dette Felt.

Til Punkt 6 meddelte Formanden, at Oberstinde Førslev og Løjtnant Rasmussen i Aar havde faaet Friplads til Kursus i Grunau for Viderekomne, og et Medlem af »Aviator«, Aalborg, (Simonsen) havde af Aero-Club von Deutschland gennem Unionen faaet en Friplads, som giver ham Motorflyvercertifikat.

— Endvidere vil Kaptajnløjtnant Nielsen komme paa et Byggelederkursus i Tyskland. Dette toges til Efterretning.

Til Punkt 7 redegjorde Kaptajn Lærum for Unionens Tilknytning til

KZII-SPORT

Max.-Hastighed 220 km/T

Rejsehastighed 200 —

Landingshastigh. 70 —



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S LUFTHAVNEN
KASTRUP 868

D. K. D. A. S., og omtalte det af Aeronautisk Selskab oprettede Luftsportsraad samt dettes Opgaver og Formaål, berørte løselig den af Selskabet opstillede Overenskomst med Unionen, som skal tiltrædes fra Nyt-aar 1940.

Kaptajn Lærum foreslog, at Repræsentantskabet giver Unionsbestyrelsen Bemyndigelse til Afslutning af omtalte Overenskomst; dette tiltraadtes.

Unionens Formand slog til Lyd for fuldt og helt og gaa ind for, at »FLYV« i Fremtiden skal være Unionens Medlemsblad.

Til Punkt 8 var ingen Forslag indsendt, og man gik da til Bestyrelsesvalg.

Herluf Christensen beklagede, ikke at have den fornødne Tid til Deltagelsen i Bestyrelsens Arbejde og bad Repræsentantskabet fritage ham for dette. Formanden læste Lovenes §

11 op og meddelte, at der skulde vælges en Næstformand, Kasserer og Redaktør af »Flyv«s Svæveflyverstof; Høyner og Sjøholm genvalgtes som hhv. Næstformand og Redaktør. Formanden foreslog og anbefalede Kotvig som Kasserer; men da denne bor i København, mente K. P. Andersen, Silkeborg, ikke at Kotvig kunde vælges, da det skulde være en fra Sjælland, som Lovene foreskriver, og man foreslog da Grauengaard, Slagelse.

Efter nogen Debat om dette foreslog Formanden en Lovændring, som tillader at Bestyrelsen bestaar af 8 Mand. Ved Afstemningen herom var der 21 Ja, 2 Nej og 1 blank afgivne Stemmer.

Hermed var Kotvig valgt som Kasserer og Grauengaard, Slagelse som Bestyrelsesmedlem for Sjælland.

Sluttelig valgtes Løjtnant Rasmussen ind i Bestyrelsen i Stedet for

Tscherning og fungerer som Unionens Sekretær.

Til sidste Punkt paa Dagsordenen foreslog Formanden at, at vælge Direktør P. Rønberg, København som Æresmedlem af Unionen. Motiveringen var, at Direktør P. Rønberg ved en storstilet Gave af økonomisk Art har givet dansk Svæveflyvning et betydeligt Skub fremad; dette tiltraadtes eenstemmigt af Repræsentantskabet.

Willy Jensen, Svæveflyveskolen, Lønstrup, takkede for Indbydelsen til at overvære Landsmødet og udtalte, at han gerne gjorde en Indsats for dansk Svæveflyvning, idet han tilbød Klubbernes Flyveledere særlige fordelagtige Tilbud. Disse toges Efterretning.

Mødet sluttede med Hurraraab for D. K. D. A. S. og Dansk Svæveflyver Union.

C. K.

Svæveflyverlejren ved Lønstrup er en Kendsgerning.

SOM det vil være de fleste bekendt, har der længe været talt om at faa bygget en Hangar ved Lønstrup.

Paa et Hovedbestyrelsesmøde i København den 16.—1. 1939 blev det endeligt bestemt at der skulde bygges, og det overlodes til Ing. Nielsen, Aalborg, at lede Arbejdet, og B. Høyner at lede Lejren.

Ing. Nielsen gik straks i Gang med at udarbejde Tegninger og faa Arbejdet udliciteret, og Resultatet foreligger nu i Form af en Hangar vi kan være bekendt.

Byggearbejdet er givet til Tømrermester Søren Petersen, Lønstrup, og naar denne Artikel læses, er Byggeriet allerede i fuld Gang, saa det hele kan staa fiks og færdig til Lejrens officielle Aabning den 1ste Juli.

Hangaren bliver muret i Cementsten, og faar en Længde af 27 m og en Bredde af 9 m; der bliver store Skydeporte, saa Planerne kan anbringes uden at blive demonteret.

I den ene Gavn bliver der 3 Toiletter og et Redskabsrum, og i den anden Gavn bliver der en Opholdsstue paa ca. 8 m Længde og 3 m Bredde og med mange Vinduer, der vender ud mod Havet. Endvidere bliver der et Kontor til Lederne.

Der er gjort alt for at skabe det hele saa lyst og herligt, og naar der-

til kommer, at der paa Stedet er den herligste Badestrand ved det dejlige Vesterhav og ydermere Danmarks bedste Hang, kan vi vist være enige om, at et mere ideelt og herligt Sted findes ikke, og det vil ikke vare længe før Navnet Lønstrup er paa alles Læber, som Stedet, hvor der laves Rekorder.

Naar det er lykkedes for os at opnaa alle disse Goder, saa er vi vore elskværdige Værtsfolk, Hr. Gaardejer Frits Jørgensen og Hustru, en stor Tak skyldig. Hvad disse to prægtige Mennesker gør for Kammeraterne kan ikke beskrives, det skal opleves, og forhaabentlig kommer der en Masse Sportskammerater derop, saa de kan nyde godt af Gæstfriheden.

Gaardejer Jørgensen har stillet en Grund til vor Raadighed, hvor Hangaren kan opføres og for en rimelig Leje givet os Ret til frit at færdes paa sine uopdyrkede Jorder, ligesom han i et Tidsrum af 10 Aar har forpligtet sig til at lade Flyvepladsen henligge som nu er, og godkendt af Luftfartstilsynet, saa alle Betingelser for at faa det helt rigtige ud af Svæveflyvningen skulde her være til Stede.

En saadan fast Flyvelejr vil uden al Tvivl blive en stor Attraktion for

Lønstrup By, og at den ogsaa har dens store Interesse bevises derved, at foruden Borgerforeningen har forskellige af Byens Borgere ydet et Pengebeløb til Hjælp til Hangarens Opførelse.

Men det er ikke tilstrækkelig, at vi har en dejlig Hangar og en dito Opholdsstue, vi skulde jo ogsaa gerne have den møbleret, saa vi kunde faa det saa hyggeligt som vel muligt, og derfor vil jeg gerne rette en Bøn til FLYV's Læsere: Har De nogle kasse-rede Møbler, Kurvemøbler o. l., Bøger, Billeder, Tidsskrifter, Underholdsspil, en nogenlunde brugelig Radio, kort sagt lige meget hvad, da vil vi være taknemmelige for enhver Gave, og Henvendelse derom bedes sendt til min Adresse, saa skal vi nok sørge for at det bliver anvendt.

I næste Nummer af FLYV skal vi bringe et Billede af Hangaren, saa at de, der ikke før har deltaget i Lejren, kan danne sig et lille Indtryk af hvor herligt der er deroppe.

Der vil inden længe tilgaa de forskellige Klubber Propositioner og Regler for Deltagelse. Lejren vil være aaben Juni, Juli og August Maaned, men den officielle Lejrtid bliver Juli Maaned.

Alle Henvendelser angaaende Lejren bedes sendt til B. Høyner, Aalborg.

Dansk Modelflyver Forbund

NU ER MODELFLYVER FORBUNDET ENDELIG TILSLUTTET AERONAUTISK SELSKAB

FRÅ den 27. Marts at regne er Forbundet officielt tilsluttet Det Kgl. Aeronautiske Selskab og har dermed faaet Anerkendelse af Fédération Aéronautique Internationale. Fra nu af har danske Modelflyvere ogsaa Adgang til at sætte Verdensrekorder.

Ved Generalforsamlingen i Selskabet blev Forbundets Sekretær, Henning Schröder indvalgt i Bestyrelsen, saaledes at Modelflyverne nu er repræsenteret der.

Allerede faa Maaneder efter Forbundets Start indledte Forbundet Forhandlinger med Selskabet angaaende Optagelse. Vejen var lang og trang, men til sidst fandt Parterne hinanden og har allerede i et halvt Aars Tid samarbejdet i glimrende Forstaaelse. Dette skyldes ikke mindst Kapt. Lærums Indsats, for hvilket Forbundet er ham megen Tak skyldig.

KING PETER'S CUP FOR SVÆVEMODELLER

FORBUNDET har fra Aeronautisk Selskab modtaget en Opfordring til om muligt at vise de danske Farver i England til Sommer i den internationale Konkurrence om King Peter's Cup.

Denne Konkurrence blev indstiftet af H. M. Kong Peter af Jugoslavien og gælder baade for gummidrevne Motormodeller samt for Svævemodeller.

For Konkurrencen gælder meget strenge Regler, som det vil føre for vidt at offentliggøre her. Men de vigtigste Ting skal dog nævnes.

Konkurrencen i Aar, der kun gælder Svævemodeller, afholdes i England paa Messrs. Fairey Aviation Co. Ltd.'s Great West Aerodrome, Hayer, Middlesex, den 17.—23. Juli.

Deltagelsen i Konkurrencen sker for hver Nations Vedkommende i Hold, der maa være paa mindst 2 Mand og højst 12 Mand, og som ledes af en Fører, der ikke selv maa deltage i Konkurrencen.

Hele Arrangementet for Deltagelse i Konkurrencen ordnes for Danmarks Vedkommende af Aeronautisk Selskab i Forbindelse med Dansk Modelflyver Forbund.

Der er her en enestaaende Chance for de danske Modelflyvere til at konkurrere og udveksle Erfaringer med udenlandske Modelflyvere. Allerede nu kan Forbundet meddele, at der fra Aeronautisk Selskabs Side er givet Tilsagn om Støtte til Rejse London—Retur for tre danske Modelflyvere. Herom vil der følge nærmere senere.

Hver Deltager skal selv have konstrueret og bygget sin Model, der skal opfylde følgende Betingelser:

- 1) Planbelastningen skal ligge mellem 15 og 50 (incl. g/m²).
- 2) Spændvidden skal ligge mellem 70 og 350 cm incl.
- 3) Tykkeste Kroptværsnit skal mindst være L²—200, hvor L er Kroplængden.
- 4) Kroppen skal være helt lukket.
- 5) Arealet af Stabiliseringsplanet (Haleplanet) maa højst være 33 % af Planarealet.
- 6) Ingen Del af Modellen maa udlozes under Flyvningen.

Start af Modellen foregaar ved Hjælp af en Vinde og en Snor (Spilstart). Snoren maa højst være 200 m lang og maa ikke være fjedrende. Om Start af Modellen skal senere komme fuld Oplysning.

Hver Deltager maa deltage med indtil 4 selvkonstruerede Modeller.

Forbundet opfordrer nu de dygtige Modelflyvere her i Landet til at tage fat paa Bygningen af en selv konstrueret Svævemodel, der opfylder ovenstaaende Krav. Det er tilladt at benytte kendte Profiltyper.

Resultatet af Udtagelseskonkurrencer, arrangeret af Klubberne selv, vil afgøre, hvem der skal deltage i Konkurrencen som Danmarks Repræsentanter.

Efter Indflyvningen af Modellen skal Resultaterne af samtlige med Højstart foretagne Flyvninger (mindst 10 og efter før nævnte Regler) indsendes til Formanden for MF inden den 11. Juni sammen med Tegninger af Modellen med Opgivelse af Data iflg. Rekordreglernes § 9.

Rekord af nye Modelflyverekorder.

I sidste Nummer kunde FLYV meddele 16 nye Rekorder. I dette Nummer ikke mindre end 26!

Klasse 1:

- a. Erik Sørensen, »Arrow« i Roskilde satte den 26.—3. Distancerekorden op til 84 Meter. Hans Model var en Selvkonstruktion E. S. 7. Henning Schröder, »Hawk«, slog den d. 9.—4., idet hans HS 47 fløj 178 Meter. Samtidig forøgede den sin egen Varighedsrekord, som sattes op til 1 min. 6,5 sek. Modellen har nu tre Rekorder i Klassen.
- b. Erik Sørensen tog den 9.—4. Haandstartdistancerekorden fra Schröder. Han opnaaede 260 m med E. S. 7.

Klasse 3:

- a. H. Schröder forbedrede den 9.—4. sin Varighedsrekord med HS 70. Tiden blev 55,1 sek. Samtidig tog han Distancerekorden fra Carlsen, Als, (FJ3) ved at flyve 183 Meter.
- b. Den 12.—3. satte H. Schröder sin Varighedsrekord op til 1 min. 8,2 sek. og tog Distancerekorden fra H. E. Hansen, OM-F, ved at flyve 313 Meter. Endelig den 9.—4. pressede han Varighedsrekorden hel op til 1 min. 15,6 sek., stadig med HS.70, der var blevet forsynet med et lidt større Plan.
- c. Den 6.—4. satte Olav Christensen, »Merkur«, den 2. danske Hastighedsrekord, idet hans FJ-3 opnaaede en Hastighed af 9,09 m/sek. Først efter 14 forgæves Forsøg lykkedes det at flyve de 50 Meter igennem mod Vinden. Modellen var forstærket og vejede 126 g (normalt ca. 80).

Klasse 4:

- a. Den 9.—4. tog H. Schröder, »Hawk«, Distancerekorden fra Weishaupt, OM-F, idet hans HS.55 fløj 311 Meter.
- b. To Dage tidligere havde Schröder taget Haandstartrekorden fra Weishaupt RX-1. HS55 fløj ikke mindre end 407 Meter. Den er 90 cm i Spv., har Planareal 9,2 Kvdm. og vejer 128 g.
- e. For at bøde paa de tabte Rekorder satte Per Weishaupt den 8.—4. den første Hastighedsrekord i Klassen. Hans RX-1 fløj 5,29 m/sek.

Klasse 6:

- a. Den 9.—4. prøvefløj Per Weishaupt, OM-F, sin nye Selvkonstruktion, Per

W-47b »Gorilla«, der straks opstillede adskillige Rekorder. De blev alle forbedrede den 10.—4., og kun disse indstilledes til Anerkendelse:

- Tid 29,5 sek. (Gl. Rek. 23,4, Ejer: Ole Holten, Cirrus). Distance 165 Meter.
- b. Tid: 39,8 sek. Distance: 456 Meter.
- e. 13,78 m/sek — blev sat fra 6.30 til 7.00 om Morgenen.

Klasse 16:

- b. OM-Fs Sekretær, Richard Jensen, har erobret alle de af Sven Hansen, »Merkur«, opstillede Rekorder. I Haandstart opnaaedes Skærtorsdag paa Pilebakken 41,0 sek. og 490 Meter.
- c. Den 25.—3 opnaaedes i Højstart 1 min. 29,5 sek. og 840 Meter. Medens Sven Hansens Model havde en Pendulstyring paa Højderoret, havde Richard Jensen paa sin Strolch installeret Vindfanestyring ved Hjælp af en drejelig Forfinne. Sven Hansen har meddelt os, at hans Pendulstyring fungerede godt. I Højstart vilde en frithængende Pendul umuliggøre Brugen af denne Styring, men der er ogsaa taget Forholdsregler mod det. Saavel Vindfanestyring som Pendulstyring kunde iøvrigt ses paa Udstillingen i København.

Absolut Rekord B:

Siden 24.—3. har Per Weishaupt Pritschow indehavet denne Rekord med 380 Meter. Men den 7. April tog Henning Schröder, »Hawk«, Rekorden, idet hans HS55 fløj 407 Meter. Kun tre Dage stod denne Rekord. Thi den 10.—4. tilbageerobrede Per Weishaupt Rekorden til OM-F, idet hans PerW-47b »Gorilla« fløj 456 Meter.

Absolut Rekord C:

Den 6. April tog Olav Christensen, »Merkur«, Hastighedsrekorden fra Per Weishaupt Pritschow, der i November sidste Aar havde sat den første danske Hastighedsrekord med 7,18 m/sek. »Merkur«s Næstformand opnaaede 9,09 m/sek. med sin FJ.3. Den 8. modtog Per Weishaupt Meddelelse herom, samt om, at to andre af hans Rekorder var slaaet. Den 9. naaede hans PerW-47b op paa ca. 10 m/sek., men Rekorden skal slaas med 1,5 m/sek. Den 10. naaede Modellen imidlertid op paa 13,78 m/sek. — Genemsnitstid taget fra tre Stopure.

Dansk Modelflyver Forbunds Udstilling i København

TORSDAG d. 13. April blev en spændende Dag for de københavnske Modelflyvere, der pakkede Modeller ud af Kasser, der var sendt fra Klubber hele Landet over. Udpakningen fandt Sted i B. T. Centralen. Derfra blev Modellerne Fredag Eftermiddag transporteret i 2 store Flyttebusser til Festsalen i Kvindelig Læseforening, der var Udstillingslokale. Det vakte en stor og berettiget Opsigt paa Raadhuspladsen.

Der blev udstillet ca. 200 ubeklædte og beklædte Motor- og Svævemodeller fra hele Landet. Der var lagt et usædvanligt smukt og grundigt Arbejde i de fle-



Sven Wiel Bang med det haleløse Modellsvæveplan.

ste Modeller, hvoraf forbavsende mange var Selvkonstruktioner.

Denne Udstilling viste tydeligt dansk Modelbygning absolut fine Bygningsstandard i Dag.

Desuden kan nævnes, at en Rekonstruktion af den Motorstokmodel, Bent Rom vandt et Sølvbæger for smukt udført Arbejde ved Danske Selskabs Flyvemodeludstilling 1909, var udstillet. Af den afdøde Svæveflyverpioner, Snedker Larsens Enke havde Udstillingen laant en meget nøjagtig, ubeklædt Model af den før kende »Glif« (Type Stamer & Lippisch Zögling).

Dommerkomiteen, der bestod af Oberstinde Harriet Førslev, Propagandacheferne fra D. D. L. og K. L. M., d'Herrens Max Westfal og Bent Rom samt Forbundets Bestyrelse, begyndte Kl. 14 Bedømmelsen, der i mange Tilfælde frembød betydelige Vanskeligheder.

Ca. Kl. 16 var Dommerkomiteen færdig med Bedømmelsen, der gav følgende Resultater:

Ærespræmier for smukkeste byggede Motor- og Svævemodeller tilfaldt henholdsvis Erik Bildsøe Hansen for Benzinmotormodellen og Ing. Monberg for »E. M. 3«.

1. Præmierne var Sølvbægre og 2.

Præmierne »Dansk Flyvnings Historie«.
2. Præmierne var skænket af Hr. Forlægger Ejvind Christensen.

Preislers optiske Institut havde desuden udsat 2 Stopure for de 2 Klubber, der forholdsvis havde de fleste smukt byggede Modeller udstillede.

De blev vundet af Motormodelflyveklubben Hawk, Hellerup og Globus Aero Klub, Hellerup.

PRÆMIELISTE:

Klasse 1:

1. Type H.S.Mikro, Ejer og Konstruktor Henning Schrøder, Motormodelflyveklubben »Hawk«, Hellerup. Vægt ca. 1 Gram.
2. Balsa Stokmodel med Pontoner, bygget af C. H. Carlsen, Als Modelflyveklub.

Klasse 2:

1. Type H.S.Lysander, bygget af Henning Schrøder, Motormodelflyvekl. »Hawk«, Hellerup. Halvskalamodel af den engelske Militærmaskine Westland Lysander, Army Cooperation.
2. Type »Mr. Mulligan«, bygget af Niels Hassing, Modelflyveklubben »Cirrus«, Holte. Skalamodel af den amerikanske Racerflyvemaskine »Mr. Mulligan«.

Klasse 3:

1. Type »F. J. 3«, bygget af O. Hansen, Vanløse Modelflyveklub, Vanløse.
2. Type »H. S. 70«, bygget af Henning Schrøder. Modellen er udstyret med fældbare Propelblade, som automatisk lægger sig tilbage under Svæveflugten.

Klasse 4:

1. Type »K. Z. 2 Sport«, bygget af Arne Kreiberg, Silkeborg Modelflyveklub, Silkeborg.
2. Type »Kungssørnen«, bygget af Niels Hassing, Modelflyveklubben »Cirrus«, Holte.

Klasse 5:

1. Type »Fernaufklärer«, bygget af J. Juncker Jørgensen, Vanløse Modelflyveklub, Vanløse.
2. Type »Fernaufklärer«, bygget af Eigil Jensen, »Fredericia II«, Fredericia.

Klasse 6:

1. Type »Lippmann, A. L. III«, bygget af Ole Holten, Modelflyveklubben »Cirrus«, Holte.
2. Type »Polzin«, bygget af Christian Nielsen, Fredericia II, Fredericia.

Klasse 7:

1. Flyvebaad, bygget af Erik Sørensen, Modelflyveklubben »Arrow«, Roskilde.
2. Type H. S. Ente, bygget af Henning Schrøder, Motormodelflyvekl. »Hawk«, Hellerup.

Klasse 8:

1. Benzinmotormodel, bygget af Erik Bildsøe Hansen, Formand for Fanø Modelflyveklub, Fanø.
2. Type »Skyrider«, Benzinmotormodel, bygget af Niels Hassing, Modelflyveklubben »Cirrus«, Holte.

Klasse 9:

1. Type »Eagle«, engelsk Type, bygget af Johan Støckel, Globus Aeroklub, Hellerup. (Forbundets Kasserer).
2. Type H. S. 47, bygget af Henning

Schrøder, Motormodelflyvekl. »Hawk«, Hellerup. (Forbundets Sekr.)

Klasse 10:

1. Type »S. W. B. 22«, bygget af Forbundets Formand Sven Wiel Bang, Globus Aero Klub, Hellerup.
2. Type F. J. 1, bygget af Jørgen Larsen, Modelflyveklubben »Cirrus«, Holte.

Klasse 11:

1. Type »E. M. 3«, bygget af Ingeniør E. Monberg, Globus Aero Klub, Hellerup.
2. »F. J. 2«, bygget af J. Olsen, Globus Aero Klub, Hellerup.

Type 12:

1. Type »S. F. 25, Pluto«, bygget af Hen-



Henning Schrøder med en af sine Miniaturemodeller.

rik Møller Nielsen, Globus Aero Klub, Hellerup.

2. Type »S. W. B. 14, Termik«, bygget af Henrik Tetens, Globus Aero Klub, Hellerup.

Klasse 13:

1. Type »J. N. 2«, Ente, bygget af Odense M.-F.s Formand Jørgen Nissen, Odense.
2. Ente, bygget af Jørgen Petersen, Als Modelflyveklub, Sønderborg.

Klasse 14:

1. Type »S. W. B. 27«, bygget af Jørgen Frederiksen, Valby Modelflyveklub, Valby.
2. Type »K. S/S III«, bygget af Per Weishaupt, Odense Modelflyveklub, Odense, (Forbundets Rekordprotokolfører).

Klasse 15:

1. Type R. J. 9, bygget af Richard Jensen, Odense.
2. Ingen.

Klasse 16:

1. Type »Selvkonstruktion«, Pendulstyret, bygget af Arne Kreiberg, Silkeborg Modelflyveklub, Silkeborg.
2. Type »Selvstyret Strolch«, bygget af Richard Jensen, Odense Model-Flyveklub, Odense.

GRATIS MEDLEMSKORT TIL MODELFLYVEKLUBBERNE

FOR at lette Anskaffelsen af Medlemskort til nystartede Modelflyveklubber har FLYV ladet fremstille et Standardkort, der kan anvendes af alle Klubber. Kortet er dobbelt, med Plads til Klubbens Navn, til Medlemets Navn og Nummer samt inddelt i 12 Felter til maanedsvist eller kvartalsvis Betaling.

Kortene leveres gratis til alle Klubber ved Opgivelse af Medlemsantal, og kan bestilles eller afhentes paa FLYV's Kontor, Vesterbrogade 60.

Vi giver Modelflyveklubberne denne Service ud fra den Betragtning, at det er for dyrt for den enkelte Klub at fremstille det forholdsvis ringe Antal Kort, der skal bruges af hver Klub, og mener ogsaa derved at gøre Adgangen til Start af nye Klubber nemmere. Det er vort Haab at saa mange som muligt vil benytte sig af vort Tilbud der gælder indtil videre.

— Alle Modelflyveklubber bør indmelde sig i Dansk Modelflyverforbund.

MODELFLYVEKLUBBEN VIBEN, NÆSTVED

blev stiftet d. 1. April 1939. Den er ikke indmeldt i Forbundet endnu, men haaber snart at komme der. Klubben har 15 Medlemmer. I Paasken havde Klubben et vellykket Flyvestævne med Modelflyveklubben »Ternen«, Haslev. Der var 15 Modeller med.

Felgiebel:

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

(Se Anmeldelsen i FLYV Nr. 4)

Pris Kr. 5⁵⁰

Kan bestilles paa FLYV's Kontor: Vesterbrogade 60, København V.

Instrumenter for Luftfartøjer

Leverandør til Hæren og Marinen

Stopure

C. M. Hallgren

Instrumentmager

St. Regnegade 2 - Tlf. Byen 1973

UDTAGELSESKONKURRENCEN FOR SVÆVEMODTLLER TIL KING PETER'S CUP

HVER Deltager maa deltage med indtil 4 Modeller af egen Konstruktion. Disse maa opfylde de før nævnte 6 K av. Modellen (-erne) løbes op af Ejeren selv. Til Start maa kun bruges 100 m Snor, og der maa ikke løbes mere end 75 m frem.

Tiden tages fra det Øjeblik, Modellen udløses, til Modellen forsvinder for Tidtagernes Øjne. Tidtagerne maa ikke flytte sig fra Startstedet. Tiden tages med 2 Stopure, og Middeltiderne regnes for Flyvetid.

SIDSTE NYT OM FORBUNDETS STORE PINSESTÆVNE

CHEFEN for den sjællandske Flyverafdeling, Medlem af Aeronautisk Selskabs Bestyrelse, Oberstløjtnant L. Bjarkov har gjort Forbundet den Glæde at love at komme 2. Pinsedag til Lejren for som Formand for Præsidiat at uddele Præmierne.

Aeronautisk Selskab har udsat Sølvpræmier i hver af de 5 Klasser. Ill. Familie Journal har udsat en Sølvpokal for den bedste enkelte Flyvning eller Præstation i hver Klasse. Som 2. Præmie har Ill. Familie Journal udsat Byggesæt: i Motormodelklasserne Byggesæt til Svæve-model og i Svævemodelklasserne til Motormodel. Derved er der Chance for, at en ensidig Svævemodelflyver faar Interesse for Motormodeller og omvendt.

Det kgl. holl. Luftfartsselskab, K.L.M. har udsat »KLMs Vandrepokal for smukkeste udførte Model«. Vinderen faar kontant 25 Kr. yderligere. Hvis Pokalen vindes 3 Gange forbliver den Vinderens Ejendom.

Forlaget Jespersen & Pio har udsat 5 Eksemplarer af »Eventyret om Flyvemaskinen« og 5 af »Hvem flyver der?«. Forbundet har udsat 3 Sølvbægre.

Den kendte Privatflyver, Direktør C. Thielst har udsat 10 Eksemplarer af »Lær at flyve«, som Direktør Thielst har bearbejdet i dansk Udgave og Ejvind Christensen har paa FLYV's Vegne udsat 5 Eksp. af Dansk Flyvnings Historie.

De Modelflyvere, der endnu ikke har indmeldt deres Deltagelse i denne Lejr, der sikkert vil blive en Oplevelse, kan indtil den 14. Maj indmelde sig mod Indbetaling af 7.50 Kr. til Lejrens Kasserer, Otto Madsen, Vestre Stationsvej 42, Odense. Hvis nogen skulde ønske yderligere Oplysninger, kan disse faas ved skriftlig Henvendelse til Stævnets Propagandaleder Johannes Thinesen, Finsens Allé 29, Odense.



FRITIDS-SPORTEN

Gothersgade 151

er nu aaben.

Alle Tegninger og Materialer.

Nyt Modelsvæveplan FLYV 2

DET lille Modelsvæveplan FLYV 1 vi udsendte i Marts Maaned havde en stor Succes, det var let at flyve med og let at samle; vi har derfor paa manges Opfordring ladet fremstille en ny Model af noget større Dimensioner, den har faaet Navnet FLYV 2, og Vingefanget er 70 cm.

Konstruktionen.

Denne Model fremviser paa forskellige Omraader flere Forbedringer. Der er f. Eks. Indskæringen i Holdpindene, der griber om Kroplisterne, saaledes at de ikke kan gaa løse, og Sideroret har indstillelig Halefinne. Der er foretaget mange Prøveflyvninger med FLYV 2 og selv i stærk Blæst lader den sig let sætte op i Højstart, Stabiliteten er udmærket.

FLYV 2 bliver ligesom FLYV 1 leveret i komplet Byggesæt i Æske med Ribber, Vingspidser, Krop o. s. v. færdig tilskaarne og Listerne er bøje- de og indsat i Monteringsklodsens.

Bygget til Klasse IX.

FLYV 2 er bygget til Klasse IX i Henhold til Dansk Modelflyverforbunds Regler og kan saaledes deltage i Konkurrencerne.

Sæt Danmarks-Rekord med FLYV2. Prisen for Byggesæt FLYV 2 er Kr. 3.00, færdigbygget Model koster Kr. 5.50 og kan som sædvanlig faas hos de fleste Bog- og Papirhandlere samt Legetøjsforretninger eller direkte fra FLYV's Ekspedition, København V.



»FLYV 1«

Spændvidde..... 49 cm
 Tegning Kr. 0.25
 Byggesæt..... Kr. 2.00
 Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planlisterne bøjede i V-Form

»FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
 Byggesæt incl. Tegning.. Kr. 3 00
 Færdig Model Kr. 5.50

„FLYV 2“ er ligesaa let at bygge som „FLYV 1“ og meget let at sætte op i Højstart. — Sæt Danmarksrekord med „FLYV 2“. Den er i Klasse IX. Man forbykses over, hvor elegant „FLYV 2“ flyver, og hvor nem den er at have med at gøre.

»SUPER W 12«

Spændvidde..... 97 cm
 Planbelastning..... ca. 15 g/dm²

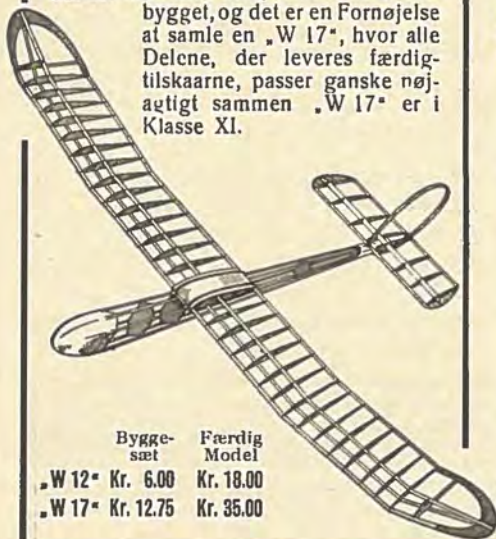
„SUPER W 12“ er en Model i Klasse X. Byggesættet indeholder foruden Tegning i fuld Størr. en detaljeret Byggeanvisning og en Flyveinstruktion beregnet paa Begyndere.

»W 17«

klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
 Planbelastning..... ca. 18 g/dm²

Den fulde Glæde af Flyvning med en Model faar man kun, naar den er velbygget, og det er en Fornøjelse at samle en „W 17“, hvor alle Delene, der leveres færdigtilskaarne, passer ganske nøjagtigt sammen. „W 17“ er i Klasse XI.



	Byggesæt	Færdig Model
„W 12“	Kr. 6.00	Kr. 18.00
„W 17“	Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres kompl. med overskuelig Tegn., udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næseklodser, Lister o.l. er færdig tilskaarne. Værktøj ikke nødvendigt.

Forlang Prislister over „W“ Materialer hos Deres Forhandler.

W-Modellerne, FLYV 1 og FLYV 2 faas hos de fleste Sports- og Legetøjsforr. samt Bog- og Papirhandler.

En Gros: **Erik Willumsen**
 5, Kronprinsensgade - København K
 Tlf. Central 9230

Modelflyvekonkurrencen med **FLYV 1**



Vinderen af 1. Præmie i Marts Maaned Kjeld Jacobsen med Modellen Flyv 1.

Maanedspræmierne for Marts Maaned blev vundet af:

Kjeld Jacobsen, Kalundborg, der vandt 1. Præmie med en Flyvetid paa 58 Sekunder, og

Jørgen Holm Rasmussen, der vandt 2. Præmie med en Flyvetid paa 39 Sekunder.

Resultatet af April Maanedes Ugekonkurrencer blev følgende:

1. Uge: Karlo Overgaard, Skanderborg, Tid: 1 Min. 6 Sek.
2. Uge: Kai Jørgensen, Lønstrup, Tid: 1 Min. 3 Sek.
3. Uge: Axel J. Lang, Randers, Tid: 0 Min. 36 Sek.
4. Uge: Carl Olsen, Silkeborg, Tid: 0 Min. 58 Sek.

Maanedskonkurrencen blev saaledes vundet af Karlo Overgaard og Kai Jørgensen, der foruden Ugepræmien vil faa hver et Byggesæt. Præmierne bliver tilsendt.

Regler for Deltagelse i FLYV'S Modelflyvekonkurrence med Modelsvæveplanet **FLYV 1**

Vi gentager Reglerne for Modelflyvekonkurrencen, som var trykt i FLYV Nr. 3, hvor ogsaa Tegning til Modelsvæveplanet **FLYV 1** findes. Iøvrigt kan man faa saavel Byggesæt som færdigt Svæveplan, hvortil vi henviser paa Bestillingsseddelen i Bladet.

1. Konkurrencen er kun aaben for Modeller af **FLYV 1**.
2. Resultaterne skal indsendes paa de i FLYV værende Kuponer.
3. Resultaterne skal være attesterede enten af Formanden for en Modelflyveklub eller af en fuldmyndig Person, der har overværet og kontrolleret Flyvningen. Tiderne skal være kontrollerede, enten med et Stop-Ur eller med to alm. Ure med Sekundviser.

4. Kun Resultater af over 10 Sekunders Flyvning kan indsendes.
5. Starten kan være enten Haandstart eller Højstart, men den skal foregaa direkte fra Jorden.

UGEPRÆMIER

6. Hver Uge præmieres den længste Flyvetid med een af følgende Præmier efter eget Valg:
 A: Dansk Flyvnings Historie.
 B: Frank A. Swoffer: Lær at flyve.
 C: 1 Aarsabonnement paa **FLYV**.

MAANEDSPRÆMIER

Hver Maanedes bedste Resultater efter de indsendte Kuponer præmieres med en 1. Præmie og en 2. Præmie bestaaende af et Byggesæt af anerkendt Konstruktion; der udsættes mange forskellige Typer.

Bestillingsseddel

Undertegnede bestiller herved:

- _____ Komplet Byggesæt **FLYV 1** Kr. 2.00
- _____ Færdigbygget Model **FLYV 1** Kr. 4.50
- _____ Komplet Byggesæt **FLYV 2** Kr. 3.00
- _____ Færdigbygget Model **FLYV 2** Kr. 5.50

Det ikke ønskede overstreges.

Navn _____

Adresse _____

NYT FRA ALLE LANDE

AFRIKA RUNDT

Den tyske Siebel Fh 104 har nylig afsluttet en Flyvning fra Berlin langs Østafrika til Kapstaden og tilbage langs Vestkysten og tværs over Sahara, en Strækning paa ialt 40.000 km. Besætningen bestod af Oberløjtnant Kaldrack, Oberløjtnant Ballhasær og Feldwebel Anhäuser. Under hele Flyvningen var Gennemsnitshastigheden 300



Kort over Flyveruten Berlin—Kapstaden—Berlin.

km/T. Starten fra Berlin fandt Sted d. 16. Januar og Tilbagekomsten d. 7. Marts.

Siebel Fh 104 er en tomotoret Rejseflyvemaskine, udstyret med 240 HK. Hirth Motorer. Ved en tidligere Lejlighed har Siebel Fh 104 foretaget

en Flyvning gennem Europa, der i Løbet af 24 Timer passerede 12 Lande; Strækningen var paa 6200 km.

Maskinen har Plads til 5 Personer i Kabinen. En nærmere Beskrivelse af den findes i »Flyv« Nr. 10/1938.



S. A. I. 2. S. italiensk Rejseflyvemaskine.

SAI 25 er et eenmotoret, lavvinget Monoplan til Rejsebrug. I den bekvemme Kabine er der Plads til 4 Personer foruden Bagage. Den er ret midtskibs anbragte Taarn kan drejes hurtig, og den har Brændstof til 4½ Times Flyvning. Den er helt igennem bygget af Træ, beklædt med Krydsfinér. Bæreplanet er udstyret med Spalteklapper og Bagkantsklapper. Den har Hjulbremses og styrbart Halehjul.

Motoren er en »Alfa Romeo« Type 115 I (seks-cyl., luftkølet) paa 195 H.K. Propellen er af Metal.

Dens Data er: Spændvidde 10,64 m, Længde 7,5 m, Højde 2,8 m, Tomvægt 890 kg, Lasteevne 530 kg, Fuldvægt 1420 kg; største Hastighed ved Jorden 250 km/T, Marchhastighed (ved 70 pCt. Motorkraft) 215 km/T, Mindstehastighed 85 km/T, Tophøjde 6000 m og Brændstof til 4½ Times Flyvning.

NYE FOKKER TYPER

Luftvaabnet i Holland og dets oversøiske Kolonier er store Aftagere af Fokker's Materiel, og det gælder saavel Landflyvemaskiner som Søflyvemaskiner. Vi præsenterer her to af de nyeste Typer, som Fokker-Fabriken har leveret til den hollandske Marine,

en to-motoret Torpedomaskine, Fokker T. 8-W, der skal anvendes i Kystforsvarets Tjeneste, og en Trænings- og Rekognosceringsmaskine, Fokker C. 14-W, af hvilken Type en større Serie er under Bygning.



Fokker T. 8-W.



Fokker C. 14-W.



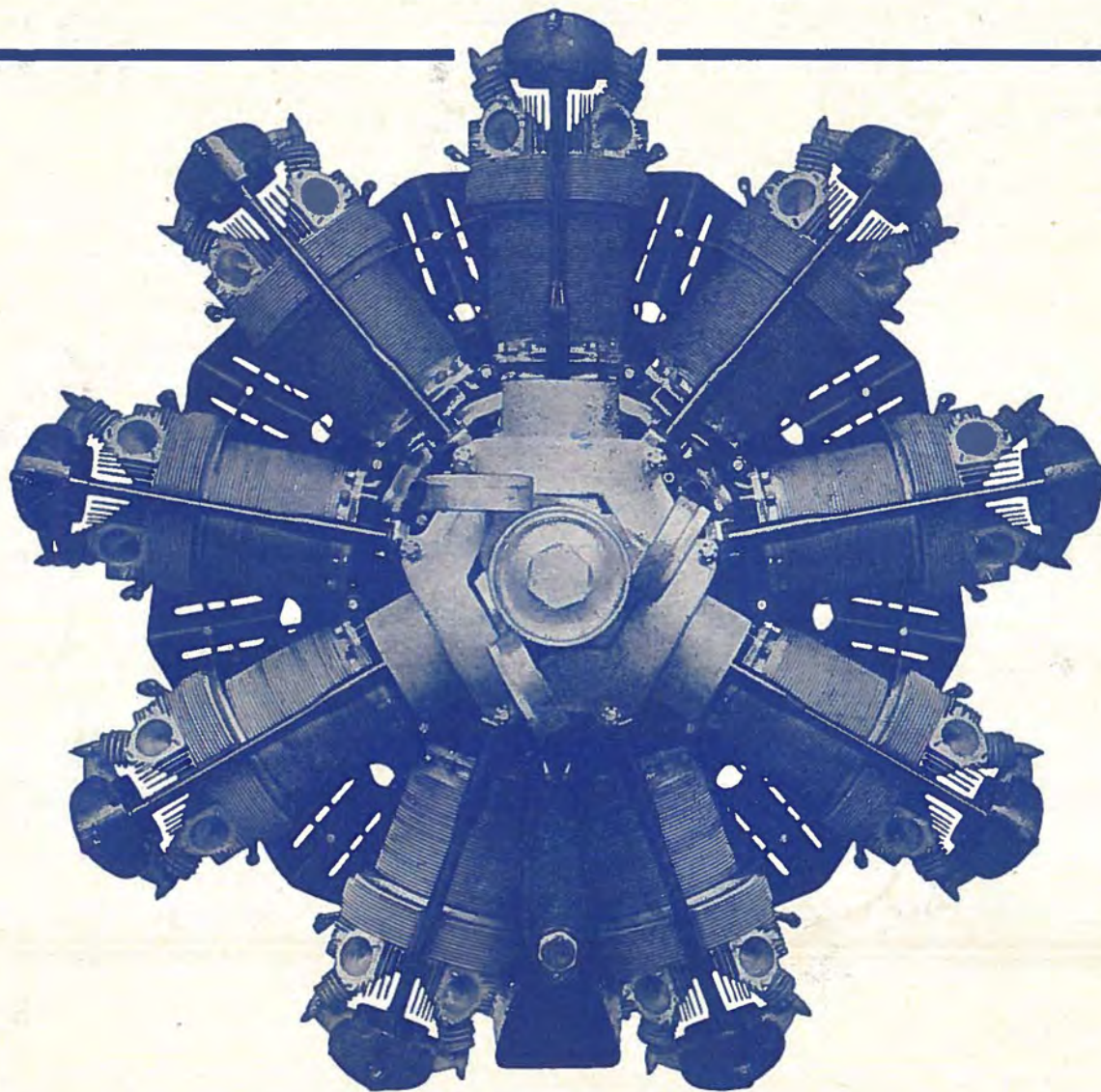
Fokker G I er egnet til al Slags Kunstflyvning, f. Eks.

Looping - Spind tilvenstre og tilhøjre - Immelmannsving
Langsom og hurtig Rulning - Dykning til Sluthastighed

N. V. NEDERLANDSCHE VliegTEUIGENFABRIEK FOKKER - AMSTERDAM

„BRISTOL“ PEGASUS FLYVEMOTORER

Stor Kraft, ringe Vægt



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer har et enestaaende gunstigt Forhold mellem Hestekraft og Vægt og forener stor Ydeevne med den Driftsikkerhed, som er karakteristisk for alle »BRISTOL« Motorer. For Eksempel vejer Pegasus XXII kun 466 kg, og den yder i Starten 1010 B.H.K.

THE BRISTOL AEROPLANE

Bristol

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTER ET I DANMARK OG ISLAND VED:

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

PRIS:
Pr. Aargang Kr. 420
Pr. Nummer 35 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Modelflyverne paa Eremitagesletten

Nr. 6
1939 - 12. Aarg.

RADIO OG LUFTFART

De danske Svæveflyveudtryk

Modelflyvekonkurrence Australien-Danmark

FLYVESPORTEN I FINLAND

35 ØF
28 SIDE



BONDUR

Unser Fliegwerkstoff



RUCK

Vereinigte Leichtmetall-Werke G.m.b.H. Hannover

WERKE IN HANNOVER, LAATZEN UND BONN

Repräsentanter: **ANDERSEN & MAARE**
Vestersøgade 52 - Tlf. 12532 - København V.

ARADO

Ar 96



SKOLE- REJSE- ØVELSES- FRONTFLYVEMASKINE TIL ANVENDELSE TIL LANDS OG
TIL VANDS. MOTOR: ARGUS AS 10 C, 240 HK., ELLER ARGUS AS 410, 450 HK.

ARADO FLUGZEUGWERKE G. M. B. H., POTSDAM-BABELSBERG

„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP DOPE

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

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

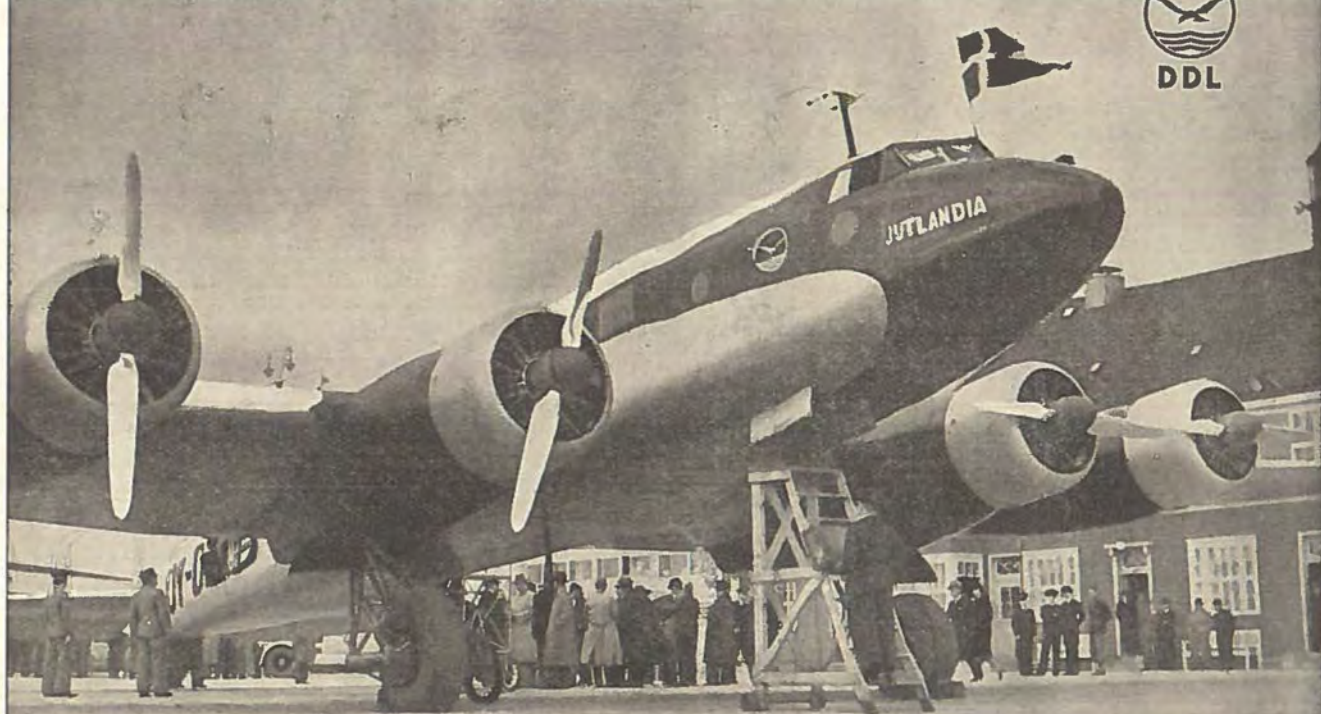
Fortyndingsvædske samt Identifieringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASIP

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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

OFFICIELT ORGAN FOR DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Det
Kongelige
Danske



Aero-
nautiske
Selskab



DANSKE FLYVERE



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:
Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af «FLYV»s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 6

Juni 1939

12. Aargang

RADIO OG LUFTFART



Ved Hjælp af en Telefunken-Kortbølgestation vejledes Svæveflyverne under deres Øvelser over Wasserkuppe. Strømmen frembringes af en Dynamo, der trædes som en Cykel.

RADIOEN i Luftfarten tjener to Formaal: Korrespondance og Navigation, og i den Anledning udstyres Flyvemaskine- og Jordstationer med Sende-, Modtage- og Pejlanlæg. Til Korrespondance er det nok med Sender og Modtager, men til Bedømmelse af Plads og Kurs maa der anvendes Pejlstationer, og der skelnes mellem Pejling fra Luftfartøjer og Pejling fra Jorden (d. v. s. Egenpejling og Fremmedpejling).

Organisation.

For at kunne betjene Rute-flyverne paa bedst mulig Maade, er hele Radioordningen blevet inddelt i visse Zoner, og til Eksempel er Tyskland inddelt i 14 forskellige Flyvesikrings-Zoner. Naar en Zonegrænse overflyves, afslutter Flyveren Forbindelsen med den ene Zone og melder sig til den, han flyver ind i, saaledes at Stationerne paa Jorden kun beskæftiger sig med de Luftfartøjer, der befinder

sig indenfor deres respektive Zoner. Med den tiltagende Lufttrafik vil det ikke være praktisk, at hvert Luftfartøj under hele Flyvningen stod i konstant Forbindelse med Startluftthavnen eller Bestemmelsesluftthavnen. Radiotjenesten vilde blive for kompliceret, og desuden ligger Sende- og Modtageforholdene gunstigere indenfor de enkelte Zoner. Hver Flyvesikringszone har een eller to Pejlstationer, hvorfra Sikringstjenesten bestrides. Til Fjernpejling anvendes Bølgelængden 900 m, og til Nærpejling — d. v. s. indenfor ca. 20 km — anvendes 930 m Bølgelængde.

I Begyndelsen har der udelukkende været anvendt Fremmedpejling, og da det selvfølgelig har belastet Jordstationerne i stedse stigende Grad, tilstræber man i saa stor Udstrækning som muligt at gaa over til Egenpejling, hvor man bl. a. kan drage Nytte af Radiofonistationer og Kyststationer. Men desuden arbejdes der paa



Billedet illustrerer Telefonen Baakelandings-System. Den lange lyse Stribe angiver Baakesenderens Ledetone. Forsignalet (længst tilvenstre) og Hovedsignalet underretter Flyveren om Afstanden fra Lufthavnen.

Oprettelsen af et Net af Radiofyre til udelukkende Raadighed for Luftfarten, og flere Steder er saadanne Radiofyre allerede taget i Brug. Som Tilfældet er for Skibsfartens Vedkommende, er det ogsaa indenfor Luftfarten et System af tre Radiofyre, der arbejder paa samme Bølgelængde. I Tyskland har man først og fremmest opstillet følgende tre Radiofyre-Trekanten:

Berlin — Köln — München med Sendetegnene DDX, DDK og DDP;
Königsberg — Hamburg — Breslau, der skal betjene Østtyskland, og Stuttgart — Hannover, der arbejder sammen med Bryssel.

— Radiofyrene gør det muligt for Besætningen i Maskinen selv at foretage en paalidelig Pladsbestemmelse, og i mange Tilfælde vil dette være af stor Betydning.

Jordstationernes Radioudstyr.

Til Korrespondance, til Afgivelse af Vejmeldinger og til Fremmedpejling er Jordstationerne udstyret med de hertil hørende Sende-, Modtage- og Pejlanlæg. Sende- og Modtagestationerne anvendes mellem Jordstationerne indbyrdes og mellem Jordstation og Flyvemaskine. SENDERNES Ydelser er paa indtil 1,5 KW. Der anvendes Telegrafi og undertiden ogsaa Telefoni, men Ydelsen er ikke den samme. F. Eks. har en 200 Watt-Sender til Telegrafi kun en Ydelse til Telefoni paa 130 Watt ved 70 % Modulation. Den 200 Watt-Station kan indrettes som Kortbølgesender indenfor 17,5—70 m eller som Langbølgesender til 580—2700 m. Der er kun meget faa Betjeningshandtag, og SENDEREN er anbragt i en Kasse af Let-

metal. Modtageren kan anvendes til Bølgelængder paa 15—20.000 m.

Som *Pejlanlæg* anvender Jordstationerne den kendte drejelige Rammeantenne, og foruden denne retningsfølsomme Antenne, benyttes en ikke-retningsfølsom Hjelpeantenne. Sidstnævnte skal tjene to Formaal: Udglatning af det Pejllminimum, der benyttes til Retningsbestemmelse samt Bestemmelse af den pejlede Senders virkelige Plads (Bestemmelse af Siden). Pejllamme-Modtageren er udstyret med en automatisk Korrektions-Udligner (Funkbeschicker), der kompenserer for lokale Afvigelser, saaledes at Telegrafisten ikke behøver at slaa op i en Tabel for at kunne aflæse den korrekte Pejling.

Ramme-Modtageren pejler altid den direkte Bølge (den, der udbreder sig langs Jordoverfladen) rigtig. Da SENDERENS elektromagnetiske Bølger imidlertid breder sig til alle Sider i Rummet, finder der en Reflektion Sted,



Instrument, hvorefter man aflæser Maskinens Beliggenhed i Forhold til Landingsbaaken.

naar Bølgerne træffer Krystallaget (Heaviside-Schicht), og Pejllammen træffes derfor ogsaa af denne indirekte Bølge. De Forstyrrelser og Unøjagtigheder, som derved fremkommer ved Pejlingen, er størst ved Solopgang og Solnedgang, og for at undgaa Pejlingsfejl, foraarsaget af denne saakaldte »Nateffekt«, er man gaaet over til at anvende Impuls-Pejlmetoden og Adock-Pejlmetoden.

Impuls-Pejlingen gaar i korte Træk ud paa at adskille Nateffekt-Forstyrrelserne fra de direkte Bølger, idet de ved Hjælp af et Brauns'k Rør aftegnes paa en Billedskærm. Denne Fremgangsmaade, der er udviklet af Telefonen, anvendes flere Steder i Tyskland, bl. a. i Köln, Hannover, Berlin og Königsberg. Ved *Telefunken-Impulspejlingen* kan man paa en Lysskærm uden Vanskelighed aflæse de lige høje Udslag fra de direkte Bølger, medens Udstraaingen fra de indirekte Bølger giver Udslag af vekslende Højde.

Den anden Mulighed for at opnaa en nateffekt-fri Pejling er ved Hjælp af *Adock-Systemet*, der er blevet udviklet i England. Det bestaar af 4 ca. 20 m høje lodrette Antenner anbragt i Hjørnerne af et Kvadrat og forbundne med en skærmet Ledning til Pejllmodtageren i Kvadratets Midtpunkt. Et saadant Adcock-System forhindrer enhver Fejlmulighed ved Pejlingen, som de indirekte Bølger søger at afstedkomme. Det gælder ogsaa Virkningen fra skraat hængende Flyvemaskine-Antenner. Et Adcock-Anlæg kræver imidlertid, at man er meget nøjeregnende med Pladsen, hvor det opstilles.

Et særligt Anlæg paa Lufthavne er Radiosystemet til Landing under



En Telefunken-Pejler i Virksomhed paa en Lufthavns Radiostation.

ugunstige Vejrforhold, eller — som det kaldes — Baakelandingssystemet. Det bestaar af tre Kortbølgesendere: Baakesignalet, Forsignalet og Hovedsignalet. Baakesignalet sender paa 9 m Bølgelængde. I selve Indflyvningsretningen høres Udsendelsen som en konstant Tone; paa den ene Side deraf høres en konstant Række Streger og paa den anden Side en Række Prikker, og paa den Maade kan Flyveren konstatere, paa hvilken Side af Ledetonen, han befinder sig. Ca. 3 km udenfor Lufthavnen er opstillet et Forsignal, der paa 7,9 m sender en Række dybttonede Streger lodret tilvejs, og lige ved Pladsens Begrænsning staar Hovedsignalet, der, ligeledes paa 7,9 m, sender en Række højttonede Prikker tilvejs.

Radioudstyret i Flyvemaskiner.

Der findes mange forskellige Sender- og Modtagesæt. Til Luftfartøjer, der skal gennemflyve meget store Strækninger, anvendes hovedsagelig en Kortbølge-Sender og -Modtager og en Langbølge-Sender og Modtager, idet Kortbølgesættet benyttes til Forbindelse over de lange Afstande, og Langbølgesættet til Forbindelsen over de kortere Distancer. Med Telegrafi kan Flyvemaskinens Kortbølgesæt holde god Forbindelse fra 1500 km til 500 km, og under denne Afstand benyttes Langbølgestationen. Til mindre Flyvemaskiner findes smaa Kortbølge-Telefonstationer paa 7 Watt, der arbejder paa 60—85 m Bølgelængde, og som kan holde Forbindelse over 60 km. Til Flyvemaskiner, der flyver paa korte eller mellemlange Strækninger, er en Langbølge-Telegrafi-Station paa 20 Watt velegnet. Den

rækker 250 km. En nyere Type til særlige Flyvninger er 150 Watt-Stationen, som paa en Bølgelængde af 500—1000 m rækker ca. 1000 km over

Vand. Med saadanne Stationer er bl. a. Ha. 139 (Nordwind) og Do 18 udstyret. (Begge anvendes til Atlanterhavsflyvninger).

Til Egenpejling er Flyvemaskinen udstyret med den saakaldte Maalstyringsanordning (Zielfluggerät). Ved Hjælp af dette kan Flyveren bl. a. styre efter Radiovinkelfyr. Modtagningen af Radiofyrenes Signaler kan ske paa sædvanlig Maade gennem Modtagesættets Hovedtelefoner, eller det kan finde Sted ved Hjælp af et Instrument, hvor en Viser gør Udslag til den ene eller anden Side, og fortæller, om Flyveren er tilhøjre eller tilvenstre for sin Kurs.

Baakelanding. Til Modtagelse af Baakens Ledetone paa 9 m Bølgelængde og For- og Hovedsignalets 7,9 m Bølger er der to forskellige Antenner. Modtagningen kan ske pr. Hovedtelefon og ved Hjælp af et Instrument, der viser Afvigelserne. En Horizontalviser angiver Afstanden, og en Vertikalviser angiver Kursafvigelserne.



Kort, der illustrerer Flyvesikringszoner i Europa. De fuldt optrukne Linier angiver Zoner, der er i Drift; punkterede Linier angiver projekterede Zoner.

FLYVESPORTEN I FINLAND

Ved Foredraget i Det kgl. danske Aeronautiske Selskab den 8. Maj fortalte Direktøren for Det Finske Luftfartsselskab, Ingeniør Gunnar Ståhle om Flyvesporten i Finland, der i flere Aar udelukkende har omfattet en af Finlands Luftværnsforbund ledet Svæveflyveruddannelse. Foredraget blev gentaget Dageh efter i Aalborg Sportsflyveklub.

VED Sammenslutning af Landets Luftværnsforeninger i Efteraaret 1925 dannedes *Finlands Luftværnsforbund*, som nu er inddelt i 8 Distrikter plus Aeroklubben, der har Medlemmer i alle Distrikter og repræsenterer F. A. I. i Finland.

Finlands Luftværnsforbund har til Formaal at fremme Luftfarten i Finland, og særlig dets Luftforsvar. Til Gennemførelse af denne Opgave samarbejder Forbundet med Luftstridskræfterne, beskæftiger sig med Flyveruddannelse og Oplysningsarbejde for Flyvningen, støtter det frivillige Luftforsvarsarbejde, foranstalter Flyveopvisninger, Luftfartsudstillinger, arbejder for Udviklingen af den civile Luftfart og den hjemlige Flyvemaskineindustri, kort sagt det beskæftiger sig med alle Spørgsmaal vedrørende Flyvning.

Det første, der blev gjort for at fremme den aktive Flyveinteresse, var Indkøbet af en Moth-Sportsflyvemaskine i 1927. Senere anskaffede flere af Lokalforeningerne sig egen Flyvemaskine, saledes at Luftsportsflaaden snart voksede til 7 Maskiner. Imidlertid kølnedes Begejstringen efterhaanden for den relativt dyre Flyvning, og da tilmed den almindelige økonomiske Depression kom til, gik det hele i Staa, idet Sportsflyvervirksomheden reduceredes til kun at omfatte en ganske lille Gruppe velstaaende Folk.

Svæveflyvningen vinder frem.

Saa kom nogle af Forbundets Medlemmer i Kontakt med tyske og polske Svæveflyvere, og efterhaanden blev Forbundets Ledelse klar over, at Svæveflyvesporten var Nøglen til Problemets Løsning. Der blev indledet et Samarbejde med den tyske Aeroklub i 1934, hvorefter Forbundet

nedsatte et Arbejdsudvalg, der skulde udarbejde et Arbejdsprogram gældende for hele Landet, og udelukkende skulde omfatte Svæveflyvning. Det godkendte Program, der godkendtes af Forbundet samme Aar, er i Princippet følgende:

Luftværnsforbundet yder Bidrag til Kursus i Bygning af Svæveplaner paa den Maade, at den stiller kyndige Lærerkrafter og nødvendigt Materiel til Raadighed, hvorimod den lokale Forening selv skaffer Værkstedlokale og Værktøj. Foreningen udvælger et passende Antal egnede Medlemmer til Arbejdet, og hver af dem faar en Dagbog. Den, der i Vinterens Løb præsterer mindst 200 Arbejdstimer berettiges til gratis Undervisning til Opnaaelse af A eller B-Certifikat. De, der klarer en psykoteknisk Prøve, kan faa C-Certifikatet.

Det færdigbyggede Svæveplan bliver den lokale Forenings Ejendom, men Foreningen har dog Pligt til at stille det til Forbundets Centralflyveskoles Radighed en vis Tid.

Luftværnsforbundet har Ledelsen og Kontrollen af Svæveflyvning.

En af de vigtigste Begivenheder var, da Trafikministeriet d. 9. Marts 1935 traf følgende Bestemmelse vedrørende Svæveflyvningen i Finland:

»Uddannelse i Glide- og Svæveflyvning i Finland ledes og kontrolleres af Finlands Luftværnsforbund«.

Da denne officielle Side af Sagen var i Orden, blev der taget fat paa et meget intensivt Arbejde. Det gjaldt først om at finde en egnet Plads for Centralskolens Svæveflyveruddannelse, og man valgte en Plads ved Jämijärvi By, ca. 80 km N.W. for Tammerfors. Terrænet ejedes til alt Held af Staten.

Den første Sommer, altsaa 1935, disponerede Centralskolen over et ryddet Terræn paa 32 ha og en mindre Hangar. Eleverne indkvarteredes i den nærmeste By. Sidste Sommer, 1938, omfattede det ryddede Omraade 132 ha, og til de olympiske Konkurrencer i 1940 kommer Skolen til at raade over 150 ha.

I indeværende Sommer har Skolen følgende Udseende:

2 Hangarer til Svæveplaner, 1

Hangar til Sportsflyvemaskiner, 1 Kontorbygning, 1 Lærerbolig, Elevhjem med 120 Sovepladser, Restauranthbygning m. m., 1 finsk Badstue, Garage og Reparationsværksteder, og desuden er adskillig flere Bygninger under Opførelse.

Centralflyveskolens Udvikling. — 100 Svæveplaner paa fem Aar.

Den tyske Aero Klub hjalp til i Begyndelsen paa en storstilet Maade, idet baade Undervisningsmateriel og Lærerkrafter stilledes til Disposition, og da der takket være Tyskernes Hjælp var uddannet tilstrækkelig mange finske Lærere, kunde man allerede Aaret efter klare sig med hjemlige Lærerkrafter.

Følgende Tal belyser Skolens Udvikling:

	1935	1938
Elevantal	49	324
A-Certifikat	32	97
B-Certifikat	16	96
C-Certifikat	—	23
D-Certifikat (d. v. s. Leistungs-Abzeichen	—	2
Antal Svæveflyvninger ...	912	4527

Ialt er der under Svæveflyvningens første femaarige Periode i Finland præsteret 156,000 Arbejdstimer, 20,000 Svæveflugter med en samlet Flyvetid paa over 1000 Timer. Ca. 100 Svæveplaner er blevet bygget. Over 3000 Personer deltager i det aktive Flyvearbejde og mere end 1000 Certifikater er udstedt.

Efter mange Eksperimenter er man blevet staaende ved Bygning af 3 Standardtyper, der dækker al Svæveflyvning og som er billige og lette at bygge:

Grunau 9 — første Uddannelse.

Grunau Baby II — fortsat Uddannelse.

Rhön-Bussard — videre Uddannelse.

De finske Svæveflyvningsrekorder er:

Højde — 2.800 m.

Varighed — 7 Timer 44 Min.

Distance — 89 km.

Staten yder et Tilskud paa 170.000 d. Kr.

Det første Aar blev Svæveflyvningen helt og holdent financieret af



STOL PAA

DUNLOP

RINGE • HJUL • BREMSER

Luftværnsforbundet, og Budgettet var paa 15,000 d. Kr. Takket være det store Arbejde, der blev ydet rundt om i Landet, traadte Regeringen hjælpende til, og Statens Tilskud for i Aar udgør 170,000 d. Kr.

Eleverne bekoster selv Opholdet, som dog er meget billig, ca. halvdanden Krone om Dagen. Ulykkesforsikring er obligatorisk; den koster 7.50 d. Kr. og betales af Eleven.

Det har Interesse at faa at vide, at Forbundets første Grunau 9-Svæveplaner kostede ca. 2.500 d. Kr. at bygge, men at man allerede i 1936 var nede paa ca. 900 d. Kr. pr. Stk. Grunau Baby II Svæveplanernes Materiel kommer op paa ca. 1,450 d. Kr., og Rhön-Bussard paa ca. 1,550 d. Kr.

Modelflyvningen.

Finlands Luftværnsforbunds Virksomhed omfatter nu ogsaa Sportsflyvning og Modelflyvning, idet der her finder en Reorganisation Sted, saaledes at Forbundets praktiske Arbejde varetages af følgende Udvalg:

Centralbestyrelsen for Sportsflyvning,
Centralbestyrelsen for Svæveflyvning,
Centralbestyrelsen for Modelflyvning,

Centralbestyrelsen for Økonomi og Propaganda,
Centralbestyrelsen for Kvindeorganisationerne.

Da Udvalget for Modelflyvning havde arbejdet et Aar, foranstaltede det en Udstilling og et Stævne i Helsingfors. Udstillingen blev aabnet af Finlands Præsident, der selv startede et Modelplan, som en af de yngste Deltagere rakte ham. I en Tale betegnede Forbundets Formand, at hele den finske Skoleungdom burde interesseres i Bygning af Modelplaner. Meget var allerede opnaaet, og mest af alt har den Skolebestyrer udrettet, som bestemte, at kun de dygtige Elever kunde blive Medlem af Skolens Flyveklub. Det er nu blevet en Æres-sag for Modelbyggerne at vise, at en god Modelbygger ogsaa er en god Skoleelev.

Sportsflyvningen.

Hvad endelig Sportsflyvningen angaar haaber man paa, at Svæveflyvningen skal bevirke, at den atter vinder Tilhængere. Man er allerede godt paa Vej hertil, idet Forbundets Centralskole for Sportsflyvning sidste Aar gav 100 hjemsendte Flyvere Lej-

lighed til at faa ialt ca. 2000 Flyvetimer. Samtidig uddannedes 50 nye Sportsflyvere efter et Program, der omfatter 35 Timers Flyvning. Sportsflyveskolens Arbejdsprogram bliver lagt i Samraad med Flyvevaabnet.



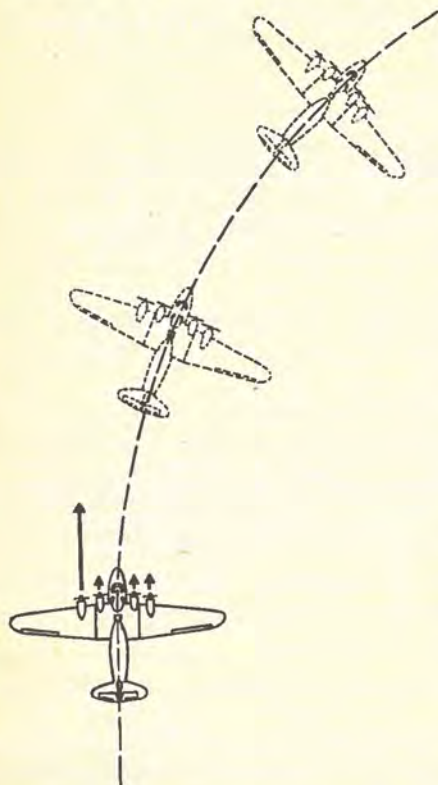

**Codan
Gummistøvler**

En ny Propeltype med vendbare Blade

hjælper de store Flyvebaade med at manøvrere paa Vandet.

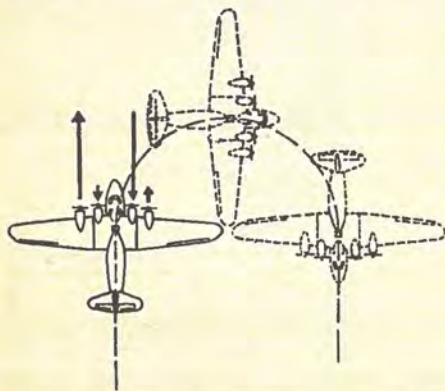
TEGNINGEN viser, hvorledes en 4-motoret Flyvebaad er i Stand til at kunne manøvrere paa Vandet, naar den i Stedet for Propeller af almindelig Type er udstyret med de

der foretages et meget snævrere Sving under Kørslen paa Vandet: de to indvendige Propellers Blade drejes helt om, saa de virker som Trykpropeller,



elektrisk styrede, helt vendbare Propeller, som Curtiss-Wright Corporation har fremstillet.

(Øverste Tegning). Flyvebaaden, der er udstyret med den almindelige Propeltype, svinger tilhøjre, medens den kører hen over Vandet, idet der gøres Brug af den venstre Motor, og de øvrige Motorer gaar paa Tomgang.



(Nederste Tegning). Med den nye Curtiss Propel med helt vendbare Blade, kan

D.D.L. udvider Rutenettet

Nye Forbindelser til Norge.

EFTER Aabningen af de to nye norske Lufthavne: Oslo og Kristiansand, er Det Danske Luftfartsselskabs Rutenet fra 1. Juni blevet yderligere udvidet. Den hurtige dansk-tyske Londonforbindelse har faaet sit Udgangspunkt i Oslo, og er derved blevet en af Europas længste Luftruter. Hele Strækningen beflyves med Condor-Maskinerne, og Ruten følger Oslo-Gøteborg-København-Hamburg-London. Der startes fra Oslo Kl. 9,40 med Ankomst til København Kl. 11,40 og til London Kl. 15,55. I modsat Retning startes fra London Kl. 10,45 med Ankomst til København Kl. 14,30 og til Oslo Kl. 16,55.

Kristiansand-Ruten starter fra København Kl. 9,40, fra Aalborg Kl. 11,25 og ankommer til Kristiansand Kl. 12,20. I modsat Retning startes fra Kristiansand Kl. 12,40 med Ankomst til Aalborg Kl. 13,35 og til København Kl. 15,15.

Kristianssand Lufthavn.

MEDE Aabningen af de nye norske udenrigs Luftruter d. 1. Juni, kommer Kristianssands Lufthavn med i det europæiske Luftrutenet. Lufthavnen ligger ved Kjevik ved Mundingen af Topdalselven, og den er indrettet baade som Landflyveplads og Sølufthavn. Distancen fra Kristiansand er, med den nuværende Vejrdning, ca. 23 km.

Pladsen ligegr paa Vestsiden af Elven, og Indflyvningsforholdene er udmærkede i alle Retninger fra Sydvest gennem Øst til Nord. Dalstrækningen, som Pladsen ligger i, gaar fra Sydvest mod Nordøst, der ogsaa er Hovedindflyvningsretningen. — I Pladsens fremherskende Vindretning er anlagt en Betonstartbane paa 1000 × 40 m, og paa den øvrige Del af Pladsen, der er dækket med Græs, er

og derefter føres Gashaandtaget frem paa den udvendige Motor i venstre Side, og paa den indvendige Motor i højre Side, medens de to andre holdes gaaende paa Tomgang.

Størrelsesforholdet i Pilens Længde angiver den Mængde Motorkraft, der skal anvendes til Svinget.

der Start- og Landingslængder paa 1000 m i de fleste Retninger.

Der er opført en Hangar paa 40 × 50 m med tilhørende Værksted og Administrationsbygning. I Forbindelse med Landflyvepladsen er der paa dennes Vestside indrettet en Søflyvestation med en Ophalerbedding paa 100 × 15 m.

Kristianssands Lufthavn bliver udstyret med alle moderne Hjælpemidler til Sikringstjeneste og Radionavigation. Der bliver installeret en Kort- og Langbølgesender samt en Telefunken Rammepejler, og desuden en Adcock-Pejler til Fjernpejling, som placeres Syd for Pladsen paa en Halvø paa den anden Side af Topdalselven.

Arbejdet paa Lufthavnen paabegyndtes i Januar 1938, og største Delen var færdig i November samme Aar.

Oslos Lufthavn, Fornebu.

Oslos Lufthavn er anlagt ved Fornebu, 8 km fra Centrum af Byen, og i umiddelbar Nærhed af Lufthavnen anlægges en Landingsplads for Søluftfartøjer.

De første Arbejder paa Anlæg af den nye Lufthavn blev paabegyndt i 1934, og Planeringsvanskelighederne har været overordentlig store, fordi Flyvepladsen er anlagt i et Fjeldteræn. Indtil 1. December forrige Aar er der blevet bortsprængt og fjernet 850.000 m³ Fjeld og hertil er medgaaet 250.000 kg Sprængstof.

Den første Del af Arbejdet paa Lufthavnen var færdigt til Indvielsen den 1. Juni, og den omfatter et Areal paa 462.000 m² med 3 Start- og Landingsbaner i Retningerne N—S, NØ—SV og NV—SØ paa henholdsvis 800, 800 og 700 m lange og 40 m brede. Naar hele Arbejdet er tilendebragt faar Lufthavnen 4 Start- og

“CUB”

FLYVEMASKINER

BYGGET I DANMARK



J LØBET af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere:

Lukket 2-Sædet Kabine, dobb. Styring, Bagagerum m. m. klar til Indregistrering: CUB Trainer Kr. 8.750.—, CUB Sport 40: Kr. 9.950.—, CUB Sport 50: Kr. 11.500.—
Sælges paa lempelige Vilkaar.

Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af Forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion. — Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere.

CUB AIRCRAFT CO. LTD. • COPENHAGEN

FABRIK OG FLYVESKOLE:
LUNDTOFTE FLYVEPLADS . TELF. HJORTEKÆR 135

HOVEDKONTOR:
SUNDKROGSGADE 3 . TELF. CENTR. 9993

Landingsbaner paa 1000—1100 m, og til Brug ved Landing under daarlig Sigt, bliver der en Strækning paa 1500 m i Længden og 400 m i Bredden.

Sølflythavnen anlægges umiddelbart Sydøst for Landflyvepladsen, ved Rolfsegsbukten, og Forbindelsen mellem Sølflythavnen og det sydøstlige Hjørne af Landflyvepladsen etableres ved en 300 m lang Kørebane.

Bygningerne paa Lufthavnen omfatter i første Omgang en 30×100 m lang Hangarbygning med tilbygget

Værksted og Administrationslokaler samt Plads til Radio- og Vejrtjeneste.

Lufthavnen er anlagt af Oslo By, og som Følge deraf er Forvaltningen af Lufthavnen underlagt Kommunens Administration. Flyveledelse og Sikringstjeneste betragtes som en Statsopgave, og vil i første Omgang blive forestaaet af Forsvarsministeriet i Samarbejde med Kommunen. Trafikledelsen er lagt ind under Lufthavnens Administration, og Ekspedition af Passagerer og Gods varetages af Det Norske Luftfartselskab.

plan. Den 21.—11.—38 lykkedes det Erwin Ziller, Flyvelærer ved Rigsflyveskolen i Grunau i Riesengebirge, at naa op til 8600 m Højde over Havets Overflade og 7400 m over Udløsningshøjden, idet Starten foregik ved Slæbning efter Flyvemaskine. Rekorden udførtes med en Kranich. Denne Præstation kan sikkert sættes i Forbindelse med en udpræget Højdetermik, hvis Vartegn i de Egne er den af de fleste Svæveflyvere kendte »Moazagottle Sky, der iøvrigt hænger over Hirschbergerthal i Riesengebirge.

Svæveflyvningens Aerologi

(Fortsat)

Kysttermik.

Lad os tænke os, at vi befinder os i en Kystby, hvor man har det udprægede Fænomen, som kaldes Sø- og Landbrise, der som bekendt i Døgnets hedeste Timer blæser ind mod Land, i Døgnets kølige Timer ud mod Havet. Om Formiddagen endnu inden Solen har faaet Magt, blæser der en svag, hed Fralandsvind. I Løbet af Dagen faar imidlertid Solstraalingen Magt, saaledes at der hen under Middagstimerne sker et Omslag i Vinden, der om Eftermiddagen blæser ind mod Land. Medens Fralandsvinden hersker og Solstraalingen virker mod Land, er det klart, at de termiske Opvinde og dermed Svævemulighederne er fremherskende. Men i samme Sekund som Søbrisen sætter ind, forsvinder de termiske Opvinde i de lavere Højder øjeblikkeligt. Forklaringen er følgende:

Vindens Indflydelse paa Termikken.

Medens Landvinden hersker, er Atmosfærens nederste Del fra 0 til 1000

—1500 m's Højde tørtilig, ovenover stærkt fugtigtilig. Under saadanne Forhold kan der over Jordens Overflade udløses kraftige termiske Opvinde. Naar nu Søbrisen sætter ind, vil den nederste Del ved Jorden afkøles og stabiliseres, hvorved Opvindsmulighederne forsvinder her.

Men ovenover, i Højder fra 1000—1500—2000 m's Højde er der stadig Mulighed for, at der kan opstaa termisk Opvind.

Søbrisen spærrer altsaa fuldstændigt mellem de øvre labile og stabile Luftlag. Betydningen heraf rækker videre end til at forhindre Svæveflyvning. Det forklarer tillige den paafaldende Ro i Lufthavet, som trods stærke Solstraalinger findes over visse Kystbyer i Troperne, ligeledes forklarer det ogsaa den Mangel paa Torden og Uvejr, som ellers forekommer i Troperne. Endelig siger det os, at Kyststrækninger med livlig Vekslen mellem Land og Søbrise ikke frembyder gunstige Muligheder for termisk Svæveflyvning.

Svæveflyvningens Betingelser og Varighed.

I Svæveflyvningens første Aar var man af den Opfattelse, at Svæveflyvning kun var mulig om Sommeren og om Dagen. Det har imidlertid vist sig, at der meget vel kan opstaa termisk Ustabilitet — ikke alene ved Opvarmningen af Jordoverfladen, men ogsaa ved Afkøling af de øvre Luftlag. Dette turde være ganske naturligt og logisk og Erkendelsen heraf har da ogsaa ført til udprægede Højdesvævninger Dag og Nat, Sommer og Vinter. Netop i denne Vinter, i November 1938, er der sat en ny Verdensrekord med Svæve-

Kl. 11.15 startede han udstyret med Iltapparat og naturligvis varmt paaklædt, hvilket sidste viste sig at være overordentlig paakrævet, da Temperaturen i 8600 m viste sig at være $\pm 40^\circ$ ved denne Lejlighed. Barografen udviser, at han i Løbet af de $4\frac{1}{2}$ Time, Forsøget stod paa, har bevæget sig fra Udløsningshøjden, 1200 m, jævnt og roligt op til 6500 m, hvorefter han af en kraftig nedadgaende Strøm er presset tilbage til 2300 m. Herfra er det lykkedes ham at komme hen i Forkanten af Skyen i Udløsningsområdet, hvor det saa er lykkedes ham at opnaa sin Rekordhøjde. Et mere eklatant Bevis paa Højdeflyvningens Uafhængighed af Aarstid kan ikke leveres.

Omtrent samtidig — den 9.—11. Dec. er Varighedsrekorden slaaet med 10 Timer, saaledes, at den nu er bragt op til 50 Tim. 15 Min.!

Distanceflyvningen med Svæveplan.

Gennem de seneste Tider har Svæveflyverne overrasket med lange Distanceflyvninger — Rekorden er i Øjeblikket 652,256 km og indehaves af Russeren Victor Rastorgoneff i et eensædet Svæveplan GN-7. Den længste Distance med Tilbagevenden til Udgangspunktet er paa 305,624 km og indehaves af Tyskeren Bernhard Flinsch paa en D-11-180 Type D-30.

Ved nærmere at undersøge under hvilke Forhold de nævnte Flyvninger har fundet Sted, har det vist sig, at især en heldig Kombination af god Termik og Vindhastighed har været medvirkende Aarsag til de fine Resultater. Gennem den gode Termik kan Svæveplanet holde sig oppe og som Følge af gunstig Vindhastighed og Retning har Svæveplanet tillige kunnet holde en fremragende Hastighed paa omkring 70 km/T.

(Sluttes i næste Nr.)

Luffartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luffartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

BRUG



SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

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

Med Scottish Airways til Islay

FLYVESELSKABETS store Bus startede paa Slaget 9.00 fra The Grosvenor Hotel i Gordon Street, lige overfor Glasgows Hovedbanegaard. For den, der benytter Aeroplan paa Rejse, er Præcisionen indenfor Luftfarten næsten forbløffende, idet man maa betænke, at det ikke alene drejer sig om at sende en Maskine af Sted fra Lufthavnen, men ogsaa at bringe Passagererne fra Centrum i den By, de opholder sig i, ud til Flyvepladsen.....

Og ligesaa sikkert Maskinen startede Kl. 9.45 fra Renfrew Lufthavn, ligesaa sikkert kørte »Scottish Airways' Bus fra The Grosvenor Hotel Kl. 9.00..... og derfor maatte en Medpassager, der kom et halvt Minut for sent, i lejet Vogn indhente Tiden for at naa Maskinen.

Det er indlysende, at Luftfartsselskaberne ikke kan vente paa forsinkede Passagerer, lige saa lidt som Jernbanerne eller Dampskibsselskaberne. —

Da vi var ude af selve Glasgow, gik det i susende Fart mod Renfrew — et Stykke langs den mægtige Clyde-Flod, hvor det ene Skibsværft ligger ved Siden af det andet. Over Floden fører et Sted en gammel, primitiv Færge Mennesker og Køretøjer fra den ene Bred til den anden. Færgen trækkes over ved Hjælp af en under-soisk Jernkæde, som staar i Forbin-

delse med to Dampmaskiner — en paa hver Side af Floden..... langsomt, uhyre langsomt trækkes denne umoderne Færge over Clyde i Aaret 1939, ganske som for over 30 Aar siden — og endnu mere ejendommeligt virker det paa den Fremmede, at man stadig bibeholder dette antikverede Transportmiddel, naar man ikke et halvhundred Meter derfra ser Beddingen paa John Brown's berømte Skibsværft, hvor Verdens største Damp »Queen Elizabeth« i September sidste Aar løb af Stabelen!

Men i Skotland kommer den Besøgende ud for mange pudsige Ting. Det gjorde »Scottish Airways' Passagerer ogsaa, da de omsider naaede Renfrew Lufthavnen de blev modtaget med Hundeglam fra en halv Snes dejlige, skotske Hyrdehunde, om skulde over til Øen Islay for at deltage i en Konkurrence.

Hundene syntes lige saa »air-minded« som deres Herrer; de sprang op i den store De Havilland Dragon-Rapide Maskine med samme Selvfølgelighed som andre Hunde vilde springe op i en Auto.

»Nu skal du bare se et Spektakel, der bliver, naar vi starter«, sagde en af Passagererne til sin Kone. Ingen af dem syntes begejstrede ved Tanken om at skulle dele Kabine med ti livlige Hyrdehunde.

En anden Passager bemærkede til

den unge Pilot, Mr. Young, at det da maatte være de mærkværdigste »Passagerer«, man hidtil havde befordret. Men unge Mr. Young smilede og sagde ganske tørt: »No, Sir — for nogle Uger siden, da jeg fløj fra Skye til Glasgow, fødte en Kvinde Tvillinger undervejs de Passagerer var i hvert Fald ikke ventet!«

Det unge Ægtepar, som havde udtalt deres Tvivl med Hensyn til de firbenede Passagerer, maatte hurtigt revidere deres Opfattelse, da vi nogle Minutter senere kredsede over Renfrew.

I samme Øjeblik de tre Motorer blev startet, spidsede Hundene Øren og kiggede sig omkring i Kabinen. Men ikke én syntes urolig. Og da vi tog af fra Grønsværen, havde nogle af Hundene allerede lagt sig mageligt til Rette i Kabinens Midtergang. Et Par af dem røg op paa alle fire igen, og stak Snuden ind i Haanden paa deres Herre, øjensynlig nervøse; men en beroligende Bemærkning fra den stoute, skotske Farmer syntes nok, og da vi stød og roligt svævede i nogle hundrede Meters Højde, lagde Dyrene sig til Ro i Midtergangen. Af og til sprang en af Hundene op for nysgerrigt at kigge ud af Vinduet, men da den sandsynligvis intet har kunnet se, lagde den sig igen sammenrullet ved Siden af sin Herres Plads.

I sydvestlig Retning gik det mod Campbelltown, beliggende paa Spidsen af den lange, tynde Halvo, som skyder sig ud fra det skotske Fastland. I lige Linie gik det over Firth of Clyde, vi passerede Øen Arran og landede tre Kvarter efter Starten fra Renfrew paa den græsgrønne Kintyne Airport — Campbelltown's Flyveplads.

Da Passagererne havde forladt Kabinen, blev Hundene sluppet ud for at »strække Benene« som vi andre. Men det skeptiske Ægtepar, som ikke skulde videre, blev paa Flyvepladsen, saa længe Maskinen stod der de tvivlede paa, at Hundene efter den Tur vilde fortsætte godvilligt.

»De faar aldrig de Hunde op i Aeroplanet igen«, sagde de til den ene af de stoute Farmere; »se blot, hvor glade de springer omkring nu, de alter er udenfor Maskinen.«

Ægteparret ventede — og maatte



En af Scottish Airways 2-Motors Maskiner paa Renfrew Flyveplads.

endnu en Gang revidere deres Opfattelse af skotsk Hundementalitet, for da vi var parat til Afgang, gik alle de firbenede Passagerer lige saa selvfølgelig op ad de tre Trappetrin som de lobenede.

Da vi havde laget af, vendte den ene Farmer sig om til den bagved siddende Kammerat og sagde: »Hva' forstaar saadanne Englændere sig paa skotske Hyrdehunde!« — og hans to Hunde lagde Hovedet paa Siden, logrede med Halen og saa op paa ham, som vilde de sige: nej, det har du Ret i.....

Fra Campbeltown gik det ud over det aabne Hav mod Islay, med Tilnavnet »Hebridernes Dronning« — en Ø med det smukkeste Landskab, man kan tænke sig, med rislende Bække og smaa Floder, som løber gennem Plantager, hvor Fiskeren i Fred kan sidde med sin Snøre og altid være sikker paa at faa noget paa Krogen, med gamle Ruiner, der fortæller om hedengangne Tider, da Nordens Vikinger plyndrede paa Islay og Nabøerne og fortsatte deres Erobringer paa det skotske Fastland. I gamle Dage stod »Herren til Islay« direkte under de norske Konger — og først i 1266 underskrev den skotske Konge, Alexander III, med Norge en Traktat, der bragte Islay ind under Skotland.

Islay's Befolkning paa smaa 6000 Mennesker er af keltisk Oprindelse. Øen er ikke ret stor, kun 25 eng. Mil lang og lidt mindre end 20 Mil bred. Det er bl. a. fra Islay, at det berømte Ayshire-Kvæg stammer. I gamle Dage fandt man Sølv paa Øen, og man udvandt Salt af Havvandet. Men denne Industri er uddød. Derimod findes der en Del Marmor, og Beinn-Bheiger Bjerget, et af de højeste Punkter paa Øen, bestaar hovedsagelig af Kvartssten, som finder stor Anvendelse ved Fabrikationen af Glas.

Om Sommeren er Islay et Eldorado for Turister, hvad enten de interesserer sig for Tennis, Svømning, Golf, Vandreture, Fiskeri eller arkæologiske og historiske Studier.

Siden Oprettelsen af »Scottish Airways« Rute til Islay, som om Sommeren beflyves tre Gange i hver Retning, søger i Massevis af skotske og engelske Turister over til den lille Atlanterhavso, der er lige saa solbeskinnet og mild om Sommeren, som den er hærgnet af Taage og iskolde Storme om Vinteren.

Den er en farlig Konkurrent til



Øen Islay set fra Rulmaskinen.

Campbeltown, som vi igen anløb paa Tilbageturen til Glasgow.

Midt i den lille, hyggelige Bys Hovedgade, der — selvfølgelig — hedder Main Street, staar et aarhundredgammelt Kors af Grønsten, og herfra — med Korset som Nulpunkt — udregnes Distancerne paa den lange Tange og videre op i Landet. Ifølge en ældgammel Tradition skal alle Ligtog paa Vej til Kirkegaarden passere Grønstenkorset. Hvad der forbavser En mest er de store første Klasses Hoteller, som ogsaa er beliggende i Hovedgaden, i Nærheden af den morsomme, gamle Havn med høje, rygende Dampskibsskorstene ved Siden af de indfødte Fiskerbaades slanke Mast.

Ogsaa Campbeltown er fuld af skotsk Historie. En af Landets berømteste Sønner, Sir William Maskinnon, der blev født her; han var Grundlæggeren af det kæmpestore britiske Rederi »British India Steam Navigation Company« og en af de største Finanskonger i det 19de Aarhundrede — ligesom den verdensberømte Mangemillionær, Andrew Carnegie, der ogsaa blev født i en af Skotlands smaa Byer, Dunfermline, der nu er Hovedsæde for den store »Carnegie Trust«. —

For en Dansker er det morsomt at konstatere, at en af de betydeligste Mænd indenfor »Church of Scotland«, Præsten Norman McLeod, blev født i Kirk Street, og man benævner stadig Kirken i Campbeltown: Old Kirk! — Navnet stammer fra den Gang danske Vikinger erobrede Skotland.

Om Sommeren er Campbeltown en Slags skotsk Cannes med utallige Tennis-, Golf- og Bowling-Klubber, en bred Strandpromenade, hvid skinnende Strand og, som sagt, store flotte Hoteller. Sceneriet er storslaaet, og mellem de golde Klipper ligger maleriske smaa Bøndergaarde, Haver bugnende af Blomster i alle Regnbuens Farver. Fra Vejen har Vandringsmanden glimrende Udsigt over det blaa Atlanterhav og den hvide Brænding, som slaar op mod de forrevne Klipper eller buldrende ruller ind paa Strandbredden med det fine, hvide Sand den, der tilbringer sin Sommerferie i Campbeltown eller paa Islay bliver ikke snydt.

Og hver den, der kan, fly'r om Sommeren Glasgow — bogstavelig talt, og er med »Scottish Airways« tre Kvarter senere i det ideale Campbeltown eller paa asmaa halvanden Time paa Islay, hvor man i fulde Drag kan nyde Ferien.

Med Stolthed fortalte Flyveselskabets energiske, kvindelige Propagandachef, at »Scottish Airways« sidste Sommer havde mange Charterflyvninger til disse saa yndede Udflugts- og Feriesteder, baade til week-end og for længere Ophold. Man venter at fordoble Flyvningerne til Islay og Campbeltown nu i Sommer — uden Tvivl vil ogsaa danske Turister i Aar finde Vej til de smukke Øer.

Scot.

Næste Artikel: Med Tog og Flyvemaskine til Orkney og Shetlands Øerne.

Engelske Kæmpeflyvebaade og Stratosfære-Luftlinere

I disse Dage er man ved at fuldføre Arbejdet paa Bygningen af den største Trafikflyvemaskine, der nogensinde er bygget i England. Det foregaar hos Short i Rochester. Den nye Luftliner er en Langdistance-Flyvebaad, der er døbt »Grenadier«; det er et Monoplan, hvis Fuldvægt overstiger 31 Tons. To Søster-Flyvebaade, »Golden Hind« og »Grenville«, følger efter med nogle Ugers Mellemlum.

Søluftfartøjer paa 31 Tons.

Disse tre store Søluftfartøjer er det nyeste Led i det stort anlagte engelske Byggeprogram. Deres Fuldvægt er ca. 12 Tons større end de nuværende Empire-Flyvebaade, der anvendes i den oversøiske Lufttrafik, og ca. 8 Tons større end de transatlantiske Flyvebaade S. 30, der kan lastes op til 23½ Tons ved at blive tanket i Luften. Tre store Landtrafikflyvemaskiner af en lignende Tonnage er ogsaa under Bygning paa Short Fabriken. Den tredje af dem er bestemt for Flyvning i Stratosfæren — ca. 8000 m — hvor dens Marchhastighed vil blive 450 km/T, og dens største Hastighed 530 km/T.

Kroppen, Planer og Manøvreorganer til »Grenadier« er færdigbygget, og de fire ventilløse Bristol Hercules luftkølede Motorer paa ialt 5.500 H.K. er blevet afprøvet.

Normal Rækkevidde 5000 km.

Dimensionerne er ca. 1½ Gang større end Empire-Flyvebaadernes. Spændvidden er 40,2 m og Kroppens Længde er 30 m. Hele Konstruktionen har faaet en yderst vellykket aerodynamisk Form, og til de mindste Enkeltheder er der taget Hensyn til at gøre den skadelige Luftmodstand saa ringe som muligt. Bl. a. er de ti Tusinder af Nitter forsænket i Metalbæklædningen. Karakteristisk for de nye Luftlineres Størrelse er den største af Brændstoftankene, der kan rumme 3000 l Benzin.

»G«-Klassen, som de nye Flyvebaade kaldes, kan udstyres til et af følgende tre Formaal: Transport af Post og Gods Transport af Post, Gods og 6 Passagerer; eller Transport af Post,

Gods og 24 Passagerer. I første Omgang vil de blive indrettet til at kunne medføre den største mulige Last af Post og Gods over en Distance paa 5000 km. Over en Distance paa 1600 km vil de kunne medføre en betalt Last paa 11 Tons — svarende til 120 Passagerer med Bagage. Ved Anvendelse af 70 % Motorkraft bliver deres Marchhastighed 290 km/T.

Lufttrafik i Stratosfæren.

De tre Short »14/38« Land-Luftlinere er firemotorede, lavvingede Monoplaner med dobbelt Ror og to Kroppe. Fullastet kommer de til at veje ca. 31 Tons. De er bygget til Flyvning over store Distancer. Deres

største Rækkevidde bliver c. 5000 km, saaledes at de kan tilbagelægge Ruten London—Sidney med fire Mellemlandinger.

De to første af Typen »14/38« bliver bygget til Flyvning i mellemstore Højder, medførende 14 Passagerer og 1½ Tons Post. Største vandrette Hastighed i 1500 m bliver ca. 450 km/T, og Marchhastigheden ca. 400 km/T. Den tredje er bestemt til Anvendelse i meget store Højder, og den vil faa en Marchhastighed i 8000 m paa 450 km/T. Dens største Hastighed kommer op over 530 km/T. Herunder medfører den seks Passagerer, Post og Gods. Til Passagererne er der indrettet en lufttæt Tryk-Kabine.

Engelsk Troppetransportmaskine



Bristol Bombay med to Bristol Pegasus XXII Motorer.

BRISTOL Bombay er bygget til Troppetransport. Det er en stortomotoret Landflyvemaskine med højtliggende Bæreplan og konstrueret helt og holdent af Metal. Den er udstyret med to »Bristol« Pegasus XXII Motorer, der har trebladede Propeller med stilbare Blade. Motorfyldelsen er over 2000 H.K.

Maskinen er ikke alene beregnet til Troppetransport, men ogsaa til Bombeløst over store Afstande. Som saadan medfører den en Besætning paa fire Mand, bestaaende af Flyver, Navigator, Telegrafist og Skytte.

Bombelasten er meget stor, men da det er en helt ny Type, kan der ikke opgives nærmere Data. Den defensive Bevæbning* er anbragt i Næsen, midtskibs og helt agterude i Kroppen.

Til Troppetransport kan den medføre 24 fuldt bevæbnede Soldater foruden en Besætning paa 3 Mand. Den kan ogsaa anvendes til Ambulancebrug, idet der er rigelig Plads til et Antal Baarer i den meget rummelige Krop.

Dimensionerne er: Spændvidde 29,25 m, Længde 20,3 m og Højde 4,87 m.

Til Trods for sin Størrelse er den yderst manøvreduktig paa Grund af de godt afbalancerede Manøvreorganer.

Typen fremstilles i større Serier til Levering til Royal Air Force. Detailler om Ydeevnen maa ikke opgives, da den endnu ikke er paa Mini-steriets »Friliste«.

16 Privatflyvere konkurrerer



De fire Præmielagere, fra venstre: Rud Olsen, Ib Aller, H. Lund-Hansen, H. G. Zeuthen.

Den 21. Maj afholdt Foreningen Danske Privatflyvere en overmaade vellykket Konkurrence, der omfattede 16 Deltagere. Konkurrencen gik i korte Træk ud paa en Orienteringsflyvning paa Tid i Forbindelse med Landingen til Mærke og »Grøftelandinger« i Værløse og Lundtofte. Der startedes og sluttedes paa Værløse Flyveplads.

Stævneledelse og Dommerkomité bestod af Kaptajnløjtnant Erik Rasmussen, Ingeniør, cand. polyt. Lejf Prytz, Kaptajn K. A. W. Braunstein og Kaptajn I. Foltmann.

Eet Minut før Starten fik den paa-gældende Deltager udleveret et Kort, hvor Ruten, der skulde gennemflyves, var indtegnet, og samtidig blev Idealflyvetiden meddelt. Præcis paa Sekundet foregik samtlige Starter, der var lagt med 5 Minutters Mellemrum, og alle Konkurrencedeltagerne fandt meget hurtigt ind paa den angivne Kurs. LANDINGERNE paa Lundtofte Flyveplads, der var lagt i Rutens første Fjerdedel, gennemførtes elegant og sikkert af alle, og det samme var Tilfældet paa Værløse Flyveplads, efterhaanden som Flyverne vendte tilbage fra den 80 km lange Rute. Ikke et eneste Uheld, ingen faretruende Situationer, en nøjagtig og loyal Overholdelse af alle Bestemmelser og Instruktioner, kort sagt — Stævnet forløb paa en Maade, som danske Privatflyvere kan være stolte af.

I Ventetiden, der fulgte efter at sidste Konkurrencedeltager var landet, demonstrerede først Løjtnant Fritz Rasmussen og derefter Premierløjtnant Thorup den nye KZII »Sport«, og de viste Maskinens fortræffelige

Manøvreevne under alle Former for Kunstflyvning.

Efter at den omfattende Beregning af de opnaaede Resultater var tilendebragt, samledes Indbudte, Deltagere og Hjælpere, ialt 120 Personer, til Frokost i en af Hangarerne paa Værløse Flyveplads.

Paa Grund af Sygdom var Danske Privatflyveres Formand, Landsrets-sagfører Koefoed, forhindret i at være til Stede, og i hans Sted præsiderede Direktør Ib Aller, der takkede Myn-

digheder og Personer for den store Imødekommenhed og Hjælp, Klubben havde mødt.

Kaptajnløjtnant Erik Rasmussen foretog derefter Præmieuddelingen. Nr. 1 blev Direktør Ib Aller (342,4 Straffepoints), og han fik overrakt Aeronautisk Selskabs flotte Sølvpokal. Anden Præmien (udsat af Danske Privatflyvere) tilfaldt Pressefotograf H. Lund-Hansen (401,2 (Straffepoints); tredje Præmien (udsat af Sportsflyveklubben), fik Cigarhandler Rud. Olsen (526,4 Straffepoints), og fjerde Præmien (udsat af D. D. P. A.) gik til Ingeniør H. G. Zeuthen (764,5 Straffepoints). Præmien for bedste Orientering (udsat af B. P.) tilfaldt Cigarhandler Rud. Olsen, og Præmien for bedste Landinger (udsat af Shell) tilfaldt Ib Aller.

I en Tale komplementerede Kaptajn Braunstein de deltagende Flyvere for deres smukke Præstationer, og Luftfartsingeniør Eskildsen udtrykte sin Glæde over den Maade, hvorpaa alle uden Undtagelse have overholdt de foreskrevne Regler for Flyvning. Flere andre Talere havde Ordet, og mange Hurraraab gungrede i Hangaren inden Opbruddet efter det vellykkede Stævne fandt Sted.

Nedenfor bringer »Flyv« en Oversigt over Deltagerne og deres Maskiner:

Navn	Maskintype	Indregistrering	Starttid	Idealtid	Antal Flyvetimer ca.
C. M. Ellitsgaard	Cub J 2	— DOM	9,00	69' 0"	15
H. Lund-Hansen	—	— DAO	9,05	69' 0"	115
Helge Jensen	KZII Sport	— DAI	9,10	36' 15"	150
H. G. Zeuthen	—	— DOU	9,15	36' 15"	160
T. Fabricius Hansen	KZII Kupé	— DAR	9,20	37' 47"	55
J. Henriksen	—	— DEI	9,25	37' 47"	24
Ib Aller	D.II. Moth	— DUG	9,30	54' 47"	900
T. F. Dahl	—	— DUH	9,35	54' 47"	50
J. Sejer Dybro	—	— DYK	9,45	54' 47"	275
H. Bohnstedt Petersen	Cub J 3 C-50	— DUR	9,55	56' 46"	40
A. Fehr	—	— DOR	10,05	56' 46"	65
J. P. A. Weincke	Cub J 2	— DYN	10,15	60' 0"	21
H. Stenfelt-Hansen	KZII Kupé	— DAR	10,30	37' 47"	21
E. Vøgg	—	— DER	10,35	37' 47"	135
M. P. W. Frandsen	Cub J 2	— DOM	10,40	69' 0"	21
Rud. Olsen	—	— DAO	10,15	69' 0"	19

BØGER

Abenteuer zwischen Himmel und Erde af Gustav Bähr; E. S. Mittler & Sohn, Berlin. 131 Sider; heftet RM 2.85.

Gustav Bähr er den unge, flyvebegeistrede Tysker, der efter Verdenskrigen higer efter at komme i Luften; men paa Grund af de politiske Forhold i Hjemlandet ligger Flyvningen stille. Saa bliver han Faldskærmsudspringer — og saa begynder Æventyret og Oplevelserne for ham. Luftzigøjneren kalder han sig selv, fordi

han flakker Landet rundt til Flyvestævner, men han holder af det Liv. Det byder paa Spænding; han fortæller frit fra Leveren herom, og han gør det paa en Maade, der er værd at læse. Han foretager 200 Faldskærmsudspring, og har mindst lige saa mange Oplevelser.

Det er en rask og fornøjelig Bog, der samtidig giver Læseren et Indblik i tysk Sportsflyvning fra de allerførste Dage efter 1918 til den senere vældige Opblomstring.

HERHJEMME FRA

POLSK LUFTRUTE MELLEM KØBENHAVN og WARSZAWA.

EN 16. Maj paabegyndte det polske Luftfartselskab »LOT« (Polskie Linie Lotnicze) en regelmæssig daglig Luftforbindelse mellem Warszawa—Gdynia—København med Afgang fra Warszawa Kl. 8,30 og Ankomst til København Kl. 11,30. Fra København finder Afgang Sted Kl. 14,10 med Ankomst til Warszawa Kl. 17,10. Ruten trafikeres med »Lockheed 14«.

NYE SPORTSFLYVERE.

SIDEN sidste Meddelelse om nye Sportsflyvere i »Flyv« Nr. 4 har følgende faaet Privatspørcertifikat:

Taxator, lidl. Militærflyver Gunnar Preisler, Aalborg.

Mekaniker Victor Ramsdahl Rohde, København.

Direktør Poul Theodor Voss, København.

Ingeniør Aage Poulsen, København.
Ingeniør, cand. polyt. Georg Faursholt, København.

Ingeniør Knud Mikkelsen, København.

Redaktør Alf Krabbe Schiøtz Christensen, Aalborg.

Kaffehandler Knud Werner Sørensen, Aalborg.

Handelsfuldm. Carl Christian Glad, København.

Flyverlojtnant 1 Poul Sommer, København.

Fabrikant Thorkild Petersen, København.

Godsejer Poul Christian Andersen, Aalborg.

Korelærer Ernst Krog, København.

Grosserer Adolf Zimmermann-Belsing, København.

Grosserer Jens Emil Jensen, Aalborg.
Ingeniør, cand. polyt. Mogens Alexander Hartung, København.

Direktør Hjalmar Krog, København.
Vinhandler Sigurd Møller, Aalborg.

Militærflyver, Lojtnant Frits Rasmussen, København.

Salgsleder Knud Waage Møller, København.

Skotøjshandler Peter Christian Londahl Lind, Aalborg.

Godsejer Preben Dueholm Darell, Odense.

Repræsentant Torben William Carstensen Strand, København.

»Flyv gratulerer de nye Sportsflyvere.

LUFTMARINENS NYE KASERNE.

LUFTMARINESTATION København, L der hidtil har haft til Huse i Træbarakker, er flyttet ind i det nye, trefløjede Kasernekompleks, der under Ledelse af Ingeniør Lehrmann og Arkitekt Klok fra Orlogsværftet er opført paa den tilgrænsende Grund.

FLYVEKONKURRENCE I AALBORG.

EN 25. Juni afholder Aalborg Flyveklub en Konkurrence, hvori der kan deltage danske, finske, norske eller svenske Privatflyvere. Konkurrencen omfatter en Ankomstflyvning, Observationsflyvning samt Groftlandning og Landing til Mærke.

Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Indbydelse til lithauisk Flyverfest.

FRA den 14. til den 20. August afholder den lithauiske Aero-Club nogle sportslige Flyvekonkurrencer i hvilke Flyvere fra Aero-Klubberne i Finland, Estland, Letland og Lithauen deltager. Programmet omfatter Prøver paa Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning. Stævnet slutter den 20. August med en Fest.

Den lithauiske Aero-Club indbyder Repræsentanter fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab til at deltage i Festen for at give Klubben selv samt Deltagerne i Konkurrencerne Lejlighed til at knytte Forbindelse med den aeronautiske Sport i Danmark. De andre Østersølandes Aero-Klubber har ligeledes faaet Indbydelse.

Præsidenten for Fédération Aéronautique Internationale Prince Bibesco er personlig blevet indbudt.

Eventuelle Repræsentanter fra Aeronautisk Selskab opfordres til at

komme i Flyvemaskine og bydes velkommen i Kaunas senest den 19. August. Flyvere som ønsker at komme i Søluftfartøjer vil let kunne lande paa Floden nær Aérodromen.

Det fremhæves at Selskabets Repræsentanter er den lithauiske Aero-Clubs Æresgæster under deres Ophold i Kaunas.

Saasnaert Aero-Klubben faar Meddelelse om Repræsentation fra Danmark vil detailleret Program blive tilsendt.

Eastbourne Flying Club.

The Aerodrome Wilmington. Sussex.

EASTBOURNE FLYING CLUB meddeler i Brev til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, at den afholder sit aarlige garden party Lørdag den 12. Aug. 1939 og haaber, at Europas Aero-Klubber vil blive repræsenteret ved Mødet. Nærmere Oplysninger om Mødet faas ved Henvendelse til Selskabet.



K. L. G. Tændrør
Type V. 12

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

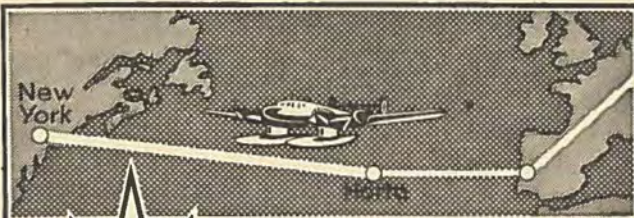
Instrumenter
Propeller
Flyverkameraer
Projektører
K. L. G. Tændrør

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15

Telefon C. 6395



Samtlige Deutsche Lufthansas 28 planmæssige Forsøgsflyvninger over det nordlige Atlanterhav blev gennemført med
ASKANIA-KURSSTYRING

Ogsaa ved forrige Aars Forsøgsflyvninger paa denne Strækning, saavel ved den planmæssige Luftpostforbindelse over det sydlige Atlanterhav som ved Flyvning over lange Distancer i Europa har

ASKANIA-KURSSTYRING
i stor Udstrækning vundet Indpas.

Repr. ved A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER
Industribygningen - København V.
Telefon: Central 68 06 - 68 07



ASKANIA-WERKE A.G.
BERLIN-FRIEDENAU

5805



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelser:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Dieselsolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Døppearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

INTAVA
WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



BÜCKER-STUDENT I AFRIKA
med

HEINE-Propeller

B.F.W. MESSERSCHMITT-TAIFUN
44 000 KM OVER SYDAMERIKA
med

HEINE-Propeller

ARADO-AR79 VERDENSREKORDER
med

HEINE-Propeller

HUGO HEINE PROPELLERWERK
Berlin O 34 · Warschauer Strasse 58 · 58 89 51

Aktieselskabet FLYVEMATERIEL af 21. April 1938
Københavns Lufthavn, Kastrup

INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

Bygning af Flyvemaskiner
Maskinbygning
Elektroteknik

Uddannelse af Elever i Praksis paa egne Værksteder.
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.
PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

Bad Frankenhausen

(Kyffh.)

DEUTSCHLAND



— BENZIN —
— PETROLEUM —
— PARAFFIN —
BRÄNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Svæveflyvehangaren ved Lønstrup nærmer sig sin Fuldendelse

VED en lille Højtidelighed Tirsdag den 2den Maj nedlagdes Grundstenen til Svæveflyvernes Hangar ved Lønstrup.

Unionens Næstformand, Postbud Høyner, Aalborg, nedlagde Grundstenen, og holdt en Tale, hvori han fremhævede Kammeratskabets Betydning for Sporten, og udtalte et Ønske om, at dette Sted maatte blive Stedet, hvor Medlemmerne ikke alene vilde sætte Rekorder, der vilde spørges viden om, men at det tillige maa blive et Sted, hvor man henter sig Sundhed og Styrke, thi ogsaa for Svæveflyvesporten gælder Ordet »En sund Sjæl i et sundt Legeme«. En Skrivelse, der fortalte om Hangarens Tilblivelse, blev i et Blyrør nedlagt i Grundstenen.

Højtideligheden overværedes af en Del af »Aviator«s Medlemmer og af Byens Borgere. Efter Grundstensnedlæggelsen blev der raabt et kraftigt Hurra for Dansk Svæveflyve Union, og man samledes derefter om et Glas Vin og Cigarer; bagefter drak vi Kaffe hos vore elskværdige Værtsfolk, Hr. Gaardejer Jørgensen og Frue, der ikke ved alt det gode de skal gøre Svæveflyverne.

Naar vi nu indenfor Dansk Svæveflyve Union er kommet saa vidt, at vi har bygget Hangar, og vi har vor egen Flyveplads, hvor ingen kan genne os fra, saa er dette et grundigt Bevis paa, hvad Kammeratskab og Sammenhold kan føre til. Vi har det desværre ikke herhjemme som det er Tilfældet de fleste Steder i Udlandet, at Flyvesporten er understøttet af Sta-

ten. Nej, vil vi drive det til noget herhjemme, saa har vi kun os selv at stole paa, og dette maner saa meget mere til Sammenhold, for at vi kan opnaa noget, men forhaabentlig er Tiden ikke fjern, da den danske Stat giver Sportsflyvningen sin Støtte.

Naar vi har valgt »Maarupgaard« ved Lønstrup som Centrum for dansk Svæveflyvning, kan man ikke absolut sige, at det er det mest centralt beliggende Sted, men det er det der er vigtigere, nemlig Danmarks, maaske Skandinaviens bedst egnede Sted for Svæveflyvning, d. v. s. Hangflyvning, og der er ingen Tvivl om, at der vil blive sat skandinavisk Rekord til Sommer. Takket være den nye Ferielov skulde det heller ikke være uoverkommeligt for Medlemmerne at tilbringe sin Ferie deroppe, foruden at det er det mest ideelle Sted for Sporten, er det tillige et glimrende Feriested, med gode Badeforhold ved det dejlige Vesterhav.

Der vil i den nærmeste Fremtid blive sendt Klubberne Propositioner for Lejren samt Anmeldelsesblanketter, og disse skal tilstilles Lejrledelsen 8 Dage før Deltagelsen, for at der kan blive Tid til at arrangere det fornødne med Hensyn til Indkvartering o. l. Disse Anmeldelsesblanketter gælder ogsaa for de Medlemmer, der deltager uden at medbringe Planer.

Unionen vil gerne gøre alt for Medlemmerne, men vi har det desværre som Klubberne i Almindelighed, vi har for lidt Penge at arbejde med, og vi beder derfor Klubberne være os behjælpelige med det økonomiske,

ved at tage Hensyn til Anmodningen om, at foretage privat Indsamling i Klubberne. Der er til alle Klubberne sendt en saadan Anmodning.

Velkommen til Lønstrup til Sommer.

Endnu har vi ingen Tilbud faaet til Møbleri af Opholdsstuen, prøv at se efter endnu engang, om der ikke kan findes noget. B. H.

*

Udstedte Certifikater i 1939:

Slagelse Flyveklub

B Certifikatet: H. Grauengaard og Olaf Jensen.

A Certifikatet: Ingvard Jensen, Chr. Jensen og Harry Jensen.

Værløse Svæveflyveklub

B Certifikatet: Henry Petersen.

A Certifikatet: Eigil Christensen, Erik Vigenberg og E. Børgesen.

Da »Flyv« ikke tidligere har meddelt, hvilke Certifikater Danskerne i Grunau opnaaede i Oktober—November 1938, anfører vi det samtidig:

Overland-C

Hans Axel, Vordingborg Svæveflyvergruppe,

Edm. Syrov, Køge Svæveflyveklub, Sigurd Sjøholm, »Ringen«.

C Certifikatet

Hans Axel, Vordingborg Svæveflyvergruppe.

B Certifikatet

Carl Kotvig, »Maagen af 1936«, Curt Schrøder, Slagelse Flyveklub.

A Certifikatet

Gunner Jensen, Kolding Flyveklub, Børge Jensen, »Fyens Luftsport«, Odense,

Karl Buchardt, Varde Flyveklub.

KZII-SPORT

Max.-Hastighed 220 km/T

Rejsehastighed 200 —

Landingshastigh. 70 —



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S LUFTHAVNEN KASTRUP 868

Fra Dansk Svæveflyver Union

NYE SVÆVEPLANER I 1939:

LUFTFARTSTILSYNET har udstedt Godkendelsesbeviser for følgende Planer og indregistreret dem under de vedføjede Numre:

O.Y.14 — Stamer-Lippisch — Esbjerg Flyveklub, 5/1 1939.

O.Y.15 — Hol's der Teufel — Esbjerg Flyveklub, 5/1 1939.

O.Y.16 — Zøgling — Københavns Svæveflyveklub, 18/ 1939.

O.Y.17 — Unionens Zøgling — Odense Svæveflyveklub, 6/3 1939.

O.Y.18 — Zøgling — Kalundborg Flyveklub, 4/4 1939.

O.Y.19 — Stamer-Lippisch — Værløse Flyveklub, 20/4 1939.

O.Y.20 — Unionens Zøgling — Holbæk Flyveklub, 12/5 1939.

— Ringsted Flyveklub har rettet deres Plans Nummer til O.Y.21; ved en Fejltagelse var de blevet tildelt Nummer O.Y.11.

NYE SVÆVEFLYVEOMRAADER.

UNIONEN har modtaget Godkendelsesbeviser for Flyvepladsen ved Værløse og Eksercerpladsen ved Værløse.

Samtlige Klubber fra København, samt Roskilde og Værløse Svæveflyveklub, kan herefter flyve samtidigt under Ledelse af Løjtnant F. Rasmussen eller et Medlem af Unionen efter Løjtnant Rasmussens Instruktion; en samlet Ledelse maa absolut kræves, naar flere Planer flyver og flere Spil opstilles.

Kolding Flyveklub har modtaget Godkendelsesbevis for et Omraade Syd for Spjarup Gd. ved Egved.

UNIONEN minder Klubberne om, at Andragender om Godkendelsesbeviser for Omraader til Svæveflyvning skal indsendes til Unionens Instruktør og være bilagt en *skriftlig Tilladelse* fra paagældende Ejer af Terrainet. Unionen fremsender heretter Andragendet til Luftfartstilsynet.

Unionen har fremstillet et Antal af »Vejledende Bestemmelser vedrørende Bygning af Svæveplaner til begrænset Flyvning«, som Hr. Carl Johansen i Efteraaret 1938 udarbejdede, da det i sin Tid trykte Antal Eksemplarer er fordelte, og da Unionen stadig vil faa Brug for disse til Udlevering til ny-startede Klubber m. v.

Skulde enkelte Klubber endnu ikke have modtaget et Eksemplar heraf, kan de faas ved Henvendelse til Unionen. *F. Rasmussen.*

NYE KLUBBER I UNIONEN.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION har god og stadig Fremgang, der er i 1939 tilmeldt 5 nye Klubber med tilsammen 30 Medlemmer, vi bringer nedenstaaende Navnene paa Klubberne og deres Medlemmer:

Værløse Svæveflyveklub.

Poul Erik Vigenberg, Ll. Værløse, Allan Vigenberg, Ll. Værløse, Eigil Christensen, Ll. Værløse. Som Flyveledere i Klubben fungerer indtil videre Carl Kotvig og Henry Petersen.

Odense Svæveflyveklub.

Ebbe Kring, Sygehuset, Odense, Bertel Kring, Sygehuset, Odense, Erik Malmose Clausen, Stenogade 14, Odense, Jørgen Haugsted, Jagtvej, Odense, Erik Sinding, Fælledvej, Odense.

Holbæk Flyveklub.

Eigil Hansen, Tidemandsvej 8, Holbæk, Frank Larsen, Frilandsvej 17, Holbæk, Ole Aagaard, Glenevej, Holbæk, Børge Nielsen, Tølløse, Hans Nielsen, p. t. Tølløse, Jens Christiansen, Tølløse, E. Møller Andersen, Strandmøllevej 7 B, Holbæk, Villy Nielsen, Sønderstrup pr. K. Eskildstrup.

Arbejdernes Flyveklub »Frem«.

Helge Nielsen, Guldbergsgade 52, IV, København, Børge Jørgensen, Jydeholmen 46, St., København, Axel Hartmann, Fanogade 24, St., København, Egon Brandt, Udbygade 3, København, E. Larsen, Olfert Fischersgade 49, St., København, Egon Risberg, Sjællandsgade 49, St., København, Axel Mikkelsen, Augustagade 14, III, København.

Vejle Flyveklub.

Niels Gøtze, Kirsebærvej 20, Eskholt pr. Vejle, Henry Henningsen, Vardevej 1A, Vejle, Victor Berg, Haraldsgade 5, Vejle, Knud Köhler, Nyboesgade 31, Vejle, Erik Søgaard Nielsen, Villa »Hega«, Trædballe pr. Vejle, Harald Kjeldsen, Gl. Jellingevej 32, Vejle, Kai Hansen, Villa »Skraent«, Grejsdal St.

— De nye Klubber bydes hermed velkommen i Unionen.

*

NYE MEDLEMMER I UNIONEN.

AT Interessen for Svæveflyvningen fortsat er stor ses af, at Klubberne rundt om i Landet har jævnt stigende Medlemsantal, fra Maaned til Maaned stiger Indmeldelserne, og det er glædeligt at konstatere, at det saa godt som altid er *aktive* Svæveflyvere der udgør Tilgangen, enten det nu drejer sig om Folk, der vil lære Svæveflyvning eller nogen, der allerede har Certifikat.

Følgende er indmeldt i Klubberne i 1939:

Aarhus Flyveklub.

Kaj Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus, P. J. Walther, Fortevej 95, Risskov, Jens Eriksen, Aaboulevarden 22, Aarhus, Hj. Larsen, Silkeborg 94, Aarhus.

Svæveflyveklubben »Aviator«, Aalborg.

E. Mortensen, Boulevarden 32, Aalborg, Aage Simonsen, Vingaardsgade 23, Aalborg, Træford Thomsen, Sankelmarks-

gade 4, Aalborg, C. Holten Andersen, Danmarksgade 5, Aalborg, Poul Jacobsen, Slotsgade 10, Aalborg, H. Rasmussen, Vesterbro 34, Aalborg, Erik Olesen, Nørregade 20, Aalborg, Vagn Christensen, Kg. Hansgade 18, Aalborg, Tage Christensen, Kg. Hansgade 18, Aalborg, E. Rossig Nielsen, K. F. U. M., Aalborg, Kurt Hansen, Adr. P. C. Pedersen, Aalborg, Lysdahl, Helgolandsgade 29, Aalborg, Svend Aage Rasmussen, Schleppegrellsgade 68, Aalborg.

Køge Svæveflyveklub.

Arne Koch, Strandvej 52, Køge.

Silkeborg Flyveklub.

Thorsten Petersen, Højvungen 9, Alderslyst, Silkeborg, Svend Aage Jensen, Frydensgade 30, Silkeborg, Lauritz Østergaard, Richtersvej 15, Silkeborg, Ingvar Jacobsen, Vestergade 3, Viborg.

Københavns Svæveflyveklub.

Werner Sørensen, Gl. Kongevej 19, I, København V.

Esbjerg Flyveklub.

Mekaniker Bernhardt Petersen, Esbjerg.

Næstved Flyveklub.

Luya Møller Nielsen, Sandved.

— De nye Medlemmer bydes hermed velkommen i Unionen.

*

STATENS LUFTFARTSTILSYN

har udsedt Godkendelsesbeviser til nedennævnte som Ledere i de respektive Klubber:

Ingeniør C. C. E. Nielsen, Aalborg til C.	
Knud P. Andersen, Silkeborg	- C.
Harald Grauegaard, Slagelse	- B.
Ebbe Kring, Odense	- B.
E. Malmose Clausen, Odense	- A.

Endvidere har Luftfartstilsynet udstedt Godkendelsesbevis til Mekaniker Henry Petersen, Gasværksvej 14, København, som *autoriseret Byggekontrollant* i Unionen.

TEGNINGER TIL WIRESTYRING MED SAKS

KLUBBER, der vil lave Spil i Overensstemmelse med de af Luftfartstilsynet udsendte Bestemmelser, kan laane Tegningerne hertil ved Henvendelse til Unionen, der har ladet fremstille Tegninger til den af Unionen godkendte *Wirstyring med Saks*, som Slagelse Flyveklub har konstrueret.

Ved skriftlig Henvendelse til Unionens Sekretær, Løjtnant Fritz Rasmussen, Vestre Boulevard 37, Kbhvn. V., vil Udlaanet kunne ske for saa langt et Tidsrum, som er nødvendigt til Fremstillingen.

HENVENDELSER TIL UNIONEN.

ALLE Henvendelser vedrørende Kontingent, Certifikater, Emblemer og Tegninger, bedes rettet til Kasserer C. Kotvig, Polensg. 18, København S.

Foreningsmeddelelser og andet fagligt Stof, der ønskes optaget i FLYV, bedes sendt til Hr. S. Sjøholm, Egegade 3, I., Kbhvn. N.

De danske Svæveflyverudtryk

DA jeg i Løbet af den sidste Maa-neds Tid ikke har modtaget flere Bidrag til Oversættelsen af de tyske Svæveflyvegloser, forelagde jeg forleden samtlige Besvarelser for Sagskundska-ben, der vedtog at slaa ne-denstaaende Ord fast.

Vinderen af 1. Præmien, Wolf Hirth: Handbuch des Segelfliegens er Hr. Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense, der har 21 Træffere paa sin Liste, og 2. Præmien, en Grunau Baby Model gaar til Københavns Svæveflyveklub, Dybbøls-gade 11, der har 18 rigtige Ord paa Listen.

abfangen — svæve ud
 absaufen — synke igennem
 Abwind — Nedvind
 amtl. C. — Overland-C
 Autoschlepp — Bilstart
 Bauprüfer — Byggekontrollant
 Dauerflug — Varighedsflyvning
 Flugdisziplin — Flyvedisciplin
 Flugzeuschlepp — Flyvemaskineslæb
 Frontenflug — Frontflyvning
 Gegenhanglandung — Opadlanding
 Gewitterfront — Uvejr-front
 Hangsegelflug — Skråntflyvning
 Hochleistungssegelflugzeug — Re-kordplan
 Landeklappen — Landingsklapper
 Leistungsabzeichen — Sølv-C
 Motorsegler — Svæveplan med Hjel-pemotor
 Schleppflug — Slæbeflyvning
 Schlepstart — Slæbestart
 Schulgleiter — Glideplan
 Størklappen — Bremsklapper
 Thermikblase — Varmluftsboble
 Thermikschlauch — Termikspøje
 Übungsflugzeug — Overgangsplan
 Wolkenanschluss — Skytilslutning
 Zielstreckenflug — Maalflyvning
 Windenschlepp — Spilstart
 ausklinken — udløse
 Doppelsitzer — tosædet Svæveplan
 Kappvorrichtung — Saks
 Schleppergenehmigung — Certifikat til Slæbemaskinen.

Harriet Førslev.

Modelsvæveplanerne paa Luftfarts- og Luftværnsudstillingen i Odense.

UDSTILLINGEN i Odense, der nu er sluttet, fik et overmaade vellykket Forløb og en speciel Succes havde Modelbyggerne.

Modellerne var udstillede i vestre Rundgang. Her var 63 Modeller fra Klubberne i Als, Fanø, Fredericia, Hellerup, Langeland, Odense, Ribe og Skjern udstillede, arrangeret af Odense Model-Flyveklub. Den 2. Maj blev Modellerne bedømt af en Dommerkomité, hvori der bl. a. sad Kapt. Foltmann, Johs. Thinesen og Per Weishaupt fra Dansk Modelflyver Forbundet, Odense Model-Flyveklubs Formand, I. Nissen, Hr. Erik Jensen fra Fyns Luftsport og Hr. Erik Malmose Clausen fra Odense Svæveflyveklub. Der blev bedømt i følgende Klasser:

I Ubeklædte Svæve- og Motormodeller, II Svævemodeller under 150 cm i Spændvidde, III do. over 150 cm, IV Motormodeller under 100 cm i Spv., V do. over 100 cm, VI Skalamodeller, VII Benzinmotormodeller, og VIII Tandem-, Ente- eller selvstyrede Modeller.

Bedømmelsen gav følgende Resultat:

- I: M Fs Ærespræmie, Eigil Jensen, »Fredericia II« (Fernaufklärer).
 1. Præmie, C. Rasmussen, Langelands Modelflyveklub (Der grosse Winkler).
 2. Præmie, Johs. Thinesen, Odense Model-Flyveklub (R. X. 1).
 3. Præmie, E. Antonsen, »Fredericia II«, (F. J. 2).
- II: Fyns Forums Ærespræmie, Sven Wiel Bang, Globus Aero Klub (S. W. 22).
 1. Præmie, Ing. E. Monberg, Globus Aero Klub, (E. M. 2).
 2. Præmie, Svend Skovlund, O. M.-F., (F J 2).
 3. Præmie, Mogens Friis, »Fredericia II«, (Jupiter-2).
- III: Nord. Udstillingsbureaus Ærespræmie: V. Rasmussen, Langeland, (Strolch).
 1. Præmie, H. Koopmann, O. M.-F., (Pluto).
 2. Præmie, Erik Bildsøe Hansen, Fanø Modelflyveklub, (Pluto).
 3. Præmie, Per Weishaupt, O. M.-F., (Strolch).

IV: Odense Model-Flyveklubs Ærespræmie: Willy Olsen, O. M.-F., (Elitan).

1. Præmie, Mogens Friis, »Fredericia II«, (Selvkonstruktion).
2. Præmie, E. Lahn Sørensen, O.M.-F., (R. X. I).
3. Præmie, Henning Schrøder, Hawk, (HS »Mikro«).

V: Dansk Modelflyver Forbunds Ærespræmie: Per Weishaupt, O. M.-F., (Per W-47).

1. Præmie, Willy Olsen, O. M. F. (Dyn V).
2. Præmie, Chr. Nielsen, »Fredericia II«, (Polzin).
3. Præmie, Per Weishaupt, O. M.-F., Pritschow).

VI: Ellehammers Ærespræmie: Henning Schrøder, »Hawk«, (Westland Lysander).

1. Præmie, Otto Holm Madsen, O. M.-F., (Heinkel He 70).
2. Præmie, Henning Schrøder, Hawk, »Percival Mew Gull«.
3. Præmie, Vagn Korsgaard, Ribe Modelflyveklub, (Westland Lysander).

VII: Dansk Modelflyver Forbunds Ærespræmie: Thomsen, Fanø, (højvinget Kabine).

1. Præmie, Carl Rose, Skjern Model-flyveklub, (Schelhasse Jager).

VIII: Ærespræmie: Jørgen Nissen, O. M.-F., (JN-2 Ente).

1. Præmie, Per Weishaupt, O. M.-F., (KS/S3).
2. Præmie, Jørgen Petersen, Als Model-flyveklub, (Ente).
3. Præmie, Richard Jensen, O. M.-F., (Strolch med Vindfanestyring).

— Præmierne var udsat af Grosse-rer Harald Nyborg, Odense, FLYV og Chr. Erichsens Forlag.

Stopur til den Klub, der udstillede flest smukke Modeller: Odense Model-Flyveklub (udsat af Urmager Berg, Odense).

Stopur til næstbedste Klub: »Fredericia II« (udsat af Harald Nyborg).

Desuden uddeltes Præmier som Opmuntring til C. Rasmussen for en interessant opbygget Plancelle og til Rich. Jensen for et Plan med Sperlingprofiler.

Det var den 4. Udstilling, O. M.-F. har arrangeret. Sir John.



Dansk Modelflyver Forbund

1. MODELFLYVEKONKURRENCE MELLEM AUSTRALIEN OG DANMARK.

PR. BREV havde MFs Rekordprotokolfører Per Weishaupt været i Forbindelse med Modelflyveklubben i Brisbane »The Juniors Birdmen«. En Dag fik han den lyse Ide, at arrangere en Modelflyvekonkurrence mellem ovennævnte Klub og Odense Model-Flyveklub, da Konkurrence som bekendt altid er gavnlige for en Sag. Men bare at sende en enkelt Mand til Australien eller omvendt en Australier til Danmark er en saa bekostelig Sag, at hverken dansk eller australsk Modelflyvning kan klare det økonomiske Spørgsmaal. Det lyse i Weishaupt Ide var, at paa samme i Forvejen fastsatte Dato skulde de to Klubber arrangere en Modelflyvekonkurrence. — Pr. Luftpost skulde Resultaterne udveksles med Afsendelse senest en Uge efter Konkurrencen. Hver Klub skulde saa selv udregne Stillingen.

I Propositionerne for Konkurrencen blev 14. Maj fastsat som Dato. Der skulde flyves i 2 Klasser: 1) Svævemodeller og 2) Motormodeller.

Fra O. M.-F. deltog ca. 15 Mand med ligesaa mange Modeller. Man samledes ved Klubbens Lokaler Søndag Formiddag d. 14/5 og kørte i Flok og Følge til Marslev Flyveplads, der den Dag var meget »trafikeret«. (Skandinavisk Motor Co.s 2 Cub'er fløj Rundflyvning, Odense Svæveflyveklubs Skoleglider anvendtes flittigt til A-Skoling).

Kl. ca. 11 begyndte den historiske Konkurrence.

Af Svævemodeller deltog følgende Typer: F. J. 1, F. J. 2, Strolch, Pluto og det haleløse KS/S3. Af Motormodeller var bl. følgende Typer: Kolibri, R X 1, Merkur, den svenske Cirrus, Per W-47 og H-I-10 (konstrueret af O. M.-F.'s Flyveleder Hans Jacobsen med »internationalt »Kroptværsnit«).

I Klasse 1) blev Svend Skovlund Vinder, skønt han kun gennemførte 2 af de 3 Flyvninger, hver Deltager skulde udføre. Hans Gennemsnit af 2 Flyvninger (divideret med 3) blev 3 Min. 1,3 Sek.

Nr. 2 blev H. Koopmann, hvis Pluto »gennemsnittede« 1 Min. 20,9 Sek.

Nr. 3 var Rich. Jensen med en Strolch med Vindfanestyre: Tid 1 Min. 6,2 Sek.

I Klasse 2) sejrede Johs. Thinesen med en R X 1, der opnaede et Gennemsnit paa 55,6 Sek. Nr. 2 var Per Weishaupt (PerW-47) med 37,4 Sek. i Gennemsnit. Nr. 3 var Hans Jacobsens H-I-10 med Tid 30,8 Sek.

Vejret var det mest ideale for kombineret Svæve- og Motormodelflyvning: Solen kunde hele Tiden bage Jorden, saa at termiske Opvinde var til Stede, og en svag Brise gjorde pæne Højstarter mulige. Der blev da ogsaa sat ikke mindre end 5 O. M.-F.-Rekorder. Lidt om dem:

Grunden til at Skovlund kun gennemførte 2 Flyvninger var, at umiddelbart efter, at hans F. J. 2 udløstes efter Højstarten, vedblev den at stige. Snart var den kun at se som en lille Prik, der forsvandt ud af Synsvidden for Tidtagerne efter 8 Min.s Flyvning. En Jagt pr. Cy-

kel efter Modellen var resultatløs. Naar dette skrives, er Modellens Tilbagekomst ikke blevet meddelt mig endnu. Kun engang før i Klubbens Historie har man oplevet en termisk Flyvning før, saa at det var en Oplevelse for Deltagerne, er en Selvfølgelighed. Flyvningen er baade absolut Svævemodelrekord og Rekord i Klasse 11 i O. M.-F.

Ogsaa absolut Motormodel-Rekord blev sat under Konkurrencen: Thinesen R X 1 tog efter en Haandstart Højde paa i en temmelig fin Klatring. Efter at Motoren var løbet ud, gik Modellen i Glideflugt med Propellen i Friløb. Modellen blev imidlertid løftet af en Smule Termik, saa at dens Tid blev 1 Min. 14,5 Sek., der er den hidtil største Tid for Motormodeller i O. M.-F. Denne Flyvning er ogsaa O. M.-Rekord i Klasse 4.

Endelig satte Per Weishaupt en Rekord i Klasse 14, idet hans KS/S3 fløj 30 Sek.

En af Klubbens bedste Dage var forstaaeligvis denne Søndag.

*



Johs. Thinesen med sin Gloria Motormodel.

*

2 FINE FLYVNINGER I GLOBUS AERO KLUB OG »CIRRUS«.

SØNDAG d. 7. Maj fløj Globus Aero Klub ved Værløse Lejren. Paa samme Dag fløj »Cirrus«, Holte, ved Høvelte. Begge Klubber skulde den Dag begge opnaa ret enestaaende Flyvninger.

Globus Aero Klub havde allerede foretaget en Del Flyvninger, da Henrik Tetens Kl. 15,06 startede sin Svævemodel (i Klasse 12 konstrueret af Sven Wiel Bang) med ca 50 m Snor. Efter Udløsningen begyndte Modellen at stige ganske lidt. Over selve Værløselejren, hvor Termikken af Terrænet fik større Fart paa opad, steg Modellen kraftigt, og man var paa Forhaand klar over, at det vilde blive en særdeles fin Flyvning. Pr. Cykel satte Modellens Konstruktor efter Modellen i Retning af Frederikssund. Mo-

dellen havde Bang hele Tiden Øje paa, undtagen naar han kørte gennem Landsbyerne. Ca. 10 km udenfor Frederikssund kunde Bang ikke længere se Modellen, da denne forsvandt i en hjerteformet Sky. Uden Modellen maatte Bang vende tilbage til Værløse, hvor hans spændt ventende Kammerater fik Beretning om den vilde Jagt. Disse havde i 10 Min. kunnet følge Modellen i Kikkert.

Næste Dag fik Tetens den Besked, at hans Model var fundet i Gandløse, 5,4 km fra Startstedet. Dette var i Overensstemmelse med Bangs Observationer den foregaaende Dag. Løsningen paa den Gaade er følgende:

Omtrent samtidig med at Tetens starter sin Model, bliver der startet en Pluto fra »Cirrus« paa Terræne ved Høvelte. Denne kommer ind i Termik og gaar i Retning af Isefjorden. Da Bang ikke kunde se Tetens Model under Kørselen gennem Landsbyerne, har han efter, at han er passeret Søsum mistet Tetens Model af Syne og i Stedet faaet Øje paa Pluto fra »Cirrus«. Han har saa fulgt denne til Isefjorden og set den forsvinde i den hjerteformede Sky, hvor ogsaa Medlemmer fra »Cirrus« har set den forsvinde. En Hændelse af dramatisk Format tør man vel kalde det!

*

42 KLUBBER UNDER FORBUNDET. — HVORNAAR NAAS NR. 50?

DANSK MODELFLYVNING har billedligt set under Termik sine Vinger. Der dannes saa at sige nye Klubber hver Uge, der indmeldes i Forbundet, Rekorderne vælter ind, Udstilling følger paa Udstilling, Stævne paa Stævne. Følgende Klubber har nu indmeldt sig og er optaget i Forbundet: Haderslev Modelflyveklub, Fmd. Knud E. Wulff, Nørregade 25, Haderslev. Fraugde-Birkum Modelflyveklub, Fmd. Aksel Jacobsen, Fraugde pr. Marslev S. Modelflyveklubben »Air«, Fmd. Jørgen Chrisensen, Adelgade 21, Assens. Modelflyveklubben »Cumulus«, Fmd. N. A. Thorn, Stjernholmegade 21, Horsens. Modelflyveklubben »Dragør«, Fmd. H. E. Hansen, Mariendalsvej 56, IV, Kbhvn. F. Modelflyveklubben Frem, Fmd. Boy Konstantmann, Sdr. Vollum, Bredebro. Modelflyveklubben »Jageren«, Fmd. Leo Petersen, Sv. Henriksensvej 22, Gilleleje. Modelflyveklubben »Selvfalken«, Fmd. Johs. Bisted, Antvorskov, Slagelse. Modelflyveklubben »Termik«, Fmd. Jørgen Mortensen, Slingerupgade 20, Hillerød. Svendborg Flyveklubs Modelafdeling, Fmd. V. Rasmussen, Havnen, Svendborg. Modelflyveklubben »Zephyr«, Fmd. O. Sørensen, Boulevarden 45, Vordingborg.

Fra den 10. Maj er Modelflyveklubberne »Arrow« og »Merkur« i Roskilde sluttet sammen til Roskilde Modelflyveklub, Fmd. Erik Sørensen, Gl. Landevej 14. Næstformand er Olav Christensen, Kasserer Karl O. Petersen, Flyveledere: Helge Christensen og Bent Bækgaard Rasmussen og Sekretær Sven Hansen, »Ly«, Vindinge.

Modelflyvernes Amager Klub har nu følgende Adresse: Fmd. Ingolf Nyborg, Bridgagaarden 9, II, Kbhvn S.

Modelflyveklubben »Cumulus« blev

Modelflyvernes Rekorder

stiftet den 13. April. Til den stiftende Generalforsamling var mødt 16 Mand. Klubben blev fra Starten indmeldt i Forbundet. Medlemstallet er nu oppe paa 22. Klubben raader over 25 Modeller og 20 andre er under Bygning.

Søndag d. 30. April havde Klubben sin første Tur, der dog ikke blev en Succes, da det blæste en formelig »Orkan«. Bedste Tid blev derfor kun 46 Sek. i Haandstart for bedste Svævemodel. Da Klubben raader over 3 Stopure, har den Chancer for at faa eventuelle Rekorder anerkendt.

*

FORBUD MOD MODELFLYVNING I DYREHAVEN FRA 1. MAJ TIL 1. AUG.

FRÅ Skovrider H. Martensen-Larsen har MF faaet Henstilling om at lade være med at benytte Jægersborg Dyrehave i Tiden 1. Maj til 1. Aug. d. A. Det er dels af Hensyn til Kalvesætningen i Maj og Juni Maaneder og til absolut Fred for Kalvene i deres første Levemaaneder, der gør det nødvendigt at nedlægge et saadant Forbud.

Følgelig vil Forbundet henstille til de Klubber, der flyver paa Eremitagen, at de indstiller Flyvninger her i ovennævnte Tidsrum og søge andet Terræn. Det kommer jo især til at gælde de københavnske Klubber samt Klubber i Københavns Opland.

*

CA. 100 MAND I DANSK MODELFLYVER FORBUNDS PINSELEJR.

MF har haft den Glæde, at ikke mindre end 91 Deltagere havde anmeldt Deltagelse i Pinselejren, da Frisen for at indmelde sig i denne udløb 14. Maj. Ca. 175 Modeller er anmeldt, saa Konkurrencerne kan udmærket godt taale Sammenligning med den berømmelige tyske Modelflyvekonkurrence »Pflings-twtbwerb« paa Wasserkuppe.

Der er ogsaa nok at vinde, idet ikke mindre end 60 Præmier er blevet udsat. Fyns Social-Demokrat har udsat 9 Sølvpokal, og FN-Forlag har udsat 9 Byggesæt og 18 Tegninger! for at nævne, hvad Præmielisten i FLYV Nr. 5 er blevet suppleret med.

*

RETTELSE I ARTIKLEN OM KING PETER'S CUP I FLYV'S MAJ-NUMMER

Betingelse 1) Planbelastningen skal ligge mellem 15 og 50 g/dm² (ikke M²)
3) L200 rettes til L²: 200 (divideret med i Stedet for Minus). Modellerne behøver ikke at være selvkonstruerede, som meddelt i sidste Nr. af FLYV.

Instrumenter for Luftfartøjer

Leverandør til Hæren og Marinen

Stopure

C. M. Hallgren

Instrumentmager

St. Regnegade 2 - Tlf. Byen 1973

DE mange Udstillinger Landet over har i nogen Grad lagt en Dæmper paa Rekorderne i den sidste Maaned. Der er dog anerkendt 9, og der er flere i Anmarch, saa vi kan — især naar man ser paa Rekordernes Kvalitet — i høj Grad være tilfredse med de opnaaede Resultater. De mange smukke Modeller paa Udstillingen lover ogsaa godt for Sommerens Rekorder.

Klasse 2: Sven Hansen, Sekretæren i Roskilde Modelflyveklub, besatte den 30. April den ledige Plads paa Jordstart Distance ved med sin »Fib« at flyve 78 m. Samtidig satte han Haandstartdistance-rekorden op til 107 m — han mere end fordoblede den gamle Rekord, der indehavedes af Per Weishaupt. »Fib« er en svensk Konstruktion (Sven Wentzel) og har en meget lav Planbelastning.

Klasse 4: Den 15. April tog C. E. Høyer, »Condor«, de to Varighedsrekorder fra sin tidligere Klubkammerat Kuniss, idet han i Jordstart fløj 1 Min. 50,2 Sek. og i Haandstart 1 Min. 42,4 Sek. Høyer, der som bekendt vandt Motormodelklassen i Lundtoftekonkurrencen, har selv konstrueret Modellen, der er 985 mm i Spændvidde, har 11,4 g/kvdm i Planbelastning og 57 Kvmm i Gummitværsnit. Modellen er et Parasolplan med bærende Haleplan. Modellen maa let kunne gøre ham til Eliteflyver — over hele Landet kappes man om at blive den første.

Klasse 10: Næstved Modelflyveklub mistede i Paasken tre Modeller, der fløj væk. Nogle blev dog senere genfundne. I denne Klasse fløj Klubbens W. 122 (15 g/Kvdm) den 7.—4. med ca. 50 m Højstartssnor 5 Min 17,0 Sekunder. Hermed mistede Landets største Klub, Globus Aero Klub, sin eneste Rekord, der tilhørte E. Willumsen med W. 16 (22 Min. 59.1 Sek.).

Jørgen Jeppesen fra Holeby Modelflyveklub har med en FJ-1 sat Højstartdistance-rekorden op til 1750 m — den

gamle paa 1375 tilhørte Bendix Petersen fra samme Klub.

Heller ikke Haandstartdistance-rekorden har faaet Lov til at være i Fred. H. S. Friis, Fredericia II, har paa Klubbens fænomenale Hang fløjet 975 m — en meget betydelig Forbedring fra den gamle Rekord paa 340 m, som indehavedes af Hans Jensen, O. M.-F.

Klasse 11: En af de næsten »urørlige« Rekorder, Sv. Herborgs Højstartrekord paa 8 Min. 57,6 Sek. (sat 18.—4. 1937) er blevet slaaet af Formanden for Næstved Modelflyveklub, Hr. H. Buck-Madsen, der den 10. April opnaaede den fænomenale Tid af ikke mindre end 17 Minutter 5,0 Sekunder — den næstbedste Tid, der nogensinde er opnaaet officielt herhjemme. Det maa være Sv. Herborg en stor Trøst, at Buck-Madsen til Rekord-benyttede en SV-H1 — der altsaa atter har bevist sine fine Egenskaber som Termikmodel.

Klasse 14: Den Højstartsrekord, som Per Weishaupt den 18. Marts foreløbig opstillede med 25 Sekunder, og som man regnede med let at kunne slaa, naar Højstartskrogen blev rigtigt anbragt, blev d. 7. April mere end tidoblet af N. W. Sørensens, Næstved Modelflyveklub, hvis lille »Polzin Anfänger« (90 cm. Spv., 14 g/Kvdm) forsvandt af Syne efter ikke mindre end 4 Minutter 20,0 Sekunder.

Af 67 Rekorder har O. M.-F., Hawk 122, Cirrus 6 samt Roskilde og F. II hver 5. Per Weishaupt har 14, Henning Schrøder 10, Richard Jensen 8 Rekorder. Men hvem bliver Danmarks første Eliteflyver?



FRITIDS-SPORTEN

Gothersgade 151

er nu aaben.

Alle Tegninger og Materialer.

Felgiebel:

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

(Se Anmeldelsen i FLYV Nr. 4)

Pris Kr. 5⁵⁰

Kan bestilles paa FLYV's Kontor: Vesterbrogade 60, København V.

FLYV

leveres i Abonnement 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 faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.

Modelflyvekonkurrencen med FLYV 1

»FLYV 1«

Spændvidde..... 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planlisterne bøjede i V-Form

»FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
Byggesæt incl. Tegning.. Kr. 3.00
Færdig Model Kr. 5.50

»FLYV 2« er ligesaa let at bygge som »FLYV 1« og meget let at sætte op i Højstart. — Sæt Danmarksrekord med »FLYV 2«. Den er i Klasse IX. Man forbavses over, hvor elegant »FLYV 2« flyver, og hvor nem den er at have med at gøre.

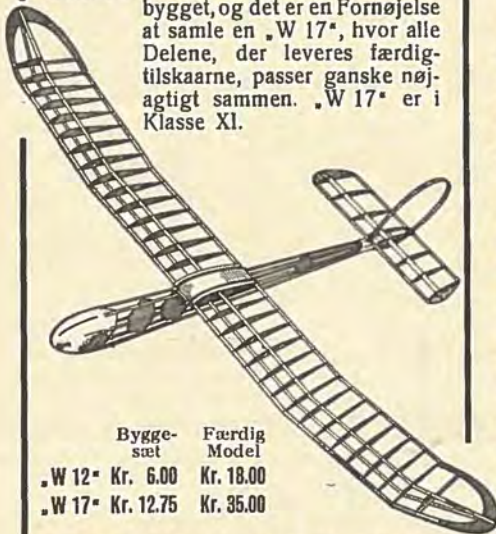
»SUPER W 12«

Spændvidde..... 97 cm
Planbelastning..... ca. 15 g/dm²
»SUPER W 12« er en Model i Klasse X. Byggesættet indeholder foruden Tegning i fuld Stør. en detaljeret Byggeanvisning og en Flyveinstruktion beregnet paa Begyndere.

»W 17«

klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
Planbelastning..... ca. 18 g/dm²
Den fulde Glæde af Flyvning med en Model faar man kun, naar den er velbygget, og det er en Fornøjelse at samle en »W 17«, hvor alle Delene, der leveres færdigtilskaarne, passer ganske nøjagtigt sammen. »W 17« er i Klasse XI.



	Byggesæt	Færdig Model
»W 12«	Kr. 6.00	Kr. 18.00
»W 17«	Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres kompl. med overskuelig Tegn., udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næseklodser, Lister o.l. er færdig tilskaarne. Værktøj ikke nødvendigt.

Forlang Prislister over »W« Materialer hos Deres Forhandler.

W-Modellerne, FLYV 1 og FLYV 2 faas hos de fleste Sports- og Legetøjsforr. samt Bog- og Papirhandler.

En Gros: **Erik Willumsen**
5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

KONKURRENCEN med FLYV 1 er nu afsluttet for Maj Maaned og vi gaar ind i Slutkonkurrencerne, der gaar fra 1. til 15. Juni, saa de der vil være med i Kampen om Hovedpræmien *Stopuret*, skal skynde sig at indsende deres Resultater.

Sidste Uge af Maj har en opsigtsvækkende Flyvning at opvise, idet R. Nielsen, Hallandsgade 5, fløj over 12 Minutter inden Modellen forsvandt ud af Syne.

FLYV 1 har fuldt ud bevist sine udmærkede Flyveegenskaber, saaledes som de fleste Resultater viser, der i Regelen fløjet over 1 Minut, og det maa siges at være en god Præstation af denne lille Model. Den store Udbredelse den har faaet over hele Landet, er ogsaa et godt Bevis for dens Popularitet, og det maa anbefales alle, der ikke allerede har fløjet Modeller, at anskaffe den, det er en nem og fornøjelig Type at flyve med.

Ny Type FLYV 2

For dem, der ønsker en større Model, har vi nu bragt en ny Type i

Handelen, den har faaet Navnet FLYV 2 og maaler 70 cm, det er en Selvfølge at denne Model paa Grund af sin større Spændvidde kan opnaa længere Flyvetider, men ogsaa for denne gælder det, at den er meget let at flyve og ogsaa let lader sig sætte op i Højstart.

Saa vel FLYV 1 som FLYV 2 faas hos alle Landets Bog- og Papirhandlere samt i Sports- og Legetøjsforretningerne.

Maj-Resultaterne:

1. Uge: Hans Stein Friis, Fredericia, Tid: 1 Min. 6 Sek.
2. Uge: Kai Jørgensen, Lønstrup, Tid: 1 Min. 16 Sek.
3. Uge: Preben Rasmussen, Randers, Tid: 1 Min. 11 Sek.
4. Uge: R. Nielsen, Hallandsgade 5, København S., Tid: 12 Min. 47 Sek.

Maanedskonkurrencen blev vundet af Preben Rasmussen, Randers, og R. Nielsen, Hallandsgade 5, København S., der vil faa hver et Byggesæt. Præmierne bliver tilsendt.

»Den Danske Svæveflyveskole« ved Lønstrup

Den Danske Svæveflyveskole's vellykkede 14 Dages Feriekursus vil igen i Aar blive aabnet for flyveinteresserede unge Mennesker. De første Kursus begynder den 5. Juni, og Skolen sluter Aarets Virksomhed den 26. August. Indenfor denne Periode afholdes der seks Kursus for henholdsvis Begyndere, A-Certifikat, B-Certifikat og C-Certifikat. Hvert Kursus varer 14 Dage, og Prisen er 120 Kr. Ønsker man at deltage i flere paa hinanden følgende Kursus, er Prisen for det efterfølgende 60 Kr., og Tiden for hvert af disse vil kunne nedsættes til 8 Dage. — Skolen ledes af Svæveflyveren *Willy Jensen*.

Baade i Praksis og Teori vil Eleverne blive undervist af uddannede Svæveflyvelærere, med adskillige Aars Erfaring fra Træning i Tyskland og Danmark. Skolen raader over fuldt moderne Materiel, og Eleverne vil faa Lejlighed til at indøve de almindelige Startmetoder, som Gummitovstart, Spilstart og kørende Bilstart. Der bliver Adgang til frivilligt Værkstedarbejde, saaledes at Eleven kan faa Indblik i Reparationer og Nybygning af Svæveplaner.

Nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til »Den Danske Svæveflyveskole«, Lønstrup, Jylland.

Bestillingsseddel

Undertegnede bestiller herved:

- | | | |
|-------|-----------------------------|----------|
| _____ | Komplet Byggesæt til FLYV 1 | Kr. 2.00 |
| _____ | Færdigbygget Model FLYV 1 | Kr. 4.50 |
| _____ | Komplet Byggesæt til FLYV 2 | Kr. 3.00 |
| _____ | Færdigbygget Model FLYV 2 | Kr. 5.50 |

Det ikke ønskede overstreges.

Navn _____

Adresse _____

EN ORDRE PAA 13 MILL. DOLLAR.



Curtis P. 40.

KRIGSMINISTERIET i U. S. A. har afgivet en Ordre paa 13 Millioner Dollars til Indkøb af et større Antal Curtiss P-40 Jagere. Denne Type er en af Amerikas nyeste, bygget til stor Hastighed og stor Sligeevne. Maskinen er eensædet, bygget af Metal, udstyret med indtrækkeligt Understel og Halehjul og bevæbnet med Maskingeværer. Nærmere Data maa indtil videre ikke opgives.

EN UDHOLDENDE LUFTLINER.

HERACLES — Englands berømte Luftliner — skal ikke mere anvendes paa Paris-Ruten, men vil i Aar blive sat ind paa London—Le Touquet. Heracles tog sin første Tur fra London til Paris i September 1931; og den har siden været i uafbrudt Aktivitet. Den har tilbagelagt henved 2 Mill. km og befordret 100.000 Passagerer.

TYSKE FLYVEMASKINER TIL UD-LANDET.

BÜCKER FLUGZEUGWERKE ved Berlin melder om et Salg paa 100 Maskiner til Udlandet. Det drejer sig om Typerne »Jungmann«, »Jungmeister« og den nye »Student«, og Ordrene er kommet fra Rumænien, Sydafrika, Svejs og Sverrig.

DET ITALIENSKE LUFTBUDGET.

DEN italienske Regering har faaet forelagt Budgettet, som Luftfartsministeriet skal bruge for Aaret 1.

NYT FRA ALLE LANDE

Juli 1939 til 30. Juni 1940. Det drejer sig om et Beløb paa 2 Milliarder 190 Millioner Lire, eller 900 Millioner Lire mere end Aaret forud.

STOCKHOLM—MOSKVA.

DEN 3. Maj genaabnedes den regelmæssige, daglige Luftforbindelse mellem Stockholm og Moskva, og den varer ved til 4. November. Den trafikeres af det svenske Luftfartselskab og det sovjet-russiske Selskab Aeroflot i Samarbejde. Svenskerne anvender Junkers Ju 52, og Russerne sætter Douglas DC3 ind paa Ruten. Rejseliden Stockholm—Moskva er derved nedsat til 7 Timer i Modsætning til Rejsen med de jordbundne Befordringsmidler, der tager 3 Dage. Ruten gaar fra Stockholm over Golland, Riga til Moskva.



Den australske kvindelige Flyver Miss Nancy Bird. Miss Bird var mellem de første Passagerer paa Ruten Stockholm—Moskva.

ET MÆRKELT BILLEDE.



DET er en ny »Landgangstrappe«, som ABA (A. B. Aerotransport) har ladet bygge til sine Douglas Trafikmaskiner. Passagererne træder ud paa en Platform og gar saa ned ad en Trappe.

FLYVERUDDANNELSEN AF STUDENTER I U. S. A.

DER er udarbejdet nærmere Bestemmelser for Uddannelse af de første af de 20.000 Flyvere, der skal udtages blandt Eleverne paa Amerikas Universiteter. Den omfatter 17 Timer Dobbeltstyring, 18 Timer Solo og derefter eventuelt yderligere 15 Timer Solotræning. Til en Begyndelse oprettes der Flyveskoler ved 13 Universiteter, og Skolemateriellet bliver 24 Cub-Maskiner. Til Uddannelsen er der bevilliget ca. 250 Dollar pr. Elev.

FLYVEINTERESSEN I ENGLAND

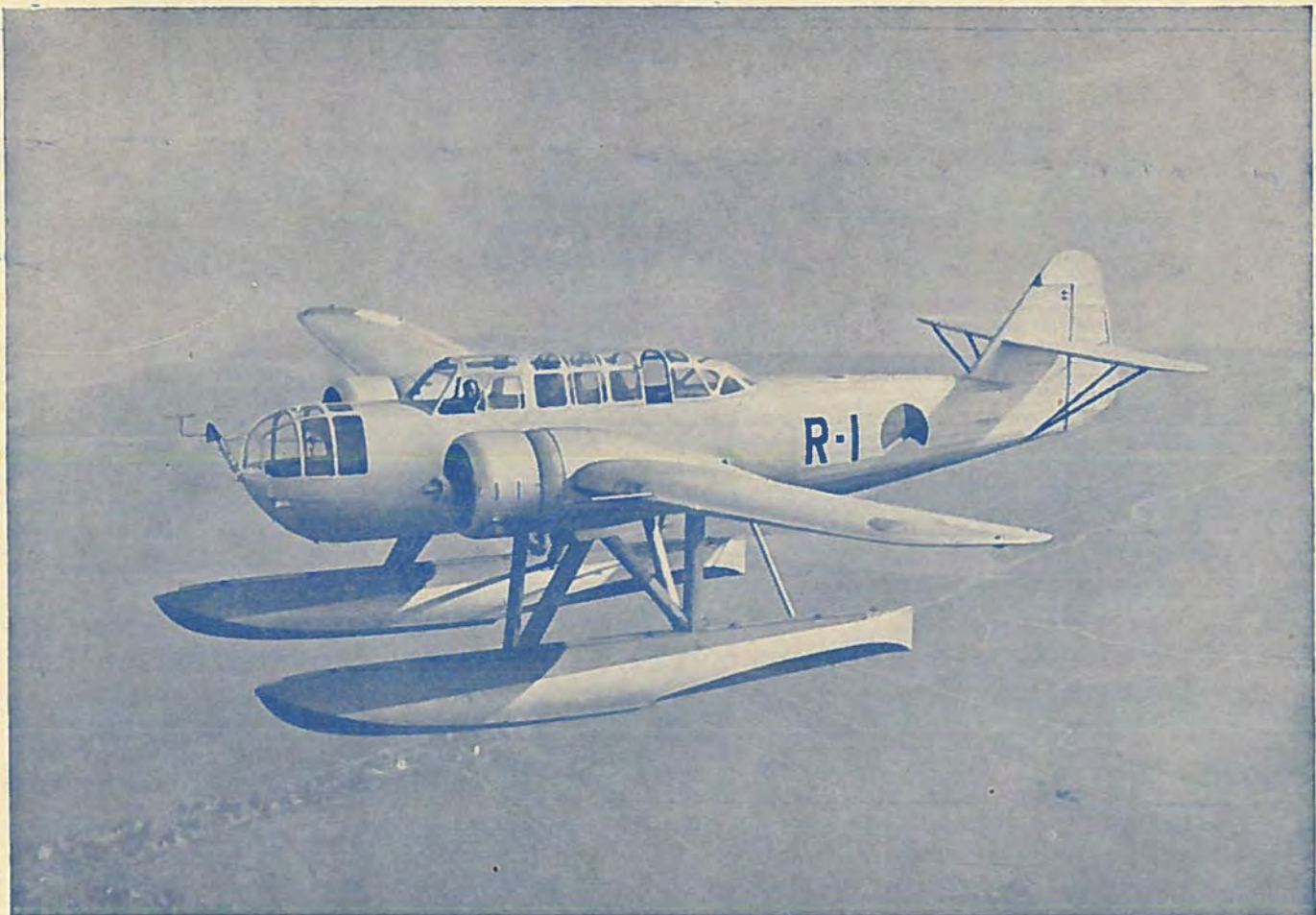
78 engelske Flyvepladser, indbefattet 63 militære Flyvepladser, vil være tilgængelige for Publikum paa den sjette aarlige Luftsuedag den 20. Maj. Sidste Aar blev 58 Flyvepladser besøgt af 424.901 Besøgende, skønt Vejret var meget daarligt. Paa de forskellige Pladser vil der blive afholdt Opvisninger af militære Flyveformationer ligesom der vil være udstillet en Mængde Flyvemateriel.

SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrin • Vätkänd kvalité • Märke: SEEFAB.

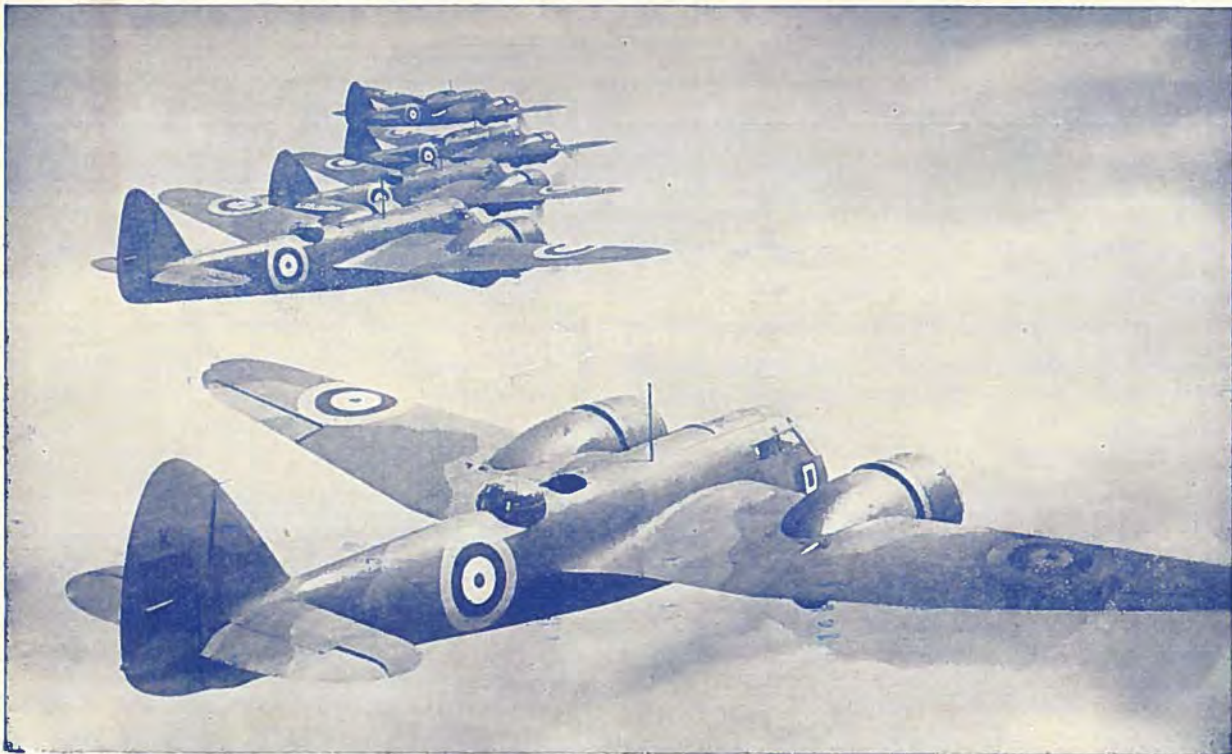
Representanter: V. LÖWENER - KÖBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885



FOKKER T.8-W

- Den hollandske Marines nyeste, tomotorede Standard Torpedo- og Bombeluffartøj
- Serie i Bygning til Eksport
- Licensbygning i Udlandet

**N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTEUIGENFABRIEK FOKKER
AMSTERDAM**



HØJT UDVIKLEDE FLYVEMASKINER

Lige siden 1910, Flyvningens Begynderaar, har „Bristol“ Flyvemaskiner udmærket sig ved deres fortrinlige Konstruktion og Udførelse.

De første Ordre fra den engelske Regering paa Levering af militære Flyvemaskiner gjaldt et „Bristol“ Militær Biplan, og lige siden den Tid har Filton Fabrikerne konstrueret og fremstillet mange ypperlige Flyvemaskintyper. Bristol „Fighter“ og Bristol „Bulldog“ er to af de seneste Typer, der ikke blot har vundet Anerkendelse, men som ogsaa er taget i Brug mangfoldige Steder.

„Bristol“ Flyvemaskiner hører i Dag til de førende blandt de nyeste Typer. — Bristol „Blenheim“, der er afbilledet ovenfor, og Bristol „Bombay“ er verdenskendt for deres fremragende Ydelser.

*udført helt igennem
af Metal
og med fremragende
Egenskaber*

“Bristol”

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

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED **A. B. C. HANSEN COMP.**, INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

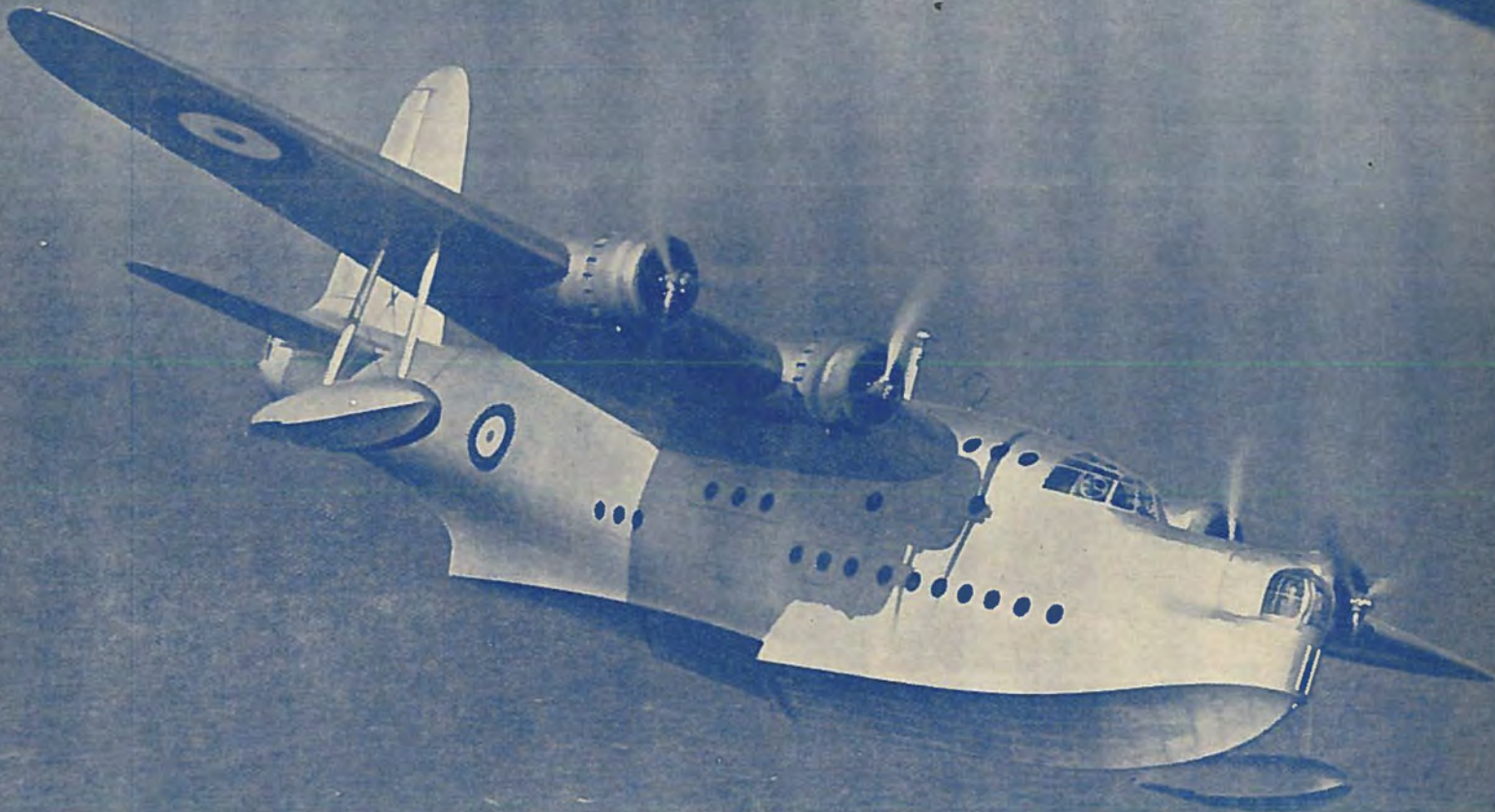
PRIS:
Pr. Aargang Kr. 4,20
Pr. Nummer 35 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Short Sunderland Monopl

Nr. 7

1939 - 12. Aarg.

C·I·N·A Konferencen i København

**De danske Modelflyvere
i Orebro**

**Modelflyver Forbundets
Pinselejr blev Succes**

De nye Certifikatbestemmelser for Svæveflyvere

35 ØR

28 SIDE

EN FORUDSAETNING FOR GODE FLYVEGENSKABER



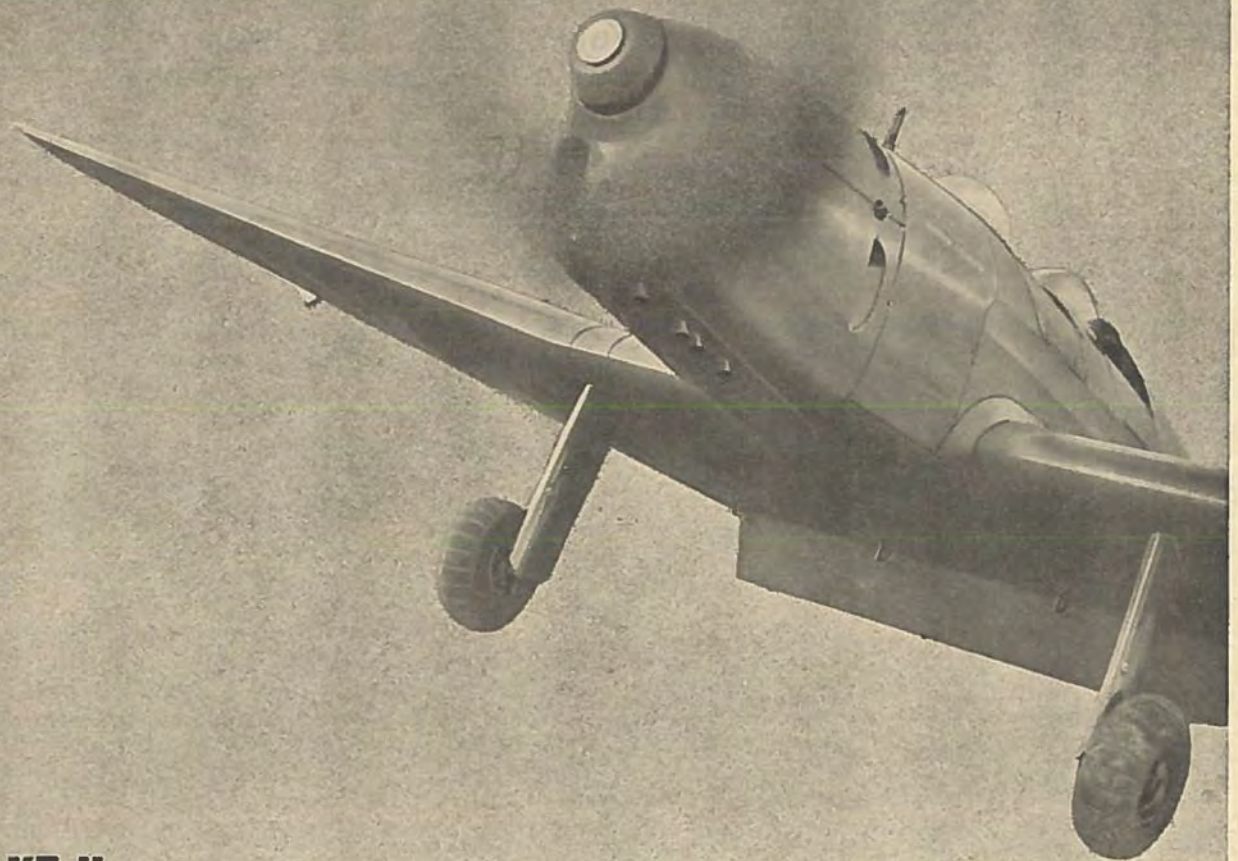
er den rigtige Indstilling af Rorerne.
JUNKERS AFLEVERINGSPRØVE,
der foretages ved Hjælp af de mest moderne Prø-
veapparater, garanterer den nøjagtige Indstilling.
Formålet med Junkers Afleveringsprøve, der er
gennemført til de mindste Enkeltheder, er at skabe:

Absolut Tillid til Flyvemaskinen og den
storste Sikkerhed for Lufttrafiken.

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

KZ II

den danske Flyvemaskine



KZ II *Sport, Rejsehastighed 200 km/T.*

KZ II *Kupè, Rejsehastighed 175 km/T.*



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KASTRUP 868

„CELOSIE“

(LOVFLYKTTET)

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 Identifieringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

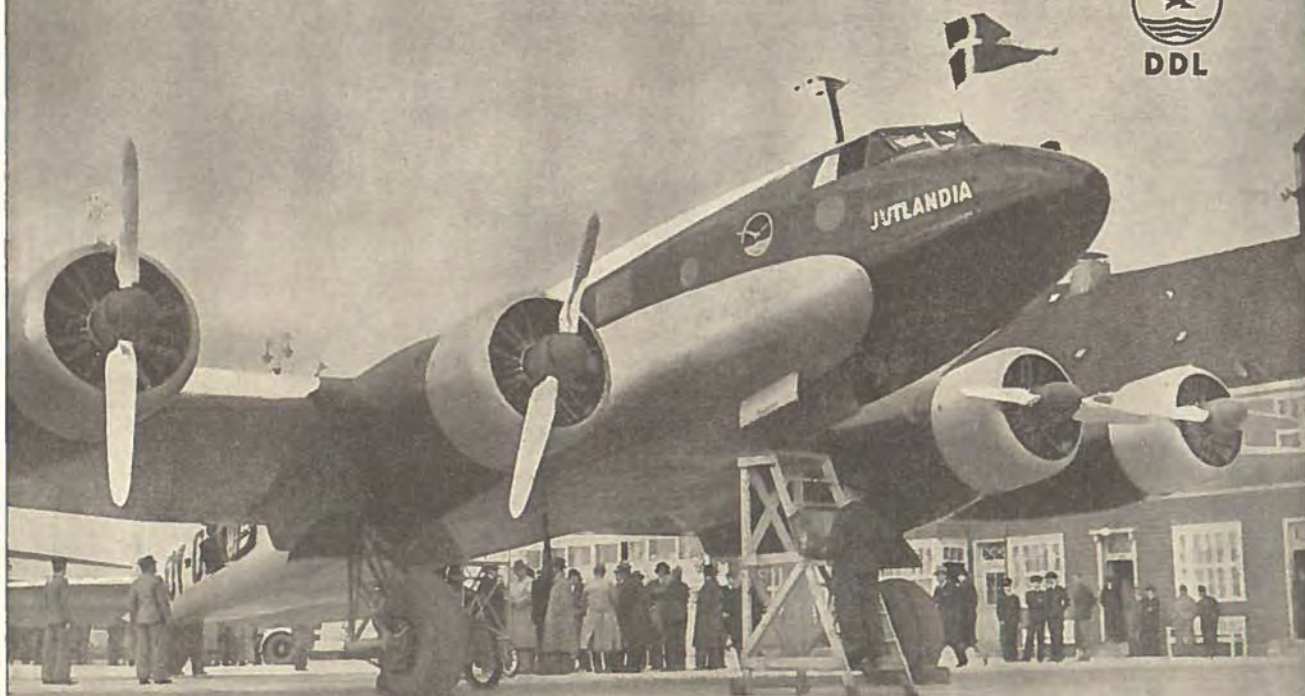
A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

OFFICIELT ORGAN FOR DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE



AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



Nr. 7

Juli 1939

12. Aargang

C·I·N·A KONFERENCE I KØBENHAVN

FRA den 6. til den 12. Juni afholdt Commission Internationale de Navigation Aérienne, kaldet CINA, sit 27de Aarsmøde i København.

Denne Konference, hvori deltog Repræsentanter fra Regeringerne i 27 forskellige Lande, og som lededes af Direktøren for Luftfartsvæsenet Knud Gregersen som Præsident, fandt Sted paa Christiansborg Slot.

Konferencen aabnedes af Forsvarsminister Alsing-Andersen, der paa Ministeren for offentlige Arbejders Vegne i en smuk Tale bød de forskellige Landes Delegerede velkommen til Danmark.

Konferencens Dagsorden og ca. 40 forskellige Spørgsmaal, der var til Behandling, forelagdes af CINA's Generalsekretær Albert Roper.

Hvad er CINA?

For at give Læserne et Indtryk af, hvad CINA betyder for den internationale Lufttrafik, vil det utvivlsomt være hensigtsmæssigt i Korthed at beskrive, hvad CINA er, og hvad CINA beskæftiger sig med.

CINA blev dannet ved Vedtagelsen af den internationale Luftfarts-Konvention den 13. Oktober 1919. Denne Konvention blev udarbejdet af Fredskonferencens Luftfartskommission efter Verdenskrigens Afslutning, og den omhandler i sine 43 Paragrafer væsentligt følgende: Almindelige Bestemmelser for Regulering af Lufttrafikken; Spørgsmaal vedrørende Luftfartøjers Nationalitet; Luftdygtighedsbeviser og Besætningscertifikater; Adgang til Luftfart over fremmed Territorium; Regler at iagttage ved Start; Flyvning og Landing; forbudte Lufttorium, Regler at iagttage ved Start, Flyvning og Landing, forbudte Lufttransporter og mulige Uoverensstem-

melser samt Metoder for disses Løsning.

CINA er den Institution eller det Organ, som — sammensat af Delegerede og Luftfartseksperter fra de forskellige Lande, der har tiltraadt Luftfartskonventionen — indenfor dennes Rammer udformer og holder à jour i Overensstemmelse med Lufttrafikens Udvikling de Luftfartsreglementer, som slutter sig til Konventionen.

Disse Reglementer, der omhandler Love og Bestemmelser vedrørende Luftfartens Sikkerhed, bestaar af:

Reglement A: omfattende Nationalitets- og Registreringsmærker for alle Luftfartøjer saavel som disses Kaldesignaler.

Reglement B: omfattende Minimumsbestemmelser for Tildeling af Luftdygtighedsbeviser.

Reglement C: omfattende Bogføring i Luftfartøjer.

Reglement D: omfattende Regler for Lanterneføring og Signaler samt Regler for Lufttrafik.

Reglement E: omfattende Bestemmelser vedrørende Udstedelse af Besætningscertifikater og Duelighedsbeviser.

Reglement F: omfattende Luftfartskort og Afmærkninger paa Jorden.

Reglement G: omfattende Vejrtjenesten og Afgivelsen af meteorologiske Meddelelser.

Reglement H: omfattende Toldbestemmelser Anvendelse for Lufttrafikken.

Konferencens Arbejde.

Det vil her føre for vidt at komme ind paa en detaljeret Beretning om alle de Spørgsmaal, der blev behand-



Deltagerne i C.I.N.A. Konferencen paa Christiansborg fra den 6.—12. Juni 1939.

(Tallene henviser til Deltagernes Navne, der er anført paa nedenstaaende Liste.)

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| 1. M. le Comm. Dott. Manlio Molfese, Italien. | 18. Direktor Piatkowski, Polen. | 35. M. Martin, Frankrig. |
| 2. Major R. L. Nunn, Singapore. | 19. M. Bobkowski, Sous-Secrétaire d'Etat, Polen. | 36. Ingeniør M. P. Eskildsen. |
| 3. M. Kulski, Polen. | 20. Vicekonsul Wörrischöffer, Grækenland. | 37. Colonel Yovanovich, Jugoslavien. |
| 4. Mr. J. A. Shillidy, Indien. | 21. M. Sudre, Frankrig. | 38. Byråchef Ljungberg, Sverige. |
| 5. M. Roger Mathieu, Frankrig. | 22. Professor Ambrosini, Italien. | 39. Dr. Stoker, Sydafrika. |
| 6. M. Leon Babinski, Polen. | 23. Group-Captain Mc. Namara, Australien. | 40. M. Komabayasi, Japan. |
| 7. M. V. Gederts, Letland. | 24. M. Racieski, Polen. | 41. Radiobestyrer Mosdal. |
| 8. M. Clerc, Schweiz. | 25. Comm. Pirozzi, Italien. | 42. Colonel Marinov, Bulgarien. |
| 9. Ritmester E. Boe, Norge. | 26. Mr. Burkett, England. | 43. Ingeniør Org, Estland. |
| 10. Dr. L. C. Thombs, Nationernes Forbund. | 27. M. Phollen, Belgien. | 44. M. Gsell, Schweiz. |
| 11. Direktor M. Mjollner, Norge. | 28. Direktor Knud Gregersen. | 45. Kanslirådet Berglund, Sverige. |
| 12. M. J. Jerins, Letland. | 29. Prince Bibesco, Rumænien. | 46. M. van Ede van der Pals, Holland. |
| 13. Mr. Megarry, England. | 30. Mlle Payen, Frankrig. | 47. M. Saito, Japan. |
| 14. M. Patajoki, Finland. | 31. Frk. E. Klein. | 48. Colonel Daumerie, Belgien. |
| 15. Baron Dorlodot, Belgien. | 32. Colonel Mushtaq, Iraq. | 49. M. Pepin, Frankrig. |
| 16. Direktør Koskenkylä, Finland. | 33. M. Roper, Frankrig. | 50. M. Decros, Frankrig. |
| 17. M. Portier, Frankrig. | 34. M. Porquet, Frankrig. | 51. M. Yamashita, Japan. |

let paa Konferencen. Her skal derfor kun nævnes nogle af de Spørgsmaal, der drøftedes, nemlig:

Offentliggørelse af Kort af bestemt Størrelse og Udførelse til Brug for Lufttrafikken.

Revision af Reglement G til Konventionen.

Offentliggørelse af Luftfartsstatistik. Ændringer i Luftfartens internationale Radio-Reglement.

Indførelse i Konventionen af Bestemmelser angaaende ensartede Regler ved Behandling af Lovovertrædelser.

Udarbejdelse af et nyt Reglement J vedrørende Radio-Forbindelser.

Ensartede Bestemmelser for international Flyvning med Luftfartøjer uden Motor (Svæveplaner o. l.)

Ændringer til Reglement B angaaende Minimumsbetingelser for Udstedelse af Luftdygtighedsbeviser.

Ændringer i Reglement D til Konventionen.

Ensartede Bestemmelser for Flyvning i usigtbart Vejr.

Anvendelse af Iltindaandingsapparater i Luftfartøjer under Flyvning i store Højder (over 3500 m).

Toldfrihed for Brændstof, der anvendes i Lufttrafikken.

Tysklands Deltagelse i CINA.
o. s. v., o. s. v.

Udenfor Møderne.

Selv om Konferencens Drøftelser optog de Delegerede de fleste af Ugens Dage fra Kl. 10 til 18, saa fik de dog ogsaa Lejlighed til under dette første CINA Besøg i København at se Byen og dens Omegn og stifte Bekendtskab med den danske Gæstfrihed.

Saaledes var Deltagerne i Konferencen Det Danske Luftfartselskabs Gæster ved en Middag paa den kgl. Skydebane, hvor Formanden for Selskabets Bestyrelse Ingeniør Gunnar Larsen i sin Tale fremhævede den Værdi, CINAs Arbejde vedrørende Lovgivningen for Flyvningens Sikkerhed havde for Lufttrafikens regelmæssige og gode Gennemførelse.

Paa Københavns Raadhus, hvorfra der forelaa Indbydelse til en Reception, blev de Delegerede i en smuk Tale af Borgmester Sundbo budt hjerteligt velkommen til Danmarks Hovedstad. Under en Køretur gennem Nordsjælland, der foranstaltedes af Ministeren for offentlige Arbejder, fik Deltagerne Lejlighed til i det skønneste Sommervejr at beundre det sjællandske Landskab langs Øresunds Kyst og den danske Natur samt de skønne Slotte Kronborg og Frederiksborg.

Ogsaa Langelinie og Københavns Havn viste sig fra deres mest indta-

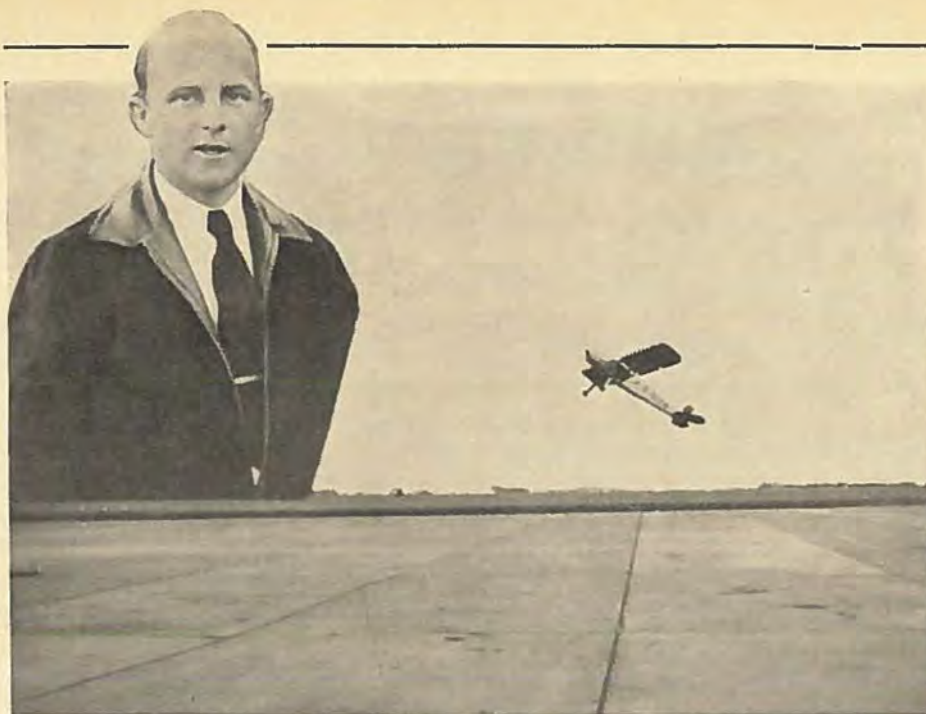
gende Side, da Konferencens Deltagere efter Indbydelse fra Havnevæsenet deltog i en Frokost paa Langelinies Pavillon med efterfølgende Sejlstur igennem Havnen, under Ledelse af Overpræsidenten og Havnedirektøren.

Endelig gav Ministeren for offentlige Arbejder en afsluttende Middag i Restaurant Nimb, ved hvilken Direktøren for Englands civile Luftfartsvesen Sir Francis Sheldermine paa Delegationens Vegne takkede for den udmærkede Maade, paa hvilken den danske Præsident havde ledet Konferencen, og for al den Venlighed, Gæstfrihed og Elskværdighed Deltagerne havde mødt i Danmark.

Ved Konferencens afsluttende Møde gav de udenlandske Repræsentanter alle som en tydeligt til Kende, at det 27. Møde havde været et af de bedste i CINAs Historie, og at alle nu drog bort med det allerbedste Indtryk af Danmark.

En særlig Hilsen til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Medlemmer overbringes gennem FLYVV fra Præsidenten for de internationale aeronautiske Selskabers Sammenslutning FAI — Fyrst Bibesco — som deltog i CINA Konferencen, og som blev specielt modtaget af Formanden og Repræsentanter fra Selskabets Bestyrelse ved en Frokost paa Langelinies Pavillon.

M. P. E.



Dipl. Ingeniør Kropf i Københavns Lufthavn.

DIPL.-INGENIØR KROPF, med hvem vi gjorde et saa interessant Bekendtskab ved hans Besøg i Aeronautisk Selskab i Maj Maaned, ankom Tirsdag den 6. Juni til Københavns Lufthavn for at demonstrere sin Fieseler-Storch Maskine for os.

Dipl.-Ingeniør Kropf blev modtaget af Direktør C. Thielst, der forestillede ham for den talrige Forsamling, der var mødt op, og efter at Ingeniør Vagn Prytz havde givet en kort, orienterende Forklaring af den paa mange Maader mærkelige Maskine, steg Dipl.-Ingeniør Kropf ind i Kabinen

og viste nu ved $\frac{1}{2}$ Times Flyvning en Del af Maskinens Egenskaber. Dens ganske korte Startbane maatte straks vække Forbavselse, paa blot 20—25 m hævede den sig fra Jorden og kunde straks foretage en næsten lodret Stigning, en anden Overraskelse fik man, naar man saa den næsten vinkelrette Drejning den kunde foretage, og vel at mærke *uden Hældning!*

Efter Demonstrationen gik Direktør C. Thielst med op som Passager og udtalte sig efter Landingen meget begejstret om Maskinens Præstationer, »men«, sagde Direktør Thielst efter endt Flyvning, »jeg vilde aldrig have tænkt mig Muligheden af at komme levende fra at foretage en Drejning uden forudgaaende Hældning, lad

Fieseler-Storch

i

Københavns Lufthavn

Dipl. Ing. Kropf demonstrerer »Storken« for Det kgl. danske aeronautiske Selskabs Medlemmer.



Direktør Ellehammer hilser paa Dipl. Ingeniør Kropf.

ikke de unge Sportsflyvere tage Lære af dette, for de kommer ikke godt fra det!«

Som bekendt skyldes »Fieseler-Storch«s specielle Flyveegenskaber den opsigtsvækkende Udnyttelse af Flaps og Slots, der bl. a. ogsaa bevirker, at Maskinen kan gaa ganske langsomt i Luften og lande praktisk talt uden Afløb.

Efter Demonstrationen var Dipl.-Ingeniør Kropf og hans Frue Aeronautisk Selskabs Gæster i Tivoli om Aftenen, og næste Dag drog Herr og Fru Kropf af Sted til Hamburg med en kort Mellemlanding hos Dr. Abild i Aabenraa.



»Fieseler-Storch« under den karakteristiske Stigning.



Ingeniør Vagn Prytz giver nogle orienterende Oplysninger for Demonstrationen af »Fieseler-Storch«. Ved Siden af staar Sportsflyverne C. Thielst og Ib Aller.

FLYVERVEJRTJENESTEN I DANMARK

I de seneste Aar har man udbygget Nettet i vor hjemlige Flyvervejtjeneste. Af iøjnespringende væsentlige Forbedringer kan nævnes det stærkt udvidede Antal Observationsstationer, og i et Land med udpræget Øklime er det en absolut Nødvendighed at have mange Observationsstationer under Hensyn til de meteorologiske Fænomeners saa lokale Karakter.

Alle indenlandske Stationer sender Meldinger til følgende faste Tider:

0200—0500—0800—1100—1400—1700—1900—2300.

Til disse Tider er der 43 Stationer, der indsender Rapporter. Flyvervejtjenesten har udført et meget stort Instruktionsarbejde i Landet blandt Postmandskabet, idet der har været udsendt Meteorologer fra Vejrtjenestefdelingen i Kastrup, og der er yderligere udarbejdet fyldige Instruktioner for samtlige Posters Tjeneste, saaledes at det med Rette kan siges, at vor Flyvervejtjeneste er meget vel underbygget.

Til Flyvervejtjenesten indgaar der saakaldte »Kulingsmeldinger« samt Meldinger vedrørende »Daarligt Vejr«, der imidlertid ikke har speciel Interesse for Flyvervejtjenesten som saadan, hvorimod de har stor Interesse for Meteorologisk Institut, til hvilket de da ogsaa videresendes. Disse Meldinger indsendes, naar der er Anledning til det.

Kulingsmeldingerne indsendes, naar Vindstyrkerne stiger til 7 Beaufort eller derover, og de indsendes kun i Tiden mellem kl 0800—kl 2100, men har Vindstyrken i Nattens Løb været saadan, at man ellers vilde have afsendt Kulingsmelding, sendes det i Telegram kl 0800.

Meldinger vedrørende »Daarligt Vejr« indsendes ved indtrædende Nedbør med Tilføjelse af Sigtbarhed, Vindretning og Vindstyrke. Der sendes ogsaa Melding, naar Nedbøren er ophørt, samt naar Sigtbarheden som Følge af Dis, Taagedis eller Taage aftager under

1. 2000 m.
2. 1000 m.

Naar Sigtbarheden tiltager efter at der er afsendt Melding vedrørende daarligt Vejr, meldes det, naar Sigtbarheden er tiltaget til 2000 m efter at have været under 1000 m, og naar

Sigtbarheden er tiltaget til 4 km efter at have været under 2000 m.

Som noget nyt og ganske fortrinligt udsendes der saakaldte »kortfristede Vejrforudsigelser for Luftfarten« til følgende Tider:

0200 med Gyldighed til 0700
(gaar til Hannover)
0730 med Gyldighed til 1000
(gaar til Aalborg & Esbjerg)
0850 med Gyldighed til 1300
1120 med Gyldighed til 1600
1520 med Gyldighed til 2000
1720 med Gyldighed til 2100

Disse kortfristede Prognoser indledes med Ordet »Previs« eller »Prevision« efterfulgt af en 5-Cifferkode. Det sidste Tal i hver Kode er dens Kendingstal.

Koden er sammensat saaledes:

PREVI ÷ YYGG0 ÷ t₁L₁L₁L₁1 ÷ D₁D₁
Ft₂2 ÷ 2,d₁d₁v₁3 ÷ W₁N₁h₂t₂4 ÷ VcVlt₂
5 ÷ R₁R₂lt₂6.

I det efterfølgende skal de enkelte Grupperes Indhold forklares i store Træk.

0. YY betyder Dato for Udsendelsen, GG Klokketallet i GMT (Greenwich middle time) for det Vejrkort eller de Oplysninger, der ligger til Grund for Vejrprognosen.

1. t₁ angiver den Tidsperiode, der omfattes af Prognosen, og begynder med Klokketallet for Udsendelsen.

L₁L₁L₁ angiver det Omraade, den Strækning eller Del af Strækningen, for hvilken Prognosen gælder.

2. D₁D₁ angiver Vindretningen i Kompassetreg fra 01—32. 00 betyder Vindstille og 99 skiftende Vindretning.

F angiver Vindstyrken i Beauforts Skala.

t₂ henviser til en Skala, der opgiver hvornaar Iagttagelsen er gjort.

3. H₁ henviser til en Skala, der angiver Højde for Angivelsen af Vindretning og Styrke.

d₁d₁ Vindretningen i den af H₁ angivne Højde. Skalaen gaar her — antagelig fordi man gerne flyver i Højden — fra

01—36. Eks.: 19 betyder 190°. Naar Højdevinden er over 99 km/h tilføjes 50 til d₁d₁.

V₁ Henviser til en Skala, der angiver Vindstyrken i den ved H₁ angivne Højde.

4. W₁ henviser til en Skala, der giver Oplysning om Himmelens Tilstand.

N₁ henviser til en Skala, der giver Oplysning om, i hvor høj Grad Himlen er dækket af Skyer samt om Arten af Skyer (høje eller lave Skyer).

h₂ henviser til en Skala, der angiver Højden til Underkanten af de under N₁ angivne Skyemængder.

t₂ henviser til en Skala, der opgiver, hvornaar Iagttagelsen er gjort.

5. Vc henviser til en Skala, der angiver, hvilke Ændringer i Sigtbarheden, der er at forudse.

V almindelig Kode for Angivelse af Sigtbarhed.

l henviser til en Skala, der angiver over hvilke Omraader, Observationen finder Sted, Sks.: Ved Kysten, paa Søen o. l.

t₂ henviser til en Skala, der opgiver, hvornaar Iagttagelsen er gjort.

7. 8. og 9 Disse Grupperes Indhold kan fastlægges af den enkelte Stat, medens de ovennævnte er internationalt vedtaget.

Endvidere findes der Koder for »særlige Iagttagelser«.

1. FORVÆRRING AF VEJRLIGET:
MMMM ÷ IIICLCM ÷ wwVhNh ÷
DDFWN ÷ w₂GGgg

2. FORBEDRING AF VEJRLIGET:
BBBBB ÷ IIICLCM ÷ wwVhNh ÷
DDFWN ÷ w₂GGgg

Af nye Betegnelser er der i denne Kode kun w₂, der henviser til en Skala, der angiver Betegnelsen for de Vejrfænomener, der er Aarsag til Faremeldingens Udsendelse.

Desuden findes der specielle Grupper, der kan tilføjes de almindelige

Vejrkoder eller afsendes særskilt med Tilføjelse af Gruppen I:

IIIGG (Sted og Tid).

Disse Koder kan være følgende:

Havets Tilstand, Sigbarhed over Havet, Kode: CCC SVs

Lave Skytjævser, Kode: FFFCN_h

Nøjagtig Skyhøjde, Kode: HHH hhe

Sigbarhed under 1000 m,

Kode: JJJ VVD_aV_b

Hastighed af lave Skyer,

Kode: LLL Cddv_h

Tillæg til Bygemeldinger,

Kode: QQQ DFx TTT₁

Snedækkets Højde, Kode: ZZZ EEE'E'

Luftens Temperatur og Fugtighed,

Kode: UUU TTTUU

Særlig Melding vedrørende Regnmængder, Kode: KKK RR

Der er saaledes udført et stort og værdifuldt Arbejde til yderligere Fremme af Sikkerhedstjenesten, uden hvilken Flyvning i Almindelighed og Trafikflyvning i Særdeleshed ikke kan eksistere. Før hver Start er det Førers Pligt at skaffe sig Oplysninger om Vejr-situationen over den Rute, han skal beflyve, saaledes at han forinden kan danne sig et Grundlag for sin Styring under Hensyn hertil, og her yder Lufthavnens moderne velunderbyggede Vejrtjeneste ham fortrinlig Service. Men ikke nok med dette, han kan til enhver Tid under sin Flyvning gennem et andet vigtigt Sikringsmiddel, Radioen, dels selv bede om supplerende Oplysninger, dels blive kaldt op og faa saadanne.

Erfaringen er den største Læremester for enhver Meteorolog, og maaske i endnu højere Grad for en Flyvermeteorolog, der i Reglen skal kunne give ganske klare og koncise Oplysninger paa de Ruter, som Flyverne skal ud paa. Gennem fornødent Samarbejde mellem Flyvere og Meteorologer naar man hurtigst til de bedste Resultater. Det kan siges, at en erfaren Flyvermeteorolog er sin egen Vægt værd i Guld, og netop gennem Samarbejdet med Flyverne har han Muligheden for at blive det. Det spiller i mange Tilfælde en overordentlig stor Rolle, om han er i Stand til at give den rette Vejledning og ikke blot og bart Oplysning om en bestaaende Tilstand. Flyvermeteorologen lever inde paa Livet af Flyvningen og tvinges i høj Grad til at være klar og koncise i sine Oplysninger, netop som Følge heraf. Og saadan er Vejrtjenesten i Kastrup Lufthavn.

**

Gunnar Larsens nye Rejseflyvemaskine



Focke-Wulff Weihe Rejseflyvemaskine.

DEN 11. Juni ankom Marineflyveren Thorkild Petersen, Ingeniør Gunnar Larsens Privatpilot, til Københavns Lufthavn med Ingeniørens nye flotte Privat-Maskine. Det er en 2 Motors Focke-Wulff Weihe med Argus As 10 C. Motoren er 240 HK, dens Rejsehastighed er 255 km/T.

Maskinen er udstyret med alle tænkelige Bekvemmeligheder for de

6 Passagerer, den har Plads til, foruden Fører og Radiotelegrafist, og af teknisk Udstyr er den ogsaa forsynet med de nyeste og bedste Instrumenter. Maskinen er en meget værdifuld Forøgelse af vor private Luftflaade, og Danmark kan med Rette være stolt af, at have faaet denne smukke Flyvemaskine blandt sine Indregistreringer.

Privatflyverstævnet i Aalborg Lufthavn

37 Flyvemaskiner deltager i Aalborg Flyveklubs vellykkede Stævne.

AALBORG FLYVEKLUB arrangerede Søndag den 25. Juni et i alle Maader vellykket Flyvestævne i Aalborg Lufthavn. Stævnet aabnedes Kl. 11 med Ankomst-flyvningen, der var udskrevet som en Konkurrence blandt samtlige Flyvedeltagere om, hvem der kom den af ham selv forud opgivne Ankomsttid nærmest. Vinder af denne Konkurrence blev Grosserer Steinfeldt Hansen.

Den næste Konkurrence var en Duelighedsflyvning, der bestod i Løsning af fire forskellige Flyveropgaver, Gennemflyvning af en ved Starten opgivet Rute, Markering af udlagte Mærker, »Grøftelanding« og endelig Mærkelanding; denne Konkurrence blev vundet af den svenske Direktør Folke Simonsen.

Stævnets største Sensation var dog Løjtnant Fritz Rasmussens Svæveflyvning med det lige fra Tyskland ankomne Svæveplan Grunau Baby, der ved samme Lejlighed blev døbt og fik Navnet »Lønstrup«, det tilhører Dansk Svæveflyverunion. Løjtnant Rasmussen viste os den flotteste Kunstflyvning, der er set i Danmark og gav os synlige Beviser for, at det er med fuld Ret, han bærer sit Solv-C.

Stævnet sluttede uden et eneste Uheld, og alle Arrangementer klappede, som de

skulde, Ledelsen havde helt igennem Succes, og Aalborg Flyveklub dokumenterede, at den har det helt rigtige Tag paa at arrangere Flyvestævne.



Codan
Gummistøvler

Med Tog og Flyvemaskine til Orkney og Shetlands Øerne

I det smukke, skotske Højland ligger Inverness, ved Mundingen af Floden Ness, hvis krystalklare Vand som en Serpentine vinder sig ud og ind gennem den maleriske By. Overalt, hvor man end vender Blikket, ser man grønne Højdedrag, her og der bevokset med Skove; og fra Castle Hill har man et pragtfuldt View over Byen og dens smukke Omgivelser ikke langt fra Inverness ligger en Kæde af Søer, de saakaldte *lochs*, hvoraf Loch Ness er den mest kendte — paa Grund af Myten om det Søuhyre, der holder til paa Søens Bund. —

Det var velgørende at strække Benene i det smukke Inverness efter en kedsommelig, men malerisk Jernbanetur fra Glasgow.

»Scottish Airways«s Rute fra Glasgow til de nordligste Øer beflyves ikke paa hele Strækningen om Vinteren, saa den, der vil fra Glasgow til f. Eks. Orkney Øerne, maa køre med Toget fra Glasgow til Inverness, og derfra kan man saa fortsætte med Flyvemaskine til Øerne Nord for Skotland om Sommeren derimod beflyves hele Strækningen, og næste Aar vil man sandsynligvis ogsaa kunne flyve den om Vinteren.

Inverness er forøvrigt et Slags Knudepunkt for »Scottish Airways«, idet en Sidelinie løber herfra til Aberdeen, ogsaa kaldet »Sølvbyen ved Havet« med store, moderne Forretninger, fornemme Restaurationer og luxuøse Biografteatre. For den fremmede er der nok at se paa i Aberdeen, hvor efter Sigende det smukkeste Engelsk i hele Storbritannien tales. Mest berømt er Universitetet, som blev grundlagt i 1593, og det overfor liggende King's College Chapel. De smukke Glasmalerier, som udgør en Del af Vinduerne, skyldes en af Skotlands berømteste Malere paa dette Omraade, Dr. Douglas Strachan, som ogsaa har malet de skønne Vinduer i Fredspaladset i Haag.

Solen skinnede over Longman Airport, Inverness' Flyveplads, da den store De Havilland Maskine startede og satte Kursen mod Nord. »Scottish Airways«s charmerende og elskværdige Propagandachef, Miss McDougall, var med i Maskinen; hun skulde paa



Scottish Airways 2-motorede De Havilland Flyvemaskine over Perth i Nord-Skotland.

en Slags Orienteringsrejse, en af de mange, hun i Løbet af Aaret foretager for sit Selskab.

Undervejs fortalte hun, at den første Flyveforbindelse med Orkney Øerne blev aabnet i 1933, og i Løbet af tre Maaneder var man klar over, at den vilde have Succes. I Løbet af det første Aar befordrede »Scottish Airways« paa denne Rute alene over 2500 Passagerer, et Tal, som siden er mangedoblet. Man begyndte med én Maskine, et Spartan Monoplan, som selvfølgelig blev døbt »Inverness« i Dag beflyves Ruten af ikke mindre end ni Flyvemaskiner — alle De Havilland Maskiner.

Siden det første Aars 2500 Passagerer er Antallet af Mennesker, som benytter Luftvejen i det nordlige Skotland, steget til over 7.900 i 1938, og Antallet af Luftkilometer er i samme Forhold steget fra 50.000 eng. Mil til 187.000 Mil i 1938.

I Maj Maaned 1934 aabnedes Ruten fra Inverness til Aberdeen. Og to Aar senere, efter halvandet Aars Prøveflyvninger, Oprettelse af Radiostationer og Flyvepladser, udvidede man Ruten til de allernordligste Øer: Shetland.

Med en Fart af 250 km i Timen drønedes den to-Motors Maskine over det smukke, skotske Landskab. Og nogle Minutter senere stod vi ud over Havet,

men fulgte Kystlinien. Vi passerede en Ø, The Black Isle, i hvis Nærhed laa de sunkne Rester af det britiske Krigsskib »Natal«, der under Verdenskrigen blev skudt i Sænk her. Ikke langt herfra laa Storbritanniens nordligste Flaadebasis, Invergordon, og i Baggrunden hævede det høje Bjerg, Ben Wyvis sig mod dne blaa Himmel. I tyve Minutter fløj vi over aabent Vand, men ikke længere fra Kysten end vi kunde se Landskabet; bl. a. udpegede Miss Mc Dougall det skønne Dunrobin Castle, som ejes af Hertugen af Sutherland.

Længere Nord paa blev Landskabet vildt, og de kultiverede Marker med de smaa, nette Husmandsboliger gav Plads for stejle, golde Klipper. Vi landede, som sædvanlig, præcis paa Hillhead Airport udenfor Byen Wick, hvor vi kun havde et Ophold paa fem Minutter. Saa gik det videre Nord paa — mod Kirkwall paa Orkney Øerne.

Vi passerede et højt, hvidt Fyr, Duncansby Head Lighthouse — det nordligste paa det skotske Fastland, og fortsatte ud over Pentland Firth, et Stræde paa ca. 15 Kilometers Bredde, der adskiller Ørkeny Øerne fra Skotland. Ad Luftvejen tager det kun smaa fem Minuter at naa den sydligste Del af Øen fra Fastlandet.

Maskinen gik ned paa smaa 300 m, for at vi rigtigt kunde se det pragtfulde Scapa Flow, berømt fra Verdens-

CUB

FLYVEMASKINER BYGGET I DANMARK



Flyv ud i Danmarks skønne Natur i en CUB

JLØBET af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere.

Priser fra 8.750,- . Sælges paa lempelige Vilkaar.

Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af Forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion. — Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere.

CUB AIRCRAFT CO. LTD. • COPENHAGEN

FABRIK OG FLYVESKOLE:
LUNDTOFTE FLYVEPLADS . TELF. HJORTEKÆR 135

HOVEDKONTOR:
SUNDKROGSGADE 3 . TELF. CENTR. 9993



Byen Kirkwall paa Orkney Øerne.

krigen. Nede til højre saa man tydeligt i det klare Vand Konturer af sunken Skibe, og til den modsatte Side laa den en Gang saa stolte tyske Flaade. Det var en ejendommelig Følelse at flyve her over i Solskinnet, som spillede i Havspejlet og kastede sine Straaler paa de fredelige Bøndergaardes Tage — hvilken Tragedie har ikke været udspillet her i de idylliske Omgivelser.....

Men der var ikke Tid til Reflektioner. Faa Minutter efter gled vi i en elegant Bue ned paa Wideford Flyvepladsen, og to Medpassagerer steg straks ind i den lakskinnende Aulio, som skulde bringe dem til Kirkwall, Orkney Øernes Hovedstad.

Der er bl. a. det ejendommelige ved Orkney Øerne om Sommeren, at der faktisk ingen Nat er. Selv om Solen gaar ned dér som alle andre Steder i Verden, saa er Himlen fra Solnedgang saa lys og brillerer i alle mulige Farvespektre, at man f. Eks. maageligt kan læse en Bog i det Fri — kun ved Nathimlens Lys.....

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Det var i Kirkwall, at den gamle norske Konge, Hakon, døde, og ligesom Hebriderne har ogsaa Orkney Øerne mange Minder fra Vikingetiden. Idag er den lille By, paa smaa 4.000 Indbyggere, forsynet baade med Elektricitet og Gas — begge Dele anvendes baade til Lys og Varme. —

Ti Minutter efter Ankomsten til Wideford Flyveplads, fortsatte vi paa den to Timers Flyvetur, og næste Maal var Shetlands Øernes Hovedstad, som vi hver Dag hører om i Danmarks Radio — nemlig under Vejrmeldingerne, naar Speakeren blandt andre meteorologiske Stationer melder *Lerwick!* — dens Vejrtjeneste er lige saa vigtig som Gedser Rev og Skagen.....

Vi kredsede over Kirkwall, og i lang Tid floy vi over hundredvis af Smaaøer, som alle hørte til Orkney Gruppen. Ganske lavt passerede vi en af de største, Stronsay, og saa tydeligt de smaa spredte Bebyggelser. Det var ganske ejendommeligt, naar man tænkte paa, at mens disse Øers Beboere aldrig nogensinde har set et Jernbanetog i deres Hjemstavn, saa er de pludselig blevet familiære med Opfindelsernes nyeste Transportmiddel — de har ganske simpelt sprunget Mellemliddene over, som vi andre har maattet følge i Udviklingen.

Fra Stronsay gik det lige lukt ud over aabent Hav — vi kunde ikke se Land mere, hverken agter eller forude..... Solen glimtede i Havspejlet, og dybt nede laa et Par Trawlere og fiskede.

Miss McDougall tog en Termoflaske med Kaffe frem af sin fyldige Mappe, skruede Toppen af, og bød af den lig-

ligt duftende Drik. Saa skænkede hun i to Bakelitbægre og saa oplivet ud.

Pludselig foretog hun en højst mærkværdig Manøvre..... hun fyldte et af Bakelitbægrene til Randen med Kaffe og stillede det i Midtergangen af Kabinen.

»Se engang«, sagde hun; »ikke en Draabe spildes, der er ikke en eneste Krusning paa Overfladen bedre kan det da ikke være?« —

Den lille Manøvre var arrangeret for at vise, hvor vibrationsfri Maskinen bevægede sig gennem Luften. Selv om vi gik for fuldt Drøn med begge Motorer paa højeste Ydeevne, og vi opholdt os ude over aabent Hav med en svag Brise fra Vest, saa spildtes ikke en Draabe fra Bægeret — vi laa altsaa bogstavelig talt »stille« i Luften, skønt vi fo'r af Sted med over 250 Kilometer i Timen.

Radiotelegrafisten kom ud i Kabinen — og ødelagde hele Tegningen: han nappede nemlig Bægret og tømte det i ét Drag, hvorpaa han sagde: »Lerwick melder Sol og stigende Temperatur« — det lød helt hjemligt!

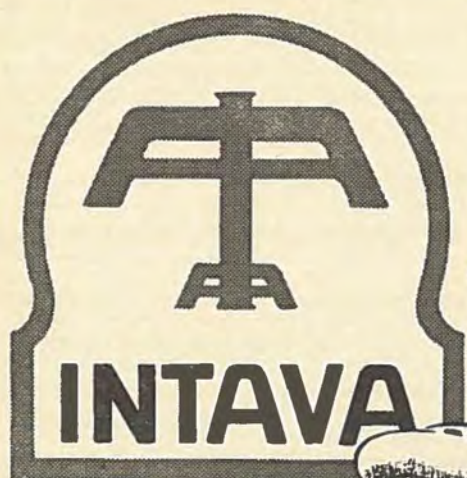
Til Gengæld fik han endnu et Bæger af den (for en Gangs Skyld!) stærke, og fortræffelige *skotske* Kaffe — og forsvandt ind til sin Pligt i Forerhuset.

Saa øjnede vi Sumburgh Airport, og lidt over halvét landede vi flot foran en hel Flok Indfødtes store, forbavsende Øjne — »Scottish Airways' Maskiner var Øens daglige Oplevelse, men altid lige interessant. En Flyveplads har altid en Masse interesserede Tilskuere, hvad enten den er beliggende i Kastrup, Timbuctu eller paa Shetlands Øerne.

I »Scottish Airways' store Buick kørte vi ind til Lerwick, Hovedstaden for de over 100 Øer, som udgør Shetlands Gruppen; men kun tyve af dem er beboede. Den største af dem kaldes pudsigt nok for »Fastlandet« (*the Main land*), men den er heller ikke helt lille: ca. 100 km lang og over 40 km bred. Lerwick ligger i Luftlinie lige langt fra Aberdeen og Bergen i Norge, nemlig 180 eng. Mil fra hver By.

Vi spadserede rundt i den lille hyggelige By, saa det store monumentale Mindesmærke over de sekshundrede Shetlændere, som faldt i den store Krig, besøgte Raadhuset og promenerede paa den smukke Esplanade, hvorfra man havde et glimrende Vue over den maleriske Bugt og Højdedragene, hvorpaa Lerwick er anlagt. Et Sted

(Fortsættes nederst Side 202)



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelier:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Dieselolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.

INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.:
INTAVA

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Et Besøg paa CUB Flyveskolen

VI aflægger Cub Flyveskolen i Lundtofte et Besøg paa en af de dejlige Sommerdage, der især klæder Lundtofte Flyveplads saa godt, Luften er høj og klar og rundt om os hører vi Motorlarm af de forskellige Skolemaskiner, der til Stadighed kredser om os.

Flyveskolens elskværdige Leder, Løjtnant Prins, har nok at gøre med at dirigere Undervisningen af de mange Elever, men alligevel bliver der Tid til at give os nogle Oplysninger af Interesse.

Siden Cub Flyveskolen blev oprettet i Juli 1938 er der indtil nu opnaaet 40 Certifikater fra Skolen, og der er for Tiden 25 Elever, der faar Undervisning paa de 4 Cub-Maskiner, der staar til Raadighed; daglig gives der ialt ca. 5 Flyvetimer sammenlagt, det betyder at der foregaar ca. 75 Starter om Dagen. Skolen har indtil



Undervisning paa Lundtofte. Ingen Maskine faar Lov til at starte, medens en anden lægger an til Landing.

nu givet ca. 1100 Timer i Skoleflyvning uden at der er forekommet eet eneste Uheld, og denne Kendsgerning, siger Løjtnant Prins, skyldes sikkert Cub Maskinernes overordentlig lave Landingshastighed — den ligger paa 48 km/T. — det er nem-

lig Landingen, der er det sværeste for en Flyveelev at faa lært, og det er interessant at lægge Mærke til, at vore Elever gennemsnitlig bruger et færre Antal Timer til Erhvervelse af Certifikatet end man ellers anser for nødvendigt ved Flyveundervisningen —.

Undervisningen ledes af Løjtnant Prins og Sergent Swensson og er præget af god Orden trods de mange Starter, ingen Elev faar Lov til at starte, dersom en anden lægger an til Landing, og denne Bestemmelse medfører bl. a., at Manøvrerne kan udføres frit uden uforudsete Hændelser.

Til den teoretiske Undervisning har Cub Flyveskolen et smukt, lyst Lokale i den idyllisk beliggende Bygning, der hører til Flyvepladsen; og her, imellem Tavler og Kort, gives der Eleverne den nødvendige Teori; heller ikke en komplet Model af en Motor mangler i det velordnede Undervisningslokale.

Vi tager Afsked med Løjtnant Prins og takker for den interessante Visit, der har givet os det bedste Indtryk af Cub Flyveskolen.



I »Cub« over Lundtofte Flyveplads.

(Fortsat fra Side 200)

laa en ejendommelig Klippeformation, kaldet *Kæmpens Ben*, og uden alt for megen Fantasi kunde man godt tro, at der laa en Granitkæmpe og sov, mens han strakte sit ene Ben ud i det blaa Atlanterhav. Et Stykke oppe ad Kysten laa the Noss, en Klippe over 600 Fod høj, der er Storbritanniens kendteste og største Fuglereservat — et sandt Eldorado for Ornitologer.

Vi saa gamle Koner og unge Piger fremstille de verdensberømte Shetland Strømper og klappede de lige saa be-

rømte Shetland Ponys bløde Muler. Ogsaa her stødte man paa gamle nordiske Navne. En Dal hed Tingwall, i en Parantes paa Skiltet stod Thingvollr — og det var jo ikke til at tage Fejl af. Det var i den Dal, Vikingerne holdt deres Alting. Ikke langt herfra laa Stedet, hvor man i gamle Dage henrettede Forbrydere. Ogsaa Navnet Jarlshof minder om hedengangne Tider, og den berømte Sir Walter Scott har nævnt det i sin »The Pirate«.

Man kunde tilbringe Uger paa She-

lands Øerne, der trods sin nordlige Beliggenhed har et relativt mildt Klima..... men naar Pligten kalder, og man maa tilbage til Virkeligheden, saa stiger man op i »Scottish Airways« Maskine, og — hvad enten man vil eller ej — er man paa smaa to Timer tilbage i Hverdagen.....

Scot.

Næste Artikel:
»Ambulanceflyvning
i Skotland.«

FLYVEULYKKEN DEN 25. JUNI

SØNDAG den 25. Juni skete der en Flyveulykke, der kostede 2 unge Flyvere Livet. Flyverløjtnant I. Jan B. Harboe og Militærflyveren, Løjtnant Holger Wenning-Hansen var gaaet op med en af Sportsflyveklubbens K Z Maskiner i Københavns Lufthavn og styrtede ned fra ringe Højde. Begge dræbtes ved Nedstyrtningen.

Om Ulykkens Aarsag kan intel siges, Maskinen havde kun taget ringe Skade, da den ramte Jorden, og en Undersøgelse af den gav til Resultat, at den i enhver Henseende var i Orden.

Flyverløjtnant Jan B. Harboe blev 29 Aar gammel; han kom i 1934 ind ved Marinens Flyvevæsen efter at have taget 1. Del af polyteknisk Eksamen, han fortsatte sine Studier og skulde have været cand. polyt. i Aar, det er saaledes en meget lovende Karriere, der her er blevet afbrudt, og saavel blandt Kammerater som Foresatte vil han efterlade et dybt Savn.

Løjtnant Holger Wenning-Hansen vilde om kort Tid være fyldt 29 Aar, han kom i 1935 ind i Hærens Flyvertropper og var almindelig afholdt af alle, der havde Forbindelse med ham, han var Næstkommanderende ved Jydske Afdelings 2. Eskadrille og omfattede all, hvad der havde med Flyvning at gøre, med en gløden Interesse.

Hærens Flyvertropper vil savne denne sympatiske unge Flyver, der havde saa mange Venner inden for Flyvningen.

Ære være deres Minde.

NY FLYVEKLUB I HOBRO

DEN 10. Maj blev der startet en Flyveklub i Hobro. — Der var i Forvejen gennem Pressen indbudt til offentligt Møde. Ved dette Møde var Flyverne Sandquist og Preisler fra Magnus Christiansens Flyveskole til Stede. Løjtnant Sandquist gav en Oversigt over Fordelene ved at have en Flyveplads og hævdede, at det, Byen ofrer paa en Plads, vil komme igen.

Borgmester Henry Jensen er klar over, at en Flyveplads efterhaanden bliver paakrævet, og man har allerede udset sig en Plads i Nærheden af Byen, der er velegnet.

Preisler talte derefter om Model-, Svæve- og Motorflyvningen og fortalte endvidere til Jubel for Tilhørerne en Række fornøjelige Episoder fra sin Tjenestetid som Militærflyver.

Ved Klubbens Generalforsamling d. 1. Juni blev de af den foreløbige Bestyrelse udarbejdede Love gennemgaaet og godkendt efter visse Ændringer. — Modelflyveklubben »Svalen« af 15.—11.—36 optages i Klubben som en Underafdeling, ligesom det er Planen senere at oprette en Svæveflyveafdeling. — Da Bestyrelsen var valgt og havde konstitueret sig var Resultatet:

Værkfører Madsen (Formand), Hotelejer Würtz (Næstformand), Assistent Puggaard (Kasserer), Kørelærer Jacobsen (Bestyrelsesmedlem), Orla Mortensen (Sekretær), Suppleanter: Cigarhandler Jensen og Vulkanisør Mortensen. Som Revisor valgtes Branddirektør G. Nielsen-Hunnerup.

Klubben arrangerer i denne Maaned en Tur for Medlemmerne til Aalborg Lufthavn og K. Z. Fabrikken.

Flyve-Ambulance-Tjenesten i Danmark



Zone-Redningskorpsets Ambulance-Flyvemaskine »Monospar«.

UD fra Ønsket om at skaffe Danmark en Flyveambulancetjeneste, som i givne Tilfælde kan betjene fjerne Øer og afsides liggende Egne og iøvrigt være til Disposition for hele den danske Befolkning har Zone-Redningskorpset oprettet *Flyve-Ambulance-Tjenesten i Danmark* ved Anskaffelsen af en *Monospar Ambulance-Flyvemaskine*. Maskinen er udstyret med 2 Pubjoy-Motorer og har en Hastighed paa ca. 200 km/T. Den har Plads til, foruden Flyveren, Baare til Patienten og Plads til en Sygepasser, og er iøvrigt forsynet med alt

moderne Ambulanceudstyr. Anskaffelsessummen er ca. 65.000,00 Kr.

Der vil i den nærmeste Fremtid blive gjort et stort Propaganda-Arbejde for at gøre denne udmærkede Sag til en virkelig Landssag, bl. a. vil man kunne tegne Flyve-Ambulance-Abonnement for hele Husstanden i en Fem-aars Periode for Kr. 5.50 for derigenem at faa alle i Landet gjort interesserede. Ambulance-Flyvningen skal ikke tjene private Forretningsinteresser, idet alle Indtægter skal benyttes til fortsat Udvidelse af Materiellet og Anlæg af Flyvepladser rundt i Landet og paa Øer, hvor der kan være særlig Grund til, at Ambulance-Flyvning kan blive paakrævet.



Ambulance-Flyvemaskinen kan aabnes i Siden, saaledes at Baaren bekvemt sættes ind i Kabinen.

Klemm-Sports-Flyvemaskine

fra 1932 sælges Hirth-Motor 60/70 HK, brugt ca. 1000 Tim. Dobbelt Styring og komplet dobbelt Armatur. Blindflyvningsarmatur. Anerkendt som Skolemaskine. Pris Kr. 7.500,- ab København i flyvedygtig Stand.

Billet mrk. 71 modtager „FLYV“s Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Dagmarhus, Kbhvn. V., Tlf. C. 7220 — Selskabet fremskaffer **Carnet** til Flyvning i Udlandet — Udarbejder Ruter — Fremskaffer Kortmaterialer til Flyvning i Udlandet
Anviser juridisk og teknisk Assistance — Bibliotek — Tidsskrifter — Foredrag

Selskabets Kontorer er fra 5. Juli
1939 flyttet til:

Dagmarhus, København V.

Telefon som hidtil C. 7220, Lokal 9

Sommerferie.

Selskabets Kontorer er lukket fra
10.—29. Juli incl.

Skriftlige Henvendelser vil blive
besvaret.

Aerotransport gennem 15 Aar

DET svenske Luftfartsselskab A. B. Aerotransport fejrede i Juni Maaned sit 15 Aars Jubilæum. Den 2. Juni 1924 startede Selskabets første Maskine fra Sundarängen i Stockholm til Helsingfors; — det var Aerotransports eneste Luftforbindelse dengang. 15 Aar senere starter Selskabets Maskiner fra den nye Bromma Lufthavn ved Stockholm til Helsingfors, til Moskva, til Berlin, til Zürich, til Amsterdam samt til London og Paris. En vældig Udvikling er der sket i den mellem-liggende Tid. 1100 km paa een Dag og 15 Passagerer var det højeste, Selskabet kunde præstere i 1924, hvorimod det daglige Kilometerantal, der tilbagelægges af 11 Maskiner, i 1929 er ca. 10.000 om Dagen og ikke mindre end ca. 350 Passagerer. Dertil kommer den vældige Forøgelse af Post og Fragt.

I alle de Aar har Aerotransport været ledet af een og samme Mand, Direktør Carl Florman, der sammen med Broderen Adrian tog Initiativet til Selskabets Dannelse. Og en bedre Mand kunde ikke være kommet i Spidsen for Ledelsen. Carl Florman's Initiativ, Arbejdskraft og glødende Begejstring for Flyvningens Sag har været til uvurderlig Gavn for Aerotransport, og naar denne vældige Udvikling lykkeligt er naaet, er det ham, der tilkommer Hovedæren.

BØGER

Luftverkehr über den Ozean med Forord af Generallojtnant E. Milch. E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Nu, hvor den regelmæssige Flyvning over det nordlige Atlanterhav staar for Døren, har det Interesse at læse om de Problemer, der knytter sig til Flyvning over saadanne store og flyvemæssig set vanskelige Stræk-

ninger, samt hvorledes andre har baa-ret sig ad med at overvinde det, der i umindelige Tider blev kaldt for umuligt. Luftskejsførereren Hans von Schiller fortæller om »Graf Zeppelin's Oceantrafik; tidligere Trans-oceanflyvninger er omtalt; Wolfgang von Gronau fortæller om sine Lang-ture; og der berettes om Atlanterhavets Meteorologi og om Navigation.

Bogen er paa 142 Sider, og den er skrevet paa en Maade, saa enhver Flyveinteresseret har Interesse af at læse den.

THE ILLUSTRATED LONDON NEWS

for 10. Juni fremtræder som et specielt Royal Air Force Nummer og bringer en Mængde Illustrationer og Artikler om den engelske Flyvemaskineindustri og de Typer Maskiner, der anvendes indenfor Royal Air Force. Man faar ved Gennemlæsning af Hef-tet et udmærket Indblik i, hvilke enorme Kræfter der sættes ind paa Produktionen.

Fra Dansk Svæveflyver Union

VÆRLØSE LEJREN.

PAA Hærens Flyveplads og Unionens gamle Terræn ved Værløse har Klubberne en god Fremgang. Hærens store plane Flyveplads er godt egnet for Skoleflyvning, da der ikke er Træer, Buske, Vandhuller, Smaabakker og hvad der ellers kan genere en Svæveflyver paa de almindelige Marker og Enge. Københavns Svæveflyveklub træner med en Stamer og Lippisch med Gitterhale, Værløse og Roskilde Svæveflyveklub med 2 Stamer og Lippisch af den kendte Konstruktion med Staalrørshale; samt Ringen, der træner med en Gumpert G 2. Selv om Planhjelkerne i de gamle Stamer og Lippisch Tegninger er massive, i Brætform og uden Finérforstærkninger, samt Klavertraads-bardunospænding, og i den Form ikke kan godkendes af Tilsynet, haaber mange danske Svæveflyvere, at en forstaaende Ingeniør vil lave om paa de kære

Stamer Tegninger, saa Tilsynet kan sige god for Planet, for lettere og billigere at bygge, stabilere i Styringen, og mere økonomisk for Slid og Havarier kan et Svæveplan ikke være. At Stameren har glimrende Flyveegenskaber saa vi bedst d. 11. Juni, da Henry Pedersen i 125 Meters Højde fløj 3 Minutter og 10 Sek. med Værløse Klubbens Stamer. Det har vist sig flere Gange, at Stameren glimrende kan udnytte Hangving og Termik, saa mere kan ikke forlanges af et Skoleplan.

Klubberne, der arbejder fra 8 Morgen til 20 Aften, opnaar tilsammen ca. 125 Starter; saa der er noget at se paa om Søndagene for de Interesserede.

*



K. S. K.s Wirestyring og Wiresaks.

SPØRGSMÅLET Wirestyring og Wiresaks, som vi tidligere har beskæftiget os med, har faaet en ny Løsning, som vises paa ovenstaaende Billeder. Det er Københavns Svæveflyve Klub, der har Æren af dette fikse Instrument; Saksen er anbragt paa Kofangerens Plads paa Klubbens »Studebaker«, der tillige fungerer som Spil.

Konstruktionen er efter tysk Model og bygget af Klubbens to energiske Medlemmer Bent Halling Pedersen og Jørgen Basse.

MAAGEN AF 1936.

KLUBBEN arbejder ihærdigt paa Bygningen af deres nye Gumpert G2. Planet kan blive klar til Skoleflyvning i Løbet af en Maaned. Det udmærkede Spil er forsynet med den nye Wirestyring og Saks.

Klubben, der har udvidet sine Rammer, kan optage 4 nye Medlemmer. Flyveinteresserede, der ønsker at blive Medlem, kan henvende sig til Formanden Ricard Keiler, Keplersgade 17, S., eller til Klubbens Værksted, Præstøgade 7 A. Ø., Mandag, Onsdag og Fredag Kl. 19—22.

KØBENHAVNS SVÆVEFLYVEKLUB
 har nu anskaffet obligatorisk Træningsdragt, der anvendes af alle Klubbens Medlemmer. Dragterne er i praktisk Overalls-Facon med Lynlaas og lukkede for neden med Elastik; Stoffet er naturligvis vind- og vandtæt.

Det maa i høj Grad ønskes, at dette Eksempel faar mange Efterfølgere, ikke alene fordi det ser godt ud, men ogsaa fordi det er praktisk at have en saadan ensartet Paaklædning.

*

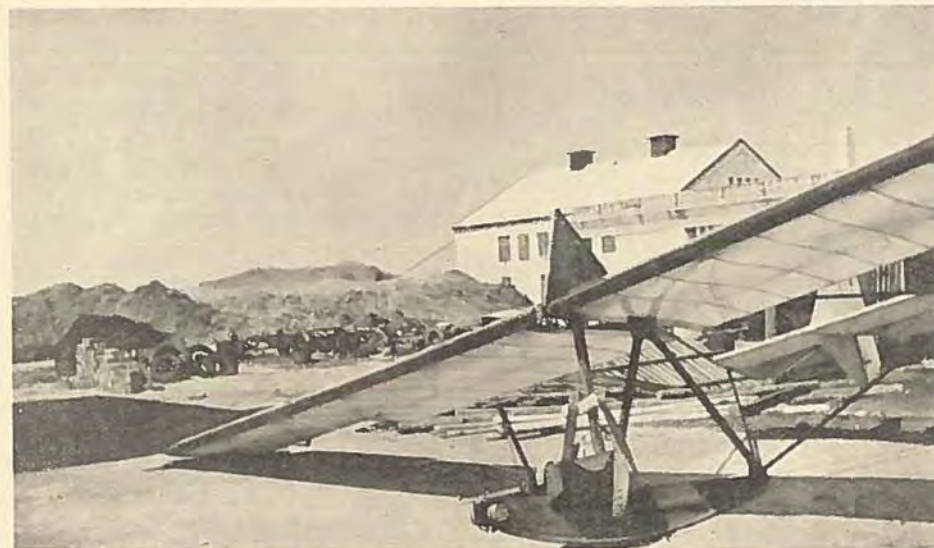
ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

KLUBBEN træner ivrigt med deres ny-erhvervede Skoleplan Stamer og Lippisch »OY-22«; som Lærer fungerer Svæveflyveren Sigurd Sjøholm.

Det er en af de smukkeste og bedst udførte Stamere, der er set i Danmark, siger Klubbens Formand, Børge Johansen, og vi maa give Formanden Ret, for Stamerens Stabilitet er udmærket, og det med syntetiske Gummilak lakerede Plan



Medlemmer af Københavns Svæveflyve Klub i deres praktiske og klædelige Klubdragter.



Roskilde Svæveflyveklubs »Stamer og Lippisch».

giver forøget Glidetal. Skoleplanet blev indfløjet af Henry Pedersen. Klubben havde i Pinsedagene 75 Starter, der alle forløb uden Uheld.

*

NY SKANDINAVISK REKORD.

DANMARK har atter sat skandinavisk Varighedsrekord. Svæveflyveren Jens Eriksen, Aarhus, der er Medlem af Silkeborg Flyveklub, satte den 7. Juni ny skandinavisk Rekord, efter 12 Timers Svæveflyvning.

Jens Eriksen startede fra Lønstrup-Lejren Kl. 8.40 om Morgenen og landede efter 12 Timers Flyvning Kl. 20.40 om Aftenen. Eriksen havde klaret sig udmærket under Flyvningen og blev hyldet af Svæveflyvekammeraterne. Ogsaa Unionen gratulerer.

P. 4.



De berømte

HUSUN

Aperiodiske Kompasser

P. 4. L.



ALFRED RAFFEL A/s København C.6395

SVÆVEFLYVNINGENS AEROLOGI

Vindtermik.

Efter det tidligere forklarede hører denne Form for Termik til Vindtermik b: en Kombination af stor vandret Hastighed (Vind) og heldige Skyopvinde (Termik). I Modsætning til andre Arter af Termik, hvor Udløsningsmulighederne er saare ujævnt fordelt og de frembragte Opvinde af ulige Styrke, er de Udløsningsmuligheder, der skabes gennem Vindtermik, saa mangfoldige og ensartede, at Opvindene ogsaa bliver ensartede i Styrke. Barogrammet fra en Flyvning i Vindtermik vil derfor udvise en langt jævner — nærmets lineær Bane i en bestemt Højde under hele Svævningen.

Den storstilede termiske Labilitet, der er forbundet med store Vindhastigheder i Atmosfæren, udløses i Form af store regelmæssige Lufthvirvler. De kendetegnes gennem Tilsynkomsten af de saakaldte Skyveje, hvis Akser gaar i Vindretningen. Da de enkelte Skyveje stedse ligger i samme Højde og saaledes ikke giver synderlig Variation i Svæveflyverens Højde, frembydes da en Opvindsvej for ham, hvor han uden Højdetab kan svæve langs Vejen med Vindens Hastighed. Denne Form for Hvirvler opstaar i Overgangslaget mellem forneden overhedede og foroven afkølede Luftmasser, der strømmer hen over hinanden i Forbindelse med, at den underste varme Del ogsaa er fugtiglabil, og at dets hastige Opstigen standses gennem Inversion.

Skyveje.

Der er intet til Hinder for, at der kan opstaa flere parallelt løbende Skyveje, hvilket taler for, at deres Dannelse ogsaa skyldes dynamiske Foreteelser uafhængigt af Jordbundsbeskaffenheden. Sandsynligheden taler for, at Dannelsen af een Skyvej kan betinge Udløsningen af flere i Nærhe-

den og i en Afstand, der er afhængig af det næste labile Luftlags Højde og Afstand — analogt med Bølgebevægelsen i Havet. Længden af Skyveje kan naa op til 100 km — maaske mere, alt efter Tilstanden, hvorunder de er skabt.

Samtlige Distancesvævninger har antagelig fundet Sted i fugtig-labil Luft af tropisk Oprindelse. Luftmasser herfra medfører Varmeenergi, der kommer til Udløsning netop som for Vindtermiken forklaret. Mange Højdeflyvninger har ogsaa netop fundet Sted der, hvor fugtig-labil Luft af tropisk Oprindelse har kunnet konstateres. Dette har været Tilfældet alle de Steder, hvor der er præsteret Topydelser, og dette fører igen Tanken hen paa, at i Monsunlandene maa der om Sommeren være store Chancer for Distancesvævninger. Til Forskel for hjemlige Egne, hvor Tilstedeværelsen af fugtiglabil Luft af tropisk Oprindelse er en Sjældenhed, er det i Monsunlandene Tildragelser, der fremherskende knytter sig til Aarstiderne.

Selv over Atlanterhavet har man i tropiske Egne konstateret Tilstedeværelsen af Skyveje af den ovenover omtalte Karakter. Deres Tilstedeværelse skyldes Oceantermik, hvis Oprindelse er af en noget anden Karakter, end Vindtermikens over Land. Paa Grund af Havets termiske Træghed skyldes Oceantermiken i mindre Grad Indstraalingsvarme fra Solen end udpræget Temperaturforskul mellem Hav og Luft. Overalt hvor Havets Temperatur er højere end Luftens, er der Mulighed for termiske Vindes Opstaen. Over den varmere Vandoverflade udvikler sig et labilt Temperaturlag længst nede, og ved Medvirkning af frigivet Kondensationsvarme udvikles en kraftig Labilitet i Atmosfæren. Over den ensartede Havoverflade, i hvert Fald sammenlignet med Jordoverfladen, sker Udløsningen ogsaa regelmæssigt. De Skyveje, der dannes over Havet som Følge af Oceantermiken, er derfor af en meget smuk og regelmæssig Form.

De Forsøg, man har udført, og de Undersøgelser, der gennem Tiderne har været foretaget vedrørende de aerologiske Fænomener, har antydnet, at man inden for Svæveflyvningen endnu kun er ved Begyndelsen i at udnytte de tilstedeværende Energikilder i den termiske Svæveflyvning. Man behersker efterhaanden de termiske

Opvinde, der knytter sig til Solstraalningen. De seneste Tiders overlegne Udnyttelse af Vindtermik har givet saa straalende Resultater, at man har Lov til at vente sig store Overraskelser ved en videre Udforskning og Udnyttelse. De allersidste Dage har gennem Nat- og Højdetermiken skænket uanede Rekorder. Kort sagt, der er sket saa mange nye Ting i Svæveflyvningens Arbejde indenfor den egentlige Flyvning og i Meteorologiens Tjeneste, at denne Flyveggen gennem sine Ydelser ikke alene sportslig, men ogsaa i Udforskningen af Lufthavet har vist sin store Berettigelse. **

DET FØRSTE DANSKE SØLV-C CERTIFIKAT

Dansk Svæveflyver Union's Instruktør, Løjtnant Fritz Rasmussen tager det første danske Sølv-C i Grunau.

I Dagene fra 6. til 10. Juni har Løjtnant Rasmussen atter deltaget i et Kursus i Grunau, og denne Gang lykkedes det ham at bringe et Sølv-C med hjem til Danmark. Vejrforholdene var usædvanlig gunstige paa alle Dagene, saaledes at Betingelserne for at udføre de krævede Flyvninger absolut var til Stede.

Som bekendt kræves der til Sølv-C:

- En Varighedsflyvning paa 5 Timer.
- En Højdevinding paa 1000 Meter.
- En Overlandflyvning paa 50 km.

Varighedsflyvningen udførte Løjtnant Rasmussen sidste Sommer paa Sild med en Rhøn-Adler.

Højdeflyvningen udførte han den 8.—6. d. A. med en Rhøn-Sperber, idet han steg i termiske Opvinde fra 400 m til 1700 m.

Endelig blev Overlandflyvningen gennemført den sidste Dag i Grunau den 10.—6., idet Løjtnanten fløj med en Rhøn-Adler fra Flyvepladsen Hartau ved Hirschberg til Gørlitz Flyveplads, en Strækning paa 66 km; denne Flyvning blev udført som en Maalflyvning, Højden for Udløsning af Svæveplanet over Startstedet var ca. 400 m, 2 Timer senere laa Svæveplanet over Gørlitz Flyveplads i ca. 1000 m.

— Forhaabentlig vil snart flere Danske kunne bære dette eftertragtede, internationale Mærke, og forhaabentlig vil Dansk Svæveflyver Union ogsaa i nær Fremtid kunne uddanne Svæveflyvere her hjemme saa vidt, at de kan gennemføre de krævede Flyvninger her i Danmark.

SAMLEBIND
til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning

PRIS Kr. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa Bladets Eksped., Vesterbrog. 60

NYE CERTIFIKATBESTEMMELSER

for

Dansk Svæveflyver Union

I. Begrænset Svæveflyvning.

CERTIFIKATERNE A, B og C udstedes af »Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab«. Andragender om Udstedelse fremsendes til Selskabet gennem »Dansk Svæveflyver Union«.

Nedennævnte Bestemmelser for Glidflyveprøverne A og B, samt Svæveflyveprøven C er i Overensstemmelse med de internationale Bestemmelser og godkendt af »Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab«.

1. Glidflyveprøve A.

a) Teoretisk Prøve:
Svæveplanets Konstruktion,
Behandling og Vedligeholdelse af Materiel og Tilbehør.

b) Praktisk Prøve:
Fem Flyvninger i fejlfri Ligeudglidning, hver af mindst 20 Sekunders Varighed. Enhver af Landingerne skal foregaa i en af Flyvelæreren paa Forhaand udpeget og afmærket Landingsstribe af 20 m's Bredder. — Een Flyvning i fejlfri Ligeudglidning af mindst 30 Sekunders Varighed med Landing i en af Flyvelæreren paa Forhaand udpeget og afmærket Landingsstribe af 20 m's Bredder. Alle seks Landinger skal foregaa uden Beskadigelse af Svæveplanet og med den mindst mulige Hastighed, altsaa være saakaldte Halelandinger.

Ind imellem de seks Flyvninger er det tilladt at udføre andre Flyvninger, der ikke opfylder de ovennævnte Betingelser.

Flyvetiden maales med Stopur og beregnes fra Udløsningøjeblikket til Svæveplanet første Gang berører Jorden. Startmetode: Gummitov, Auto- eller Spilstart.

Godkendelsesberettiget: Flyvelæreren eller Klubbens Formand.

2. Glidflyveprøven B.

a) Teoretisk Prøve:
Montering af Svæveplaner,
Meteorologiens Hovedtræk.

b) Praktisk Prøve:
1) Ved Gummitovstart: Fem Flyvninger, hver af mindst 60 Sekunders Varighed. Hver Flyvning skal foregaa i en Bane med S-formet Grundrids. Hver Flyvning skal indeholde en Højrekurve og en Venstrekurve med mindst 45° Kursændring. Kurverne skal flyves over Steder i Terrainet angivet af Flyvelæreren. Alle fem Landinger skal foregaa uden Beskadigelse af Svæveplanet og med mindst mulige Hastighed, altsaa være saakaldte Halelandinger, indenfor en Cirkel med 50 m's Diameter. Midtpunktet af Landingscirklen angives med et Flag eller en Flage. Afstanden maales fra Startkrogen til Flaget eller Midtpunktet af Flagen.

2) Ved Auto- eller Spilstart:

Fem Flyvninger, hver af mindst 60 Sek. Varighed. Ved hver Flyvning skal der flyves en lukket Kreds om et af Flyvelæreren angivet Punkt i Terrainet. Ved de 5 Flyvninger skal der ialt flyves 2 lukkede Venstrekredse og 3 lukkede Højrekredse. Alle 5 Landinger skal foregaa uden Beskadigelse af Svæveplanet og med den mindst mulige Hastighed, altsaa være saa-

Udarbejdet af Løjtnant Fritz Rasmussen og godkendt af Statens Luftfartstilsyn.

kaldte Halelandinger, indenfor en Cirkel med 50 m's Diameter. Midtpunktet af Landingscirklen angives med et Flag eller en Flage. Afstanden maales fra Startkrogen til Flaget eller Midtpunktet af Flagen. Under Udførelsen af de foreskrevne Kurver skal det tydeligt kunne ses, at Svæveplanet er lagt rigtigt i Svinget. Flade Kurver uden Anvendelse eller med forkert Anvendelse af Balanceklapperne, samt Kurver med for stor Radius maa ikke antages for gyldige.

De 5 Flyvninger til B-Prøven kan foretages dels med Gummitovstart, dels med Auto- eller Spilstart.

Ind mellem de 5 Prøveflyvninger er det tilladt at udføre andre Flyvninger, der ikke opfylder de ovennævnte Betingelser.

Flyvetiden maales med Stopur og beregnes fra Udløsningøjeblikket til Svæveplanet første Gang berører Jorden.

Godkendelsesberettigede med Hensyn til B-Prøven:

Flyvelæreren eller Klubbens Formand for saa vidt paagældende selv er i Besiddelse af B-Certifikatet.

3. Svæveflyveprøve C.

a) Teoretisk Prøve:
Kendskab til Flyvelærers elementære Begreber,

Forhold i særlige Tilfælde, Svæveflyvningens Meteorologi i Hovedtræk,

Brug og Behandling af Faldskærme.

b) Praktisk Prøve:
En Flyvning af mindst 5 Min. Varighed (5 Minutter over Starthøjde eller i hvert Fald uden Højdetab). Landing skal ske uden Beskadigelse af Svæveplanet og med den mindst mulige Hastighed, Halelanding.

Hvis Auto-, Spil- eller Slæbestart benyttes til C-Flyvning, maa Oplydelsen af Prøvens Betingelser kunne godtgøres ved Hjælp af et Barogram, som udviser en Flyvetid paa mindst 5 Minutter uden Højdetab. Det samme maa være Tilfældet ved Hangflyvning, hvor det ikke er muligt fra Jorden tydeligt at konstatere en Flyvning uden Højdetab.

Der skal i Andragendet om Certifikatet oplyses den samlede Flyvetid, altsaa fra Udløsningøjeblikket til første Gang Svæveplanet berører Jorden.

Godkendelsesberettigede med Hensyn til C-Prøverne:

Flyvelæreren eller Klubbens Formand, for saa vidt paagældende selv er i Besiddelse af C-Certifikatet; i modsat Fald skal Prøven aflægges, for et Medlem af Bestyrelsen i Unionen i Overensstemmelse med det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Bestemmelse herom.

Svæveflyvere, der er i Besiddelse af Certifikater indtil C-Certifikatet indbefattet, maa kun flyve over de af Luftfartsmyndighederne forud fastlagte, begrænsede Omraader.

II. Udvidet Svæveflyvning.

FørerCertifikatet til udvidet Fri Svæveflyvning udstedes af Direktøren for Statens Luftfartsvesen efter tilsvarende Regler, som gælder for Udstedelsen af FørerCertifikat til Privattflyvemaskiner. Det giver Indehaveren Ret til at starte og lande ogsaa uden for de af Luftfartsmyndighederne fastlagte, begrænsede Omraader og er saaledes en Betingelse for Tilladelse til at foretage Overlandflyvninger og for Erhvervelse af Diplomerne Sølv-C og Guld-C.

Flyvning uden for begrænset Omraade maa dog kun foretages med Svæveplaner, der af Luftfartsmyndighederne er godkendt til saadan Flyvning.

Uddannelsen skal foregaa paa hertil af Statens Luftfartstilsyn godkendte Svæveflyveskoler e. l., og Undervisningen skal ledes af Lærere, der er i Besiddelse af Certifikat til udvidet Svæveflyvning, og som af Luftfartstilsynet paa Indstilling af Dansk Svæveflyver Union er godkendt som Lærere, saavel i de teoretiske som i de praktiske Fag.

Tilladelse meddeles i Form af:

- Grundcertifikatet.
- Tillægscertifikat til at føre et Svæveplan, der bliver slæbt af en Flyvemaskine.
- Tillægscertifikat til offentlig Opvisning af Kunstflyvning med Svæveplaner.

Prøverne omfatter:

A. Grundcertifikatet.

1. Teoretisk Prøve.

Ansøgeren skal ved en mundtlig, eventuelt skriftlig Overhøring kunne godtgøre: at han har almindeligt Kendskab til Svæveplaner samt til Grundreglerne for Svæveflyvning og for Sikkerhedsforanstaltninger vedrørende Svæveflyvning, at han har grundigt Kendskab til, hvorledes man skal forholde sig under forskellige Forhold,

at han har grundigt Kendskab til Luftstrømninger og disses Indflydelse paa Svæveflyvningen,

at han har grundigt Kendskab til Anordning om Luftfart og dennes Reglementer,

at han har Kendskab til Kortlæsning.

2. Praktisk Prøve.

Prøven omfatter 5 Svæveflyvninger af mindst 1 Times samlet Varighed, som alle afsluttes med fejlfrit udførte Halelandinger uden Beskadigelse af Svæveplanet. Ved hver Flyvnings Paabegyndelse afgør Luftfartstilsynets Kontrollant, hvor længe Svæveplanet skal flyve og meddeler enten Eleven et Tidspunkt for Landing eller et Tegn paa hvilket Landing straks skal foretages.

Prøverne skal aflægges med et Svæveplan, der er godkendt til udvidet Svæveflyvning.

B. Slæbeflyvningscertifikat.

For Opnaelse af Certifikat for Føring af Svæveplan, der slæbes af motordrevet Luftfartøj, kræves:

- at Ansøgeren er i Besiddelse af Grundcertifikatet, og

at Ansøgeren kan dokumentere at have udført 5 fejlfri Svæveflyvninger paa Slæb af et motordrevet Luftfartøj.

Disse Flyvninger skal være udført med et Svæveplan, der er godkendt til Slæbning; de skal være fordelt paa flere Dage og udført under forskellige Vejrforhold.

2) Herefter skal Ansøgeren overfor Luftfartstilsynets Kontrollant aflægge 3 fejlfri Flyvninger paa Slæb af et motordrevet Luftfartøj.

C. Kunstflyvningscertifikat.

For Opnaelse af Certifikatet for Kunstflyvning skal Ansøgeren:

- 1) være i Besiddelse af Grundcertifikatet,
- 2) overfor Luftfartstilsynets Kontrollant aflægge efternævnte Prøve:

Fra ca. 1000 m Højde udføre i den angivne Rækkefølge:
 Skarpe Sving,
 Spind med 2—3 Omdrejninger i Retninger, der angives af Kontrollanten,
 Korte Stigninger med lodret Stilling,
 Loop — Renversement til venstre —,
 Loop — Renversement til højre —,
 Vingeglidning til den af Kontrollanten bestemte Side indtil Landing.

Saafrømt en enkelt af de nævnte Manøvrer mislykkes eller maa udelades paa Grund af for ringe Højde, kan Kontrollanten tillade, at denne Figur udføres (gøres om) efter fornyet Start.

Mislykkes flere Manøvrer, eller udføres de i for ringe Højde, maa hele Prøven senere aflægges igen for Opnaelse af Certifikat.

*

Blanketter til Ansøgning om Certifikater til udvidet Svæveflyvning faas ved Henvendelse til Luftfartsvæsenets Kontor.

De Dokumenter, der fordres, og som skal vedlægges Ansøgningen er:

a) Til Grundcertifikatet:

- Daabsattest,
- Vandelsattest for de sidste 5 Aar,
- Angivelse af Nationalitet, der paa Forlangende skal kunne dokumenteres,
- Lægeattest, udstedt i Overensstemmelse med de givne Lægeundersøgelser for Førere af Privatflyvemaskiner,
- Bevis for, at Eleven har gennemgaaet en godkendt Svæveflyveskole e. l.,
- Bevis for den teoretiske Prøve,
- Bevis for den praktiske Prøve,

2 Fotografier (Brystbillede uden Hovedbeklædning 3×4 cm).

Ansøgere maa ikke være under 19 Aar.

b) Til Slæbeflyvningscertifikatet: Grundcertifikat, og Dokumentering af de krævede Slæbeflyvninger.

c) Til Kunstflyvningscertifikatet: Grundcertifikat, og Dokumentering af Kunstflyvningsprøven.

III. Diplomerne Sølv-C og Guld-C.

Diplomerne er indstiftet af »Den internationale Studiekommision for Flyvning uden Motor« i Darmstadt, Tyskland, kaldet »Istus«, og udstedes kun her.

Emblemerne er saaledes internationale og i Udseende ens for alle Nationer; der findes paa Bagsiden indgraveret et Nummer, der svarer til Rækkefølgen i Udstedelsen.

For Opnaelse af Sølv-C kræves:

- a) En Varighedsflyvning paa 5 Timer.
- b) En Højdeflyvning med mindst 1000 m Højdevinding over Starthøjde.
- c) En Overlandflyvning paa mindst 50 km.

Højdeflyvningen kan falde sammen med Varigheds- eller Overlandflyvningen. Startes der til Højdeflyvning med Flyvemaskineslæb eller med Motorspilstart, maa der altsaa opnaas 1000 m Højdevinding regnet fra den Højde, Planet er slæbt til. Dog er Betingelserne ogsaa opfyldt, hvis Piloten efter at have frigjort sig fra Start-Wiren mister Højde, men herefter vinder de forlangte 1000 m, regnet fra laveste Højde under Svæveplanets frie Flyvning.

ad a.

For Varighedsflyvninger, under hvilke Svæveplanet kan iagttages fra Startstedet, saavel under Flyvningen som ved Start og Landing, udsteder paagældende Klubs Flyveleder et Bevis for Flyvningen. Udføres Varighedsflyvningen som Overlandflyvning eller paa en saadan Maade, at Landing foretages paa anden Plads end Startpladsen, skal det stedlige Politis Bekræftelse foreligge.

Af Attester for Varighedsflyvning skal fremgaa:

- Pilotens fulde Navn,
- Sted og Dato for Flyvningen,
- Svæveplanets Konstruktionsbetegnelse og Indregistreringsnummer.

Flyvningens Varighed med Angivelse af Start- og Landingspunkter.

ad b.

For Højdeflyvningen skal der forelægges et Barogram, hvis Rigtighed er attesteret af Formanden for Dansk Svæveflyver Union. Paa Barogrammet skal Pilotens Navn og Dato for Flyvningen anføres; endvidere maa Barografens Nummer være paatrykt Barogrammet.

Startarten skal angives, og ved Gummitovstart samtidig Startstedets Højde over Havets Overflade. Ved Flyvemaskinestart eller Motorspilstart vil det i fleste Tilfælde uden Vanskelighed kunne ses paa Barogrammet i hvilken Højde den frie Svæveflyvning er paabegyndt; hvis dette ikke er Tilfældet, idet Svæveplanet f. Eks. er blevet udløst i en saa kraftig Opvind, at det har fortsat Stigningen med samme Hastighed som under Slæbeflyvningen, maa der foreligge en Erklæring fra Føreren af Motormaskinen gaaende ud paa, i hvilken Højde Svæveplanet er blevet udløst. Lufttrykket ved Jorden ved paagældende Startsted og -tid maa anføres.

For at kunne opnaa en reglmenteret Udnyttelse af Barogrammet maa den paagældende Barografs Justerkurve anføres. Denne Justerkurve kan ikke erstattes af en Erklæring om, at Barogramets Kurve udviser en nærmere angivet Højde; forefindes der ingen Justerkurve, eller er dens Fremskaffen forbunden med Vanskeligheder, maa Ansøgeren medsende Barografen med Anmodning om at faa den justeret.

ad c.

For Overlandflyvningen maa der fremlægges Erklæringer udvisende Startsted og -tid, samt Landingssted og -tid. Erklæringerne udstedes af paagældende Klub og attesteres af dens Formand. Barograf maa medføres under Flyvningen og Barogram bilægges Attesterne.

For Opnaelse af Guld-C kræves:

- a) En Højdeflyvning med mindst 3000 m Højdevinding over Starthøjden.
- b) En Overlandflyvning paa mindst 300 km.

Flyvningerne skal gennemføres og attesteres i Overensstemmelse med de for Opnaelse af Sølv-C opstillede Regler. — Andragender om Sølv-C og Guld-C fremsendes bilagt samtlige nævnte Beviser og Attester til Dansk Svæveflyver Union, der kontrollerer Rigtigheden og videregiver Andragendet til »Istus«.

MEDDELELSER fra MF.s BESTYRELSE

FORBUNDETS ordinære Generalforsamling afholdes d. 5. August Kl. 19.30 i Globus Aero Klub, Onsgaards Tværvej 6, Hellerup, med Dagsorden efter Lovene. Det kan meddeles allerede nu, at Formanden Sven Wiel Bang, Næstformanden Johannes Thinesen, og Rekordprotokolføreren Per Weishaupt er nødsaget til at trække sig tilbage paa Grund af Udenlandsrejse.

Kandidater til de ledige Poster bedes venligst snarest sende Forbundet Besked, at de er villige til at indtræde i Bestyrelsen.

Dansk Modelflyver Forbund

Klubberne vil saa hurtigt det er muligt faa tilsendt Forslag til ændrede Love og Rekordregler, saaledes at de er i Stand til at gennemtænke Forslagene inden Generalforsamlingen.

Den nuværende Bestyrelse vil foreslaa Forbundet udvidet til at bestaa af 7 Medlemmer, nemlig:

Formand, Næstformand, Kasserer, Sekretær, Rekordprotokolfører, Propagandaleder og endelig en Tilsynsførende, idet

hele Organisationen er vokset saa stærkt, at Arbejdet maa fordeles yderligere.

Forslag, som Klubberne ønsker behandlet paa Generalf. og evt. ophøjet til Lov, skal være Forbundets Formand i Hænde senest 14 Dage før, d. v. s. inden d. 22. Juli Kl. 12.

I Forbindelse med Generalf. Søndag d. 6. August afholdes et Landsstævne paa Værløse Ekserserplads. De nærmere Regler for Deltagelse vil blive tilsendt Klubberne. Der konkurreres i de samme fem Klasser som ved Pinsestævnet, og Klubberne opfordres til at bygge og træne flittigt til dette Stævne.

NORDISKA MODELFLYGTÄVLINGEN I ÖREBRO

TAKKET være stor Imødekommenhed fra DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB K L M og A.B.A. og især Direktør Lybys Venlighed lykkedes det Dansk Modelflyver Forbund at faa 3 Fjripladser Stockholm retur, saaledes at det endelig i Aar blev os muligt at deltage i »Nordiska Modellflygtävlingen«, der hvert Aar afholdes mellem de nordiske Broderlande om den af Direktør Gösta Alehn udvalgte Vandrepokal.

De udvalgte 3 Deltagere (P. Christiansen, »Condor«, Helsingør, Niels Hassing, »Cirrus«, Holte og undertegnede »Hawk«, Hellerup), fløj Lørdag den 10. til Stockholm, hvor vi ved 14 Tiden landede paa Bromma. Her blev vi modtaget af Ing. Florman fra Kungl. Svenska Aeroklubben og Hr. Sven Wentzel. Efter et kort Ophold i Stockholm, tog vi Toget til Örebro, hvor Stævnet skulde finde Sted. Vi fulgtes paa denne temmelig lange Rejse (ca. 200 km) med 2 af det svenske Holds Deltagere. Naturligvis var vi temmelig spændte paa at se deres Modeller, og fik dem hurtigt lokket frem af de flotte Kuffter.

Ak — vort Mod sank betydeligt, i hver Kuffert fandtes 2 Modeller, og et »Bundt« Reservepropeller, og det var ikke de primitive Kasser, som vi mødte med. Vi begyndte at haabe paa Stormvejr næste Dag, for Modellerne saa saa fine og spinke ud, at vi bestemte regnede med, at Planerne vilde knække i Blæst.

Under disse skumle Tanker naaede vi Örebro, hvor vi blev afhentede paa Banegaarden og i flotte Biler kørt til Raadhuset, hvor Borgmester Strandell tog imod os med smukke — for de mindre svenskorienterede desværre uforstaaelige Ord.

Vi var godt trætte af den lange Rejse, og efter at have smurt Modellerne i alle Ender og Kanter og eftersat og indsat Gummi, faldt vi med et sidste Ønske om Blæst i Søvn.

Søndag Morgen Kl. 6. — Vore Bønner var hørt, det blæste.

Afhentning i Flyttevogne Kl. 7 ud til Flyvepladsen, hvor Arrangørerne, Lederen af Örebro Lens Automobil- og Flyveklub var ved at foretage Afspærringer.

Der var Indflyvning til Kl. 10, og Modellerne trængte til at indstilles fint ovenpaa Rejsens Rystelser.

Det saa yderst lovende ud. — Christiansen havde inden Afrejsen bygget en ny Krop til sin Model, og denne harmonerede desværre, til Trods for at den var bygget nøjagtig som den gamle, meget daarligt med Resten af Modellen, og »Dyret« viste udprægede Tilbøjeligheder til at »søge efter Muldvarpe«.

Min Model vilde ikke rigtig til Vejrs, og jeg rettede derfor Propelakslen opad, men ak for meget — Modellen steg lodret, men gik derefter for fuld Kraft, med Propellen løbende, lige i Jorden og naturligvis paa en Plet, hvor Græsset var slaet.

Det var et fælt Syn, Propelbladene og Dele af disse »sprøjtede« ud i Rummel og Propelspinneren, befriet for de besværlige Blade, fo'r rundt med en Lyd som en Benzinmotor for Fuldgas.

Hæssings Model fløj pænt og roligt.

Henning Schröder, der deltog i Stævnet sammen med 2 andre danske Deltagere, fortæller om Stævnet og om de Erfaringer, han mener, at man kan høste derfra.

Den vilde paa Grund af en lovlig stor Propel ikke stige tilstrækkeligt, dette kunde nok have været rettet, men da denne Model nu var vort sidste Haab, turde vi ikke begynde at eksperimentere med den.

Under Indflyvningerne fløj Svenskeren Magnusson's Reservemodel et Par Kilometer ind over Örebro By, hvor den efter godt 10 Minutters Flyvning forsvandt af Syne i stor Højde.

Vi var i Sandhed meget imponerede og løb rundt og fortalte Svenskerne, at en af deres Modeller var ved at flyve væk, men de gad ikke engang vende sig for



N. Hassings Model i Luften ved Stævnet i Örebro.

at se efter Modellen, de var altfor vante til den Slags Flyvninger.

Kl. 9½ kørte 4 Flyttevogne, en stor Græsllaamaskine og en Højttalervogn frem, og inden Konkurrencen begynde Kl. 10, stod 4 Flyttevogne opmarcherede med en Flagstang foran hver, en Flyttevogn som »Hangar« til hver Nation, Græsllaamaskinen havde slaet en Plet til Startbanen, og fra Højttalervognen forkyndtes: »1ste Svensker klar, 1ste Dansker holder sig rede til Start«. Samtidig begyndte det at regne!

Regnen varede ved til alle Deltagerne Kl. 12 havde startet een Gang (jeg selv var eneste Deltager, der ikke startede om Formiddagen, min Propel var ved Hjælp af en Skrue og lidt Bly som Modvægt, blevet forvandlet til en enbladet Propel, men Limen vilde ikke tørre i det fugtige Vejr, og det stakkels Blad, der nu skulde arbejde for to, vilde ikke hænge paa).

Christiansen fløj Konkurrencens daarligste Tid 10,8 Sek., men Hassing fløj til Gengæld i Min. 31 Sek., efter danske Forhold en meget smuk Præstation i Øsregn.

Efter Frokost begyndte det igen at regne, og Regnen varede ved under Resten af Konkurrencen.

Hver Deltager startede 2 Gange om Eftermiddagen, og takket være en mønsterværdig Konkurrenceledelse var »tävlingen« allerede færdig Kl. 16. Paa dette Tidspunkt var alle vaade til Skindet, og

adskillige færdedes paa bare Fødder eller med Sko og Bukser fulde af Japanpapir til at sug Vandet.

Resultatlisten ser saaledes ud:

- 1) Arne Blomgren, Sverige, Gennemsnitstid 2,59,0, 2,41,6 — 3,13,0 — 3,02,4.
- 2) Bengt Blomgren, Sverige, 2,52,8.
- 3) Olov Lind, Sverige, 2,38,2.
- 4) Gunnar Magnusson, Sverige, 2,29,1.
- 5) Erik Engelhardt Olsen, Norge, 2,27,8 (hans Model har fornylig fløjet i Time 40 Min. i Norge).
- 7) Arne Ellila, Finland, 1,41,6.
- 9) Niels Hassing, Danmark, 1,22,2.
- 15) P. Christiansen, Danmark, 0,31,1.
- 16) H. Schröder, Danmark, 0,20,9 (kun 2 Flyvninger).
- 18) K. Kukkonen, Finland, 0,03,3 (kun Fejlstarter).

Ved en større Middag paa »Frimuraren« hvor Pokalen blev overrakt Svenskerne. (Hver Deltager fik desuden et svensk Flag med Örebros Vaaben til Minde, og bedste Deltager fra hvert Land fik KSAK's Förtjänstplakets), blev der holdt en Mængde Taler af Borgmesteren, Konkurrenceledelsen og Lederne af de fremmede Hold.

Næste Morgen kørte vi tilbage til Stockholm og gjorde i Toget en Masse Notater om de svenske Modeller.

I Stockholm viste Hr. Wentzel os Byen, og ved et senere Besøg i hans Forretning gjorde vi store Indkøb af Modelmateriale.

Vi blev fulgt til A.B.A.'s Kontor af Magnusson og Deurell, som i det hele taget var os meget behjælpelige.

Efter en dejlig Flyvetur indfandt vi os atter blandt den forventningsfulde danske Modelflyverungdom, der troede vi var kommet hjem med de 3 Førstepladser.

Vi vandt ingen Laurbær paa denne vor første Udenlandsfærd, men til Gengæld gode Venner og Erfaring, og jeg skal her give et Par gode Raad videre.

Til næste Aar bør det kræves, at hver Deltager medbringer mindst 2 prima Modeller og til hver Model een Reservepropel.

Modellen bør højst veje 240—250 Gram — heraf maa mindst 100 Gram være Gummi.

Svenskerne fløj i Aar 3 Minutter i Regnvejr, det giver ca. 3½ Min. i godt Vejr uden Termik; til næste Aar flyver de mindst ½ Minut mere, det giver 4 Minutter, og for at kunne haabe paa Sejr maa vore Modeller derfor flyve over 4 Minutter uden Termik.

Der findes i Øjeblikket højst 10 Wakefieldmodeller her i Landet, heraf højst 5, der kan flyve over 1 Min. i Gennemsnit og næppe en, der uden Termik kan flyve over 1½ Min. med Jordstart.

Jeg skal senere i FLYV komme med nogle gode Raad og »stjaalne« Ideer til Wakefieldmodeller, saaledes at alle Landets Modelflyvere herigennem kan høste nogle af de Erfaringer, Sveriges- turen og mange mislykkede Forsøg har givet mig, for ved at kæmpe i Blinde er Vejen lang, og vi skulde jo gerne allerede til næste Aar vise vore Brøderfolk (forhaabentlig kommer Islændingene ogsaa med) hvad vi duer til.

H. Schröder.

Dansk Modelflyver Forbunds 1. Pinselejr blev en Succes

SKONT det lunefulde Pinsevejr gav megen Blæst, er Overskriften ikke overdrevet, selv om det rent modelflyvemæssige vilde have givet et bedre Resultat i et mere roligt Vejr.

Det usædvanlig fine Vejr før Pinsen gav Stævnekomiteen graa Haar i Hovedet. Erfaringerne har nemlig vist, at i en saadan Situation slaar Vejret om i sidste Øjeblik, Naturen er en Sejgpiner. Det holdt ogsaa Stik denne Gang. Pinselørdag gav en graa overtrukket Himmel. Det var med et Suk man tog af Sted til Lejren, idet man inderst inde nærrede det Ønske, at det maatte regne af i Løbet af Natten.

Lørdag d. 27. Maj blev en Teltby paa ca. 30 Telte rejst paa Pilebakkens Nordside. I Lejren deltog ialt 94 Modelflyvere fra det ganske Danmark. Mange var kommet cyklende fra fjerne Dele af Landet, andre med Toget og enkelte havde flottet sig og kom i Bil. Af de grønne og gule Spejdere havde man laant store Telte til Lejrkontor og Hangar for de mange Modeller. Desuden var der 2 Køkkentelte. Kl. 24 Lørdag Nat var de fleste ankommet.

Pinsemorgen var der tidligt Liv i Lejren. Utaalmødige Hoveder begyndte at lave Havregrød, før de specielt uddannede Modelflyvestævnepinselejrkokkepiger Frk.erne Birgitte Drewsen og Johanne Grundtvig ankom.

Det blæste meget, saa Konkurrencelederen besluttede, at Motormodellerne skulde haandstartes i 1. Omgang.

Da Konkurrencen begyndte Kl. 9 var der ingen, der meldte sig til Start. Der var øjensynlig ingen Stemning. Jo, ca. 1 Kvarter over 9 kom Lejrchefen, Johs. Thinesen, med RX1. Som 1. Mand i Pinsestævnet startede han sin Motormodel, der straks efter Starten fo'r til Vejrs og drejede med Vinden og gik paa Farten. Efter en Flyvning paa 36,4 Sek., der var den bedste Enkeltpræstation i Klasse A, landede RX1'en uskadt. Isen var nu brudt, og andre fulgte Thinesens Eksempel.

I Klasse B var det smaat med Deltagere i 1. Omgang. Enkelte, der startede, opnaaede ogsaa kun Fejlstarter.

Imidlertid tiltog Vindstyrken, og der blev ogsaa Massehavariar.

I Løbet af Eftermiddagen blev en Radiotransmission forberedt. Kabler var blevet udlagt, Forstærkeranlæg stillet op, ledet af Teknikere fra Statsradiofonien. Kl. 16,35 begyndte Transmissionen, ledet af Red. Jens Fr. Lawaetz, der blev en glimrende Propaganda for Modelflyvningen. MF's Formand, Lejrchefen samt flere af Deltagerne blev interviewede. Udsendelsen afsluttedes med en specielt arrangeret Konkurrence, der vandtes af Niels Hassing.

Middagsmaden var alle yderst tilfredse med. Samme Følelser gjorde sig gældende m. H. t. Vejret, som nu var det helt rigtige Modelflyvevejr, stille og skyfrit. Mange tog Modellerne frem og lavede fri Flyvninger, der var ikke saa lidt bedre end Konkurrencens.

Paa Bakkens Top var der i Mellemtiden gjort klar til Lejrbaal, der begyndte ca. Kl. 9.30. Lejrchefen indledte og gav Ordet til Formanden, der takkede Oden-

se Model-Flyveklub, især Stævnekomiteen, for det store Arbejde, der var gaaet forud for dette Stævne. Der blev udbragt et Leve for Lejrchefen og Konkurrencelederen. Man begyndte nu at synge og sige Vittigheder, til Baalet var nedbrændt.

2. Pinsedag bragte med sig et dejligt Vejr, saa mange kunde tage Revanche for Gaarsdagens magre Resultater. Blandt de bedste Flyvninger var P. Christiansens paa 1 Min. 48 Sek. med sin Wakefield-Model efter Start fra Bane, som først denne Dag blev brugt. En Filmsfo-



P. Christiansen, »Condor«, der fik saa fine Placeringer ved M. F.s Pinsestævne.

tograf fra Dansk Films Revy filmede nogle af de afsluttende Konkurrencer. Desuden arrangeredes en Massestart i filmsmæssig Øjemed. Herborgs SV-H1 fik her Lejlighed til at brillere, idet den skaffede sin Ejer to Danmarksrekorder i Klasse 11 paa 4½ Min. og 1270 m.

Under Frokosten ankom Oberstløjtnant Bjarkov med Frue og Datter. Inden Præmieuddelingen blev Lejren ryddet, og Resultaterne af Flyvningerne udregnede.

Ca. Kl. 15,30 foretoges Præmieuddelingen af Oberstløjtnant Bjarkov, som derefter holdt en kort og fyndig Tale, der gav Udtryk for Aeronautisk Selskabs Anerkendelse af det godt arrangerede Pinsestævne. Lejrchefen, Johs. Thinesen, takkede for de smukke Ord og fordi han havde gjort Forbundet den store Ære at komme til Stede. Derefter takkede Lejrchefen alle Deltagerne og ikke mindst, de der havde været Lejrledelsen behjælpelige. Formanden, Sven Wiel Bang, takkede endnu en Gang Thinesen og Konkurrencelederen, Per Wesihaupt. Efter nogle Hurraer var udbragt, erklærede Lejrchefen Lejren for afsluttet. Og man drog nu hver til sit.

Præmielisten ser saaledes ud, som følger:

Klasse A:

Bedste Enkeltpræstation: Johannes Thinesen, Odense Model-Flyveklub, Model: RX1, Tid: 36,4 Sek.

Næstbedste Enkeltpræstation: Niels Hassing, »Cirrus«, Holte, Model: Kungsörnen, Tid: 34,0.

1. Præmie: Johs. Thinesen, O.M.-F., Model: RX1, Gennemsnit 27,2 Pts.

2. Præmie: N. O. Christensen, Roskilde Modelflyveklub, Model »Orion«, G.: 12,3 P.

3. Præmie: Niels Hassing, »Cirrus«, Model »Kungsörnen«, G.: 12,0 P.

4. Præmie: H. Ploug, O.M.-F., Model: »Kungsörnen«, G.: 10,7 P.

5. Præmie: H. Sørensen, »Fredericia II«, Model FJ3, G.: 7,8 P.

Klasse B:

Bedste Enkeltpræstation: P. Christiansen, »Condor«, Helsingør, Model: XP5, Tid: 1 Min. 48 Sek.

Næstbedste Enkeltpræstation: N. O. Christensen, Model »Orion«, G.: 26 P.

1. Præmie: P. Christiansen, »Condor«, Model: XP5, G.: 36 Sek.

2. Præmie: N. O. Christensen, Roskilde Modelflyveklub, »Orion«, G.: 9,3.

Klasse C:

Bedste Enkeltpræstation: H. Sørensen, »Fredericia II«, FJ1, Tid: 55,0.

Næstbedste Enkeltpræstation: H. Sørensen, »F. II«, FJ1, Tid: 53 Sek.

1. Præmie: H. Sørensen, »F. II«, FJ1, G.: 38,2 P.

2. Præmie: H. Koopmanns, O.M.-F., »Bubi«, G.: 31,6 P.

3. Præmie: Mogens Friis, »F. II«, Model: Selvkonstr. Jupiter 3, G.: 24,0.

4. Præmie: A. Gade, »F. II«, »Jupiter 3«, G.: 22,0 P.

5. Præmie: Ole Knudsen, »Airspeed«, Aabyhøj FJ1, G.: 12,6 P.

Klasse D:

Bedste Enkeltpræstation: E. Andersen, »Cumulus«, Horsens, »Baby«, Tid: 1,11 Sek.

Næstbedste Enkeltpræstation: S. A. Hansen, »Zephyr«, Vordingborg, Model: SF19, Tid: 1 Min. 7,2 Sek.

1. Præmie: S. A. Hansen, »Zephyr«, SF19, G.: 28,3 Sek.

2. Præmie: E. Andersen, »Cumulus«, »Baby«, G.: 26,2 P.

3. Præmie: Rove Sommer, »Zephyr«, FJ2, G.: 23,9 P.

4. Præmie: Mogens Friis, »F. II«, »Jupiter 1«, G.: 23,6 P.

5. Præmie: H. Koopmanns, O.M.-F., »Baby«, G.: 23,4 P.

Klasse E:

Bedste Enkeltpræstation: Rich. M. Jensen, O.M.-F., Selvkonstr. RJ5, Tid: 1 Min. 19,1 Sek.

Næstbedste Enkeltpræstation: Eivind Petersen, O.M.-F., »Strolch«, Tid: 78 Sek.

1. Præmie: Eivind Petersen, O.M.-F., »Strolch«, G.: 1 Min. 3,6 Sek.

2. Præmie: Rich. M. Jensen, O.M.-F., RJ5, G.: 36,5 P.

3. Præmie: H. Koopmanns, O.M.-F., »Pluto«, G.: 20,1 P.

4. Præmie: Hans Jacobsen, O.M.-F., »Strolch«, G.: 17,2 P.

5. Præmie: Niels Hassing, »Cirrus«, Selvkonstruktion NH3, G.: 16,1 P.

I hver Klasse var følgende Præmier udsat:

Bedste Enkeltprestation: Ærespræmie, Sølvpokal, udsat af Fam. Journalen.
 Næstbedste Enkeltprestation: Byggesæt, udsat af Fam. Journalen.
 1. Præmie: Sølvbæger, udsat af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.
 2. Præmie: »Dansk Flyvnings Historie«, udsat af »FLYV«.
 3. Præmie: »Eventyret om Flyvemaskinen«, udsat af Forlaget Jespersen & Pio.
 4. Præmie: »Lær at flyve«, udsat af Dir. Thielst.
 5. Præmie: »Hvem flyver der?«, udsat af Jespersens & Pios Forlag.
 KLMs Vandrepokal for den smukkeste udførte Model tilfaldt P. Christiansen, »Condor«, for hans XP5 Wakefield-Motormodel. Pokalen ledsagedes af 25 Kr.
 Fyns Social-Demokrats Ærespræmie til den bedste Fynbo tilfaldt Eivind Petersen, Odense Model-Flyveklub.
 Odense Bys Ærespræmie, en Sølvpokal, til den bedst placerede Klub, tilfaldt Odense Model-Flyveklub, der opnaede 230,3 Points. Næstbedst var »Fredericia II« med 115,6 Points.

POLITIKEN havde udsat et Stopur i hver Klasse til den bedste Klub. Disse blev:
 Klasse A: Odense Model-Flyveklub med 37,9 Points.
 Klasse B: Modelflyveklubben »Condor« med 36 Points.
 Klasse C: Modelflyveklubben »Fredericia II« med 84,2 Points.
 Klasse D: Modelflyveklubben »Zephyr«, Vordingborg, med 52,2 Points.
 Klasse E: Odense Model-Flyveklub med 137,4 Points. Næstbedst var »Cirrus« med 16,1 Points.
 — Desuden fik Klubber, der havde indsendt de mest korrekte Indmeldelser, Byggesæt fra FN-Forlaget. Tidtagerne fik hver en Tegning af FN8.
 Hr. Grosserer Willumsen havde udsat to Præmier paa hver 25 Kr. til den bedste og næstbedste Tid med en Svævemodel, der opfyldte Bestemmelserne for Deltagelse i King Peters Cup.
 Præmierne blev vundet af Richard Jensen, Odense Model Flyveklub, og Sven Wiel Bang, Globus Aero Klub, Hellerup, der begge deltog med selvkonstruerede Svævemodeller.

startsdistansecord paa 9050 m, idet Frk. Johanne Grundtvig, Globus Aero Klub, erobrede Rekorden med en Flyvning paa 15 km med sin FJ-2 »Snow-White«. Modellen fløj fra Værløse til Oppesundbw ved Frederikssund. Denne By synes at have en særlig Tiltrækningskraft, idet adskillige Modeller fra forskellige Retninger i den sidste Maaned er fløjet dertil. Rekorden er den første, der er sat af en kvindelig Modelflyver, den første med en FJ-2, og endelig er den bemærkelsesværdig ved, at den atter har skaffet Landets største Klub en Rekord.

Klasse 12: Som omtalt i sidste Nummer af »Flyv«, forsvandt en »Pluto« fra Cirrus den 7. Maj i en hjerteformet Sky over Isefjorden. Det viste sig senere, at Modellen, der tilhørte Jørgen Dommergaard, Cirrus, var landet paa en Parkeringsplads ved Isefjordværket, 25 m fra Vandet. Efter en Del Korrespondance er Rekorden blevet anerkendt med 32300 m. Den gamle Rekord tilhørte Ole Holten, Cirrus, med 5000 m. Det er første Gang en dansk Konstruktion gør sig gældende i Klassen.

Klasse 13: Mogens Friis, Fredericia, har erobret alle fire Rekorder fra H. Agerley, Als. Hans Aldinger-Ente fløj den 7. Maj i Haandstart 42,0 Sek. og 175 m, samt i Højstart 52,0 Sek. og 600 m. Modellen er 180 cm i Spændvidde.

Klasse 14: Per Weishaupts 2. Højstartsrekord i denne Klasse blev den 14. Maj erobret af Jørgen Frederiksen, Vally Modelflyveklub, hvis haleløse SWB-27, konstrueret af Sven Wiel Bang, (fløj 1400 m, hvorved den gamle Rekord blev mere end 10-doblet.

Absolut Rekord F: »Cirrus« i Holte synes at samle paa absolutte Rekorder, hvilket er vældig fint. Klubben har nu tre af de fem anerkendte absolutte Rekorder, efter at Jørgen Dommergaards »Pluto« har fløjet 32 km 300 m. Sv. Herborg, Skjern, besad den gamle Rekord med 9050 m, saa Forbedringen er betydelig.

Stillingen i Konkurrencen mellem Klubber og Enkeltpersoner er ret uændret paa de første Pladser, men der er Tegn paa Ændringer inden længe. P. Gr. af et Par Trykfejl i sidste Nummer gives Tallene fra dengang i Parantes: OM-F 22 Rekorder (25), Hawk 12 (12), Fredericia II 8 (5), Cirrus 7 (6). Enkeltpersoner: Per Weishaupt 13 (14), Henning Schrøder 10 (10), Richard Jensen 8 (8) og M. Friis 7 (4).

To Eliteflyvere har meldt sig, begge med Motormodeller; men paa det Tidspunkt, da dette skrives, er de endnu ikke anerkendt. For dog ikke at holde hele Landet i Spænding en Maaned, skal vi røbe, at de er henholdsvis C. E. Høyer, Condor, og Niels Hassing, Cirrus.

MODELFLYVERNES REKORDER

FREM GANG MED REKORDERNE!

NU bliver der atter sat mange Rekorder, og i den forløbne Maaned er det især Svævemodellerne, der har haft Ordet. Masser af Meddelelser er strømmet ind til Rekordprotokolføreren, men mange Rekorder har ikke kunnet anerkendes, enten fordi der i Mellemtiden var sat større Rekorder, eller der ikke har været tilstrækkeligt med Kontrol. Klubberne har nu faaet tilsendt Rekordanmodningsblanketter, paa hvilke alle Anmodninger fremtidig skal indsendes. Flere kan rekvireres hos Rekordprotokolføreren. Anmodninger om Anerkendelse af Eliteflyvere skal ogsaa sendes paa særlig Blanket, som kan rekvireres, naar en Modelflyver har opfyldt Betingelserne. Følgende 14 Rekorder er blevet anerkendt:

Klasse 2: Sven Hansen, Roskilde, forbedrede den 18. Maj sin Rekord til 110 m, og forøgede den 4. Juni Haandstartsrekorden til 185 m — idet han stadig har benyttet sin FIB.

Klasse 10: Jørgen Holm Rasmussen, »Air«, Assens, tog den 21. Maj Haandstartsrekorden fra Svend Skou, OM-F, ved med en FJ-1 at flyve 2 Min. 16,2 Sek. i Nærheden af Tommerup. — Poul Kromann Sørensen, Fraugde-Birkum Modelflyveklub (Fyn), udførte den 14. Maj med sin FJ-1 en Termikflyvning paa 8 Min. 44,2 Sek. Modellen forsvandt af Syne og blev senere fundet 6300 m borte, en bety-

delig Forbedring af den gamle Rekord paa 1750 m (Jeppesen, Holeby). Rekordprotokolføreren konstaterer desuden endnu en Rekord, idet Klasse 10 er den første Klasse, der helt har udfyldt en Side i Rekordprotokollen.



C. E. Høyer, Danmarks 1. Eliteflyver med sin Selvkonstruktion.

Klasse 11: Vel klarede SV-H.1 sig ikke overvældende i det haarde Vejr ved Pinsestævnet paa Pilebakken, men alligevel opnaede den Stævnets bedste Tid, idet Sv. Herborgs egen Model efter Massestarten fløj 4 Min. 30 Sek. og 1270 m, de bedste Resultater, der endnu er opnaet i Tommerup. De gamle Rekorder tilhørte henholdsvis Koopmans, OM-F, og M. Friis, F. II. Derimod mistede Herborg sin Høj-

Instrumenter for Luftfartøjer

Leverandør til Hæren og Marinen

Stopure

C. M. Hallgren

Instrumentmager

St. Regnegade 2 - Tlf. Byen 1973



SV-HI

Spændv. 148 cm.
 Tegning 2,00
 Byggesæt 4,85
 + Porto

9 anerkendte Danmarksrekorder, med Flyvninger over 17 Minutter og 9 Kilometer, er opnaet af denne berømte Model. Kan bygges uden forudgaaende Kendskab.

Dansk Modelflyveindustri - Skjern
 (Katalog gratis)

FLYV

koster 35 Øre pr. Nummer
 og 4.20 Kr. pr. Aargang og
 faas hos alle Danmarks Bog-
 og Bladhandlere.

»FLYV 1«

Spændvidde..... 49 cm
 Tegning Kr. 0.25
 Byggesæt..... Kr. 2.00
 Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planisterne bøjede i V-Form

»FLYV 2«

Spændvidde..... 71 cm
 Byggesæt incl. Tegning.. Kr. 3.00
 Færdig Model Kr. 5.50

„FLYV 2“ er ligesaa let at bygge som „FLYV 1“ og meget let at sætte op i Højstart. — Sæt Danmarksrekord med „FLYV 2“. Den er i Klasse IX. Man forbaves over, hvor elegant „FLYV 2“ flyver, og hvor nem den er at have med at gøre.

»SUPER W 12«

Spændvidde..... 97 cm
 Planbelastning..... ca. 15 g/dm²

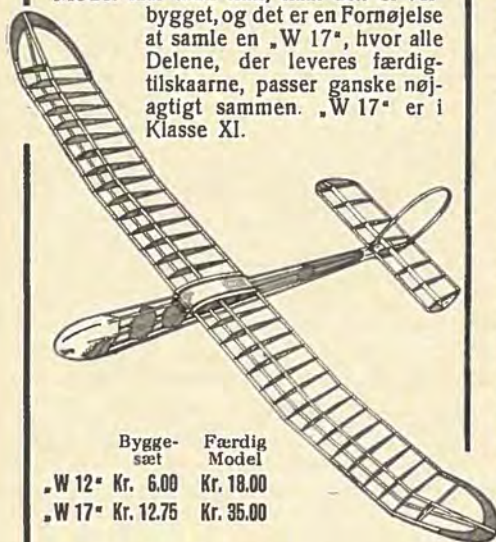
„SUPER W 12“ er en Model i Klasse X. Byggesættet indeholder foruden Tegning i fuld Størr. en detaljeret Byggeanvisning og en Flyveinstruktion beregnet paa Begyndere.

»W 17«

klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
 Planbelastning..... ca. 18 g/dm²

Den fulde Glæde af Flyvning med en Model faar man kun, naar den er velbygget, og det er en Fornøjelse at samle en „W 17“, hvor alle Delene, der leveres færdigtilskaarne, passer ganske nøjagtigt sammen. „W 17“ er i Klasse XI.



	Byggesæt	Færdig Model
„W 12“	Kr. 6.00	Kr. 18.00
„W 17“	Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres kompl. med overskuelig Tegn., udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næseklodder, Lister o.l. er færdig tilskaarne. Værktøj ikke nødvendigt.

Forlang Prisliste over „W“ Materialer hos Deres Forhandler.

W-Modellerne, FLYV 1 og FLYV 2 faas hos de fleste Sports- og Legetøjsforr. samt Bog- og Papirhandler.

En Gros: **Erik Willumsen**
 5, Kronprinsensgade - København K
 Tlf. Central 9230

HVEM SKAL DELTAGE I KING PETERS CUP I AAR?

FORBUNDET har modtaget Indmeldelseskemaer fra tre Medlemmer, nemlig Jørgen Nissen, Formand for Odense Model Flyveklub, Richard Jensen, O.M.-F., og fra Forbundets Formand, Sven Wiel Bang, Medlem i Globus Aero Klub.

Til King Peters Cup skal der, foruden en Holdfører, som ikke maa deltage i Konkurrencen, deltage mindst to og højst tolv Mand, og Forbundet vil gøre alt, hvad der staar i dets Magt, for at sende alle tre Deltagere og Holdføreren til England.

Selve Stævnet varer fra d. 17.—23. Juli og Programmet ser saaledes ud:

- To Dage til Ankomst, Indkvartering m. m.
- En Dag til teknisk Gennemsyn af Modellerne.
- To Dage til selve Konkurrencen.
- En Dag til Udregning af Resultaterne og Fordeling af Præmier samt Afrejse.

Nærmere Enkeltheder om Rejse, Stævne m. m. vil blive tilsendt direkte til de tre anmeldte Deltagere, saa snart Oplysninger haves.

NYE KLUBBER UNDER M.F.

Modelflyveklubben »Stratus«, Fmd. Jørgen Gamst, Paradisgaarden, Avedøre, Glostrup.

Modelflyveklubben »Sølvpilen«, Priorens-gade 31, Faaborg.

Sidstnævnte Klubs Formand er Kontorist Anker Jensen, der tillige er Kasserer og Sekretær. Hans Peter Bruun er Næstformand og varetager Flyve- og Lokaledelsen. Der er ca. 11—12 Modeller i Klubben, og flere er under Bygning.

Modelflyveklubben »Tyfon«, Fmd. P. T. Hald, Torvegade 12, Ringkøbing.

Modelflyveklubben »Vingerne«, Fmd. Magnus Nielsen, Poulsgade 19, 3., Aarhus.

Medlemskortene

FLYV har haft megen Glæde af sit Tilbud om gratis Medlemskort til de nystartede Modelflyveklubber, idet vi allerede har uddelt over 1000 Kort. — Tilbudet staar stadig ved Magt saa langt Oplaget rækker, og da det er en baade praktisk og økonomisk Hjælp for en begyndende Klub, henleder vi atter Opmærksomheden paa, at Kor-

tene kan faas ved Henvendelse til FLYVs Kontor, Vesterbrogade 60, København V.

Model-Flyvekonkurrencen er nu afsluttet.

MODEL - FLYVEKONKURRENCEN med FLYV 1 er nu sluttet, og vi takker alle, der har deltaget i Konkurrencen. Det maa straks siges, at Deltagelsen har været overordentlig stor, hvilket vel ikke mindst skyldes, at denne lille Model virkelig har vist fremragende Flyveegenskaber, Resultaterne fra Uge til Uge har gennemsnitlig ligget paa over 1 Minut, hvilket er en god Præstation af et saa lille Modellsvæveplan.

Som en flot Nummer et kommer R. Nielsen, Hallandsgade 5, Kbhvn. S. ind, han har præsteret den imponerende Flyvetid af 12 Min. 47 Sek., Modellen er derefter forsvundet ud af Syne, men Tabet af Modellen opvejes forhaabentlig af Præmien, Stopuret, der hermed erklæres for vundet af Hr. R. Nielsen.

Ugepræmierne for Juni blev vundet af:

Ole Frederiksen, Drewsensvej 19, Odense. Tid 0 Min. 52 Sek.

Erik Nergaard Mortensen, Vibevej, Skanderborg. Tid 3 Min. 9 Sek.

Erik Nergaard Mortensen har endvidere vundet *Maanedspræmien*, et Byggesæt, Vinderne vil faa Præmierne tilsendt.

Vi takker endnu en Gang alle, der har deltaget i Konkurrencen, baade de heldige, der har vundet Præmier og de mindre heldige, der har maattet nøjes med Fornøjelsen af at deltage, og vi haaber at vi inden længe kan indbyde til en ny Konkurrence til Glæde for Deltagerne og til Gavn for Modelflyvesporten — paa snarligt Gensyn!

Redaktionen.

Bestillingsseddel

Undertegnede bestiller herved:

- _____ Komplet Byggesæt **III FLYV 1** Kr. 2.00
- _____ Færdigbygget Model **I FLYV 1** Kr. 4.50
- _____ Komplet Byggesæt **III FLYV 2** Kr. 3.00
- _____ Færdigbygget Model **FLYV 2** Kr. 5.50

Det ikke ønskede overstreges.

Navn _____

Adresse _____

VERDENS STØRSTE FLYVEMOTOR

CURTISS Wright Corporation i Amerika har bygget en ny Flyvemaskine, Wright Duplex-Cyclone paa 2000 HK. Den er luftkølet, stjerneformet med 18 Cylindre i to Rækker. Den er en Videreudvikling af den 1500 HK Double-Row Cyclone, der hidtil har været den største Flyvemotor bygget i U.S.A. Sidstnævnte skal iøvrigt anvendes i de nye firemotorede Boeing-Clippers til 74 Passagerer, som Pan American Airways har bestilt til Ruten over Stillehavet, og som ogsaa skal indsættes paa den kommende Rute over Nordatlanten.

To af de store Duplex Motorer er anbragt i »Consolidated« Langdistance-Flyvebaaden, der lige har foretaget sine første Prøveflyvninger ved San Diego. Den er indrettet til 52 Passagerer og en Besætning paa 5 Mand.

I Løbet af 1938 har Air France fløjet 10.627.295 km og befordret 104.424 Passagerer, 1.360.207 kg Gods og 881.707 kg Post. Det samlede Rutenet er 42.640 km. Selskabets længste Rute, der gaar fra Marseille til Hongkong, er 13.765 km. Ruten Paris—London befordrede de fleste Passager af alle Ruterne, nemlig 31.919. Ruten med den største Postmængde var Paris—Marseille, der havde 315.144 kg Post. Som Nr. 2 kom Toulouse—Casablanca med 160.798 kg Post.

NY VOUGHT-SIKORSKY REKOGNOSKERINGSFLYVEMASKINE



BILLEDET viser den nyeste Type af amerikanske Rekognosceringsmaskiner, som er leveret til den amerikanske Flaade. Maskinen er et lavvinget een-Motors Monoplan, udstyret med en ni-cylindret Pratt & Whitney Wasp Junior Motor paa 400 HK og

NYT FRA ALLE LANDE

DET FLYVENDE SLAGSKIB

kalder Englænderne med berettiget Stolthed den nye Short Sunderland Soflyvemaskine. Paa FLYVs Forside ser man en glimrende Flyveroptagelse af den imponerende Maskine under en Drejning.

En Eskadrille paa 6 saadanne Maskiner modtog Præsident Lebrun ved hans Ankomst til England.

Short Sunderland er udstyret med fire Bristol Pegasus XXII luftkølede Motorer paa ialt 4000 HK. Dens Hastighed med fuld Last er 340 km/T. og dens Aktionsradius er 3.075 km.

ATLANTERHAVS-CLIPPERNE

DEN nyeste Atlanterhavs-Clipper, der har faaet Navnet »Atlantic-Clipper«, startede den 18. Juni fra New York med det største Antal Mennesker om Bord, der nogen Sinde er fløjet over Atlanterhavet, der var 30 om Bord, Besætningen iberegnet.

Maskinen førtes af Kaptajn Culbertson, der startede fra Port Washington Kl. 15.54 (amerikansk Tid) og ankom planmæssigt til Marseille.

De tre Maskiner, der nu er indsat paa den regelmæssige Atlanterhavsrute er: Atlantic-Clipper, »Yankee-Clipper« og »Dixie-Clipper«.

Propelleren er en Hamilton Standard. Flyvemaskinen kan anvendes enten som Landmaskine eller som Sømaskine, idet Understellet kan udskiftes, men dens egentlige Bestemmelse er at fungere som Søflyvemaskine med Catapultstart.

† Dipl. Ing. Fritz W. Achterberg



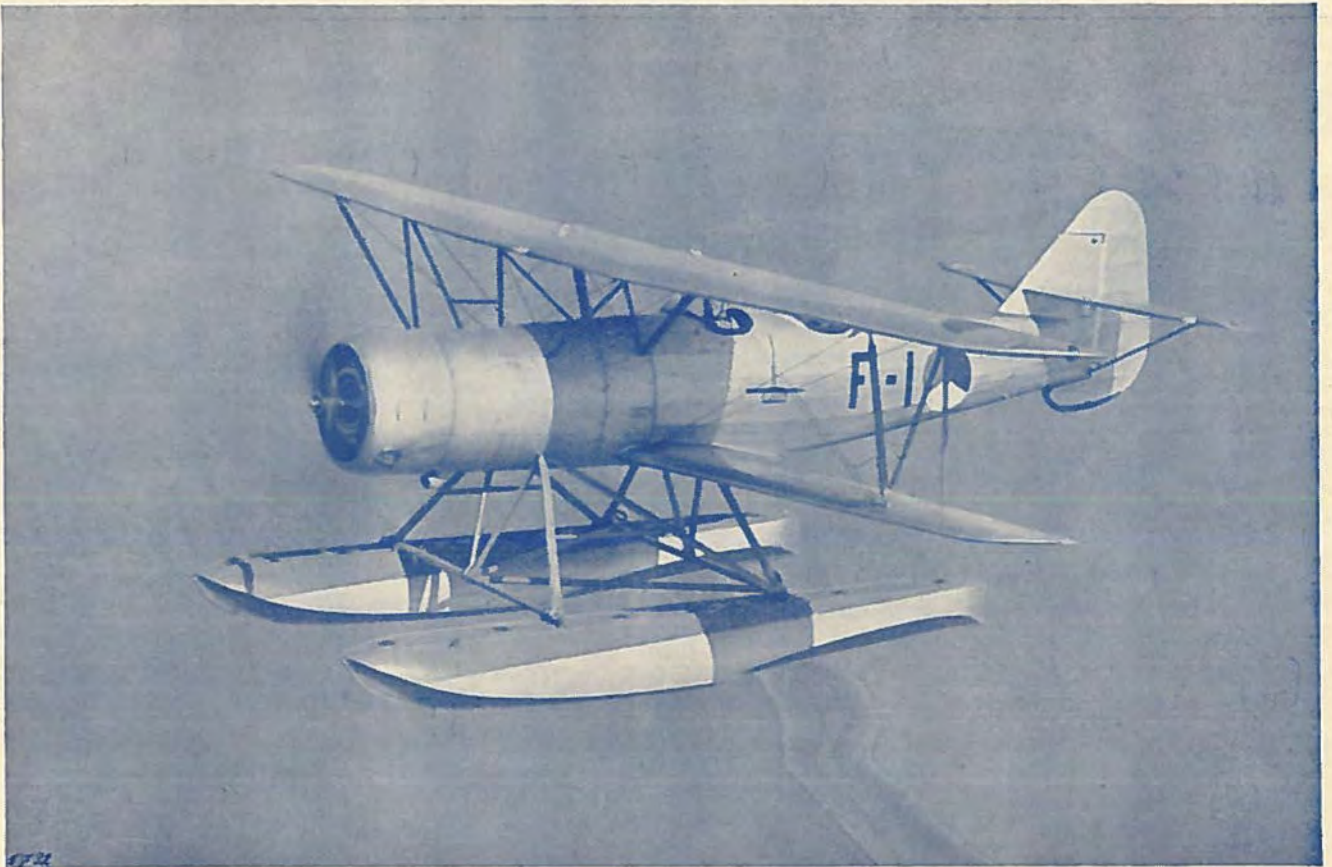
TYSK Luftfart har lidt et meget smerteligt Tab ved Dipl. Ing. Direktør Fritz W. Achterbergs Død den 12. Juni 1939.

Efter en meget grundig og alsidig Uddannelse ved Lærestalterne i Berlin og Danzig udnævntes han i 1924 til Trafikflyver; i Maj 1932 foretog han de første Katapultstarter fra Oceandamperne »Europa« og »Bremen«, og i August 1932 sejrede han ved det internationale Flyvestævne i Zürich med en Ju 52.

1935, i en Alder af 34 Aar, traadte han ind i Ledelsen af Junkers Flugzeug- und Motorenwerke og indtog ved sin alt for tidlige Død en fremtrædende Plads i det verdensomspændende Firma, hvor han vil efterlade et dybt Savn paa Grund af sin fremragende Dygtighed og udmærkede Egenskaber.

*

DE tre Ponton-Søluftfartøjer, som BLOHM & VOSS har bygget til Deutsche Lufthansa's Oceanlufttrafik, »Nordmeer«, »Nordwind« og »Nordstern«, havde for kort Tid siden gennemført ialt 50 Flyvninger over det sydlige Atlanterhav. Lægges dertil de 40 Flyvninger, som de samme Luftfartøjer i 1937—38 foretog over det nordlige Atlanterhav, kommer Præstationen op paa ialt 90 Atlanterhavsflyvninger. Gennemsnitshastigheden paa Strækningen Afrika—Sydamerika har været 280,79 km/T, og paa Strækningen Sydamerika—Afrika har den været 246,20 km/T. De tre Transocean-Luftfartøjer »Ha 139 & Ha 139 B« er udstyret med fire Junckers Jumo 205 C Motorer.



FOKKER C.14-W

2-Sædet Øvelsesflyvemaskine

En Serie af denne Type er under
Bygning til Den kgl. hollandske
Marine



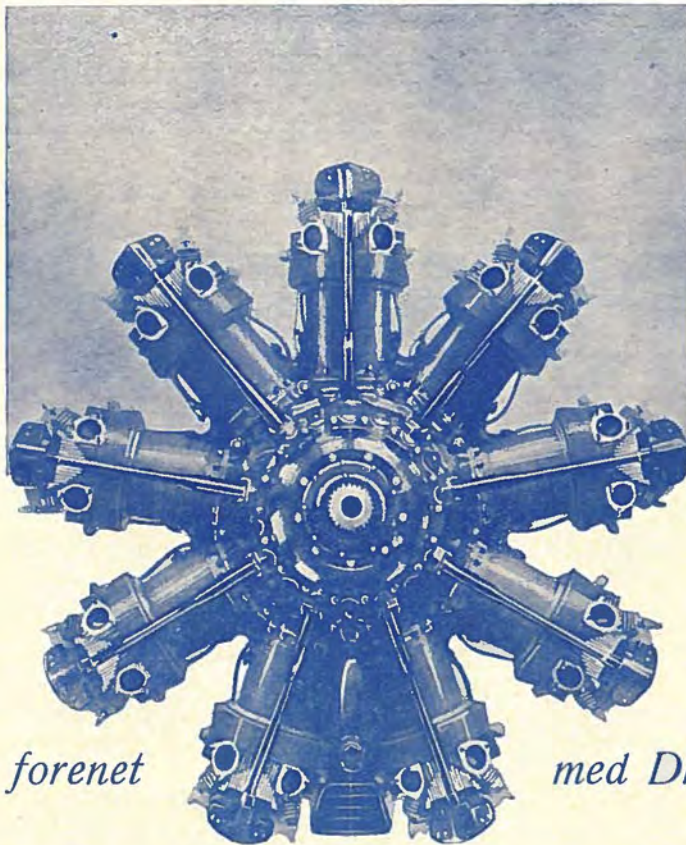
N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER
AMSTERDAM

"Bristol"

PEGASUS

OG MERCURY LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

har opnaet Berømmelse for lang og tilfredsstillende Tjeneste hele Verden over. De hører til den stjerneformede, luftkølede Motortype, og foretrakkes til militære Luftfartøjer med stor Ydeevne og til de største Trafikflyvemaskiner. Det engelske Luftfartsministerium har valgt „BRISTOL“ luftkølede Motorer som de eneste Typer, der fremstilles af „Skygge-Industrien“ paa Grund af deres ypperlige Konstruktion og deres store Ydeevne i Forbindelse med stadig Driftssikkerhed.



Stor Ydeevne forenet

med Driftssikkerhed.

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

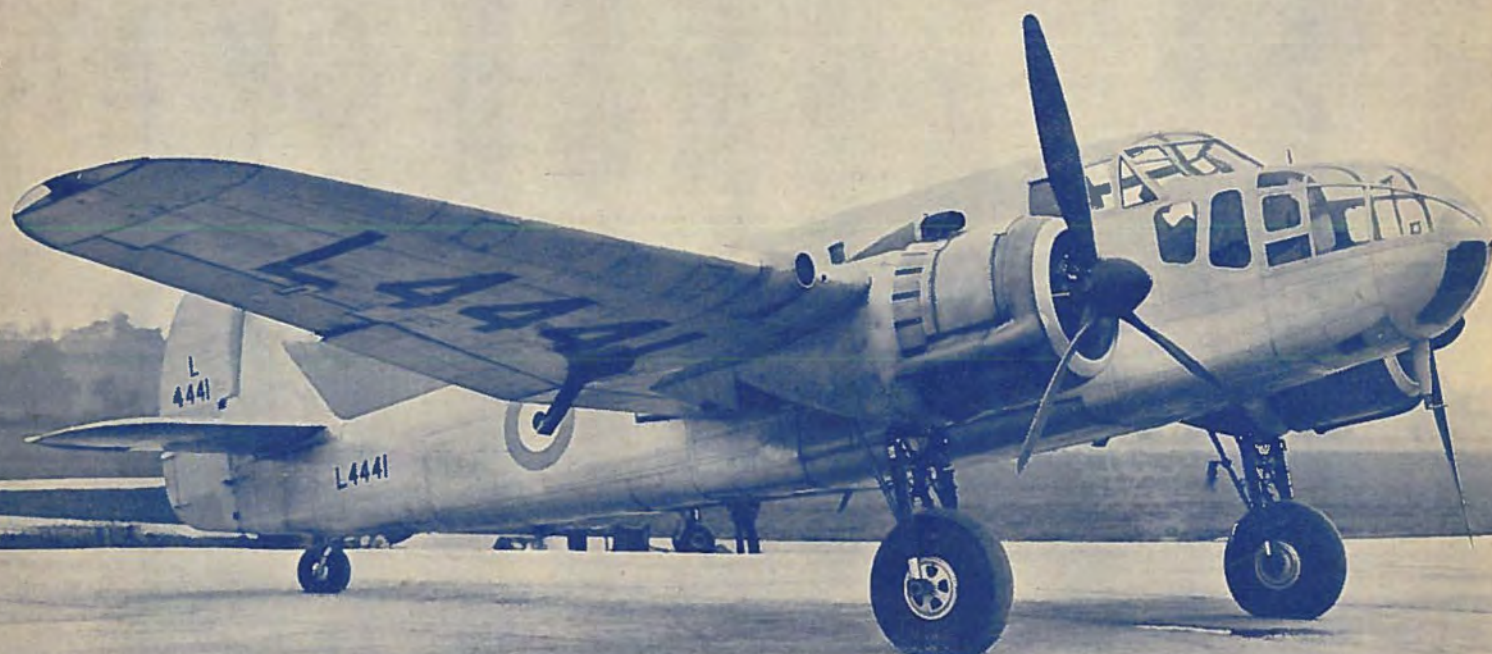
REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED **A. B. C. HANSEN COMP.**, INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



BRISTOL BEAUFOR

Nr. 8

AMBULANCEFLYVNING I SKOTLAND

**Svæveflyverlejren
ved Lønstrup**

**Dansk Modelflyvnings
Historie**

35 ØR

1939 - 12. Aarg.

AIR FRANCE OG SYDATLANTEN

28 SIDER



BONDUR

Unser Fliegwerkstoff



RÜCK

Vereinigte Leichtmetall-Werke G.m.b.H. Hannover

WERKE IN HANNOVER, LAATZEN UND BONN

Repræsentanter: ANDERSEN & MAARE

Vestersøgade 52 - Tlf. 12532 - København V.



INTADA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelser:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Diesellole	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTADA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTADA Dippearmsfædt - INTADA Instrumentolle - INTADA Støddæmperolle - INTADA Kompassvædske m. m.

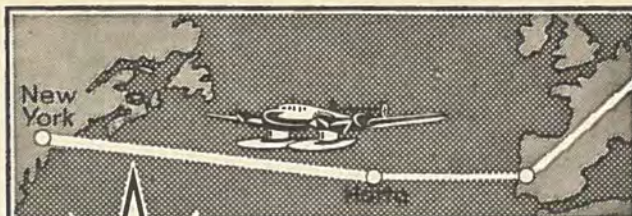
INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



Samtlige Deutsche Lufthansas 28 planmæssige Forsøgsflyvninger over det nordlige Atlanterhav blev gennemført med

ASKANIA-KURSSTYRING

Ogsaa ved forrige Aars Forsøgsflyvninger paa denne Strækning, saavel ved den planmæssige Luftpostforbindelse over det sydlige Atlanterhav som ved Flyvning over lange Distancer i Europa har

ASKANIA-KURSSTYRING

i stor Udstrækning vundet Indpas.

Repr. ved A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER
Industribygningen - København V.
Telefon: Central 6806 - 6807



ASKANIA-WERKE A.G.
BERLIN-FRIEDENAU

5805

BRISTOL FABRIKKEN



til Glidermotorer og „Mercury 8“



BOSCH

AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

i Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, borteliminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmingsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/S MAGNETO

JAGTVEJ 155 - KØBENHAVN N.

Generalepræsentanter for ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTT GART

„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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

Nr. 8

August 1939

12. Aargang

FLYVEULYKKER

DANSK PRIVATFLYVNING har i Aar vært ramt af tre alvorlige Flyveulykker, der ved deres Karakter har virket opskræmmende paa mange Mennesker hos hvem Tvivlen om det store og samfundsnyttige ved Flyvningen derved er blevet vakt.

Det er altid en naturlig Tanke ved en indtræffende Ulykke at standse op og spørge, om de enkelte Ulykker ikke kunde have været undgaaet.

Ved de fleste standser man og siger, *hvis* der var blevet handlet saadan eller saadan, var der jo intet sket, hvorfor skulde det saa ske alligevel? Ganske ligefrem fordi intet Menneske eller Menneskeværk er fuldkomment.

Livet lader sig ikke leve efter matematisk udregnede eller bestemte Love, den, der mener det, tager fundamentalt Fejl. Dog maa man ikke lade sig forskrække af den Grund og miste Troen paa Flyvningen. Thi Menneskets stærke Vilje og maalbevidste Stræben har jo fravristet Elementerne mange Hemmeligheder, bl. a. ogsaa Hemmeligheden ved Flyvning, og man flyver i Dag med samme Lethed og Naturlighed gennem Luften som vore Fædre igennem Tiderne har befaret Havene og Landjorden, men det er med Trafikken i Luften som det er med Trafikken paa Land og Hav, at lejlighedsvis forekommende Uheld — her som overalt, hvor Mennesket færdes — forhindrer enkelte Foretagender.

Naar en Ulykke indtræffer, er det altid de kontrollerende og ansvarshavende Myndigheders Opgave at søge Ulykken opklaret saa godt, det efter

Omstændighederne kan lade sig gøre, og ved en Flyveulykke er det naturligvis Materiellet, der i første Haand er Genstand for en kritisk Undersøgelse.

Ingen af den seneste Tids Ulykker har tydet paa, at Materiellet har været i Uorden. Det har tværtimod været i mønstergyldig Stand. Alle Flyverne har haft deres Certifikater i Orden, saa man synes, at Ulykkerne skulde kunne være undgaaet, vel tilrettelagt, forberedt og beregnet, som alt synes at have været.

Men Ulykker *kan* ikke afværges helt, de kan nu engang kun begrænses til det mindst mulige gennem Forordninger, Forbedringer og øget Tilsyn, fordi intet Menneskeværk og intet Menneskemateriale er fuldkomment. Hvad Menneskematerialet angaar, *kan* det godt have været i Orden ved Begyndelsen og Indledningen — men Menneskematerialet er underkastet de evige Forvandlingers Lov, og der *kan* indtræffe Tilstande, som det enkelte Individ er ude af Stand til at kontrollere og erkende, og disse Tilstande *kan* være ubehagelige og medføre Ulykker, hvor alt tilsyneladende har været i den skønneste Orden.

Dette *kan* maaske afhjælpes med et mere effektivt Sundhedseftersyn, uden at dette skal være nogen Kritik af det bestaaende, thi den lægemæssige Side af Flyvningen bliver behandlet efter almenlydige Regler. Iøvrigt maa det siges, at den lægemæssige Side af Flyvningen endnu tildels er et uopdyrket Felt, og der bør her sættes ind med



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:
Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden Kildeangivelse er ikke tilladt.

generelle Undersøgelser, hvorved der sikkert vil vise sig mange Opgaver for unge, dygtige Læger.

Hver Gang Ulykken indtræffer, søger man at trænge til Bunds i de Omstændigheder, der har ført til den for at drage Lære af den, hvis dette er muligt, men man gør altid rigtigt i at betragte en Flyveulykke som en kraftig Paamindelse om, at Flyvning er en alvorlig Sag, der altid kræver sin Mand fuldt ud, altid kræver fuld Respekt for de Krav, der stilles til den enkelte Udøver og til Materiellet samt til det, man har lært om Tingenes Virkemaade og særlige Natur.

Man har ogsaa godt af ved en saadan Lejlighed at sige til sig selv, at man i Luften aldrig maa indlade sig paa noget, man ikke har lært at beherske. Dette har Adresse til alle, der flyver og som ønsker at lære at flyve.

Vi lever i en Tid, hvor Ulykker af enhver Art saa at sige hører til Dagens Orden, og inden for disse er der navnlig een Kategori, der sammen med Flyveulykkerne er Genstand for særlig offentlig Opmærksomhed, nemlig Automobilulykkerne, og der er ved Flyvning og Bilisme visse Paralleller, der er værd at fremdrage til Iagttagelse og Eftertanke.

Flyvere og Bilister har bl. a. det tilfælde, at Samfundet fordrer en vis Prøve, der skal godtgøre Tilstedeværelsen af et bestemt Fond af Viden og Kunnen, inden der kan udstedes Tildeling til henholdsvis at flyve og bile.

Det er altsaa de udvalgte, der skal have Lov til at føre Bil — saaledes er i det mindste Hensigten — og Samfundet drager Omsorg for, at Kontrollen med Udstedelsen af Førerbevis er saa skarp og intolerant som mulig af Hensyn til den offentlige Sikkerhed. Man er begyndt at tale om skærpet psykisk og fysisk Undersøgelse af Aspiranterne, hvilket utvivlsomt vil blive en god Forbedring, thi der er næppe Tvivl om, at den almindelige Sundhedstilstand — psykisk saavel som fysisk — spiller den største Rolle i den moderne Trafik. Folk, der fører Bil og Flyvemaskine — ja ethvert Trafikmiddel — bør staa under stadig og effektiv Kontrol, da mange Færdselsulykker af alle Kategorier sikkert har Rod i en Svækkelse af den almindelige Sundhedstilstand.

De fremsatte Udtalelser om Ønskeligheden og Betimeligheden af en psykisk og fysisk Kontrol med Bilister har længe været et ufravigeligt Krav til den, der ønsker at faa Lov til at føre en Flyvemaskine. Er der

noget Sted, man har Grund til at være intolerant overfor Mangel paa Viden og Kunnen, psykisk og fysisk Sundhed, saa er det overfor Flyvere og Flyveraspiranter. Og det gennemføres i Praksis med de Midler, der staar til Raadighed, saa det er saa godt, som det for Tiden kan være det.

Men som oven for nævnt, der vides for lidt blandt Læger om Flyvning, om Betingelser for Flyvning og Flyvnings Indflydelse paa Legemet, om den almindelige Sundhedstilstands Betydning for Flyvning og hvilke Ting, der bør iagttages for at kunne bevare en god Kondition som Flyver. Der er ingen Tvivl om, at der her er et stort Virkefelt for den rette Mand, og efterhaanden som Flyvningen udvikles herhjemme og Flyvernes Tal bliver Legio, er et skærpet Lægetilsyn nødvendigt og et større Materiale til Studier til Stede.

I denne Sammenhæng er det værd at fremhæve, at det maaske kunde være endnu bedre, om de kontrollerende Myndigheder i Luftfartssager havde samme Myndighed til at søge Oplysninger om en Persons Handel og Vandel som Politimyndigheder inden Udstedelsen af Kørekort, da det i lige saa høj Grad bør være afhængigt af en god Handel og Vandel, om en Person skal kunne opnaa Flyvercertifikat.

Man har talt om, at for mange uduelige alligevel har faaet udstedt Førerbevis til Automobil. Det undgaar man nu hvad det rent flyvemæssige angaar, for i Luften kan man paa ingen Maade narre. Men der er alligevel Grund til at lægge Mærke til de Udtalelser, der er faldet om uduelige Automobilister og den mere eller mindre strenge Kontrol, der menes at have været udøvet hist og her, de kan direkte tages ad notam af Flyvekontrollanter, der aldrig maa glemme, at der hensynsløst maa fordres et aldeles bestemt Fond af Viden og Kunnen i Forbindelse med en første Klasses fysisk og psykisk Tilstand for at kunne føre en Flyvemaskine.

Det er glædeligt at se, hvordan Interessen for Flyvningen er i Vækst her i Landet, men for at Interessen skal blive til Glæde for alle Parter er det, at man maa være skarp i sine Fordringer til Flyveraspiranter, og de mange, der bliver afvist, maa forstaa, at først og fremmest de selv, dernæst Samfundet er bedst tjent med, at de knap saa gode, de middelmaadige bliver sorteret fra.

Vel er det sandt, at det er Lysten der driver Værket, men inden for

Flyvning er dette altsaa ikke nok, da Mangelen paa Viden, Kunnen og Evne sammen med Mangelen paa Respekt for det lærte giver sig øjeblikkelige Udslag paa en saadan Maade, at den enkelte sjældent faar Lejlighed til at lære deraf.

Men det kan ikke nægtes, at det koster Penge, mange Penge at lære at blive en virkelig god Flyver, og man er meget langt fra færdiguddannet, selv om man har opnaaet et Certifikat, der kræves Snesevis af Timers Soloflyvning, hvor man vel at mærke bestiller noget, inden man bliver rutineret. Enhver maa gøre sig klart, at for at blive en god Flyver, kræves der Træning, Træning og atter Træning, og derfor koster det Penge, Penge og atter Penge for at blive en virkelig god Flyver. Enhver anden Snak om Flyvning er urigtig.

Der er derfor al god Grund til at holde sig de sidste sørgelige Flyveulykker for Øje og haabe, at de nu ogsaa har været den alvorlige Advarsel, det bør være for de mange, der i de senere Aar har dyrket Flyvning som Sport, særlig den sidste Ulykke viser jo nemlig, at det ikke er tilstrækkeligt at have erhvervet Certifikat, men at det ogsaa er en absolut Betingelse for Flyvningens Udøvere at de ganske nøje behersker enhver Situation, der opstaar og aldrig maa indlade sig paa Manøvrer eller sætte sig Opgaver, som ikke er fuldt forsvarlige saavel overfor Materiellet som de eventuelle Passagerer, som Flyveren har Ansvaret for.

At flyve med Passagerer fordrer, at Flyveren har naaet den Modenhedsgrad, at Tilstedeværelsen af en Passager ikke virker stimulerende paa Flyverens Trang til at vise sig. Hvor-naar denne Modenhedsgrad er naaet, er individuel. Nogle er medfødt rolige og fornuftige — andre bliver det aldrig, og denne sidste Kategori kan man bedre gardere sig imod, naar Luftfartstilsynet, faar Myndighed til at søge Oplysninger om en Persons Handel og Vandel, inden der udstedes Certifikat.

*

Dersom disse Begivenheder og Betragtninger derfor har vakt de Menneskers Eftertanke der har ment »at det er let nok at flyve«, saa er Ofrene maaske ikke bragt forgæves, men det kan ikke siges tit nok: Flyvningen er en alvorlig Sag, den kræver sin Mand fuldt ud, og gør man sig ikke dette fuldstændig klart, bør man ikke kunne faa Lov til at sætte sig til Maal at blive Flyver. **

National Women's Air Reserve

Englands kvindelige Ungdom uddanner sig til den frivillige Lufttjeneste

NAAR man en Søndag Morgen kører fra London ud ad den lange Romford Road, vil man uvægerligt passere et halvt hundrede unge Kvinder paa Vej mod Chigwell Flyvepladsen. Nogle faa af dem tilbagelægger Distansen pr. Auto; men langt Størstedelen kører med de store, grønne Busser eller paa Cykle, enkelte foretrækker at spadsere.

Disse Piger — til daglig Skrivemaskinedamer, Barnepiger, Syersker eller Ekspeditricer — er alle Medlemmer af »National Women's Air Reserve«, en Organisation, udelukkende bestaaende af Kvinder, oprettet for at styrke den civile Lufttjeneste i Storbritannien.

Formaalet med »National Women's Air Reserve«, i England populært kaldet N. W. A. R., er at uddanne en Styrke bestaaende af dygtige, intelligente og energiske unge Kvinder, som kan overtage Mændenes Forpligtelser indenfor Flyvningen bag Fronten i Tilfælde af Krig.

Naar disse unge Kvinder er fuldt uddannede, vil de være i Stand til at opretholde Landets civile Luftruter, føre Ambulancemaskinerne og besørg den særlige Tjeneste, der kræves i Krigstid for at flyve vigtige Ordre fra et Sted til et andet, ligesom de helt vil overtage Posten som Flyvere af de saakaldte »Air-taxis« — Flyvemaskiner, enhver Privatmand kan leje eller chartre. I Krigstilfælde selvfølgelig kun indenfor Landets Grænser. Mange af disse unge Kvinder vil med Tiden selv være i Stand til at instruere nye Elever, mandlige eller kvindelige.

Og foruden at være direkte til Nytte, vil disse Kvinder hermed sætte Mændene i Stand til at paatage sig Arbejder, som Kvinder ikke kan udføre.

Normalt koster det £ 250 at træne en Flyveraspirant til et B-Licens. Men det er N. W. A. R.'s Mening at give de unge Kvinder en Træning til en Sum, som enhver af de unge Piger er i Stand til at betale. Og fra privat Side har man mødt megen Forstaaelse og modtaget mange Gaver i Form af tre- og fire-cifrede Cheques. —



»National Women's Air Reserve« faar en grundig Uddannelse i Telegrafi.

Det var Romford Flyveklubben, som fik Idéen til Oprettelsen af »National Women's Air Reserve«. Man begyndte med Idéen, hovedsagelig fordi man derigennem mente at kunne erhverve flere Medlemmer, der, i Fald de deltog i denne Uddannelse, vilde opnaa visse Fordele. Det hele begyndte som et ganske lokalt Anliggende.

Men da Nyheden først naaede ud, modtog man saa mange Ansøgninger fra alle Egne af Storbritannien, at Klubben saa sig nødsaget til at reorganisere sit Program, funderet paa national Basis.

For at virkeliggøre dette sammensatte man en Bestyrelse af lokale Borgere med Borgmesteren og Borgmesterinden som Vice-Præsidenter. Og ganske naturligt opstod først og fremmest Kravet om at faa den rigtige Leder. De fleste af Storbritanniens velkendte kvindelige Flyvere søgte Stillingen. Og blandt disse valgte Bestyrelsen Mrs. Gabrielle Patterson, gift med et Medlem af Luftfartsministeriet.

Man har ikke fortrudt Valget af Mrs. Patterson, der er Sjælen i hele Organisationen. Da hun blev Leder af N. W. A. R., havde hun allerede i en Aarrække fløjet med »Air-taxis« paa Kontinentet og var desuden den

første Kvinde i England, der tog Eksamen som Flyverinstruktør.

Da hun begyndte sit Arbejde i Februar 1938, havde »National Women's Air Reserve« ialt 6 (seks) Medlemmer i Dag har Organisationen over 300 Flyveaspiranter, og det er Mrs. Pattersons Mening at aabne lignende Kursus over hele Landet. Hun har henvendt sig til hvert eneste Byraad og haaber paa, at de unge Kvinder vil finde samme Forstaaelse for deres patriotiske Ønske i deres Fødeby, som Londons kvindelige Ungdom finder paa Romford. En lang Række Flyveklubber har allerede tilkendegivet, at de agter at oprette Filialer af N. W. A. R.-Bevægelsen, og flere er allerede godt i Gang med Træningen af kvindelige Flyveraspiranter.

I Øjeblikket er det tilladt at oprette et N. W. A. R.-Kursus, dersom et Minimum paa 20 af Klubbens Medlemmer er Deltagere. Og det er den engelske Mrs. Patterson's Haab, at »National Women's Air Reserve« maa faa i Hundredvis af Filialer over hele Storbritannien med Titusinder af fuldtuddannede Medlemmer.

Vigtigst af alt er den omfattende Træning. Den unge Kvinde maa staa fuldt paa Højde med sin mandlige Kollega, være i Besiddelse af samme



Kendskab til sit Arbejde og maa kunne udføre selv de haardeste Job under nok saa vanskelig en Situation.

Enhver Kvinde kan blive Medlem af N. W. A. R., blot hun er villig til at ofre noget af sin Fritid derpaa. Formedelst en ugentlig Afgift paa 6d har hun Ret til et fuldstændig »ground-training course«, som det kaldes, og for de, der er i Stand til at gaa paa Vingerne for at faa den nødvendige og praktiske Undervisning i Luften, dækker denne lille Afgift paa 6d ogsaa Assurane og Forplejning paa et Hospital eller hos en Læge for en Sum indtil £ 25.

Den smukke Uniform, som bestaar af en hvid Overall og blaa Halstørklæder, koster 9 Shilling for Overall'en, 1 sh. 6d for den blaa Hue og 2 sh. for Klubblemet kun faa Kvinder vil finde disse Udgifter uoverkommelige.

Naar en ung Pige melder sig til »National Women's Air Reserve«, maa hun lære en Del Teori, høre Forredrag og tage en Eksamen, før hun kan begynde det egentlige Flyverkursus. Er hun bare almindeligt interesseret i Flyvning, vil hun hurtigt blive mere interesseret og lære me-

get mere. Er Interessen ikke særlig stor, er det bedre for hende, jo før desto bedre, at gaa fra, før Tid og Penge er smidt ud. Og det er ikke Smaating en kvindelig Flyver skal kunne, naar hun endelig faa sit Certifikat som »helbefaren« fra N.W.A.R.

Der er Meteorologi, herunder Studiet af Skyformationer, »Luft-Uro«, Vind- og Vejrkort, den internationale og britiske Flyvelovgivning, de mange forskellige Typer paa Flyvemaskinemotorer, alle Maskinernes Bygning og deres Føring, Luftnavigation og selve Flyvningens Teori (herunder at kunne manøvrere Maskinen, Landing, Spind etc.), — alt dette er kun en Del af, hvad den unge Kvinde maa vide, og kaldes hendes »ground training«.

Disse Kursus afholdes paa Chigwell, i Maskinhallerne, i Hangarerne eller i Klubbens Lokaler.

De unge Piger er inddelt i Patruiller paa 20, kaldet »Flights«, og de mest lovende Medlemmer forfremmes til »Flight Leaders«, kendelige paa to Stjerner, anbragt foran paa den hvide Overall.

Naar den egentlige »ground training«-Eksamen er vel overstaet, tager Mrs. Patterson dem i Luften, og

Flyvelektionerne begynder. Efter to Lektioner er Aspiranterne paa Talefod med Flyvningen. Har de først været et Par Gange paa Vingerne og i Praksis anvendt Styregrejerne, stiger Interessen mange Grader, idet en hel ny Verden ligger aaben for dem.

To unge Piger, som nogle faa Maaneder i Forvejen absolut intet vidste om Flyvning, har nu deres A-Licens, mens andre allerede har taget de første Soloture.

For Øjeblikket er »National Women's Air Reserve« indenfor flere Felter afhængige af mandlig Assistance. Men saa snart deres egne Medlemmer er dygtige nok, er det Meningen helt at erstatte Mændene.

Hver Dag modtager Mrs. Patterson Meddelelser fra alle Egne af Storbritannien om nye Filialer af N. W. A. R., som er oprettet — for hver Dag vokser Interessen blandt den kvindelige Ungdom, der ikke vil staa hjælpeløse tilbage, hvis deres Mænd, Brødre og Sønner maa forsvare Landet og forlade deres Job det vil ikke vare længe, før »National Women's Air Reserve« er en Institution, man vil regne med i Whitehall.

Scot.

AIR FRANCE og SYDATLANTEN

Den nuværende franske Luftrute fra Paris til Santiago i Chile, en Distance paa 12.600 km, kan føre sin Begyndelse tilbage til den 7. September 1918, da Fabrikanten af Jernbanevogne i Toulouse, *Pierre Latécoère*, som ogsaa byggede Flyvemaskiner, forelagde den franske Regering en Plan om Oprettelse af en Luftposttjeneste mellem Frankrig, Marokko, Vestafrika og Sydamerika. Den første Flyvning fandt Sted den 25. December 1918 mellem Toulouse og Barcelona, og Materiellet, der blev anvendt, var Breguet 14-T Biplaner, som oprindeligt var bygget til militær Brug. September Maaned Aaret efter udvidedes Ruten til Casablanca, og for første Gang medtoges Passagerer. I Begyndelsen blev der kun fløjet een Gang om Ugen, men allerede i 1922 var man naaet saa vidt, at Ruten blev gennemfløjet dagligt.

Mulighederne for en Luftrute i Sydamerika undersøges.

I Begyndelsen af 1925 sendte den franske Regering en Ekspedition ud for at undersøge Mulighederne for Oprettelsen af en Luftforbindelse mellem Natal i Brasilien og Pernambuco, Rio de Janeiro og Buenos Aires. Under Ledelse af Prins *Murat* tilbragte Ekspeditionen 18 Maaneder i Sydamerika, travlt beskæftiget med at føre de mange Forhandlinger med forskellige sydamerikanske Stater med Hensyn til Overflyvningstilladelse, Køb af Jord til Landingspladser, Oprettelse af Radiostationer m. m.

Medens det foregik, var Ruten i Juni 1925 blevet udvidet fra Casablan-



El Latécoère 28 Søluffartøj, som Mermoz anvendte til sin første Flyvning over det sydlige Atlanterhav.

ca til Dakar, og den nye Strækning, der nu skulde gennemflyves, var i høj Grad farefuld. Paa den Tid maatte der stadig regnes med Nødlandinger, og for at kunne bringe Hjælp til en nødlandet Maskine i disse øde Egne, blev der altid sendt to Maskiner af Sted sammen, saaledes at den ene Maskine kunne flyve videre og rapportere om eventuel Nødlanding. Naar Landingen udenfor beboede Steder var saa farefuld, skyldtes det de krigerske Indfødte. Flyverne var altid bevæbnede med Skydevaaben; manganen Dyst er blevet udkæmpet mellem en nødlandet Besætning og de Indfødte, og desværre kom det ogsaa til at koste adskillige Flyvere og Mekanikere Livet.

Med hurtiggaaende Skibe over Sydatlanten.

I 1927 bliver Selskabet reorganiseret og faar Navnet *Compagnie Générale*

le *Aeropostale*. Under Forhandlingerne med de brasilianske Myndigheder kom Latécoère i Forbindelse med *Marcel Bouilloux-Lafont*, en stor Forretningsmand med Interesser i Brasilien, og han købte Latécoère's Luftfartsselskab for en Sum af 30 Millioner Francs. Bouilloux-Lafont var interesseret i Jernbaner i den østlige og sydlige Del af Sydamerika samt i forskellige store Havnebyer som Rio de Janeiro og Bahia, og saa snart han havde erhvervet alle Aktierne, satte han al Kraft ind paa at faa oprettet en Flyveforbindelse langs Sydamerikas Østkyst, fra Natal til Buenos Aires, og denne bliver aabnet den 5. November.

Det forhaandenværende Flyvemateriel var imidlertid ikke egnet til Anvendelse over selve Atlanterhavsstrækningen, og for at knytte den europæisk-afrikanske Del af Luftforbindelsen sammen med den sydamerikanske, blev der sat nogle mindre, hurtigtgaaende Fartøjer ind paa Ruten over selve Atlanterhavet. Det var nogle 650-Tons Skibe, der var blevet bygget i 1920 til den franske Marine til Brug for Jagt efter Undervandsbaade.

Den sidste Del af Ruten, Buenos Aires—Santiago, indvies i Juli 1929.

De første Flyvninger Afrika—Sydamerika.

Aaret efter indlededes en ny Æra. Den 12. Maj 1930 foretager *Mermoy, Dabry og Gemie* den første »kommercielle« Flyvning over Sydatlanten med et Latécoère-Søluffartøj. Turen fra Dakar til Natal tog 20 Timer. Først i Januar 1933 gik den næste kommercielle Flyvning for sig. *Mermoy* førte



»Ville de Dakar«, en firemotoret Farman Landflyvemaskine, der nu anvendes til Postflyvningerne over Sydatlanten.

Luftfartøjet »Arc-en-Ciel«, et Couzinet lavninget Land-Monoplan med 3 650 HK. Hispano Motorer, fra Dakar til Natal paa 14 Timer 27 Minutter.

Reorganisationen af den civile Luftfart i Frankrig i Maj 1933 fører med sig, at Aeropostale overtages af Air France. Paa det Tidspunkt blev Posten stadig bragt over Atlanterhavet ombord i de gamle U-Baads-Jagere, og man var klar over, at al Kraft maatte sættes ind paa at etablere en Luftforbindelse over hele Strækningen. Af de 10 Dage, som det tog for at befordre et Brev fra Paris til Chile, medgik der fra 4 til 4½ Døgn til Transporten over Atlanterhavet, og det var for meget. Det var bevist, at en Flyvemaskine kunde tilbagelægge Strækningen, idet man baade havde prøvet et Søluftfartøj og en Landflyvemaskine, og derfor bestemte man sig til at anvende begge Typer. Den første Flyvebaad, der blev sat ind paa Strækningen, var »Croix du Sud«, en firemotoret Latécoère Flyvebaad, og den foretog sin første Flyvning den 3. og 4. Januar 1934. Kort efter blev en anden Flyvebaad, en Bleriot 519 »Santos-Dumont«, ogsaa sat ind paa Ruten.

BRISTOL BEAUFORT

EN af de nyeste engelske Flyvemaskinkonstruktioner er den kombinerede Bombe- og Re-kognosceringsflyvemaskine Bristol Beaufort, som vi bringer et Billede af paa Forsiden.

Bristol Beaufort er en 2 Motors Landflyvemaskine med en overordenlig stor Aktionsradius og anses for at være en af Verdens hurtigste Flyvemaskiner, den er udstyret med 2 Bristol Taurus ventillose dobbeltrækkede Motorer, Planerne er anbragt midt paa Fuselagen og Kroppen er helt af Metal, Understellet og Halehjulet trækkes ind i Kroppen under Flyvningen, Motorerne har den nye Konstruktion for Lufterkøling gennem de paa Planernes Forkant anbragte Cirkulationsanordninger.

Dimensionerne for Bristol Beaufort er: Spændvidde 17.6 m, Længde 13.4 m, Højde 4.4 m. Yderligere Oplysninger om Motorernes Kapacitet og Maskinens øvrige Data maa ikke offentliggøres.

I Løbet af 1934 foretoges 16 Atlanterhavsture med Post, men endnu var de hurtiggaaende Skibe ikke blevet overflødige. Det var stadig en »blandet« Luft rute, der blev trafikeret en Gang om Ugen, og saaledes blev der fortsat indtil den 5. Januar 1936. I Mellemtiden var der blevet taget en ny Flyvemaskinetype i Brug, den firemotorede Farman 22 »Centaure«, der havde en langt større Aktionsradius end Flyvebaadene. Med denne Maskinetype blev Befordringstiden for et Brev fra Paris til Buenos Aires reduceret til 66 Timer i Modsætning til 3½ Døgn, som det tog, naar Flyvebaadene anvendtes.

Hele Strækningen Paris—Chile trafikeres med Flyvemaskiner.

Siden den 5. Januar 1936 har hele Strækningen Paris—Chile været trafikeret som en »ren« Flyverute, saaledes at et Brev til Brasilien nu er 3 Dage undervejs og til Chile 5 Dage. Luftposten fra Paris ankommer til Dakar Kl. 2,00 Mandag Morgen, og en halv Time senere starter Postflyveren over Atlanterhavet.

For Tiden er der tre Farman Landflyvemaskiner i Anvendelse til Postbefordringen over Sydatlanten, og det franske Selskab arbejder Side om Side med Deutsche Lufthansa, saaledes at der nu er to ugentlige Postforbindelser i hver Retning over det sydlige Atlanterhav. Air France arbejder imidlertid paa at indsætte store Flyvebaade paa Ruten af Hensyn til Befordringen af Passagerer, og den første Passagerflyvning er allerede blevet foretaget. De nye Passagerluftfartøjer er Lioré 47 Flyvebaade med Plads til 8 Passagerer foruden Besætningen.

Den 21. Juli 1936 foretog Air France sin Flyvning Nr. 100 over Sydatlanten, og den 26. Juli 1937 var man naaet

til Flyvning Nr. 200. Den blev foretaget med en Farman 221, og Telegrafisten ombord var den samme Gimie, som ledsagede Mermoz paa hans første Atlanterhavsflyvning i 1930.

Luftpostbefordringens voldsomme Stigning.

I Løbet af 1938 blev der ialt befordret 16.752 kg Post fra Dakar til Natal og 16.270 i modsat Retning. Nedenfor bringer vi en Oversigt, der illustrerer den store Fremgang, der er sket siden 1928:

	Dakar-Natal	Natal-Dakar
1928 (10 Mdr.)	310 kg	950 kg
1929	1630 »	3480 »
1930	3460 »	5920 »
1931	3950 »	6200 »
1932	4470 »	6730 »
1933	6510 »	7710 »
1934	6570 »	8750 »
1935	6830 »	9490 »
1936	9960 »	11220 »
1937	13990 »	13510 »
1938	16750 »	16270 »
	74430 kg	90230 kg

Naar der er Forskel paa Mængden af befordret Luftpost i de to Retninger, skyldes det den Omstændighed, at der i Almindelighed er en større Postmængde fra Sydamerika til Europa end omvendt. Det internationale Bureau i Bern har regnet ud, at der aarligt sendes ca 30 Millioner Breve fra Sydamerika til Europa, medens der kun er ca. 21 Millioner i modsat Retning. (Shell Aviation News.)

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen



Codan Gummistøvler

CUB

FLYVEMASKINER
BYGGET I DANMARK



Flyv ud i Danmarks skønne Natur i en CUB

JLØBET af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere.

Priser fra 8.750,- . Sælges paa lempelige Vilkaar.

Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af Forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruction. — Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere.

CUB AIRCRAFT CO. LTD. • COPENHAGEN

FABRIK OG FLYVESKOLE:
LUNDTOFTE FLYVEPLADS . TELF. HJORTEKÆR 135

HOVEDKONTOR:
SUNDKROGSGADE 3 . TELF. CENTR. 9993

Ambulanceflyvning i Skotland

DER blæste en Orkan over Skotland, da en af »Scottish Airways«s Maskiner startede fra Renfrew Aerodromen paa sin sædvanlige Tur. Samtidig startede »Scottish Airways«s Ambulancemaskine mod Øen Tiree for at hente en kvindelig Patient.

Den ordinære Maskine kæmpede sig gennem Orkanen, gennem Sneykning og Haglbyger, og vi tænkte paa »Kolle-ga'en«, der var ude i en alvorlig Mission. Vi havde i hvert Fald en Chance for at vende om, dersom Vejret skulde blive for slemt, naar vi stod ud over det aabne Hav — men Ambulancemaskinen *maatte* frem det gjaldt Liv og Død.

Vi holdt Kurs mod South Uist, som var nemmest at naa i det Vejr, i Stedet for at gaa den egentlige og nordligere Kurs mod North Uist. De tre Motorers Hestekræfter stampe imod det forrygende Vejr, Islag dannede sig paa Vingerne, og Ruderne duggedes fuldstændig; udenpaa satte sig fin Rim-frost.

»Saadan et Vejr har vi ikke haft i mange Aar,« sagde Radiotelegrafisten og udtalte Haabet om, at Ambulancemaskinen vilde kunne naa frem til Tree.

Saa vendte han sig med et Sæt om. Slog den ene Øreklap, han havde befriet sig for, da han talte, hen over Øret igen, lyttede, telegraferede — et Minuts Venten, igen tikkede han paa Telegrafbordets Nøgle, og igen Aflytten. Han bankede Pilot'en, Captain Barclay, paa Ryggen og raabte til ham saa højt, at det kunde høres i hele Kabinen, trods Orkanens Hysten og Motorernes Larm.

»Urgent call from North Uist,« saa tikkede han igen og lyttede.

Efter to Minutters Forbindelse med North Uist ændrede Pilot'en Kurs, og samtidig telegraferede et E-T-A til Øen — *expected time of arrival*, betyder det. Captain Barclay saa paa Uret, konfererede med Radiotelegrafisten og sagde kort: »We'll make it!« —

Mens Telegrafisten sad paa Vagt ved sit Bord, kradsede han nogle Sætninger ned paa et Stykke Papir, som han rakte bagud, uden vende sig om, Paa Papiret stod kort og godt: »Ændret

Fra den lille Atlanterhavso North Uist bliver den ordinære Trafikmaskine telegrafisk tilkaldt for at flyve en Patient til Glasgow, vor Medarbejder deltog i Flyvningen og giver en Skildring af de vanskelige Forhold, hvorunder den foregik — og den lykkelige Afslutning.



Godt indpakket i tykke Tæpper ligger Patienten paa Baaren, der løftes ud af Maskinen.

Kurs mod North Uist. 10 Aars Dreng har akut Blindtarmsbetændelse. Operation nødvendig straks. Undskyld!«

Det sidste Ord udtrykte givetvis en Beklagelse af, at man ikke var i Stand til at overholde Fartplanen. Selv om det var indlysende, at Maskinen i et saadant Tilfælde lod en Patient gaa frem for almindelige Passagerer, og vel ingen vilde have protesteret over Forsinkelsen, saa var dette korte »sorry!« saa typisk for britisk Mentalitet.

Trods den stærke Modvind gjorde Maskinen god Fart og laa relativt roligt i Luften. Ofte var det den rene Blindflyvning i flere Minutter, naar vi kom ind i massive Skyformationer eller en piskende Snestorm. Det piftede og hvinede i Bardunerne, men vi besejrede Orkanen — de tre Motorer gik paa Top-speed. Med sammenknebne Læber sad Captain Barclay og stirrede ud igennem de næsten tilisede Ruder. Af og til konfererede han med Radiotelegrafisten, og sammen studerede de Kortet over den Egn, vi passerede.

Ved at aande længe paa Ruderne lykkedes det at danne et Kighul, og naar Skydækket tillod det, saa vi det oprørte Atlanterhav lige under os. Det var umuligt at skimte Antydningen af Land. Vi maatte altsaa være halvvejs

mellem Fastlandet og Hebriderne. En enkelt Gang sank vi i en Luftlomme, men ellers gik det støt og roligt fremad. Hastighedsmaaleren viste 210 k/T — trods det kolossale Modpres.

Radiotelegrafisten tikkede »Scottish Q-A-L« — hvilket betød, at »Scottish Air Ambulance« var klar til at lande.

Saa telegraferede han sit W/O til baade North Uist og Renfrew Aerodrom. W/O betyder, at Maskinen nærmer sig Bestemmelsesstedet. Igen et Q-A-L. Og kort efter kredsede vi over Sollas Airport, Øens Flyveplads.

Det var ikke nogen morsom Landing — for Piloten. Hele Flyvepladsen var oversvømmet, og Grønsværen meget blød. Tre Gange svævede vi over Pladsen, før Captain Barclay bestemte sig til at lande. Vindretningen var ikke til at tage Fejl af. Den gule Pose paa Masten stod stift ud i Luften, opspilet, sprængfærdig. Og ingen Steder var Antydning af Læ for Orkanen, som herude paa Øen syntes endnu stærkere.

De tre Motorer sagtnede Farten, vi rundede endnu en Gang Aerodromen. Man kunde tydeligt se en Gruppe Mennesker staa udenfor det lille Hus, hvor Lufthavnens Mandskab boede. I susende Fart gik det skraat ned mod Grønsværen. Det gjaldt om at holde

BRUG



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

¹/₈ DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.

Tungen lige i Munden. Vi fo'r forbi en Række Træer, der i det Øjeblik lignede en Stribe. Lavere og lavere gik Maskinen. Vi tænkte alle det samme: *hvor blød er Grønsværen!* — det gjaldt jo om ikke at lande Maskinen paa Næsen eller knække en af Vingerne.

Saa kom det første Bump, saa et til Farten tog af. Igen et Bump — nej, vi klarede den.

Henne foran Huset vinkede de forsamlede Mennesker til os, mens vi gled de sidste Meter over Grønsværen nu gjaldt det om ikke at sidde fast i den bløde Undergrund. Motorerne fik Gas igen, og nogle Sekunder efter løb Maskinen op paa *the tarmac* — det lille Stykke af Flyvepladsen, som var cementeret.

Blaafrosne saa de arme Mennesker ud, men øjensynlig glade over, at vi var kommet. I Radioen havde de fulgt Maskinens Tur, og det har sikkert ikke været uden bange Anelser. Inde i det lille Hus laa paa en Baare, indpakket i tykke Tæpper, den lille Donald, bleg og med feberagtige Øjne. Men da Captain Barclay bøjede sig over ham, smilte han og sagde med spæd Stemme: *»Thank you,, Cap't'n; jeg vidste, De vilde komme!«*

Ved Siden af stod hans Mor, en lille mager Kvinde, indhyllet i et stort tykt Sjal. Trods sit bekymrede Udtryk lykåbedes det hende at fremtvinge et Smil, da den lokale Doktor kort sagde: *»Now, all is well.«*

Pilot'en fik hurtigt Ild paa en Cigaret, idet han mumlede, at den havde han længtes efter længe. Og mens han nød den liflige Gold Flake, bar to Mand den 10 Aars Dreng ud til Maskinen, hvor Radiotelegrafisten fik Baaren anbragt, som Reglementet foreskriver. Tænderklaprende blev den lille Drengs Mor hjulpet op i Kabinen, og da hun var paa Plads, smed Captain Barclay den halvtrogne Cigaret og var med fire store Spring oppe paa Vingen, for et Øjeblik efter at dukke ned i Førerrummet forude.

De tre Motorer sang igen, da vi langsomt rullede hen over Cementen; men i samme Øjeblik, vi naede Grønsværen, borede det ene Hjul sig ned i en forrædderisk Mudderpol — og vi kom ikke ud af Stedet. Først efter nogle Minutters Manøvreren lykkedes det at komme klar igen, og efter at være sluppet heldigt ned i det yderste Hjørne af Aerodromen, satte vi af mod Vinden for fuldt Drøn. Der var handicap i den Start: den bløde Grønsvær og Orkanen, som gik lige

imod men Captain Braclay svingede sin Maskine flot op over Nabomarkens Trægærder — nøjagtig de Meter oppe, han havde beregnet.

Vi kredsede over Sollas et Øjeblik og satte saa Kursen mod Glasgow.

Saasomt vi var paa Vingerne, tog Radiotelegrafisten fat med Afsendelsen af Meldinger. Den lille Dreng smilede, naar han af og til kiggede ned til ham. Til at begynde med sad Moderen og holdt sig krampagtigt fast i Sædets Armlæn, men opdagede hurtigt, at Flyvning ikke var ensbetydende med at blive kastet omkring i Kabinen. Og paa Spørgsmaal fra Radiotelegrafisten svarede Drengen, at han ikke mærkede, vi var i Luften — og det var han skuffet over!

Paa smaa to Timer var vi tilbage i Glasgow, trods en stærk Sidevind — hvis man da kan kalde den hylende Orkan for *Vind*.

En Ambulance stod parat paa Renfrew Aerodromen og kørte straks Drengen, fulgt af sin Mor, til Hospitalet i Glasgow, hvor han med det samme kom paa Operationsbordet. Vi erfarede, at den egentlige Ambulance-maskine var kommet tilbage i Rekordtid paa 55 Minutter med delvis Rygvind — eller over tyve Minutter hurtigere end normal Flyvetid!

Og det var en velfortjent Kop stærk Te og Cigaret, Captain Barclay nød i Restauranten, da en Kollega fløj de forsinkede Passagerer til deres oprindelige Bestemmelsessted. Men de indrømmede selv, at de saamænd gerne havde betalt for Ekstraturen — for den var en Oplevelse, der ikke alene

havde været dramatisk, men ogsaa vist »almindelige Dødelige«, at det ikke er uden Grund, Flyverne af Ungdommen kaldes Luftens Helle.

En livsvarig Beundrer har Captain Barclay og hans Folk uden Tvivl i den lille Donald og alle hans Kammerater paa den fjerne Atlanterhavso.

Det er vel næsten overflødigt at nævne den kolossale Betydning »Scottish Air Ambulance« har for de mange hundrede Øer, som omgiver Fastlandet.

Ved Hjælp af Telefon, Telegraf eller Radio kan man nu tilkalde Luftambulancen, som har Service Dag og Nat. I Skotland er denne Ambulanceservice kun lidt over fire Aar gammel, idet den første Flyvning af denne Art fandt Sted i Januar 1935. Men i de forløbne Aar har Luftambulancen tilbagelagt Tusinder af Kilometer og foretaget utallige Flyvninger i godt, daarligt og orkanagtigt Vejr.

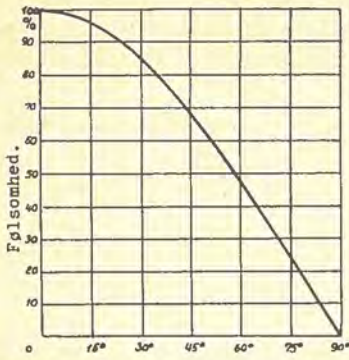
Det er værd at bemærke, at baade rige og fattige kan benytte Ambulancen. Kan en Patient betale, gør han det, selvfølgelig; men er han fattig, spiller det ingen Rolle. Den lokale Doktor tilkalder Luftambulancen, og enhver Patient vil blive transporteret fra selv den fjerneste Ø til Hospitalet i en af de store Byer i Løbet af Timer, hvor det i mange Tilfælde vilde tage Dage at naa Fastlandet.

»Scottish Air Ambulance« nyder en mindre Statsunderstøttelse — selvfølgelig, bør man sige. *Scot.*

Næste Artikel:
Skotland - Irland - England
med Railway Air Services.



Efter Ankomsten til Renfrew Flyveplads bringes Patienten over i den ventende Ambulance.



Gyroaxens Afvigelse fra Horizonten.

Afhængigheden mellem Drejningsvise-rens Følsomhed og Gyroaxens Hældning i Forhold til Horizonten.

Magnetkompasset.

Magnetkompasset tjener til Bestemmelse af Kursen og til stadig at kunne overvaage denne. Dets Virkemaade beror derpaa, at en horisontalt ophængt Magnetnaal søger at stille sig i samme Retning som det paa Stedel herskende magnetiske Felts horisontale Komposant, altsaa især det jordmagnetiske Felts.

Kompassets Brugbarhed og dets Nøjagtighed ved Blindflyvning er i det væsentlige begrænset af Deviationen, Hældningsfejlen og Følsomheden over for Rystelser.

1: Magnetkompassets Deviation fastlægges paa Basis af en Kompensering, lader sig altsaa beregne under Flyvning. Dog gælder en Deviationsberegning — strengt taget — kun paa selve Tidspunktet for Kompenseringen. Under Flyvning kan der optræde Fejl, som der kun til en vis Grad kan tages Hensyn til, og paa hvis nærmere Aarsager der her ikke kan gaas i Enkeltheder.

a) Deviationen hidrører tildels fra halvfast Magnetisme, som med Tiden — endda under en enkelt længere Flyvning — kan ændre sig eller nydannes.

b) Deviationen for et Kompas, der er anbragt i Nærheden af en Jævnstrømsledning, kan ændre sig meget, naar denne Ledning fra Tid til anden gennemstrømmes af forsk. Strømstyrker, altsaa naar den f. Eks. fører til Radioanlæg, Signalanlæg, Projektør, Motorer til Bevægelse af Understel, Anretning til Bombeudløsning o. s. v. Ligeledes kan der ved »vagabonderende Jævnstrømme« optræde stærkt svingende Deviationsfejl, naar det elektriske Anlæg flere Steder er forbundet til Luftfartøjets Stel.

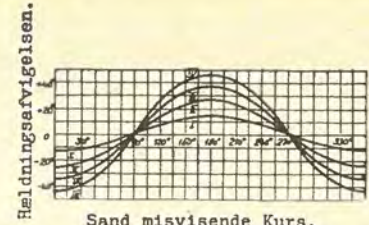
c) Deviationen hidrører tildels fra Jern- og Staaldele, som under Flyvning forandrer Stilling i Forhold til Kompasset, f. Eks. magnetiske Styregrej, bevægelige Sæder, Dele af Understel, Vaaben, Bomber o. s. v.

d) Ved Flyvning over meget lange Strækninger, som fører over Egne med jordmagnetiske Felter af vidt forsk. Horizontalintensitet (f. Eks. fra Tyskland til Troperne), kan Deviationen ændre sig, fordi Kompenseringen altid kun gælder for en bestemt jordmagnetisk Bredde. Paa lavere magnetiske Breddegrader er Kompasset altsaa overkompenseret.

2: Kompassets Hældningsfejl bevirker en Fejl i Visningen ved Drej og øvrige Accelerationer (nordlige og sydlige Drejningsfejl), fordi Kompassets Magnetsystem derved stiller sig vinkelret paa den tilsyneladende lodrette (Z-Aksen). Her indvirker ikke mere det jordmagnetiske Felts Horizontalkomposant paa Kompasnaalen, men den Komposant, der svarer til dens Drejningsplan (Afb. 2). Derved opstaar ogsaa den stærkt pendlende Kompasvisning i uroligt Vejr og ved kun smaa Forandringer i Kurs og Højde.

3: Kompassets Følsomhed over for Rystelser kan fremkalde betydelige Fejlvisninger. Magnetsystemet paa virkes nemlig ikke alene af et magnetisk, men ogsaa af et mekanisk-dynamisk Forstyrrelsesfelt, f. Eks. naar der til Stadighed overføres Stød i samme Retning paa Magnetsystemet, hvilket ikke kan undgaas i et Luftfartøj, samt naar Magnetsystemet ikke er fuldkommen symmetrisk opbygget. Vore ældre Kompastyper, som tildels i denne Henseende lader meget tilbage at ønske, kan derfor ved visse som oftest store Motoromdrejninger være behæftet med Fejl paa flere Grader, som skyldes Rystelser.

4: For at Kompasrosen kan hænge vandret, maa Magnetsystemet afbalanceres — paa nordlig Bredde maa saaledes Sydenden belastes — hvorved der fremkommer en ubalanceret Masse, der optræder som Pendul. Paa Grund af Inertien vil denne Vægt søge agter- eller fremefter, naar Luftfartøjet accelerer op eller ned, d. v. s. at Kompasset under disse Forhold vil vise galt. Denne Fejl er størst paa østlige og vestlige og mindst paa nordlige og sydlige Kurser. Kun under Flyvning ligeud med konstant Hastighed udelukkes Accelerationsfejlen.



Sand misvisende Kurs.

Kompassets Afvigelse i Tyskland paa Grund af Hældning.

Kurve I: Egenhastighed: $v = 200$ km/T, Drejningshastighed: $w = 1^\circ/s$. henholdsvis: $v = 400$ km/T, $w = \frac{1}{2}^\circ/s$.

Kurve II: Egenhastighed: $v = 200$ km/T, Drejningshastighed: $w = 2^\circ/s$. henholdsvis: $v = 400$ km/T, $w = 1^\circ/s$.

Kurve III: Egenhastighed: $v = 200$ km/T, Drejningshastighed: $w = 3^\circ/s$. henholdsvis: $v = 400$ km/T, $w = 1\frac{1}{2}^\circ/s$.

Kurve IV: Egenhastighed: $v = 200$ km/T, Drejningshastighed: $w = 4^\circ/s$. henholdsvis: $v = 400$ km/T, $w = 2^\circ/s$.

+ betyder for stor Kompasvisning ved Højredrej henholdsvis for lille Visning ved Venstredrej.

÷ betyder for stor Kompasvisning ved Venstredrej henholdsvis for lille Visning ved Højredrej.

Retningsgyroen.

Retningsgyroen muliggør en mere nøjagtig Kursflyvning end Magnetkompasset, idet den giver en svingningsfri Visning uden Hældningsafvigelse.

Dens Virkemaade beror hovedsagelig paa Bestræbelsen for ved Hjælp af en fuldkommen kardansk ophængt Gyro med under vandret Flyvning vandret liggende Akse at bibeholde en een Gang indstillet Retning af Aksen i Rummet, ogsaa naar Ophængningshuset — d. e. Luftfartøjet — ændrer sin Retning. Retningsgyroen installeres i tyske Luftfartøjer nu kun i Forbindelse med et Magnetfjernkompass og understøttes automatisk af dette, saaledes at dens Nøjagtighed er under Indflydelse af Kompassets.

Hvor Retningsgyroen er installeret selvstændigt, maa den paa Grund af Udvandringen under Flyvning indstilles efter et Magnetkompass med ca. 15 Min. Mellemlum.

1: Retningsgyroen — betragtet for sig selv — bibeholder kun Gyroaxsens een Gang indstillede Retning, saalænge ingen forstyrrende Kræfter indvirker paa Aksen, f. Eks. ved Stød, Vold, stor Friktion i Lejerne, eller

naar Gyro-Ophængningsrammen paa Grund af voldsom Krængning af Luftfartøjet kommer til at »slaa imod« i Yderstillingen. Disse forstyrrende Paavirkninger — indtil de sidst nævnte — kan ved vore nuværende Retningsgyroer, allerede naar de kommer nye fra Fabrikken, forarsage en Udvandring paa indtil ca. 5° inden for et Tidsrum af 15 Min., hvilket dog under Flyvning ligeud for det meste elimineres ved Støtte fra Magnetkompasset. Kommer imidlertid ved stor Krængning (over 45°) en Gyroramme til at »slaa imod«, kan der optræde Fejlvisning paa op til 180°, for hvis Kompensering Støtte fra Kompasset ikke virker hurtigt nok. Efter krappe Drej eller Kunstflyvning maa Retningsgyroen altsaa atter indstilles paany.

2: Understøtningen af Retningsgyroen ved Hjælp af et Magnetkompass foregaar ved vore nuværende Anlæg paa den Maade, at Gyroen, saasart det tilhørende Magnetkompass viser en Afvigelse fra den indstillede Kurs, af elektriske Kræfter og Præcisionskræfter drejes et tilsvarende Stykke. Hastigheden, hvormed denne medfølgende Drejning foregaar, er med en største Værdi paa ca. 2° pr. Min. afpasset saaledes, at den ved de ovennævnte forstyrrende Kræfter betingede langsomme Udvandring af Gyroen bliver udlignet, idetmindste saalænge et vist Antal Driftstimer ikke er overskredet (stor Friktion i Lejerne). Paa den anden Side overføres Kompassvingninger, der opstaar som Hældningsfejl i uroligt Vejr og ved smaa Afvigelser fra Kursen, praktisk talt ikke paa Gyrovisningen ved den lille Hastighed, hvormed Gyroen følger Magnetkompasset. Efter større Drej — f. Eks. et 180°-Blindflyvningsdrej fra W til E eller omvendt — kan

imidlertid en længere eensidig Kompasshældningsfejl godt dreje Gyroen, saa den viser flere Grader galt.

3: Forudsætningen for det rigtige Samarbejde mellem Retningsgyroen og Magnetkompasset er en nøjagtig Flyvning paa den indstillede Kurs efter Retningsgyroen, hvilket f. Eks. ved Tilkobling af en automatisk Sidestyre er fuldkommen sikret. Ved alm. Flyvning (med Haanden) maa der idetmindst aldrig afviges fra den indstillede Kurs i længere Tid, fordi dette da medfører en ufrivillig (og fejlagtig) Drejning af Gyroen, eller ogsaa maa Kompasset kobles fra og Gyroen indstilles paany.

4: Under Flyvning paa store geografiske Bredder taber Retningsgyroen ogsaa i Værdi som Retningsviser, fordi Gyroaksen altid søger at bibeholde sin Retning i Rummet, altsaa søger at skære hver Meridian under forsk. Vinkel. Denne Fejl er paa vore Breddegrader kun lille og ved Hjælp af Kompassunderstøtningen fuldkommen kompenseret. I Nærheden af Polerne maa Retningsgyroen fortløbende indstilles f. Eks. efter et Solkompass.

Ambulancedagen i Hobro

En Flyvemaskine for 1 Krone!

HOBRO afholder i Aar sin *Ambulancedag* for 20. Gang, oprindelig blev Dagen startet for at skaffe Hobroegn en Ambulance, men den er nu gaaet over til at blive en fast aarlig Begivenhed, hvor man ved Salg af Kuponhefter, Tombola o. lign. skaffer Byen en Indtægt, der gaar til et saa udmærket Formaal som *Røde Kors* og lignende Institutioner.

Kuponheftet har i Aar en særlig Flyverinteresse, idet Hovedgevinsten er en *Cub Sportsflyvemaskine* til Værdi ca. Kr. 12.000.—, som kan vindes for 1 Krone! Det er vist første Gang i Flyvningens Historie, at man faar Chancen for at komme i Besiddelse af en Flyvemaskine for dette beskedne Beløb.

De ved Ambulancedagen indtjente Penge gaar udelukkende til velgørende Formaal, og der er gennem Aarene uddelt ialt 115,032 Kr.

Ambulancehefter, som kun koster en Krone, kan rekvireres franco ved Indsendelse af Beløbet til Ambulancekomiteen i Hobro, Giro Nr. 6634.



— BENZIN —
PETROLEUM
 — PARAFFIN —
BRÆNDELSOLIE
 DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

P. 4.



De berømte

HUSUN

Aperiodiske Kompasser

P. 4. L.



ALFRED RAFFEL A/s København C.6395

MEMEL-ROM

En Distanceflyvning paa 8500 km

Tyskeren Wellershausen vinder Mussolini-Pokalen



Vinderen af Mussolini-Pokalen, Flyveren Wellershausen og hans Observatør Dr. Keller, med deres Maskine Si 202 Hummel.

Den første Verdenskongres for Luftfartspresen fandt Sted i Rom i Dagene 5.—13. Juni. I Forbindelse med denne blev der afholdt en international Konkurrence i Distanceflyvning over en Distance paa 8500 km. Starten foregik i Memel, og Maalet var Littoria ved Rom. Strækningen var lagt i Zig-zag med Landing i en

Mængde Lufthavne undervejs, og hele Ruten blev gennemfløjet af den hurtigste Deltager paa 10 Dage. Vinder blev den tyske Flyver Wellershausen med Dr. Keller som Observatør, de fløj en Si 202 Hummel konstrueret af Siebel Flugzeugwerke, og erobrede dermed den af Mussolini udsatte Pokal for den hurtigste Flyvning.



AIRPLANE OIL

THE TEXAS COMPANY A/S
KØBENHAVN

Si 202 Hummel er et lavvinget Monoplan og en udpræget Sports- og Rejseflyvemaskine, Rejsehastigheden er 140 km/T., den stiger indtil 4300 m og har en Aktionsradius paa 500 km. Motoren er en 2 Liter Zündapp paa 50 HK.



Kort over Zig-Zag-Flyvningen Memel—Rom over en Distance paa 8500 km.

KZII-SPORT

Max.-Hastighed 220 km/T

Rejsehastighed 200 —

Landingshastigh. 70 —



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S LUFTHAVNEN KASTRUP 868

for Navigeringen!

Nøjagtig
Bestikregning

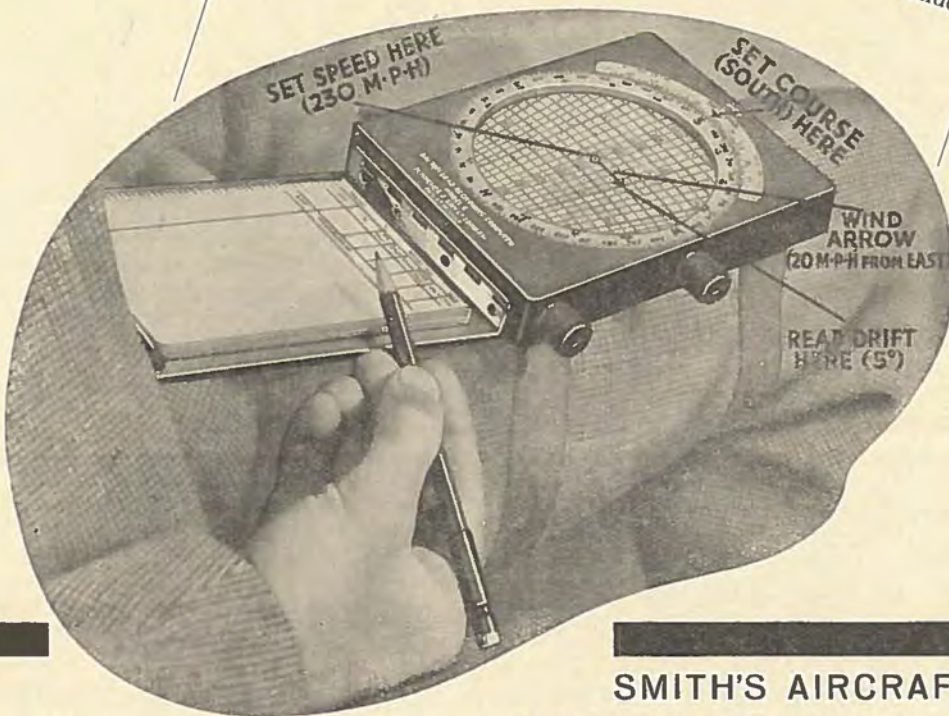
DALTON BEREGNEREN MODEL G

Dette er den ideelle Kurs- og Fartberegner for Luftnavigering, fordi den kan betjenes med een Haand. Den løser alle de sædvanlige Opgaver angaaende Vind, Afrift, Kurs, Rute, styret Kurs, Flyvetid og Distance. Paa Laaget findes en Metal-Beregner til Bestemmelse af den beholdne Fart samt en cirkulær Regnestok og Tid- og Distanceberegner.

Citat fra Bladet »Flight«:

„SIMPLE, QUICK AND ACCURATE
 „ I have been the proud possessor of one of these ingenious instruments for a week, and if I were a film critic I would award it . . .
 „ It is robust and at the same time light and compact, simple, quick and accurate to use in the solution of the various problems encountered in dead reckoning navigation, and above all, the most difficult problems can be solved both on the ground and in the air by the use of one hand only. To those navigators who have anxiously wrestled with 'interception' problems it seems almost impossible that these can be solved by two or three pencil marks on the face of the instrument, together with the manipulation of two operative knobs, all done with one hand (and nothing up the sleeve).“

Da Løsningerne er grafiske, fremgaar det direkte deraf, hvad der egentlig sker med Luftfartøjet under forhaandenværende Vindforhold.



SMITH'S AIRCRAFT INSTRUMENTS

ENEFORHANDLER

ALFRED RAFFEL - KØBENHAVN - C. 6395

Fra Dansk Svæveflyver Union's Lejr ved Lønstrup

LØRDAG den 1. Juli var Ankomst-dagen for de tyske Instruktører, der af »Aero-Club von Deutschland« var blevet stillet til Unionens Raadiger i Juli Maaned. Anmeldelsen lod paa Ankomst til Aalborg Kl. 14.30.

»Aero-Club von Deutschland« havde en Repræsentant til Stede i Aalborg, idet Herr Fritz Pappenmeyer var fløjet i Forvejen med D. D. L.'s Trafikmaskine. — Endvidere var Unionens Formand Kaptajn H. H. Nielsen, Oberstinde Harriet Førslev, Løjtnant Fritz Rasmussen, Løjtnant E. Greve Frijs og flere Medlemmer af »Aviator«, Aalborg, mødt for at modtage Tyskerne.

Aalborgs flyveinteresserede Borgmester, Herr M. Jørgensen, var ogsaa til Stede.

Vejret var imidlertid saa slet, at det var umuligt at overholde Ankomsttiden, kraftige Tordenbyger og lavthængende Skyer tvang til Afvigelser fra den lige Kurs, og da der tillige var Modvind kunde Strækningen Esbjerg—Aalborg ikke gennemflyves uden Mellemlanding. 14.45 modtog Lufthavnen telefonisk Melding om, at baade Svæveplan og Motormaskine var gaaet ned paa Hyllested Gaard Syd for Løgstør paa Grund af Benzinmangel. Kaptajn H. H. Nielsen og Løjtnant F. Rasmussen fløj en ekstra Dunk til Hyllested Gaard, hvorefter det lykkedes at komme til Aalborg i nogenlunde Opholdsvejre.

Det var Unionens Hensigt, at lade det tosædede Plan »Kranich«, som de kom med, udføre lidt Propagandaflyvning over Aalborg, og Byens Borgmester havde indstillet sig paa at kunne se sin By fra et lydlost Svæveplan, men de lavt liggende Skyer forhindrede desværre saadanne Flyvninger.

*

Søndag den 2. Juli blev Lejren officielt indviet, men ogsaa denne Dag maatte man undvære at se Planerne i Luften, idet der blæste en overordentlig kraftig Vestenvind, der umuliggjorde Flyvemaskineslæb. Kaptajn H. H. Nielsen talte i Unionens nye Hangar til de Svæveflyvere, der var mødt til Undervisning i de første 14 Dage og introducerede de to tyske Instruktører, Fengels og Wettstein. Kaptajnen beklagede, at vi ikke kunde vise Flyvning for alle de mødte interesserede fra Aalborg og Lønstrup og manede iøvrigt vore egne Flyvere til hver især at gøre sin Indsats for Opnaaelse af gode Resultater. Ordet blev herefter givet til H. B. Høyner, der har forestaaet Tilrettelæggelsen af Lejren o. m. a. Med en Tak til alle, der har hjulpet Unionen økonomisk og paa anden Maade med at gennemføre Bygning af Hangaren, lod Høyner Unionens Flag gaa til Tops over Hangaren, hvor i Forvejen Dannebrog og det tyske Flag vajede.



Unionens Formand, Kaptajn H. Heinrich Nielsen, og Næstformanden (Lejrlederen) H. B. Høyner, ved en »Grunau-Baby«.

Mandag paabegyndtes Flyvningerne, men Vejrforholdene var stadig ugunstige, saa det første Par Dage gik i Hovedsagen med Udbedring af Pladsen o. l.; der er bl. a. udfærdiget to Startbaner, saaledes at der nu ogsaa kan øves Flyvemaskineslæb paa Pladsen, hvilket selvsagt er et overordentligt stort Gode.

*

Indtil 15. Juli har der kun været Mulighed for Hangflyvning paa 3 Dage, og da Vejret paa mange af de øvrige Dage har været stærkt byget og stærkt blæsende, er Resultatet indtil 15. Juli rent flyvemæssigt ikke saa stort som ventet.

Dog har 3 Medlemmer opnaaet A. Certifikatet, nemlig Heinz Larsen, Den Tyske Svæveflyvergruppe, Børge Johansen, Roskilde Svæveflyveklub og Aage Kressner, Københavns Svæveflyveklub.

Paa Dagene med Hangvind har Kleppin, Leder af Den Tyske Svæveflyvegruppe, udført Varighedsflyvning til Sølv-C (5 Timer) og Lynghøj Olsen fra Vordingborg udført de krævede Flyvninger til »Overland-C«. — Det er første Gang, at Betingelserne er opfyldt for et »Overland-C« i Danmark.

Ingeniør Nielsen, Aalborg, prøvede et Par Gange at flyve 5 Timer, men naaede ikke at gennemføre.

Oberstinde Førslev fløj ofte i Hangen, men kun Træningsflyvninger, da Oberstinden jo forlængst er i Besiddelse af de Certifikater, man her kan opnaa.

Ved Spilstarter anvendtes i Begyndelsen »Aviator«'s Spil, men dette strejkede pludselig en Dag, og da der ikke var andre Klubber i Lejren, der havde Spil, de kunde stille til Raadighed, telegraferede Lejrledelsen til



Landingskæde. — En af de Figurer, man anvender som Ordre til Landing for et bestemt Plan, der flyver i Hangen.

Slagelse Svæveflyveklub, som var overordentlig imødekommende, idet de straks samme Dag afsendte deres Spil til Lejren.

Ved Flyvemaskinesløb har Kaj Broch, Aalborg, aflagt Prøve for Til-ladelse til at føre Svæveplan, der bli-ver trukket af Motormaskine.

Fra 1.—15. Juli har der ialt været udført 250 Starter, hvoraf ca. 60 i Flyvemaskinesløb.

Paa Dage med hæderligt Vejr har Unionen kunnet glæde sig over man-ge interesserede Tilskuere; der har saaledes til 14. Juli været ca. 400 Bi-ler paa Lejrens Parkeringsplads.

*

Søndag den 16. Juli skulde Unionen afholde en Propagandadag med Flyv-ninger med »S. 38« i Spilstart og »Kranich« og »Grunau Baby« i Fly-vemaskinesløb. Flyvningerne skulde paabegyndes Kl. 14.30, men da Vej-ret fra Kl. 10 Form. var stadig Regn over det meste af Jylland, og da det Kl. 14.30 stadig regnede stærkt i Lønstrup, maatte Stævnet foreløbig aflyses.

Da imidlertid ca. 150 Vogne og 6 —800 Mennesker havde trodset Vej-ret, blev der Kl. 15.15 udført et Par Starter under en lille Times Opholds-vejr.

Ingeniør Gunnar Larsen var den første i »Kranich« og fløj med Fen-gels saa højt Skyerne tillod det. Det var første Gang Ingeniøren havde haft Lejlighed til at flyve et Svæve-plan, og efter Landingen udtalte In-geniøren sin Begejstring over dets Flyveegenskaber, men haabede senere at faa Lejlighed til at flyve, naar

Vejrforholdene tillod en længere — termisk — Flyvning.

Direktør K. Lybye, D. D. L., og In-geniør Pelch, A/S Flyvemateriel, fik ligeledes deres første Start i Svæve-plan og sluttede sig til Ingeniør Gun-nar Larsens Udtalelser.

Oberstinde Førslev fløj »Grunau Baby«, men Skydækket var nu atter saa lavt og Luften iøvrigt saa urolig, at yderligere Svæveflyvning blev ind-stillet.

Til Slut udførte den tyske Fører af Motormaskinen, Wettstein, Kunstflyv-ning med denne.

Paa dette Tidspunkt var det Slut med Tørvejr, og det egentlige Stævne udsattes til Søndag den 23. ds.

*

Efter Undervisningernes Ophør i Lejren den 31. Juli flyver de to ty-ske Instruktører paa Propagandatur-né til forskellige Byer i Danmark med Motormaskinen og »Kranich«, idet »Berlingske Tidende« velvilligst støt-ter Unionen saa en saadan Turné kan gennemføres.

Turnéen gaar over Viborg—Esbjerg —Odense—København—Rønne — og der bliver givet et Par Dages Under-visning i hver By; iøvrigt gives der paagældende Klubber Lejlighed til at foranstalte Passagerture i »Kranich«, eller lignende Propaganda.

Herefter er det Slut paa de tyske Instruktørers Ophold i Danmark, som de paa denne Maade har faaet et grundigt Kendskab til, ligesom Uni-onen har givet enhver dansk Svæve-flyver Lejlighed til at stifte Bekendt-skab med tyske Kammerater og deres glimrende Materiel. K. R.

Fra Dansk Svæveflyver Union

NÆSTVED FLYVEKLUB.

FØRSTE Halvaar af 1939 har været yderst vellykket for Næstved Flyve-klub, og Arbejdet er blevet belønnet med gode Resultater.

I Foraaret erhvervede Klubbens tre sidst tilmeldte aktive Medlemmer sig A-Certifikat, og nu har alle Medlemmerne aflagt Prøverne til Opnaelse af B-Cer-tifikatet.

I ovennævnte Tidsrum har Klubben med sin aabne Stamer & Lippisch foreta-get ialt 560 Starter og haft en samlet Fly-vetid af 5 Timer og 40 Minutter. Et af Medlemmerne har udført en Glidning paa 1.51.00 Minut fra ca. 130 Meters Højde.

Der trænes flittigt om Aftenen, hvor der kan naas omkring 12 Starter, og om Søn-dagen, hvor der gennemsnitlig foretages 30 Starter. Klubben regner derfor med at kunne opvise betydelige Resultater i den

kommende Tid og haaber inden ret læn-ge at kunne melde om længere Flyv-ninger.

*

AARSFEST I ARBEJDERNES FLYVE- KLUB »FREM«.

ARBEJDERNES FLYVEKLUB holder stor Aarsfest paa Klubbens et Aars Dag. Aftenen begynder med Kaffe-bord og Festtaler, stort Orkester og Kunstner-optræden, senere Sketch og Kinesisk Auktion. Alle Svæveflyvere er velkomne til den billige Aften. Alle, der ønsker at deltage i Festen, bedes indtegne sig hos Formanden, Helge Nielsen, Guldbergs-gade 72, 4., eller ringe til Sportsflyveren Børge Jørgensen, Damsø 4446, mellem Kl. 18 og 19.

Klubben, hvis Værksted ligger i Vingaards-stræde 5, har alle Delene til et Grunau 9

Skoleplan færdig. Der søges efter et Monteringsværksted, da en samlet Plan-halvdel ikke kan transporteres ud af det ellers saa store og rummelige Værksted.

I Øjeblikket kan Klubben optage nogle nye Medlemmer, da Klubben agter at bygge endnu et Grunau 9 Skoleplan. Medlemmerne har gode Arbejdsforhold paa Værkstedet i Vingaardsstræde 5, og naar Arbejdsaftenen er forbi, kan Med-lemmerne gaa ind i Chaufførernes Idrætsforening, der ligger under Værkste-det, og da Klubben er Medlem af Idræts-foreningen, kan der afsluttes med en Mokka i Kantinen.

Klubben har ogsaa startet en Model-klub, der nu har 50 Medlemmer og som vil melde sig ind i Modelflyver Forbun-det.

*

CERTIFIKATER.

A-Certifikat: Knud Høgslund, Vagn Nielsen, Jens Hansen, Amdrup og Hedal, Roskilde Svæveflyveklub, Børge Johansen fra Roskilde Svæveflyveklub, Bent Haage og Poul Kresner fra Københavns Svæve-flyveklub.

B-Certifikat: Ing. G. Hansen fra »Rin-gen«, Eigil Christensen fra Værløse Svæ-veflyveklub, Jeppesen, Carl Nielsen og Henriksen fra Københavns Svæveflyve-klub, Knud Høgslund fra Roskilde Svæ-veflyveklub.

»Dansk Svæveflyver Union« byder her-med de nye Flyvere velkommen.

*

»MAAGEN« AF 1936

beder os meddele, at Klubbens For-mand, Hr. Ricard Keiler, er flyttet fra Keplersgade 17 til Kongovej 2, I. th.

*

KOLDING FLYVEKLUB.

KLUBBENS Skoleplan er bygget efter Unionens Tegninger, og er i disse Dage indregistreret med Nr. OY-28 og kan nu begynde Skoleflyvningen under Ledelse af Gunnar Jensen, som var paa Skole i Tyskland sidste Aar. Den 18. April fik vi Godkendelsesbevis for Flyve-pladsen, som ligger i Spjorup, ca. 23 km fra Kolding. Pladsen er velvilligst over-lads os af Gaardejer Svend Lund, Spjo-rupgaard, den er paa ca. 150 Tønder Land. Foruden et fladt Stk. paa 600×800 Meter, er der nogle udmærkede Bakker til Gummitovstart; umiddelbart op til Flyvepladsen er der en Hang, ca. 50—60 Meter høj og flere km lang, som vi ven-ter os meget af.

I Samarbejde med Vejle og Vejen Fly-veklubber har vi opført en Hangar 9×18 ×2½ Meter, med Plads til tre fuldt op-spændte Planer, desuden er der indrettet et Opholdsrum.

Af Flyvemateriel er der i Øjeblikket to Skoleplaner, et Motorspil og et nyt Gum-mitov (tysk), desuden en Vogn til Trans-port af Planerne paa Pladsen.

I Løbet af Efteraaret kommer Vejle med deres Skoleplan, et Grunau 9.

Kolding Flyveklub.

*

SVÆVEFLYVEKLUBBEN 1938

har faaet ny Værkstedadresse, nemlig Grønnegade 13, o. G., 2. Sal.

DANSK MODELFLYVNINGENS HISTORIE

MEG den kolossale Udvikling, dansk Modellflyvning har gennemgaaet i de sidste Aar, mener vi, at Tidspunktet til at skrive dens Historie nu er kommet, idet man endnu uden større Vanskeligheder er i Stand til at overskue den første Tid.

Da »Dansk Flyvnings Historie« blev udgivet i 1936, fandtes der intet Afsnit om Modellflyvning, og da FLYV derfor i Sommeren 1938 opfordrede os til at skrive herom, gik vi i Gang med Arbejdet.

Da Forfatterne først fra 1934 var rigtig med i Modellflyvningen, har vi maattet skaffet os Oplysninger fra for den Tid, dels ved Studier i Biblioteker og dels ved direkte Forespørgsler til Folk, der paa den ene eller den anden Maade har haft med dansk Modellflyvning at gøre. En Efterlysning i »Flyv« gav desværre intet Resultat, og adskillige af vore direkte Henvendelser blev ikke besvarede. Til de, der paa forskellig Vis har hjulpet os med at samle Stof, vil vi gerne bringe vor bedste Tak. Skulde der trods alle Bestræbelser være Fejl eller Mangler, vilde vi være taknemmelige for Underretning derom, for at Artiklen i fuld Udstrækning kan bruges som Kildeskrift.

Det er dog vort Haab, at vi med den Serie Artikler, der hermed paabegyndes, har samlet det væsentligste af, hvad der er sket indenfor Modellflyvningen fra dens første Dage og op til Nutiden, saaledes at de samlede Artikler vil kunne blive et Kildeskrift for denne Del af Dansk Flyvnings Historie.

Johannes Thinesen. Per Weishaupt.

I.

Modellflyvningen i Danmark indtil 1923.

Allerede saa tidligt som i Aaret 1908 opstod der overalt i Udlandet Klubber for Modellflyvning. I Tidsskrifter behandlede man dette Spørgsmaal hyppigt, da det virkede forbavsende at se de Resultater, som man allerede dengang kom til. Denne Interesse i Udlandet naaede ogsaa til Danmark. Man kan saaledes i en Artikel i »Politiken« fra December 1909 læse om en

Under ovenstaaende Fællestitel vil der i de kommende Numre af »Flyv« fremkomme en Serie Artikler om dansk Modellflyvning fra dens første Dage og til Nutiden.

»Udstilling af Aeroplanmodeller i »Det danske Selskabs Skole«. I Artiklen staar der bl. a.:

»Tilslutningen har været betydelig. Ikke mindre end 17 Elever deltog med Modeller, som de selv har fabrikeret, og man finder der imellem alle kendte Typer, baade Bleriot, Wright, Latham, Antoinette og Santos Dumont. Enkelte Elever — der imellem en Søn af en kendt Direktør og Etatsraad — udstiller selvopfundne Modeller. Det interessanteste vilde være at se, om alle disse Miniature-Maskiner virkelig ogsaa kan flyve. I den Henseende vil der under Udstillingen blive afholdt Forsøg. — Udstillingen er i det hele taget et talende Vidnesbyrd om den mægtige Interesse, hvormed den opvoksende Ungdom omfatter alt, der har med Flyvekunsten at gøre.»

Citat fra »Nationaltidende« December 1909:

— — — En Komité paa fire Drengene havde arrangeret Udstillingen, der bestod dels af Billeder, Fotografier og Udsklip af illustrerede Blade — dels af Modeller fremstillede paa Borde eller ophængt under Loftet, alle forfærdigede af Elever i Skolens Gymnasieklasser. For Entréindtægten var der indkøbt Smaapremier, som udsattes dels for de bedst opmaalte og udførte, Originalerne mest lignende. Modeller, dels for de bedste Flyvere. Første Præmie for en smuk udført Model fik Bendt Rom, der udstillede en brilliant gjort »Ellehammer«, anden Præmie, et af Konsul Ludvigsen udsat Sølvbæger, tilfaldt Poul Ernst Jensen for en nydelig »Wright«.

Om Flyvepræmierne startede 6—7 Modeller. Drivkraften var stærke snoede Kautschukbaand, og Opstigningen fandt Sted paa Gulvet i Salens ene Ende. Flere

af Modelerne fløj forbløffende godt, enkelte af dem drev det endog til at hæve sig 2—3 Meter til Vejrs. Første Præmie tilfaldt Grut for en Flyver efter Amerikaneren Curtis' System, anden Præmie, et af Udstillingens Dommer, Premierløjtnant Ullidtz udsat større Værk om Flyvemaskiner, tilkendtes den 12-aarige Johan Nielsen for en aldeles nydelig af Aluminium fremstillet Lathammodel. Begge disse Maskiner fløj upaaklageligt. Bedre endnu fløj dog en lille original Model, der skyldtes Bendt Roms Opfindsomhed; da Maskinen imidlertid ikke vilde være anvendelig i Praksis, blev den ikke præmieret.

Dette viser, at man dengang fortrinsvis byggede det, man nu kalder Skalamodeller. Ved at bygge en Model, der først og fremmest skulde flyve, frem for at ligne, har Bendt Rom vist sig som en Foregangsmand for den Karakter, Modellflyvningen har i Dag. — Forøvrigt bragte Bendt Rom for et Par Aar siden Odense Model-Flyveklub det Offer at skænke sin Første-Præmie som Vandrepokal for den bedst udførte Model i O. M.-F.

Et Aar efter afholdtes en Opvisning i Industriforeningens Foredragsaal. »Politiken« skriver i Julen 1910:

»De tre unge Mennesker — Hr. Rom og de to Brødre Axelholm — der igaar havde foranstaltet en Opvisning af Flyvemodeller i Industriforeningen, kan idag med Tilfredshed se tilbage paa Dagens Forløb og Resultat. Man maa ogsaa indrømme, at de havde lagt alt tilrette med megen praktisk Sans. Desværre var en Del af de anmeldte Modeller udeblevne. Der indtraf dog en halv Snes Stykker, der gav god Ide om de forskellige Konstruktioner, og af hvilke de fleste lagde tilfredsstillende Flyveegenskaber for Dagen. Fra Kl. 1 af susede de gennem Salen, og selvfølgelig undgik de ikke at lide forskelligt Havari i Dagens Løb, dog ikke værre, end at de i en Fart kunde repareres og genoptage Kampen. En Mængde Tilskuere, hovedsagelig unge Mennesker i 14—17 Aars Alderen var strømmet til, ogsaa nogle ældre Medborgere, som deres Souner og Døtre havde slæbt med. Og det var en stor Fornøjelse at se, med hvilken Interesse og med hvilken Forstaaelse og Sagskundskab, alle de Unge fulgte hver Maskine og bedømte dens Kvalifikationer. En Opvisning som den igaar giver En det bedste Indtryk af, med hvor lidenskabelig en Varme den opvoksende Ungdom omfatter alt, der angaar Flyvesport, og hvorledes den indtil de mindste Enkeltheder studerer alle de tekniske Enkeltheder.«

Man ser, at hverken Modellflyvere, Tilskuere eller Journalister har forandret sig ret meget siden.

Et Eksempel paa Datidens Præstationer giver Maleren Ove Kunert:

»Den, jeg byggede, var en Endækker paa ca. 1 Meter i Bredden; den blev drevet ved svære Elaster; den kunde flyve ca. 25—30 Meter i en Meters Højde fra Jorden.«

Udstillingen paa Fregatten »Jylland«.

I 1910 (15. Juni—15. Juli) afholdt Det danske aeronautiske Selskab en aeronautisk Udstilling paa Fregatten »Jylland«. Den bestod ikke alene af Modeller af



Bendt Roms Flyvemodel 1909—10. Største Flyvedistance med Start fra Jorden: 17 m. Udstillet og fløjet ved den første Modeludstilling i Danmark i »Det danske Selskabs Skole« i København.

Glideflyvere, men ogsaa af Modeller af Motorflyvemaskiner, Balloner, styrbare Luftskebe, Drager, aeronautiske Instrumenter m. m. Bl. a. udstillede Dir. Ellehammer, Grev Moltke, Gerichts-Assessor Sticker, Berlin o. a. Det var jo i Flyvningens første Dage, saa for det store Publikum var disse Udstillingsgenstande forholdsvis ukendte.

Aviatisk Forening og Modelflyvningen.

Den i 1911 stiftede »Aviatisk Forening« udsendte et Medlemsblad, »Aviatik«, som jævnlig behandlede Modelflyvningen i Ar-

tikler, og som arrangerede Konkurrencer paa Kløvermarken. Den 12.—14. Maj 1911 afholdt denne Forening en Modeludstilling i Gymnastiksalen, Værnedamsvej 13. Ca. 20 Modeller var udstillet. Dommerne var Dir. Ellehammer, Robert Svendsen, samt Journalisterne Nervø og Dreyer. 1. Præmie (Sølvcigaretetui) vandt E. Thürmer for en Blériot. 2. Præmie (Sølvbæger) vandtes af H. Bahnsen for Udstillingens mest aktuelle Nummer, nemlig en Cozic-Maskine, og endelig vandt E. Krukkenberg den 3. Præmie, en Bog om Aviatik, for en Blériot.

anvendt 100 m Snor. Motormodeller skal jordstartes.

Med et Deltagerantal paa 75 Modelflyvere med ca. 150 Modeller vil Stævnet blive det største af sin Art, der endnu er blevet afholdt i Hovedstaden.

DE ENDELIGE RESULTATER AF KLUBKONKURRENCEN.

Odense Model-Flyveklub kontra The Junior Birden of Australia.

SOM omtalt havde Odense Model-Flyveklub arrangeret en Australienskonkurrence for sine Medlemmer d. 14. Maj

Først den 7. Juni indløb Luftpost-Svaret fra Australien, hvorefter den endelige Placering kunde udregnes. I Klassen for Svævemodeller sejrede Danskerne overlegent, idet vi som bekendt er langt fremme paa dette Omraade her i Landet. I Motormodel-Klassen laa Odense-anerne derimod paa Andenpladsen, men dog ikke saa uddistanceret som Australiernes Svævemodeller. Skønt Danskerne ikke har været med i Klasserne for Motormodeller, er der nu en tydelig Fremgang at spore her.

Brisbane-Klubbens Sekretær fortæller i et kammeratligt Brev om Forløbet af den australske Del af Konkurrencen. Dansk Kirke i Udlandets Udsending til Australien, Pastor Ligaard, overværede Flyvningerne der og attesterede Resultaternes Rigtighed inden Afsendelsen til Odense.

O'Gormans Wakefield-Model naaede kun een Flyvning, men den var ogsaa paa 7 Min. 45 Sek. Modellen fløj nemlig væk og blev først fundet efter Konkurrencens Afslutning. Resultaterne, udregnet for hver Mand som Gennemsnit af 3 Flyvninger, hvad enten der er udført 1, 2 eller 3 Flyvninger, var:

1. Svævemodeller:

- Nr. 1: Svend Skovlund, O. M.-F., 3 Min. 01,3 Sek.
- Nr. 2: H. Koopmanns, O. M. F., 1,20,9
- Nr. 3: Richard M. Jensen, O.M.-F., 1,06,2
- Nr. 4: Jørgen Nissen, O.M.-F., 1,06,2
- Nr. 5: Jørgen Nissen, O.M.-F., 35,5
- Nr. 6: P. Weishaupt, O.M.-F., 18,7
- Nr. 7: B. Thøgersen, O.M.-F., 13,9
- Nr. 8: C. F. Townsend, JBA, 11,0
- Nr. 9: H. Cox, JBA, — — —

2. Motormodeller:

- Nr. 1: C. O'Gormann, J.B.A., 2 Min. 35,0 Sek.
- Nr. 2: F. Wakefield, J.B.A., 1,15,1
- Nr. 3: Johs. Thinesen, O.M.-F., 55,6
- Nr. 4: A. Turton, J.B.A., 46,7
- Nr. 5: K. Bridge, J.B.A., 41,1
- Nr. 6: H. Cox, J.B.A., 41,0
- Nr. 7: P. Weishaupt, O.M.-F., 37,4
- Nr. 8: Hans Jacobsen, O.M.-F., 30,8
- Nr. 9: V. Ryan, J.B.A., 22,3.

Dansk Modelflyver Forbund

Meddelelse fra

DANSK MODELFLYVER FORBUNDS Danmarksrekordprotokolfører.

EFTER foretagne Undersøgelser har Forbundet annulleret Haandstartsdistancerekorden i Klasse 4 (407 m, sat 7. April 1939). »Cirrus«s Anmodning om en Undersøgelse og de to Kontrollanters Tilbagekalden af Underskrifterne førte til, at Rekordindehaveren anmodede om Annullering, hvilket Forbundet undtagelsesvis er gaaet med til.

Kontrollanterne har faaet en Advarsel, hvori det fremhæves, at det er Kontrollanternes Pligt, at forvise sig om, at de har maalt rigtigt, at kontrollere Maalsnørens Længde, at kontrollere Modellens Data, samt at underskrive Rekordanmodningen efter at have læst denne grundigt igennem.

Der kan forekomme Fejl, hvis ikke Kontrollanterne fuldtud opfylder deres Pligter. For at man kan være sikker paa Rekordernes Paalidelighed maa derfor saavel Kontrollanter som Rekordindehaveren og de respektive Klubber være sig deres Ansvar bevidst.

Rekorden (4b) er altsaa i Øjeblikket 275 m. For ikke at forfordele nogen, kan ny Rekord først anerkendes, naar den sættes, efter at dette den 5. August offentliggøres i »Flyv«.

Odense, 5. Juli 1939.

Per Weishaupt.

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING I »AIR-SPEED«.

AIR-SPEED afholdt ekstraordinær Generalforsamling 17. Juni paa Grund af Formanden, Jørgen Lindgrens Bortrejse.

Efter Dirigentvalget aflagde Formanden Beretning, hvori han bl. a. takkede sine Kammerater for den Tillid, de havde vist ham fra Klubbens første Dag. Derefter oplæste Kassereren Regnskabet, som godkendtes.

Punkt 4 paa Dagsordenen var Revision af Lovene, og der blev ogsaa vedtaget nogle nye Paragraffer.

Under »Eventuelt« blev bl. a. drøftet Klubbens Stilling til Samarbejde med den nye Aarhusklub »Vingerne«. Endelig drøftedes nogle Lokale- og Propagandasørgsmaal.

Den nye Bestyrelse bestaar af:

Formand: B. Danielsen, Frodesvej 40, Aabyhøj.

Flyveleder og Næstformand: J. Madsen, Vinkelvej 9, Gl. Aaby.

Kasserer: H. Sørensen og Sekretær: E. Worsøe, begge Aabyhøj.

DE FEM FØRSTE DANSKE ELITE-FLYVERE:

REKORDPROTOKOLFØREREN har nu anerkendt fem Eliteflyvere. De er:

Nr. M. 1: C. E. Høyer, »Condor«, Helsingør. Model: C. E. H. 1 (Klasse 4).

Præstationer: 1 Min. 52,8 Sek.; 1 Min. 30,4 Sek.; 1 Min 35 8 sek.

Nr. M. 2: Niels Hassing, »Cirrus«, Holte. Model: Selvk. (Klasse 9).

Præstationer: 1 Min. 37,0 Sek.; 1 Min. 31,0 Sek.; 1 Min. 42,0 Sek.

Nr. M. 3: Paul Kuniss, »Cirrus«, Holte. Model: PK-10 (Klasse 4).

Præstationer: 2 Min. 4,2 Sek.; 1 Min. 47,0 Sek.; 1 Min. 57,2 Sek.

Nr. S. 1: Rich. Jensen, OM-F, Odense. Model: RJ-5 (Klasse 12).

Præstationer: 4 Min. 09,1 Sek.; 4 Min. 01,0 Sek.; 4 Min 01,0 Sek. Længde af Højstartsnor: 100 m, 200 m og 200 m.

Nr. S. 2: Henrik Tetens, Globus, Hellerup. Model: FJ-6 (Klasse 12).

Præstationer: 9 Min. 58,0 Sek.; 4 Min. 5,-4 Sek.; 9 Min. 13,9 Sek.

Højstartssnørens Længde: 180 m.

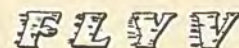
Forbundet har skænket Høyer og Rich. Jensen hver et Guldeblem som de første for Motormodeller og Svævemodeller. Guldeblembet faas iøvrigt nu hos Kassereren, Hr. Johan Støckel, Hambroes Allé 21, Hellerup, mod Aflevering af Solv-blembet samt Betaling af Kr. 3.50. Eliteflyverattesten vedlægges.

KONKURRENCE MELLEM DE KØBENHAVNSKE MODELFLYVEKLUBBER.

I Juni Maaned indbød Valby Modelflyveklub de 9 københavnske Modelflyveklubber til et Møde.

Paa dette Møde foreslog Klubbens Formand, Jørgen P. Frederiksen, at man skulde afholde en Klubmatch, hvilket der var absolut Stemning for. Stævnet blev fastsat til Søndag d. 20. August paa Terrænet ved Værlose.

Der bliver konkurreret i 5 Klasser, og MFs Regler vil naturligvis være gældende. Til Højstart af Svævemodeller vil der blive



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.

Danmarks første Eliteflyver med Motormodel og Svævemodel

SPØRGSMAALET, der blev stillet i FLYV Nr. 5, om hvem, der skulde blive Danmarks 1. Eliteflyver, kan allerede i dette Nr. besvares.

I Taage foretog C. E. Høyer, »Condor«, med sin Selvkonstruktion, en Motormodel, mindst 8 Flyvninger paa over 1½ Min. d. 31. Maj. Elitemodellen er Høyers første Selvkonstruktion, der allerede viste Evner paa de første Flyvninger, idet den satte 2 Danmarksrekorder. Han bygger efter Formanden for »Condor«s Udsagn meget fint og er meget energisk. Han er saaledes nu gaaet i Gang med en Wakefield-Model af egen Konstruktion.

De 3 Flyvninger, der hver mindst skal være paa 4 Min., med Svævemodel, der kræves for at blive Eliteflyver, var efter manges Mening en altfor vanskelig Op-gave. Ikke desto mindre har Odense Model-Flyveklubs Sekretær, Rich. Jensen, opnaaet ca. 4 Min. 1 Sek. ved 3 paa hinanden følgende Flyvninger med sin Selvkonstruktion R.J.5, der har internationall Kromptværsnit. Richard Jensen var sammen med Jørgen Nissen paa Marslev Flyve-

plads d. 11. Juni for at foretage de 10 Højstarter, Aspiranter til King Peter's Cup skal foretage. Paa den sidste af 10. af disse kom R.J.5 i termisk Opvind, skønt det var fuldstændigt overskyet, og den holdt sig oppe godt 4 Min. Rich. Jensen var klar over, at han havde Chancer for at blive Eliteflyver og foretog derefter 2 Højstarter med 200 m Snor, der begge ejendommeligt nok gav et Resultat ved 4 Min. 1 Sek.

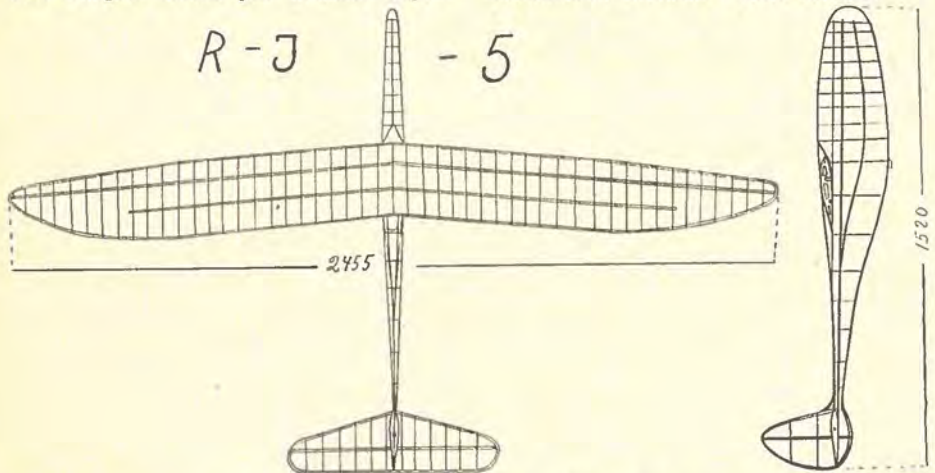
Ved Mødet i Odense Model-Flyveklub d. 14. Juni overrakte Æresmedlemmet Johs. Thinesen Rich. Jensen en Sølv-pokal med Inskription til Minde om Begivenheden fra Klubben. Samtidig fik Nissen overrakt en Sølvpokal for den 1. Flyvning over 1 km i O.M.-F. (25.—3.—1939).

Richard Jensen har haft en fin Karriere som Modelflyver, idet han først i Sept. 1938 kom i Klubben og byggede derefter sin første Model, en Baby. R.J.5 er hans 12. Model.

Baade Høyer og Richard Jensen vil faa Forbundets Emblem i Guld foræret.



Richard M. Jensen, Danmarks 1. Eliteflyver med Svævemodel, med sin R. J. 5.



Tegning af Richard Jensen's Model R. J. 5.

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING I GLOBUS AERO KLUB.

MANDAG den 3. Juli afholdt Globus Aero Klub en ekstraordinær Generalforsamling, indkaldt af Bestyrelsen. Formanden, Hr. Bent Ziegler, talte om Klubbens økonomiske Stilling og forelagde et Forslag fra Bestyrelsen om fra 1. Jan. 1940 at gaa over til at betale Kontingentet een Gang aarligt. Det vedtoges.

Kassereren foreslog, at Aarsbetalingen skulde begynde allerede 1. Aug., saa Klubben kunde komme over sine Vanskeligheder med det samme. Ogsaa dette Forslag vedtoges. Endvidere undergik Hovedlovene et Par Ændringer, og nye Forslag blev gennemgaaet.



SV-HI
Spændv. 148 cm.
Tegning 2,00
Byggesæt 4,85
+ Porto

9 anerkendte Danmarksrekorder, med Flyvninger over 17 Minutter og 9 Kilometer, er opnaaet af denne berømte Model. Kan bygges uden forud gaaende Kendskab.

Dansk Modelflyveindustri - Skjern
(Katalog gratis)



Over 200 forskellige Tegninger.
Alle Materialer og Byggesæt.
Stort illustreret Katalog mod 50 Øre i Frimærker.

NYHEDER:
Balsahjul.
Balsa-Ballonhjul.
22 gr. Diplompapir.
Rødt og blaat 30 gr. Diplompapir.

FRITIDS-SPORTEN, GOTHERSGADE 151, KBH.

»Danish Air Pilot«

En uundværlig Haandbog for Flyvere.

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab's Bog om Danske Flyvepladser og Flyvning over Dansk Omraade er nu udkommet. Arbejdet har staaet paa længe, men til Gengæld er ogsaa de seneste Oplysninger medtaget.

Udvalget, der har haft Arbejdet med Bogens Udarbejdelse, har bestaaet af Kaptajnlojtnant E. Rasmussen, Ingeniør L. Prytz og Kaptajnlojtnant S. A. Dalbro, og disse Navne skulde borge for konkrete og positive Oplysninger.

Bogen er skrevet paa Engelsk, idet den er tænkt som et Led i Propagandaen for at gøre Flyvning i Danmark lettere og mere tillokkende for Udlandets Sports- og Turistflyvere. Men de fleste Danske Sportsflyvere vil med største Lethed forstaa den og vil have overordentlig Fordel og Fornøjelse af den.

Bogen begynder med et kort Afsnit med almindelige Oplysninger for Turister i Danmark. Dernæst følger et Afsnit med Oplysninger om al Flyvevirksomhed i Danmark samt de vigtigste Bestemmelser og Regler samt Betingelser for Flyvning i Danmark og over Dansk Omraade.

Resten af Bogen bestaar af en grundig Beskrivelse med talrige Kort og Planer og mange udmærkede Oplysninger om offentlige Lufthavne og private Landingspladser her i Landet — man maa haabe, at dette Afsnit maa blive fordoblet, naar næste Udgave af Bogen skal udsendes.

Bogen er udført i et passende Lommeformat. Den er trykt med let læselige Typer paa stærkt og godt Papir og er indbundet i lyseblaat Shirting med et Danmarks-kort paa Forsiden. Den fremtræder overordentlig nydeligt og tillokkende — og saa koster den kun 2 Kr. Da Oplaget ikke er ret stort, bør man sikre sig et Eksempel i Tide ved Indsendelse af 2 Kr. til Aeronautisk Selskab's Kontor i »Dagmarhus«, København V.

NYT OM REKORDERNE

MEDENS det i sidste Maaned næsten udelukkende var Svævemodeller, der satte Rekorder, er det nu omvendt — kun en enkelt Svævemodel har rørt paa sig.

Klasse 4: Samtidig med at tage Eliteflyverprøven satte C. E. Høyer fra »Condor« sin Haandstartsrekord op til 1 Min. 52,8 Sek. den 30. Maj. Men den 18. Juni maatte han selv som Kontrollant anerkende sin tidligere Klubkammerat, Paul Kuniss', Flyvning paa ikke mindre end 3 Min. 02,2 Sek. — den hidtil bedste Tid med en Gummimotormodel her i Landet. Kuniss, der nu er Medlem af »Cirrus«, fløj en Selvkonstruktion, PK-10, paa 93 cm Spv. og 145 g Vægt. Propellen var 38 cm i Diameter og havde en Stigning paa 45 cm.

Niels Hassing, Eliteflyver fra »Cirrus«, tog Hastighedsrekorden fra Per Weishaupts RX-1 (5,29 m/Sek.) med sin »Kungsörn«, der den 16. Juni fløj med en Hastighed af 10,00 m/Sek.

Klasse 5: Den 4. Juli tog Eliteflyveren Richard Jensen, OM-F, Haandstartsrekorden fra Per Weishaupt, idet hans selvkonstruerede Stokmodel, RJ-6, fløj 50,4 Sek. (Gl. Rek. 43,7). Denne Stokmodel er 102 cm i Spv., vejer med et Planareal af 12,3 Kvdm. 158 Gram, og har en Propel paa 33 cm Diam. og 47 cm Stigning. Stokken er lamelleret, og til Planprofil er benyttet et moderne amerikansk Profil.

Klasse 7: Efter at have konstateret, at hans ombyggede »Gorilla« ikke fløj godt med bærende Haleplan, fik Per Weishaupt, OM-F, det Indfald at forsøge den — som Ente. I Løbet af en Time blev den ombygget med et gammelt RX-1 Plan som Forplan, og i Løbet af de sidste Uger har den hæret i Klasse 7:

Jordstart Varighed: 26,2 Sek. den 24. Juni, forbedret til 30,4 den 4. Juli.
Ingen gammel Rekord.

Jordstart Distance: 19.6: 71 m, 24.6: 150 m, 4.7: 165 m. Gl. Rek.: 29 m, tilhørende Sven Hansen, Roskilde, med en haleløs Model.

Haandstart Varighed: 21.—6.: 16,1 Sek., 24.—6.: 18,1 Sek. og 4.—7.: 31,5 Sek.
Ingen gammel Rekord.

Haandstart Distance: 24.—6.: 175 m, 4.—

7.: 245 m. Gl. Rek.: 85 m, tilhørte Per Weishaupt med Jo 80.

Hastighed: 21.—6.: 4,63 m/Sek., 24.—6.: 8,43 m/Sek., ingen gl. Rekord.

Per W—48, »Gorill-and«, har et samlet Planareal paa 31 Kvdm og vejer 390 g. Gummimotoren paa 115 Gram trækker en Propel paa 42 cm Diam. og 45 cm Stign.

Klasse 9: Før han tog til Konkurrencen i Sverige, tog Niels Hassing, »Cirrus«, Haandstartsrekorden i Wakefieldklassen fra Christiansen, Condor. Hans Model fløj under Eliteflyverprøven 1 Min. 42,0 Sek. Den er 121 cm i Spændvidde og vejer 260 g. Gummitværsnittet er 95 Kvcm og Propeldiameteren 48 cm. Den 14. Juni satte han med samme Model en Haandstartsdistancerekord paa 345 m.

Klasse 15: Tandemspecialisten Richard Jensen, OM-F, har forbedret sine Højstartspræstationer til 38,0 Sek. og 315 m (Gl. Rek.: 24,0 og 130 m).

OM-F har forbedret sin Stilling og har nu 26 Rekorder (af 71), Cirrus har taget Andenpladsen fra Hawk med 13 mod Hawks 9 Rekorder, og F. II har bevaret sin 4. Plads med 8 Rekorder. Per Weishaupt har 16 Rekorder, Richard Jensen truer Schröder, idet de begge har 9, M. Friis har 7, og endelig arbejder Hassing sig frem — han har nu 6. Det bliver spændende at se, hvordan Stillingen er til Generalforsamlingen.

Felgiebel:

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

(Se Anmeldelsen i FLYV Nr. 4)

Pris Kr. 550

Kan bestilles paa FLYV's Kontor: Vesterbrogade 60, København V.

Bestillingsseddel

Undertegnede bestiller herved:

- _____ Komplet Byggesæt **III FLYV 1** Kr. 2.00
- _____ Færdigbygget Model **FLYV 1** Kr. 4.50
- _____ Komplet Byggesæt **III FLYV 2** Kr. 3.00
- _____ Færdigbygget Model **FLYV 2** Kr. 5.50

Det ikke ønskede overstreges.

Navn _____

Adresse _____

»FLYV 1«

Spændvidde..... 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planlisterne bøjede i V-Form

»FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
Byggesæt incl. Tegning.. Kr. 3.00
Færdig Model Kr. 5.50

»FLYV 2« er ligesaa let at bygge som »FLYV 1« og meget let at sætte op i Højstart. — Sæt Danmarksrekord med »FLYV 2«. Den er i Klasse IX. Man forbavses over, hvor elegant »FLYV 2« flyver, og hvor nem den er at have med at gøre.

»SUPER W 12«

Spændvidde..... 97 cm
Planbelastning..... ca. 15 g/dm²

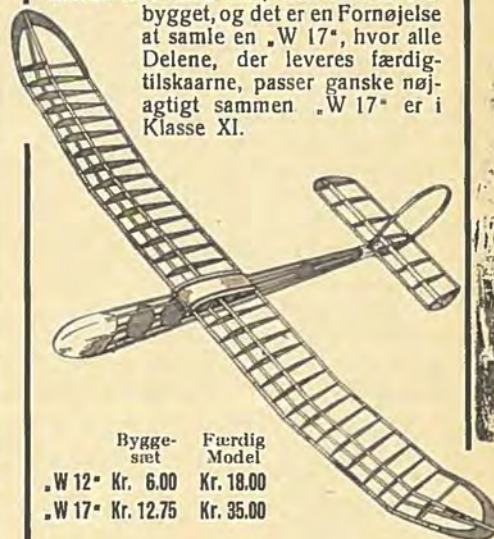
»SUPER W 12« er en Model i Klasse X. Byggesættet indeholder foruden Tegning i fuld Størr. en detaljeret Byggeanvisning og en Flyveinstruktion beregnet paa Begyndere.

»W 17«

klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
Planbelastning..... ca. 18 g/dm²

Den fulde Glæde af Flyvning med en Model faar man kun, naar den er velbygget, og det er en Fornøjelse at samle en »W 17«, hvor alle Delene, der leveres færdigt tilskaarne, passer ganske nøjagtigt sammen. »W 17« er i Klasse XI.



Byggesæt	Færdig Model
»W 12« Kr. 6.00	Kr. 18.00
»W 17« Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres kompl. med overskuelig Tegn., udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næseklodser, Lister o.l. er færdigt tilskaarne. Værktøj ikke nødvendigt.

Forlang Prislister over »W« Materialer hos Deres Forhandler.

W-Modellerne, FLYV 1 og FLYV 2 faas hos de fleste Sports- og Legetøjsforr. samt Bog- og Papirhandler.

En Gros: Erik Willumsen
5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

STØRRE STATSSTØTTE TIL ENGELSK LUFTRAFIK.

EN Kommission, som Regeringen har nedsat, vil anbefale, at Tilskuddet til Imperial Airways og British Airways skal forhøjes fra 3 Mill. £ til 4 Mill. £, samtidig med at der stilles indtil 10 Mill. £ til Raadighed for et Laanefond til Anvendelse til Rulerens og Materiellets Forbedring og videre Udbygning.

*

KABINE-OPVARMNING.

MODERNE Trafikflyvemaskiner har i flere Aar været udstyret med et Centralvarme-System, der kunde vedligeholde en Temperatur i Kabinen paa 20 Gr. Celsius, selv om Termometret udenfor viste adskillige Grader

NYT FRA ALLE LANDE

under Nul. Systemet var imidlertid afhængig af Motorens Udblæsning, og var derfor ikke særlig virksomt, naar Motorerne ikke var i Gang. For at faa Varme i Kabinen under alle Forhold har A. B. Aerotransport derfor konstrueret en elektrisk Varmeovn, der anbringes i Kabinen, saalænge Maskinen holdes paa Jorden.

*

TYSKE SKOLEMASKINER TIL UNGARN

DET tyske Firma Bücker-Flugzeugwerke har solgt 34 Bücker-»Jungmann« Skolemaskiner til Un-

garn. Ungarnske Aeroklubber skal have de 24 og Luftvaabnet de 10. Alle Maskinerne flyves dertil. Typen er udstyret med 100 HK Hirt Motor.

*

VERDENS STØRSTE FLYVEMOTOR.



I sidste Nr. af »FLYV« bragte vi en Omtale af Verdens største Flyvemotor, som fremstilles af Curtiss Wright Corporation i Amerika.

Vi bringer ovenstaaende en Gengivelse af Curtiss Wright Duplex-Cyclone luftkølet, stjerneformet Motor paa 2000 HK med 18 Cylindre i to Rækker.

*

UDENBORDS MOTORER TIL SVÆVEPLANER.

DEN kendte tyske Svæveflyver, PETER RIEDEL, har eksperimenteret med at anvende en 18 HK. Motor, der vejer 27 kg, som Starthjælp til et Svæveplan. Ved det første Forsøg kom han i Luften efter en Start paa 100 m, og næste Gang efter en Start paa 70 m, hvorefter han afbrød Tændingen til Motoren og paabegyndte en Svæveflyvning, hvorunder han naaede 800 m.

(The Inlava world).

EN LUFTFLAADE TIL ANKERS



(Sydney Morning Herald)

Tre af Imperial Airways Luftkæmpere til Ankens paa Reden ved Sydney i Australien.

FORINDEN Flyvebaaden »Champion« blev sat ind paa Imperial Airways' New York—Bermuda Rute, blev den prøvet paa Selskabets Empire-Rute over Ægypten og Indien til Australien.

Paa ovenstaaende Billede ses den sammen med sine Søsterflyvebaade »Calyppo« og »Coolangatta« paa Sydney's Red i Australien.

»Calyppo« er en Standard Flyvebaad, der allerede har fløjet over ½ Million Kilometer paa Empire-Ruterne. »Coolangatta« er et nyere Luftfartøj af samme Type, specielt bygget til Australien-Ruten. »Champion« ligner de to andre, men den er stærkere bygget for at kunne medføre en større Last.

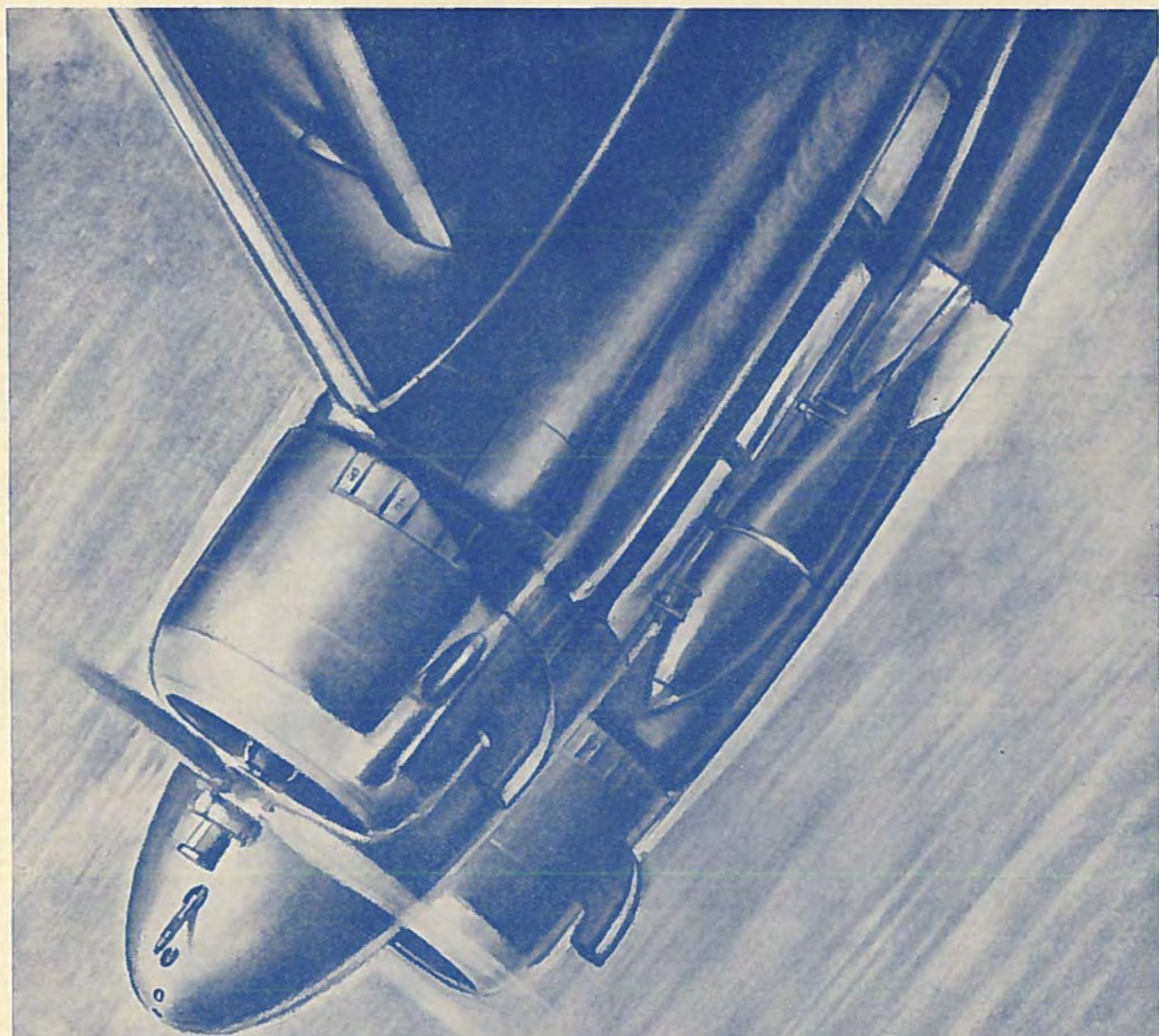
SEEFABRIKSKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrin • Väikänd kvalit  • M rke: SEEFAB.

Representanter: V. LÖWENER - KØBENHAVN V.

Vesterbrogade 9 B
Telefon: C. 78 85



FOKKER G.I
BRISTOL "MERCURY" ELLER "PERSEUS"

FOMBERG



Bristol **BLenheim**

"Bristol" Blenheim, der er en meget hurtig Bombemaskine med stor Kampkraft, og den medfører en Besætning paa 3 Mand; det er den hurtigste Bombeflyvemaskine, der anvendes i Verden. Det er et Helmetal, lavvinget, fritbærende Monoplan med indtrækkeligt Understel; det er udstyret med afballancerede Klapper, Bagkantsklapper og Propeller med stilbare Blade. Blenheim har indbygget to "Bristol" Mercury Motorer hver paa 840 HK, hvis Motorskærme er forsynet med stilbare Køleklapper. Blenheim, som er glimrende egnet til mange forskellige Formaal, er blevet leveret i meget store Antal til det engelske Royal Air Force og mange fremmede Regeringer.

● *En bemærkelsesværdig "BRISTOL" HELMETAL FLYVEMASKINE med STOR YDEEVNE*

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, 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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

21-5 SEP 1939

FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Aaben Rhön-Adler efter Gummitovst

Nr. 9
1939 - 12. Aarg.

CIVILFLYVNINGEN I ENGLAND
Modelflyvernes Deltagelse i »King Peter II Cup« i England
Svæveflyvernes Afslutning i Lønstrup-Lejren

35 ØF
28 SI

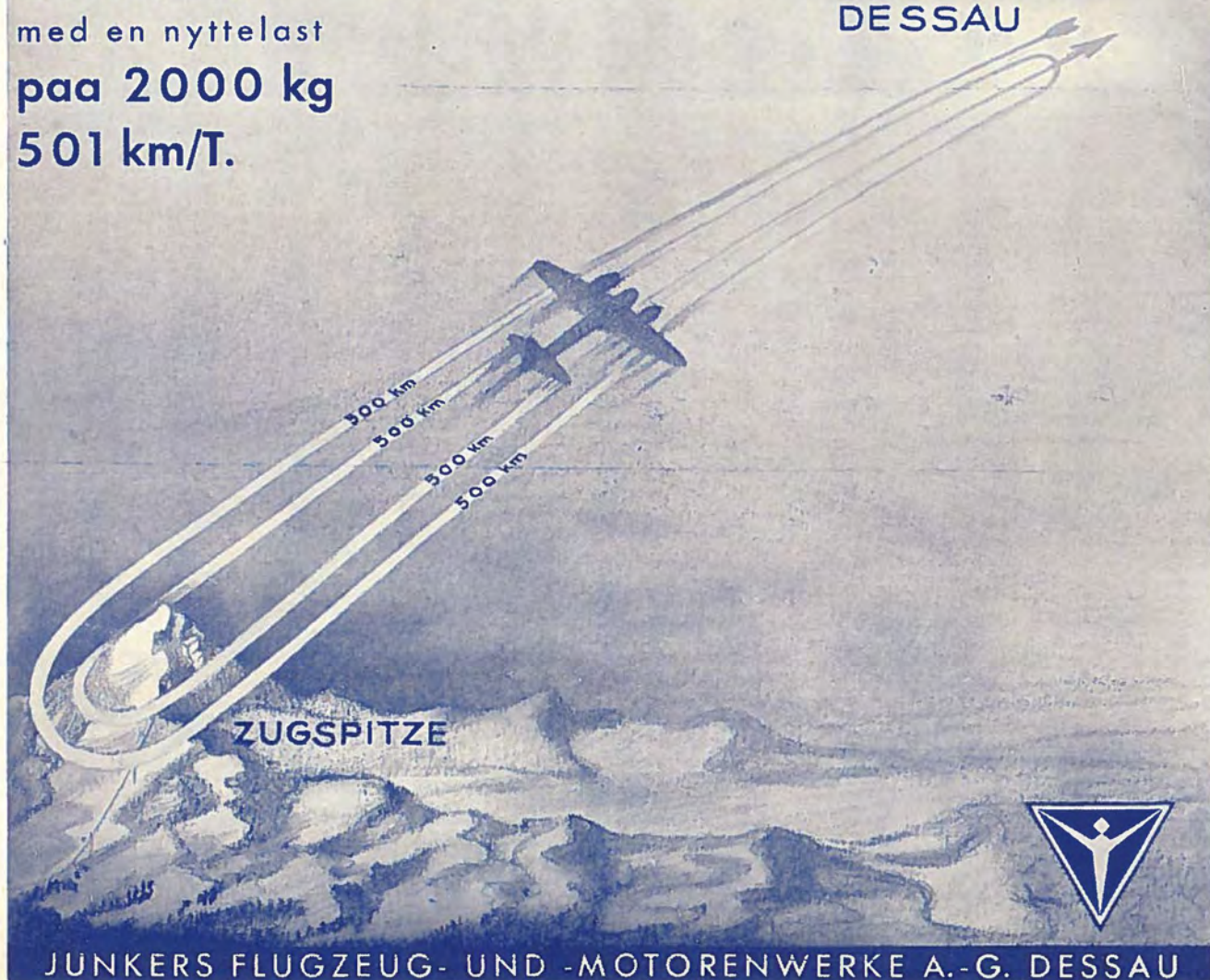
INTERNATIONAL REKORD!

DET GODE ARBEJDES TRIUMF!

JUNKERS-Bombemaskine
MED
JUNKERS-JUMO 211
OG
JUNKERS helautomatiske
stilbare propeller

2000 km
med en nyttelast
paa 2000 kg
501 km/T.

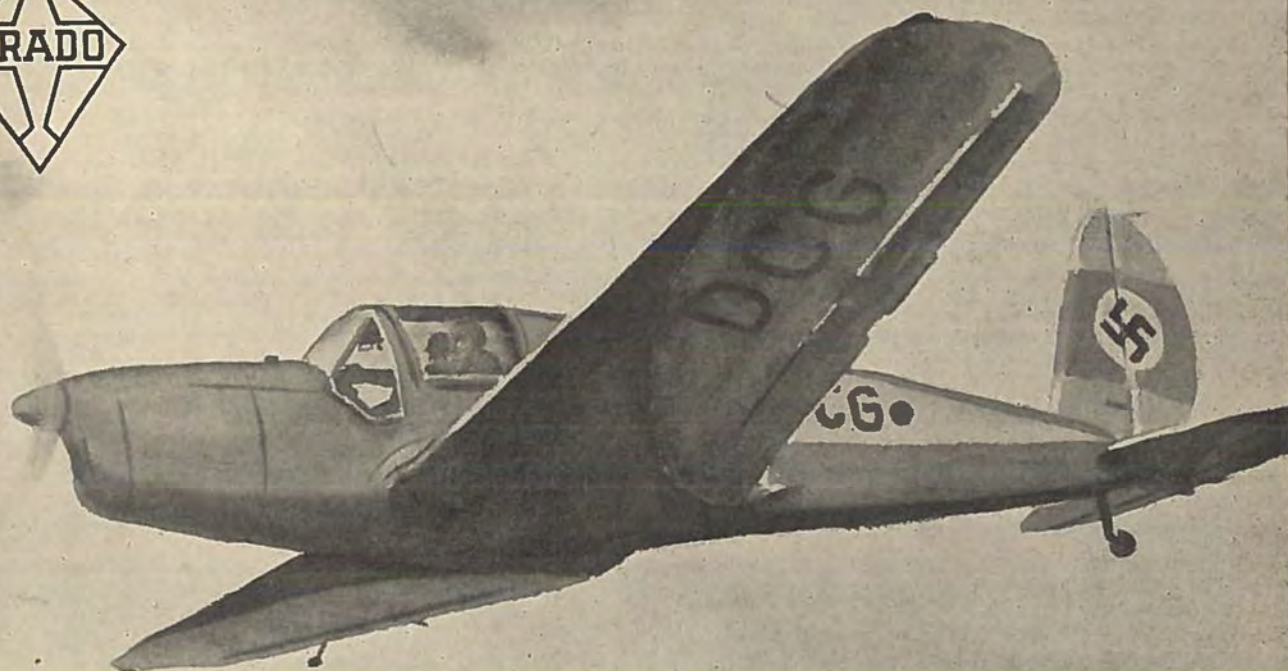
DESSAU



JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

ARADO

FLUGZEUGWERKE G.M.B.H., POTSDAM (TYSKLAND)



AR 79

FOR SAAVEL BEGYNDEREN SOM FOR DEN DER FULDT UD BEHERSKER DEN LETTE FLYVEMASKINE UDFYLDER ARADO AR 79 - EN ENESTAAENDE KONSTRUKTION - ET STORT UDDANNELSESPROGRAM. DENS TYPE SOM LUKKET KABINEFARTØJ MED TO SIDESTILLEDE SAEDER GØR BEGYNDERUNDERVISNINGEN SIKKER, GRUNDIG, KORT OG DERMED BILLIG. SPALTEKLAPPERNE, DETS OPTRAEKKELIGE UNDERSTEL SAMT GENNEMFØRT KUNSTFLYVNINGSDYGTIGHED MULIGGØR, AT UDDANNELSEN GRADVIS STIGER TIL DET FULDKOMNE. - MAXIMUMSHASTIGHED: 230 km.T / LANDINGSHASTIGHED: 68 km.T / AKTIONSRADIUS: OVER 1000 km. STIGETID FOR 1000 m. 3,8 Min. / BRAENDSTOFFØRBRUG VED GENNEMSNITSYDELSE 228 g./HK.T (11 l 100 km) / MOTOR: 105 HK HIRTH HM 504 A 2.

„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**

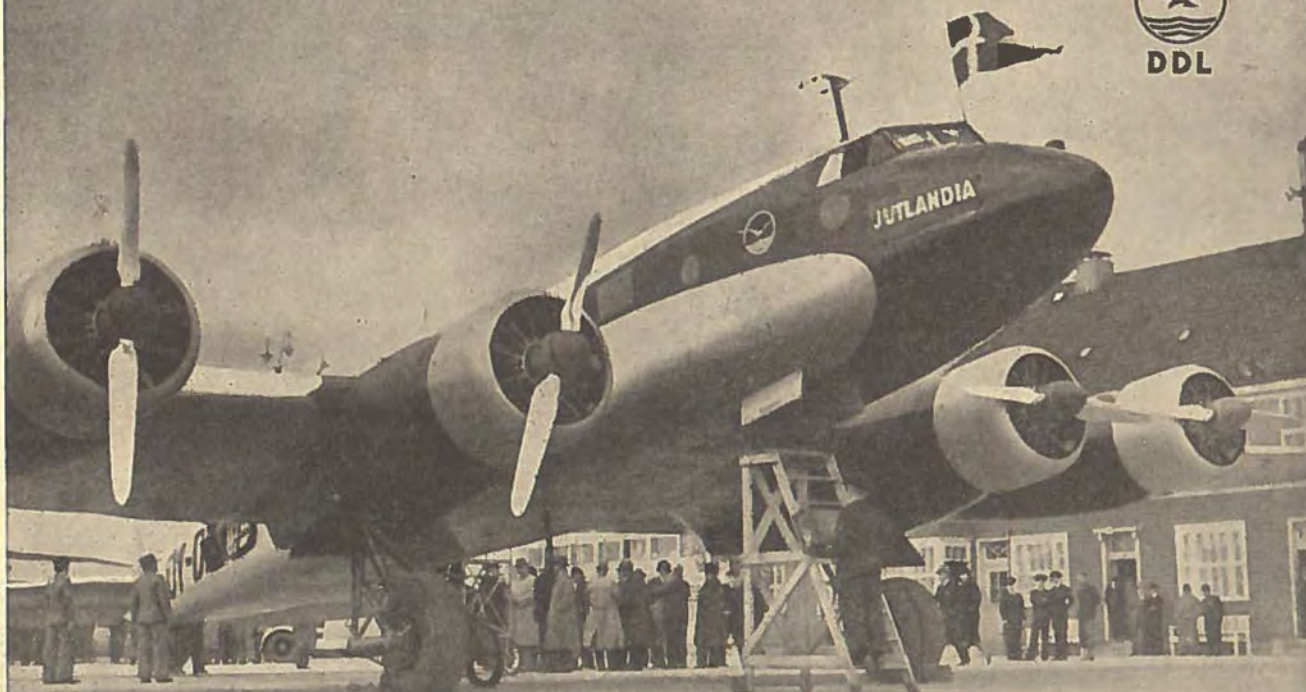
Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENE FABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

Nr. 9

September 1939

12. Aargang

HOLD SPORTSFLYVNINGENS FANE HØJT!

FOR alle, der holder af Sportsflyvning — ikke alene for at komme hurtigt fra Sted til Sted, men væsentligst fordi den er en god og sund Sport — har det været og er en stor Glæde at se den Interesse, som i de seneste Aar er fremelsket og vokset op hos den danske Ungdom saavel for Motor-Sportsflyvning som for Svæveflyvning og Modelflyvning.

Sportsflyvningen er nemlig i dens forskellige Former en Idræt, der ikke alene bringer dens Udøvere store Oplevelser og store Glæder, men den kan, naar den dyrkes rigtigt, være et fortrinligt Middel til Udvikling af Samvittighedsfuldhed, Ansvarsfølelse, Frihed, Mod, Styrke og Snarraadighed; Egenskaber, der holder Ungdommen rank og sund.

For alle, der véd og erkender dette, og som glæder sig derover, men som ogsaa kender de Farer, der kan være forbundet med Flyvning, er det trist at se den Letsindighed og Ansvarsløshed, der allerede nu synes at dukke frem i Sportsflyvernes Rækker og i stigende Grad lægger sin Skygge over den smukke Sportsgren.

Her tænkes naturligvis paa visse triste Flyvebegivenheder, som vi kender allesammen fra Pressen, men ogsaa paa Tildragelser, der mer eller mindre er kendt i Flyvningens Inderkreds. Tildragelser, hvis Virkninger vil brede sig mere og mere, dersom der ikke i Tide dæmmes op for dette Onde.

Medens der blandt de unge Sportsflyvere naturligvis er mange, der fuldtud forstaar Alvoren i Flyvningen

og dyrker denne paa sund og lovlidig Maade, saa maa det desværre siges, at der ogsaa findes enkelte, der i stigende Grad lader haant om de simpleste Flyveregler og som ved Ubetænksomhed eller i Letsindighed udsætter sig selv, Passagerer og Medmennesker paa Jorden for Fare og Gêne.

Den Flyver, der fører et Luftfartøj, maa være klar over, at det er ham og alene ham, der har Ansvaret for Flyvningen, for de Øvelser der foretages, og for at Luftfartslove og Bestemmelser overholdes til Sikkerhed og Beskyttelse for andre Mennesker.

Det hører ingen Steder hjemme at flyve rundt i for lav Højde hen over Strandbredder, Huse, Haver, Anlæg, Golfbaner, Væddeløbsbaner m. v.

For Operationer som Nedkastning af Blomster, Breve eller andre Genstande til Kærester, Familie og Bekendte findes ingen Hjemmel.

Ligeledes er Vinkning fra Flyvemaskiner til Folk paa Jorden en Uskik, der ikke bør finde Sted.

Kunsthøvelser og Manøvrer maa ikke foretages over beboede Steder eller over Omraader, hvor almindelig Færdsel foregaar, og saadanne Øvelser maa slet ikke udføres i lav Højde.

I det hele taget bør enhver Flyvning foretages saaledes, at den almindelige Sikkerhed paa Jorden respekteres, og enhver barnagtig Trang til at »vise sig« bør derfor ogsaa nedkæmpes.

Alle, der driver Sportsflyvning, maa af Hensyn til deres Medmenne-



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB

DANSKE PRIVATFLYVERE

VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden Kildeangivelse er ikke tilladt.

Civilflyvningen gør store Fremskridt i England

DA den kendte Sportsmand Locke King i Aaret 1907 ofrede den nette Sum af £ 150.000 for Opførelsen af den nu verdensberømte Brooklands Væddeløbsbane, syntes Offentligheden ikke at interessere sig særligt derfor. Og Brooklands kommende hæderkronede Traditioner skulde opleve mange og smertefulde Erfaringer, før dens Sukces endelig blev fastslaaet.

Omkring Aaret 1909 fik en lille Gruppe haabefulde Flyvere Lov til at »røre« deres Maskiner paa det kæmpemæssige Terræn, som den cementerede Autobane omgav. Det var lige efter Paulhans Besøg paa Flyvepladsen med sin Farman, med hvilken han satte en Rekord, der for den Tid var forbløffende — han holdt sig i Luften næsten tre Timer!

En Monsieur Bellamy af fransk Oprindelse kom ogsaa til Brooklands med sin Maskine, som blev transporteret dertil paa Taget af en *hansom-cab* —

sker og til de Kammerater og Kolleger, der bestræber sig ærligt for at forblive paa Lovens Grund, afholde sig fra enhver Art af de saakaldte Flyveudskejelser.

Der opstaar naturligvis uheldige Elementer i alle Kredse, men enhver, som holder af Flyvning, og hvis Bestræbelser gaar ud paa at holde Sportsflyvningen oppe i et smukt og rent Plan, bør anse det som sin Pligt at faa saadanne Elementer isoleret og uskadeliggjorte.

Det bør for Sportsflyveklubber, Flyveskoler, Udlejere af Sportsmaskiner m. fl. være en uskreven Lov at holde Flyvningens Standard højt og ikke taale Personer, der ved lovløs Færden i Luften og hasarderede Øvelser virker til at slappe Flyvemoralen i Almindelighed.

Den danske Sportsflyvning og Privatflyvning bør og maa holdes i et højt Plan. Hvis dette ikke sker, vil Flyverne selv have det væsentligste Ansvar herfor.

Og det kan derfor ikke indskræpes kraftigt nok og tit nok: Den udøvende Flyver bør vide, at der hviler et stort Ansvar paa ham, ikke alene overfor ham selv og de Passagerer og det Materiel, der er ham betroet, men ogsaa overfor Flyvningens Sag i Almindelighed.

M. P. E.



Et Hjørne af den kæmpemæssige Brookland Flyveplads. (I Baggrunden skimtes den store cementerede Autobane.)

et af de gammeldags, engelske Køretøjer. Han slog et Telt op paa den grønne Plads og var i ugevis travlt beskæftiget med sin Maskine, om hvilken man ikke ved ret meget udover, at den pralede med en 50 Hestekræfter Panhard Motor og — ikke kunde flyve!

Den uheldige Flyvemaskineopfinder opgav omsider Ævret og forsvandt lige saa mystisk, som han var dukket op paa Brooklands.

Fire Aar tidligere havde Brødrene Wright været paa Vingerne, og man hørte Rygter om velykkede Flyveforsøg paa Kontinentet. Men Flyvemaskinen var stadig jordbunden i England, indtil den daværende Marineingeniør, Mr. A. V. Roe, byggede et Skur ved Væddeløbsbanen og begyndte at eksperimentere med sin diminutive 6 Hestekræfter JAP-Motor. Han blev trukket op i Luften af Racerkørerne, der nærmest havde Medlidenhed med Manden. Og hele Aaret igen hoppede han rundt paa Flyvepladsen i forgæves Forsøg paa at vinde Præmien paa £2.500 for en Flyvning rundt om Væddeløbsbanen. Men i Juni Maaned det følgende Aar lykkedes det ham alligevel tilsidst at formaa sit Triplan med de 6 Hestekræfter at tage af fra Jorden ved egen Kraft — og den første Britisk-byggede Flyvemaskine gik dermed paa Vingerne.

Først mange Aar senere begyndte Offentligheden at nære Interesse for

Flyvningen. Men saa begyndte ogsaa Entusiastene at strømme til Brooklands og byggede det ene Arbejdsskur ved Siden af det andet. Her ikke alene arbejdede de, men spiste og sov der ogsaa mellem deres Maskiner. Ikke saasnart var det lykkedes flere af dem at præstere forbavsende Resultater efter Datidens Begreber, før kommende »Flyvere« strømmede til for at lære af de Store. Bl. a. underviste den berømte Blériot en Tid paa Brooklands, efter sin sensationelle Kanalflyvning.

Nogle Aar før den store Krig tog Interessen for Flyvningen kolossalt Opsving; ogsaa Krigsministeriet og Admiralitetet fulgte med vagtsomme Øjne Udviklingen.

Under Verdenskrigen overtog Krigsministeriet Brooklandsbanen og lavede den om til Fabrik. Mange mente, at dermed var Banen for evigt begravet. Men efter Krigen tog nogle af de gamle Mænd sammen med nye Entusiaster fat igen og gradvis genfødtes Brooklands, der omsider i 1928 første Gang saa Dagens Lys, som den nu berømte »Brooklands School of Flying«.

Om denne, en af Verdens største Flyveskoler, siger bl. a. Generaldirektøren for Storbritanniens Civilflyvning, Lt.-Col. Sir F. C. Sheldrake, C.I.E., O.B.E., A.F.R.Ae.S., at Brooklands altid har været ensbetydende med Fremskridt og er ogsaa i Dag i første Række, hvor det gælder de nyeste Opfindelser, ligesom den er udsty-

ret med up-to-date Materiel. Som en særlig Opmuntring til den flyvelystne Ungdom tilføjer han, at Brooklands Flyveskole og Flyveklub har Traditioner, som den med Rette kan være stolt af at lære Flyvning paa Brooklands er det samme som at studere paa Eton!

For 11 Aar siden, i 1928, blev den nu saa omfangsrige Brooklands Flyveskole aabnet. Man begyndte med to ældre Modeller 80 Hestekræfter Avro-Maskiner med Renault-Motorer. I Dag disponerer man over en hel Flaade af de mest moderne Tiger-Moth Maskiner med Gipsy-Major Motorer, med dobbelt Styring i begge Cockpits og Udstyr for Nat- og Instrumentflyvning.

Prisen for Undervisning pr. Time er £ 2.5.0 (for Udlændinge £ 3.0.0), og for Instrument Flyvning £ 3.0.0 (uanset Nationalitet).

Honoraret for de forskellige Kursus, fra 1ste Klasse til Kursus A og B, varierer fra 70 Guineas til 5 Guineas.

Fra Brooklands er udgaaet mange af Storbritanniens dygtigste Civilflyvere, som i Dag flyver paa Imperiets store Ruter, og sidste Aar var der saa mange Flyveraspiranter, der søgte til Brooklands, at Mr. Ken. H. Waller, Flyveskolens Chefingeniør og berømt for sine mange Rekorder, maatte antage en hel ny Stab af Hjelpeinstruktører for at kunne overkomme Uddannelsen af alle de unge flyvelystne.

Fra den elegante, moderne Klubbygning har man glimrende Overblik over Brooklands store grønne Areal, hvor blaa, gule, graa og søvlglimsende Maskiner ustandseligt lander eller starter. Omkring Flyvepladsen løber som et bredt, graat Cementbaand den kæmpemæssige Automobilvæddeløbsbane, hvor mange Rekorder er blevet slaadet. Ved Eftermiddagstéen kan man her møde mange af Englands berømteste Flyvere, eller man træffer dem ved Bar'en over en Apéritif, hvor de diskuterer Flyvningens Fremskridt og giver Venner gode Raad — for de uddannede Flyvere er Brooklands det samme som St. Andrews i Skotland er for den kræse Golfspiller, sagde Mr. Smallman, Klubbens Sekretær og tidligere Krigsflyver.

* * *

Har man taget sit Certifikat paa Brooklands, behøver man ikke gaa langt for at søge efter en Maskine ogsaa Flyvemaskiner kan købes derude, og Chefen for Salgsdepartementet, Mr. Brembridge, fortalte, at utal-

lige Sportsflyvere havde deres private Hangarer paa det store Terræn. Afgiften for en Hangar er 10 Shilling om Ugen. Desuden findes en saakaldt »Air taxi service«, hvor man kan leje to-sædede Flyvemaskiner formedelst 12d pr. km.

Brooklands staar forøvrigt i et Slags Samarbejde med Kollegiet til Uddannelse af flyvetekniske Ingeniører, ligesom man samarbejder med andre af de største engelske Flyveklubber: South Coast Flying Club, Cinque Ports Flying Club og Northamptonshire Aero Club. Medlemskontingentet er £ 4.4.0. om Aaret for flyvende Medlemmer; for ikke flyvende det halve.

* * *

Men med den hastigt voksende Interesse for Flyvning har det vist sig, at de mange nye Flyveklubber og -Sko-



De 10+1 Bud, der hænger paa Væggen i Brooklands Flyveskole.

ler ikke engang har været nok. Ogsaa mange Drengeskoler har allerede indført »Flyveundervisning«, bl. a. Farm School en Bristol Bulldog-fighter Maskine med en Jupiter VII. F. Motor, og det er vel overflødigt at sige, at Drengene var ellevilde — det var jo noget andet end at skrive Regnestykker paa den sorte Tavle!

Samtidig med den almene Undervisning lærer Drengene Gartneri, Landbrug og forberedes til senere Uddannelse som Mekanikere. Til disse Fag er nu knyttet Undervisningen i de første elementære »Mysterier« af Flyvemaskinen.

Det er ikke Skolens Mening at ville uddanne Flyvere, men derimod blot give dem et solidt Grundlag for senere Uddannelse som Mekanikere eller lette dem Adgangen til Pladser som Læringer paa Flyvemaskinefabriker, der jo i Dag skyder op overalt i Storbritannien som Paddehatter.

Sideordnet med den praktiske Un-

dervisning i Skolens Hangar og om Sommeren paa en stor Græsmark, hvor Flyvemaskinen bliver trukket ud, faar Drengene bibragt teoretisk Viden i Klasseværelset. Studiet er frivilligt, men der er vist ingen moderne Dreng, der skal nødes til at søge denne Undervisning.

Da det er Skolens Formaal at give Drengene et godt Grundlag for deres senere Livsstilling, som Gartner, Landmand, Flyver- eller Finmekaniker, er det vel hævet over enhver Tvivl, at Majoriteten af Drengene, som i de kommende Aar forlader Farm School, er smaa »Flyveraspiranter« — og saa maa Jorden passe sig selv.

Tager man et Kort over Storbritannien i Dag, hvor alle officielt anerkendte Flyveskoler, Flyveklubber og Flyvemaskinefabrikker samt Flyvepladser er angivet, forbavses lagttageren over det kolossale Opsving Civilflyvningen har taget i baade England, Skotland og Irland i de sidste 10 Aar. Enhver By med Respekt for sig selv har en Flyveklub, én eller flere Flyvepladser — og det varer sikkert heller ikke længe, før hver større Skole har sin egen Maskine til Undervisningen i de første Begyndelsesgrunde. Og i England har Ungdommen alle Chancer for at være med. I Løbet af 1938 meldte over 48.000 Drengene i 14—15 Aars Alderen sig til det nyoprettede frivillige Luftværnskorps, og det er mange af disse Drenges største Haab en Gang selv at kunne styre en Maskine ud over de syv Have, paa de lange Ruter, som forbinder Imperiets vidt-forgrenede Besiddelser. E. e.

★

Imperial Airways og Postbefordringen.

IMPERIAL AIRWAYS, der befordrer al den oversøiske Luftpost til og fra England, har fra 10. August d. A. maattet suspendere Bestilling paa Passagerbiller til de oversøiske Lande paa Grund af den meget betydelige Stigning i Postbefordringen, der har fundet Sted i det sidste Aar.

Der befordres i Øjeblikket Post til 48 Lande udenfor Europa, og denne Befordring vil yderligere blive udvidet, naar der i Løbet af 1940 bliver leveret 50 nye Maskiner til Ruterne, som er i Ordre fra U. S. A.



P. 32 er en 3 Motors Bombeflyvemaskine, der i længere Tid har været i Brug i den italienske Hær og bl. a. blev meget benyttet under Krigen i Abessinien, hvor den stadig bruges af de derværende italienske Tropper.



F. N. 305. En-Motors Jagertype, lavvinget Monoplan, den fremstilles enten som eensædet åben Maskine eller tosædet lukket. Motoren er en Alfa Romeo 115-I, seks-cylindret luftkølet paa 200 H.K. Maskinens Nettovægt er 700 kg og der kan transporteres en Nyttelast paa 280 kg. Maximalhastigheden er 310 km/T.



P. 23 R. Denne Maskine har Verdensrekord over 1000 og 2000 km med en Nyttelast paa 5000 kg med 403 km/T.



P. 50 II. Den nyeste Model som fremstilles af Piaggio & Co., en 4-Motors Bombeflyvemaskine.

Italiensk Flyvemaskine-Industri

AKTIESELSKABET PIAGGIO & CO., Genua, begyndte sin Virksomhed paa det aeronautiske Konstruktionsomraade i 1915, idet det byggede et stort Etablissement for Konstruktion af Vand- og Landflyvemaskiner.

Dette Etablissement producerer alt for Land- og Vandflyvning, i Træ, Duraluminium, elektrisk svejset, rustfrit Staal, saaledes at der nu fremstilles kraftige 3- og 4-Motors Flyvemaskiner for Civiltransport og store Bombemaskiner, blandt hvilke der er P 23 R, som fornylig har erobret Verdensrekord for Hastighed over 1000 og 2000 km med en Nyttelast paa 5000 kg med 403 km i Timen.

Denne Fabrik, der disponerer over et Lokale for aerodynamiske Forsøg med Lufttunnel til Afprøvning af Maskinerne og Bassin for Ponton og Baad-Prøver, suppleres af nogle Afdelinger af et andet Etablissement, der udfører Armering og forskellige rustfri Staaldele.

2 andre Etablissements, der supplerer hinanden, konstruerer Motorer og stilbare Propeller. Det vigtigste af disse Etablissements har en Prøvesal for Motor-Kontrol, en Prøvesal for Højdemaaing og en Kompressor-Prøvesal. Fra dette Etablissement er der udgaaet en hel Serie af Motorer, deriblandt P XI RC 40, der har opnaaet 16 internationale Præmier, hvoraf den Højderecord er særlig bemærkelsesværdig, der opnaaedes af Col. Pezzi, Præmien for 5000 kg Last med ovenfor nævnte Maskine P 23, samt Hastighedsrekord over 1000 km med 1000 kg Nyttelast af Breda 88 med 524 km i Timen.

Motorer af forskellig Styrke fra 400 til 1500 HK, fra P VII for Rekognosceringsmaskinerne til P XII paa 1500 HK. til de store Transportmaskiner og Bombardementsmaskiner, en hel Serie Motorer fremstilles til mange Flyvemaskinetyper, der anvendes indenfor italiensk Flyvning.

S. A. Piaggio & Co. er en af Italiens største Fabriker for fremstilling af Flyvemateriel og dens Resultater viser, at dens Frembringelser er paa Højde med det bedste, der fabrikeres af den internationale Flyvemaskine-industri.

FOR første Gang i Flyvningens Historie er der kommet Passagerer pr. Flyvemaskine fra New York til København, idet »Dixie Clipper«, som afgik fra New York Lørdag Aften den 12. August Kl. 20.00 og ankom til Southampton Søndag Kl. 14, blandt sine 25 Passagerer medførte det svensk-amerikanske Ægtepar Mr. & Mrs. Anderson, der skulde til Göteborg og den danske Skibsinspektør Cornelius Lindholm, København.

Rejsen fortsattes med D.D.L.s »Dania« fra Croydon, hvorefter den første ordinære Flyverute New York—København er en Kendsgerning, og Skibsinspektør Lindholm er saaledes den første danske Passager, der har krydset Atlanterhavet gennem Luften ad de ordinære Flyveruter.

Den første Passasjerflyvning New York—København med Trafikmaskiner



NY REKORD FOR JUNKERS-BOMBER

FLYVERNE Seibert og Heintz satte den 30. Juli 1939 ny Rekord med den 2-Motors Junkers-Bomber-2 Jumo 211 for Flyvning med 2000 kg Nyttelast, idet de fløj en Distance paa 2000 km med en Gennemsnitshastighed af 501 km/T.

Junkers Bomber er udstyret med 2 Jumo Motorer à 1200 H.K.



Rekordflyverne Seibert (t. v.) og Heintz efter deres Rekordflyvning med Junkers Bomber Jumo 211.



Flyverløjtnant

Thomas B. Thomsen.

HÆRENS Flyvertropper har atter mistet en af sine dygtige og pligtopfyldende Flyvere, idet Flyverløjtnant Thomas B. Thomsen den 8. August styrtede ned under en Øvelsesflyvning ved Oksbøl og dræbtes paa Stedet.

Flyverløjtnant Thomas B. Thomsen blev Militærflyver i 1937 ved Jydske Flyverafdeling, men gjorde Tjeneste ved 1. Eskadrille, Sjællandske Flyverafdeling under Kommando af Kaptajn løjtnant Edsen Johansen.

Flyverløjtnant Thomas B. Thomsen vil altid blive mindet af sine Kammerater og Foresatte som en Flyver, der gjorde sin Pligt fuldt ud, og han satte Livet som Indsats for Opfyldelsen af denne Pligt. Ære være hans Minde.



Foreningen Danske Flyvere afholder Kegleaften.

FREDAG den 8. September Kl. 20 afholder Foreningen Danske Flyvere sin aarlige Kegleaften paa Tivolis Keglebaner.

ULYKKEN VED STORSTRØMSBROEN

MANDAG den 14. August forulykkede en af British Airways Trafikmaskiner paa Ruten fra London til København. Uvist af hvilken Aarsag udbrød der Ild i Passagerkabinen; og da Maskinen paa det Tidspunkt befandt sig over Farvandet mellem Falster og Sjælland, lagde Flyveren resolut an til Landing paa Vandet. Det lykkedes ham at sætte Maskinen i Vandet nogle Hundrede Meter fra Storstrømsbroen, og i samme Nu Månøveren var foretaget krøb Flyveren ud igennem Førerrummets Vindue, og svømmede hen for at hjælpe Passagererne ud. Dette mislykkedes imidlertid, og ikke længe efter gik Maskinen til Bunds. Alle ombordværende, Telegrafisten og 4 Passagerer, omkom. Flyveren reddedes efter at være svømmet hen til Storstrømsbroen, hvorfra der blev kastet en Redningskran ud.

Den hurtigt iværksatte Hjelpeaktion fandt Maskinen. En Dykker bragte Ligene af de fem forulykkede op, og Vraget af Maskinen blev transporteret til Land af en af Christiani & Nielsens Kranbaade.

Brugbarhedsgrænsen for vore Blindflyvningsinstrumenter

Den kunstige Horisont - Variometeret

Den kunstige Horisont.

Den kunstige Horisont (Gyrohorisonten) tjener som Erstatning for den egentlige Horisont til hovedsagelig ved Flyvninger over store Strækninger at gøre det lettere for Flyveren at holde Luftfartøjet vandret. Dens Virkemaade ligner Retningsgyroens, idet en fuldkommen kardansk ophængt Gyro med lodret Rotationsakse søger at bibeholde sin Retning i Rummet. Da Gyroen ved Friktion i Lejerne og af øvrige forstyrrende Kræfter kan drejes bort fra sin oprindelige Retning, er den forsynet med en Tilbageføringsanordning, som giver et Maal for Nøjagtigheden af Horisontvisningen. Denne Tilbageføringsanordning bestaar hovedsagelig af 4 Penduler, som lukker mere eller mindre ensartet af for 4 i Forhold til Gyroaksens Retning fast anbragte Blæsedyser, alt efter som Gyroaksens Retning stemmer overens med den Lodrette eller ej. Er de 4 Dyser ikke lige meget afdækket, opstaar der et Kraftpar, som atter bringer Gyroaksen tilbage til sin lodrette Stilling.

Horisontvisningens Nøjagtighed begrænses af følgende Omstændigheder:

1: De ovennævnte 4 Penduler staar ikke altid virkelig lodret, men stiller sig i den tilsyneladende lodrette Retning, under et nøjagtigt fløjet Drej altsaa i Z-Aksens Retning, d. v. s. at der ved ethvert Drej indtræder en utilstgjet Tilbageføring: Gyrohorisonten »lægger sig i Drejet«, og viser ikke mere den virkelige Horisont. Denne Fejl er afhængig af Tilbageføringshastigheden og af den Tid, i hvilken Tilbageføringskraften virker i een og samme Retning. Desuden er den afhængig af Friktionen i Gyroophængningen.

2: Da et Drej stadig er forbundet med en Kursændring, som ogsaa de 4 Penduler maa følge, virker herved Tilbageføringskraften i stadig sig ændrende Retninger paa den i Rummet faste Gyroakse, saaledes at Gyroens Udvandring efter en vis Kursændring atter kompenseres af det andet Pendulpars Tilbageføringsvirkning. Ifølge dette beskriver Gyroaksen under et Drej nogenlunde en Kegleoverflade, hvis Aabningsvinkel praktisk talt fremstiller Gyrohorisontens Drejningsfejl. Denne kan ved vilkaarlig lang Bibeholdelse af Drejet ikke

Ved Flyverløjtnant W. Fabian.

(Luftwissen Bd. 5, Nr. 12, Dec. 1938)

overskride en bestemt Størrelse. Herefter er Drejningsfejlen f. Eks. efter et 90°-Blindflyvningsdrej af 45 Sek. Varighed ikke mindre end efter 1 eller 10 paa hinanden følgende Blindflyvningsdrej paa 360°. Efter et Drej paa 360° kan Horisontens Drejningsfejl endda være udlignet, forudsat at Drejet er fløjet ensartet, og Tilbageføringsanordningen er fuldkommen symmetrisk.

3: Drejningsfejls største Værdi er altsaa opnaaet allerede efter ca. 90° Kursændring. Ved et kraft Drej — altsaa lille Drejningstid — er den følgende mindre end ved et fladt Drej, da Tilbageføringshastigheden allerede har sin største Værdi ved et Drej med en Krængning paa 2°. Dette gælder imidlertid kun, naar Friktionen i Gyroophængningen er saa lille, saa man ikke behøver at regne med den.

4: Ved vore Gyrohorisonter har Tilbageføringshastigheden under normale Sugeforhold en Middelværdi paa 5° i Løbet af 45 Sek. Under et Blindflyvningsdrej bliver derfor — uden at tage Hensyn til Friktionen — Fejlen paa ca. 5° ikke overskredet, forudsat at Drivenergien har den foreskrevne Størrelse og Gyroen det foreskrevne Omdrejningstal. Ved et Drej med en Drejningshastighed paa 1° pr. Sek. opstaar en Fejl paa ca. 10°.

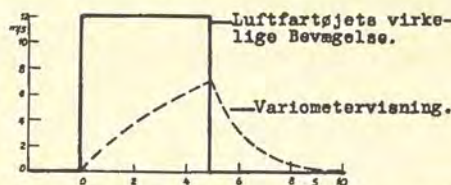
Men da baade Sugetilførselen og Gyroens Omdrejningstal kan afvige meget fra Normalværdierne under Flyvning, er ogsaa væsentlige større Drejningsfejl mulige.*)

5: Desuden forøger Friktionen i Gyroophængningsrammen Horisontens Drejningsfejl. Friktionens Indflydelse er afhængig af Centrifugalaccelerationen under Drejet, d. v. s. afhængig af Luftfartøjets Egenhastighed og dets Drejningshastighed. Ved store Hastigheder og krappe Drej kan følgende Drejningsfejlen antage større Værdier — end angivet under Pkt. 4 — i Særdeleshed ved ældre Instrumenter med stor Friktion i Lejerne.

*) Efter Forfatterens Mening er Gyrohorisontens Tilbageføringshastighed gjort for stor i Forhold til dens friktions- og stødbetingedes Afvigelsesmuligheder.

Variometeret.

Variometeret tjener til at angive en Højdeændring. Vore Variometre maa-ler Trykforskellen mellem Trykket i det statiske Trykanlæg og i et varmeisoleret Luftkammer, der staar i Forbindelse hermed over et lille Haarrør. Ved en Forandring af Højden, altsaa af det statiske Tryk, opstaar en Trykforskel i Forhold til Luftkammeret, som kun kan udligne sig langsomt over det lille Haarrør.



Afb. 3: Variometervisningen ved kortvarig optrædende Vertikalhastighed (skematisk). — Luftfartøjets virkelige Bevægelse. — Variometervisning.

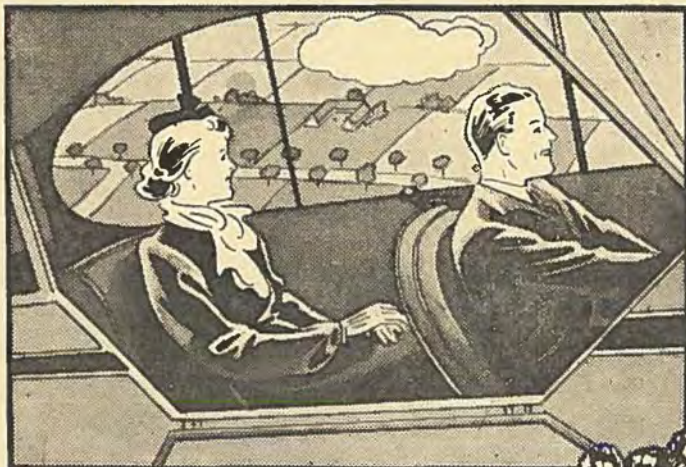
For Variometerets Nøjagtighed og dets Brugbarhed til Blindflyvning er som for alle Luftfarts-Dyseinstrumenter følgende hovedsagelig afgørende: Den mekaniske Nøjagtighed af Instrumentet, Trægheden i Visningen, Visningens Afhængighed af Højde og Temperatur, og det statiske Trykanlægs Nøjagtighed.

1: Mekaniske Fejl ved Variometeret, som nedsætter dets Nøjagtighed i væsentlig Grad, kan opstaa ved usagkyndig Behandling eller ved Overtryk i Variometerdaasen under Dykning, naar den i Daasen indbyggede Sikkerhedsventil svigter.

2: Trægheden i Visningen spiller ved Daasevariometeret en vigtig Rolle, idet en vis Trykforskel (= Højdeforskel) er nødvendig for at give Visning, en Trykforskel som først opstaar, efter at en Vertikalhastighed allerede i en vis Tid har været til Stede. Variometeret viser derfor først den virkelige Størrelse af Vertikalhastigheden — aller rettere: ca. ¾ af den virkelige Størrelse — et Stykke Tid efter Vertikalbevægelsens Begyndelse, hvilket ved ældre Instrumenter beløber sig til 10 Sek., ved nyere Instrumenter 6 Sek. Akkurat ligesom Instrumentet er bagefter ved Begyndelsen til Stigning eller Glidning, angiver det Udretningen heraf for sent, da de bestaaende Trykforskelle kun

(Fortsættes Side 265)

Køb Dem en „CUB“ og lær at flyve gratis !



Kr. 2,50 er hvad en CUB bruger i Timen i Benzin og Olie, og saa koster den ikke mere i Anskaffelse end et Automobil.



CUB Trainer	Kr. 8750
CUB Sport 40	Kr. 9600
CUB Sport 50	Kr. 10800
CUB Coupe 65	Kr. 14900
Lukket 2-Sædet Kabine, Dobbelt Styring, Bagagerum, m. m. komplet, klar til Indregistrering.	

Ved Køb af en CUB lærer vi Dem at flyve gratis!

Selv om De ikke i Øjeblikket tænker paa at købe Maskine, saa lær alligevel at flyve, det er en herlig Sport. Paa CUB Fabriken eller hos CUB Forhandlerne faar De paa særdeles billige Vilkaar Flyveundervisning af dygtige Flyvere, uddannede ved Hærens Flyvertropper. Lad os give Dem nærmere Oplysninger.

Aut. Forhandlere og

CUB Flyveskoler:

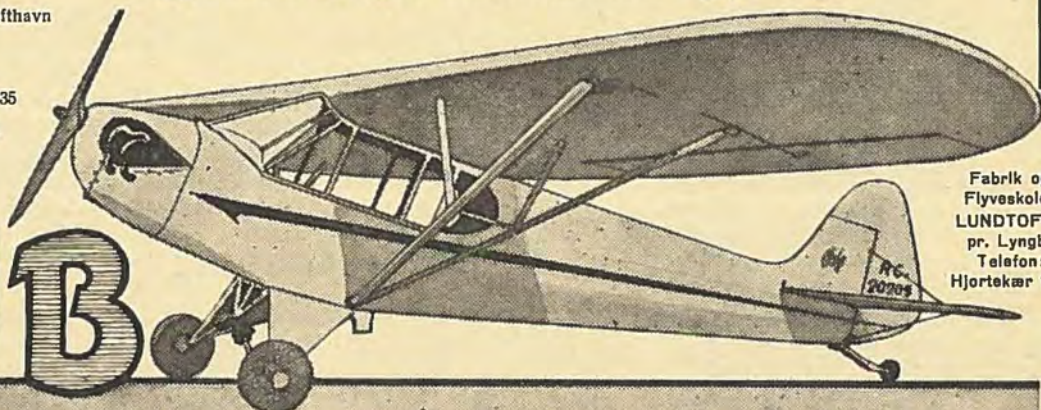
Skandinavisk Motor Co. A/S
Odense. Telf. 3546

Magnus Christiansen
Aalborg. Telf. 6522

Him Jensen, Kastrup Lufthavn
Telf. Kastrup 1010

Aage Heidemann
Aarhus. Telf. 3715 og 3735

Esbjerg Aeroplan Co.
Esbjerg. Telf. 1122



Fabrik og
Flyveskole:
LUNDTOFTE
pr. Lyngby
Telefon:
Hjortekær 185

CUB

VERDENS SIKRESTE FLYVEMASKINE

LET AT FLYVE - BILLIG AT KØBE

Cub Aircraft Co., Ltd. Hovedkontor: Sundkrogsgade 1-3. C. 9993.

Skotland-Irland-England med Railway Services

Med denne Artikel slutter vor Medarbejder sine Flyvninger i England og Skotland efter at have gennemfløjet de vigtigste Ruter; disse opretholdes af British Airways, Scottish Airways, North Eastern Airways og Railway Services.

FØRSTE Gang man hører Benævnelsen: *Jernbane-Flyveselskab* forekommer det En absurd. For de fleste er jo netop Jernbaner og Flyvning to vidt forskellige Ting.

Ikke desto mindre startedes i 1929 et Flyveselskab i England af en Sammenslutning af fire store Jernbaneselskaber Great Western, L. M. S., The London & North Eastern og Southern Railways. Den første af Ruterne blev fløjet fra Great Western Railways af Imperial Airways paa Charter-Basis mellem Birmingham, Bristol, Cardiff og Plymouth. Ruten blev aabnet i 1933 med en tre-Motorers Westland Wessex-Maskine.

Det følgende Aar startedes det nu kendte R. A. S.-Kompagni, en Forkortelse af *Railway Air Services*.

Dette Selskab flyver nu mellem London — Belfast — Glasgow via Birmingham, Stoke-on-Trent, Liverpool og Isle of Man. Desuden mellem Birmingham og Bristol til de vigtigste Byer i Syd-England: Southampton, Bournemouth, Brighton og Øen Wight ved den engelske Kanal.

Foruden at befordre Passagerer nyder Selskabet Privilegiet som Postflyveselskab.



Efter Ankomsten til Croydon køres Posten straks væk til videre Befordring.

I øsende Regn ankom Passagererne fra Glasgow til Renfrew Airport i R. A. S.'s store Rolls-Royce, som rullede ind paa den brede *tarmac* — det store cementerede Stykke udenfor den kæmpemæssige Hangar. Paa Flyvepladsen brændte det elektriske Lys endnu — Klokken var et Kvarter i otte, men den mørke Himmel forvandlede Dag til Nat.

I Buelampernes knaldhvide Skær stod den store fire-Motorers De Havilland Maskine parat med snurrende Motorer. Den bar det — for en mandlig Passager i hvert Fald — ikke utiltalende Navn »Venus«, og saa virkelig helt fristende ud med al sin Forsølving, de grønne og røde Striber og slanke Krop.

Interiøret var lige saa tiltalende som det Ydre; de ti Sæder var polstrede med blaat Læder, den samme Farve hele Kabinen havde. Som ethvert moderne Aeroplan var der selvfølgelig ved hver Sidedplads en Luftventilator og Varmereguleringsknap, som Passageren selv kunde indstille efter Behag. Og i det kolde, skotske Klima kunde det nok tiltrænges at aabne helt for Varmen; blev der for varmt i Kabinen, havde man altid Luftventilatoren at ty til. Det er vel overflødigt at bemærke, at der ved hver Plads ogsaa fandtes en lille Læselampe, og at der under hvert Sæde laa det af Luftfartsministeriet foreskrevne Redningsbælte. Et saadant skal alle Maskiner, der flyver over aabent Hav, have til hver enkelt Person ombord... og vi skulde over mange km Vand, før vi naaede det endelige Maal: Croydon Airport udenfor London.

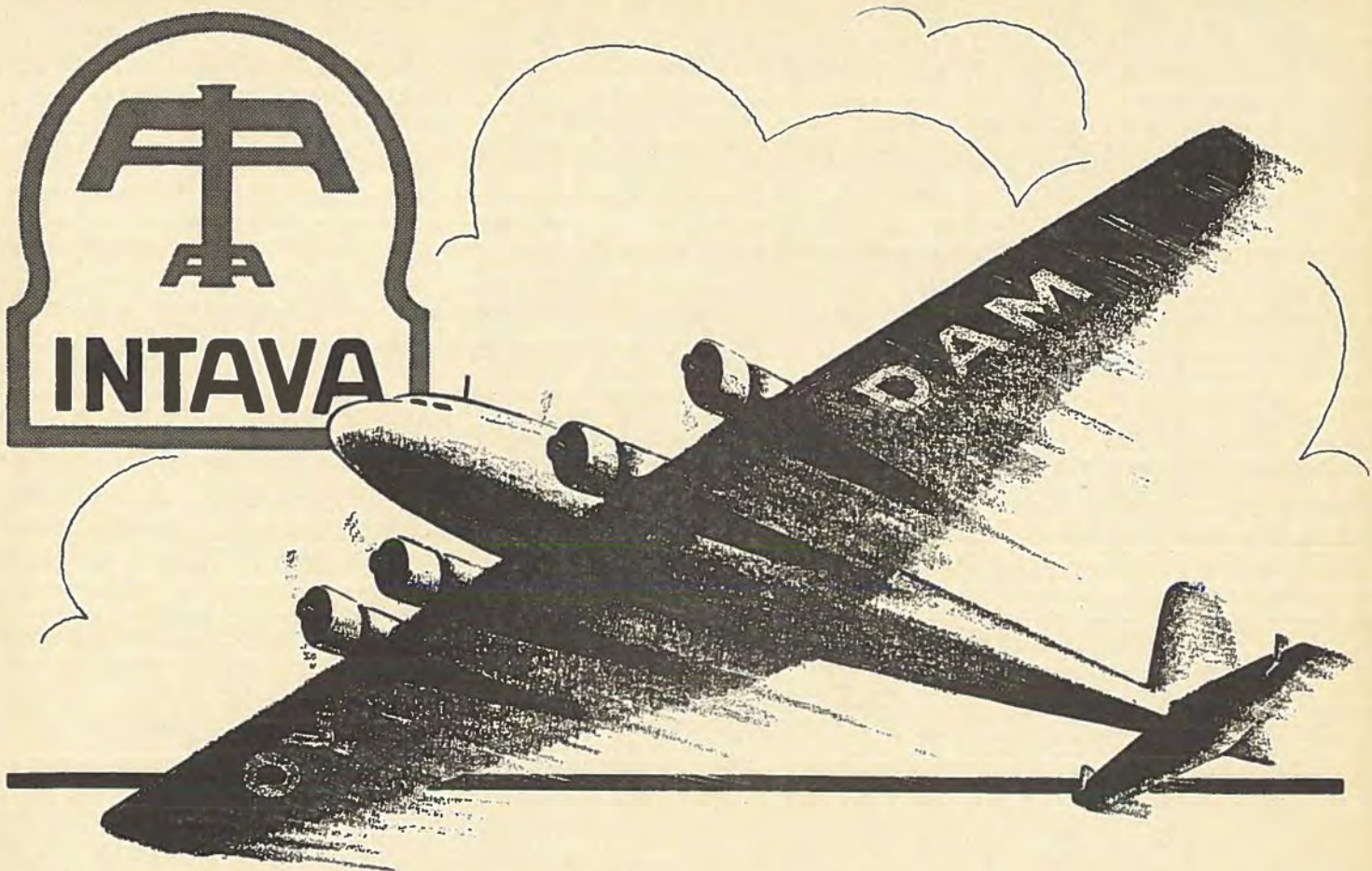
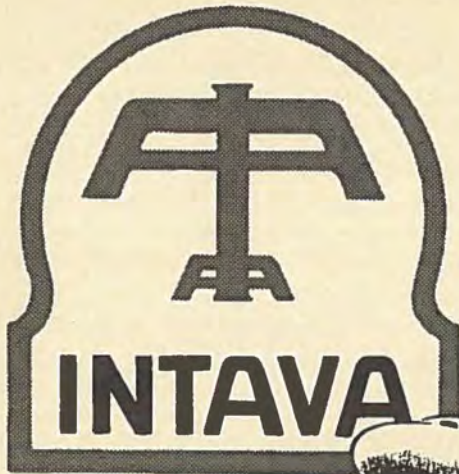
Det varede ikke længe, før vi forlod det skotske Højland for sidste Gang og svævede over det aabne Vand med Kurs mod Belfast i Nord-Irland. Kun ganske langsomt brød Dagen igennem; men hvad enten nu Pilot'en syntes det var for trist at flyve i Graavejret, eller det var af Nødvendighed, saa steg han, indtil vi kom op over de mørke, regntunge Skyer, bort fra Regntykningen og ind i det mest straalende Solskin, der ødslede med Farver paa det bløde,

maleriske Skydække, som her var skinnende hvidt der er virkelig noget om, at »over Skyerne er Himlen altid blaa«.

De fire Motorer brummede saa hyggeligt, mens de trak den fem Tons store De Havilland frem over Sky-masserne. Hver af Gipsy-Six Motorerne udviklede 200 HK, og Marchhastigheden var over 240 km i Timen. R. A. S. ejer en hel Flaade af *D.H.86B-Ekspres Air Liners*, alle udstyret med fire Gipsy-Six Motorer. Vingefanget er 19,3 m, og Biplanernes Maksimalmægtighed er 265 km i Timen. Foruden disse Maskiner besidder R. A. S. flere De Havilland 89A Dragon Rapide, to-Motorers Biplaner, hver med 200 Hestekræfter og af samme Mærke som D.H. 86B Maskinerne. Vingespandet paa disse Dragon Rapide Maskiner er 13,8 m, og deres Marchhastighed 251 km i Timen.....



Kort over Railway Air Services Ruter. Den i Artiklen omtalte Rute markeres af Pilene.



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelier:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Dieselolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

INTAVA

TELEGRAMADR.:
INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



Paa Vej mod Croydon med den 4-Motors De Havilland.

Vi fløj i over 1600 m Højde i det straalende Solskin; men da vi nærmede os den irske Kyst, dalede vi gradvis, og kunde desværre kun konstatere, at Vejret ikke var bedre i Irland end i Skotland. Over Ulsterkysten laa en svag Taagedis, og først da vi var helt nede paa 500 Meter, kunde man med nogenlunde Tydelighed se Belfast Flyveplads.

Smaa 55 Minutter efter Starten fra Renfrew landede vi glat i Belfast, hvor der var et Kvarters Ophold, inden vi igen skulde paa Vingerne. Blaatrøjede unge Mennesker kom løbende med den lille Postvogn, topfuld af forseglede Sække, og Benzintanken rullede frem ved Siden af den store sølvgraa Fugl. Inde i Administrationsbygningens Kontrolrum diskuterede Pilot'en og Radiotelegrafisten Vejrliget over den irske Sø, vi skulde flyve over, og studerede de meteorologiske Meldinger fra Stationerne paa den engelske Kyst. Passagererne strakte Benene i den smukke Ventesaal og benyttede Lejligheden til at nyde en Cigaret. Selvom D.H.86B-Maskinen ikke hørte til den Type, der ifølge Regeringsdekret har Forbud mod Rygning, har Luftfartsselskabet alligevel ment det mest opørtunt at forbyde Tobaksrygning i alle deres Aeroplaner. Det gælder her, som i saa mange andre Tilfælde: *safety first!* — og det er jo bl. a. al Verdens Flyveselskabers første Motto.

Da Uret paa den store Hangar viste tre Minutter i 9, steg Passagererne ind i den lune Kabine, og præcis paa Slaget ni rullede vi ud over Pladsen og var faa Sekunder efter paa Vingerne igen.

Vi kredsede over Flyvepladsen, fløj nogen Tid over Belfast og den store Havn, de rygende Skorstene og ud-

strakte Forstæder. Efterhaanden som vi steg, forlod vi samtidig Bebyggelsen og svævede snart over flade, grønne og brune Marker. Bag os regnede det med Spande, forude saa det mere opmuntrende ud. Kiggede man rundt Horisonten, konstaterede man tre-fire Slags Vejr — kun ikke klart Solskin.

Saa stod vi ud over den irske Sø, der adskiller England fra Irland. At dette Stykke Hav er en vigtig Færdsselsaare fik man rig Lejlighed til at konstatere fra den Højde. Utallige Dampere, store og smaa, stod op gennem »Søen« eller havde Kurs mod en af Verdens største Havnebyer, Liverpool — lige som vi selv. At der blæste en haard Kuling nede i Havoverfladen beviste de krappe Bølger, som nu og da sendte en Sjask over en stor Tankdampers lave Dæk. Men oppe i 2000 Meters Højde mærkede vi ikke noget til Vinden.

Vi havde 100 km til Isle of Man, og passerede ogsaa Øen paa Klokkeslæt; men da der ingen Passagerer var at sætte af, landede Maskinen ikke, og fortsatte mod Liverpool, 140 km længere Syd-Øst.

Smaa fyrretyve Minutter senere gled vi i lav Højde ind over den engelske Kyst, passerede Mersey Floden og den gigantiske Manchesterkanal. Vi fulgte Kysten et Stykke og øjnede snart Liverpools Forstæder. Ude fra den irske Sø strømmede bogstavelig tall Dampere af alle Størrelser mod Liverpool — fra Luften saa det ud som laa der en Kæmpemagnet inde paa Land og ligefrem trak alle disse Skibe ind til sig. Jo nærmere vi kom Speke — Byens Flyveplads, desto lavere gik vi. Det sidste Stykke saa lavt, at man syntes, man med Lethed kunde tage fat i en af de utallige Fabriksskorstene, blot man rakte Haanden ud — men det var selvfølgelig Øjenbedrag tværtimod holdt vi os i passende Afstand fra de sodende Uhyrer.

Med et hældede Maskinen, og vi saa paa den store, grønne Flyveplads den hvide Ring omkring Navnet Liverpool i Kæmpebogstaver. Og hvad der var allerbedst: Solen skinnede i England!

Et helt Kvarter gjorde Maskinen Ophold i Speke Airport — en splinterny Flyvehavn, som først blev færdig i 1938. Den er et af de vigtigste Knudepunkter i den engelske Flyvetrafik og ligger omtrent lige langt fra Renfrew (300 km), Belfast (240) og Croydon (288). Her mødes R. A. S.'s sydgaende og nordgaende Maskiner, før de fortsætter mod deres respektive Maal.

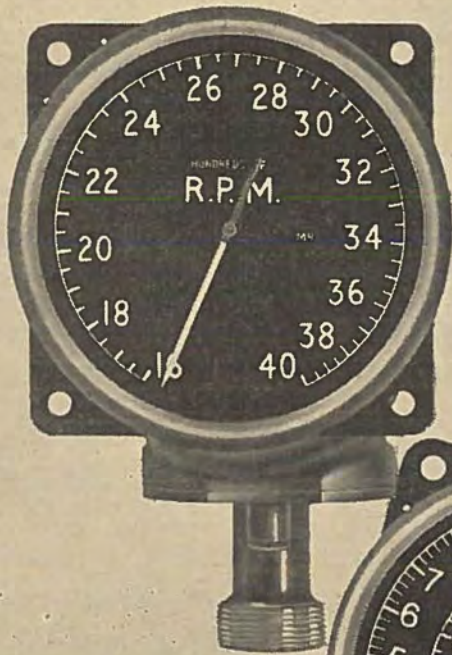
Det vil føre for langt at beskrive den hypermoderne Lufthavn, som er opført i Speke det maa være nok



De Havilland Maskinen »Neptun« i Croydon Lufthavn.

SMITH'S INSTRUMENTS

*Meet the
Highest
Demands*



*Accuracy
& Reliability*

A/s ALFRED RAFFEL • KØBENHAVN • C. 6395

Ordinær Postflyvning Panama-København via Atlanterhavet

Det første Luftpostbrev er ankommet til Danmark



DETTE Brev blev afsendt fra Flyvepladsen i Cristobal-Colon i Panama Kanal Zonen Søndag Morgen Kl. 7.30, og tilbagelagde i Løbet af Søndagen Ruten: Kingston, Jamaica (Ank. 12.20) via Cienfuegos, Cuba (Ank. 15.20) til Miami i Florida, hvortil de kom Kl. 17.10. Herfra blev det Kl. 21.00 i Løbet af Natten til Mandag fløjet til New York med di-

rette Forbindelse til Atlantic Clipper, som paa 36 Timer fløj det over Atlanten til Marseille, hvorfra det med den hollandske Maskine fra Indien er fløjet til Amsterdam og endelig til København med Natflyveren. Onsdag laa Brevet paa »FLYV«s Kontor — efter at have tilbagelagt det lange Stræk Panama—København paa smaa fire Dage!

at fastslaa, at det nyeste nyt er taget i Brug, hvad enten det er af teknisk Art, administrativt, Passagerbekvemmeligheder, alm. Service eller Vejrtjeneste, Post- og Telegrafkontor, Restaurant, o.s.v., o.s.v.

Desværer tillod de femten Minutters Ophold ikke dybere Studier af denne utvivlsomt Englands mest moderne Lufthavn; men Passagererne konstaterede i hvert Fald, at der var en fortræffelig og hurtig Service i den lyse og hyggelige Restauration, at Kontorerne ikke havde det mindste tilfælles med, hvad man almindeligvis finder er Tilfældet i England, og at den britiske Høflighed og Hjælpssomhed var af den gode gammeldags — men det var

vist ogsaa den eneste Overlevering fra tidligere Tider.....

Kl. 10.30 satte vi af paa det sidste Hop — mod Croydon. I Stedet for at flyve den korteste Vej, via Birmingham, gik vi først til Stoke-on-Trent, hvor en Passager skulde af. Havde den Herre ikke været med, var vi gaaet direkte, da Stoke-on-Trent om Vinteren kun anløbes, naar der er Passagerer at sætte af eller hente.

Til Gengæld var vi i Liverpool blevet instruerede om ikke at standse i Birmingham, da to Passagerer, som skulde have været med til London, havde sendt Afbud paa Grund af Sygdom.

Og derfor gik det fra Stoke-on-Trent for fuldt Drøn i eet Stræk mod Ver-

Fra Dansk Svæveflyver Union

FLYVEGRUPPEN »ALBATROS«.

Gruppen, der er startet af den kendte Svæveflyveentusiast Orshitzky, Syvens Allé 3, Mezz., S., Tlf. Amg. 2694x, Alfred Brodersen, Igor Lange, Lusia Lange, og som Flyveleder Sigurd Sjøholm.

Gruppen har i Øjeblikket to Overgangsplaner, det ene, en Grunau Baby, bliver i disse Dage underkastet en grundig Reparation af Aeroplansnedker Hultmann.

Unionen ønsker Held og Lykke.

CERTIFIKATER.

A-Certifikat: Bertel Kring, Odense Svæveflyveklub, Henry Willadsen, Esbjerg Sports Flyveklub.

Anna C. Carlsen, Alfred A. Carlsen, Wiggo Lindskov og Søren Sørensen, Svæveflyvegruppen »Ringen«.

Arne Quistgaard, Bornholms Svæveflyveklub.

Allan Vigenberg, Værløse Svæveflyveklub.

Holger Johansen, Roskilde Svæveflyveklub.

B-Certifikat: Erik Malmose Clausen, Odense Modelflyveklub.

Erik Vigenberg, Værløse Svæveflyveklub.

Tage Christensen og Poul Beldrig, Næstved Flyveklub.

Thorvald Jensen, P. Hanefeld Møller og Kaj Petersen, »Aviator«, Aalborg.

Øjvind Andresen, Værløse Svæveflyveklub.

C-Certifikat: Bent Halling Petersen, Københavns Svæveflyve Klub.

Elever uddannet i Willy Jensens Skole i Lønstrup:

A-Certifikat: Mary Ørts, Roskilde Svæveflyveklub. Poul Pedersen, Fyens Luftsport, Odense. Niels Gøtze, Vejle Svæveflyveklub. Ingvar Jacobsen, Viborg Svæveflyveklub. Jens C. Ginnerup, Viborg Svæveflyveklub. Villy F. Hansen, Svæveflyveklubben 1938.

B-Certifikat: Ingvar Jacobsen, Viborg Svæveflyveklub.

»Dansk Svæveflyver Union« byder hermed de nye Svæveflyvere velkommen.

dens Metropolis — London, hvor vi, saa præcis som Vagtparaden i København marcherer ind paa Amalienborg, landede paa Slaget 12.00.

Paa fire Timer havde vi tilbagelagt den lange Strækning fra det skotske Højland via den flade, grønne Ø Irland til England vi havde fløjet over snedækte Tinder, aabent Hav, i Ruskregn og blændende Solskin, gennem Taagedis og Kulde.

Man kneb sig selv i Armen, da Kabinedøren blev aabnet af en blaaøjet, smilende Fyr med Kasketten kækt paa Snur, og spurgte: er det muligt, at du virkelig har oplevet alt dette — paa fire Timer.

Scot.

Afslutningen paa »Dansk Svæveflyver Union«s Lejr i Lønstrup.

DE sidste 14 Dage af Juli havde Unionen lidt mere Held med Vejret end i Begyndelsen af Maaned, hvilket tydeligt fremgaar af Resultaterne. Der blev fløjet baade i Lønstrup og i Aalborg Lufthavn, saaledes at Kai Borch virkede som Leder i Lønstrup, og de tyske Instruktører Fengels og Wettstein i Aalborg ved Flyvemaskinesløb; det var særligt Medlemmer af Silkeborg Flyveklub, der naaede vidt under Flyvningerne i Aalborg, idet de efter Dobbeltstyringerne i »Kranich« straks havde deres egen »Grunau Baby« at flyve med.

En fuldstændig Liste over de opnaaede Resultater er endnu ikke udfærdiget, men vil senere blive bekendtgjort.

Som tidligere meddelt foranstaltede Unionen med velvillig Bistand af »Berlingske Tidende« en Propagandaturne med den tosædede »Kranich« og Motormaskinen Danmark rundt fra Aalborg over Viborg — Esbjerg — Odense — København (Værløse) til Ronne, hvorfra de den 10. August fløj over Kastrup tilbage til Tyskland.

Ogsaa paa denne Danmarkstur var Vejrforholdene daarlige, Tordenbyger og Regn umuliggjorde mangan Gang al Svæveflyvning, men dette til Trods blev Turen gennemført til de fastsatte Tider, og i Esbjerg og Odense havde man endog enkelte termiske Flyvninger med Stigninger fra 2—300 Meter til 900—1000 Meter.

Paa Værløse Flyveplads blev der Søndag den 6. August fløjet med forskellige interesserede, som var kommet til Stede, bl. a. Svæveflyvepioneren, Direktør Ejnar Dessau, Grosserer J. Reimers og Hr. Reimers Søn, der har »C« fra Grunau, Legationsraad H. H. Hensel, Direktør Per Ronberg, Militærflyveren, Løjtnant E. C. O. Rydmann, samt enkelte af Svæveflyverne fra de københavnske Klubber.

Efter Lejrens Afslutning har Unionen fordelt nogle Præmier, der var stillet til Raadighed til Udlevering til de Svæveflyvere, der udviste et særligt godt Kammeratskab og en god Arbejdslyst i Lejren, nemlig: 1 Sæt »Grunau Baby« Tegninger, 1 Flyvetur til Hamburg og retur og 1 Flyvetur Aalborg—København og retur (udsat af D. D. L.)

Præmierne blev fordelt saaledes: »Grunau Baby« Tegningerne til Slagelse Flyveklub, der paa telegrafisk Opfordring fra Lejrledelsen straks sendte deres Spil til Lejren, da »Aviator« gik i Stykker, til Trods for at Klubben paa dette Tidspunkt ikke havde egne Medlemmer i Lejren.

Turen til Hamburg til Michael Hansen, Silkeborg Flyveklub, der var en stor Støtte for Tyskerne paa Værkstedet i Hangaren ved alt Repationsarbejde o. l.

Turen Aalborg—København til Poul Jacobsen, »Aviator«, Aalborg, der udførte et stort Arbejde paa Lejrens Kontor som Hjælper for Kai Borch.

Unionen kunde meget ønske at vise sin Anerkendelse til flere af Lejrdeltagerne, men raader ikke over flere Præmier.

NYE INDREGISTREREDE PLANER:

O. Y. 22 Unionens Plan — Fyens Luftsport.

O. Y. 23 Stamer Lippisch Roskilde Svæveflyveklub.

O. Y. 24 Stamer-Lippisch Willy Jensen, Lønstrup.

O. Y. 28 Unionens Plan Kolding Svæveflyveklub.

O. Y. 29 Grunau Baby 11 Silkeborg Flyveklub.

— Unionen ønsker særlig at komplimentere Silkeborg Flyveklub med den smukke Udførelse af »Grunau Baby« Planet, som viser sig at have særdeles gode Flyveegenskaber.

Planet er i Juli Maaned blevet anvendt saavel til Hangflyvning som til Flyvemaskinesløb, og det har bestaaet Ildprøven til enhvers fulde Tilfredshed. Ikke alene Klubbens egne Medlemmer, men ogsaa de to tyske Instruktører, Fengels og Wettstein, har følt sig lige saa vel flyvende i dette Plan som i et af de tyske, bygget af Ekspertter paa en Flyvemaskinefabrik.

AFHOLDELSE AF FLYVESTÆVNER

O. L.

UNIONEN indskærper, at Flyvestævner, Opvisninger o. l. ikke maa afholdes, uden at særlig Tilladelse fra Statens Luftfartstilsyn foreligger.

Andragende om en saadan Tilladelse skal indsendes til Luftfartstilsynet mindst 14 Dage før Stævnedagen, indeholdende

Oplysninger om Flyvepladsen, de Flyvninger, der ønskes foretaget, Piloternes Navne, den ansvarshavende Leders Navn o. s. v.

DANSK SVÆVEFLYVER UDMÆRKER SIG I TYSKLAND

PAA Svæveflyveskolen i Hornberg har et af Medlemmerne i Unionens Stamgruppe, Ingeniør Ejvind Vøgg, deltaget i et Kursus i Juli Maaned. Ingeniør Vøgg har som bekendt flere Aar i Træk været paa Skoler i Tyskland og var ved Begyndelsen af dette Kursus saa vidt, at han var klar til Prøverne for Sølv-C. Ingeniør Vøgg havde Varighedsflyvningen paa 5 Timer fra et tidligere Aar, men manglede Overlandflyvningen og Højdeflyvningen.

Den 18. Juli startede han i en »Minimoa« og gennemførte en Overlandflyvning paa 56 km, altsaa fuldtud nok til Opfyldelserne af Betingelser for Sølv-C. Højdegevinsten slog derimod ikke til, idet den største Vinding under denne Flyvning var 700 Meter, og Vejret gav paa senere Kursusdage desværre ikke Mulighed for den krævede Højdeflyvning Skyhøjden var for ringe.

Forhaabentlig behøver Ingeniør Vøgg ikke at tage til Tyskland endnu en Gang for at udføre Højdeflyvningen, som akkurat lige saa godt kan flyves her i Danmark — vi mangler blot Svæveplanet. —

HOLTE SVÆVEFLYVEKLUB.

HOLTE har nu faaet sin Svæveflyveklub startet, den er foreløbig paa ni Medlemmer; til Formand valgtes Evald Eriksen, Dronninggaards Allé 36, Holte, og til Kasserer Knud Shousbøll, Vejlegaardsvej 1, 1., Holte. Klubbens Flyveleder er Carl Silberg, Toftebæksvej 15, Lyngby.

Klubben gik straks i Gang med at færdigbygge Formandens paabegyndte Skoleplan, som er bygget efter Unionens Tegninger, og som vi regner med at faa færdig i September Maaned. Vi bygger derfor hver eneste Aften og Søndag paa Værkstedet, som er paa Nærum Kostskole, hvor vi har Garage til Klubbens Spil; vi har faaet Tilladelse til at benytte en stor Gymnastiksal til Montering af Planer.

Klubben fik i August Maaned bevilget 100 Kr. af Søllerød Sogneraad, som Klubben vil bruge til Fremskaffelse af et Spil.

P. 4.



De berømte

HUSUN

Aperiodiske Kompasser

P. 4. L.



ALFRED RAFFEL A/s København C.6395

King Peter II Cup i London.

Danmark deltager for første Gang

FOR første Gang har Danmark deltaget i en international Modelflyvekonkurrence. Det skyldes først og fremmest Det Danske Luftfartsselskab og Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Forstaaelse og Vellvilje, at det blev muligt at sende et lille men dog stærkt Hold til London, og Forbundet er disse Institutioner megen Tak skyldig derfor.

Det danske Hold bestod af Jørgen Nissen, Formand for Odense Model Flyveklub og Richard Jensen, OM-F, som Deltagere, og Undertegnede som Fører. Det er mig en Glæde her i denne Artikel at kunne fortælle andre Modelflyvere løst og fast om Stævnet, og det er mit Haab, at det automatisk vil forøge Interessen for Modelflyvningen, naar de ser, at der er Chance for dem til at komme med næste Gang.

»Passagerer til London bedes begive sig til Paskontrollen«, gungrer det i den store, flotte Hal i Københavns Lufthavns nye Administrationsbygning. Udenfor snurrer Condor'ens fire Motorer, og vi var glade for at skulle flyve netop med denne Maskine. Fuld Gas — Hjulene ind — Kurs London. Danmark, Østersøen, Tyskland, Holland, Kanalen og endelig Sydengland glider forbi under os og smukke Skyer over os. En saadan pragtfuld Luftrejse skulde omtales og roses til Skyerne, men da det er Modelflyvestævnet i London, vi skal høre om, maa vi holde os ved Jorden og vi landede saa paa Croydon Airport til sædvanlig Tid.

Der var beredt os en stor Modtagelse, modflyvemæssigt set, idet Vinderen af de engelske Udtagelseskonkurrencer til Wakefield Cup 1937 og 38, Mr. E. Chasteneuf med et stort Smil bød os Velkommen og fulgte os pr. Bus og Taxa til vort Hotel ved Russel Square. Turen tog »kun« 1½ Time. Det var meget interessant at køre tværs gennem London, og naar man saa skal køre i venstre Side, ser man jo alt under en anden »Indfaldsvinkel«, end man er vant til.

Paa vort Hotel boede desuden det hollandske og det schweiziske Hold. Da vi havde spist, gik vi i sluttet Trop en vældig Aftentur gennem City for at se Londons Hjerter, og det blev maaske noget sent, inden vi kom hjem.

Næste Morgen (Torsdag) gik vi tre Hold atter en Tur, denne Gang til en Modelshop i Nærheden. Indehaveren var meget interesseret i at vise os en lille, sød og hvæsende Benzinmotor paa 1/10 HK, men Forholdet mellem Pris og Hestekraft burde have været anderledes. Forretningen omfattede desuden Modeltog og -skibe og var en typisk engelsk Hobby-shop. Indenfor Modelflyvningens Omraade var Forretningen dog ikke velassorteret, og de bedste danske Modelfirmaer kan godt »være med i Vognen«, hvilket dog ikke betyder, at de ikke kan blive meget bedre.

Da vi kom tilbage til Hotellet, ventede nogle Journalister paa at faa et Billede af alle tre Hold med Modeller,



Sir Lindsay Everadr aabner Stævnet. Til venstre Dr. Thurston. Forrest l. v. F. A. I.s Repræsentant med Frue.

og de fik det. Det maa siges, at Pressen var om sig. Hver Dag blev Stævnet omtalt i alle Blade med samme Selvfølgelighed som det øvrige Stof.

Om Eftermiddagen skulde alle Deltagerne mødes ved Royal Aero Club paa Piccadilly 119 overfor Hyde Park. Nu først saa vi alle Deltagerne paa een Gang. Der var 60 Deltagere fra 8 Nationer, nemlig Belgien, Danmark, England, Frankrig, Holland, Jugoslavien, Schweiz og Tyskland, og Luften dirrede af Hilsener paa de forskellige Sprog. Fra de engelske Modelflyveklubber og S. M. A. E. (Society of Model Aeronautical Engineers) ankom »Spidserne«, og snart var ca. 100 Mand samlet. Kl. 17 steg alle ind i to toetages Busser, der skulde føre os ud til Faireys Great West Aerodrome, hvor Stævnet skulde foregaa. Denne Gang var det blot for at se paa Terænet og for at indflyve Modellerne, at vi skulde derud.

Jørgen Nissen og Richard Jensen prøvede for første Gang deres Modeller i engelsk Luft og fik rettet nogle smaa Skævheder, der var kommet paa Turen. Deres Modeller fløj iøvrigt udmærket ved nogle smaa Højstarter, men da vi kun havde to Modeller og var det mindste Hold, der var mødt, turde vi ikke starte med fuld Snor af Hensyn til Bortflyvning. Det skulde senere vise sig, at vi tænkte rigtigt.

Ved at laane en Vinde, fik vi Lejlighed til at prøve denne Form for Højstart, men der blev ikke brugt mere end 50 m Snor. Tyskerne brugte fuld Snor, 200 Meter, og blev ogsaa straffet derfor, idet to af deres Modeller fløj bort. Den ene fik de igen, men den anden var ikke til at finde trods timelang Eftersøgning. Den blev fundet om Søndagen 5 km derfra. Modellen, der blev fundet straks, var næsten ødelagt, og Tyskerne mente, det var gjort med Vilje af en ukyndig Person. De havde forsaavidt Ret, for ved nærmere Undersøgelse saa man paa Beklædningen Aftryk af en Kats eller Hunds Poter. Den største Overraskelse

var dog, at Tyskerne næste Morgen stillede med Modellen fuldstændig repareret og flyvedygtig igen. De havde arbejdet hele Natten, for at faa den færdig.

Fredag Morgen Kl. 10 mødtes alle Deltagerne i Y. M. C. A. (d. v. s. K. F. U. M.) Bygningens Foredragssal og Kl. 11 begyndte den tekniske Undersøgelse af Modellerne. De blev maalt og vejlet, men ingen var for lette. Der var flere Modeller, der kun havde 15,5 g/dm² Planbelastning, men Gennemsnittet var 18—20 g/dm².

I en Pause fra Kl. 13—14 spiste alle Deltagerne Lunch paa en meget fin Restaurant, og Royal Aero Club var Vært. Kl. 15.30 var den tekniske Undersøgelse slut og alle havde faaet Startmærker og Adresseplakater til Modellerne.

Kl. 16.30 var vi inviteret til Te og Is i Royal Aero Club, og her blev der for første Gang budt Velkommen. Inden vi gik, fik vi Invitation til at besøge en Modelflyveklub, Northern High Model Aero Club, om Aftenen Kl. 19. Der blev vi budt paa Øl, Sodavand, Chokolade og Cigaretter, og Klubbens smukke Emblein blev uddelt til alle Gæsterne. Der blev sunget engelske, tyske og jugoslaviske Folkesange, og som Slut paa Sangafdelingen sang alle uden Undtagelse — Lambeth walk. Den kendte alle!

Aftenens Sensation var Fremvisning af Film fra King Peters Cup i Jugoslavien sidste Aar. Filmen var taget med den lange Vej fra Jugoslavien for at glæde os. Den blev modtaget med bragende Bifald. Til Slut talte et af Klubbens Medlemmer, Mr. D. Copland, Indehaver af Verdensrekorden for Motormodeller med en Tid af 33 Minutter og 9 Sekunder, sat med en selvkonstrueret Motormodel under King Peter Cup Stævnet i Jugoslavien 1938. Det var vel nok en Klubaften.

*

Saa oprandt endelig Lørdagen, der var den første Konkurrencedag. Spændingen var størst hos de store Hold, de smaa placerede sig i Tankerne beskedent

KSE

VON KEHLER & STELLING

GUMMIBAADA

—

REDNINGS-GUMMIBAADA
FOR SKIBE OG LUFFARTØJER

—

HURTIGBYGGEDE
FLYDEBROER

—

BALLONER OG SPIL
I ALLE SLAGS UDFØRELSE

—

FALDSKÆRME
I ALLE STØRRELSER
FASTSPÆNDINGSSELER



BERLIN W 62 KLEISTSTR. 11 • 25 6104/05

BRUG



SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

Tegningerne, et Sæt Ribber og Diagonaler
til

Skoleglideren S 38

sælges for 65 Kr.

SLAGELSE FLYVEKLUB
Oluf Jensen, Hellig Andersvej 3, Slagelse



— BENZIN —
PETROLEUM
— PARAFFIN —
BRÆNDSÆLSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

HELLESENS

TØR-ELEMENT

★

kendt


som

ældst

og

bedst

★



TYPE 0
NO 0

★

50

Aars

teknisk Forskn.

og

praktisk Erfaring

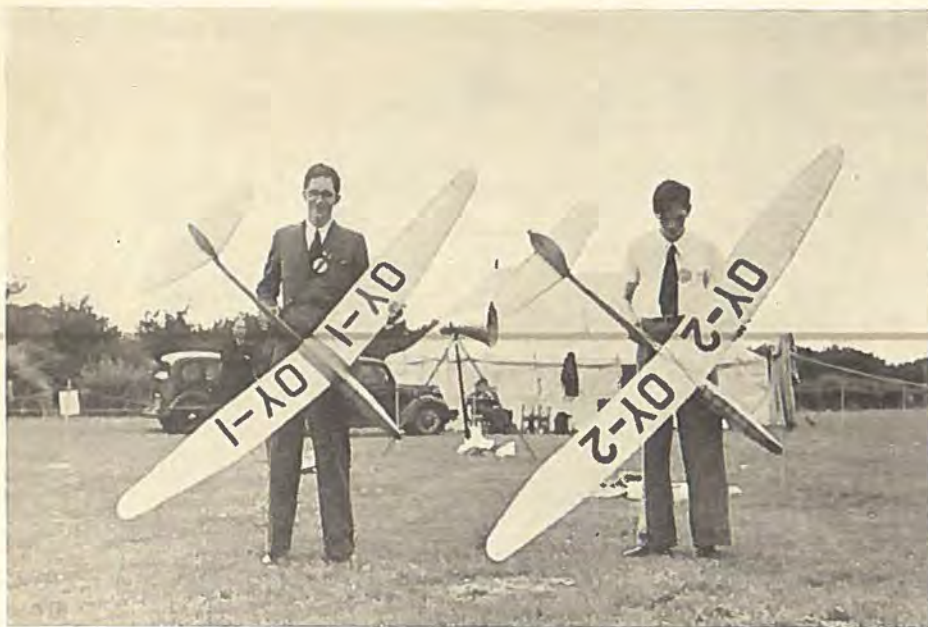
★

Agenter

Amsterdam	Paris	Manilla	Oape Town
Antwerpen	Beval	Nicosia	Osablanca
Athen	Reykjavik	Penang	Dahomey
Barcelona	Riga	Bangon	Daroesalam
Bern	Rom	Samarang	Durban
Bilbao	Rotterdam	Shanghai	Fernado Poo
Blyssel	Rustschuk	Singapore	Funchal
Bukarest	Stockholm	Smyrna	Gambia
Genf	Valetta	Soerabaya	Guldkysten
Ghent	Warszawa	Tadjong-Prick	Johannesburg
Helsingfors	Wien	Tokio	Kamerun
Konstantinopel	Zagreb		Liberia
Kowno			Melilla
Libau	Bangkok		Nairobi
Lige	Batavia		Belgik Kongo
Lissabon	Beiruth		Cairo
London	Bombay		
Luxuro	Calcutta		
Luxembourg	Oanton		
Clausen	Oolombo		
Madrid	Harbin		
Oporto	Hongkong		
Oslo	Karachi		

og Oplag:

Sierra Leone	Porto Alegre
Somaliand	Porto Rico
Tanganyika	Port of Spain
Togoland	Punta Arenas
	Bio de Janeiro
Barbados	Rosario
Bolivia	Salvador
Britisk Guiana	Santo Domingo
Buenos Aires	Sao Paulo
Colombia	Valparaiso
Costa Rica	Venezuela
Senador	
Guatemala	Adelaide
Havana	Auckland
Honduras	Bahane
Kingston	Christchurch
Maxico City	Dunedin
Montevideo	Hobart
Nicaragua	Leicester
Panama	Melbourne
Paraguay	Perth
Parazarbe	Sydney
Peru	Wellington



Jørgen Nissen med OY-1 og Richard Jensen med OY-2, der fløj bort ved første Flyvning.

paa de sidste Pladser, men det endelige Resultat viste dog en uventet Placering af de 8 Nationer.

Vi ankom til Faireys Flyveplads Kl. 11 i vores uundværlige Busser, der tjente os under hele Opholdet paa S. M. A. E.'s Bekostning. Paa Flyvepladsen var der rejst et stort Telt til Stævneledelsen, og 50 Royal Air Force Soldater begyndte at lave Afspærringer og Baase til de 8 Hold.

Desuden havde nogle Teknikere opstillet tre Højtalere og en Mikrofon, hvorfra hele Stævnet blev ledet og alle Meddelelser og Taler kunde høres langt væk. Fra Kl. 11—13 var det tilladt at indflyve med Højstart.

Kl. 12 samledes Sportskommissionen, der blev ledet af en Repræsentant fra F.A.I. og som bestod af samtlige Landets Holdførere og S. M. A. E.'s Bestyrelse. Reglerne for Stævnet blev gennemgaaet og Startfølgen blev fastsat saaledes: 1) Frankrig, 2) Danmark, 3) Belgien, 4) Holland, 5) Jugoslavien, 6) Tyskland, 7) England, 8) Schweiz.

Præcis Kl. 13 ankom Sir Lindsay Everard M. P. i sin private Fox Moth Flyvemaskine og aabnede Stævnet med en Tale til Deltagerne, hvori han fremhævede Modelflyvningens Betydning som et Udviklingsstrin for de unge Mennesker, der vil fortsætte i Civil- og Militærflyvningens Tjeneste.

Kl. 14 begyndte endelig Stævnet. Vejret var roligt og varmt og Himlen overskyet og Termikken var lige netop saa kraftig, at Modellerne kunde blive lidt deroppe.

Som første Dansker startede Jørgen Nissen og fik en Tid af 4.57 Minutter og en Distance paa ca. 4 Kilometer. Da Turen kom til Richard Jensen, fik vi Ret i vores Formodning om Bortflyvning. Hans Model blev deroppe og svævede bort uden at sige hvorhen. Tidtagerne saa den i 4.14 Minutter.

Richard Jensen, en R. A. F. Soldat med Kompas og jeg løb straks efter Mo-

dellen. Da vi kun havde to Modeller, havde vi jo ikke Raad til at miste nogen, men trods en Undersøgelse paa over to Timer og en Løbetur paa 7 km ialt over Pløjemarken, gennem Skove og over brede Vandløb, vi maatte vade over, var det umuligt at finde Modellen. Desværre blev Modellen ikke fundet, inden vi rejste hjem.

Mens vi havde været borte, havde Tyskerne ogsaa mistet en Model. Den var set i 7 Minutter, hvilket var Dagens bedste Tid. Modellen blev fundet 4 km derfra.

Det maa siges, at det gik meget trægt med at faa startet, og inden Stævnet hørte op Kl. 20, havde flere endnu ikke faaet deres første Start. Grunden var dog mest den, at der et Par Gange skulde lande og

starte nogle Militærflyvemaskiner, og vi maatte indstille Flyvningerne en halv Time et Par Gange. At dømme efter Dagens Resultater mente mange, at Tyskerne vilde vinde. Deres Modeller fløj gennemgaaende bedst, og det maatte være Tilfældigheder, der gjorde, at et andet Hold vandt.

Tyskernes Modeller gik alle fint i Højstart, men nogle trak saa voldsomt til Vejrs, at Snoren sprang selv om Starteren gav mere og mere Snor og Resultatet blev, at Modellerne ved Berøringen med Jorden forandrede Udseende og ikke kunde flyve mere.

Jugoslaverne havde mange Uheld, og det maa siges, at Modellerne fra Jugoslavien, Schweiz og England gik daarligt i Højstart. De slingrede eller skred ud til Siden. En jugoslavisk Model skred ud i 50 m.s Højde og vedblev at kurve, men inden den naaede Jorden, havde den fløjet 1½ Minut.

Søndag Formiddag Kl. 11 fortsatte Stævnet, og det gik nu lidt raskere med de mange Starter. Der maatte kun startes een ad Gangen, og som Følge deraf opnaaedes kun to Starter til hver Deltager.

Sent paa Eftermiddagen kom endelig de første Sensationsflyvninger. Det var Franskmandene, der fik en Flyvning paa 9 Minutter, hvorefter Modellen ikke kunde ses mere. Endnu en Flyvning paa 7 Minutter afsluttede Franskmandenes Flyvninger.

Dernæst fik Englænderne een Flyvning, den bedste paa hele Stævnet, paa 12 Minutter. Modellen blev senere fundet paa en Gade inde i London — 30 km fra Startstedet.

Da Stævnet var slut Kl. 20, var det endnu ikke muligt at regne ud, hvem der vilde blive Nr. 1—2—3 o.s.v. Det blev først offentliggjort ved den store Banquet Mandag Aften.

Mandag Morgen vaagnede alle Deltagerne godt trætte, men Dagens Begivenheder ruskede godt op i os.

Kl. 9.30 rullede vi igen i vores kære



Det tyske Holds Modeller.

Busser af Sted paa en pragtfuld 2 Timers Tur til Penthurst i det smukke Landskab i Kent, Englands »Nordsjælland«.

Paa Vejen eller rettere i Luften saa vi flere Afdelinger af de rappe Spitfire- og Hurricane-Jagere. Vi skulde først nyde en lille Cocktail eller tre hos den herlige Dr. Thurston, President for S. M. A. E., i hans smukke Landsted i Bidborough og herefter videre til Penthurst for at besøge et gammelt engelsk Herresæde, der ejedes af en aldrende Adelsmand, Lord d'Liste and Dudley. Han var senere Vært ved en pragtfuld Lunch i en idyllisk Kro i Penthurst.

Snart gik Turen atter hjem til London, og vi havde lige et Par Timer fri, inden vi skulde til den store Banquet i Grosvenor House Kl. 19.

Denne Banquet overgik vore største Forventninger. Der var indbudt ca. 300 Mennesker. Lord Wakefield (Oliekongen), de engelske Modelflyveres højtelskede Velynder, gav denne Middag til Ære for King Peter's Cup Deltagerne, og Lord Wakefield var naturligvis Aftenens Midtpunkt. Desuden var den engelske Luftfartsminister Sir Kingsley Wood, Jugoslaviens Minister i London Soubbotitch, Sir Lindsay Everard og flere andre Medlemmer af det engelske Parlament, Repræsentanter fra 13 engelske Dagblade og Tidsskrifter, samt mange andre Personligheder til Stede.

Lige efter Middagen blev Vinderlisten oplæst, og den kom som en Overraskelse for alle. Frankrig blev Nr. 1. Dernæst England Nr. 2, Tyskland Nr. 3, Jugoslavien Nr. 4, Holland Nr. 5, Schweiz Nr. 6, Danmark Nr. 7 og Belgien Nr. 8.

King Peter Cup Pokalen, der var over en halv Meter høj, blev derefter overrakt Frankrig, og Bifaldet rundede i den store Sal. England og Tyskland fik hver en flot Pokal for deres Præstationer, og alle 8 Holdførere fik hver et Par smukke Sølv-Manchetknapper med S. M. A. E. indgraveret. Lord Wakefield og Sir Kingsley Wood holdt et Par glimrende Taler, og efter disse fik Lord Wakefield overrakt et flot Album med smukke Fotografier af den unge Kong Peter II af Jugoslavien, og den jugoslaviske Minister overbragte en Hilsen fra Kongen til Lord Wakefield og Deltagerne i King Peter's Cup. Aftenen sluttede med en Række fornøjelige Taler og Sange.

Hermed var King Peter II Cup 1939 afsluttet, og vi var en uforglemmelig Oplevelse rigere.

Til Slut vil det være interessant at se nærmere paa Placeringen af de 8 Nationer. Der blev givet Point baade for Tid og Distance, og Resultatet udregnedes for de 6 bedste Modeller paa hvert Hold.

Frankrig vandt paa blot to ekstra gode Flyvninger, medens Resten af Flyvningerne var ganske almindelige.

England vandt paa blot een god Flyvning, den paa 12 Minutter og 30 km.

Tysklands Modeller var absolut de bedste, og de vilde være blevet Nr. 1, med blot een ekstra Flyvning paa ca. 5—6 Minutter.

Jugoslavien, Holland og Schweiz havde baade Fejlstarter og Havarier og laa omtrent paa samme Niveau.

Danmark blev paa kun tre Flyvninger Nr. 7, medens Belgien med 4 Modeller



Det sejrende franske Hold. Yderst til højre den bedste og Nr. 3 fra venstre den næstbedste.

og dermed 8 Flyvninger kun klarede sig som Nr. 8.

Vi har kun Grund til at beundre de to danske Deltagere for deres Præstationer, og hvis vi til King Peters Cup for Svævemodeller i 1941 kan sende 5—6 Mand

med ialt 12 Modeller, kan vi placere os blandt de bedste.

Allerede fra nu af bør der arbejdes derpaa i de mange danske Modelflyveklubber.

Sven Wiel Bang.

Brugbarhedsgrænsen for vore Blindflyvningsinstrumenter

(Fortsat fra Side 254)

langsomt kan udligne sig over det lille Haarrør. Naar man altsaa f. Eks. fra vandret Flyvning pludseligt lader Luftfartøjet stige (eller synke) i 5 Sek. med en lodret Hastighed paa 12 m/s og derefter atter hurtigt lægger det vandret, saa vandrer Variometerviseren langsomt op til en største Værdi paa kun ca. 7 m/s, hvilken den naar efter 5 Sek. Forløb, for atter først efter Forløbet af en Del Sekunder langsomt at gaa tilbage til Nul (Afb. 3).

3: Variometerets Træghedstid er afhængig af Flyvehøjden, fordi Trykændringen med Højden i Nærheden af Jorden f. Eks. er dobbelt saa stor som i 6000 m Højde, eller ca. 3 Gange saa stor som i 10.000 m Højde. Variometerets Træghed er derfor i 6000 m Højde ca. dobbelt saa stor og i 10.000 m Højde ca. 3 Gange saa stor som i Nærheden af Jorden. Den svarer til Instrumentets Følsomhed ved Statoskoptilslutning, som afhænger paa samme Maade af Højden. Bortset fra Trægheden er Daasevariometerets Visningsnøjagtighed ved længere konstant Stigning eller Glid-

ning dog praktisk talt uafhængig af Flyvehøjden.

4: En Fejl ved det statiske Trykmål, f. Eks. Utæthed i Ledningssystemet, ved Sammenføjninger eller i et Instrumenthus, kan fremkalde en kortvarig Fejl i Variometerudslaget, da Lufttrykket inde i Luftfartøjet, naar Vinduer, Døre og lign. aabnes eller lukkes, ændrer sig meget i Forhold til Variometerets Følsomhed.

Er det statiske Tryk forfalsket med en konstant blivende Størrelse, optræder der ikke nogen Fejlvisning.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

**Dansk Modelflyver Forbunds
2. ordinære
Generalforsamling**

LØRDAG d. 5. August Kl. 20 indledte MFs Formand, Sven Wiel Bang, Forbundets 2. ordinære Generalforsamling, der blev afholdt i Globus Aero Klubs Lokaler.

Til Stede var Repræsentanter fra 12 Klubber.

Efter Forslag fra Sven Bang blev Bent Ziegler, Globus, valgt til Dirigent. Dirigenten gav derpaa Ordet til Formanden, der aflagde Beretning fra Bestyrelsen. Herunder omtales bl. a. Propagandahæftet, som er blevet trykt i 4000 Eksemplarer, hvoraf 3000 er blevet distribueret, bl. a. til Klubbestyrelserne, Bladredaktionerne og 1000 Sløjdlærere. Størst Betydning for nye Klubdannelser har de Hæfter haft, der er sendt til interesserede Enkeltpersoner, idet saadanne i flere Tilfælde har startet Klubber paa Grundlag af Propagandahæftets Oplysninger. Antallet af Klubber er som Følge af intensiv Propaganda steget fra 17 til 45 i det forløbne Aar.

Formanden takkede til Slut de afgaaede Bestyrelsesmedlemmer for deres store uegennyttige Arbejde paa deres forskellige Poster. Bl. a. oplystes det, at Kassereren, Johan Støckel, ved en omfattende Udsendelse af Breve til betydende Mænd indenfor dansk Erhvervsliv havde formaet at faa 3 Velyndere til at støtte MF med 600 Kr.

Herefter aflagde Forbundets energiske Kasserer, Johan Støckel, Regnskabet, der balancerede med 4034,62 Kr. Der blev givet Decharge for dette.

Forskellige Lov-, Rekord- og Konkurrenceregler ændres.

Af praktiske Hensyn behandledes derefter Punkt 4 i § 8 i de nye Lovforslag omhandlende Lovændringer, Rekord- og Konkurrencereglerændringer.

Af Lovændringer kan nævnes, at Minimum af Personer til en Klubstart blev sat op fra 5 til 10.

Man besluttede at indføre en § 3, hvori det hedder: »Som livsvarige Æresmedlemmer af MF optages Personer, der af Forbundets Bestyrelse skønnes at have fremmet Modelflyvesporten i Danmark stor personlig og uegennyttig Indsats. De indstilles til Udnævnelse paa Generalforsamlingen.«

Af andre betydende Forandringer kan nævnes, at Bestyrelsen blev udvidet fra



M.F.s nye Bestyrelse snap-shottet i Sommerdress under Værløsestævnet.
Fra venstre: Jørgen Frederiksen, Jørgen Nissen, V. O. Andersen, H. Schrøder, Erik G. Flensted og Formanden H. E. Hansen.

5 til 7 Mand, idet Næstformanden og Propagandalederen for Fremtiden bliver to Mandater. Som nyt Mandat indførtes en tilsynsførende. Grunden til Udvidelse af Ledelsen skyldes, at en langt større Udvikling af Modelflyvningen her i Landet har fundet Sted, end man forudsaa ved Stiftelsen.

Ikke mindre end 3 Sæt Forslag til Rekordregelændringer var indkommet til Debat. Det var ogsaa forudset, at Behandlingen af disse vilde trække sig i Langdrag. Ca. tre Timer blev det diskuteret frem og tilbage, førend man fik de kommende Regler antaget.

Her skal blot nævnes, at man har vedtaget at reducere de eksisterende 16 Klasser til 14, hvorved Antallet af mulige Danmarksrekorder nedsættes betydeligt. Bl. a. er Stok- og Kropmotormodellerne kommet i Klasse sammen. 2 nye Klasser er indført: Klasse 7: Indendørs Gummimotormodeller. — Klasse 9: Svævemodeller mellem 70 og 350 cm Spændvidde konstr. efter F. A. L.s Regler.

For Motorkropmodeller vedtoges Regelen, at største Kroptværsnit mindst skal være Kroplængde×Kroplængde divideret med 100 (L×L/100).

Indenfor Gummimotormodeller kan der nu ogsaa noteres absolut Danmarksrekord for E. Størst Tid efter Vandstart.

Valg af Bestyrelse.

Formanden meddelte nu, at Forbundet var kommet i den kritiske Situation, at ikke mindre end 4 af de 5 Bestyrelsesmedlemmer definitivt traadte tilbage, nemlig Formanden: Sven Wiel Bang, Næstformanden og Propagandalederen: Johannes Thinesen, Kassereren: Johan Støckel og Rekordprotokolføreren: Per Weishaupt. Som Kandidater til Formandsposten havde man Henning Schrøder, der nu afgik som Sekretær, og Formanden for Modelflyveklubben »Dragør«, H. E. Hansen. Da Stemmerne stod 10 mod 10 afgjorde Formanden Udfaldet og udpegede som sin Efterfølger Hr. H. E. Hansen. Schrøder blev valgt som Næstformand. Iøvrigt fik Bestyrelsen følgende Udseende:

Formand: H. E. Hansen, »Dragør«, Mariendalsvej 56, IV, København F.

Næstformand: Henning Schrøder, Hawk, Helleruplundsallé 11, Hellerup.

Kasserer: Jørgen P. Frederiksen, Valby Modelflyveklub, Mellemtoftevej 8, St., Valby.

Sekretær: V. O. Andersen, Vanløse Modelflyveklub, Aalekistevej 108 B, Vanløse.

Propagandaleder: Erik G. Flensted, Sundby Aero Modelklub, Englandsvej 38 C, II., Sundby.

Rekordprotokolfører: Jørg. Nissen, Odense Model-Flyveklub, Hjallesøvej 121, Odense.

Tilsynsførende: Ole Holten, »Cirrus«, Krogvej 22, Holte.

Til Revisorer valgtes Johan Støckel, Globus Aero Klub, og Poul Jørgensen, Sundby Aero Modelklub.

Eks-Formanden, Sven Wiel Bang, takkede den nye Bestyrelse, fordi den havde villet lade sig vælge i nuværende kritiske Situation.

Den nye Formand, Hr. H. E. Hansen, bød den nye Bestyrelse Velkommen, den vilde faa en svær Opgave, thi de skulde ikke blot bevare, det de overtog, men de skulde gerne have gjort Forbundet dobbelt saa stort til næste Aar.

Den afgaaede Næstformand, Johs. Thinesen, takkede sine Kolleger for det gode Samarbejde og fremhævede den Selvstændighed, hver havde arbejdet med paa sin Plads. Ligeledes takkede han Repræsentanterne, idet han fortalte, at til Trods for meget Fritidsarbejde havde det været en stor Glæde for ham at virke i Bestyrelsen siden MFs Start.

Een af de vedtagne Lovændringer blev taget i Brug med det samme, idet Schrøder foreslog, at Bang, Thinesen, Støckel og Weishaupt skulde optages som livsvarige Æresmedlemmer af Forbundet, hvilket havde Generalforsamlingens Tilslutning.

Dirigenten sluttede Mødet med at udbringe et Leve for dansk Modelflyvning.

Til »FLYV«S EKSPEDITION

Vesterbrogade 60. København V.

De bedes sende mig portofrit:

Knud Flensted Jensen:
MODELFLYVEBOGEN

Beløbet, Kr. 2.75 følger hermed.

Navn _____

Adresse _____

Lands-Modelflyvekonkurrencen paa Værløse Eksercerplads

I Forbindelse med Generalforsamlingen afholdt MF sin 2. Landskonkurrence i Aar, denne Gang paa Værløse Eksercerplads Søndag d. 6. Aug. Kl. 12.

De blev fløjet i de samme 5 Klasser som ved Pinsestævnet. For at lette Arrangementet var Deltagerantallet i hver Klasse begrænset til 5. Disse blev udpeget som Resultatet af en Udtageskonkurrence, som Klubberne, der ønskede at komme i Betragtning, fik Besked paa at foretage lige i den ellevte Time. Som Følge af den korte Frist meldte der sig kun et ringe Antal Deltagere, hvoraf ca. 17 mødte til Konkurrencen.

Vejret var trods Varme og Solskin ikke godt for Modelflyvningen, da det blæste en Del.

Lidt over Kl. 12 indledtes Dagens Konkurrence, idet Konkurrencelederen, Henning Schrøder, jordstartede sin Wakefieldmodel i Klasse A fra den specielt fremstillede Startbane. Modellen gik efter Starten paa Næsen, og Fejlstart blev noteret. Det blev imidlertid Optakten til en Række af andre Fejlstarter. Hver Deltager skulde have to Starter. Det var yderst vanskeligt at faa de lette Balsamodeler til at foretage ordentlige Starter. De fleste gik paa Næsen eller blev blæst i Jorden.

Dog fik Niels Hassing, der er en af de fineste, maaske den bedste Motormodelflyver her i Landet i Øjeblikket, sine to Modeller til at foretage upaaklagelige Starter. Hans Selvkonstruktion i Klasse A, NH15, udførte efter en Jordstart i Træk 2 Looping the Loops og et Immelmannturn og landede derpaa i Glideflugt.

Svævemodellerne blev højstartet med en 100 m lang Snor. Mange af Modellerne fik Vingebud under Oprækket, andre gik i Hakflugt efter Udløsningen, idet denne var yderst vanskelig at foretage.

Først Kl. ca. 16 kunde Konkurrencelederen meddele Resultaterne:

Klasse A: Motormodeller under 100 cm Spv.:

Nr. 1: Niels Hassing, »Cirrus«, NH-15, 35,4 Sek.

Nr. 2: N. O. Christensen, Roskilde Modelflyveklub, 2, 6 Sek.

Nr. 3: Svend Aage Hansen, »Zephyr«, FJ5, 1,8 Sek.

Klasse B: Motormodeller mellem 100 og 350 cm i Spv.:

Nr. 1: Niels Hassing, »Cirrus«, NH 11, 55,1 Sek.

Nr. 2: Svend Hansen, Roskilde Modelflyveklub, Selvkonstr., 19,4 Sek.

Klasse C: Svævemodeller under 100 cm Spv.:

Nr. 1: Jørgen P. Frederiksen, Valby Modelflyveklub, »Bubi«, 8,5 Sek.

Nr. 2: Bent Søndergaard, »Cirrus«, 4,7 Sek.

Klasse D: Svævemodeller mellem 100 og 150 cm Spv.:

Nr. 1: O. Sørensen, »Zephyr«, SV-H1, 1 Min. 30,1 Sek.

Nr. 2: Svend Aage Hansen, »Zephyr«, SV-H1, 67,7 Sek.

Nr. 3: Terkild Hansen, Valby Modelflyveklub, »Libelle«, 11,2 Sek.

Klasse C: Svævemodeller mellem 150 og 350 cm Spv.:

Nr. 1: Eivind Petersen, Odense Modelflyveklub, »Strolch«, 1 Min. 44,5 Sek.

Præmierne blev uddelt af Sven Wiel Bang.

Første-Præmierne var Sølvbægre udsat af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab. Anden-Præmierne var Gavekort, gyldige hos os og udsat af Dansk Modelflyveindustri, Skjern. Endelig blev Støvnets absolut bedste Præstation belønnet med Time i Dobbeltstyring hos Flyvelærer HIM Jensen, udsat af Ill. Familie Journal. Den tilfaldt Eivind Petersen, O.M.-F., for en Flyvning paa 2 Min. 39 Sek. med en »Strolch«.

Klubberne tilraades at arbejde med Sigt paa kommende MF-Landskonkurrencer allerede nu, bl. a. ved at afholde Klubkonkurrencer i al Slags Vejr. Man maa kende sine Modeller under alle Vindforhold for at gøre sig Haab om Placeringer ved kommende Konkurrencer.

*

KLUBMEDDELELSER TIL »FLYV«.

DA »FLYV« i Fremtiden vil blive udsendt d. 1. i hver Maaned, maa Meddelelser til næstfølgende Nr. af »FLYV« være Propagandalederen, Erik G. Flensted, Englandsvej 38 C, II, København S., i Hænde senest d. 5. i hver Maaned.




**Codan
Gummistøvler**



SV-HI

Spændv. 148 cm.
Tegning 2.00
Byggesæt 4,85
+ Porto

9 anerkendte Danmarksrekorder, med Flyvninger over 17 Minutter og 9 Kilometer, er opnaaet af denne berømte Model. Kan bygges uden forud gaaende Kendskab.

Dansk Modelflyveindustri - Skjern
(Katalog gratis)

»FLYV 1«

Spændvidde..... 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt..... Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

Alle Dele er færdig tilskaarne og Planlisterne bøjede i V-Form

»FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
Byggesæt incl. Tegning... Kr. 3.00
Færdig Model Kr. 5.50

„FLYV 2“ er ligesaa let at bygge som „FLYV 1“ og meget let at sætte op i Højstart. — Sæt Danmarksrekord med „FLYV 2“. Den er i Klasse IX. Man forbykses over, hvor elegant „FLYV 2“ flyver, og hvor nem den er at have med at gøre.

»SUPER W 12«

Spændvidde..... 97 cm
Planbelastning ca. 15 g/dm²

„SUPER W 12“ er en Model i Klasse X. Byggesættet indeholder foruden Tegning i fuld Størr. en detaljeret Byggeanvisning og en Flyveinstruktion be- regnet paa Begyndere.

»W 17« klar til Beklædning

Spændvidde..... 145 cm
Planbelastning ca. 18 g/dm²

Den fulde Glæde af Flyvning med en Model faar man kun, naar den er velbygget, og det er en Fornøjelse at samle en „W 17“, hvor alle Delene, der leveres færdigtilskaarne, passer ganske nøjagtigt sammen. „W 17“ er i Klasse XI.

	Byggesæt	Færdig Model
„W 12“	Kr. 6.00	Kr. 18.00
„W 17“	Kr. 12.75	Kr. 35.00

Byggesættene leveres kompl. med over- skuelig Tegning, udførlig Bygge- og Flyveinstruktion. Alle Dele saasom Ribber, Spanter, Næseklodser, Lister o.l. er færdig tilskaarne. Værktøj ikke nødvendigt.

Forlang Pristliste over „W“ Materialer hos Deres Forhandler.

W-Modellerne, FLYV 1 og FLYV 2 faas hos de fleste Sports- og Legetøjsforr. samt Bog- og Papirhandler.

En Gros: **Erik Willumsen**
5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

M.-F.s NYE BESTYRELSE.

SOM det fremgaar af Referatet af Generalforsamlingen den 5. August har Forbundet nu valgt sin nye Bestyrelse, som har konstitueret sig saaledes:

Formand: H. E. Hansen, Mariendalsvej 56, Kbhvn F.

Formanden modtager alle Henvendelser angaaende Dannelse af nye Klubber og staar til Raadighed med Vejledning i alle saadanne Spørgsmaal; Formanden vejleder ogsaa de bestaaende Klubber i alle Sager, der ikke paa Forhaand henhører under andre Bestyrelsesmedlemmers Omraade.

Næstformand: Henning Schröder, Helleruplunds Alle 11, Hellerup.

Næstformanden er M.F.s Repræsentant i D. K. D. A. S. og giver Oplysninger angaaende Arrangementer af Stævner samt Deltagelse i saadanne i Ind- og Udlandet.

Sekretær: V. O. Andersen, Aalekistevej 108 B, Vanløse.

Sekretæren besvarer Spørgsmaal angaaende Dannelse af nye Klubber og Oplagelse i M.F. af disse.

Kasserer: Jørgen P. Frederiksen, Mellemtoftevej 8, Valby.

Kassereren har hele Forbundets Regnskabsvæsen under sig og besørger Indkassering af Kontingenter og modtager Betaling for Emblemer m. v.

Propagandaleder: Erik G. Flensted, Engelsdalsvej 38 C, II., Kbhvn. S.

Propagandalederen modtager Klubbernes Meddelelser og Nyhedsstof til Offentliggørelse i M.F.s officielle Organ FLYV; dette Stof skal være Propagandalederen i Hænde den 3 die i Maanedens. Endvidere modtager han Nyheds- og Propagandastof til Dagbladene, samt giver Svar paa Forespørgsler angaaende Arrangement af Udstillinger.

Rekordprotokolfører: Jørgen Nissen, Hjallesøvej 121, Odense.

Rekordprotokolføreren modtager alle Meddelelser angaaende nye Rekorder til Offentliggørelse i FLYV. For at en Rekord kan anerkendes maa den først være godkendt af Rekordprotokolføreren.
Bestyrelsen.

NY ELITEFLYVER:

PER WEISHAUPT, Odense Model-Flyveklub, blev den 24. Juli Eliteflyver Nr. M.4 med sin PERW-45a »Hyænen« (Klasse 5). De tre Tider, der blev fløjet mellem Kl. 19.30 og 22.00, var: 2 min. 04,9 sek.; 1 min. 30,5 sek.; 1 min. 33,8 sek.

MODELFLYVEKLUBBEN »FREM«.

Den 30. Juli afholdt denne Klub Konkurrence ved Aalbjerget, der ligger 3 km vest for Sdr. Vøllum.

Stævnet, der var det første i Klubbens Historie, var først truet af en ret kraftig Vind, som heldigvis løjede af senere paa Eftermiddagen.

Nr. 1: Michael Hansen, FJ-1, 7 Points.
— Præmie: Byggesæt til SF-14.

Nr. 2: Jenst Konstmann, FJ-1, 6 Points.

Nr. 3: Boy Kontmann, Selvkonstr. B-K-2 (79 cm Spv.), 5 Points.

Nr. 4: Karlin Jensen, FJ-1, 4 Points.

(NB: Klubberne bedes opgive Resultaterne i Sekunder i Stedet for Points, da

man ellers ikke har Anelse om Præstationerne.)

Stævnet afsluttedes med en Massestart, der vandtes af Jens Konstmann.

Klubben, der startedes 25.—2.—39, har nu 15 Modeller fra FJ-2 ned til B-K-4, der er 49 cm i Spv., 7 Modeller er under

Bygning, blandt hvilke den største er 349 cm i Spv. Det bliver interessant at se, hvilke Resultater der kan opnaas med en Model af saa store Dimensioner. Maksimumsgrænsen for Spændvidden er jo 350 cm, saafremt man da ønsker at sætte Rekorder.

REKORDERNE

I den sidste Maaned før Generalforsamlingen herskede en livlig Konkurrence, specielt mellem Odense Model-Flyveklub og »Cirrus«, Holte, om hvem der skulde staa med Førerstillingen til Generalforsamlingen. Det dygtigt gennemførte Angreb paa OM-F lykkedes for



Per Weishaupt trækker sin »Hyæne« op til 1. Betingelsesflyvning til Eliteflyverprøven.

saa vidt for den energiske Holteklub, som de satte sig i Besiddelse af de absolutte Rekorder, saaledes at »Cirrus« nu besidder alle 5.

Paa den anden Side bevarede OM-F sin Førerstilling som Indehaver af flest Rekorder, men tæt fulgt af Cirrus. OM-F har nu 25 af de 75 anerkendte, Cirrus 21, Fredericia II 8 og Hawk 7. Paa Enkeltpersonernes Omraade bevarede Per Weishaupt sin Stilling med 15 Rekorder, Hassing har 12, Rich. Jensen 9 og Mogens Friis og Henning Schröder hver 7. De enkelte Rekorder var følgende:

Klasse 1: Den 7. Juli satte Hassing, Cirrus, Jordstartdistancerekorden op til 298 m med sin NH-8. Men den 9. Juli erobrede C. H. Carlsen fra Als den sidstnævnte Rekord, idet hans Selvkonstruktion »Dixie« fløj 400 m i »orkanagtig Storm«. Hans Model havde en Planbelastning paa 17,7 mod Hassings ca. 11,2.

Den 12. Juli satte Hassing de to første danske Søstartrekorder, idet hans NH-10 fløj 11,8 Sekunder og 25 Meter paa Vejlesø ved Holte. Det er en Balsamodel med tre Pontoner, og Modellens Længde er lidt større end Spændvidden. Planbelastningen laa paa ca. 13 g/Kvdm. Hassing opstillede den 7. Juli med NH-8 den første danske Hastighedsrekord i Klassen. Den blev paa 7,81 m/sek. Gummitværsnittet var knap 20 Kvmm.

Klasse 2: »Cirrus« Næstformand, Ove Hansson, erobrede den 8. Juli de to Distancerekorder fra Sven Hansen, Roskilde. Han opnaede 131 m i Jordstart og 240 m i Haandstart. Modellen var en ombygget »Triumf« (svensk), der vejede 58 g.

Klasse 3: Den 5. Juli tog Rich. Jensen, OM-F, Haandstartdistancerekorden fra H. Schröder, idet hans RJ-6 fløj 344 m. Modellen har et Planareal paa 12,3 Kvdm, vejer 158 g og har en Motor paa 40 Kvmm. i Tværnsnit. Propellen er 335 mm Diam. og 470 mm i Stigning.

Klasse 4: Poul Kuniss, Cirrus, erobrede den 15. Juli den omstridte Distancerekord i Haandstart, idet hans PK-10 fløj 550 m. Modellen er 965 mm i Spv., 745 mm lang og vejer 140 g med et Planareal paa 11,6 Kvdm. Gummitværsnittet er 72 Kvmm. — Niels Hassing forbedrede sin Hastighedsrekord betydeligt den 21. Juli, idet hans NH. Speedster fløj 15,38 m/sek. Planbelastningen er 21 g/Kvdm. og Gummitværsnittet 76 Kvmm.

Klasse 5: Den 13. Juli tilbageerobrede Per Weishaupt, OM-F, de to Varighedsrekorder, idet hans PerW-45a »Hyænen« fløj 52,1 sek. i Jordstart, 53,5 sek. i Haandstart. Allerede Dagen efter satte han Haandstartrekorden op til 1 min. 40,5 sek. — det var samtidig absolut OMF-Rekord. Den 22. Juli sattes Jordstartsrekorden op til 1 min. 08 sek. og samtidig forbedrede han sin egen Distancerekord til 242 m. Haandstartrekorden paa 1 min. 40,5 sek. var Per Weishaupts 50. Danmarksrekord. PerW-45 »Hyænen« er lige et Par mm for lang til at opfylde FAIs Regler. Spændvidden er 1466 mm, Planarealet 22 3/4 Kvdm. og Vægten 370 g. Gummit har et samlet Tværnsnit paa 96 Kvmm. og trækker en Propel paa 500 mm Diameter og 570 mm Stigning.

Klasse 9: Med sin Wakefieldmodel NH-11 forbedrede Niels Hassing, Cirrus, den 16.—7. sin Distancerekord betydeligt, idet han fløj 610 m. Sven Hansen, Roskilde, opstillede med sin Selvkonstruktion »Saturn« en Hastighedsrekord paa 6,67 m/sek. Modellen vejer 267 g, deraf 75 g Gummi.

B.: Med sin Flyvning paa 550 m erobrede Poul Kuniss den 15. Juli den absolutte Distancerekord fra Per Weishaupt, hvis »Gorilla« i April fløj 456 m. Men allerede Dagen efter fløj Niels Hassings Wakefieldmodel 610 m. Nu nærmer vi os efterhaanden den første Kilometer.

C. Ogsaa den absolutte Hastighedsrekord tog Niels Hassing fra Per Weishaupt. Hans NH-Speedster opnaede 15,38 m/sek., medens den gamle Rekord var paa 13,78 m/sek. Hassings Hastighed paa ca. 55 km/t ligger over den engelske Rekord. Modellen gennemfløj Strækningen paa 3,2 og 3,3 Sekunder.

Dansk Modelflyvnings Historie

2. Periode - 1923-1934

Luftens Erobring, som Aeronautisk Selskab udgav, fandtes i Juli-Nummeret 1923 en interessant Artikel om Modelbygning og Modelflyvning af Sekretæren, Kaptajn Alf Bruhn. Af denne fremgaar bl. a., at i Foraaret 1923 oprettede Selskabet et Kursus for Modelflyvere, hvortil ca. 25 havde indtegnet sig.

Verdensrekorderne var paa dette Tidspunkt 2000 m i Distance, 9 Min. i Varighed og ca. 200 m i Højden.

Man læser endvidere, at Göteborgs Modelflyvningsklubb havde indbudt Dansk Modelflyvnings-selskab til internationale Modelflyvninger under Udstillingen i Göteborg.

Resultatet af ovennævnte Kursus var en Modelflyveopvisning, som skulde finde Sted den 23. Sept. paa Amager Fælle. Paa Grund af Vejret blev Kapflyvningen til stor Sorg for Tilskuerne aflyst; men Snedker A. Larsen reddede Situationen ved at demonstrere 3 Modeller.

Den 7. Oktober afholdtes saa Kapflyvningen. 10 Modeller var til Stede, Kaptajn Bruhns egen dog uden for Konkurrence. A. Larsen vandt Bedømmelsesprøven, i hvilken der toges Hensyn til rational Konstruktion og haandværksmæssig Udførelse. Glideprøven, hvor Modellerne startede fra et af Batteriets Observationstaarne, vandt stud. art. Lønborg, hvis Model gled 24 m. Stud. polyt. Bonne vandt Varighedskonkurrencen i Haandstart med Motormodel — hans Model fløj i 14.3 Sekunder og tilbagelagde 97 m. Snedker Larsen sejrede i Flyvning med »Selvstart« — 30 m i Distance. Han fik ogsaa en særlig Præmie for haandværksmæssig Udførelse.

I Vinteren 1923-24 afholdtes endnu et Kursus i »Modelflyvningens Teori

og praktiske Udførelse« paa Teknologisk Institut. Elementære matematiske og fysiske Kundskaber var ønskelige. Prisen var 5,00 Kr. pr. Deltager.

Dansk Flyvemodel- og Glideflyver-Forening.

Dette sidstnævnte Kursus gav Stødet til Dannelsen af »Dansk Flyvemodel- og

men ingen mødte! Selskabet overtog iøvrigt Protektoratet for Foreningen ved Aarets Slutning. I Vinterens Løb afholdtes en Gang maanedligt Medlemsmøde paa Polyteknisk Læreanstalt.

For at ingen skulde indmelde sig i Foreningen udelukkende for en Konkurrences Skyld, indførte man, at der ved Indmeldelse umiddelbart før en Konkurrence skulde betales 5 Kr., som saa gik ind som Indskud og Kontingent.

For at vise, paa hvilket Grundlag man dengang konkurrerede, er her af-



Le Dous og A. Larsen med Motormodellen fra 1924.

Glideflyver Forening, der stiftedes 7. April 1924. Hr. C. le Dous havde udsendt Indbydelse, og 11 var mødt. Den første Bestyrelse kom til at bestaa af: C. le Dous (Formand), A. Larsen (Kasserer), H. Bonne (Sekretær), J. Ryding og Helge Nielsen (Repræsentanter). Revisorer blev Leo Mathiesen og S. Ørsløv. Indskudet fastsattes til 1 Kr. og det maanedlige Kontingent til 1 Kr.

Denne Forening var et Skridt imod den første deciderede Modelflyveklub; den virkede i de første Aar som saadan, men allerede fra Starten var den, som Navnet angiver, ogsaa bestemt til at blive en Glideflyveklub.

I Løbet af 1924 arrangerede Foreningen adskillige »Prøveflyvninger« og Opvisninger. Der konkurreredes om adskillige Præmier, udsat dels af Medlemmer, dels af andre interesserede.

En særlig karakteristisk Type fra den Tid er Stokmodellen med to Propeller og to Stokke, der mødtes bagtil. Med en saadan opnaaede A. Larsen i September en Distance paa 156 m og 36 Sekunder, medens le Dous i Oktober fløj 82 m efter »Selvstart«. Til en af disse Opvisninger var Aeronautisk Selskab indbudt —

trykt Foreningens »Reglement for Konkurrenceflyvning«:

1. Flyvning i lige Linie med Haandstart mindst 30 Meter.
2. Flyvning efter Tid med Haandstart mindst 5 Sekunder.
3. Kredsflyvning med Haandstart mindst en Halvkreds til højre.
4. Kredsflyvning med Haandstart mindst en Halvkreds til venstre.
5. Flyvning i lige Linie med Jordstart uden Anstød mindst 30 Meter.
6. Flyvning efter Tid med Jordstart uden Anstød mindst 5 Sekunder.
7. Belastningsflyvning med Jordstart uden Anstød med mindst 10 % Nyttelast.

For hver mindste Ydeevne regnes 100 Points, som bliver procentuelt afregnet. For Klasse 7 bliver der regnet 5 Points for hver 10 % og Meter. Der bliver kun startet i Klasse 7 paa særligt Forlangende.

Modellerne inddeles i tre Klasser:

A. Modeller med Krop. I Kroppen skal der kunne indtegnes en Kreds paa mindst 5 % af Maskinens Vingefang. Maskinen skal være forsynet med Understel.



Snedker Larsen med Motormodel Nr. 1 i 1923.

B. Modeller med Stok, skal være forsynet med Understel. Krogenes Afstand maa ikke være større end Vingefangel.

C. Rekordmodeller, kan bygges efter Ønske.

Deltager Klasse A i Konkurrence sammen med Klasse B, gives et Tillæg paa 25 % til Klasse A.

1925. Forskellige Præmier udsættes. Første Model med Helprofil.

Den 26. April 1925 vandt C. le Dous en Præmie, udsat af Aeronautisk Selskab, for en Flyvning paa 101,1 m. 1 August afholdtes en Konkurrence i Kastrup Lufthavn, til hvilken Det Danske Luftfartsselskab havde udsat 3 Flyveture som Præmier.

Aarets konstruktive Sensation var, at Snedker A. Larsen den 17. Maj præsenterede den første danske Model med Helprofil (altsaa ogsaa beklædt paa Undersiden). I Efteraaret fremkom han med en 2,5 m Svævemodel, der sandsynligvis er den første danske. Den havde 78,5 dm² Planareal og vejede 1600 g. Den var beklædt med indisk Moll og dopet. Den kan siges at være en Forløber for den nu almindelige brugte Type Svævemodeller. Som Paaskønnelse heraf fik Larsen ved Foreningens Generalforsamling i Januar 1926 en Slipsnaal i Form af en Propel.

1926. Tilbagegang.

1926 var et sløjt Aar. I Løbet af det foregaaende Aar var Medlemstallet dalede fra 15 til 7. Der blev foretaget nogle



Medlemmer af D.M.O.G.F. omkring Snedker Larsens Svævemodel, Danmarks først.

Flyvninger. Saaledes vandt Larsen i Juli et Solvbæger, som Kaptajn Kofoed-Jensen i 1924 havde udsat for den første Flyvning over 25 Sekunder efter Jordstart, dog havde man senere nedsat Værdigheden til 20 Sekunder. Larsens Model fløj 23 Sekunder. Han vandt desuden en Højtaler for Bygningen af de fleste Modeller i 1926. Der var ogsaa en Vandrepokal i Foreningen. Le Dous havde vundet den 2. Gang og Larsen ligeledes to Gange, men i Marts 1927 tog Larsen den til Ejendom. I Juli gennemførtes en interessant Konkurrence, nemlig en Vandningsflyvning over 250 m, to Gange mod to Gange med Vinden. Man maatte foretage saa mange Starter,

man vilde. Den, der først havde naaet igennem, havde vundet. Le Dous vandt med 1 Time 17 Min.

To virkelige Modelflyverhistorier.

Et af Medlemmerne fra den Tid var Helge Nielsen, der fortæller:

»Naar man dengang skulde ud at flyve med sine Modeller, kunde man altid regne med en stor Tilskuerskare, der interesserede sig til. Desværre var det ikke heldigt for Modellerne, da mærkeligt nok de mest interesserede Tilskuere var dem, der havde Cykle med. Jeg førte dengang en Flyvejjournal for hver enkelt Model, og naar jeg havde været ude at flyve, sluttede Journalen gerne saaledes: Flyvningerne blev afbrudt, da Modellen fløj ind i Cykle, hvor Propellen blev slaadet i Stykker. Engang, da der var en Rullestol til Stede foruden alle Cyklerne, var det netop lige Rullestolen, der var Aarsagen til den ituslaede Propel.

Tit skete det ogsaa, at man kom i Diskussion om Flyvning med nogle af Tilskuerne. Man fik sommetider Raad, der var mere velmente, end de var gode. Blandt andet stod en Dag, forrest i Tilskuerskaren, en ældre svær Herre med et rødmosset Ansigt og saa interesseret til, da jeg trak Gummisnoren op. Da han havde set lidt paa det, siger han til mig: »Hør De der, saafremt De indrettede Modellen med to Gummisnore, saaledes at naar den ene Gummisnor løb ud, trak den den anden op, saa kunde Modellen blive ved at flyve.« Herren forstod vist ikke, hvorfor de omkringstaaende gav sig til at le; men da jeg lidt efter saa efter ham, var han forsvundet.

Vær ogsaa moderne i Deres Korrespondance! Skriv paa Maskine; det sparer Tid og gl'r Tankerne ny Flugt. Moderne Mennesker ved, det er praktisk at udføre alt skriftligt Arbejde paa Maskine - og paa samme Tid faa indtil 10 Kopier. De kan faa en 1ste Klasses Skrivemaskine, blot De betaler 20 Kr. ved Modtagelsen. Forlang Brochurer og nærmere Oplysninger.

JOHAN STØCKEL, Hambroes Allé 21, Hørlup 1850, Hellerup.

FOKKER G.I



Angrebsflyvemaskine

Bevæbning fremefter:

2 Maskinkanoner - Kaliber 20 mm
med 60 Sprængprojektiler pr. Kanon
og 4 Maskingeværer - Kaliber 7.9 mm
med 500 Patroner pr. Maskingevær

Fjern-Rekognoscerings- og Bombeflyvemaskine

Bevæbning fremefter:

2 Maskinkanoner - Kaliber 20 mm
med 60 Sprængprojektiler pr. Kanon
og 2 Maskingeværer - Kaliber 7.9 mm
med 500 Patroner pr. Maskingevær

N.V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER

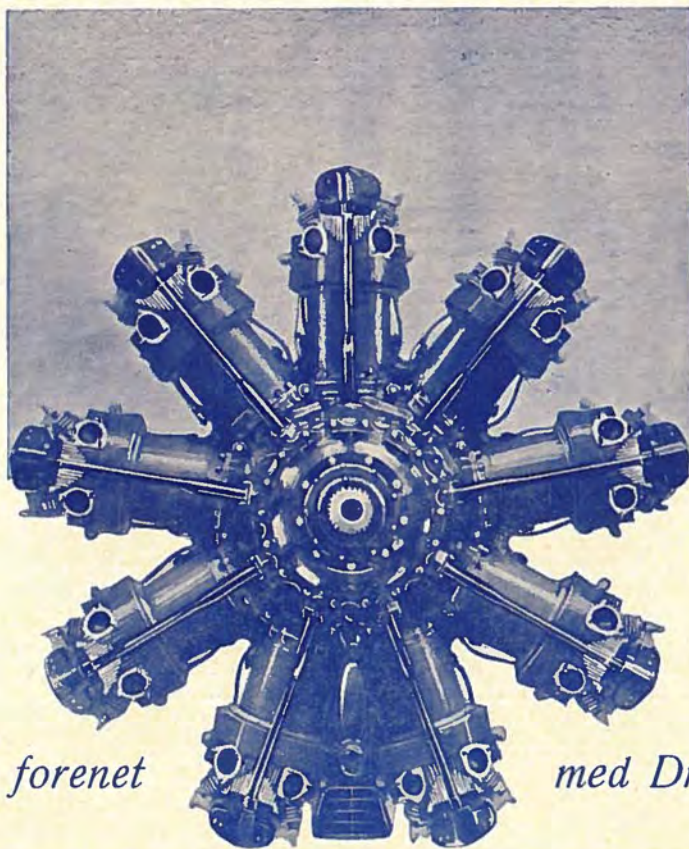
"Bristol"

PEGASUS

OG MERCURY LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

"BRISTOL" PEGASUS Motorer, — hvis Cylinderindhold er 28,7 l — er indbygget i mange kendte civile og militære Flyvemaskiner, hvortil ogsaa hører hele Flaaden af Imperial Airways "Empire" Flyvebaade, og mange Verdensrekorder er blevet sat med Pegasus Motorer. — Pegasus XVIII, der er udstyret med en To-trins Supercharger, og som har stor Ydeevne i alle Højder, udvikler 977 HK i Starten, 1014 HK i 915 m og 896 HK i 4730 m.

"BRISTOL" MERCURY, Cylinderindh. 24,9 l, er særlig beregnet til Anvendelse i moderne Kamp- og Bombeflyvemaskiner med stor Ydeevne, og den er indbygget i "Bristol" Blenheim, som er Verdens hurtigste Bombeflyvemaskine. Som Følge af dens fortrinlige Ydelse i store Højder i Forbindelse med ringe Vægt og Omfang, blev Mercury valgt til at skulle fremstilles i et meget stort Antal til Brug for det engelske Royal Air Force, ligesom den ogsaa bygges i Udlandet efter Licens.



Stor Ydeevne forenet

med Driftssikkerhed.

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILON, 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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

7. OKT. 1939.



Westland Lysander Rekognosceringsmaskine

Nr. 10

1939 - 12. Aarg.

Hvordan bliver en Flyvemaskine til?

K. L. M. FYLDER 20 AAR

Udvidelser af den britiske Flyvemaskineindustri

35 ØR

24 SIDE



BONDUR

Unser Fliegwerkstoff



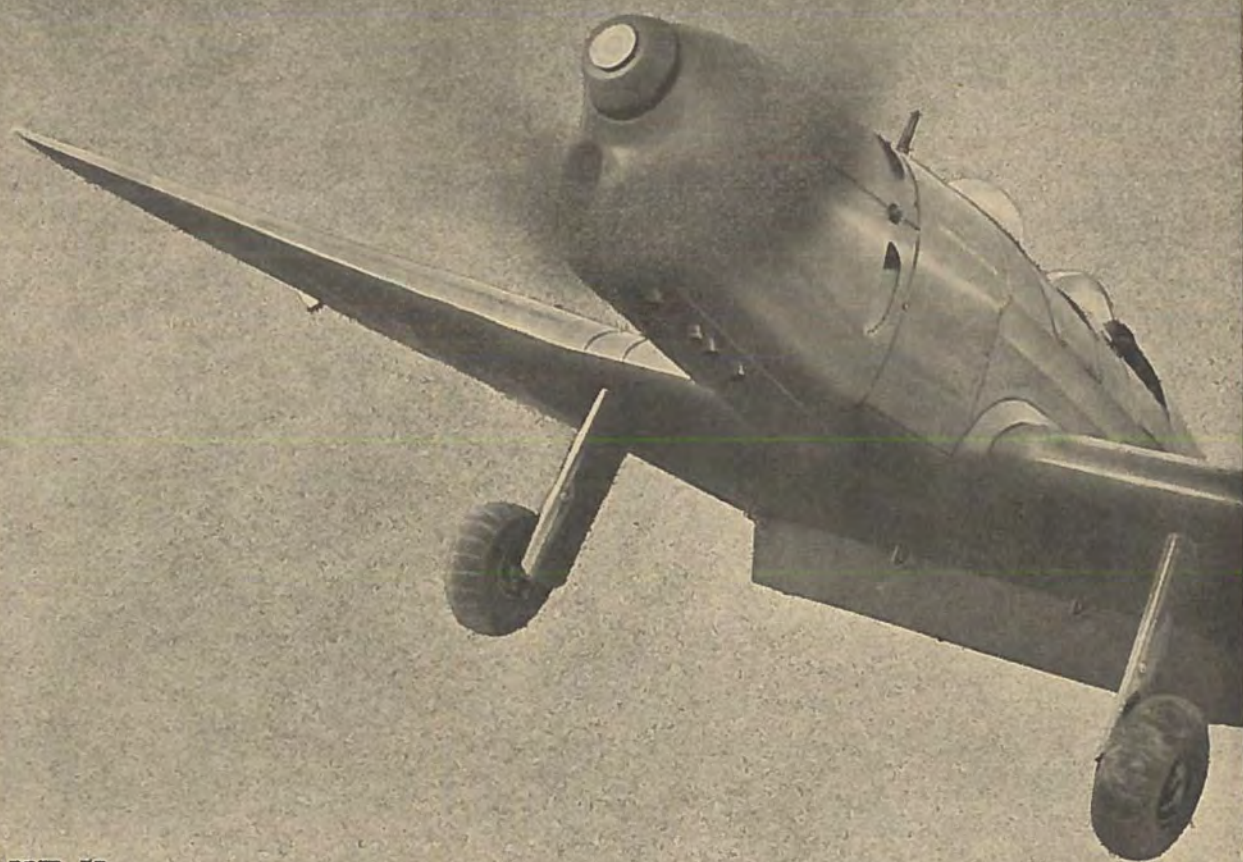
KÜCK

Vereinigte Leichtmetall-Werke G.m.b.H. Hannover

WERKE IN HANNOVER, LAATZEN UND BONN

Repræsentanter: ANDERSEN & MAARE

Vestersøgade 52 - Tlf. 12532 - København V.

KZ II*den danske Flyvemaskine***KZ II** *Sport, Rejsehastighed 200 km/T.***KZ II** *Kupè, Rejsehastighed 175 km/T.***SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S****KASTRUP 868**

„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP 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. ASIP

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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Nr. 10

Oktober 1939

12. Aargang

VERDENSKATASTROFEN OG SPORTSFLYVNING

Den længe ventede Katastrofe er indtraadt i sin første Fase. Krigen i Evropa er udbrudt.

Et Opgør mellem Tyskland som Hovedfaktor paa den ene Side og Vestmagterne paa den anden, synes atter at skulle ryste Jorden og sprede sine Dønninger ud over den ganske Verden.

Hvor lang Tid Krigen vil vare og hvad den vil medføre, ogsaa for neutrale Stater, lader sig ikke overskue.

Som det under disse Forhold er ganske naturligt, og som man ogsaa derfor maatte forvente, er al Privatflyvning og Motor-Sportsflyvning her i Landet bragt til Ophør paa samme Maade, som det ogsaa er sket i vore Nabolande. Overalt er der foretaget store Indskrænkninger i den civile Luftfart. Indskrænkninger, der i høj Grad vil sætte den internationale Lufttrafik i Evropa i Stampe.

Denne Tingenes Tilstand vil, saafremt den bliver af lang Varighed, utvivlsomt ogsaa snart vise sine Virkninger paa Fremstillingen af civile Flyvemaskiner og ikke mindst paa Tilvirkningen af Sportsmaskiner og private Maskiner, naar der ikke mere findes Afsætningsmuligheder for disse.

Den Motorsportsflyvning og Privatflyvning, der var under saa stor Udvikling og Opblomstring herhjemme, standes saaledes brat. Yngre og ældre, Mænd som Kvinder, der med Liv og Sjæl havde kastet sig over Sportsflyvningen med Glæde og store Forventninger, maa saaledes — i hvert Fald

for en Tid — se deres skønne Drømme briste.

Disse Forhold vil selvfølgelig ogsaa sætte sine Spor paa Aeronautisk Selskabs Virksomhed. Der er dog ingen Grund til at tro eller antage, at Selskabet maatte komme ind i et lignende Dødvande som under Verdenskrigen 1914—18, hvor hele den civile Flyvning var paa et langt lavere Udviklingsstrin end nutildags.

Svæveflyvningen, der har saa mange begejstrede Tilhængere her i Landet, kan uden Tvivl fortsættes, i hvert Fald naar den stadig dyrkes indenfor begrænset og tilladt Omraade. Denne Sport har endog Mulighed for at faa Tilslutning fra den Kreds af Unge, der foreløbigt er afskaaret fra Motorsportsflyvningen.

Modelflyvningen kan ligeledes fortsættes uhindret og udvikle sig jævnt og normalt, idet man maa gaa ud fra, at Modelmaterialer stadigt vil kunne skaffes til Veje.

Vedrørende »Flyv«s Virksomhed, da maa og vil det være Redaktionen magtpaaliggende, at vedligeholde den høje Standard vi altid har søgt at holde Bladet i, saaledes at det ogsaa i denne vanskelige Tid kan bringe Nyhedsstof af enhver Art indenfor Flyvningens forskellige Grene, der vil kunne tilfredstille saavel Motorflyvere som Svæve- og Modelflyvere. Alle Kræfter maa sættes ind paa under disse Omstændigheder, hvor Landets Grænser er mer eller mindre lukket,



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB

DANSKE PRIVATFLYVERE

VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden Kildeangivelse er ikke tilladt.

Stilhed og Optimisme i Københavns Lufthavn

STILHED hviler over Lufthavnen, da vi en af de smukke Sensommerdage aflægger et Besøg derude, for at høre lidt om Udsigterne for den fremtidige Lufttrafik, — i Øjeblikket er de jo ikke særlig lyse; men en Forandring kan heldigvis indtræde med Dags Varsel, og man ser med Tillid Fremtiden i Møde trods de alvorlige Tider.

Vi aflægger først Flyveleder Wulff et Besøg og spørger ham, hvad han mener om Situationen herude.

Flyveleder Wulff saa ud over det trøstesløse Øde, tændte sin Pipe og sagde: »Ja, et opmuntrende Skue kan man jo egentlig ikke kalde det. Overbebyrdede med Arbejde er vi heller ikke. Naar Aalborg Maskinen er landet Kl. 15,15, kan vi lukke og gaa hjem. Nu har vi ti Starter og Landinger om Dagen — imod de 300 til 350 under normale Forhold. Det gør jo en Forskel.«

Han modtog et Telegram, som meldte, at K. L. M.'s Douglas-Maskine kunde ventes, og faa Minuter efter

at holde Læserne a jour med aeronautisk Stof af Betydning.

Mer end nogen Sinde maa Selskabets Medlemmer og iøvrigt alle Personer, der har Interesse fælles med Flyvningen, betragte det som en kær Pligt at staa Skulder ved Skulder og bistaa hverandre og Bestyrelsen med i vanskelige Tider at vedligeholde Interessen for den danske Privat- og Sportsflyvning, saaledes at denne atter vil være i Stand til at udfolde sig med fuld Kraft, naar Verdenssituationen igen bliver normal.

I det hele taget er Tiden inde til, at alle, der har Interesse for og Kærlighed til Flyvningen og dennes Velværd, slutter sig sammen om Aeronautisk Selskab, for i Enighed og ved fælles Kræfter at søge holde saa megen Flyvning i Gang, som Forholdene kan tillade.

Man maa derfor opfordre alle gode Kræfter — hvor end de nu i Øjeblikket hører hjemme — til at slutte sig nær sammen, for i Flok og Følge, med ærlig og god Villie at være med i et uselvsk Arbejde til Fremme af vor fælles Sag: Flyvningen.

Redaktionen.



Københavns Lufthavn — uden Trafikmaskiner.

kredsedede Maskinen over den øde Flyveplads for at rulle ind paa den graa Cement og aflevere de otte Passagerer, der var med fra Amsterdam. Den Dag var det selveste Smirnoff, som førte den store Douglas.

»Er der Tale om at lukke Lufthavnen helt —«.

»Det haaber vi da ikke«, svarede Hr. Wulff; »naar den første Nervøsitæt har lagt sig, er det jo muligt at neutrale Lande som Danmark, Holland og Sverrig vil kunne opretholde Trafiken; men det ligger udenfor min Kompetence at udtale mig herom — det henhører jo under Luftfartselskabets Styrelse.«

Han fortalte om de Vanskeligheder, der nu var forbundet med at opretholde Civilflyvningen, da Overflyvningsreglerne er meget skrappe. For det første maa man selvfølgelig kun overflyve dansk Territorium om Dagen — og al Flyvning skal foregaa med Jordsigt. Den største Højde, det er tilladt at flyve i, er 500 Meter. Paa den anden Side kan en Maskine ikke flyve i mindre end 200—250 Meters Højde over f. Eks. Midt-Jylland, hvor Terrænet er højest. Er der tæt Skydække, eller er det meget usigtbart Vejr, betyder det, at Flyvningen i saa Fald maa opgives, da Maskinen ikke maa flyve over Skyerne, men skal holde sig indenfor de 500 Meters Maximumshøjde, og under 200 Meters Overflyvning kan der ikke være Tale om af Hensyn til Bebyggelse og Befolkning saa der er nok af Vanskeligheder.

Det Danske Luftfartselskab ophørte

med Rundflyvningerne over København frivilligt, inden Benzinrestriktionerne kom, men der er stadigvæk intet i Vejen for, at en travl Mand kan chartre en Flyvemaskine og i Hast stikke af til f. Eks. Esbjerg eller Aalborg, ligesom det i paakrævet Tilfælde er muligt at tilkalde Luftambulancen.

Dog udtalte Havneleder Leo Sørensen, at han haabede det samme, som vi alle sammen gør i disse Dage, — at Danmark som neutralt Land med Tiden vil kunne gøre en Indsats i Opretholdelsen af bl. a. forskellige Luftpostruter paa Udlandet, og at den omtrent fuldstændige Lammelse af Udenlandstrafiken kun er et Tids-spørgsmaal.

Trods den næsten uhyggelige Stilhed, som rugede over Københavns Lufthavn, sporede man en vis Optimisme. Maatte man blot haabe, at denne Optimisme vil give sig Udslag i Aabningen af danske Ruter i denne alvorlige Tid.

Scot.

Vi har kort Tid efter at ovenstaaende er skrevet, faaet at vide fra D. D. L., at Berlin-Ruten genaabnes Onsdag den 27. September, saaledes at der flyves fra København Kl. 9,35 og fra Berlin Kl. 13, foreløbig bliver der kun en Forbindelse daglig.

Med England er der ogsaa saadanne Forhandlinger i Gang, at man nu med Sikkerhed kan regne med, at denne Rute er genoprettet, naar disse Linier læses.

Red.

FLYVE-DIESELMOTOREN OG DENS ANVENDELSE

HVORLEDES gaar det egentligt med Udviklingen af Dieselmotoren — Raaoilimotoren — til Brug i Luftfartøjer og i hvor stor Udstrækning benyttes i det hele taget Dieselmotoren i den moderne Luftfarts Tjeneste? Dette Spørgsmaal høres ofte fremsat og diskuteret.

Det er da heller ikke uden Grund, at man i Tider, hvor civil og militær Flyvning spiller en stor og afgørende Rolle, hver indenfor sit Omraade interesserer sig for denne Motortype, hvormed Fagskrifter og Pressen allerede Aar tilbage beskæftigede sig i udpræget Grad. I Tale og Skrift fremhævedes herunder Dieselmotorens store Fordele fremfor Benzinmotorens, og man spaaede den en stor og glansfuld Fremtid indenfor Flyvningen.

Der er sikkert ikke den mindste Tvivl om, at de store Landes Flyvemotorfabriker og Flyveteknikere saavel i Teori som i Praksis i Løbet af de sidste 10 Aar har ofret et overordentligt stort Arbejde, megen Tid, mange Kræfter og uhyre Summer paa Udviklingen af Flyvedieselmotoren.

Opgaven er imidlertid saa vanskelig, at det synes som om Lande som Amerika, England, Frankrig og Italien, i hvert Fald indtil videre har stillet Sagen i Bero.

Muligvis er det de store Krav til militære Rustninger, der i de seneste Aar i disse Lande har lagt saa stor Beslag paa Flyvemotorfabrikerne, at Forsøgene med Dieselmotorer har maattet træde i Baggrunden.

Kun i Tyskland synes man vedblivende at ofre Flyvedieselmotoren endog stor Interesse og at fortsætte det Forsøgs- og Udviklingsarbejde, der tilsidst maa føre til de forventede gode Resultater i alle Retninger. I hvert Fald er der i Løbet af de sidste Aar fabrikeret store Antal af Junkers 500/600 HK Flyve-Dieselmotorer, der væsentligt benyttes i store tyske Flyvebaade o. l. Luftfartøjer.

Som det vil være bekendt er de Fordele, der er forbundet til Dieselmotoren jo væsentligt:

at Brandfaren paa Grund af Brændoliens høje Flammepunkt er ringe eller i hvert Fald langt mindre end ved Brug af Benzin,

at Brændstofforbruget for givne Ydelser kun er ca. $\frac{1}{4}$ af Benzinmotorens tilsvarende Forbrug samt

at Dieselmotoren er noget simplere i sin Konstruktion, idet den ikke er forsynet med Tændmagneter og Karburatorer.

For Trafikluftfartøjer spiller Brand-sikkerheden naturligvis en meget stor Rolle.

Paa lignende Maade, som man langt foretrækker Helium for Brint i Luftskibe, vilde det være en overordentlig stor Fordel at kunne erstatte Benzin i Flyvemaskiner med et mindre brandfarligt Brændstof.

Der er imidlertid i Flyvemaskiner, og ikke mindst i Trafikluftfartøjer, truffet saa mange Sikkerhedsforanstaltninger til Undgaaelse af Brand, at saadanne Ulykker heldigvis sjældent indtræffer. Ved Uforsigtighed kan der selvfølgelig foraarsages Ildebrand saavel i Flyvemaskiner som i Automobiles eller andre Transportmidler, men i Almindelighed kan det vist siges, at Statistiken godtgør, at Faren for Brand i Trafikflyvemaskiner er minimal under Flyvning.

De fleste Flyvemaskinbrande, der kendes, staar i Forbindelse med Nedstyrtningsulykker, der jo i sig selv indebærer andre Farer for Menneskeliv end Brand. Nedstyrtningsulykker i den civile Lufttrafik hører jo imidlertid til Sjældenhederne.

Dieselmotorens forholdsvis ringe Forbrug af Brændstof er en Faktor, der kan blive af stor Betydning for Trafikluftfartøjer, ikke alene rent økonomisk, men ogsaa af vægtnæssige Grunde.

Dette kan hensigtsmæssigt belyses ved et Eksempel. Lad os som dette Eksempel betragte to ensartede Trafikluftfartøjer, hvoraf det ene er forsynet med 4 Stk. Dieselmotorer, der under Rejse hver udvikler 500 Hestekraft, og det andet forsynet med 4 Stk. Benzinmotorer, der hver udvikler samme Hestekraft, og lad os antage, at de to Flyvemaskiner begge skal gøre en uafbrudt Rejse af 15 Timers Varighed.

Dieselmotor-Flyvemaskinen bruger da under den paagældende Rejse:

$$4 \times 500 \times \frac{165}{1000} \times 15 = 4950 \text{ kg Brændolie}$$

Benzinmotor-Flyvemaskinen bruger under den paagældende Rejse:

$$4 \times 500 \times \frac{225}{1000} \times 15 = 6750 \text{ kg Benzin}$$

Det vil altsaa med andre Ord sige, at Trafikflyvemaskinen med Benzin-Motor skal medføre 1800 kg mere Brændstof end Trafikflyvemaskinen med Dieselmotorer.

Antager man, at Brændolie koster 10 Øre pr. kg og Benzin 25 Øre pr. kg, vil Dieselmotor-Maskinens Forbrug repræsentere ca. $4950 \times 0,10 = 495 \text{ Kr.}$, og Benzinmotor-Maskinens Forbrug repræsenterer c. $6750 \times 0,25 = 1687 \text{ Kr.}$

Selv om de opgivne Brændstofpriser ikke skulde svare nøje til de virkelige Værdier, giver dette Eksempel dog et godt Indtryk af Dieselmotorens store Fordele, i hvert Fald paa længere Rejser, hvor Forskel i Motorvægt ikke faar saa stor Betydning.

Med Hensyn til Simpelhed i Konstruktionen, maa det erkendes, at Dieselmotoren, som foran antydnet, er noget mere enkelt og ikke indeholder saa mange Organer som Benzinmotoren.

Naar Dieselmotoren, til Trods for dens ovennævnte Fordele, ikke har kunnet følge Benzinmotoren i Udvikling, saa skyldes det først og fremmest, at den vedvarende er for tung i Forhold til dens effektive Ydelse og dermed de Vanskeligheder, der er forbundne med at konstruere og fremstille en solid og driftssikker Motortype, der kan finde almindelig Anvendelse i Luftfartøjer og tilfredsstille de mangeartede Krav, der her stilles.

Medens en moderne luftkølet Flyvemotor paa 600—1200 HK vejer ca. 0,75 kg pr. Hestekraft, saa er Vægten af nu benyttede Dieselmotorer til Flyvemaskiner ca. 1 kg pr. Hestekraft, og Vægten af Dieselmotorer, der benyttes i Luftskibe, ca. 2 kg pr. Hestekraft.

Til Sammenligning kan anføres, at Vægten af Dieselmotorer til Skibe og

stationære Anlæg er oppe paa mange Gange større Værdier.

Ved Siden af sin forholdsvis ringe Vægt har den moderne Flyve-Benzinmotor den Fordel, at den i korte Tidsperioder, for Eksempel under Flyvemaskinens Start, kan bringes til at afgive betydelig større Hestekraft end den normale. Dette gøres ved det saakaldte »Boast«, det vil sige ved en Forøgelse af Indsugningstryk og Ladning. En tilsvarende Overladning af Dieselmotoren lader sig vanskeligt etablere.

Som nævnt foran er den tyske Junkers Dieselmotor hovedsageligt den eneste Dieselmotor, der har fundet større Anvendelse i Flyvemaskiner, og den benyttes ikke meget uden for den tyske Luftfart. Saa vidt vides er det kun enkelte Eksemplarer, der er solgt og benyttet udenfor Tyskland.

Mange af de store tyske Flyvebaade, der benyttes paa lange oversøiske Ruter, er forsynet med Junkers Dieselmotor, og muligvis anvendes denne Motortype ogsaa i store tyske Militærluftfartøjer. I hvert Fald er der i Løbet af de sidste Aar indenfor den tyske Lufttrafik fløjet flere Millioner Kilometer ved Hjælp af Junkers Dieselmotorer.

Herhjemme kender vi Flyve-Dieselmotoren fra det store tyske Trafikluftfartøj G. 38 »Hindenburg«.

Denne Flyvemaskine har 4 Stk. Junkers Dieselmotorer og har med dem dagligt fløjet mellem Berlin og Lufthavnen ved Kastrup i flere Aar.

Iøvrigt er dette Luftfartøj det eneste af de mange forskellige Flyvemaskiner, der dagligt har befaret Københavns Lufthavn, som er forsynet med Dieselmotorer.

Af det ovenfor anførte vil i det store og hele fremgaa, at Flyve-Dieselmotoren — til Trods for de Fordele, der principmæssigt knyttes til denne Motortype — endnu ikke er kommen ud over Forsøgsstadiet, og at dens Udvikling har været ringe i Forhold til Flyve-Benzinmotoren. — Kun den tyske Junkers Dieselmotor har indenfor den tyske Luftfart fundet en Del Anvendelse til specielle Formaal.

Der vil sikkert endnu hengaa en rum Tid, inden der med Sikkerhed kan fremskaffes Udtalelser om, hvorvidt Flyve-Dieselmotoren i Fremtiden vil kunne tage Konkurrencen op med Flyve-Benzinmotoren og dermed finde almindelig Anvendelse i Verdens-Lufttrafiken. E.

K. L. M. fylder 20 Aar



En af K L M's første »Trafikflyvemaskiner«, en ombygget Krigsflyvemaskine af Typen D H 9. — Maskinen kunde tage: en Flyver og to Passagerer, — naar de ikke var for tykke og ikke havde for megen Bagage. — Større Kufferter blev bundet fast paa Siden af Maskinen oven paa det underste Bæreplan.

Den 7. Oktober 1919 blev det verdensomspændende K. L. M. indregistreret i Haag som *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij Voor Nederland En Kolonien N. V.*

Den Mand, der ogsaa i Dag er dette Selskabs Generaldirektør, Albert Plesman, gav Initiativet til dets Oprettelse og kan med berettiget Stolthed se tilbage paa de tyve Aar, der er forløbet.

Kapitalen til at starte det lille Hollands store Luftfartselskab blev rejst ved at Landets største industrielle Foretagender tegnede sig som Aktionærer. I Løbet af 1923—1927 gik

Regeringen med til at betale de $\frac{2}{3}$ af det uundgaaelige Tab, som maatte fremkomme i Begyndelsen; men 10 Aar efter Starten, i 1929, blev Kapitalen forøget, og den hollandske Regering blev Aktionær med 5 Repræsentanter og 2 i Ledelsen.

Hollænderne var ikke længe om at opdage den Betydning, Luftfarten vilde faa rent internationalt og anlagde de to kendte Lufthavne Schiphol og Waalhaven. Den førstnævnte, som er Amsterdams Lufthavn, er en af de vigtigste i Europa som Anløbs- eller Endestation for danske, tyske, svenske, engelske og andre Selskaber.



Et Billede af den første Flyvemaskine, som tilbagelagde Rejsen mellem Holland og Hollandsk Indien ad Luftvejen, den gamle Fokker F VII, som staar i Forgrunden af Billedet. Maskinen i Baggrunden er en helt moderne Douglas D C 3, som nu flyver paa Ruten. Foran Maskinerne staar K L M-Flyverne Scholte og Geijsendorfer sammen med Flyveren van der Hoop, som fløj den første Tur.



K. L. M.'s Direktør, Albert Plesman og Indiensflyveren Scholte.

K. L. M.'s første Maskine var en D.H.9, bygget i Storbritannien, men allerede inden Udgangen af 1920 havde man anskaffet en fire-sædet F.2., som blev leveret af »Dutch Aeroplane Works«, et Foretagende, der paa det Tidspunkt lige var blevet oprettet af Anthony Fokker efter hans Tilbagekomst fra Tyskland, hvor han havde opholdt sig under Krigen. Denne F.2.-Maskine var Begyndelsen til Selskabets kommende Flaade af Fokkermaskiner, en, to og tre Motorers. Gamle Flyvere vil erindre Navne som F.3, F.7, F.8, F.12 o. s. v.

Berømt blev K. L. M. ved at skifte Flyvemateriel, lige saa hurtigt som Tegnere, Konstruktører og Fabriker skabte nyt, i Stedet for at flyve med Maskinerne, man havde anskaffet, indtil de var slidt op. Denne Politik har Selskabet ført indtil i Aar, og dets Flaade tæller baade Fokker F.36,

Fokker F.22, begge fire Motorer, Douglas D.C.2, og D.C.3, samt Lockheed Super Electra, de sidstnævnte, som i særlig Grad anvendes paa de vestindiske og asiatiske Ruter.

K. L. M.'s første Rute var mellem Amsterdam og London, som blev fløjet hver anden Dag; den blev stiftet d. 17. Maj 1920. De første Passagerer var to Journalister, et Brev fra Londons Lord Mayor til Borgmesteren i Amsterdam var den første Postsending, og den første Fragt var et Bundt Aviser. Flyver og Mekaniker var Englændere, og den Gang kostede Billetten seksten Pund, 12 Shilling. Men det varede ikke længe, før denne Rute blev befløjet daglig, og snart efter oprettedes en anden Rute mellem Hamburg og København i Forbindelse med Deutsche Luftreederei.

Fra 1926 gik det Slag i Slag med Udvidelse af Ruterne og Samarbejde med de andre Landes Luftfartselskaber, saaledes at K. L. M. i Dag om Sommeren driver tyve forskellige Ruter i Forbindelse med andre store Selskaber.

Den regulære Rute til Hollandsk Indien blev aabnet i 1929, hvor man fløj én Gang hver 14. Dag, men allerede Aaret efter afgik hver Uge en Maskine i begge Retninger. De første Forsøg paa denne Rute blev allerede gjort i Oktober 1924, og det tog den Gang 13 Dage at tilbagelægge Strækningen — i Dag flyves den paa ca. 5 Dage!

I 1934 deltog K. L. M. i det berømte Mildenhall-Melbourne Race med en D.C.2., som tilbagelagde Distancen paa tre Dage, atten Timer og sytten Minutter. K. L. M. blev No. 2 efter Scott og Black. Samme Aar udførte Selskabet sin første Flyvning over Atlanterhavet fra Amsterdam til Curacao i det Karaibiske Hav, hvor man nu driver Luftfart paa de sydamerikanske Stater og er et vigtigt Led i Forbindelsen med U. S. A. i Samarbejde med Pan American Airways.

Siden 1922 har K. L. M. fløjet paa København, hvor Geijsendorffer lan-



Der er ogsaa ansat en dansk Flyver i K L M: Luftkaptajn og Kilometermillionær Svend Steinbeck — en af K L M's dygtige Indien-Ruteflyvere.

dede med den første hollandske Trafikflyvemaskine paa den gamle Flyveplads paa Kløvermarksvej; Geijsendorffer var forøvrigt den første udenlandske Trafikflyver, som landede i Kastrup Lufthavn. Ligeledes spillede K. L. M. en ikke ubetydelig Rolle ved Undsætningsflyvningerne under den frygtelige Isvinter 1929, hvor al anden Trafik end Lufttrafikken var standset.

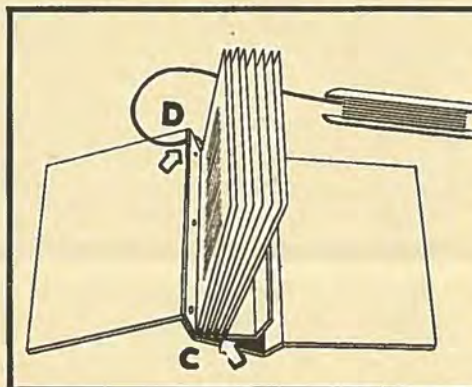
I sytten Aar har K. L. M. fløjet paa København, og Hollænderne skylder det intime og gode Samarbejde med Det Danske Luftfartselskab en ikke ringe Del af deres Succes i Skandinavien. Og naar man i disse Krigsdage tænker paa K. L. M.'s 20 Aars Jubilæum, bør man ogsaa huske, at det er dette Selskab, der ene af alle udenlandske Selskaber opretholder Trafikflyvningen mellem Danmark og Holland og derfra fører Trafikken igennem til England og Frankrig. Netop i disse vanskelige Dage, hvor Situationen Time for Time ændres, maa man haabe, at Hollænderne vil faa Held med sig til at gennemføre denne Trafik ogsaa i Fremtiden. Scot.

FLYV

leveres i Abonnement 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 faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.



SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning

PRIS Kr. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa Bladets Eksped., Vesterbrog. 60

Hvordan bliver en Flyvemaskine til?

»FLYV« besøger
Skandinavisk Aero Industri i Aalborg



Aalborg Lufthavn.

D.D.L.'s store tre-Motorers Fokker landede elegant i Aalborg Lufthavn, præcis fem Kvarter efter at vi havde forladt Kastrup. Paa hele Turen havde vi haft det mest straalende Solskin, og de mange Passagerer, som benyttede Luftvejen mellem de to danske Byer, nød Udsigten til fuldt Maal, mens vi med 210 kmT. fo'r af Sted over det sjællandske Landskab og ud over Kattegats let krusede Overflade og Djurslands gul-grønne Marker.

Ogsaa i Aalborg skinnede Solen, da vi i den komfortable Bus kørte fra Lufthavnen ind til Jyllands mest moderne By, der nu desuden huser en saa moderne Industri som en Flyvemaskinefabrik.

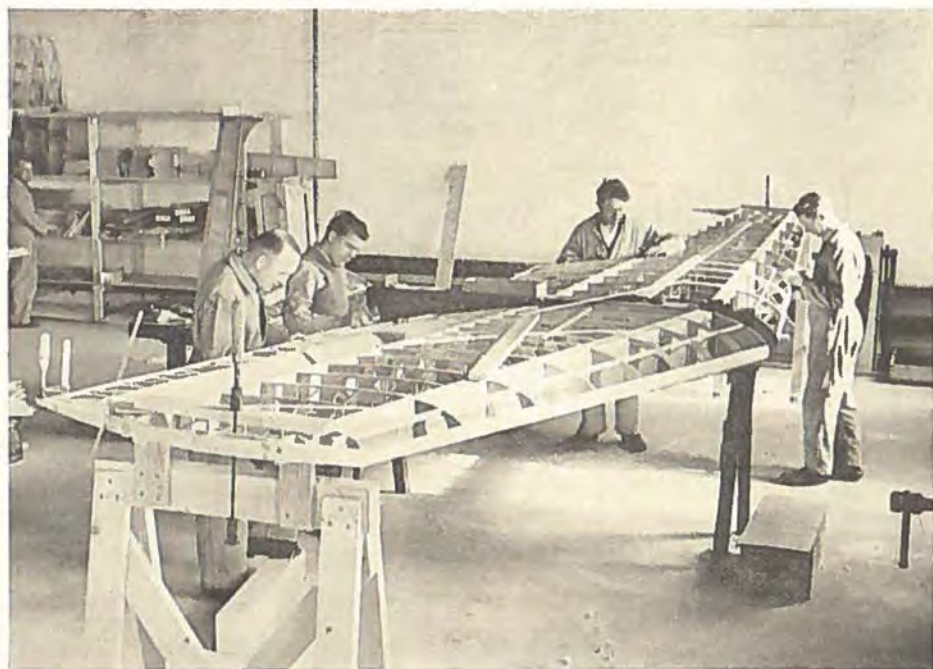
Det er paafaldende, straks man træder ind i Skandinavisk Aero Industri's Fabrik, at der er saa rent og lyst, man føler instinktivt, at her er »alt paa sin rette Plads« — hvad det ogsaa er, udtalte den unge Ingeniør Mogens Hartung, som elskværdigt viste rundt.

Vi begyndte Rundgangen i den store Fabrik i Lageret, hvor alle de Materialer ligger, som samlede til eet Hele i

den anden Ende af Huset forlader Fabriken som færdige »KZ II«-Flyvemaskiner. Her ligger Stabler af Staalrør i

alle Størrelser, Krydsfinér, Staalplader, Bolte, Skruer og Tusinde andre Ting — alle de 3000 Dele af en Flyvemaskine. Ved Siden af Lageret ligger Maskinværkstedet med Drejebænke, Fræsemaskiner og en Udstansningsmaskine, som snurrer under kyndige Hænder, mens de første Raamaterialer faar Form. Her forarbejdes alle de Smaating, som senere bliver færdigbehandlede i Klejnsmedien, der ligger i direkte Fortsættelse af Maskinværkstedet.

Naar alle Smaadelene er færdigbehandlede, tager Smedene i Svejseriøt fat paa at bygge Flyvemaskinens Krop, som bestaar af utallige sammensvejsede Staalrør; hvert eneste Staalrør er gennemprøvet og kontrolleret og leveres med Certifikat af Leverandøren. Naar hele Konstruktionen er sammensvejset, gennemgaas med Lup hver eneste af de 400 Svejsninger af to Mand Grundighed, Præcision og Ansvarsbevidsthed er de tre Ting, som præger Skandinavisk Aero Industri. Der føres Kontrol over hver eneste nok saa lille Del, saaledes at der findes et Par Tusind Kort for hver



Forarbejdning af Bæreplanerne.

BRUG



SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

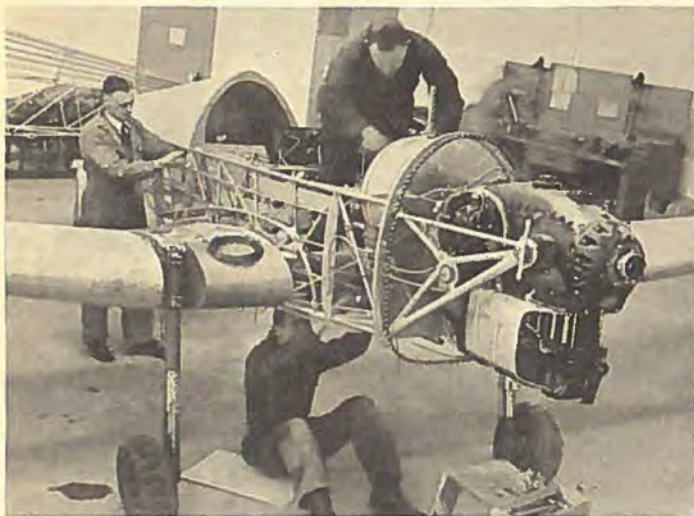
SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

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

Motor og Instrumenter paamonteres
en K.Z.-Sport.



400 Sammensvejsninger kræver Flyvemaskinens
Staalskelet.

Maskine leveret; Kopierne af disse Kort sendes til Luftfarttilsynet. Desuden fører man en særlig Kontrol ved Montagen af de enkelte Dele, og man er paa denne Maade sikret mod Forglemmelser. Naar alt er kontrolleret, sættes en Seddel paa den paagældende Del med Datomærke og Kontrollørens Initialer.

Ogsaa under Forarbejdningen af Planerne gælder det, at kun det bedste Materiale anvendes, ligesom hver enkelt Del underkastes en Række Kontrolprøver. Naar Staalskelettet er svejset sammen med Centralplanet, som ogsaa er af Staalrør, er Maskinens Krop færdig. Centralplanet er den stærkeste Del af hele Kroppen, da det

er her Bæreplanerne fastgøres og Understellet med Gummihjulene paamonteres. Saa begynder man at beklæde Skelettet med Krydsfinér, hvorover trækkes stærkt Lærred — Flyvemaskinen begynder at faa »Form«.

Naar Benzintank og Styregrejer er anbragt, kan Motoren, Propellen og Instrumenterne sættes paa Plads. Men disse Dele er Ting, som Fabriken i Aalborg ikke selv fremstiller. Til Sportsmaskiner bruger man 105 HK Hirth-Motorer, til de lukkede Cupé-Maskiner, engelske Cirrus-Minor paa 90 HK. Propel og Instrumenter er af tysk Fabrikat.

Samtidig med Montagen af Bæreplanerne, Højde- og Sideror, paasættes

Motoren og Propellen, og Maskinen trækkes ind i Malerværkstedet, der her er indrettet efter alle Kunstens Regler med en særlig Anordning, der suger Sprøjtetampene ud af Værkstedet, mens et andet Anlæg blæser varm Luft ind i Lokalet. Fire Gange bliver Malingen grundet, hvor der er Lærredsbræk, der herved faar Styrke og Holdbarhed. Efter denne Proces males Maskinen tre Gange, inden den kan gaa ud i Hangaren, hvor Sadelmageren paamonterer Hynder og Puder.

Saa er Maskinen klar til Indflyvning fra Aalborg Lufthavn og et smukt Stykke dansk Arbejde kan tage Luften.

E—c.

K. L. M. opretholder Englandsforbindelsen

DET meddeles herved alle Interesse-rede, at Englandsforbindelsen via Amsterdam med Det Kgl. Hollandske Luftfartselskab K.L.M. foreløbig opretholdes under den nuværende Krigssituation.

Flyvningen foregaar med amerikanske Civilluftfartøjer af Douglas DC-3 Flagship-Typen, en Maskintype, som de krigsførende Magter alle ved anvendes udelukkende til civilt Brug i den kommercielle Luftfart.

For yderligere at udelukke enhver Forveksling af Douglasmaskinen med militære Luftfartøjer, er der paa Maskinerne tydeligt malet Nationalitetsmærket: Holland.

Der afgaar daglig to Maskiner fra Kastrup, Kl. 9.00 og Kl. 12.00 med Ankomst i Amsterdam Kl. 12.15 og Kl. 15.20. Starten fra Amsterdam til England foregaar Kl. 13.00 og Kl. 16.30 med Landing i Shoreham Kl. 14.40 og Kl. 18.10. Foreløbig lander de civile kommercielle Luftfartøjer i Shoreham og ikke i Croydon, og Flyveliderne angives med Forbehold.

Da Flyveruten, grundet paa de militært afspærrede Omraader, har maattet omlægges betydeligt, og Maskinerne derfor maa flyve en ret stor Omvej — Nord om Blaavandshuk — har det været nødvendigt at forhøje

Prisen paa Flyvebilletten til Amsterdam til Kr. 285.00 og til London til Kr. 410.00.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

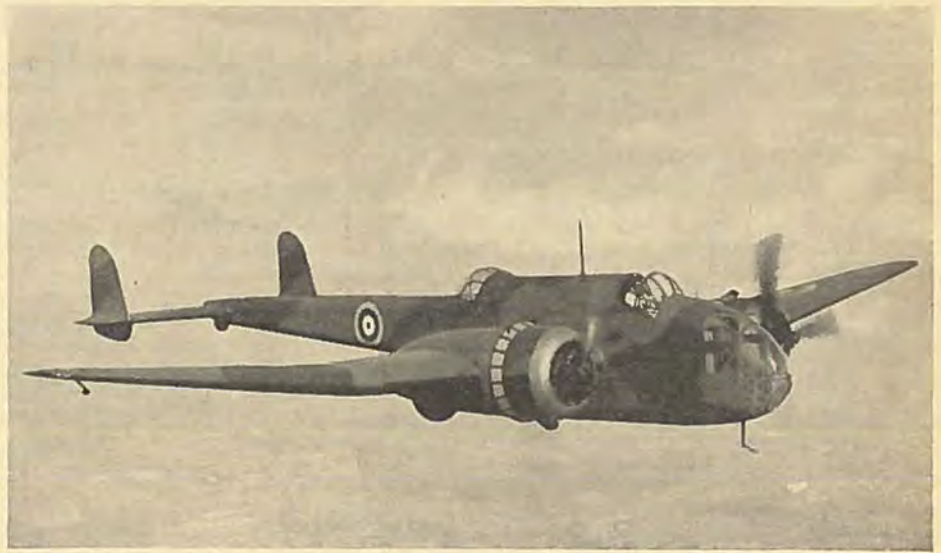
..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

Udvidelser af den britiske Flyvemaskineindustri

I FØLGE engelske officielle Oplysninger, dateret den 31. August 1939, er Nyorganisationen af den britiske Flyvemaskineindustri saa vidt fremme, at de oversøiske Fabriker er klar til at levere færdige Flyvemaskiner i større Serier. Det drejer sig om de nyoprettede Fabriker i Canada, Australien og New Zealand.

Forrige Aar placerede det engelske Luftministerium store Ordre paa langtrækkende Bombeflyvemaskiner i Canada, og de er blevet efterfulgt af andre Bestillinger paa Jagere, Rekognosceringsmaskiner, Søluftfartøjer og Skolemaskiner. Blandt de elleve store canadiske Industrivirksomheder, der er gaaet i Gang med Bygning af Flyvemateriel, er »Canadian Associated Aircraft«, omfattende otte Fabriker, hvoraf de to er Samlefabriker, beliggende i Montreal og Toronto. Paa disse to Fabriker, der forsynes med Enkeltdeler fra seks andre Fabriker, bygges bl. a. »Handley Page Hampden I« Bombeflyvemaskiner. Leveringen af Hampden-Luftfartøjer er planlagt at skulle finde Sted ad Luftvejen over Nordatlanten, idet Maskinerne ved Indbygning af ekstra Brændstoftanke kan flyve 4.800 km uden Mellemlanding. Maskinernes største Hastighed er 424 km/T.



Handley Pages Hampden I Bombeflyvemaskine.

Fabriker over hele Canada.

De Fabriker, der er beskæftiget med Fremstilling af Krigsflyvemaskiner, findes spredt over hele Canada. I Vesten, i Vancouver, bygges Blackburn Shark Torpedoplaner og Rekognosceringsmaskiner. De canadisk byggede Shark-Bombere udstyres med Bristol Pegasus IX, og deres største Hastighed er 270 km/T med en Rækkevidde paa ca. 1100 km.

De meget hurtige Hawker Hurricane eensædede Jagere med otte Maskingeværer bliver bygget af »Canadian Car & Foundry Co.« i Fort William, Ontario. Sammen med Supermarine Spitfire Jagerne udgør Hurricane-Jagerne Standard Udstyret ved Hjemlandets Jager-Eskadriller.

Tre andre engelske Flyvemaskinetyper bygges af Vickers canadiske Afdeling i Montreal, nemlig Airspeed Oxford (en to-motoret Overgangsmaskine), Bristol Bolingbroke to-motorede Bombemaskine og Supermarine Stranraer Flyvebaad. Bolingbroke er det »oversøiske« Navn for Blenheim IV, der nu anvendes af Royal Air Force, og det er en forbedret Type af den originale Blenheim.

Bolingbroke (Blenheim) har en største Hastighed paa 472 km/T og en Rækkevidde paa henved 3.200 km. Den er udstyret med to Bristol Mercury hver paa 920 HK.

Skole- og Træningsmaskiner.

Airspeed Oxford er beregnet til Træning af Flyvere og Besætninger, der skal overgaa til flere-motorede Maskiner og de benyttes til Uddannelse i Navigation, Skydning, Bombekast, Luftfotografering og Rekognoscering. Normalt medfører de en Besætning paa tre Mand. Deres Rækkevidde er 1400 km med normal Brændstofbeholdning.

Stranraer Flyvebaaden er beregnet



Bristol Beaufort Bombeflyvemaskine.



Wellington I Bombeflyvemaskine.

til Anvendelse over aabent Hav, og dens Rækkevidde er 2700 km.

National Steel Car Corporation i Toronto bygger Westland Lysander, og de første canadisk byggede Maskiner af denne Type har været i Luft. I Toronto er endvidere de Havillands canadiske Fabrik, der bygger Tiger Moth, bl. a. til Brug for Uddannelsen indenfor det canadiske Luftvaaben.

Virksomheden i Australien.

I Lighed med det, der finder Sted i Canada, bygges der Flyvemaskiner paa Kraft i Australien. Ved Melbourne er en stor Fabrik i fuld Gang med Bygning af en meget stor Serie af et eenmotoret Metal-Monoplan. Der er placeret store Ordre paa Bygningen af den meget hurtige, tomotorede Beaufort Bombeflyvemaskine, en Type, der bl. a. ogsaa skal anvendes ved den australske Luftstyrkes Eskadriller. Et meget betydeligt Antal af de

Beaufort-Maskiner, der bygges i Australien, skal leveres til det engelske Royal Air Force's Eskadriller i Østen.

Ogsaa i Australien er Flyvemaskinen blevet lagt ind under en fast Organisation, saaledes at to Virksomheder foretager den endelige Samling af Maskinerne, medens Enkeltdelene leveres fra fire andre Industricentre i New South Wales, Victoria, Queensland og South Australia.

Beaufort-Bombemaskinen er udstyret med to Bristol Taurus ventilløse Motorer, hver paa 1065 HK. Motorerne til de Beaufort, der bygges i Australien, leveres foreløbigt fra England, men det er Hensigten snarest muligt at bygge hele Motoren i Australien.

For endelig at gøre New Zeelands Luftstyrke uafhængig af Leveringer udefra, planlægges Oprettelsen af en selvstændig Flyvemaskineindustri i New Zealand.

»Efterretninger for Luftfart«

Nr. 16 af 6. September bekendtgør:

99. Danmark. Midlertidig Indskrænkning af Flyvning over dansk Omraade.

I Medfør af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 3. d. M. udstedte Bekendtgørelse om midlertidige Bestemmelser om Forbud mod Anvendelse af Benzin og Brændselsolier til Drift af visse Befordringsmidler bringes det herved til almindeligt Kendskab, at de i Bekendtgørelsens § 1 omtalte private Flyvemaskiner omfatter Flyvemaskiner, der anvendes til Privatflyvning (herunder Sportsflyvning) og til Skoleflyvning.

100. Danmark. Midlertidige Bestemmelser vedrørende Flyvning m.m. over dansk Omraade.

Civil Flyvning over dansk Omraade i Tiden mellem Solnedgang og Solopgang er forbudt. Civil Flyvning skal ske under Skyer og i en Højde af ikke over 500 m. Bekendtgørelse af 17. Marts 1936 vedrørende Overflyvning af Byer, Bebyggelser m. m. bringes dog stadig i Erindring.

101. Danmark. Luftruten København — Rødbyhavn. Slukning af Luftfyre og Belysning paa Hjælpelandingspladser.

Fra og med den 5. d. M. er alle Luftfyrene paa Strækningen København—Rødbyhavn samt Belysningsanordningerne paa Hjælpelandingspladserne ved Rødbyhavn og Fed slukkede.

Ligeledes bemærkes, at Carlsberg Obelisker er slukket.

P. 4.

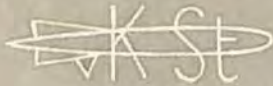
De berømte

HUSUN

Aperiodiske Kompasser

P. 4. L.

ALFRED RAFFEL A/s København C.6395



VON KEHLER & STELLING

GUMMIBAAD
—
REDNINGS-GUMMIBAAD
FOR SKIBE OG LUFTFARTØJER

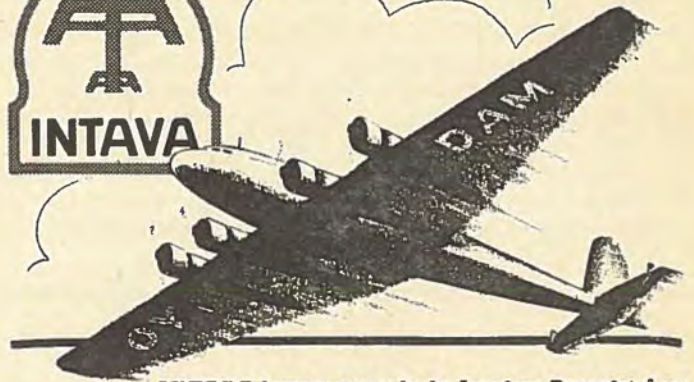
HURTIGTBYGGEDE
FLYDEBROER

BALLONER OG SPIL
I ALLE SLAGS UDFØRELSE

FALDSKÆRME
I ALLE STØRRELSER
FASTSPÆNDINGSSELER



BERLIN W 62 KLEISTSTR. 11 • 256104/05



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelser:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Diesellolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Dippedarmsfædt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.

INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEGRAMADR.: INTAVA

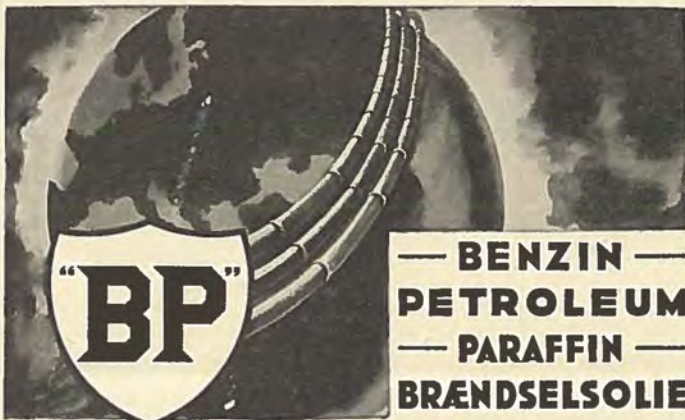
TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



AIRPLANE OIL

THE TEXAS COMPANY A/S
KØBENHAVN



— BENZIN —
— PETROLEUM —
— PARAFFIN —
— BRÆNDELSOLIE —

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

HELLESENS TØR-ELEMENT

★
kendt
som
ældst
og
bedst
★



★
50
Aars
teknisk Forskn.
og
praktisk Erfaring
★

Agenter

Amsterdam
Antwerpen
Athen
Barcelona
Bern
Bilbao
Bryssel
Bukarest
Genf
Ghent
Helsingfors
Konstantinopel
København
Lissabon
London
Luzern
Luxembourg
Olausen
Madrid
Oporto
Oslo

Manilla
Nicosa
Penang
Rangoon
Semarang
Shanghai
Singapore
Smyrna
Soerabala
Tandjong-Priok
Tokio

Cape Town
Casablanca
Darbeny
Davao
Durban
Fernando Poo
Funchal
Gambia
Gaidkysten
Johannesburg
Kamerun
Liberia
Melilla
Nairobi
Nigeria
Port Elizabeth

og Oplag:

Sierra Leone
Somaliland
Porto Rico
Port of Spain
Puerto Arenas
Rio de Janeiro
Rosario
Salvador
Santo Domingo
Sao Paulo
Valparaiso
Venezuela
Adelaide
Auckland
Brisbane
Christchurch
Dunedin
Hobart
Lima
Melbourne
Perth
Sydney
Wellington

Den engelske Flaades nyeste Dykkebomber

ENKELTHEDER om den engelske Flaades nyeste Dykkebomber, Blackburn Skua, der tidligere har været omtalt i »Flyv«, er nu tilgængelige for Offentligheden. Blackburn Skua er et Helmetal Monoplan med indtrækkeligt Understel og Halehjul, og den er bygget til Anvendelse fra Hangarskibe. Standard Motorudstyret er en Bristol Perseus XII ventilløs, luftkølet Motor paa 905 HK, og den giver Maskinen en største Hastighed paa 388 km/T med fuld Krigslast.

Planerne kan klappes tilbage langs med Kroppen. En særlig Type Flaps er anbragt paa Bæreplanets Bagkant, dels for at lette Start og Landing, men ogsaa til Brug som Luftbremser under Dykning.

Besætningen bestaar af Flyver og Observatør. Ved en økonomisk Marchhastighed paa 232 km/T kan »Skua« en flyve 4,6 Timer, hvad der svarer til en Distance (i stille Vejr) paa ca. 1000 km. Bombeophængningen er anbragt inde i Kroppen. Dens nærmere Data er:

Totalvægt: 3.733 kg.

Planareal: 29,6 m².

Planbelastning: 126 kg/m².

Propeldiameter: 3,51 m.

Største Hastighed: 388 km/T (i 1980 m)

Største Hastighed ved Jorden: 338 km/T.

Landingshastighed: 114 km/T.

Tophøjde: 6040 m.

Stigetid til 4570 m: 22,4 Min.

Ifølge Meddelelse fra England ult. August vil Flaadens Luftstyrke komme til at udgøre 700 Flyvemaskiner (af 1. Linie), hvori Blackburn Skua indgaar som et meget betydningfuldt Led.



Rekordflyvning med Hirth-Motoren HM 508

EN Heinkel He116 med fire Hirth Motorer HM508 (240 HK) har for en Maaned Tid siden sat Rekord ved at gennemflyve en Distance paa 10.000 km med en Gennemsnitshastighed paa 216 km i Timen. Den meget lange Flyvning, der blev kontrolleret af den tyske Aero Klub, foretoges over en 250 km lang Maalbane, som

blev gennemfløjet 40 Gange. Den samlede Flyvetid var 46 Timer 18 Min.

Den firemotorede He116 er en Postflyvemaskine, der er bestilt af Luft-hansa til Brug for Posttrafikken over Sydatlanten, og de fire 240 HK Hirth Motorer giver den en meget fordelagtig økonomisk Drift.

Den samme Motortype er indbygget

i Me 108 »Taifun«, der bl. a. er velkendt fra sine Sejre i Flyvningen Italien rundt og sin Højderecord.



Første Flyvespejdertrop oprettet i England

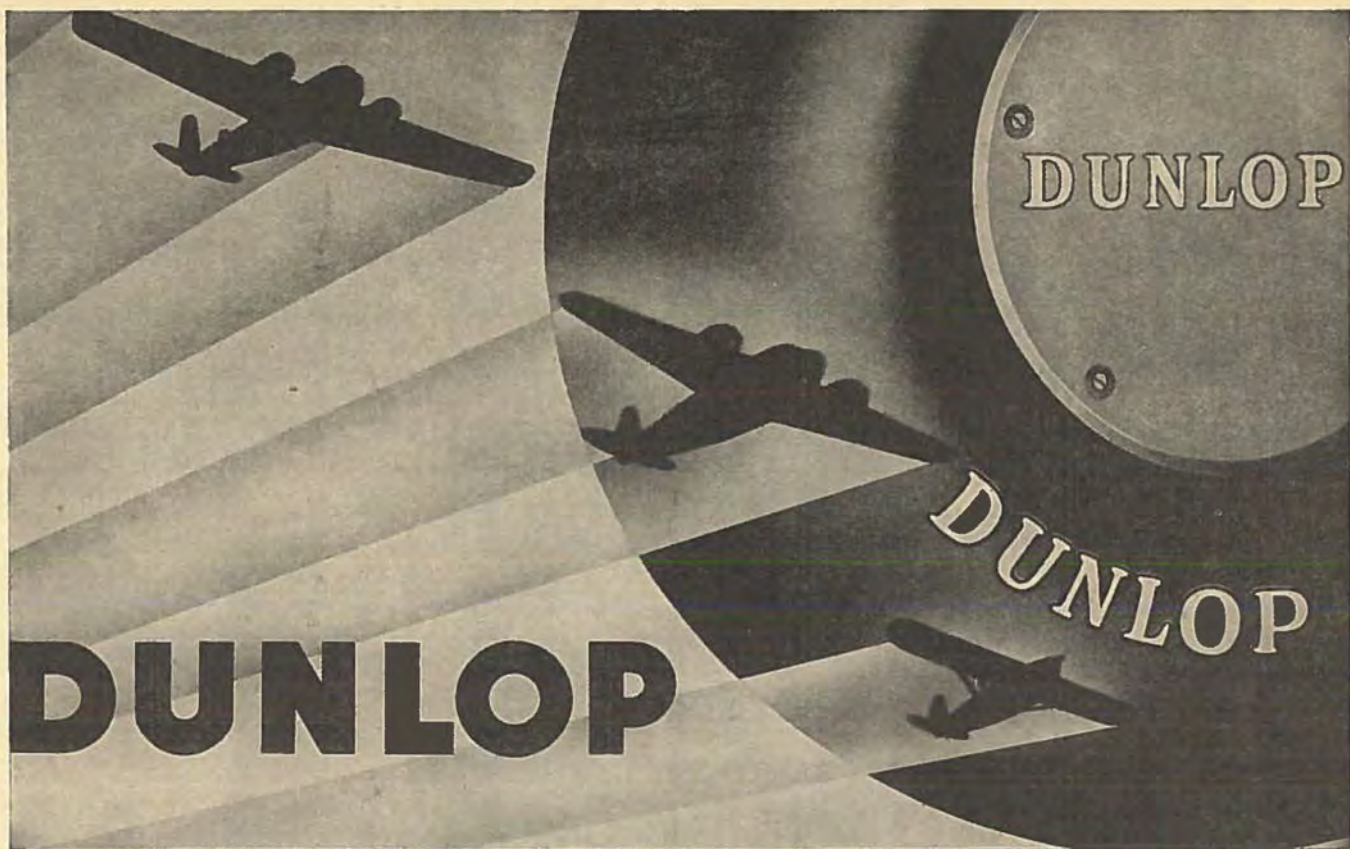
DEN første Trop »Flyvespejdere« er netop blevet dannet i Storbritannien i Byen Kedington, nær Ipswich.

Flyvespejdertroppen har 30 Medlemmer og fører Navnet »Stradishall R. A. F. Air Troop«, fordi den har Station paa den nærliggende Stradishall Flyveplads.

Drengene i Alderen 13 til 18 Aar bliver trænet i, hvordan alt Arbejde i Lufthavnen skal udføres, i Hangarer, mekaniske Værksteder, ved Vejrtjenesten, Afsendelsen og Modtagelsen af Maskiner o. s. v. Som Lærere fungerer R. A. F.-Instruktører, og Drengene maa aflægge en endelig Prøve for Luftværnsufficere fra R. A. F.

Flyvespejderne bærer den almindelige Spejderuniform; men deres Halstørklæder har Luftvaabenets dybblaa Farve og dets Initialer.





R I N G E • H J U L • B R E M S E R

FOKKER D. 23



V I viser her den nyeste Fokker-Type, Fokker D. 23; det er en 2-Motors eensædet Jager med Walthers Sagitta Motorer. Understellet kan, som altid ved de moderne Ja-

ger typer, trækkes op i Kroppen, men der er ved Fokker D. 23 anvendt et specielt System, idet det her er tredelt og med Næse-Hjul.

*

»SUPER FLYV 2«

MODELSVÆVEPLANET FLYV 2 er i disse Dage undergaaet en stor Forandring, som skulde give det populære Modelsvæveplan endnu bedre Flyveegenskaber, idet der i Stedet for een Hovedliste nu er 2 Hovedlister, samtidig med at Planarealet er gjort over 10% større. End-

videre er Højde- og Sideror forandrede saaledes at FLYV 2, der nu hedder „SUPER FLYV 2“ bliver leveret med profileret Højderor og større Sideror. Samtidig er Modellen gjort lettere, og alle disse Forbedringer vil sikkert yderligere forøge Interessen for de populære FLYV Modeller.

INTERNATIONAL FLYVEKONKURRENCE I FANKFURT AM MAIN.



Sturmführer Kuhn efter sin Sejr med Ar 79.

I denne Konkurrence om Luftfartsminister Hermann Görings Ærespræmie, der fandt Sted den 30. Juni, sejrede Sturmführer Kuhn med Arado Ar 79, der blev ført af Oberstløjtnant Junck.

Konkurrencen blev ogsaa i Fjor vundet af Sturmführer Kuhn, der ligesom i Aar fløj Arado Ar 79.

Den tyske Svæveflyver ERICH GLÖCKER

med sit
Kranich-Svæveplan
hvormed han har
opnaet den
imponerende Højde af
9200 m.



Ministeriel Bekendtgørelse vedrørende Svæveplaner

NEDENSTAAENDE orienterende Oplysninger vedrørende de ministerielle Bekendtgørelser for Svæveflyvere er af største Vigtighed. Klubberne bør have disse Bestemmelser i Erindring, da det er i alles Interesse, ikke at komme i Konflikt med Luftfartsmyndighederne om disse Regler.

I Henhold til Ministeriets Bekendtgørelse af 3. Aug. 1938 skal Svæveplaner, som agtes benyttet uden for »Begrænset Omraade«, altsaa til »Udvidet Svæveflyvning«, være i Besiddelse af gyldigt Luftdygtighedsbevis og være indregistreret i Dansk Luftfartsregister.

Saadanne Svæveplaner skal for at opnaa Luftfartstilsynets Godkendelse og hermed dansk Luftdygtighedsbevis, bygges og fremstilles i nøje Overensstemmelse med de Regler, der i Luftfartsanordningens Reglement B er givet for Fremstilling og Godkendelse af Flyvemaskiner.

Dette vil blandt andet sige, at Svæveplaner til »udvidet Flyvning« skal bygges paa hertil godkendt Værksted — efter godkendte Arbejdstegninger og under stadig Kontrol af Luftfartstilsynet og af dettes godkendte Værkstedskontrollanter.

Saadanne Svæveplaner, der er bygget eller bygges uden Tilladelse og uden om de angivne Luftfartsbestemmelser, vil ikke kunne opnaa Dansk Luftdygtighedsbevis eller Godkendelsesbevis, og maa altsaa ikke flyve her i Landet.

Opmærksomheden henledes endvidere paa, at ingen Svæveflyver maa foretage Svæveflyvning uden for godkendt »Begrænset Omraade« med mindre vedkommende er i Besiddelse af gyldigt dansk Luftfarts-Certifikat, der giver Tilladelse til udvidet Svæveflyvning.

I Sommervarmen —

»Naar 4 Mand træner til A i Sommerens aller varmeste Tid bliver Opfindsomheden stor«, skriver Silkeborg Flyveklub til os og sender samtidig ovenstaaende Billede, der viser, at Problemet Transport er løst paa en udmærket Maade. Og saa er der yderligere den Fordel, at der ikke skal bruges Benzin, noget, man ikke mindst i den kommende Tid vil paa-skønne.



**DANSK MODELFLYVER
FORBUND**

Adresse: Mariendalsvej 56, København F.

NYE KLUBBER UNDER M. F.

Amager Aero Modelklub.

SUNDBY AERO MODELKLUB og **AMAGER MODELFLYVEKLUB** er nu samlet i een Klub under ovenstaaende Navn.

Bestyrelsen bestaar af den tidligere Bestyrelse i Sundby Aero Modelklub, og Poul Jørgensen, Hallandsgade 5, III, er ogsaa den nye Klubs Formand.

I Sengeløse er der dannet Modelflyveklub, Navnet er Sengeløse Modelflyveklub, og K. Bluitgen-Petersen, Sengeløse Centralskole, er Formand.

I Skanderborg er der ogsaa kommet en ny Klub, Skanderborg Modelflyveklub, Kjeld Østergaard, Adelgade 106, Skanderborg, er Formand.

MEDDELELSE FRA DANSK MODELFLYVER FORBUND.

DET har beklageligvis ogsaa indenfor Dansk Modelflyvning kunnet mærkes, at der ude i Verden hersker Tilstande, der indirekte hæmmer al Sports Udøvelse, og som Følge deraf ogsaa Modelflyvesporten, idet nogle Propagandastævner, som Forbundet agtede at lade afholde i September, for det første manglede mange Medlemmers Tilslutning, og for det andet kunde Forbundet ikke faa den fornødne Plads stillet til Raadighed. Vi meddeler vore Medlemmer dette, ikke for at forurolige dem, men fordi det er Dansk Modelflyver Forbunds Ønske, at der ikke skal fremkomme urigtige Rygter om, at Modelflyvningen havde naaet sin Kulmination her i Danmark. Vi ønsker, at alle Klubber standhaftigt maa staa den svære Tid igennem som maatte komme, og fortsætte det store Arbejde, der er saa godt i Gang, idet hvert Medlem paa det kraftigste opfordres til propagandamæssig Udbredelse paa en for Modelflyvningen værdig Maade.

**Bestyrelsen
for**

Dansk Modelflyver Forbund.

MODELFLYVEKLUBBEN »CIRRUS«.

ONSDAG den 16. August havde Klubben »CIRRUS« indvarslet til ekstraordinær Generalforsamling. Der blev foretaget Valg af ny Bestyrelse, idet den gamle Bestyrelse saa sig nødsaget til at trække sig tilbage, grundet paa manglende Tid.

Den nye Formand blev den kendte Modelflyver Niels Hassing, Krogvej 3, Holte, som afløste Forbundets Tilsynsførende Ole Holten.

Kasserer blev Anton Holm, som afløste Ove Hansson.

Sekretær blev Gunnar Atlung, som afløste Chr. Falkenberg Rasmussen.

N.B. Der foreligger dog ikke noget om, at Ole Holten ikke forbliver som Tilsynsførende for Forbundet.

MODELFLYVEKLUBBEN »FREM«.

VED Konkurrencen, som Klubben afholdt den 30/8, blæste det saa stærkt, at Modellerne fløj baglæns, hvorved Tiderne kun blev 3—4 Sek., hvorfor vi startede to og to. Hver vundet Flyvning regnedes for 1 Point, og Resultaterne kunde derfor ikke regnes i Sek. Senere, paa rolige Dage, har vi opnaaet Tider paa 30 Sek. Distance 100 m i Haandstart. Vore Modeller er ikke dopet, og vi anvender almindeligt Krydsfiner, som vi skiller ad. Listerne laver vi ogsaa selv, saa vi kan bygge en Model, som F-J-1 for ca. 50 Øre. Modellerne er dog fuldt paa Højde med andre og dyrere Modeller, hvilket bevistes den 27. August, da der var tre Medlemmer fra Ribe Modelflyveklub hernede. Deres Modeller fløj kun 10—15 Sek. i Haandstart, medens vore fløj 25—30. Klubben arbejder kun med Svævemodeller, hvoraf vi nu har ca. 20. Klubben holder »Flyv« og »Flyvebladet«, for at vi derved kan holde os paa Højde med Modelflyvesportens Udvikling.

N.B.

DET glæder altid Forbundet at høre om, hvordan de forskellige Klubber arbejder, vi kan derigennem se, hvor der eventuelt trænges til lidt vejledende Raad af forskellig Art, og til Klubben »Frem« skal vi tillade os følgende Bemærkninger: Det er under ingen Omstændigheder tilraadeligt at benytte den Art Materialer som ovenfor nævnt, for vel er Aeroplanfinér dyrere i Indkøb, men i det lange Løb betaler det sig dog, idet man ikke kan forvente ordentlige Resultater med en daarligt bygget Model; at dope Modellerne er absolut nødvendigt, da Beklædningen ellers vil falde ind mellem Ribberne, og derved mistes Udnyttelsen af Profilet, som jo er det vigtigste i Planets Opdrift.

At en Model, der er bygget saaledes, skulde flyve godt, er tvivlsomt. Vi vil anbefale Dem, at bygge lidt færre Modeller og gøre Dem lidt mere Umage, — fint Arbejde, fin Flyvetid!

D. M. F.

Saafermt der sendes Flyverresultater, bedes man erindre, at alle Tider regnes i Min. og Sek. Husk desuden, at alle Meddelelser til Propagandalederen skal være ham i Hænde senest den 5. i hver Maaned.

DE TI KØBENHAVNSKE MODELFLYVEKLUBBERS STÆVNE I VÆRLØSE SØNDAG DEN 20. AUGUST 1939.

PAA Eksercerpladsen ved Værløse blev der den 20. August afholdt et Modelflyvestævne, der var arrangeret af Valby Modelflyveklub. 10 københavnske Klubber var anmeldt som Deltagere, og 60 Medlemmer mødte med ca. 100 Modeller. Det var med megen Spænding, at man imødesaa Dagen, idet Haabet om godt Vejr var meget ringe, da det havde blæst ret stærkt de foregaaende Dage. Men for en Gangs Skyld var Vejruderne med Arrangørerne, straalende Sol, godt med Varme og en Vindstyrke 5—6, saa alle Betingelser for fine Resultater var til Stede. Der blev ogsaa opnaaet en hel Del, man kunde være glad for, baade hvad Flyvning og Erfaring angik, det første vil man kunne se i de opnaaede

Tider, det andet angaar baade Arrangører og Deltagere i fremtidige Stævner. Det viste sig straks fra Begyndelsen, at Deltagerne havde vanskeligt ved at være klar til Start indenfor de Min., der forlangtes i Proportionerne, det er en første Betingelse for, at et Stævne kan forløbe godt, dernæst var det Højstarterne, det var galt med, Snorene var i Forhold til Modellerne altfor skrøbelige, det kan ikke nytte at bruge den samme Snor til Klasse C. og E., for saa bliver Resultatet afgjort daarligt. Det er stadig Svævemodellerne, det er galt med, der var for mange gale Optræk, man skal være meget mere dreven, hvis man skal kunne trække sin Model op i Sidevind, det skal man vist ikke begynde paa, for det viste sig, at alle, der forsøgte, fik det Resultat, at Modellen trak ud i Siden, for derpaa i en Kurve enten at gaa i Hak eller fortsætte med Næsen lige i Jorden.

Naa, det var alt det daarlige; men det gælder jo om at lære af hinandens Fejl, saa derfor maa vi ogsaa høre om de Fejl, der bliver begaaet.

Af Resultater kan følgende nævnes:

Motormodeller.

Klasse A. Finn Johansen fra Valby med en P.K.10, 2 Min. 37,5 Sek.

Klasse B. Niels Hassing, »CIRRUS« m. en Wakefield, 6 Min. 41,9 Sek.

Svævemodeller.

Klasse C. Therkild Andersen fra Valby m. en Selvkonstruktion, 1 Min. 16,1 Sek.

Klasse D. Harry Nielsen fra Valby m. en Ikarius, 6 Min. 04,1 Sek.

Klasse E. Finn Henningsen fra Valby m. en Pluto, 1 Min. 32,0 Sek.

Klokken ca. 16,30 var Stævnet forbi og man drog op til Konditoriet, der ligger umiddelbart ud for Værløselejren; her var Præmieuddeling og fælles Kaffebord. Af de mange Præmier skal vi nævne: 5 Stopure, Byggesæt for Motor- og Svævemodeller, Bøger om Flyvning samt et Gavekort til Modelflyvernes Indkøbscentral i Skjern.

Modelflyvebogen

Kommunelærer Knud Flensted Jensen har paa H. Hirschsprungs Forlag udgivet en Haandbog »Modelflyvebogen«, en god og overskuelig Vejledning for alle Modelbyggere og Modelflyvere.

For at en Bog, der kalder sig »Modelflyvebogen«, skal kunne udføre sin Mission blandt Danmarks modelflyvelystne Ungdom, maa den forene saavel det elementære med det mere fremskredne, som det teoretiske med det praktiske, og det er netop det, denne Bog gør. For Nybegyndere i Modelflyvning er den en ypperlig Vejledning, som vil spare mange uerfarne for Ærgrelser og Skuffelser, og det er en fortrinlig Haandbog for viderekomne Modelflyvere, som higer mod de største Maal.

I de teoretiske Afsnit behandles grundigt Modelflyvningens Aerodynamik, Flyvemodellernes Glideegenskaber, Stabiliseringsforhold, Propel teorien m. m. I de praktiske Dele gives fyldig Oplysning om, hvordan man bygger Modeller og om, hvordan man flyver med dem. Modelflyvningen, som endnu kun er i sin Vorden herhjemme, er indgaaende behandlet. For at Bogen kan finde Anvendelse som Haandbog, findes der bag i den et omfattende Sagregister.

Den smukt udstyrede lille Haandbog indeholder ca. 70 Afbildninger, Skitser og Planer, der yderligere gør Bogen nyttig til Selvstudium, idet Bogens iøvrigt klare og kortfattede Artikler derved faar en Anskuelighed, der ikke mindst er af Betydning for Begynderen.

Bogen kan anbefales paa det bedste til alle interesserede, og Prisen for den er meget rimelig: den koster Kr. 2.75.



Nye Rekorder

DET er nu ordnet saaledes, at der for Fremtiden vil komme en Rekordliste hver Gang, der sættes nye Rekorder, den vil blive lavet saaledes, at den sidste

Rekord samt den nye Tid vil blive anmeldt, skulde man derfor ikke finde en Rekord i Bladet, er Grunden den, at en anden i Mellemtiden har forbedret den, og det vil altid være den sidste Rekord vi modtager inden »Flyv« gaar i Trykken, der anføres.

Af de sidste Rekorder er følgende anerkendte:

OM.F.s Sekretær Richard Jensen den 12.—8.—39, Model R-J-6. Klasse 3b, 2 Min. 16,5 Sek. Distance 375 m.

Den første Sømodelrekord i Klasse 3. Sven Hansen, den 23.—8.—39, m. Model Rio, 10,3 Sek. Distance 43 m.

Niels Hassing, den 20.—8.—39, Model N-H-4b, 14 Min. 25,4 Sek. Distance 4000 m.

Richard Jensen, den 22.—8.—39, Model R-J-7, Klasse 5, »Diamond«, Hastighedsrekord 10,2 Sekm.

Per Weishaupt, den 24.—7.—39, med Model Per W-45a »Hyænen«, Klasse 5b, 2 Min. 4,9 Sek.

Niels Hassing, den 20.—8.39, Model N-H-20. (Denne Model, der var med i Nordisk Modelflyverpokal), Jordstart: 6 Min. 57 Sek. Distance 1710 m, Haandstart: 4 Min. 37 Sek. Distance 1010 m.

Magnus Nielsen (Vingerne, Aarhus), den 30.—7.—39, Model Hans Hucklebein, Klasse 13a, Distancer 375 og 900 m.

Børge Stegemeier (Fredericia), den 28.—7.—39, Klasse 13a, 1 Min. 43,3 Sek.

Poul Nørgaard Olsen (Næstved), den 13.—8.—39, Model: Selvkonstrueret Tandem, Klasse 15, 1 Min. 15,6 Sek.

Knud Flensted Jensen:

MODELFLYVE-BOGEN

En Vejledning for Modelbyggere og Modelflyvere, saavel Svævemodeller som Motormodeller.

En Bog der maa kendes af af alle Modelflyvere — den sparer Dem for en Masse Besvær under Bygningen og giver mange gode Raad om Modelflyvning.

Mange Illustrationer

Pris Kr. 2.75

Faas i enhver Boghandel eller tilsendes portofrit fra

FLYV's Ekspedition, Vesterbrog. 60 København V.

Vi beder Dem læse denne Spalte!

Byggesæt til »FLYV« og »W« Modellsvæveplaner er at foretrække, fordi alle Delene er færdig tilskaarne, og dette gælder ikke alene Lister men ogsaa de mange Dele saasom Ribber, Monteringsklodser, Spær o. l., saa intet Værktøj er nødvendigt til Bygningen. Herved opnaas at Modellerne kan udføres i et Minimum af Tid og med et Maksimum af Nøjagtighed. »FLYV« og »W« Modellerne er saa populære, fordi Begyndere kan bygge dem, og fordi ogsaa Viderekomne faar den fulde Glæde af at flyve med de færdige Modeller.

Har De ikke prøvet Modellsvæveflyvning før, kan vi anbefale vor »SUPER FLYV 2«, der kan bygges i Løbet af nogle faa Timer, og som er meget nem at flyve. Den koster som Byggesæt Kr. 3.50 og som færdig Model Kr. 6.00. Baade Plan og Højderør er profilerede, og der medfølger overskuelig Tegning og udførlig Bygge- og Flyvevejledning.

Kun man tænke sig en bedre Fritidsbeskæftigelse end Bygningen af Modellerne i de mørke Aftentimer og Flyvningen i den skønne Natur — og saa er det en rigtig Fa' og Søn Sport!

»FLYV 1«

Spændvidde 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

»SUPER FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
Byggesæt Kr. 3.50
Færdig Model Kr. 6.00

»SUPER W 12«

Spændvidde 97 cm
Planbelastning ca. 15 g/dm²
Byggesæt Kr. 6.00
Færdig Model Kr. 18.00

»W 17«

klar til Beklædning



Spændvidde . . . 145 cm
Planbelastn. ca. 18 g/dm²
Byggesæt . . . Kr. 12.75
Færdig Mod. Kr. 35.00

Man behøver ikke at skrive efter »FLYV« og »W« Modeller — De kan købes hos næsten alle Sports- og Legetøjsforhandlere samt Bog- og Papirhandlere.

En gros: ERIK WILLUMSEN
5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230



SV-HI

Spændv. 148 cm.
Tegning 2,00
Byggesæt 4,85
+ Porto

9 anerkendte Danmarksrekorder, med Flyvninger over 17 Minutter og 9 Kilometer, er opnaaet af denne berømte Model. Kan bygges uden forudgaaende Kendskab.

Dansk Modelflyveindustri - Skjern (Katalog gratis)

Dansk Modelflyvnings Historie

2. Periode - 1923-1934

(Fortsat fra forrige Nr.)

Lidt Fremgang i 1927.

Luftfartsudstillingen i Forum 1927 bidrog i væsentlig Grad til atter for en Tid at bringe Liv i Klubben. Der var udstillet 7 Modeller (brandforsikret for 2000 Kr.). Typisk for en saadan Udstilling er, at mange indmelder sig, i dette Tilfælde 51, men mange blev ikke siden set. Ved Generalforsamlingen i Januar 1928 var der kun 37 Medlemmer. For de mange nye Medlemmer blev der i Foraaret afholdt et Kursus, ved hvis Afslutning der uddeltes nogle Præmier for smuk Bygning og for bedste Flyvning. Paa begge Omraader vandt Hugo Gyryng Nielsen første Præmie

Tiltagende Interesse for Glidflyvningen gaar ud over Modelflyvningen.

Man var nu begyndt at bygge et Glidplan, og det medførte, som saa ofte senere, at Modelflyvningen blev forsumt. Enkelte Medlemmer arbejdede videre med Modelflyvningen. Frans Nordvig og Helge Nielsen konstruerede saaledes en interessant Entemodell paa 1 m i Spændvidde. Den foretog engang paa Eremitagesletten en Flyvning paa ca. 450 m.

I August 1930 afholdtes en Modelflyveudstilling i »Politikens« Foredragssal. Foreningens to Glidplaner var dog udstillede samtidig. Men aktiv Modelflyvning var der stadig ikke meget af fra Foreningens Side. I August 1931 foreslog Snedker A. Larsen at udskille Modelflyverne fra de ordinære Medlemmer, saaledes at Modelflyverne ikke skulde betale nær saa meget i Kontingent; men det syntes ikke at hjælpe, og den 20. Januar 1932 opløstes Foreningen paa Grund af indre Stridigheder og manglende Kapital.

Den i 1933 startede Svæveflyveklub »Maagen« havde som Medlemmer flere af de gamle Modelflyvere. Helge Nielsen ledede sammen med Journalist Jens Strøm fra »Socialdemokraten« et Modelflyvekursus, i Forbindelse med hvilket Helge Nielsen oprettede sin Modelflyveforretning.

I Efteraaret 1933 deltog københavnske Modelflyvere med Aeronautisk Selskabs Hjælp i den skandinaviske Modelflyveudstilling i Göteborg. Ved en samtidig Konkurrence vandt Gerhard Jen-

sen 2. Præmie for Svævemodeller med sin »Fafnir«.

Søndag d. 30. December 1934 arrangerede »Socialdemokraten« sammen med Svæveflyveklubberne »Maagen« og »Gjølten« en Modelflyveopvisning paa Kløvermarksvejens Flyveplads. Trods meget daarligt Vejr gennemførtes Opvisningen i Overværelse af 200 Mennesker. Gyryng Nielsens store Motormodell fløj ind over Publikum. Endvidere deltog Ingolf Hansen, Willy Hansen og Willi Petersen med to-Meters selvkonstruerede Svævemodeller.

Hugo Gyryng Nielsen.

»Drengebladet« havde i flere Aar interesseret sig for Modelflyvning og havde bl. a. offentliggjort Tegninger af Modeller, konstruerede af Gyryng Nielsen. I



H. Gyryng Nielsen med Pritschow.

Sommeren 1934 afholdt Bladet i Forbindelse med K. L. M. en Flyvelejr i Kastrop Lufthavn. De fleste af Deltagerne var Drenge fra Provinsen. Desuden deltog 13 norske Gutter. Gyryng demonstrerede her flere af sine Modeller, bl. a. en Pritschow med Parasol-Vinge.

Gyryng Nielsen er en særlig Omtale værd, da hans Omhu og sirlige Arbejde næppe overgaas af nogen. Hans uforgængelige Pritschow og Polzin, samt ikke mindst Schelhasse-Jageren, der dog led Totalhavari, er imponerende Arbejder at skue. Han er ogsaa Pioner paa Sæmodellernes Omraade. Bl. a. konstruerede han en næsten »international« Modell med to Propeller og tre Pontoner. Kroppen var en triangulær Ramme af rumænsk Grantræ, Propellen var af Cuba-Mahogni, Bæreplan og Stabilisator af flækket Bambus beklædt med indisk Moll. Vægten var ca. 280 g, og

Modellen lettede fint efter Start fra Vandet. Senere har Gyryng Nielsen bygget Schelhasse's Torpedo-Flugboot, lakeret med syntetisk Gummi-Emalje, der er særlig velegnet til dette Formaal. Ogsaa denne Modell har gode Startegenskaber.

Gyryng Nielsen har ogsaa bygget Presluftmotorer. Paa Luftfartsudstillingen i Forum 1934 havde han 3 Modeller udstillet.

Den anden Periode af dansk Modelflyvning kan siges at slutte med Udstillingen i Vesterport i Marts 1935. De københavnske Svæveflyveklubber havde udstillet saavel Modeller som Svæveplaner. Ialt var der udstillet 50 Modeller. Udstillingen var besøgt af 2000 Mennesker.

3. Periode. Fra 1934.

Knud Flensted Jensen.

3. Periode kan siges at indledes med Udgivelsen af Knud Flensted Jensens Bog »Modelflyvning« i August 1934, den første danske Bog om Modelflyvning.

Flensted Jensen stammer fra Vordingborg, hvor han var blevet »airminded« dels ved Ruteflyvernes Drønen over Byen, dels ved at hjælpe Fabrikant Hans Axel med at bygge Sportsflyvemaskiner.

Først byggede han Skalamodeller, dernæst forsøgte han flyvende Modeller. De fleste endte dog i Kakkelovnen eller i Skarnkassen, da ingen af dem kunde flyve. Saa saa han en Dag en engelsk Entemodell hos Hans Axels Søn. Flensted Jensen forsøgte at efterbygge den, men uden positivt Resultat. Saa byggede han den om til normal Motormodell, og en Vinterdag prøvede han den med et Resultat, der var langt over hans dristigste Forventninger. Senere opnaaede han op mod 100 Meters Distance. Nu gik det Slag i Slag. Efter at have læst en Del tysk Faglitteratur, byggede han »Der



Flensted Jensen med S. F. 19.

grosse Winkler«, som han opnaede fine Flyvninger med, og som inspirerede ham til SF-17, udgivet som en af de to Tegninger i »Modelflyvning«.

Flensted Jensen har virket ivrigt for Udbredelsen af Kendskabet til Model-flyvning ved Foredrag og Artikler, og han har konstrueret en lang Række Modeller, mest Svævemodeller, hvoraf flere er blevet udgivet. Især har SF-19 og SF-25 »Pluto« gjort sig gældende.

Flensted Jensen er Pioner med Hensyn til Modelbygning i Sløjdundervisningen i Danmark, og han har ledet »Berlingske Tidende«s to Kursus for Lærere.

Odense Model-Flyveklub.

Flensted Jensens Bog angav Retningslinier for tidligere Modelflyvere og bragte en Masse nye Tilhængere. Allerede i Foraaret 1935 var Udviklingen naaet saa langt, at »Odense Model-Flyveklub« kunde stiftes den 7. April.

Klubben begyndte med 7 Medlemmer, der specielt havde faaet Blod paa Tandten ved at bygge den tyske Model »Baby« af H. Kirschke. Den første Bestyrelse bestod af: Per Weishaupt (Formand), Aksel Boje (Næstformand), Johannes Thinesen (Sekretær) og Palle Münter (Kasserer). Det første halve Aar arbejdede Klubben i Stilhed, og først ved et Flyvestævne paa Marslev Flyveplads i September viste Klubben sig for Offentligheden, idet en »Baby« og en »Strolch« blev højstartet og fløj ind over Publikum under stort Bifald. Snart voksede Medlemsantallet og var ved Generalforsamlingen i Oktober 23.

Klubbens første større Arrangement var en Udstilling, der udelukkende omfattede Modeller. Den afholdtes i Kunst-udstillingsbygningen i Odense i Januar 1936. Ca. 25 Svæve- og Motormodeller var udstillet. 800 Mennesker besøgte Udstillingen, der gav et Overskud paa 259 Kr. og bragte Medlemstallet op til 100. Medlemstallet sank dog som sædvanligt hurtigt en Smule — det gør det jo næsten altid ved saadanne Lejligheder.



Baby.

Klubben interesserede sig fra Starten for Rekorder og førte en Rekordprotokol, hvilket gav Klubben et godt Forspring paa dette Omraade. Tyske Modeller var fremherskende, især Klasing-Serien »Knirps«, »Baby« og »Strolch«. Man var lidt tøvende overfor Motormodeller, men da man lærte den svenske »Tummeliten« og den tyske »Pritschow« at kende, kom man efterhaanden ogsaa med paa dette Omraade.

»FLYV« og Modelpropagandaen.

Da »Flyv« blev populariseret i Sommeren 1936, blev Orlogskaptajn K. Jungersen Redaktør for de tre sportslige Grene af Flyvningen: Modelflyvningen, Svæveflyvningen samt Sports- eller Privatflyvningen. Han satte sig i Forbindelse med O. M.-F., der beredvilligt gav ham de nødvendige Oplysninger og Fotografier, som Jungersen benyttede til Propaganda for Klubstart i »Flyv«. O. M.-F. blev

fremstillet som Mønster. »Flyv« forsøgte selv at bringe Tegninger til nogle Modeller, der dog ikke opnaede nogen Succes. Bl. a. udlovede »Flyv« 10 Eksemplarer af »Dana-Sejleren« til de 10 første Klubber. Disse skød hurtigt op, nogle forsvandt atter, men mange blev. En Sammenslutning af disse Klubber kom paa Tale, idet Jungersen ofte skrev derom og forhandlede om Sagen med daværende Formand for Dansk Svæveflyver Union, A. Dochedahl, samt to Repræsentanter fra O. M.-F., Johannes Thinesen og Per Weishaupt. O. M.-F. havde allerede i sine allerførste Love haft Planer om en Landsorganisation. Udkast til Mønsterlove og Emblem blev offentliggjort, og en Konkurrence foranstaltet, ligesom en Rekordliste blev lavet.

Odense Model-Flyveklubs 2. Udstilling.

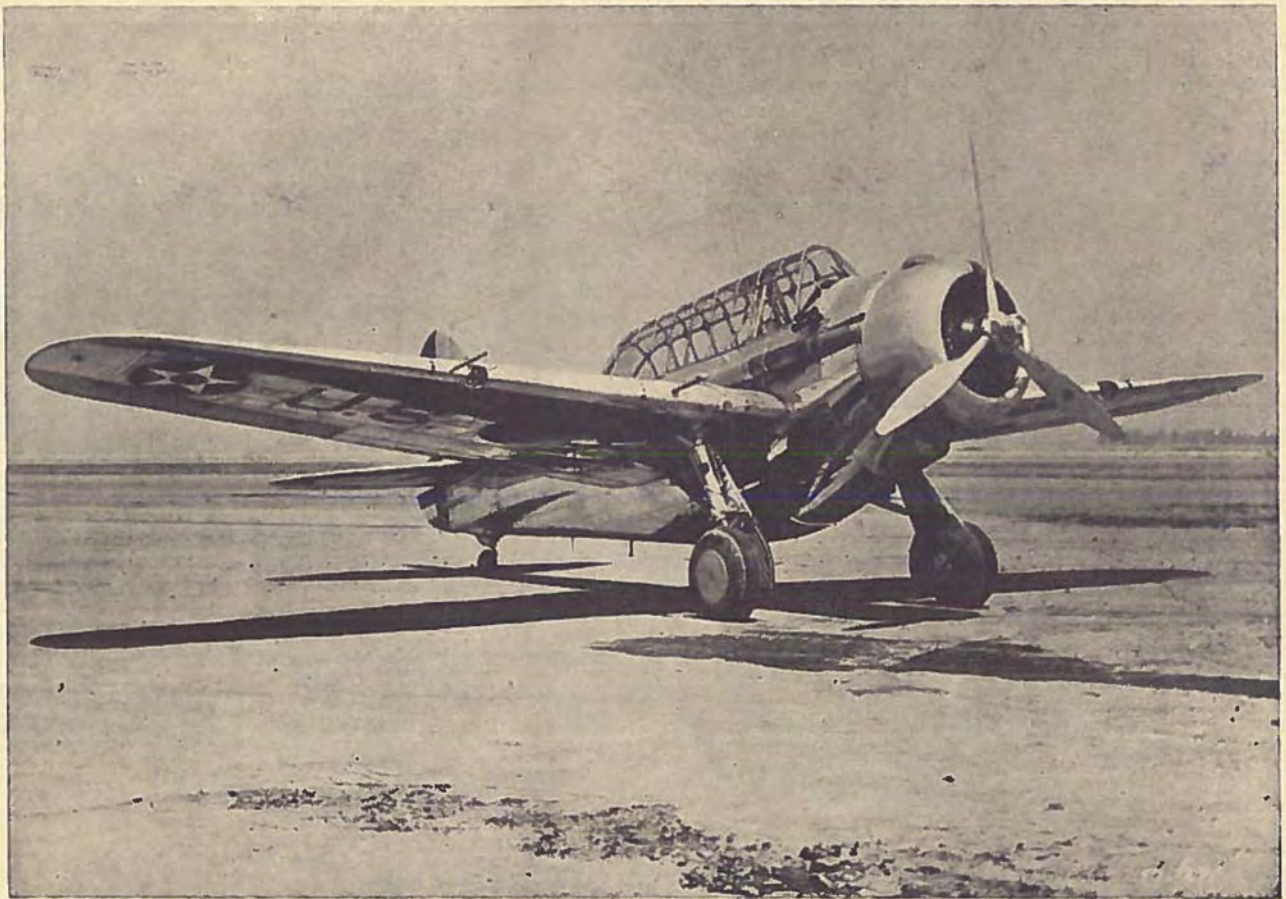
Imedens arbejdede Klubberne videre paa egen Haand. I Marts 1937 afholdt O. M.-F. den hidtil største Udstilling i Danmark, i hvilken ogsaa Klubber i Skjern, Silkeborg og Kolding deltog sammen med Hr. Sven Wiel Bang, København. Endvidere deltog Luftfartsselskaberne samt flere Modelforhandlere. Ialt var der udstillet 110 Modeller. Ca. 1100 Mennesker besøgte Udstillingen, der gav 200 Kr. i Overskud. Ved Hjælp af stor Propaganda var Udstillingen kendt Landet over, og mange kom langvejs fra for at se den. Dir. Ellehammer var Protektor, og i Præsidiets led sad: Kommandør Grandjean, daværende Kaptajn (nu Oberstløjtnant) L. Bjarkov, Dir. K. Lybye, Kaptajn J. Foltmann, Ingeniør Krebs, Premierløjtnant Michael Hansen og Hr. Dochedahl. Baa- de ved denne og O. M.-F.s foregaaende Udstilling arrangerede Klubben en særlig effektiv og økonomisk Propaganda i Form af et Katalog med Oplysninger om Udstillingen, Artikler om Modelflyvningen samt Annoncer, der ikke alene betalte Kataloget, men endda gav et anseeligt Overskud, selv om Kataloget uddeltes gratis.

SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tilverkare av alla slags stålrör för flygmaskin-
industrien • Vätkänd kvalitet • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KÖBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B
Telefon: C. 7885



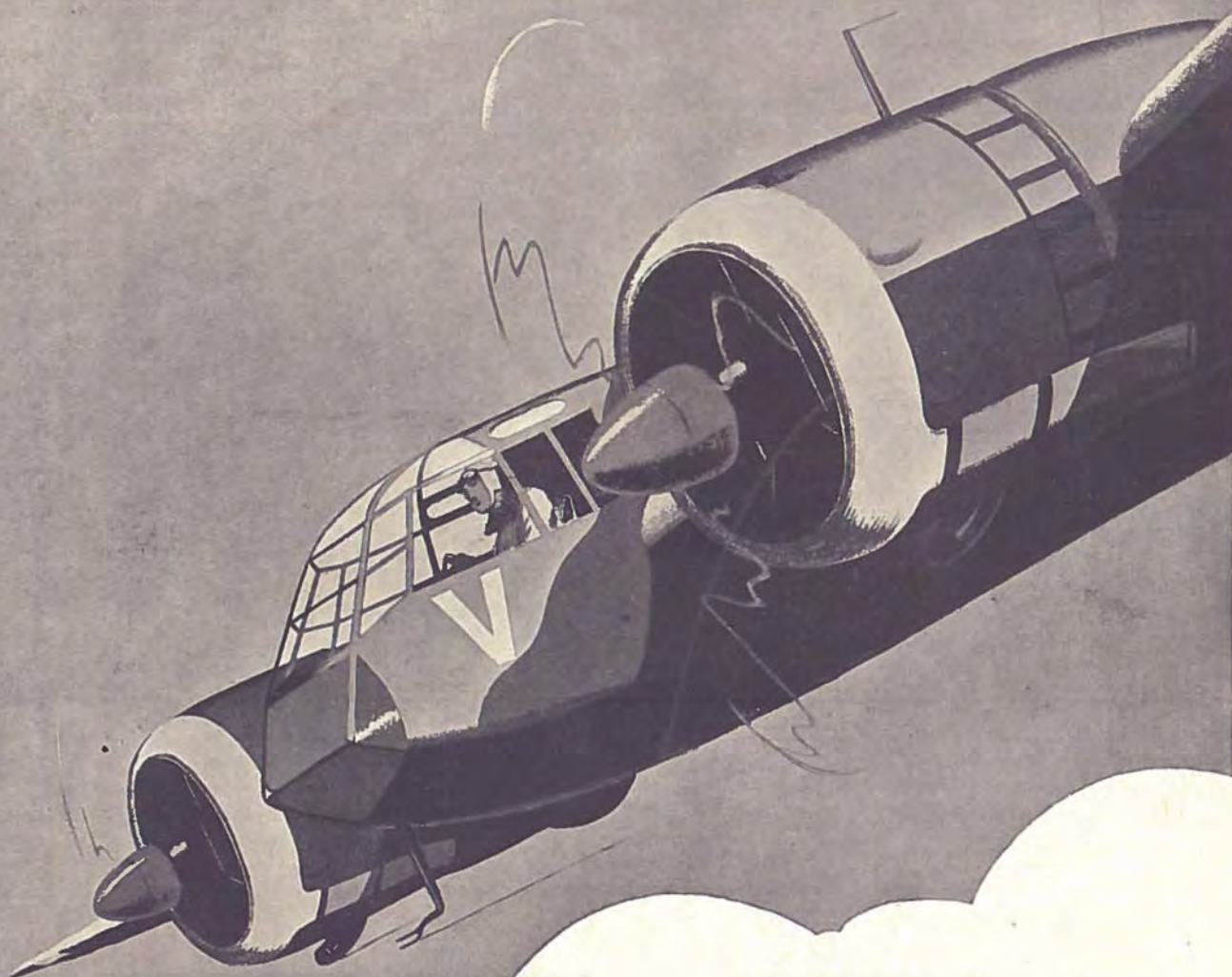
NORTH AMERICAN NA 25

**3-sædet Rekognosceringsmaskine
specielt konstrueret i Samarbejde
med den amerikanske Hær.**

**Det amerikanske Luftvaabens
Standard Rekognosceringsmaskine.**

Generalrepræsentant for Europa:

**N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER
AMSTERDAM**



Bristol **BLenheim**

Foruden usædvanlig stor Hastighed, Rækkevidde, Bæreevne og Manøvreedygtighed har Standard Blenheim — med fuld militær Last — en største Hastighed paa 456 km/T., og den stiger til 4500 m paa 11,5 Minutter — (Tophøjde 8.100 m) Den lander paa 332 m (Landingshastighed 80 km/T.) og starter paa 270 m. Den nyeste Blenheim Types Ydeevne er endnu bedre end Standard Typens, hvilket gør den til den mest overlegne indenfor sin Klasse.

● **Bristol* Blenheim er et fritbærende, Helmtæl Monoplan med glat Metalbeklædning, og den er udstyret med 2 *Bristol* Mercury Motorer. Blenheim anvendes ved mange af det engelske Royal Air Force's Eskadriller som Standard-Maskiner.*

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FULTON, 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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV



RJ - 3 NOV. 1939



KZII Privat-Flyvemaskin

Nr. 11

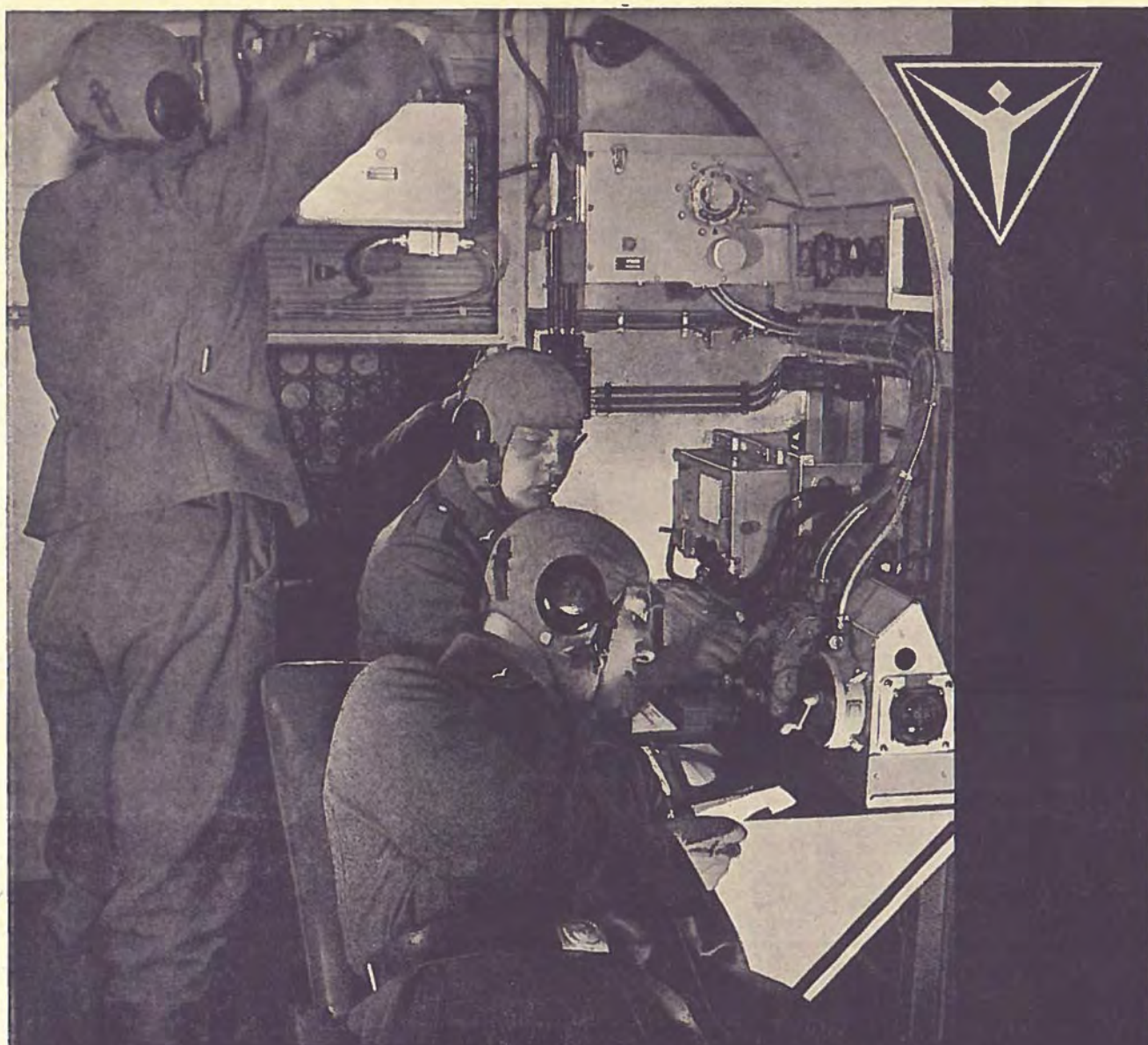
1939 - 12. Aarg.

SKAL BYGNING AF DE DANSKE
Sports- og Skoleflyvemaskiner hende?

LUFTPOST * Italiens Civilluftfart
BYGNING AF WAKEFIELD-MODELLER

35 ØR

28 SIDE



JUNKERS- JU 52/3m

som flyvende „Foredragssal“

Usædvanlig gunstige Pladsforhold i Junkers 52 byder de bedste Betingelser for Indretning af Kabinen til en moderne „Foredragssal“. Under Flyvningen gør denne flyvende Foredragssal en praktisk Undervisning mulig i alle flyvemæssige, navigatoriske og radiotelegrafiske Spørgsmaal, og den byder paa væsentlige, gunstigere Fordele fremfor alle teoretiske Undervisningsmetoder.

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

KLUBADRESSER

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
 Dagmarhus, Kbhvn. V. Tlf. V. 7220, Lokal 9.
 Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique
 Internationale) som Enepræsident for aéro-
 nautiske Interesser i Danmark.

DANSKE FLYVERE.
 Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrup-
 vej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

DANSKE PRIVATFLYVERE (tllsl. D. K. D. A. S.).
 Fmd.: Landsretssagfører C. A. Koefoed, Am-
 celsvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

VESTJYSK FLYVEKLUB (tllsl. D. K. D. A. S.).
 Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kon-
 gensgade 70, Esbjerg.

AALBORG FLYVEKLUB.
 Fmd.: A. Schiøtz-Christensen, Nytorv 5.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.
 Fmd.: A. T. H. Ohrt, Blegdamsvej 88.

CUB-FLYVEKLUBBEN »ACTIV«.
 Fmd.: Ib Krøyer Christensen, Omøgade 24,
 Kbhvn. Ø.

DANSK MODELFLYVERFORBUND.
 Fmd.: H. E. Hansen, Mariendalsvej 56,
 Kbhvn. F.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION (tllsl. D. K. D. A. S.).
 Løjtn. Fritz Rasmussen, V. Boulev. 37, Kbh. V.
 Kapt. H. Heinrich Nielsen, Raadhuspl. 45, —

**SVÆVEFLYVEKLUBBER TILSLUTTET DANSK
 SVÆVEFLYVER UNION:**

AARHUS FLYVEKLUB.
 v/Hr. Leo Kærraa, Skolebakkel 11, Aarhus.

BORNHOLMS SVÆVEKLUB.
 v/Hr. A. Quistgaard, Shell Park, Rønne, Born-
 holm.

DANSK LUFTSPORT.
 v/Hr. K. Thorck, Andersen, Nansensgade 21,
 Kbh. K.

ESBJERG SPORTS FLYVEKLUB.
 v/Hr. H. Holm, Skolegade, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
 v/Hr. J. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.

KALUNDBORG FLYVEKLUB.
 v/Hr. J. A. Jacobsen, V. Havnev., Kalundborg.

KOLDING FLYVEKLUB.
 v/Hr. W. Chr. Jensen, Drejersvej 3, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVEKLUB.
 v/Hr. Johs. Andersen, Stormollevvej 24, Køge.

KØBENHAVNS SVÆVEFLYVERKLUB.
 Dybbølsgade 11, Kbh. V.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
 v/Hr. H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næst-
 ved.

RINGSTED FLYVEKLUB.
 v/Hr. Knud Andersen, Sndergade 5, Ringsted.

ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.
 v/Hr. Borge Johansen, Københavnsvej 63,
 Roskilde.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
 v/Hr. Lauritz Østergaard., Aldersrovej 7,
 Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
 v/Hr. H. Grauegaard, Gækkelundsvej 7,
 Slagelse.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.
 v/Hr. Bogtrykker C. Holten-Andersen, Dan-
 marksgade 5, Aalborg.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN« af 1936.
 v/Hr. R. Keiler, Kongevej 21, Kbh. S.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »1938«.
 v/Hr. Sv. A. Tonnersen, Australlensvej 34,
 Kbh. Ø.

SVÆVEFLYVEGRUPPEN »RINGEN«.
 v/Hr. Ing. G. Hansen, Ø. Søgade 104, Kbh. Ø.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.
 v/Hr. V. Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

VARDE FLYVEKLUB.
 v/Hr. J. B. Lønborg, Stausvej 8, Varde.

VORDINGBORG SVÆVEFLYVERGRUPPE.
 v/Hr. Hans Axel, Vordingborg.

VÆRLØSE SVÆVEFLYVEKLUB.
 v/Hr. Poul Vigenberg, Værløse St.

**MODELFLYVEKLUBBER UNDER
 DANSK MODELFLYVER FORBUND.
 M. F.**

MODELFLYVEKLUBBEN »AABENRAA«.
 Fmd.: Walter Jensen, Løgumklostervej 150,
 Aabenraa.

AALBORG MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Alf Houllberg, Fredericiag. 24, Aalborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »AIR«.
 Fmd.: Jørgen Christensen, Adelgade 21,
 Assens.

ALS MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »AIR-SPEED«.
 Fmd.: B. Danielsen, Frodesvej 40, Aabyhøj.

AMAGER AERO MODELKLUB.
 Fmd.: Poul Jørgensen, Hallandsg. 5, Kbh. S.

MODELFLYVEKLUBBEN »CIRRUS«.
 Fmd.: Niels Hassing, Krøgevej 3, Holte.

MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«.
 Fmd.: P. Christiansen, Sabroesvej 10,
 Helsingør.

MODELFLYVEKLUBBEN »CUB«.
 Fmd.: Ole Hansen, Fjordvej 42, Nyborg.

MODELFLYVEKLUBBEN »CUMULUS«.
 Fmd.: N. A. Thorn, Stjernholmegade 32,
 Horsens.

MODELFLYVEKLUBBEN »DRAGØR«.
 Fmd.: H. E. Hansen, Mariendalsvej 56, IV,
 Kbhvn. F.

MODELFLYVEKLUBBEN »FALKEN«.
 Fmd.: Ewald Nielsen, Lergraven, Nykobing F.

MODELFLYVEKLUBBEN »FREDERICIA II«.
 Fmd.: Mogens Friis, Fælledvej, Fredericia.

FRAUGDE-BIRKUM MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Aksel Jacobsen, Fraugde pr. Marslev St.

MODELFLYVEKLUBBEN »FREM«.
 Fmd.: Boy Konstantmann, Sdr. Vollum,
 Bredebro.

FANØ MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Erik Bildsøe Hansen, Flensborg Lager,
 Fanø.

MODELFLYVEKLUBBEN »GLIF«.
 Fmd.: Frans Nordvig, Vesterbyvej 14,
 Gentofte.

GLOBUS AERO KLUB.
 Fmd.: Ewald Hansen, Ericavej 15, Gentofte.

GRENAA MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: S. M. Jensen, Storegade 18, Grenaa.

HADERSLEV MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Knud E. Wulff, Norregade 25,
 Haderslev.

HOLEBY MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Erik Berland, Højbygaard Sukkerfabrik,
 Holeby.

MOTORMODEL-KLUBBEN »HAWK«.
 Fmd.: Henning Schroder, Helleruplunds
 Allé 11, Hellerup.

MODELFLYVEKLUBBEN »JAGEREN«.
 Fmd.: Leo Petersen, Sv. Henriksensvej 22,
 Gilleleje.

LANGELANDS MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Sv. T. Gell, Lohals, Langeland.

NÆSTVED MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: H. Buch-Madsen, Ved Kilden 10,
 Næstved.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
 Fmd.: Jørgen Nissen, Hjallesøvej 121, Odense.

SENGELØSE MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: K. Bluhgen Petersen, Sengeløse Cen-
 tralskole.

RIBE MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Johan Kastrup, Kongensgade 6, Ribe.

ROSKILDE MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Erik Sørensen, Gl. Landevej 14,
 Roskilde.

SVENDBORG FLYVEKLUBS MODELAFDELING.
 Fmd.: V. Rasmussen, Havnen, Svendborg.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Sv. Herborg, Kjørs Allé 14, Skjern.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: C. J. Norgaard Petersen, Solystvej 59,
 Silkeborg.

RØNNE MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Arne Lind, Søndergade 45, Rønne.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVFALKEN«.
 Fmd.: J. Anker Jensen, Priorensgade 51, Faa-
 borg.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVPILEN«.
 Fmd.: Anker Jensen, Priorensgade 31,
 Faaborg.

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

MODELFLYVEKLUBBEN »STRATUS«.
 Fmd.: Jørgen Gamst, Paradisgaarden,
 Avedøre, Glostrup.

MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.
 Fmd.: Aage Due Jensen, Aakjørs Allé 12,
 Esbjerg.

MODELFLYVEKLUBBEN »TERMIK«.
 Fmd.: Jørgen Mortensen, Slangerupgade 20,
 Hillerød.

MODELFLYVEKLUBBEN »TYFON«.
 Fmd.: P. T. Hald, Torvegade 12, Ringkøbing.

VALBY MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Jørgen P. Frederiksen, Mellemtoftevej
 8, Valby.

VALLEKILDE MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Eigil Banding, Vallekildé.

VANLØSE MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: V. O. Andersen, Aalekistevej 108 B,
 Vanløse.

MODELFLYVEKLUBBEN »VINGERNE«.
 Fmd.: Magnus Nielsen, Poulsgade 19, III,
 Aarhus.

MODELFLYVEKLUBBEN »ZEPHYR«.
 Fmd.: O. Sørensen, Boulevarden 45,
 Vordingborg.

ØLGOD MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Kai Nielsen, Norregade, Ølgod.

SKANDERBORG MODELFLYVEKLUB.
 Fmd.: Kjeld Østergaard, Adelgade 106, Skan-
 derborg.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
 Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGBES FLYVEKLUB.
 Politikens Hus, Kbhvn. K.

„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**

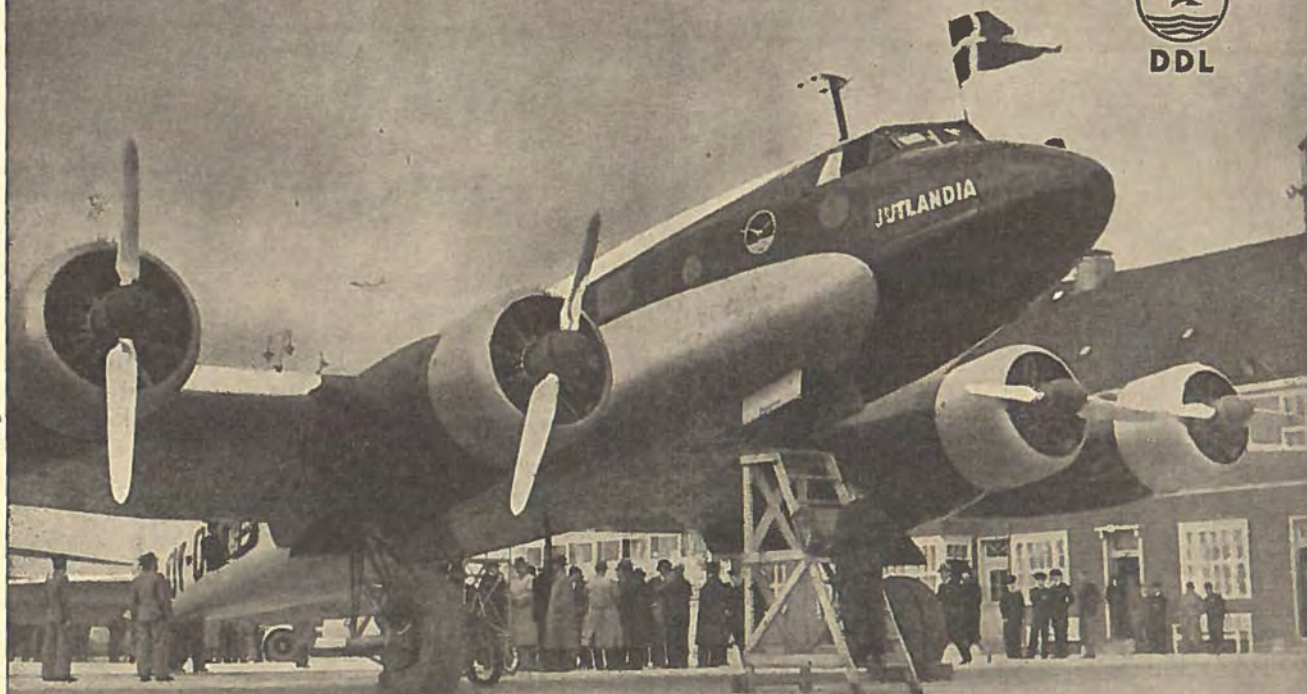
Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV



OFFICIELT ORGAN
FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Nr. 11

November 1939

12. Aargang

Privatflyvningen

SOM tidligere meddelt, har Dansk Svæveflyverunions Stamgruppe faaet Løfte om et Olympiadeplan som Gave fra en anonym Velynder. Beløbet er nu stillet til Raadighed, og Planet kan afsendes fra Tyskland i den nærmeste Fremtid; det er Aero Club von Deutschland, der staar for Arrangementet vedrørende Forsendelsen, og Unionen har Løfte om, at Leveringen vil ske saa hurtigt som muligt.

Det har været D. K. D. A. S. en stor Glæde at kunne være Unionen behjælpelig med Ordningen af Formaliteterne ved denne Sags heldige Løsning og det maa haabes, at Planet snart kan udklareres i Danmark.

Det har ligeledes været en Tilfredsstillelse for Selskabet, at Valutamyndighederne har givet Tilsagn om at stille sig velvilligt til Spørgsmaalet om Indførsel af Materialer og Reserverede til Svæveplaner fra Udlandet, naar saadanne Dele ikke kan faas herhjemme.

Som omtalt i sidste Nummer af »Flyv« medførte Krigen jo, at al Privatflyvning stoppede med et Slag paa Grund af Benzinrestriktionerne.

De mange Elever, der havde paa-begyndt Uddannelsen paa vore Flyveskoler, maatte afslutte denne Virksomhed uden Resultat, og de ca. 200 Privat- og Sportsflyvere, der findes her i Landet, ser med Bekymring paa, hvorledes de skal faa de 10 Timers aarlige Flyvning, som er nød-

vendig for Vedligeholdelse af deres Førercertifikater.

I det Haab at kunne skaffe en Løsning for Sportsflyvningen i disse Forhold, har Aeronautisk Selskab henvendt sig til Regeringen om, at der maatte gives Tilladelse til Færdiguddannelse af alle de Flyveelever, som før Forbudet havde ca. 8 Timers Skoleflyvning samt om, der maa ydes saa megen Benzin til Privat- og Sportsflyvningen, at hver Flyver aarligt kan erhverve sig de 10 Timers Træning, der er nødvendige for at faa Førercertifikatet fornyet.

Man kan formentlig regne med, at der til Færdiguddannelse af Flyveelever vil medgaa ca. 5000—6000 l Benzin og at der aarligt til Vedligeholdelse af Certifikaterne vil kræves ca. 40,000—45,000 l Benzin.

Saafernt Handelsministerium og Benzinnævn kan stille sig imødekommende overfor disse Benzintildelinger til Privatflyvningen, vil Luftfartsmyndighederne utvivlsomt se med Velvilje paa og give deres Minde til, at den omhandlede Skoleflyvning og Træningsflyvning foretages paa og i Nærheden af visse Lufthavne og Flyvepladser.

Det er vort inderlige Ønske, at det maa være muligt at skabe de omhandlede smaa Lyspunkter inden for den danske Privatflyvning inden alt for meget af det Arbejde, der var saa godt i Gang, skal blive ødelagt af Stilstanden.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:
Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden Kildeangivelse er ikke tilladt.

Skal Bygning af de danske Sports- og Svæveflyvemaskiner hende?

I Oktobernummeret af »Flyv« blev der givet en Orientering om »Hvordan et KZII Luftfartøj bliver til«. — Mange har glædet sig over den smukke og velindrettede Flyvemaskinfabrik, som det er lykkedes Aktieselskabet Skandinavisk Aero-Industri at oprette i Aalborg, og endnu flere har glædet sig over det gode Resultat, der er opnaaet af Fabrikens energiske Ledelse: Driftsleder V. Kramme og Flyvemaskinkonstruktøren K. Zeuthen sammen med en dygtig Mekaniker- og Haandværkerstab ved Fremstillingen af Sports- og Skolemaskintyperne K. Z. II Kupé og K. Z. II Sport.

Disse Flyvemaskiner er med Undtagelse af Motorer og nogle Instrumenter helt igennem dansk Arbejde. Tegninger, Konstruktioner og Beregninger foretages paa Fabrikens Tegnestue under Ingeniør Zeuthens Ledelse og Ansvar, og Bygningen finder Sted i Fabrikens forskellige velmonterede Værksteder under Ledelse af Driftsleder Kramme.

Fabriken er saaledes i Virkeligheden den eneste Virksomhed her i Landet, som bygger danske Flyvemaskiner, idet alle andre Luftfartøjer — civile og militære — fremstilles efter Tegninger og Specifikationer, som købes i Udlandet.

Af disse to-Personers Monoplaner, hvis Fuldvægt er ca. 800 kg og som



KZ II Sport udsfører Kunstflyvning.

har en Maksimumsfart af ca. 200 km i Timen, er Ær ialt bygget og afsat 15 Stk., medens godt en halv Snes er under Færdiggørelse.

Luftfartøjstyperne har gennemgaaet alle de Undersøgelser og Prøver m. v., som er nødvendig for at faa dansk Luftdygtighedsbevis, og hele Fremstillingen foregaar under Luftfartsmyndighedernes Kontrol.

Da Krigen nu med et Slag har stoppet al Privatflyvning og al civil Skoleflyvning paa ubestemt Tid og li-

geledes har forhindret Udførsel af Flyvemaskiner til andre Lande, maa det forudses, at denne danske Flyvemaskinvirksomhed ikke kan holdes i Gang, i hvert Fald paa det oprindelige Grundlag.

Det vilde imidlertid være overordentligt beklageligt for dansk Foretagsomhed og dansk Flyveteknik, dersom det virkelig skulde vise sig uundgaeligt at lukke Skandinavisk Aero Industris Fabrik, der er ført frem med saa stor Flid og sejt Energi og ved Anvendelse af betydelige økonomiske Ofre. Det vilde ogsaa være yderst beklageligt, om de Erfaringer og Kundskaber, som møjsommeligt er indvundne ved Konstruktion, Beregning, Fremstilling, Udeksperimentering og Prøvning af de danske K. Z. II Flyvemaskiner skulde gaa tabt.

Man maa derfor inden for Aeronautikken oprigtigt ønske, at der i det danske Samfund maa findes Udveje til at holde den omhandlede Virksomhed i Gang, selv om det kun bliver for smaa Sejl.

Der maa formentligt inden for den danske Teknik- og Flyvesagkundskab findes en vis Forstaaelse af, at denne Spire til en fremtidig national Flyvemaskinindustri af større Format, ikke bør hende, men holdes i Live.

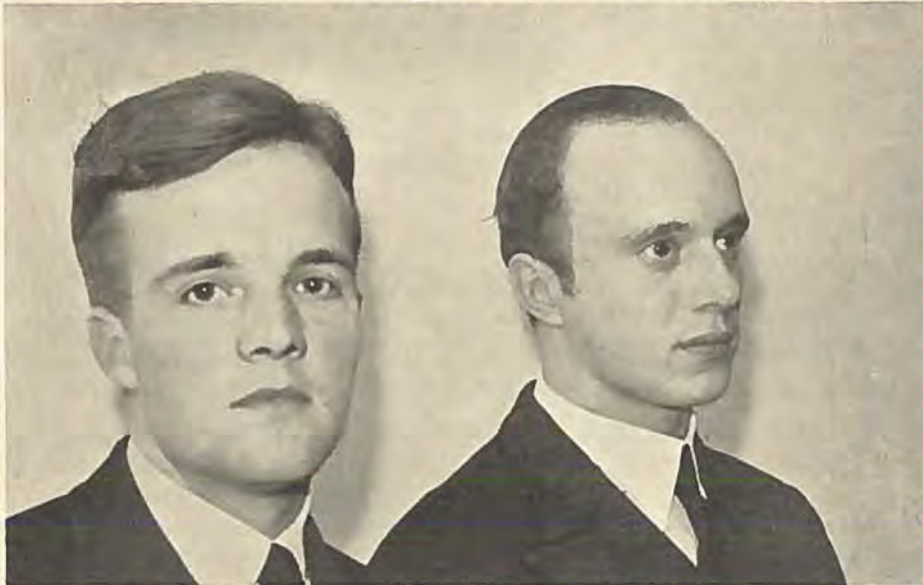
Det skulde ikke synes utænkeligt, ej heller særligt ejendommeligt, om de militære Flyvevæsener, hvis Virksomheder antagelig er forøget under de nuværende Forhold, kunde bruge KZII Maskiner, der har en forholdsvis god Bæreevne, en god Hastighed, gode Flyveegenskaber og et meget ringe Benzinforsbrug til Skole- og Træningsflyvning. Det skulde ogsaa synes tænkeligt, at Flyvemaskinfabriken i Aalborg under de nuværende Forhold paa anden Maade kunde assistere vore militære Flyvevæsener efter disses Ønsker.

Lad os i hvert Tilfælde ønske og haabe, at Flyvemaskinfabriken ved Limfjorden maa blive i Stand til at ride Stormen af, saaledes at den atter paa normal Maade kan fortsætte og udvikle Virksomheden, naar Krigen engang er overstaaet. — Den har fortjent det. M. P. E.



Den verdenskendte Flyvemaskinekonstruktør Anthony Fokker ved en KZ II under et Besøg i Svejs.

Danske Marineflyveres Redningsdaad



Til venstre Underkvartermester Kaj Petersen og til højre Flyverløjtnant Helvard, som reddede de tyske Marinere.

DET tyske Minevagtsskib »S.T. 701«, der i længere Tid havde passet paa Minefeltet, der strækker sig fra Møen over mod Falsterbo, blev Lørdag den 21. Oktober ved Middagstid minesprængt, og Fartøjet sank øjeblikkelig. I det øde Farvand var der ingen, der observerede Katastrofen, og alle ombordværende, med Undtagelse af fem Mand, mistede Livet.

Det var lykkedes fem Mand at redde sig op paa en Tømmerflaade, hvortil de surrede sig fast, og i denne uhyggelige Situation maatte de tilbringe fire Timer, alt imedens Søerne hvert Øjeblik skyllede ind over Flaaden.

Hjælpen til de nødstedte tyske Marinere kom i Form af to af den danske Marines Søluftfartøjer, der var ude paa deres daglige Patrouilletjeneste, og de observerede Tømmerflaaden. Et af Søluftfartøjerne fløj straks efter Hjælp i Stege, medens det andet blev paa Stedet for at yde Assistance med det samme, og dette havde Flyverløjtnant Helvard og Underkvartermester Kaj Petersen ombord.

Det var en overordentlig vanskelig Opgave, der forestod Luftfartøjets Besætning. Luftfartøjet landede i den temmelig høje Sø, og det lykkedes at faa det manøvreret hen til Tømmerflaaden. At tage denne paa Slæb kunde der ikke være Tale om, og man kunde heller ikke lade de Skibbrudne forblive paa Flaaden. Der var kun eet at gøre: at faa de haardt medtagne tyske Marinere ombord i Flyvemaskinen —; og det lykkedes ogsaa for Luftfartøjets raske Besætning.

Tilbage var kun at vente paa Hjælpen fra Stege, — og den kom efter et Par Timers Forløb, hvorefter de haardt medtagne tyske Marinere kom over i en Motorbaad og blev bragt til Sygehuset i Stege. Den femte Mand, der var kommet op paa Tømmerflaaden, lykkedes det ikke at redde. Han var død, inden Flyverne bragte Hjælp.

Men endnu en femte af de forulykkede Tyskere reddede Livet. Han slap uskadt fra Eksplosionen og reddede sig selv i Land paa Møen efter en Svømmetur paa 10 Timer.

Efter de Meddelelser, der foreligger paa dette Tidspunkt, har Minesprængningen af »S.T. 701« kostet nogle og fyrre Mand Livet.

Husk D.K.D.A.S.s nye Adresse.

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Aeronautisk Selskabs Adresse er: *Dagmarhus, København V.*

Foredragsaften med Film i D.K.D.A.S.

En Flyverejse København—Berlin—Rom retur.

TORSDAG den 9. Novbr. Kl. 20 byder Aeronautisk Selskab paa en Aften af særlig interessant og aktuel Karakter.

FLYV's Medarbejder, Journalist Erling Bache, der vil være vore Læsere bekendt fra hans Artikler bl. a. om Flyverejser i England, hvorom han har skrevet her i Bladet, har gjort Rejsen København—Berlin—Rom retur med det Formaal at skildre denne Rejserute under de nuværende Forhold. Det er en Selvfølge, at Flyverejser under Krigsforhold byder paa særlig Spænding og Oplevelse, og det er da ogsaa lykkedes Erling Bache at opleve en hel Del, som det skal blive interessant at høre om ved hans Foredrag.

Aftenen byder endvidere paa Film fra Rejseruten, som er stillet til Raadighed af Deutsche Lufthansa og ikke mindst disse Films vil berede Gæsterne en stor Oplevelse.

Foredraget holdes i Nationalmuseets Foredragssal, Indgang Ny Vestergade 10, og alle Medlemmer af D. K. D. A. S. med 1 Ledsager har gratis Adgang. Endvidere indbydes Medlemmer af Foreningen Danske Flyvere, Privatflyverne, Dansk Svøveflyver Union, Modelflyveklubber under M. F. samt Medlemmer af Sportsflyveklubben og Flyveklubben Aktiv. Medlemskort maa forevises ved Indgangen.

NORDISK LUFTRAFIK



UNDER Devisen: *Flyv med Luft-Taxa*, har Nordisk Lufttrafik genoptaget sin Passagerflyvning efter at Benzinrestriktionerne er blevet lempe saaledes, at denne Form for Privatflyvning er blevet tilladt.

For den travle Forretningsmand er

denne Form for Befordring simpelthen ideel, hurtig og bekvem som den er, og de moderne indrettede KZII Maskiner, af hvilke vi her bringer et Billede, betjenes udelukkende af dygtige og rutinerede Flyvere, som bringer sine Passagerer sikkert til Rejsens Maal.

FLYVNINGENS BØGER

»Luftkrig over Hjemlandet«, en Bearbejdelse for Danmark af den svenske Oberst K. A. Bratts Bog, Luftkrig över Sverige? foretaget af Kaptajn A. Dahlberg, H. Hagerups Forlag, 167 Sider — Pris heftet 2 Kr.

Paa en meget overskuelig Maade redegør Bogen for Luftvaabnets Anvendelse og Forsvaret herimod, og den gør det paa en saadan Maade, at alle kan forstaa det. Den fortæller om Luftkrigsføringen, Bombeflyvernes Rolle, Luftangrebets Maal, Angrebsmaader og Kampmidler, og giver Oplysning om de store Landes Luftstyrker.

Sidste Halvdel af Bogen omhandler Luftforsvaret, det aktive og det passive. Beskyttelsen af Civilbefolkningen og de Kapitler, der handler herom, er maa-ske nok de Afsnit af Bogen, der vil blive læst af de fleste med største Interesse, bl. a. fordi der i disse Dage gøres saa meget herhjemme for det passive Luftværn. Men hvert eneste Kapitel i Bogen bør læses med lige saa stor Interesse, fordi alle Problemer er behandlet paa en prisværdig objektiv Maade. I en Tid som den nuværende, kan ingen nøjes med at stikke Hovedet i Jorden; Problemerne maa ses i Øjnene, — fordi de er tilstede, og fordi de vedrører hvert eneste Menneske i Landet.

Bogen skildrer til Slut et Luftangreb over Hovedstaden. Det er dygtigt og virkelighedstro skildret; man følger spændt de angribende Bombeflyveres Angreb og de Beskyttelsesforanstaltninger, der iværksættes nede paa Jorden, — og Angrebet slaas tilbage med Tab; men i Skildringen forudsættes det, at Hovedstaden har et aktivt Forsvar i Luften i Form af Jagere. —

* * *

»Smirnoff fortæller«, af Iwan Smirnoff, oversat fra Hollandsk af Bodil Anker Larsen. Chr. Erichsens Forlag; 184 Sider, ill., Pris heftet 3,50 Kr.

Det er den hollandske Luftkaptajn, Iwan Smirnoff, der beretter om sine aventyrlige Oplevelser fra det Øjeblik han som ung, vordende Mineingeniør meldte sig som Soldat ved Zarens Hær i 1914 og indtil i Dag, hvor han er en af det hollandske Luftfartselskabs ældste og mest erfarne Flyvere. Og meget har han oplevet i den mellemliggende Tid; — rigeligt til at kue en mindre modstandsdygtig Natur, — og sine Genvordigheder og Sejre har han skildret med en Spænding og Lune, der gør Bogen til en blændende Oplevelse at læse.

Som menig Soldat sendes han til Fronten efter et Par Ugers Uddannelse; han kommer ud i forreste Linie, deltager i Bajonetkampe, udmærker sig og dekoreres med St. Georgskorsen, bliver haardt saaret og kommer saa til Luftvaabnet. Som Flyver under en af Ruslands dygtigste Eskadrillechefer oplever

han Revolutionen. Han er blevet Officer og udvælges efter Sammenbruddet til Soldaternes Tillidsmand, men en Dag kommer hans Mekaniker ind til ham og betror ham, at der er kommet Ordre til at skyde samtlige Officerer. Sammen med to Officerskammerater beslutter Smirnoff at flygte; det lykkes dem at slippe fri; Rejsen gaar østover; gennem Sibirien; for bestandig siges Farvel til Rusland, og saa gaar det videre fra Vladivostok over Kina, Bagindien, Suez til England, hvor det lykkedes dem at komme ind som Flyvere i R. A. F.

Da Krigen var forbi begynder Kampen for Tilværelsen igen derude i det fremmede, og efter mange Genvordigheder bliver Smirnoff ansat i K. L. M. Her finder han sig hjemme; han faar hollandsk Statsborgerskab, og kommer til at udrette et stort og banebrydende Arbejde for Lufttrafikken.

Nøgtern og sympatisk, som Smirnoff selv er, saaledes er alle de mange Oplevelser skildret. Det er en af de bedste Flyvebøger, der nogensinde har været fremme.

* * *

»Bomber over Barcelona«. Af Kaptajn Fritz Schröder; Det Schönbergske Forlag; 138 Sider, Pris 5,25 Kr.

Kaptajn Schröder var det eneste danske Medlem af den Kommission, der paa Folkeforbundets Vegne skulde kontrollere Hjemsendelsen af de frivillige fra det republikanske Spanien, og han fortæller paa en frisk og fornøjelig Maade om Kommissionens Arbejde og dens Resultater. Forfatteren har forstaaet at iagttage, og har ogsaa forstaaet at fortælle, og »Bomber over Barcelona« bringer mange interessante Enkeltheder om Befolkningens Liv i Byer, der Dag efter Dag i mange Maaneder bliver bombarderet af fjendtlige Flyvere. Med forholdsvis primitive Midler maatte Regeringstropperne holde de fjendtlige Bombeflyvere i Ave, og samtidig blev der truffet de bedst mulige Foranstaltninger for at beskytte Civilbefolkningen, der efterhaanden med stoisk Ro saa deres Byer blive sønderskudt af Bomber fra Luften. Al denne dystre Alvor er fortræffeligt skildret.

Som Afslutning paa Bogen giver Forfatteren et uovertruffet Billede af det spanske Dramas sidste Akter med dens store menneskelige Tragedie: De fædrelandsløse Emigranter.

* * *

Hvis Krigen kommer. Af Kaptajn P. M. Norup. H. Hirschsprungs Forlag. 192 Sider. Pris 6,50.

Bogen hører til Forlagets Serie af populærvidenskabelige Haandbøger, og den udkom inden der endnu var udbrudt Krig i Europa. Den forklarer paa en letfattelig Maade moderne Krigsmagts Organisation, Materiel og Virkemaade,

suppleret med en Styrkeopgørelse for alle Europas Lande, og paa en klar og nøgtern Maade gør Forfatteren fyldigt Rede for Akse- og Vestmagternes militærstrategiske Stilling og Styrkeforhold, Luftvaabnets Betydning og Civilbefolkningens Beskyttelse under Luftangreb.

Bogen skilder indgaaende Luftvaabnets Organisation, dets Sammensætning og dets Anvendelse i Angrebet og i Forsvaret, og den siger bl. a.: »Luftværnets Midler er nu saa stærke, at der under alle Forhold kan tilfojes en Angriber meget alvorlige Tab og endog saa følelige Tab, at Virkningerne af et Bombardement i meget betydelig Grad kan afsvækkes.

Men man maa huske, at Angriberens Chance stiger i samme Grad, som Forsvaret er svagt og viljeløst.

Af afgørende Betydning er imidlertid, at et stærkt Luftforsvar kan virke præventivt og helt hindre, at et Angreb overhovedet forsøges, fordi Risikoen ikke staar i Forhold til, hvad der kan opnaas af Virkning.

Det er en praktisk og en god Bog, der har Bud til alle, der interesserer sig for Europas Skæbne.

* * *

Handbuch für Flugmotorenkunde« af Frans Merkle; Verlag C. J. E. Volckmann, Nachf. E. Wette; Berlin-Charlottenburg 2. 200 Sider; 218 Ill.

Ingeniør Merkle's Bog om Flyvemotorer, der nylig er udkommet i tredje Oplag, har haft meget stor Salgssukces i Tyskland, og efter at have gennemlæst Bogen, undrer dette slet ikke. Det er nemlig ikke nogen almindelig stor Haandbog, men derimod en livlig og letfattelig skrevet Bog om alt vedrørende tyske Flyvemotorer lige fra den første Begyndelse til de sidste tekniske Finesser. Den indeholder alt om Flyvemotorens Bestanddele, Arbejdsmetoder, Karburator, Tænding, Smøring, Køling, Startanordninger, Drift og Pasning, og Fremstillingen af de mange forskellige Problemer er først og fremmest lagt an paa Ikke-Fagmanden, paa Aspiranten, der er ved at erhverve sit Flyvercertifikat. I et af Afsnittene omtales Benzinfremstillingen af henholdsvis Raaolie, Brunkul og Stenkul.

Det er ligesaa meget en Lærebog som en Haandbog om Flyvemotoren, og den grundige Tekst er suppleret med over to Hundrede Illustrationer foruden fire store Tavler.

* * *

Modelflyebogen.

Endelig er der Grund til atter at henvende Opmærksomheden paa Knud Flenssted Jensen, Modelflyebogen, som vi anmeldte i Oktober. Den fortræffelige lille Bog er en uvurderlig Bog for den, der vil vide noget om Modelflyvning og om Bygning af Modeller.

Lufttrafikken paa Københavns Lufthavn



D.D.L.s Flaade af moderne Trafikmaskiner opmarcherede i Københavns Lufthavn parate til atter at opretholde Forbindelsen med Udlandet.

HELT gaet i Staa er Lufttrafikken heldigvis ikke, selv om det ikke saa særlig lyst ud i de skæbnesvangre Septembere. Nord-, Mellem- og Vesteuropa er naturligvis blevet haardest ramt; de store vidtforenede Luftforbindelser er delvis indstillet, og kun enkelte Luftruter holdes i Gang.

København—Berlin.

København har nu tre Luftforbindelser og venter i nær Fremtid at faa en fjerde. Det er lykkedes Det Danske Luftfartselskab at faa genoprettet en Berlinerrute, omend denne maa følge en noget anden Vej end tidligere. Den flyves med Selskabets Ju 52, og Afgang fra København finder Sted alle Hverdage Kl. 9,30 med Ankomst til Berlin Kl. 12,15; herfra startes igen Kl. 13,15 med Ankomst til København Kl. 16,00. Ved Berlin anvendes Flyvepladsen Rangsdorff Syd for Byen, hvortil der er Busforbindelse. Paa Grund af den længere Flyvedistance er Billetprisen blevet forhøjet til 105 Kr. for enkelt Billet og 189 Kr. Tur-Retur.

Malmø — København — Amsterdam — London.

Hollænderne gennemfører stadig Forbindelsen Malmø — København — Amsterdam, og desuden Malmø — Amsterdam, idet begge Ruter nu gaar videre til London (Shoreham). Ruterne flyves med K. L. M.'s sædvanlige Materiel, Douglas D C 3. Der er Afgang fra København Kl. 9,15 med Ankomst

til Amsterdam Kl. 12,20 og til London Kl. 16,10. I modsat Retning startes fra London Kl. 13,00 med Ankomst til Amsterdam Kl. 14,20. Næste Dag gaar Turen videre fra Amsterdam Kl. 10,30 med Ank. til København Kl. 14,40 og Malmø 15,10. Den anden Rute mellemlander ikke i København. Da Ruten er blevet lagt Nord om Minefeltet i Vesterhavet, er Strækningen blevet betydelig længere, og bl. a. af den Grund er Billetpriserne forhøjet. København—Amsterdam koster 315 Kr. (T/R 567,00) og København—London 440 Kr. (T/R 792,00).

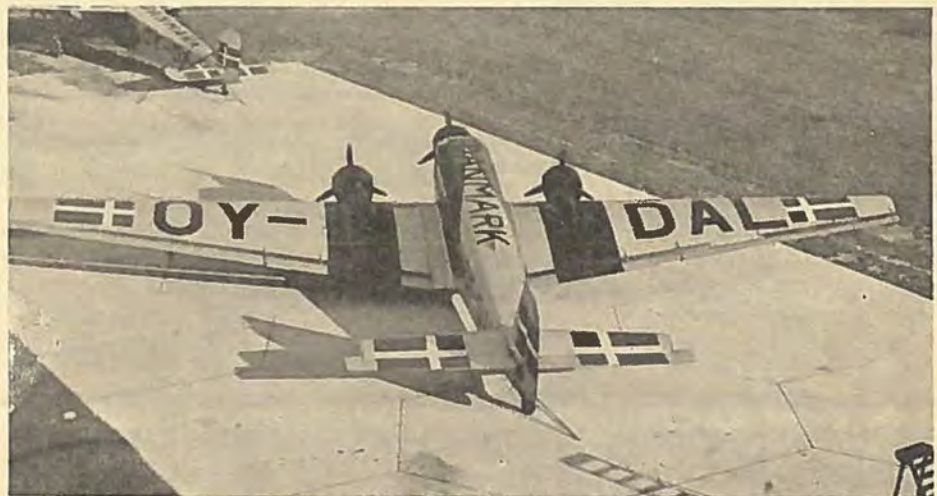
København—Gøteborg—Oslo.

Det Norske Luftfartselskab har aabnet Ruten Oslo—Gøteborg—København, der flyves med en Ju 52

Landflyvemaskine. Der startes fra København alle Hverdage Kl. 12,15 med Ank. til Gøteborg Kl. 13,25 og Oslo Kl. 15,15. I modsat Retning flyves fra Oslo Kl. 8,40, fra Gøteborg Kl. 10,25 med Ank. til København Kl. 11,45. Billetpriserne er fra København til Gøteborg 58 Kr. (T/R 104.—) og til Oslo 110 Kr. (T/R 198.—).

København—London.

Det er lykkedes Det Danske Luftfartselskab at faa Koncession paa en Luftforbindelse mellem København og London. Den skal gaa via Amsterdam eller Bryssel til Storeham i Nærheden af Brighton, og skal gennemføres med D.D.L.s to »Condor«er. De nærmere Enkeltheder for Ruten er endnu ikke fastlagt paa det Tidspunkt, hvor Bladet gaar i Trykken.



De danske Trafikmaskiner har faaet paamalet store Dannebrogslag og et stort »Danmark« paa Kroppen.

Lufttrafikken udenfor København.

Det svenske Luftfartselskab opretholder uforstyrret sin Trafik fra Stockholm til Finland og Estland samt Forbindelsen Stockholm—Riga—Moskwa. Endvidere fortsætter det med Forbindelsen fra Stockholm til Berlin.

Tyskernes Luftforbindelser vestover er ganske naturligt helt ophørt, men ellers er der efterhaanden ikke saa faa andre udenrigs Luftruter i Gang. Foruden at deltage i Pool paa Ruterne Berlin—København og Berlin—Stockholm flyver Deutsche Luft-hansa Berlin — München — Venedig — Rom og to parallel Ruter fra Berlin over Wien/Budapest, hvoraf den ene gaar til Bukarest og den anden til Sofia/Saloniki. Endvidere flyves Strækningen Berlin — Danzig — Kø-nigsberg, og flere andre Forbindelser ventes i Gang.

Foruden de tidligere nævnte hol-landske Ruter til København, Malmø og London har K. L. M. en Forbin-delse til Bryssel — og saa naturlig-vis sin store Indienrute. Ganske vist

udgaar den ikke mere som Flyverute fra Holland, men dens europæiske Endepunkt er blevet Neapel. Herfra holdes hele den vældige Rute ufor-styret i Gang med Gennemflyvning to Gange ugentlig i hver Retning.

Den belgiske Lufttrafik i Europa er helt ophørt og det omfatter ogsaa Ru-ten nedover Afrika til Congo, hvor- imod hele Rutenettet i belgisk Congo er i Drift.

Englændernes Luftruter paa Konti-nentet er helt ophørt, men de store Empire-Ruter holdes stadig i Gang. Der er ganske vist sket den Ændring i Postbesørgelsen, at alle Breve til Ri-gets oversøiske Landsdele ikke mere befordres ad Luftvejen uden Ekstra-porto, og det har nedsat den ugentlige Luftpostmængde fra England fra 2% til 1/2 Tons. Til Gengæld har Ru-temaskinerne faaet saa mange desto flere Pladser tilover for Passagerer. I denne Forbindelse skal ogsaa nævnes Imperial Airways og Pan American Airways Rute over det nordlige At-lanterhav, der fortsættes uforstyrret

af Krigen. I hele Vinterperioden vil Pan American alene fortsætte Ruten, der kommer til at gaa fra New York over Azorerne til Lissabon.

Den italienske Lufttrafik fortsæt-tes saa at sige i hele sit Omfang, idet kun Forbindelserne med Frankrig og Svejts er udgaaet. Der er Forbindelse med Tyskland, Spanien og det span-ske Rutenet, hele Sydøsteuropa, ita-liensk Afrika og Lilleasien, og der ar-bejdes paa Udvidelse over Vestafrika til Sydamerika.

Frankrigs europæiske Luftforbin-delser er helt ophørt, og en kortere Tid var ogsaa de fleste oversøiske Forbindelser stoppet, men efterhaan-den er langt de fleste oversøiske Ru-ter igen blevet aabnet for Befordring af Post. Det gælder Ruten over det sydlige Atlanterhav samt Ruterne til Syrien, Irak, Iran, Britisk Indien, Birma, Siam, Kina og Japan, Ægyp-ten, Guldkysten og Nigeria. Ligeledes er alle de franske Koloniforbindelser i Gang med Undtagelse af Reunion, Ny Kaledonien og Djibouti.

Brugbarhedsgrænsen for vore Blindflyvningsinstrumenter Højdemaaleren — Fartmaaleren

Højdemaaleren.

Højdemaaleren tjener til at vise Flyvehøjden over et bestemt Niveau, til hvis Lufttryk Højdemaalet er indstillet. Den maaler Lufttrykket i det statiske Trykanlæg.

Om Højdemaalet Nøjagtighed og dens Brugbarhed ved Blindflyvning gælder følgende:

1: En mekanisk Fejlvisning af Højdemaalet er næppe undgaaelig, da Instrumentet over et stort Tryk-omraade skal vise meget smaa Tryk-forskelle saa nøjagtigt som muligt. Ved vore Højdemaalere er ved Nor-maltemperatur en Fejl paa $\pm 2\%$ endnu mere tilladelig, ved meget høj eller lav Temperatur af Højdemaalet-huset endda en Fejl paa op til $\pm 6\%$. Ved Beregningen af denne Fejl maa man endda gaa ud fra Normal-trykket ved Havoverfladen, f. Eks. maa man herefter ikke selv i Nærhe-den af Jorden forlange en Nøjagtig-hed paa over ± 10 m af en Højde-maalere, der er indstillet til en Flyve-pladse beliggende i 600 m Højde.

I Tidens Løb kan Højdemaalet Nulpunkt forrykke sig flere Milliba-rer, hvilket viser sig derved, at Højde-

Ved Flyverløjtnant W. Fabian.

(Luftwissen Bd. 5, Nr. 12, Dec. 1938)

maaleren paa Jorden ved Indstilling af Lufttrykket ikke staar paa Nul. In-strumentet maa da justeres paany.

2: Højdemaalet Træghed er i Almindelighed af mindre Betydning end mest antaget, naar man ser bort fra visse ældre Instrumenttyper. Trægheden viser sig praktisk talt kun ved Dykning, hvor Visningen er ca. 3 Sek. bagefter. Ved normal Glidning eller Stigning bliver Fejlen paa Grund af Trægheden ved vore nyere Instru-menter sjældent større end ca. 10 m, naar Instrumentet ikke er for gam-melt eller beskadiget.

Ganske vist kan der ved forurenede statisk Trykleddning optræde væsentlig større Træghedsfejl.

3: Højdemaalet Nøjagtighed er paa forsk. Maade afhængig af Luft-tryk og -temperatur.

Til Tider kan der ved bestemte Vejrlig inden for et Tidsrum af 20 Min. optræde Lufttrykforandringer, der beløber sig til 3 mb., hvilket, naar der ikke tages Hensyn hertil, giver en Højdefejlvisning paa 23 m, idet 1

mb's Trykforskel svarer til ca. 8 m Højdeforskel (i Nærheden af Jor-den).

I Overensstemmelse hermed maa der lages Hensyn til de stedlige Luft-trykforandringer, da f. Eks. Højde-maalet viser for meget ved Flyvning over et Omraade med lavere Tryk.

I store Højder kan Højdemaalet opvise anseelige Fejl, naar Tempe-raturen i de enkelte Højdelag afviger stærkt fra de fra Højdemaalet-juste-ringen til Grund liggende Værdier, som er fastlagt i den »Internationale Normal-Atmosfære« (INA)¹. Er Luften varmere end »normalt«, viser Højdemaalet for lidt og omvendt. For denne Fejls Størrelse gælder Fin-gerreglen: Ved en Temperaturafvigelse fra »INA« for hver 2%^o beløber Fejlen paa Højdemaalet sig til 1% af den viste Højde. I 5000 m Højde kan f. Eks. Fejlen hyppigt overskride 300 m.

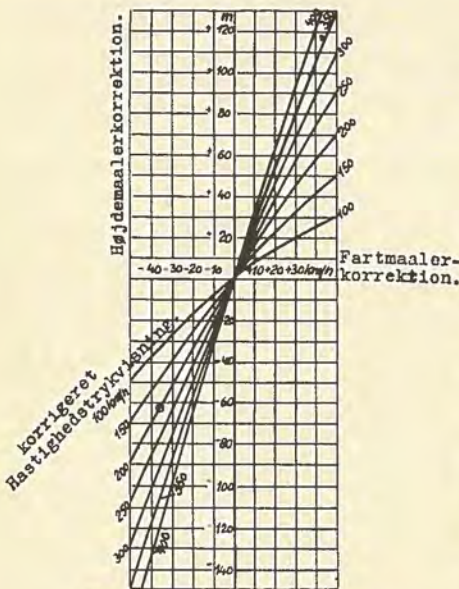
4: En Utæthed i det statiske Tryk-

¹ Temperatur-Normalværdier ifølge INA:

Højde i km:	0	1	2	3	4	5
Temperatur:	15°	8,5°	2°	-4,5°	-11°	-17,5°
	6	7	8	9	10	
	-24°	-30,5°	-37°	-43,5°	-50°	Celsius.

anlæg tilfører i Almindelighed Højdemaa- leren et for lille Tryk, fordi der inde i Luftfartøjet for det meste hersker et Tryk, der er mindre end det statiske. Denne Trykforskel kan opnaa en Størrelse paa en Fjerdedel af Hastighedstrykket, er altsaa afhængig af Hastigheden. Højdemaa- leren kan saa f. Eks. ved en Hastig- hed paa 200 km/T (400 km/T) an- give en indtil ca. 40 m (160 m) for stor Højde.

En lignende Højdemaa-lerfejl kan opstaa, naar Stedet, hvorfra Trykket lages (Pitotrøret eller Sugedysen), giver et for lille Tryk eller iøvrigt er behæftet med Fejl, hvilket desværre slet ikke sjældent er Tilfældet ved vore Luftfartøjer — i Særdelshed ved bestemte Hastigheder.



Eksempel:
Fartmaalervisning: 235 km/T
Fartmaalerkorrektion: +35 km/T
giver Punktet: o
Højdemaa-lerkorrektion: +61m.

Afb. 4: Forbindelsen mellem Hastig- hedsstryk-Fartmaalerkorrektionen for forskellige Hastigheder og Højdemaa- lerkorrektion ved fejlbehæftet statisk Trykanlæg.

Fartmaaleren.

Fartmaaleren tjener til Bestemmel- se af Egenhastigheden.

Hastighedstryk-Fartmaaleren maa- ler som et Hastighedstryk Forskellen mellem det statiske Tryk og Trykket, som hersker i et Hastighedstrykrør, der er anbragt i en Luftstrøm. Ved den i ældre Luftfartøjer anbragte Dy- sefartmaaler maales det statiske Tryk i Forhold til Trykket i en Sugedyse, hvorved denne Trykforskel ligeledes afhænger af det dynamiske Tryk. Ha- stighedstrykket er et Maal for Luft- fartøjets Egenhastighed, men er des- uden afhængig af Lufttætheden.

Selv om ogsaa Farmaa-lerens Brug- barhed som Flyveovervaagningsin- strument ikke forudsætter nogen sær- lig Nøjagtighed, maa dog følgende tages i Betragtning ved nøjagtig Navigation.

1: En mekanisk Fejl ved Farmaa- leranlægget paa indtil ca. 3 % er al- lerede i fabriksny Tilstand mulig, men kan dog ved Extremtemperatur, Nedbør, Overisning o. s. v. opnaa større Værdier.

2: Trægheden i Farmaa-leranlæg- get er for lille til praktisk at gøre sig gældende. Vil man imidlertid benytte Farmaa-leren som Erstatning for en langskibs Hældningsviser (Libelle), maa man tage Hensyn til, at Luftfar- tøjet ved en Ændring af den langskibs Hældningsvinkel først efter en Del Sekunder antager den nye Hastighed.

3: Der maa i hvert enkelt Tilfælde tages Hensyn til Lufttæthedens Ind- flydelse (Luftens Vægtfylde) paa Forholdet mellem Egenhastighed og Hastighedstryk og dermed paa Farmaa- lerenes Nøjagtighed i Visningen, idet Visningen af Hastighedstrykket ved bibeholdt Hastighed bliver min- dre med stigende Temperatur og til- lagende Højde. I 5000 m Højde f. Eks. viser Farmaa-leren gennemsnitlig kun ca. ¾ af den virkelige Hastighed.

Yderligere maa der — ved store Hastigheder — regnes med en Fejl,

der opstaa paa Grund af Luftens Sammentrykkelighed. Denne Fejl kan i store Hjder naa en Størrelse paa 20 km/T eller mere.

Benyttelse af en Tabel eller lign. til Beregning af den virkelige Egen- hastighed ud fra Farmaa-lervisning, Flyvehøjde og Lufttemperatur er der- for uundværlig.

4: En Utæthed i det statiske Tryk- anlæg giver i Almindelighed en for høj Visning af Hastighedstryk-Farmaa- leren beløbende sig til ca. 12 %. En tilsvarende Fejl — i Lighed med Høj- demaa-leren — kan opstaa ved Fejl paa det Sted, hvor det statiske Tryk tages (f. Eks. fejlagtig Anbringelse). Over Forholdet mellem Højdemaa-ler- fejl og Farmaa-lerfejl, naar der for dem begge som samme Aarsag ligger en statisk Trykfejl til Grund, giver Afb. 4 Oplysning.

Ved Dysefartmaaleranlæg kan en Fejl i det statiske Trykanlæg foraar- sage en Farmaa-lerfejl med modsat Fortegn end ved Hastighedstrykanlæg, som dog paa Grund af de større Maaletryk er væsentlig mindre, og i Praksis derfor for det meste kan la- des ude af Betragtning.

Resumé:

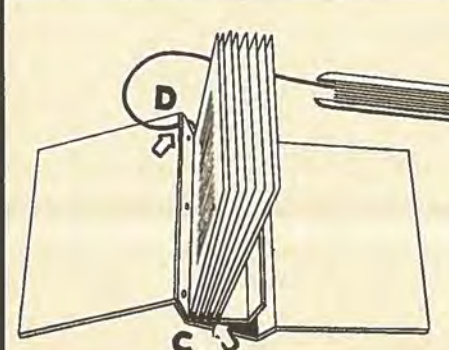
Naar vore Blindflyvningsinstru- menters Nøjagtighed og dermed de- res Brugbarhed endnu i Dag ikke fuldkommen tilfredsstillende alle For- dringer, saa maa det ifølge ovenstaa- ende Redegørelse for Fremtiden ta- ges i Betragtning, at der ved en Ræk- ke Instrumenter frem for alt er Hin- dringer af fysisk Art, der stiller sig i Vejen for væsentlige Forbedringer. Mangler vil vedblive at bestaa, indtil Forskning og Udvikling har anvist nye Veje, der er grundlæggende for andre Midler til at gøre Blindflyvning lettere.

FLYV

leveres i Abonnement af enhver Bog- og Bladhand- ler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saa- ledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.

FLYV

koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og faas hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere.



SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning
PRIS Kr. 2.00

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa Bladets Eksped., Vesterbrog. 60

AMERIKANSKE SYNSPUNKTER

HVAD MAN SIGER I AMERIKA

EN Medarbejder ved det engelske Blad »Flight« har i Anledning af Verdensudstillingen været paa Besøg i Amerika, hvor han har været i Forbindelse med alle betydende Luftfartskredse i den østlige Del af Staterne, og han har ved sin Hjemkomst bl. a. fortalt følgende om, hvad man i U. S. A. mener om forskellige Problemer: —

»Den fortsatte Gennemførelse af Pan American Airways og Imperial Airways nordatlantiske Luftrute blev meget diskuteret; — der taltes om at indsætte store Landflyvemaskiner, og jeg forstod, at Pan American Airways i den nærmeste Fremtid vilde starte en ugentlig Forbindelse med de nye Boeing Stratosfæreflyvemaskiner; det skulde kun være for Post, og ingen Passagerer maatte medføres.

Naar Talen har drejet sig om at undersøge Muligheder for Anvendelse af Landflyvemaskiner til Atlanterhavstrafiken, er der blevet sagt, at Flyvebaaden heller ikke kunde holde sig flydende ret længe, men det bliver modsagt af de fleste Pan-American Flyvere, som hævder, at Flyvebaade i mange Tilfælde kan lande og starte paa Atlanterhavet. De store Flyvebaades Ydelser, nærmer sig ogsaa stærkt til Landflyvemaskinerne, og hvis der skal medføres Passagerer, er der ingen Tvivl; for de vil helst gøre Turen i en Flyvebaad.

*

Jeg opdagede, at der var meget delte Meninger om Anvendelse af de saakaldte Kæmpflyvemaskiner, som f. Eks. D. C. 4, bl. a. fordi mange mente, at et Lufttrafikskab bandt alt for stor en Kapital i een saadan Maskine, og ydermere blev der sagt, at to D. C. 3'er kunde bære mere, og var billigere i Drift end een D. C. 4. Den store Maskine har imidlertid een absolut Fordel, og det er, at den kan flyve med fuld Last fra Kyst til Kyst uden Mellemlandning.

Anvendelsen af Stratosfære-Luftlinere var Genstand for en vis Kritik. Den Hastighedsforøgelse, de vilde opnaa i Højder paa over 6000 m, var



»Atlantic Clipper« starter.

ringe i Forhold til de Vanskeligheder, det medførte, og hvis Flyvningen skulde foregaa i Højder paa omkring 10.000 m, saa maatte alle Installationer til Betryggelse af Passagerernes Sikkerhed, saasom Ilttilførsel, Luftfornyelse, Vedligeholdelse af Lufttryk m. m., foretages in duplo, og det vilde give en ikke ringe Vægtforøgelse. Det vilde nemlig være alt for farligt kun at medføre et enkelt Sæt, fordi en Svigten af en eller anden Del af Systemet i de Højder vilde medføre, at Passagererne var døde inden Flyveren naaede ned i den tilstrækkelig iltholdige Luft.

*

Den almindelige Mening var, at de trehjulede Understel var paa Vej til at vinde den store Udbredelse, og baade Hæren og Marinen var gaaet ind for at anvende dem. Luftfartøjer med roterende Bæreplaner blev betragtet med nogen Reservation. Man kan godt se de Fordele, der er ved dem; men der er ingen særlig Begejstring for deres Flyveegenskaber, omend der forsøgsvis nylig er blevet oprettet en Luftposttjeneste med et saadant »Mølleplan« mellem Hovedpostkontoret i Philadelphia og Byens Lufthavn.

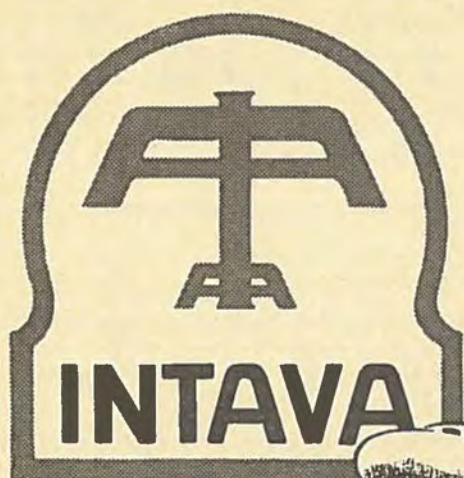
*

I Amerika synes Flyvning at være en mere selvfølgelig Befordringsmaa-

de end nogen anden. Det er i Virkeligheden ogsaa den mest behagelige, og den gør det muligt at foretage Forretninger temmelig fjernt fra sit eget Hjemsted uden alt for megen Tidsspilde. Medens jeg var i New York havde jeg f. Eks. arrangeret et Besøg paa Curtiss Fabrikerne i Buffalo, der ligger ca. 500 km borte. Jeg startede Klokken 9,00 og naaede Buffalo Kl. 11,00 efter at have haft en meget haard Modvind undervejs. Indtil Kl. seks om Aftenen havde jeg travlt med at bese den store Virksomheds mange Afdelinger; derefter blev jeg kørt ud for at se Niagara Faldet, og saa til Middag, og Kl. 21,30 startede jeg fra Buffalo Lufthavn og var tilbage i New York halvanden Time senere. I Løbet af een Dag havde jeg rejst 1000 km og opholdt mig 10½ Time i Buffalo.

*

Til Slut omtaler »Flight«s Medarbejder et Besøg paa Pan American Airways Station i Baltimore, hvor de store Atlanterhavs-»Clippere« faar deres Eftersyn og Reparationer, og han omtaler begejstret de vældige Luftfartøjer og deres Indretning. De nuværende »Clippere« har en Totalvægt paa 37.5 Tons, men det siges, at Martins arbejder paa at bygge en Flyvebaad, der er langt større. Den skal have en Spændvidde paa 67.5 m og en Totalvægt paa 81 Tons.



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smøreoller:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Dieselolie	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.

INTAVA

TELEGRAMADR.:
INTAVA

WORLD WIDE SERVICE

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S.

LUFTPOST PAR AVION

DET er knapt to Maaneder siden, jeg for Alvor bragte i Er-faring, hvad det vil sige at bo et Sted, hvor man ingen Luftpostforbindelse har med Omverdenen. Jeg opholdt mig nogle Maaneder i Sydhavet med Tahiti som Hovedkvarter, og herfra afsendtes de romantiske Sydhavsbeskrivelser til mine Bladforbindelser i Europa, dels med Skib og dels med Flyvemaskine, d. v. s. fra Tahiti med Skib mod Øst eller Vest og derefter med Luftpost til Bestemmelsesstedet.

Efter nøje lagte Planer vilde jeg kunne afsende Post een Gang om Maaneden i hver Retning — enten via Panama, San Francisco eller Sydney. Men efter en Maanedes Ophold paa Tahiti viste det sig hurtigt, at den maanedlige Postdamper som Regel var forsinket fra fem til nitten Dage — og alle Dispositioner røg i Lyset. Efter-som Begivenhederne tog mere og mere Fart i Europa, var jeg i høj Grad afhængig af den hurtigst mulige Forbindelse med den urolige Verdensdel — men jeg maatte lægge Baand paa min Utaalmodighed . . . jeg var for første Gang i de sidste fire Aar afhængig af noget saa »gammeldags« som Postbefordring pr. Damper. Og jeg tror ikke, jeg overdriver, naar jeg siger, at Tahiti bogstaveligt talt er »Verdens Ende« i Forhold til Europa i det mindste, beliggende midt i det sydlige Stillehav, omtrent lige langt fra Panama og U. S. A. som fra New Zealand og Australien, der alle har Luftpostforbindelse til alle Egne af Kloden.

En Forbindelse i Calcutta, der hurtigt skulde have Svar paa sit Brev, sendte det med Luftpost til Tahiti via Sydney. Distancen Calcutta—Sydney tilbagelagde Brevet med Imperial Airways paa fire Dage . . . fra Sydney til Tahiti varede Befordringen fyrretyve Dage (!) med saakaldt Postdamper — og Distancen i Kilometer mellem Calcutta—Sydney og Sydney—Tahiti er omtrent den samme! Kommentarer er overflødige.

Naar den østgaaende Postdamper havde forladt Papeete, den lille idylliske Hovedstad paa Tahiti, vidste man med nogenlunde Sikkerhed, at et Brev vilde naa San Francisco smaa tre Uger senere. Fra Kyst til Kyst vilde de hurtigtgaaende amerikanske Maskiner flyve Brevet paa godt et Døgn, og i New York var der Forbindelse med »Atlantic Clipper«, som paa mindre Tid vilde befordre det til Europa . . . d. v. s., at ogsaa i dette Tilfælde (hvor de to Distancer er af nogenlunde samme Længde) tilbagelagde et Brev den sidste Etappe ti Gange saa hurtigt som den første, takket være Flyve-maskinen.

Da jeg havde været tre Maaneder paa Tahiti, og Situationen blev endnu alvorligere i Europa, var jeg ved at fortvivle over den elendige Forbindelse, den eneste der fandtes, og af hvilken alle var afhængig. Jeg ønskede mange Gange, at jeg opholdt mig midt inde i Sahara — hvor man jo hvad almindelig Transport angaar bogstaveligt talt er afskaaret fra Omverdenen. Men i Sahara havde man i det mindste Luftforbindelsen, der i hvert Fald een Gang om Ugen anløb selv de mest øde beliggende Steder i det uendelige Sandhav.

Vi er saa tilbøjelige til at regne de senere Aars vidt fremskredne Teknik indenfor Radio og Flyvning for en Selvfølge, at den kolossale Betydning af disse det tyvende Aarhundredes Opfindelser først gaar op for os, naar vi landsættes paa en »øde Ø« — men det første Skridt til ogsaa at inddrage de »øde Øer« i Verdens vidtomspændende Flyvet er jo forlængst gjort med Aabningen af Pacific-Ruten mellem San Francisco og Hong Kong via de smaa Sydhavs-øer Wake-island og Midway-island, der, indtil Pan-American Airways' Folk okkuperede dem, var ubeboede. Det amerikanske

Luftpostbreve fra forskellige Egne af Verden; fra oven ses: Tahiti, Argentina, Sudan, Hollandsk Indien, Curaçao, Malaya, Danmark.



Af Erling Bache

Selskab i Samarbejde med Imperial Airways prøveflyver nu en Forbindelseslinie, som skal løbe mellem Australien—New Zealand via nogle Smaaøer i det sydlige Stillehav til Hawaii og derfra til Amerika. Allerede nu gaar der Rygter om, at de Forenede Stater har Planer om at »okkupere« den franske Besiddelse Marquesas-Øerne for med Tiden at oprette endnu en Luftrute mellem Panama og Samoa, via Marquesas og Tahiti. De, der har fundet deres Utopia i det fredfyldte Tahiti, hilser ikke disse Planer med Begejstring — den Civilisation, de flygtede fra, vil da med eet Slag blive bragt ind ad Døren til dem.

Det stik modsatte var Tilfældet, da jeg for nogle Aar tilbage sad paa Mindanao — den sydligste af Philippinerne. Et Jordskælv og derpaa følgende Oversvømmelse i Nærheden af Byen Davao krævede en Masse Ofre og i Hundredvis af Saarede. De tre fast stationerede Læger rekvirerede pr. Telegram til Manila Kilovis af Forbindsstoffer og nye Forsyninger af Medicinalvarer, kirurgiske Instrumenter og Sygeplejersker . . . fire Flyvemaskiner, som betjente Ruterne i det philippinske Arkipel, ankom godt seks Timer senere fra Manila med det rekvirerede Materiale, og herved blev i Hundredvis af lemlæstede Indfødtes Liv reddet.

Den philippinske Luftrute muliggør, at den Læge eller Planter, som er stationeret paa Mindanao f. Eks. — et af Verdens mest øde og uciviliserede Steder, faktisk har Forbindelse med hele Kloden pr. Luftpost, idet Manila jo er den næstsidste Station mellem Amerika og Kina.

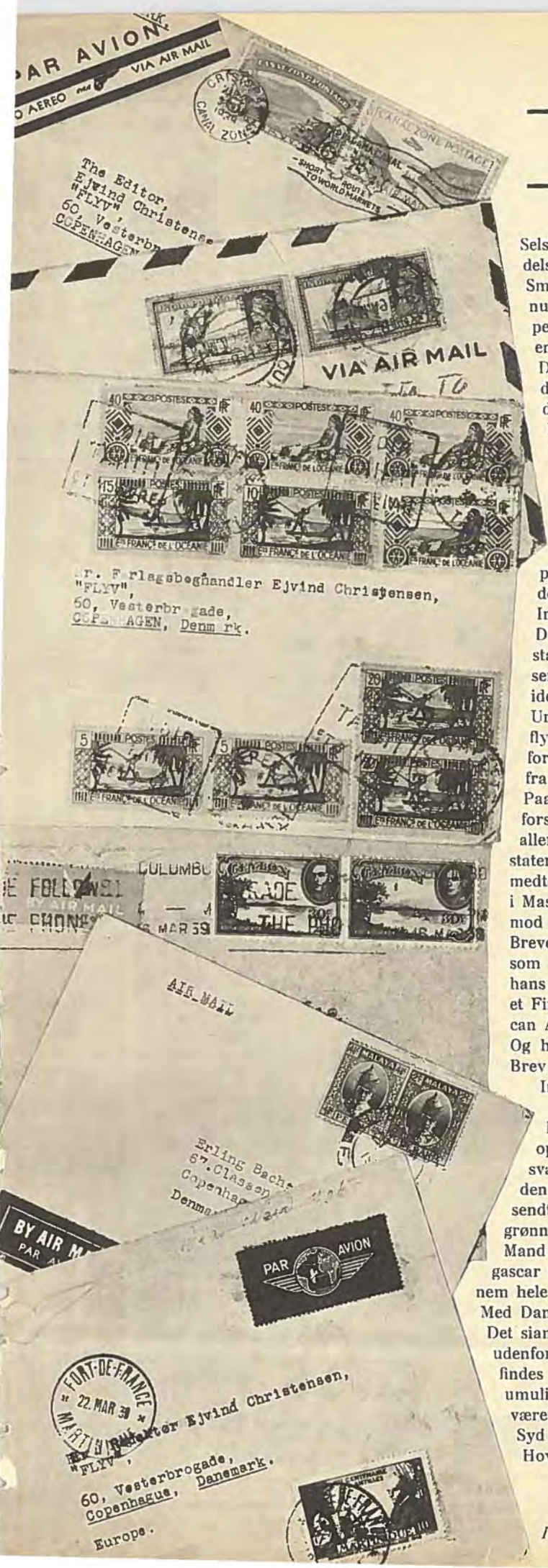
Under et Ophold i sidstnævnte Land blev jeg i Chungking af en indflydesrig Kineser betroet en Pakke Breve, som var af største Vigtighed for hans omfattende Virksomhed, og som han bad mig viderebesørge fra Hong Kong, hvortil jeg fløj med China National Aviation Corporation. Paa knapt seks Timer var jeg med Brevene i Hong Kong, hvor de blev forsynet med britiske Frimærker paa Kai Tek-Flyvepladsen. Her stod allerede Imperial Airways' »Dorado« parat til at flyve til Penang i Malaystaterne, og med stor Beredvillighed fra de engelske Flyveautoriteters Side medtog man Kineserens Breve, skønt Postsækkene allerede laa forseglede i Maskinen. Otte Minutter efter min Ankomst til Kai Ten startede »Dorado« mod Malaystaterne via Fransk Indo-Kina, og i Penang vilde Kineserens Breve halvandet Døgn senere blive omladet i en af de store Rutemaskiner, som flyver mellem Australien og Europa, og fem—seks Dage efter vilde hans Forretningsforbindelse i London have Brevet. Kineserens Brev til et Firma i Amerika afgik to Dage senere fra Hong Kong med Pan American Airways over Stillehavet . . . seks Dage efter var det i San Francisco. Og hans Brev til Australien var i Brisbane en Dag før hans førstnævnte Brev (begge omladet i Penang) var i London!

Indenfor en halv Snes Dage havde hans Breve naaet tre Verdensdele — afsendt fra det fjerntliggende Chungking.

En ung, nygift schweitzisk Frue udtalte til mig i London, hvor hun opholdt sig paa Ferie, at det takket være Luftposten ikke var slet saa svært at feriere i Europa, mens hendes (meget forelskede) Mand sled i den bagende Tropehede paa Madagascar . . . hver Uge modtog og afsendte de Breve til hinanden. Præcist ankom hendes Breve til den store, grønne Ø i det Indiske Ocean, og lige saa sikkert ankom Posten fra hendes Mand til London, efter at have tilbagelagt det kolossale Stræk fra Madagascar over det indiske Ocean via Kongo, Senegal, Sahara og Algier — gennem hele Afrika paa en lille Uge!

Med Damer vilde det have taget fire-fem Gange saa lang Tid hver Vej . . . Det siamesiske Folk var med Rette stolte og glade, da deres moderne Lufthavn udenfor Bangkok blev aabnet. Skønt Birma og Siam har Grænser fælles, findes ingen Forbindelse mellem de to Lande, da Anlæggelsen af en Vej umuliggøres af de topografiske Forhold. Og i gamle Dage har man derfor været henvist til at sende sin Post fra Bangkok til Rangoon med Toget Syd paa til Penang og derfra med Damper Nord paa videre til Birmas Hovedstad — en lille Omvej paa godt fire Dage . . . nu befordres saa

I denne Række ses: Panama, Indien, Tahiti, Ceylon, Malaya, Martinique.



godt som daglig Posten mellem Bangkok og Rangoon paa mindre end 12 Timer.

Javanske Familier, hvis Medlemmer er draget paa Pilgrimstur til Mekka, bruger selvsagt Luftpost, naar de korresponderer med Pilgrimmene. Fra Batavia sørger den hurtige hollandske Maskine for at bringe Brevet fra Bagdad paa fem Dage, og herfra flyver paa smaa syv Timer bl. a. den ægyptiske Misr Airlines det videre til Cairo via Palæstina, og fra Ægypten til Jidda og Mekka i Arabien. Formuende Pilgrimme fra Syrien, Ægypten, Sudan og Iran anvender forøvrigt udelukkende Flyve-maskine nu om Dage til deres Pilgrimstur, ligesom travle Turister gør det to Timers lille »Hop« fra Java til Hjertel af Bali med K.N.I.-L.M. Og jeg kender balinesiske Fyrstesønner, som udelukkende anvender Flyvepost, naar de korresponderer med hollandske eller engelske Venner paa Sumatra, i Malaya eller i Europa. Der er heller ikke noget i Vejen for, at en Hovedjæger paa Borneo kan anvende Flyvepost, hvis han da kan skrive —

langs hele Borneos Østkyst løber en Rute fra Bandjermasin til Tarakan, hvorfra der er videre Forbindelse til Philippinerne.

Fornylig sendte en udenlandsk Ambassade i Kabul i Afghanistan nogle Dokumenter med Luftpost til Berlin 36 Timer efter Afsendelsen var Dokumenterne i Tysklands Hovedstad (!), efter at være blevet fløjet over 1001 Nats Æventyrlande — Afghanistan, Iran og Iraq.

Et af vore store Firmaer sender bl. a. tekniske Tegninger og Planer ad Luftvejen til Portugal, og med den Hastighed, vi nu er saa vant til, forbavses man ikke, naar man erfarer, at et Brev pr. Luftpost fra København til Lissabon kun tager tolv Timer!

Da jeg spurgte, hvor meget hurtigere dette var end Befordring med Skib eller Jernbane, svarede min Hjemmelsmand kort og godt: »Aner det ikke. Vi har aldrig drømt om at anvende andet end Flyvepost.«

I gamle Dage var »de hvide Pletter paa Landkortet — udforsket Territorium« en yndet Udtalelse blandt Etnografer og Antropologer ... Pletterne er forsvundet, de er udforsket, og Flyvenettet har spændt sine Traade over dem. Det er ikke saa forfærdelig mange Aar siden, at man nærede visse Betæneligheder ved at foretage den lange og besværlige Rejse til Abyssinien med Damper gennem det Røde Hav og med Verdens mest rædselsfulde Jernbane fra Djibouti til Addis Abeba. Breve var ofte Maaneder om at naa deres Bestemmelsessted — i Dag kommer Posten fra Europa til dette Afrikas vildeste Land ad Luftvejen paa tre-fire Dage!

Det sydamerikanske Fastland er, ligesom Afrika, gennemkrydset af

Luftpostruter med direkte Forbindelser til Vestindien, Central-Amerika, U. S. A., Canada og Europa, Asien og Afrika. Syd-Atlanten overflyves af de store Postmaskiner til Rio de Janeiro paa faa Dage; en Mand i Kenya eller paa Zansibar, der vil sende et Brev til en Ven i Chile, kan blot benytte den sydafrikanske Luftrute, som korresponderer med Kongo-Senegal-Ruten, der igen har Forbindelse med Atlanterhavsruten, som lader et af de sydamerikanske Selskaber viderebesørge Posten over Andesbjergene til Chile, Ecuador eller Colombia.

Alle fem Verdensdele, alle Verdenshavene gennemkrydses af Luftruter, over Jungle og Ørken bringes de mange Millioner Breve, over Atlanten, Stillehavet og det Indiske Ocean, over Bjerge og Floder og pulserende, moderne Hovedstæder og over stille, fredfyldte Landsbyer i tropiske Zoner.

Aar for Aar har Luftpostruterne formindsket Afstanden mellem al Verdens Folkeslag, mellem Forretningsfolk og Statsmænd, mellem forlovede Par, hvem Tusinder af Kilometer skiller.

Netop som disse Linier skrives, er det store Ragnarok brudt ud i lys Lue. Alle de mange Millioner paa Kloden er pludselig afskaaret fra hurtigt at kunne sætte sig i Forbindelse med hverandre Luftpostruterne er overalt standset.

Den kommende Tid vil give os et tydeligt Bevis paa den Værdi, Luftposten har haft for hele Menneskeheden — nemlig fra den Dag, vi modtager et Brev fra England og opdager, at det har taget hele tre Dage at naa København!

Erling Bache.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

P. 4.



De berømte

HUSUN

Aperiodiske Kompasser

P. 4. L.



ALFRED RAFFEL A/s København C.6395



Det er slet ikke dyrt at flyve med KZ II og dog tilfredsstillende denne smukke Maskine ethvert Krav til Flyveevne og Komfort! KZ II Kupé har en Rejsehastighed af 175 km i Timen

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/s

Aalborg 71 02  København Kastrup 868

BRUG



SHELL
AVIATION BENZIN
AEROSHELL
SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

DANSK FLYVNINGSHISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50



BP

BENZIN — PETROLEUM — PARAFFIN — BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

HELLESENS TØR-ELEMENT

★ kendt som ældst og bedst ★



★ 50 Aars teknisk Forskn. og praktisk Erfaring ★

Agenter

Amsterdam	Paris	Manilla	Opa Town
Antwerpen	Royal	Nicola	Oasablanca
Athen	Reykjavik	Penang	Dahomey
Baretona	Riga	Bangkok	Daresalam
Bern	Rom	Semarang	Durban
Bilbao	Rotterdam	Shanghai	Fernando Poo
Bryssel	Rustchuk	Singapore	Punchai
Bukarest	Stockholm	Smyrna	Gambia
Genf	Vaetta	Soerabai	Guldkysten
Ghent	Warszawa	Tanjong-Priok	Johannesburg
Helsingfors	Wien	Tokio	Kamerun
Konstantinopel	Zagreb		Liberia
Kowoo			Loliba
Libau	Bangkok	Alexandria	Melilla
Lige	Batavia	Angola	Nairobi
Lissabon	Beluth	Belgisk Kongo	Nigeria
London	Bombay	Karachi	Port Elizabeth
Luzern	Oakuta		
Luxembourg	Opaton		
Clausen	Colombe		
Madrid	Harbin		
Oporto	Hongkong		
Olo			

Agente

Sierra Leone	Porto Alegre
Somaland	Porto Rico
Tanganika	Port of Spain
Togoland	Punta Arenas
	Rio de Janeiro
Barbados	Rosario
Bolivia	Salvador
Britisk Guiana	Santo Domingo
Buenos Aires	Sao Paulo
Colombia	Valparaiso
Costa Rica	Venezuela
Ecuador	
Guatemala	Adelaide
Havane	Auckland
Honduras	Brabane
Kingston	Christchurch
Mexico City	Dunedin
Montevideo	Hobart
Nicaragua	Leamoston
Panama	Melbourne
Paraguay	Perth
Paramaribo	Sydney
Pera	Wellington

ITALIENS CIVILLUFTFART

ALLEREDE i 1914 blev der i Italien foretaget Postflyvninger mellem Rom og Neapel og mellem Milano og Venedig, og nogle Aar senere oprettedes nogle Søluftruter langs Kysterne og tværs over Middelhavet. Oprettelse af Landluftruter var ikke muligt i større Stil i Begyndelsen, fordi der endnu ikke fandtes Luftfartøjer, der med Sikkerhed og tilfredsstillende Regelmæssighed kunde overflyve Alpernes og Appeninernes Bjergkæder.

Den 31. December 1926, der ma betegnes som den italienske Lufttrafik's første Aar, udgjorde Luftrutenettet ialt 3844 km. Deriblandt var der to internationale Forbindelser, nemlig til Wien og Athen/Stambul. I 1928 blev der startet flere forskellige, civile Lufttrafiksselskaber, der hver for sig havde sit Arbejdsomraade, og som vedligeholdt Luftforbindelser mellem Italien og forskellige andre europæiske Lande samt med Østen. Det største af disse var Selskabet S. A. M. (Societa Aerea Mediterranea), der ejedes og kontrolleredes af Staten, og det optog efterhaanden alle de øvrige Lufttrafiksselskaber, saaledes at der i 1934 kun var eet stort Selskab tilbage, der varetog al den italienske indenrigs og udenrigs Lufttrafik. Samtidig ændredes Selskabets Navn til *Ala Littoria*, og i de Aar, der er gaaet siden Sammenslutningen, har *Ala Littoria* udført et meget stort og dygtigt Arbejde for den italienske Lufttrafik.

Oversigt over Lufttrafikens Udvikling.

Med nedenstaaende Tal gives der en Oversigt over Lufttrafikens Fremgang fra det egentlige Begynderaar 1926 til 1938, idet der af Pladshensyn kun er medtaget et Par mellemiggende Aar.

I denne Forbindelse skal ogsaa nævnes den store Fremgang, der er sket paa Luftruterne mellem Italien



Afgangshallen i Milano's Lufthavn.

og dets afrikanske Besiddelser. I Aaret 1936/37 blev der paa disse Strækninger gennemfløjet ialt 1.800.000 km og befordret 17.180 Passagerer, og Aaret efter var disse to Tal oppe paa henholdsvis 2.500.000 og 28.425.

Materiel.

Medens der i Begyndelsen i stor Udstrækning anvendtes tysk Materiel (Fokker, Junker og Dornier), bestaar hele den nuværende civile Luftflaade saa godt som udelukkende af italiensk Materiel. Der findes endnu enkelte udenlandske Typer, men de vil forsvinde efterhaanden som Materiellet skal fornyes.

Civilluftflaaden omfatter Materiel fra følgende Firmaer: Borea, Breda, Caproni, Cant, Fiat, Macchi og Savoia, og den tæller over eet Hundrede Enheder. Deraf kan Typerne S. 73 og S. 74 medføre henholdsvis 18 og 27 Passagerer med en Marchhastighed paa 330 km/T, og begge Cant Typerne, Z-505 og Z-506, flyver med en Marchhastighed paa 350 km/T. Samtlige moderne Typer har med

fuld Last en Rækkevidde paa over 1000 km. Af *Ala Littoria's* Flyvemateriel er de 40 Sølufftøjer og de 59 Landluftfartøjer, og dertil hører 581 Motorer med en samlet Ydelse paa 169.900 HK. Til Brug for Udvidelse og Fornyelse har det endvidere følgende Luftfartøjer under Bygning: 12 Landflyvemaskiner S-75 (18 Personers), 7 Sølufftøjer Cant Z-506 (14 Personers) og 3 Sølufftøjer M. C.

Overvundne Vanskeligheder.

Paa Grund af Terrænvanskeligheder, Klimaet og de forskelligartede Veje, Luftruterne maa følge, dels over Land og dels over Hav, har den italienske Lufttrafik haft Vanskeligheder at overvinde, som mange andre Lande ikke har kendt til. Passagen af Alperne og Appeninerne, Overflyvningen af Middelhavet, Flyvningen langs den lybiske Kyst og langs Nilen til italiensk Østafrika, og Flyvningen over den ætiopiske Højslette fordrer forskelligartet Teknik og Fremgangsmaader.

Landingsproblemet giver ogsaa Anledning til Vanskeligheder. Her er to Eksempler: I Genua, der er et Trafikknodepunkt af største Betydning, er der ingen Landingsmuligheder for Landluftfartøjer; paa Rhodos derimod, som ogsaa er et meget vigtigt Trafikcenter, er der kun Mulighed for regelmæssig Luftfart med Landflyvemaskiner.

	1926	1928	1934	1938
Rutenet i km	3.844	8.664	17.640	46.669
Flojne Kilometer	523.122	1.991.809	4.403.041	13.594.890
Passagerer	3.991	15.629	40.930	142.604
Post i kg	1.572	9.880	56.481	480.375
Gods i kg.....	10.453	60.508	184.537	570.446

Oversigt over den italienske Lufttrafik's Udvikling.

De begrænsede Landingsmuligheder i Sølufthavnene ved Benghasi, Cagliari og Tunis nødvendiggør Anvendelsen af mellemstore Søluffartøjer, og Kyststrækningen ved Adriaterhavet mellem Triest og Zara, hvor der slet ikke kan anvendes Landflyvemaskiner, tvinger Luftfartselskaberne til at benytte smaa Søluffartøjer.

Alle disse geografiske Forhold forhindrer ikke alene Anskaffelsen af Enhedsmateriel, men de forhindrer ogsaa Anvendelse af større og mere fordelagtige Flyvemaskinetyper. Trods Vanskelighederne er Lufttrafiken imidlertid blevet gennemført med eksempelvis Sikkerhed og Regelmæssighed.

Civillufftarten i italiensk Afrika.

En anden meget vanskelig Opgave var Etableringen af Lufrutenettet i italiensk Afrika. Alle de vigtigste Lufthavne i Ætiopien ligger enten meget højt — fra 2000 m og derover — eller de ligger i Dale, der er omgivet af høje Bjergkæder. Og dertil kommer, at det grundet paa meteorologiske Forhold, meget ofte er nødvendigt at flyve i over 5000 m's Højde.

Disse Forhold har nødvendiggjort Anvendelsen af Motorer, der har deres største Ydelse i store Højder, og det samme har forøvrigt været Tilfældet paa Ruterne over den lybiske Ørken, paa Grund af de vældige Sandskyer, der naar op i flere Tusinde Meters Højde.

Den tynde Luft over de højtliggende Flyvepladser i Ætiopien medfører ogsaa, at Luftfartøjernes Lastevne forringes. Starttilløbet i den tyndere Luft bliver ogsaa forlængel, men det raades der Bod paa ved Anvendelsen af Maskiner med større Bæreflade, der tillige er udstyret med Propeller med stilbare Blade.

Det vanskelige Klima og de besværlige Terrænforhold har imidler-



En af Ala Littoria's Hangarbygninger med de nyeste italienske Trafikflyvemaskiner.

tid ikke haft nogen skadelig Indvirkning paa det anvendte Flyvemateriel, og heller ikke de store Temperaturforskelle har kunnet skade Materiellet. Paa de ætiopiske Flyvepladser, hvor Flyvemaskinerne maa overnatte under aaben Himmel, veksler den lave natlige og fugtige Temperatur med Dagens stegende Solvarme og usædvanlige Tørhed, og alligevel har Flyvemaskinernes Beklædning kunnet modstaa disse Svingninger. Som Bevis herfor staar, at de anvendte lavvingede Monoplaner i Løbet af 2 Aar har været i Drift over 2000 Flyvetimer uden at have nogen særlig Overhaling behov.

Personel.

I 1926 var det flyvende Personel, Luftkaptajner, Trafikflyvere, Navigationsofficerer, Telegrafister og Flyvemekanikere, alt i alt 70 Mand. I Dag er der over 300. De fleste er udgaaet fra den italienske Hærs Luftstyrker, og nogle af Flyverne er endog berømte Krigsflyvere fra Verdenskrigens Tid. Mange er »Flyvemillionærer« og talrige af de yngre nærmer sig Millionen, og om dem alle kan

det siges, at de er i Besiddelse af den flyvemæssige og navigationsmæssige Dygtighed, der klarer de aller vanskeligste Situationer. De mange vellykkede italienske Langflyvninger har skabt Respekt om de italienske Flyveres Navne, og ikke saa faa af disse Pionerer er nu med til at udbygge det italienske Lufrutenet.

Atlantehavstrafiken.

Til Slut et Par Ord om Lufttrafiken over Atlanten. Inden ret længe vil en italiensk Lufrute til den nye Verden blive til Virkelighed. I adskillige Aar har der været talt om en Lufrute fra Italien til det latinske Amerika, og mange Enkeltflyvninger har allerede været foretaget. Her skal f. Eks. nævnes »Balbo Eskadrillens« Flyvning med 12 Maskiner fra Rom til Rio de Janeiro, og en militær Patrouilleflyvning med 3 Savoia Marchetti S 79, der overføj Sydatlanten paa en Rekordtid af 8 Timer 20 Minutter, og hvor Føreren af den ene Maskine var Commander Bruno Mussolini. Og dertil kommer andre Navne som De Pinedo, Ferrarin, Del Prete, Maddalena m. fl.

Præsidenten for Ala Littoria, Umberto Klinger, der selv er uddannet Flyver, førte i Marts 1938 et Cant Z-506 Søluffartøj fra Rom til Buenos Aires, og indledte hermed de førte Forhandlinger om Koncession paa regelmæssig Flyvning mellem Rom og Sydamerika, og i Marts Maaned i Aar afsluttedes de endelige Forhandlinger mellem Italien og Argentina. Det vedtoges, at Ala Littoria skulde trafikere Ruten een Gang ugentlig, og at den første regelmæssige Beflyvning skulde finde Sted 9 Maaneder efter Koncessionen var givet.



Savoia Marchetti S.M. 75 med tre Alfa Romeo 126 R.C. 34 à 750 H.K. Trafikflyvemaskine til 18 Passagerer.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Dagmarhus, Kbhvn. V., Tlf. C. 7220 — Selskabet fremskaffer **Carnet** til Flyvning i Udlandet — Udarbejder Ruter — Fremskaffer Kortmaterialer til Flyvning i Udlandet Anviser juridisk og teknisk Assistance — Bibliotek — Tidsskrifter — Foredrag

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs

Legat for forulykkede skandinaviske Flyveres trængende Efterladte.

DET bekendtgøres herved, at en Legalportion paa 400 Kr. inden Udgangen af dette Aar kan uddeles til en forulykket dansk Flyvers trængende Efterladte, navnlig Hustru eller Børn.

Ansøgningsblanket kan om

onskes faas paa Selskabets Kontor, »Dagmarhus«, mellem Kl. 16 og 17.

Ansøgning med fyldige Oplysninger skal være indleveret til Selskabet inden 15. November.

Bestyrelsen.

Foredragsaften med Film.

Torsdag den 9. November Kl. 20 i Nationalmuseets Foredragssal, Indgang Ny Vestergade 10.

Erling Bache:

En Flyverejse København—Berlin—Rom retur.

Fra Dansk Svæveflyver Union

SLAGELSE FLYVEKLUB

meddeler, at de har faaet godkendt Eksercerpladsen ved Slagelse til begrænset Svæveflyvning og desuden et Omraade ved Klinteby ved Sjællands Sydvestkyst til Hangflyvning. Klubben har megen Glæde af det Plan, de i Sommer købte af Fugl, Vordingborg, — lad os haabe paa nogle Søndage med Sydvestenvind og paa nogle gode Resultater fra denne Hang

*

VIBORG SVÆVEFLYVEKLUB,

der blev startet i Februar 1939, melder om god Fremgang. Klubben har faaet uddannet en Leder paa Willy Jensens Flyveskole i Lønstrup, nemlig Ingvard Jacobsen, som her tog sit B-Certifikat. Nu har Klubben allerede 2 A- og 2 B-Certifikater og flere er parate til Prøverne.

Et Par Uheld af mindre Art har forarsaget kortere Standsninger i Klubbens Flyvninger; efter det sidste Havari benyttedes Lejligheden til at bygge Baad paa Planet, en »Grunau 9«, hvilket har forøget Planets Glidetid ganske betydeligt. De længste Flyvninger, det har præsteret, ligger paa ca. 3 Minutter.

Klubbens Danielsen er Rutebilerer P. Hansen, der har foræret den en »udgaaet« Rutebil med en særdeles anvendelig Motor, Packardt 120 HK.; Kasse-riet anvendes til Materialer. F. R.

UNIONEN gør opmærksom paa, at Autospil er stationære Motorer; de maa under de herskende Benzinrestriktioner absolut kun anvendes til selve Optrækket, aldrig til Kørsel over Flyveplads til Startstedet eller lignende.

*

INSTRUKTØRENS ADRESSE

er indtil videre ændret til Sjællandske Flyverafdeling, Lejren ved Værløse. Telf. Ballerup 325, Lokal 22.

*

ET TILBAGEBLIK TIL LØNSTRUPLEJREN 1939.

STORRE var vore Forventninger til Lejren i Lønstrup dette Aar, ikke mindst fordi vi fik saavel tyske Instruktører som moderne tysk Materiel at arbejde med. Hverken Instruktørerne, Fengells og Wettstein, eller Materiellet skuffede paa nogen Maade, tværtimod; men der var forskellige andre Ting, der bevirkede, at de opnaaede Resultater maaske ikke kom paa Højde med, hvad vi havde ventet. Først og fremmest »snød« Vejret som bekendt det meste af Tiden, og da selve Flyvepladsen ved Lejren kun tillader Start med Motormaskine i bestemte Retninger, var det til Tider yderst vanskeligt at udnytte de herskende Forhold til Bunds. Resultatet blev da ogsaa, at Flyvninger med Flyvemaskinstart blev forlagt til Aalborg Lufthavn.

Vi har gjort den Erfaring, at Lejren er ideel for Hangflyvning, dens Hang er ubestridt den bedste i Danmark, og til Skoling til »A« og »B« Flyvninger er Pladsen udmærket egnet i de fleste Retninger, men vi kan ikke regne med den som Motorflyveplads, naar vi er saa afhængige af Vindretningen for Start med Motormaskine.

Resultatet maa blive, at vi i Fremtiden maa lægge an paa Spilstarter med Glidflyvninger og Flyvninger i Hangen i Lønstrup, og Flyvemaskinstarter, naar vi senere engang faar Raadighed over Motormaskine, paa en anden Flyveplads.

Den endelige Opgørelse viser iøvrigt følgende Resultat:

Sammenkomster

i

»Danske Flyvere«

i Sæsonen 1939—1940

I Officersforeningens Selskabslokaler afholder »Danske Flyvere« følgende Sammenkomster i indeværende Vintersæson:

- 25. Oktb. 1939: Foredrag.
- 15. Novb. » : Andespil.
- 6. Decbr. » : Foredrag.
- 6. Jan. 1940: Optagelsesfest.
- 7. Febr. » : Foredrag.
- 28. » » : Generalforsamling.
- 13. Marts » : Sæsonafslutning.

Generalsekretærens Telefon: Amager 1290.

Autostarter	111
Spilstarter	332
Flyvemaskinslueb	130
Ialt Starter	573

Hangflyvning	52 Timer
Flyvninger efter Udløsning fra Flyvemaskinslueb	38 Timer

Fuldstændig Liste over opnaaede Certifikater kan endnu ikke opgives, da forskellige Aspiranter til Overland C m. m. endnu ikke har haft Lejlighed til at aflægge alle Prøver for Statens Luftfartstilsyn.

Paa Turneen Danmark rundt over Viborg — Esbjerg — Odense — København — Rønne med den tosædede »Kranich« udførtes efter Oplysninger fra Turens udmærkede Leder, Kaj Borch, ialt 96 Starter.

Ved Flyvning fra By til By, Ø til Ø, tilbagelagdes over 1000 km, saa det var ikke saa mærkeligt, at baade Kaj Borch og de to Tyskere til Slut var temmelig »udfløjne«.

*

LØNSTRUPLEJRENS REGNSKAB er nu gjort op. Budgettet balancerede som bekendt ikke som ønsket og beregnet, hvilket for en stor Del skyldtes vore Uheld med Vejret paa Stævnedagene. Paa begge de Søndage, Unionen havde sammenkaldt til Stævne i Lønstrup, var Vejret saa slet, at Lejrledelsen saa sig nødsaget til at aflyse; dog een Ting kunde ikke aflyses, nemlig de Udgifter, der nu engang er forbundet med overhovedet at tilrettelægge et Flyvestævne.

Resultatet maatte blive Underskud, og Unionens Stamgruppe har maattet transportere et temmeligt stort Beløb over paa Lønstruplejrens Indtægtskonto, nemlig det Beløb, der blev udbetalt efter »Grunau Baby«ens Havari plus det, Gruppen fik ved Salget af det stærkt havarerede Plan til »Aviator«.

Denne Gestus har været et føleligt Af-savn for Stamgruppen.

FORSKELLIGE INTERNATIONALE REKORDER indenfor Svæveflyvningen

DET har i de sidste 2—3 Aar været meget vanskeligt at følge med i alle de Rekordflyvninger, der i de forskellige Lande er præsterede inden for Flyvningens store Felt. Prøver man i Dag at sætte en Liste op over Rekorder alene inden for Svæveflyvningen, faar man følgende interessante Liste:

Overlandflyvning mod forud fastsat Maal.

- a) med eensædet Svæveplan. *Rusland*. Pilot Satcov. Svæveplan »Rotfront 7«. 31/7 1939. 600 km.
- b) med tosædet Svæveplan. *Rusland*. Piloter Staknanovitz & Gorokhova. Svæveplan »Katachev«. 1/7 1939. 395 km.

Maalflyvning med Tilbagevenden til Startstedet uden Mellemlanding.

Rusland. Pilot Kimelman. Svæveplan »Rotfront 7«. 23/7 1939. 300 km.

Overlandflyvning uden forud bestemt Maal.

Rusland. Kvindelig Pilot Klepikova. Svæveplan »Rotfront 7«. 6/7 1939. 750 km.

Højdeflyvning.

Tyskland. Pilot Erich Glöcker. Svæveplan »Kranich«. Juli 1939. 9200 m.

Varighedsflyvning.

- a) med eensædet Svæveplan. *Tyskland*. Pilot Frantz Jachtmann.

Svæveplan »Grunau Baby II«. Maj 1938. Paa Øen Sild. 40 Timer 55 Minutter.

- b) med tosædet Svæveplan. *Tyskland*. Piloter August Bödeker &



Fratz Jachtmann i »Grunau Baby II« over Øen Sild.

Karl Heinz Zander. Svæveplan »Kranich«. December 1938. Rositten i Nordtyskland. 50 Timer 15 Minutter.

Det maa bemærkes, at det ikke med Bestemthed kan hævdes, at alle ovennævnte Rekorder er *absolute* og anerkendte Verdensrekorder, da det er Uddrag af forskellige Landes faglige Tidsskrifter. At Rusland er saa fint repræsenteret skyldes naturligvis i første Række, at de har dygtige Piloter og glimrende Materiel, men Landets uhyre Udstrækning giver dem absolut et bemærkelsesværdigt Fortrin fremfor mange andre Nationer i Konkurrencen om Rekorderne i de forskellige Former for Overlandflyvning. Man lægger Mærke til, at det er en kvindelig Pilot, der er Indehaver af Rekorden i Overlandflyvning. Det er ikke et Tilfælde, at hun har denne Rekord, thi hun figurerer som en af de allerbedste ogsaa ved andre Svæveflyvninger i Rusland.

Tysklands førende kvindelige Svæveflyver Hanna Reitsch er jo velkendt herhjemme som en haard Konkurrent

til de mandlige Piloter; mon vi stadig i Fremtiden, i Lighed med disse to store Lande, skal have Navnet paa vor førende kvindelige Svæveflyver med paa de Rekordlister, vi forhaabentlig engang kan sætte op ogsaa i Danmark? — vi haaber det og tror det.

Endnu kan vi jo desværre »kun« notere os Jens Eriksens Varighedsrekord paa 12 Timer, men den er til Gengæld ogsaa skandinavisk Rekord.

F. R.

*

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab stiller forskellige Præmier i Udsigt.

K.D.A.S. har vist Dansk Svæveflyver Union den Velvilje, at give Tilsagn om en smuk Sum til Præmier, saavel til aarlige Præmier som til Vandrepræmier.

Efter afholdt Bestyrelsesmøde har Unionen stillet i Forslag, at Beløbet til Vandrepræmier anvendes til to Pokaler, een for Højdevinding og een for Overlandflyvning, da vi som bekendt allerede har en smuk Vandrepokal for Varighedsflyvning. Samtidig har Unionen foreslaaet følgende Statutter:

A. Højdevinding.

Svæveplanet skal være forsynet med Barograf. Motorpilots Attestation for den begyndende Højde for fri Flyvning skal foreligge og tages til Følge.

B. Overlandflyvning.

Den gennemføjne Strækning skal i km være mindst 3 Gange saa lang som den, Planet ifølge dets Glidetal vilde kunne tilbagelægge fra den Højde, hvori den frie Flyvning er paabegyndt. Erklæring fra Motorpilotten som under A. Højdevinding.

For begge Pokaler er foreslaaet:

Indtil de er vundet til Ejendom, er de at betragte som tilhørende K.D.A.S. For at Pokalen bliver Ejendom, skal Rekorden indehaves 3 Aar i Træk.

Unionen vil i »Flyv« meddele, naar Selskabets Anerkendelse af eller Svar paa denne Indstilling foreligger.

Den aarlige Præmiesum, som Selskabet tillige har betænkt Unionen med, har Bestyrelsen for iaar anmodet om at maatte raade over som et kontant Beløb, da Unionsarbejdet har været af instruktiv Art uden Konkurrencemomenter, og da de forskellige Arrangementer har været meget be- kostelige.




**Codan
Gummistøvler**

DANSK MODELFLYVER FORBUND

Adresse: Mariendalsvej 56, København F.

ARTIKLER FRA KLUBBERNE.

HUSK at den bedste Kontakt mellem Dansk Modelflyverforbund og Klubberne omkring i Landet er vor Rubrik i FLYV. Send derfor altid Stof (og Billeder!) af Interesse for Modelflyvningen til Propagandalederen Erik G. Flensted, Englandsvej 38 C, 2., Kbhvn. S., naar der sker noget indenfor Deres Klub. Artikler, som ønskes optaget, maa være Propagandalederen i Hænde senest den 5. i Maanednen.

KONKURRENCEN OM WAKEFIELD-POKALEN 1939 I NEW YORK.

I Forbindelse med Verdensudstillingen fandt ovennævnte for Alverdens Modelflyvere klassiske Konkurrence Sted, Søndag den 6. August.

5 Nationer deltog, nemlig U. S. A., England, Frankrig og Syd Afrika.

Den næsten berømte Yankee, Dick Korda fra «Cleveland Balsa Butchers» (Balsa-Slagterer), startede først med den Flyvning, der skaffede ham og U. S. A. Sejren. Det var en fuldstændig vindstille Dag med 90° Fahrenheit (32 Celsius). Kordas Model steg lodret til Vejrs til en 1000 feet (300 m) i Løbet af et Par Minutter og kom i Termik, medens Motoren trak endnu. Efter 43 Min. 29 Sekunder landede Modellen ca. 3—4 km fra Startstedet. Korda slog to Fluere med et Smæk, idet han samtidig satte ny Verdensrekord for Wakefield-Modeller, der tilhørte Engländeren Robert Copland med ca. 33 Min. Kordas Model var af simpel Kassekonstruktion med fældbare Blade.

De fem første Placeringer var:

- 1) Dick Korda, U. S. A., 950,2.
- 2) Fred Bowers, Kanada, 272,66.
- 3) M. Giovanni, Frankrig, 217,53.
- 4) Robert Copland, England, 211,3.
- 5) Norman Lees, England, 168,7.

DE NYE REKORDREGLER

SOM det tidligere har været meddelt i »Flyv«, blev der paa Forbundets Generalforsamling i August, vedtaget nogle Rekordregler og Love. Disse er nu udkommet og er maaske allerede afsendt til de forskellige Klubber Landet over, naar dette læses. Alle Medlemmer af Dansk Modelflyver Forbund har Krav paa eet Sæt Love og Rekordregler, men det er i lige saa høj Grad de enkelte Medlemmers egen som Klubformændenes Pligt at sørge for, at alle bliver gjort bekendt med eller faar Love og Regler.

Lovene er traadt i Kraft fra og med 1. Oktober 1939, og vi haaber, selv om vi maaske ikke stiller alle Krav tilfreds, dog

at de vil blive modtaget med Velvilje, saa de nye Resultater ikke maa staa tilbage for det, der er blevet præsteret efter de gamle Regler.

Dansk Modelflyver Forbund.

REKORDER I SEPTEMBER.

Klasse 4 a:

Niels Hassing (Cirrus), Model N.-H.-15.
Distance: 2300 m. Tid: 7 Min. 17,1 Sek.

Klasse 5 b:

J. Dommergaard (Cirrus), Model J.-D.-5.
Distance: 650 m. (Gamle Rekord var sat for 2 Aar siden af Peer Weishaupt).

Klasse 5 b, Jordstart:

Finn Johansen (Valby M. F.), P.-K.-11.
Tid: 1 Min. 45,2 Sek.

Klasse 5 b:

Paul Kuniss (Cirrus), Selvkonstruktion.
Tid: 12 Min. 42,3 Sek.

Klasse 11 c:

Aksel Zøylner (O Z), Model S V.-H-1.
Tid: 23 Min. 0,2 Sek.

EN NY FORM FOR MODELFLYVEKONKURRENCE.

SØNDAG den 26. November afholder Valby Modelflyveklub en saakaldt »Polflyvnings-Konkurrence«, denne Foru for Konkurrencer er noget Nyt i Danmark, medens den ofte har været praktiseret i Udlandet, den stammer oprindeligt fra England, hvor den har vundet stor Udbredelse især som »Vintersport« — det er nemlig en god Indendørsadspredele.

Konkurrencen afholdes paa den Maade, at man midt i en Sal eller stor Stue anbringer en c. 60 cm høj Stang, ovenpaa hvilken der er anbragt et Kugleleje, til dette er der fastgjort en 3 m lang Snor, der saa fastgøres i Modellens ene Plantip, man starter nu Modellen, og det er ganske overraskende Flyvetider, der kan opnaas paa denne Maade.

Deltagelse i Valby Modelflyveklubs Polflyvnings-Konkurrence er kun aaben for Motormodeller af indtil 60 cm Spændvidde og kun for Medlemmer af Klubber indenfor Dansk Modelflyverforbund. Anmeldelse og Henvendelser sker til Valby Modelflyveklubs Formand, Jørgen Frederiksen, Mellemtoftevej 8, Valby, Telefon Valby 698.

VALBY MODELFLYVEKLUB.

Valby Modelflyveklub afholdt Onsdag den 13. September sin ordinære Generalforsamling.

Bestyrelsen konstituerede sig som følger:

Formand: Jørgen Frederiksen (Genvalg).
Næstformand og Propagandaleder: Helmut Nielsen (Nyvalg).
Aage Fenger, Kasserer (Nyvalg).
Sekretær Helmer Nielsen (Nyvalg).
Flyve- og Værkstedsleder: Harry Nielsen (Nyvalg).

Vi beder Dem læse denne Spalte!

Byggesæt til »FLYV« og »W« Modelsvæveplaner er at foretrække, fordi alle Delene er færdig tilskaarne, og dette gælder ikke alene Lister men ogsaa de mange Dele saasom Ribber, Monteringsklodser, Spar o. l., saa intet Værktøj er nødvendigt til Bygningen. Herved opnaas at Modellerne kan udføres i et Minimum af Tid og med et Maksimum af Nøjagtighed. »FLYV« og »W« Modellerne er saa populære, fordi Begyndere kan bygge dem, og fordi ogsaa Viderekomne faar den fulde Glæde af at flyve med de færdige Modeller.

Har De ikke prøvet Modelsvæveflyvning for, kan vi anbefale vor »SUPER FLYV 2«, der kan bygges i Løbet af nogle få Timer, og som er meget nem at flyve. Den koster som Byggesæt Kr. 3.50 og som færdig Model Kr. 6.00. Baade Plan og Højderor er profilerede, og der medfølger overskuelig Tegning og udførlig Bygge- og Flyvevejledning.

Kan man tænke sig en bedre Fritidsbeskæftigelse end Bygningen af Modellerne i de mørke Aftentimer og Flyvningen i den skønne Natur — og saa er det en rigtig Fa'r og Søn Sport!

»FLYV 1«

Spændvidde 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

»SUPER FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
Byggesæt Kr. 3.50
Færdig Model Kr. 6.00

»SUPER W 12«

Spændvidde 97 cm
Planbelastning ca. 15 g/dm²
Byggesæt Kr. 6.00
Færdig Model Kr. 18.00

»W 17«

klar til Beklædning



Spændvidde . . . 145 cm
Planbelastn. ca. 18 g/dm²
Byggesæt . . . Kr. 12.75
Færdig Mod. Kr. 35.00

Man behøver ikke at skrive efter »FLYV« og »W« Modeller — De kan købes hos næsten alle Sports- og Legetøjsforhandlere samt Bog- og Papirhandlere.

En gros: **ERIK WILLUMSEN**
5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230



Kordas Verdensrekordmodel, Spændvidde 110 cm.

Original amerikansk Byggesæt til den Model, der opnaede 54 Minutters Flyvetid, med Tegning, Lim og Propel, men ikke Dope og Motorgummi. **Pris kun Kr. 6,25.**

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI - SKJERN

Første Fyens-Modelflyvekonkurrence og dens Resultater

AT god og sund Konkurrence er godt for en Sag, er der vist ingen Tvivl om. Konkurrencen om Danmarksrekorderne har saaledes højet de danske Modelflyveres Konstruktions-, Bygge- og Flyvestandard i en saa stor Udstrækning, at dansk Modelflyvning nu er anerkendt i udenlandske Modelflyverekredse.

Men i Løbet af det forløbne Aar er de danske Rekorder blevet presset i den Grad i Vejret, at det er blevet en yderst vanskelig Sag at gøre sig gældende. MFs nye Rekordregler med et stærkt reduceret Antal Muligheder i Sammenligning med de forrige gældende Regler, har ikke gjort det lettere.

Hvad der gik forud.

Efterhaanden, som der dannedes Modelflyveklubber paa Fyn og »Op-land«, blev Interessen for en Fyns-Konkurrence naturligt forøget.

I Slutningen af August nedsattes der en Kommission blandt Odense Model-Flyveklubs Medlemmer med Varetagelsen af ovennævnte Konkurrence for Øje.

Først i September udsendtes Indbydelser til samtlige fynske Klubber, samt Klubberne i Fredericia og paa Langeland. Stævnet blev henlagt til Marslev Flyveplads d. 24. September.

Odense Model-Flyveklub havde bevilget ca. 30 Kr. til Finansieringen af Konkurrencen. Resten af de fremkomne Udgifter blev dækket af et Startgebyr paa Kr. 0.50 pr. Deltager.

Efter engelsk Forbillede anvendtes for første Gang her i Landet, saa vidt jeg ved da, en ny Stævne-Klasseinddeling efter Vægt.

Efter den Inddeling deltes Motor-modellerne i 2 Klasser: 1) under 150 g, 2) over 150 g, og Svævemodellerne i: 3) under 400 g, 4) over 400 g.

Følgende Startmodeller blev bestemt:

Motormodeller: Start fra Linoleumsbane.

Svævemodeller: Højstart, maksimal Snorlængde 100 m.

Konkurrencen skulde have begyndt Kl. 11, men et heftigt Regnvejr nødvendiggjorde at man maatte udsætte den 2 Timer.

Kontrollen af de odenseanske Modeller var allerede foretaget nogle

Dage før i Klubbens Lokaler. De »udenbys« Modeller blev kontrolleret i Odense Svæveflyveklubs Hangar, som Konkurrenceledelsen havde faaet Lov at laane.

Ca. Kl. 13.15 kunde første Model i Klasse 1, Marius Schmidts R. X. 1 starte. Det blev 29 Sek., Dagens bedste Enkeltpræstation i Klasse 1; det er derfor ikke værd at snakke for højt om de øvrige Præstationer i Klassen.

Klasse 2 var en Smule bedre, idet



Mogens Friis, Formand for Fredericia II« med »Superfine M.S.F. 4«.

bedste Enkeltpræstation her var paa 58 Sek.

Det maa dog her indskydes, at det blæste mere, end de fleste Motormodelflyvere fandt det ønskeligt. Men det er ingen Undskyldning, kun en Forklaring.

Heller ikke i Klasse 3 fremvistes der Stjernerresultater. Dog laa de bedste Enkelttider omkring 1 Min. 40 Sek., der maa siges at være hæderligt.

Skete der ingen Sensationer i de første Klasser, saa var det modsatte Tilfældet i Klasse 4. Ved 15.30-Tiden var Vejret det pragtfuldeste for Svævemodeller: høj, blaa Himmel med talrige Cumulus-Skyer. Paa det Tidspunkt fløj der heller ikke mindre end tre Modeller væk, idet de af Vandretermik førtes Syd paa. I den klare Septemberluft kunde Tidtagerne følge Modellerne i henholdsvis ca. 7, 5½ og 3½ Minutter. Selv om saadanne Flyvninger er betinget af Held, er de dog ogsaa afhængige af veludførte Højstarter. (Apropos Vejret:

Vindstyrken var taget af efter Kl. ca. 14.).

Efter en Efterlysning i den altid velvillige fynske Dagspresse blev to af de tre bortfløjne Modeller fundet. En F.J.2, der var forsvundet efter 7 Min. 02,0 Sek., var landet paa en Pløjemark ved Hudevad, 5—6 km Syd for Marslev Flyveplads. En Strolch, der havde faaet noteret 5 Min. 32,0 Sek., var landet i en Kreaturfold 3 km uden for Ryslinge, en Distance i Fugleflugtslinie paa 16 km.

Vinderlisten var:

Klasse 1:

Ærespræmie for bedste Enkeltpræstation: Marius Schmidt, Odense Model-Flyveklub, R.X.1, 29 Sek.

1. Præmie: samme, Gennemsnitstid: 19 Sek.
2. Præmie: Bjørn Thøgersen, O. M.-F., R.X.1, 11 Sek.

Klasse 2:

Ærespræmie: Hans M. Jensen, O. M.-F., R.J.7 »Diamond«, 58 Sek.

1. Præmie: samme, 37,8 Sek.
2. Præmie: Svend Wohlert, »Air«, Assens, SW7, 32,3 Sek.
3. Præmie: Svend Skovlund, O.M.-F., R.J.7 »Diamond«, 21,7 Sek.

Klasse 3:

Ærespræmie: Richard M. Jensen, O.M.-F., R.J.8, 1 Min. 43 Sek.

1. Præmie: Jørgen Christensen, »Air«, J-C-1, 1 Min. 01,8 Sek.
2. Præmie: Richard M. Jensen, O. M.-F., R.J.8, 51,1 Sek.
3. Præmie: Svend Hansen, Svendborg Flyveklubs Modelafdeling, F. J.1, 40,7 Sek.

Klasse 4:

Ærespræmie: Poul Jensen, »Fredericia II«, F.J.2, 7 Min. 02,0 Sek.

1. Præmie: samme, 2 Min. 38,7 Sek. (bortfløjet).
2. Præmie: Eivind Pedersen, O. M.-F., »Strolch«, 2 Min. 17,3 Sek. (bortfløjet).
3. Præmie: Chr. Nielsen, »Fredericia II«, »Der grosse Winkler«, 1 Min. 27,7 Sek. (bortfløjet).

Ærespræmierne, 4 Byggesæt, skænket af Dansk Modelflyveindustri i Skjern, var udsat for bedste Enkeltpræstation i hver Klasse. Første-Præmierne for bedste Gennemsnitstid var 4 Sølv-Dessertskeer, udsat af Odense Model-Flyveklub.

De øvrige Præmier var Byggesæt, Bøger, Tegninger m. m., skænket af »FLYV«, Medlemmer af O.M.-F. o. a.

Bygning af Wakefield-Modeller

Af Henning Schrøder

VED Nordisk Modelflygtävling gjorde de danske Modelflyvere bl. a. den Erfaring, at Kendskabet til Wakefield-modellerne er alt for ringe i Danmark, og da disse Modeller spiller en stor Rolle i de internationale Konkurrencer, har vi opfordret den kendte Modelbygger Henning Schrøder til at give nogle gode Raad ved Bygningen af disse Modeller.

Bygning af Wakefield-Modeller.

For Oversigtens Skyld er Vejledningene gjort saa skematisk som muligt, og vi begynder med

Kroppen.

Man skelner her imellem 3 Former, nemlig »Strømlinie«, »Diamond« og »Kassekonstruktion«.

Hvilken af de tre Konstruktioner der er den bedste er det vanskeligt at udtale sig om, men de har hver deres Fordele og Ulemper.

1) Strømliniekonstruktion.

Fordele:

- a) Behøver paa Grund af gode aerodynamiske Egenskaber mindre Kraft til Fremdriften.
- b) Smukt Udseende.

Ulemper:

- a) Vanskelig Konstruktion og Beklædning.
- b) Tendens til at krænge ved Starten, da Vridningsmomentet ikke bremses af plane Flader.
- c) svær at reparere ved Brud.

2) Diamond Konstruktion:

Fordele:

- a) Temmelig let at bygge.
- b) Let at reparere.

Ulemper:

- a) Vanskelig Anbringelse af Planet.
- b) Ugunstig til Indbygning af Tandhjul.

3) Kassekonstruktion:

Fordele:

- a) Let at bygge.
- b) Let at reparere.
- c) gunstig til Indbygning af Tandhjul.

Ulemper:

- a) Hvis Stillingen i Luften er forkert, stor Luftmodstand.

Planet:

Man skelner imellem 3 Former.

1) Maageform.

Fordele:

- a) Smukt Udseende.

Ulemper:

- a) Ugunstig for Stabiliteten.
- b) Vanskelig at bygge og holde nøjagtig.

W-Form.

Fordele:

- a) Yderst gunstig for Stabiliteten.

Ulemper:

- a) Vanskelig at bygge og holde nøjagtig.

V-Form.

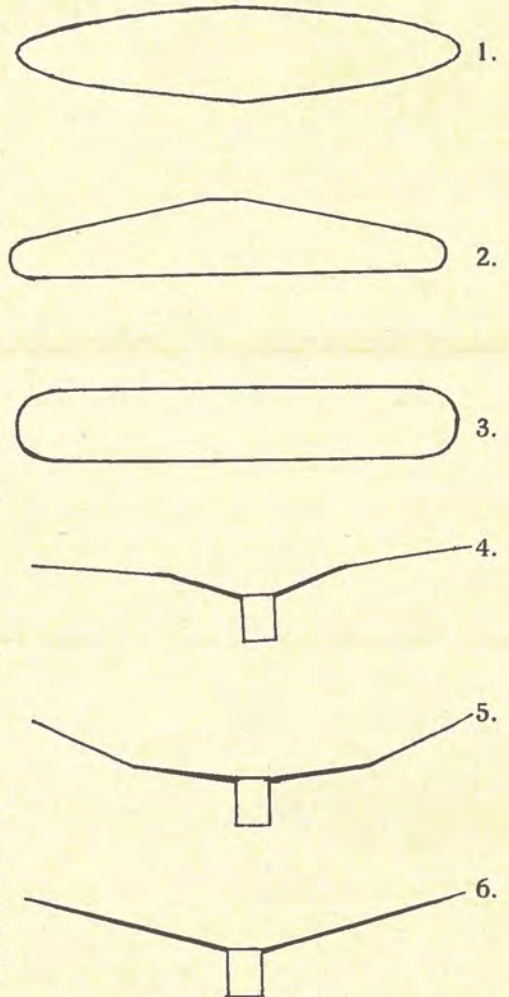
Fordele:

- a) Gunstig for Stabiliteten.
- b) Let at bygge.

De bedste Planprofiler er følgende: Raf 32 — Eifel 400 og — Grant X-8.

Det er yderst vanskeligt at bestemme, hvilket Profil der er det bedste. Eiffel 400 har den Ulempe, at det er meget tyndt i Bagkanten, det giver en svagere Konstruktion. Raf 32 og Grant X-8 turde være lige gode. I Øjeblikket er X-8

Planformer:



- 1. Elipse-Form.
- 2. Trapez-Form.
- 3. Rektangulær-Form.
- 4. Maage-Form.
- 5. W-Form.
- 6. V-Form.

»moderne« og er maaske ogsaa mere stabilt end Raf 32.

Anvend ikke »hjemmelavede« Profiler!!!

Iøvrigt er Valget af Profiler og Konstruktionen af disse temmelig vanskeligt. Jeg skal ved Lejlighed bringe Tegninger til de vigtigste Profiler og et Par Maader, hvorpaa disse kan forstørres eller formindskes saaledes, at de kan afpasses til ønsket Størrelse.

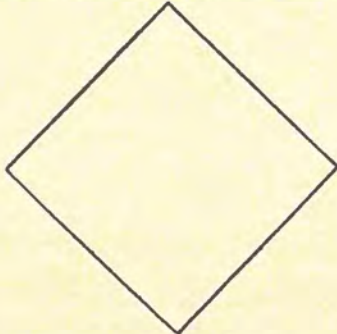
Planformerne:

Teoretisk er Elipsen den heldigste Form, den er dog vanskeligt at bygge.

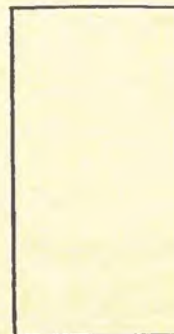
Konstruktion af Kroppen (set forfra)



Strømlinie-konstruktion.



Diamond-konstruktion.



Kasse-konstruktion.

I Praksis regner jeg den rektangulære som »mere løftende« og »langsommere«. Denne Form er tillige langt den hurtigste og nemmeste at bygge og faa nøjagtig.

Gunstigste Anbringelse af Planet.

- a) Paa Strømliniekroppe »Skuldervinget«.
- b) Paa Diamonkroppe »Højvinget«.
- c) Paa Kassekroppe »Parasol«.

Stabilisator:

- a) Bærende: Profilet bør ikke være for højt, da Modellen i saa Fald presses nedad i Starten. Bedste Profil turde være Clark Y noget fortyndet.
- b) Ikke-bærende: Symetrisk ikke for højt Profil.

Finne:

Symetrisk eller Clark Y Profil. (Til Ophævelse af Vridningsmomentet). Arealet afhængig af Kroppens Areal foran Tyngdepunktet. For lille Finne giver Tendens til »Rulning«.

Propel:

- a) Friløb: Bremses Farten i Svæveflugten, Glidevinklen bliver noget forringet.
- b) Fældbare Blade: Vanskeligere at bygge, giver god Glidevinkel, men meget hurtig Svæveflugt, meget vanskelig at trimme.

Den hurtige Svæveflugt gør, at Modellen lettere flyver ud af Syne, og Landingen bliver haardere.

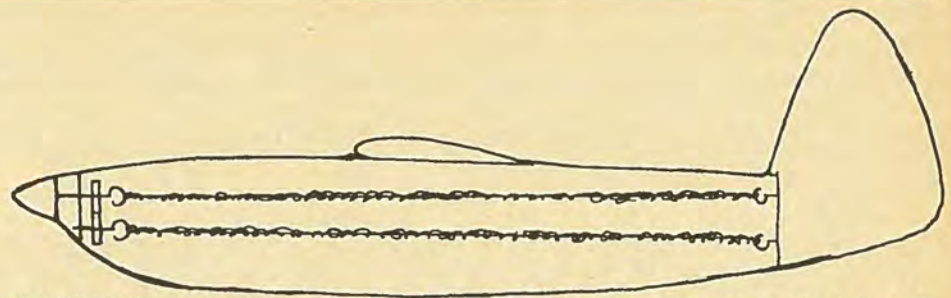
Et letløbende Friløb turde være det bedste.

- c) Størrelsen, Bredden og Stigningen: bør afpasses efter Modellens Konstruktion, Planbelastningen, Højden der ønskes, Løbetiden der ønskes, og endelig om der anvendes Tandhjul.

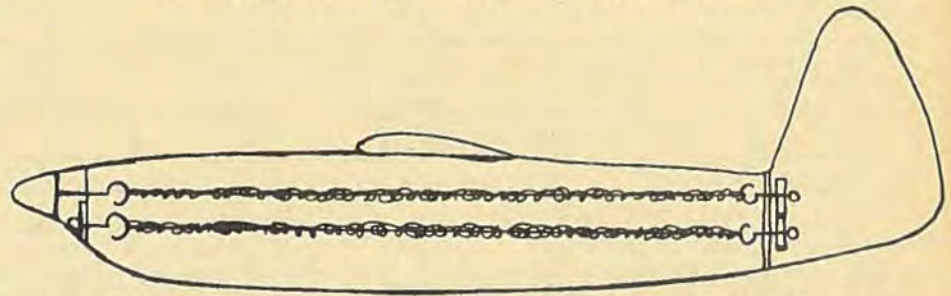
I Propellen ligger et af de vanskeligste Problemer, og det er næsten umuligt at give bestemte Regler for Udførelsen. Det beror paa en Øvelses- og Skønssag at finde den rigtige Propel til en bestemt Model, ofte maa man fremstille flere, før man naar til et godt Resultat.

Man skelner imellem 2 forskellige »Slags« Modeller, 1) med bærende Stabilisator og 2) med ikke-bærende Stabilisator.

Paa Grund af større Bæreareal kan Modeller med bærende Stabilisator bringes til at flyve noget langsommere, men



TOSTRENGET: Da Strengene bliver tyndere, kan de tage flere Omdrejninger! Da Strengene bliver snoet modsat — ingen Vridning!



»KRAKS«: Tandhjulene sidder bagi, og Gummistrengen bliver derved 2 Gange Afstanden mellem Gummikrogene!

de er tillige ulige sværere at trimme, og Begyndere staar sig derfor ved at benytte en ikke-bærende Stabilisator.

Anvendelse af Tandhjul:

Anvendelse af Tandhjul gør en Model vanskeligere at bygge, og det bør derfor overlades de mest erfarne Modelbyggere at eksperimentere hermed.

De svenske Modeller til Nordiska Pokaltävling var alle forsynede med »Kraks« og de opnaede derved længere Løbetid paa Propellen (ca. 1 Minut), Stigningen bliver noget langsommere, men den samlede Flyvetid forlænges med ca. 30 %.

Ved Indbygning af Kraks bliver Gummivægten temmelig høj, (ca. 110—120 gr.) og hertil kommer Kraks, der vejer ca. 12 gr., og hvis hele Modellen skal holdes nede paa 230 gr. er det nødvendigt at bygge overordentlig let.

Vægten paa en af de bedste svenske Modeller (Magnussons) fordeler sig sig som følger:

Krop	32 gr.
Plan	28 gr.
Rør	8 gr.
Understel	9 gr.
Næseblok med Propel	28 gr.
Kraks	12 gr.
Motor-Gummi	112 gr.
Ialt	229 gr.

Det fremgaar heraf tydeligt, at der skal bygges overordentlig spinkelt og Modellerne med Kraks er derfor næppe særlig egnede for det barske danske Klima.

Det maa ikke glemmes, at Tandhjul skal løbe ganske overordentlig let, gør de ikke det, er de mere til Skade end til Gavn.

Doping af Modellerne.

Her kommer sikkert en Overraskelse til de fleste. Der anvendes næsten ikke Dope i Udlandet mere. Dope kan trække Modellerne skæve, har Tendens til at blive skjoldet og mat, og for det meste er

Modeller, der er dopet, modtagelige for Fugtighed.

Brug Zapon-Lak!! — Det strammer ganske vist ikke saa meget, og det er derfor nødvendigt at beklæde stramt og eventuelt stramme med Vand, men saa giver denne Lak til Gengæld en dejlig glat skinnende Beklædning, der er uimodtagelig for Vand.

Trimningen.

Vi lægger alt for lidt Vægt paa Trimningen herhjemme, sikkert fordi de fleste er begyndt med Svævemodeller, der ikke behøver megen Trimming.

Naar Svenskerne siger, at de bruger lige saa lang Tid til Trimningen af en Model som til Bygningen, er det næppe forkert. Ved at blive ved med at rette paa en Model, og ved at prøve med forskellige Propeller, er det ofte muligt at faa en Model, der ikke ved første Øjekast synes særlig velflyvende, til at flyve fortræffeligt.

Husk blot eet!! — Motormodeller skal til Vejrs, der ligger de store Muligheder for at komme i Termik og derved opnaa virkelige Top-Præstationer paa hele og halve Timers Flyvninger.

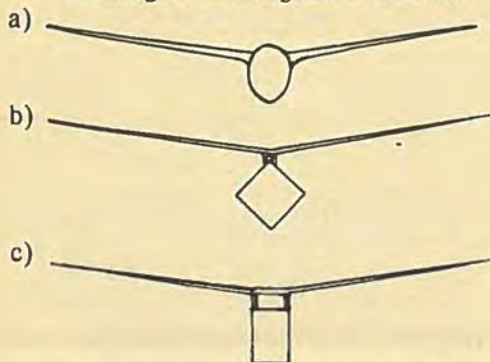
De danske Modeller har hidtil næsten alle fløjet med alt for lidt Gummi og har derfor kun alt for nøje fulgt Verset: »At blive ved Jorden det tjener os bedst«, men forhaabentlig er den Tid nu forbi.

Det skulde glæde mig om denne lille Vejledning, der jo forøvrigt gælder for Bygning af næsten alle Motormodeller og ikke kun for Wakefield Modeller, kunde komme alle Landets Modelflyvere til Gode.

Der er i Øjeblikket særlig Grøde netop i Motormodelflyvningen, og forhaabentlig er der mange Landet over, der vil tage alvorligt fat, saaledes at Motormodelrekorderne kan blive lidt mere fordelt. Altsaa mas paa!! — Konkurrence skal der til!!! — Held og Lykke med Arbejdet til Vinter.

Henning Schrøder.

Gunstigste Anbringelse af Planet:



- a) Paa Strømliniekroppe: Skuldervingel.
- b) Paa Diamonkroppe: Højvinget.
- c) Paa Kassekroppe: Parasol.

Dansk Modelflyvnings Historie

3. Periode. Fra 1934.

(Fortsat fra forrige Nr.)



Motormodellen startes ved O.M.-F.s 1. Pinselejr.

Første danske Modelflyvelejr.

Men O. M.-F. havde mange Planer endnu. Klubben udsendte til alle Landets Klubber Indbydelse til den første Modelflyverlejr med Landskonkurrence paa Pilebakken ved Tommerup. Den afholdtes i Pinsedagene 1937 og blev en stor Succes, selv om Vejret ikke var gunstigt. Der deltog 41 Mand, deraf 16 fra Klubber rundt om i Landet. Der blev fløjet i 6 Klasser, hvor følgende vandt Første-Præmier:

1. Svævemodeller under 100 cm i Spv.: P. Weishaupt, O. M.-F., »Ørnen«, 19,7 Sek.
2. Svævemodeller 100—150 cm i Spv.: Nørgaard Petersen, Silkeborg, »SF-19«, 70 Sekunder.
3. Svævemodeller over 150 cm i Spv.: H. E. Hansen, O. M.-F., »Strolch«, 112 Sekunder.
4. Motormodeller under 50 cm i Spv.: Bertel Kring, O. M.-F., »Ørnen«, 23 Sekunder.
5. Motormodeller 50—100 cm i Spv.: Sv. Herborg, Skjern, »Maagen«, 50,6 Sek.
6. Motormodeller over 100 cm i Spv.: P. Weishaupt, O. M.-F., »Pritschow«, 47,5 Sek.

Af ialt 15 Præmier vandt O. M.-F. 11, Skjern 3 og Silkeborg 1.

Et daarligt arrangeret Modelflyvestævne.

Næste Begivenhed blev Drengetimernes Flyvestævne paa Kløvermarken i Juni.

Drengetimerne havde udgivet en lille Motormodel, der var konstrueret af den kendte Svæveflyver S. Sjøholm. Den 10. Juni skulde de mange Modeller, der efter Efterspørgselen af Tegninger at domme skulde være bygget, mødes og vise, hvad de duede til. For ogsaa at vise andre Konstruktioner var der indbudt forskellige Modelflyvere med en halv Snes forskellige Modeller. Af selve Vidundermodellen mødte — eet Eksemplar, nemlig Konstruktørens, der skulde prøveflyves! I Byggevejledningen stod garanteret en Flyvestrækning paa 20 Meter. Desværre opnaede Modellen ikke denne Præstation. Men de indbudte Modeller reddede Stævnet og Transmissionen.

Dansk Modelflyver Forbund (MF) stiftes.

Man savnede altsaa stadigt et Forbund, men et Par Maaneder efter kom det endelig. Per Weishaupt fra Odense Modelflyveklub havde udarbejdet Forslag til Love, Rekord- og Konkurrenceregler, som O. M.-F.s Bestyrelse vedtog at udsende sammen med en Indbydelse til et stiftende Møde. Klubberne svarede naturligvis ikke indenfor den fastsatte Frist, men efterhaanden hørte man dog næsten fra alle, og de stillede sig yderst velvillige overfor Forslagene. Men kun faa havde Raad til at sende Repræsentanter.

I det stiftende Møde i Odense, Søndag den 29. August 1937, deltog fra O. M.-F.: Ebbe Kring, Bertel Kring, Holger Knudsen, Erik Malmose Clausen, Johannes

Thinesen og Per Weishaupt; fra Globus Aero Klub: Kaj Jensen og Bent Ziegler; fra »Sølvvingen« i Fredericia: Viggo Jacobsen og fra Skjern Modelflyveklub: Hr. Carl Rose. Love og Regler vedtoges, og O. M.-F.s Emblem blev antaget som Landsemlen. Den første Bestyrelse kom til at bestaa af: Per Weishaupt (Formand), Viggo Jacobsen (Næstformand), Johs. Thinesen (Sekretær), Bent Ziegler (Kasserer) og Erik Malmose Clausen.

Det blev de i København boende Bestyrelsesmedlemmer, nemlig Formanden, Sekretæren og Kassereren, der maatte trække det store Læs. Langsomt indmeldte Klubberne sig og betalte Kontingentet (1 Kr. pr. Medlem aarligt + 1,50 Kr. i Indskud, mod hvilket der udleveredes et Emblem, der var MFs Ejendom).

Den 1. November opstilledes den første officielle danske Liste over Rekorder. 30 var sat. Samtidig indledte Bestyrelsen Forhandlinger med Aeronautisk Selskab om Tilslutning, idet Selskabet var repræsenteret af den altid elskværdige og forstaaende Hr. Bjarkov. Af en Statistik midt i December fremgik, at der under MF var 179 Modeller fra 9 Klubber. Heraf var 52 af dansk Konstruktion. Af 47 Motormodeller var 19 danske, og af 132 Svævemodeller var kun 33 danske. Af de udenlandske Modeller belagde Klasing-Seriens fire Modeller de 69 Pladser — det var faktisk disse Modeller, man levede paa.

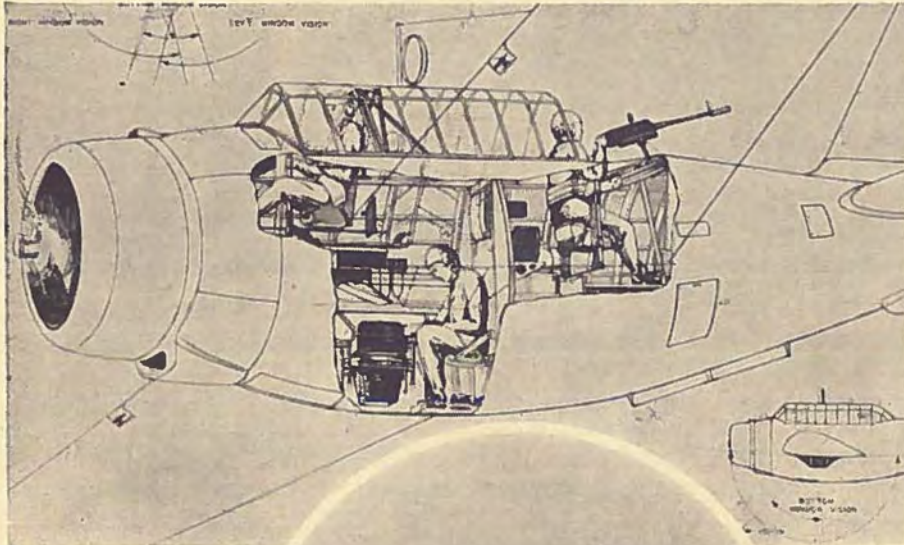
De 9 Klubbers samlede Medlemsantal var ca. 120.

Medens de fleste Klubber nu gik fremad, var Pionerklubben O. M.-F. for en Tid i Tilbagegang, bl. a. da Pinsestævnet havde kostet ca. 130 Kr. Der afholdtes dog et Klubstævne 2. Juledag. Et Par Dage senere demonstreredes for Klubbens Medlemmer antagelig Danmarks første Benzinmotormodel, bygget af Carl Rose, Tarm, til en Motor, som et af Klubbens Medlemmer ejede. En mørk Vinterdag skød den i Cirkler op i Lufte og fløj 4 Minutter og ca. 1200 Meter.

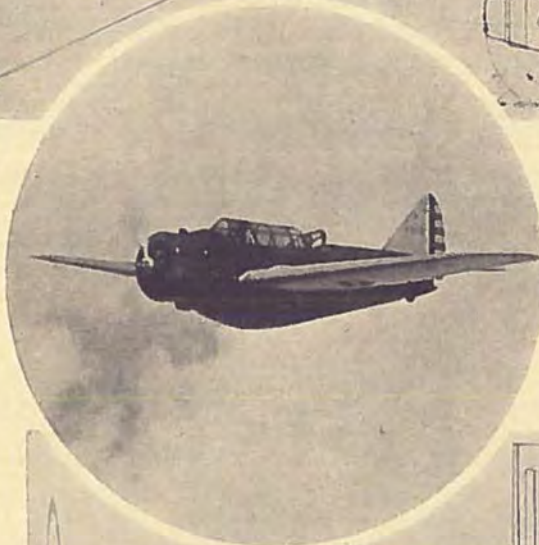


Rose's Benzinmodel.

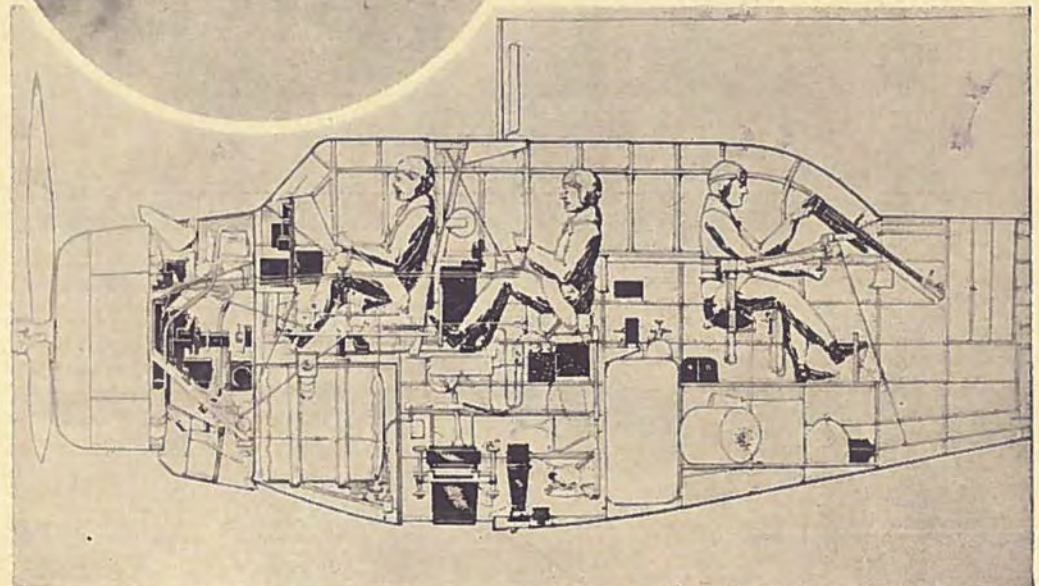
NORTH AMERICAN



N
A
-
2
5



Fremstillet
i Samarbejde
med
Den amerikanske
Hærs
Luftstyrker.



Generalrepræsentation i Europa:

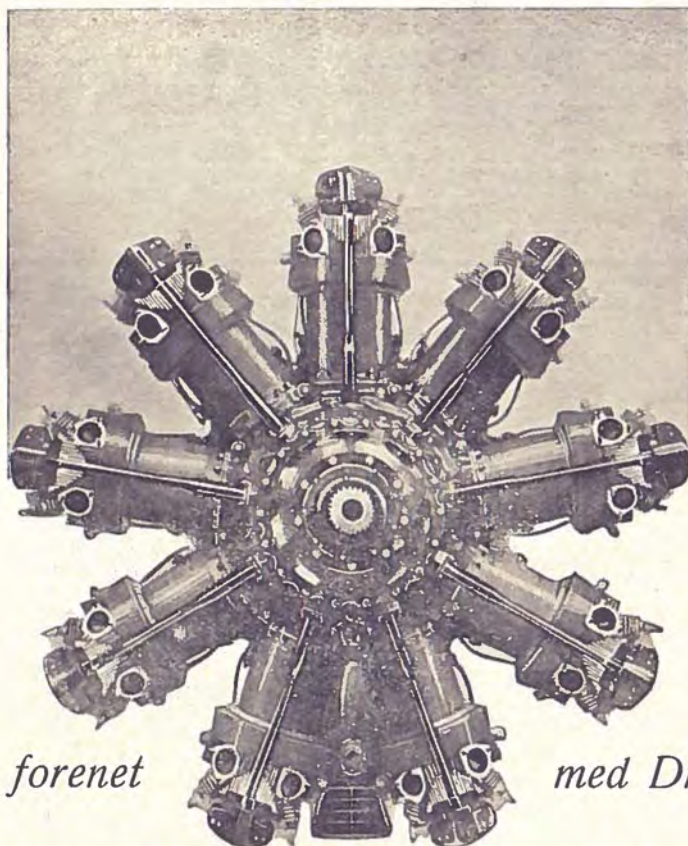
N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER
AMSTERDAM

"Bristol"

PEGASUS

OG MERCURY LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

har opnaet Berømmelse for lang og tilfredsstillende Tjeneste hele Verden over. De hører til den stjerneformede, luftkølede Motortype, og foretrakkes til militære Luftfartøjer med stor Ydeevne og til de største Trafikflyvemaskiner. Det engelske Luftfartsministerium har valgt „BRISTOL“ luftkølede Motorer som de eneste Typer, der fremstilles af „Skygge-Industrien“ paa Grund af deres ypperlige Konstruktion og deres store Ydeevne i Forbindelse med stadig Driftssikkerhed.



Stor Ydeevne forenet

med Driftssikkerhed.

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

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED **A. B. C. HANSEN COMP.**, INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

FLYV

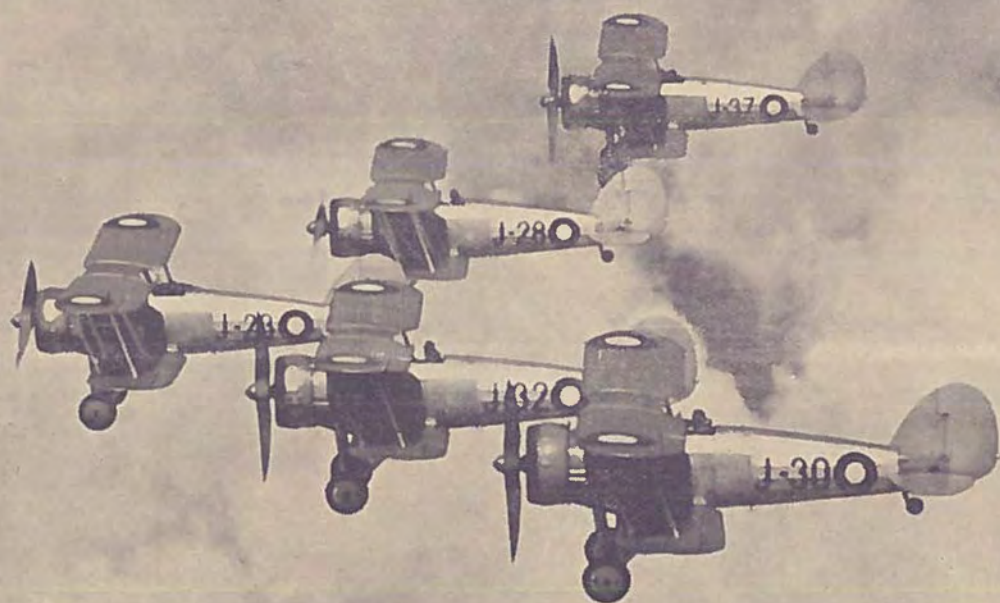


Foto: Hærens Flyvertropper. Enerot.

En Formation Gloster Gauntlet Jagere tilhørende Hærens Flyvertropper

Nr. 12

1939 - 12. Aarg.

FRA LUFTKRIGEN I POLEN

Med China-Clipper over Stillehavet

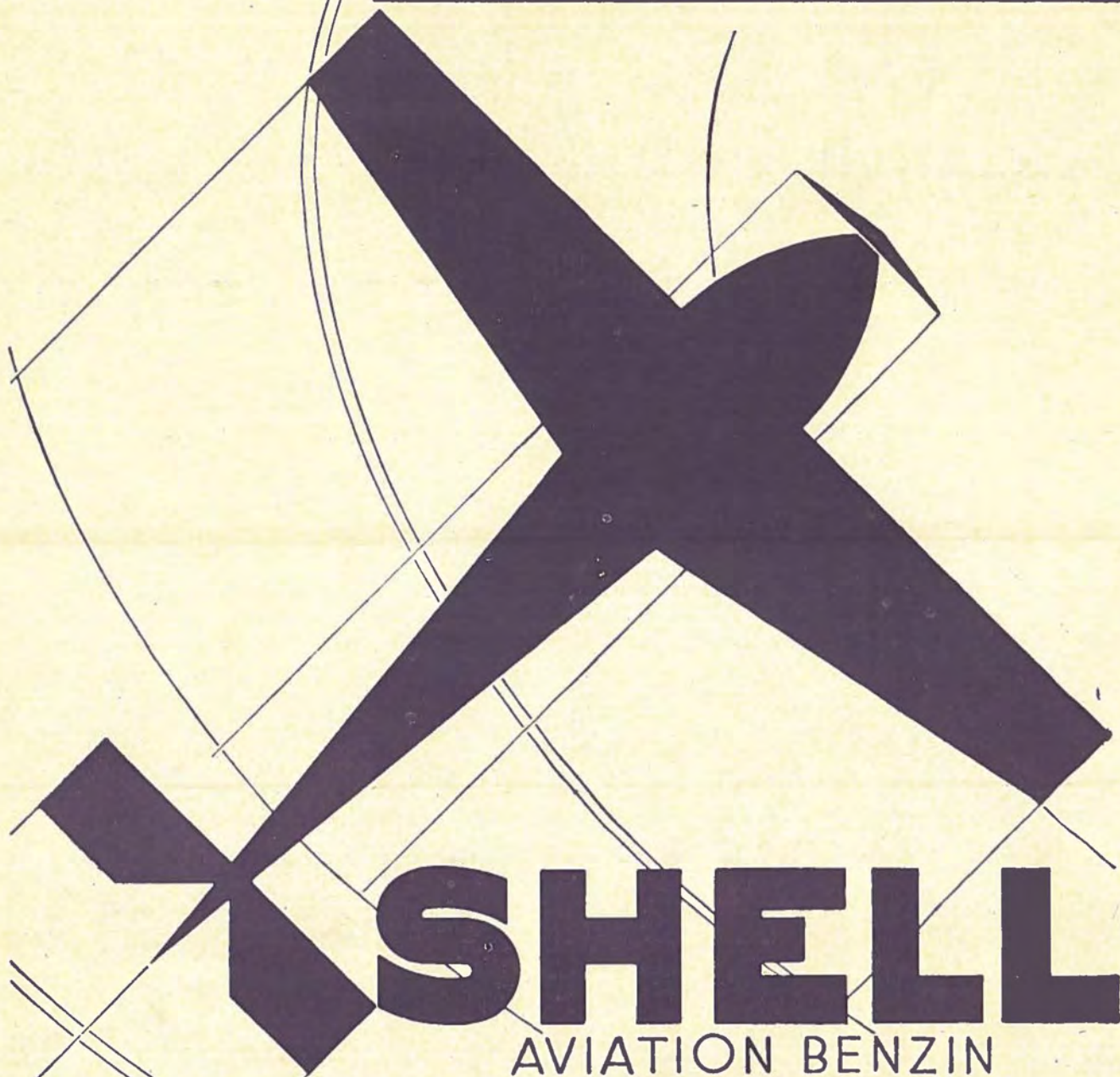
ET MODELFLYVESTÆVNES TILRETTELÆGGELSE

35 ØR

24 SIDE

FLY V

BRUG



SHELL

AVIATION BENZIN

AEROSHELL

SMØREOLIE



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

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

„CELOSIE“

(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

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB



9 GRUNDE

hvorfor De skal vælge „Jungmann“:

BÜCKER
„Jungmann“
 in

- ① Med „Jungmann“ faar De en Flyvemaskine, der allerede har bestaaet sin Prøve i 19 Lande. I Løbet af dette Aar er der solgt flere „Jungmann“-Flyvemaskiner i Udlandet end de 3 foregaaende Aar tilsammen. Det bedste Bevis for den stigende Interesse for denne Flyvemaskinetype hele Verden over.
- ② „Jungmann“ er Standard-Skolemaskine ved det tyske Luftvaaben, der allerede har faaet store Serier leveret.
- ③ Med „Jungmann“ kan let gennemføres baade den første Flyveundervisning og Uddannelsen i Kunstflyvning. Paa Grund af sin Følsomhed paa Rorerne letter den i væsentlig Grad Flyvelevens Overgang til Krigsflyvemaskiner. Omskolingsmaskiner er ikke nødvendig.
- ④ Enhver Art Kunstflyvning og Uddannelse i Kunstflyvning kan gennemføres med „Jungmann“. Hvad Hastighed og Stigeevne angaar staar „Jungmann“ paa Højde med de Skolemaskiner, der er udstyret med ca. 150 HK. Flyvemaskinens fremragende Manøvrevevne er almindelig kendt.
- ⑤ Anskaffelsespris, Brændstofforbrug, Vedligeholdelse og Udgifter til Reservedele ligger for „Jungmann“s Vedkommende væsentlig lavere end for kraftigere Flyvemaskiner af lignende Art.
- ⑥ Den ringe Spændvidde muliggør en Anbringelse af flere Flyvemaskiner end hidtil i Hangar.
- ⑦ Talrige Overlandsflyvninger, og derimellem Wolf Hirths velkendte Afrika-Flyvning, viser „Jungmann“ens Egnethed til Rejsebrug. Ogsaa til Slæbning af Svæveplaner er der gennem praktisk Anvendelse opnaaet gode Resultater. Beslag paa Kroppen til Anbringelse af Slæbeanordning forefindes.
- ⑧ Under Bygningen føres der stadig Kontrol med „Jungmann“. Samtlige Materialer bliver omhyggeligt prøvet før Forarbejdningen. Forbedringer som Følge af mangeaarige praktiske Erfaringer har gjort „Jungmann“en i sin nuværende Form til en fuldkommen færdig Konstruktion, med hvilken enhver Overraskelse under praktisk Flyvning er udelukket.
- ⑨ Adskillige af Bückers Repræsentanter raader paa deres Servicestationer over Mekanikere, der er uddannet paa Fabriken i Tyskland. Saafremt de repræsenterende Firmaer ikke har Reservedele paa Lager, leveres disse paa kortest mulige Tid fra Fabrikens Lager.

UDFØRLIGE OPLYSNINGER ER TIL RAADIGHED

Afrika - Brasilien
 Bulgarien - Chile



Deutschland - Finnland
 Holland - Japan
 Jugoslavien - Litauen
 Mandschukuo - Nied. Indien



Portugal - Rumänien
 Schweden - Schweiz
 Spanien - Ungarn
 Uruguay

BÜCKER

FLUGZEUGBAU GMBH

RANGSDORF BEI BERLIN

FREDERIK RAHLFF

Telef.: Central 11.819



KØBENHAVN V.

Vestre Boulevard 42

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



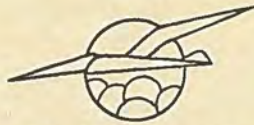
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Nr. 12

December 1939

12. Aargang

FLYVEMOTOREN BMW 132 L



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER FORBUND

AALBORG FLYVEKLUB
DANSKE PRIVATFLYVERE
VESTJYSK FLYVEKLUB

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

EN af de mest kendte tyske, luftkølede Flyvemotorer er den stjerneformede 9 cylindrede Type B.M.W. 132 L.

Denne ugearede Motor fremstilles som Navnet angiver af Bayerische Motoren Werke A/S og anvendes i stor Udstrækning saavel i tyske Trafikluftfartøjer som i tyske Militærmaskiner, ligesom den ogsaa efterhaanden finder Vej til andre Landes Luftfartøjer i ikke ringe Mængder.

Motoren er en naturlig Udvikling af Typerne i BMW132. Rækken, der oprindelig stammer fra den amerikanske Hornet Motor.

De allerfleste Trafikluftfartøjer af Ju52 Typen er forsynet med BMW132 Motorer.

I Serier af den firmotorede Focke Wulf »Condor« og den firmotorede Ju90 installeres ligeledes Motorer af Typerne BMW132.

De danske, store moderne Focke-Wulf Condor Trafikluftfartøjer er saaledes forsynet med BMW132 G/1 Motorer.

I den tyske Focke-Wulf Condor, der foretog Rekordflyvningen Berlin—New York—Berlin paa 45 Timer og Turen Berlin—Tokio paa 46 Timer, var installeret BMW132L Motorer.

Typen BMW132L adskiller sig væsentlig fra de tidligere Typer ved følgende Forbedringer: Cylinderkonstruktionen er ændret og Køleribbernes Antal forøget.

Kompressionsforholdet er forøget til 6,5:1. Krumtapakslen er forstærket betydeligt, og der er foretaget en ny Udførelsesform af Installationen af Hjælpeorganer som: Magneter, Luftfortæter, Igangsætter o. s. v.

Desuden er Smøringen af Ventilvippearne indført i det almindelige Smøresystem, ligesom der i dette er indsat et specielt Oliespaltningfilter.

*

Motorens forskellige Bestanddele i korte Træk:

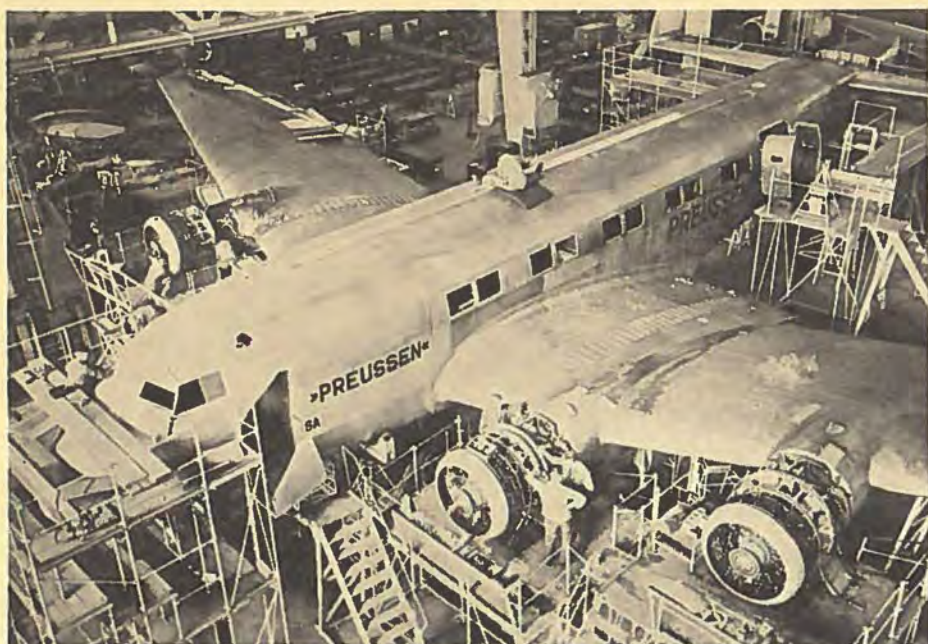
Alle Motorens forskellige Dele bliver, lige fra Raamaterialet og under de forskellige Forarbejdningsstadier, indtil de er færdig til Indbygning, inspiceret, undersøgt og prøvet efter moderne Metoder. Undersøgelser af Materialer og disses Varmebehandling og Forædling foregaar under særlig fortløbende Kontrol.

*

Motorhuset eller Krumtaphuset, der bestaar af 5 Dele, er pressmedet af en speciel Aluminlegering. Det centrale Hus, der bærer de 9 Cylindre, bestaar af to Halvdele, der holdes sammen, dels ved Cylinderflangerne, dels ved 9 Samlingsbolte mellem Cylinderflangerne. Husets kraftige For- og Bagvæg bærer hver et Krumtaphulleje, der hviler i Staalforinger.

Til Centralhusets Bagside er Indsugningshuset med dets Fordeleiringledning og Luftblæser fastholdt.

Bagdækslet til Indsugningshuset er



Trafikmaskine »Junkers Ju 90« med 4 BMW 132 L-Motorer.

tillige Bærer af Motorens Hjælpeorganer.

I dette Bagdæksel findes Drev til Hjælpeorganerne, af hvilke kan nævnes to Magneter, elektrisk Generator-Luftpumpe, Smøreliepumpe, Brændstofpumpe og Inertistarter samt Drev til Omdrejningstællere og særlige Drev til Geværatræk.

Til Bagdækslet er tillige Karburatoren tilsluttet.

Til forreste Side af Centralhuset er Forhuset fastspændt. Dette Hus indeholder et Kugleleje, hvori Krumtapakslens forreste Del hviler samt Ventilbevægelsen.

Krumtapakslen er forfærdiget af en forædlet Special-Staallegering. Den bestaar af to Halvdele, der er solidt sammenpasset og sammenspændt. Krumtaparmene er forsynet med afbalance-rede Kontravægte.

Forenden af Krumtapakslen er notfræset for Fastspænding af en ved Olietryk styret stilbar Propeller.

Hovedforbindelsesstangen (den førende Forbindelsesstang) er fremstillet i et Stykke. Den Ende, der omslutter Krumtappinden, er foret med Bly-broncelejer. Stempelpindsøjet er forsynet med en Bronzebøsning.

De 8 Hjælpeforbindelsesstænger, der er lænket til den førende Stang er i begge Ender forsynet med indpresse-de Bronzebøsninger.

Stemplerne er pressmedet og forarbejdet af en speciel Aluminlegering. Hvert Stempel har 3 Tætningsringe og 2 Olieskraberinge. Stempelpindene, der er indsat i Stemplets udborede Lejer uden Drejesikringer er forhindret i Sideforskydning ved Skiver og Fjederringe.

Cylindrene bestaar af en Staalunderdel, der er fastspændt i et Aluminium Cylinderhoved. Begge Dele er forsynet med Køleribber. Indsugnings-ventilens Sæde, der er af Aluminium-bronze og Udstødsventilens Sæde, der er af varmebestandigt Staalgods er krympet i Cylinderhovedet og sikret ved Valsning. Cylinderen er fornedet forsynet med en kraftig Flange, ved Hjælp af hvilken den fastspændes til Krumtaphuset.

Ventilerne til hver Cylinder bestaar af een hængende Udstødsventil og een hængende Indsugningsventil. De højt varmepaavirkede Udstødsventiler er fremstillet af Specialstaalet og indvendig i Spindel og Kegle fyldt med Natrium. Paa Spindlens øverste Ende og Ventilkeglen er lagt et Dække af Stellit mod Slidtage.

Begge Ventilspindler vandrer i Bronzebøsninger. Ventilerne faar deres Bevægelse fra Kamskiven, der drives af Krumtapakslen gennem en Tandhjulsudveksling i Krumtaphusets forreste Del. Kambevægelsen føres videre til Ventilerne gennem Kamfølger-

ne, Ventiløftestængerne og Ventilvippearmerne. Den samlede Ventilbevægelse er fuldstændig indkapslet og afskærmet for Olietænkning.

Karburatoren er en Pallas-Stromberg-Suge-Karburator med to Svømmerkamre. Reguleringen af Gasblandingen foretages ved Hjælp af Tomgangsstraalespids, Hovedstraalespids, Udligningsstraalespids og stilbar Spærraalespids. En særlig Pumpe giver ved hurtig Udnyttelse af Motorens fulde Ydelse en fed Gasblanding. Karburatoren er desuden forsynet med Højderregulator, og selvstændig Rygflyvningsanordning.

En Overlader-Blæser, der løber 7,87 Gange saa hurtigt som Krumtapakslen er i Stand til at give en fortættet Gasblanding, som kan vedligeholde Motorens Ydelse til 4000 m over Havets Overflade.

To Stk. Bosch Tændmagneter leverer uafhængigt af hverandre Strøm til hver af de to Tændproppesæt.

Magneternes Tændingstidspunkt kan forskydes ca. 30 Grader.

For at undgaa Radioforstyrrelser er alle Tændmagneternes højspændingsførende Ledninger metallisk afskærmet.

Smøreliepumpesystemet bestaar af 3 Tandhjuls-pumper, nemlig een Olietrykpumpe og to Oliesugepumper — Trykpumpen suger fra Smørelietanken og trykker Olien gennem et Filter til Smørestederne med et Tryk paa ca. 6,4 kg/cm². En Regulerings-



En BMW 132 L-Motor.

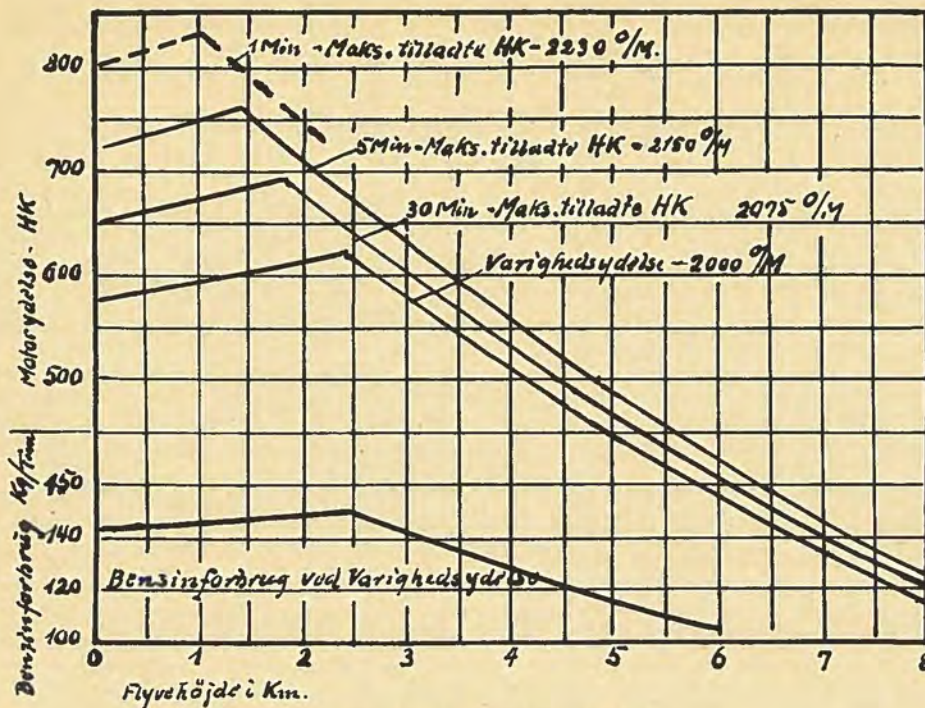


Diagram over Motorens Ydelse.

ventil sørger for at vedligeholde Tryk-
 ket. Ved Trykoliesmøring smøres den
 førende Forbindelsesstangs Krumtap-
 lejer, Hjelpeforbindelsesstængernes
 Lænkebolte, Kamskivebevægelsen,
 Kamfølgerstyr, Ventilvippearmsbevæ-
 gelser og Drev til Hjelpeorganerne.

Alle andre bevægende Deles Smøre-
 steder bliver smurt ved Oliesprøjt.

Afløbsolie fra Krumtaphusets Cen-
 traldel og fra Fordelen og Agterde-
 len samler sig i Oliepumpens øverste
 Kammer. Herfra pumpes denne Olie
 til det øverste Kammer af den lille
 Sugepumpe. Den samlede Afløbsolie
 pumpes tilbage til Olietanken af den
 store Oliesugepumpe.

*

Igangsætning eller Startning af Mo-
 toren foretages ved Hjælp af en Bosch
 Inertistarter. Denne Inertistarter kan
 være haanddrevnen eller elektrisk dre-
 ven efter Ønske.

For at faa en kraftig Gnist i Tænd-
 propperne under Start anvendes en
 effektiv Startmagnet.

Ved Anskaffelse af Motorene med-
 leveres som oftest særlige Motorskær-
 me. Disse Motorskærmes Form og An-
 bringelse om Motorinstallationen i
 Luftfartøjet er meget betydningsfuld,
 idet Skærmene ikke alene tjener til at
 formindske Luftmodstanden under
 Flyvning, men ogsaa i høj Grad til at
 sørge for at Motoren faar en hensigts-
 mæssig Luftkøling.

Motor-BMW132L's væsentlige Data.

- Cylinderantal: 9.
- Cylinderdiameter: 155,5 mm.
- Slaglængde: 162,0 mm.
- Slagvolumen pr. Cylinder: 3,076 l.
- Samlet Slagvolumen: 27,7 l.
- Kompressionsforhold: 6,5/1.
- Motorens Længde ialt: 1252 mm.
- Motorens Diameter ialt: 1380 mm.
- Motorens Tyngdepunkts Beliggenhed
 bag Cylinderakserne: 58 mm.
- Motorens Tomvægt: 460—470 kg.

*

Motorens Ydelse i lav Højde:

	HK	Omdr. /Min.
Maksimum tilladte Ydelse i højest 1 Min.	800	2230
Maksimum tilladte Ydelse i højest 5 Min.	720	2150
Maksimum tilladte Ydelse i højest 30 Min.	650	2075
Maksimum Varighedsydelse i ubegrænset Tid	575	2000
Normal Rejseydelse i ube- grænset Tid	500	1500

*

Motorens Ydelse under Højdeflyvning:

- Maksimum Varighedsydelse i ube-
grænset Tid i 2400 m Højde: 620 HK.
- Normal Rejseydelse i ubegrænset Tid
i 3000 m Højde: 550 HK.

Se iøvrigt Diagrammet.

Motorvægt pr. Hestekraft:
 $\frac{465}{720} = 0,65 \text{ kg/HK.}$

Brændstof:

Flyvebenzin med Oktantal 87— (Til-
 sætning af Tetraethylbly højst 0,8
 cm³ pr. Liter).

Vægtfylde ved 15° C. ca. 0,735 til 0,755.
 Brændstofftryk: 0,25 kg/cm².

Brændstofforbruget pr. Hestekraft i
 Timen ved normal Rejseydelse til
 Maksimums Varighedsydelse i ube-
 grænset Tid: 230—260 Gram pr.
 HKT.

*

Smørelolie:

Art: Ren Mineralolie.

Viskositet ved 50°: 18° E.

Smørelietryk: 6—7,5 kg/cm².

Olieforbrug ved normal Belastning:
 ca. 2—4 kg/Time.

Hensigtsmæssig Olietemperatur-Til-
 gang: 60° C.

Lavest tilladte Tilgangstemperatur:
 40° C.

Højest tilladte Tilgangstemperatur:
 80° C.

Højest tilladte Afgangstemperatur:
 40° C.

M. P. E.

**Kabineopvarmning
 under Mellemlandinger**



Under Flyvning med en Trafikma-
 skine paa de kolde Vinterdage er der
 dejlig lunt i Kabinen, paa Grund af
 Opvarmningssystemet, men i de fleste
 Tilfælde har det skortet paa tilstræk-
 kelig Varme, naar Maskinen holdt stille
 paa Mellemlandsstationerne. Den
 Gene eksisterer imidlertid ikke mere,
 fordi man nu under Opholdet paa en
 Flyveplads kan anbringe en praktisk
 elektrisk Varmeovn inde i Maskinens
 Kabine.

FRA LUFTKRIGEN I POLEN

Anvendelse af Junkers Dykkebomber Ju 87



Selv efter at Halefinnen var skudt bort, kunde denne Ju 87 flyve hjem.



Mange af de polske Flyvemaskiner er blevet ødelagt medens de endnu stod i Hangarerne.



En Fuldræffer gennem Planet paa en Ju 52 — og alligevel kunde den flyve videre.

MEDEn utrolig Hastighed tilendebragtes Felttoget i Polen. Den 1. September rykkede de tyske Hærafdelinger ind i Polen, og fire Uger senere, den 28. September, overgav den sidste Rest af den polske Hær sig til Tyskerne ved Modlin. Naar det har været muligt at afslutte Felttoget saa usandsynlig hurtigt, skyldes det det tyske Luftvaabens Indsats, der tilkæmpede sig Herredømmet i Luften i Løbet af Krigens første to Dage.

Det polske Luftvaaben bestod ved Krigsudbruddet af ca. 800 Flyvemaskiner (et Tal, der falder sammen med tyske Angivelser, som siger, at der ialt blev ødelagt og erobret 800 polske Flyvemaskiner). Halvdelen heraf var Rekognosceringsmaskiner o. l., ca. 35 % var Jagere og ca. 15 % Bombeflyvemaskiner; d. v. s. at det polske Luftvaaben kun i yderst ringe Grad var egnet til offensiv Indsats. Ydermere var en stor Del af Flyvemateriellet af ikke helt ny Konstruktion.

Paa tysk Side raadede man ved Armeerne i Polen i første Linie over ca. 1000 Flyvemaskiner af nyeste Konstruktion (visse Kilder siger ca. 2000), hvoraf langt den overvejende Del var Kampflyvemaskiner (Bombemaskiner og Dykkebombere) og Jagere, og kun en mindre Del var egentlige Rekognosceringsmaskiner. Det tyske Luftvaaben var fra første Færd parat til Angreb, og det skete allerede tidligt om Morgenen den 1ste September, da samtlige Bombeeskadriller angreb de polske Flyvepladser, for hurtigst muligt at tiltvinge sig Herredømmet i

Luften. Og dette lykkedes i højeste Grad for dem.

Paa samtlige fredsmæssige Flyvepladser havde Polakkerne endnu ikke tilendebragt deres Mobilisering, og dette kom i højeste Grad til at skade dem. Ved ustandseligt gentagne Angreb med Dykkebombere ødelagde Tyskerne i den Grad de polske Flyvepladser, at de enkelte Maskiner, der ikke blev ramt, ikke kunde starte, fordi selve Flyvepladsen efter Bombangrebene bogstavelig talt var oversaaet med dybe Huller fra Bombesprængninger.

Dagen efter, og de følgende Dage, angreb de tyske Kampflyvere Polakernes Forbindelseslinier, d. v. s. Veje, Jernbanelinier, Broer og Troppeled, og de fortsatte ustandselig hermed, saaledes at de polske Fronttropper dels blev afskaaret fra at faa Tilførsler og dels fik deres Tilbage-togs-linier ødelagt. Nogen Luft-Mod-offensiv fra polsk Side var der ikke Tale om (Flyvepladsernes Ødelæggelse i Krigens første Timer og Manglen paa Kamp-Enheder).

Efterhaanden som de tyske motoriserede Styrker og Panservognstyrker trængte frem, hjalp Luftvaabnet dem med Tilførsel af Ammunition og Forplejning, Benzin m. m.

*

Blandt de tyske Flyvemaskintyper, der har været anvendt under det polske Felttog, skal i denne Artikel omtales Dykkebombere, Junkers-Ju 87, paa Grund af dens intensive Anven-

delse og de indhøstede, gode, konstruktionsmæssige Erfaringer. Den fandt allerede Anvendelse under Krigens i Spanien, hvor den vakte stor Opmærksomhed.

Dykkebombere (eller Styr-Bombemaskiner, som de ogsaa kaldes) er en af Luftkrigsførelsens nyeste Frembringelser, og Værdien af deres Kampkraft har i de sidste Aar været en Del under Diskussion, uden at man i Grunden havde noget nærmere at holde sig til. Efter Afslutningen af det polske Felttog har man imidlertid faaet et tilstrækkelig solidt Bedømmelsesgrundlag, og efter de mange indhøstede Erfaringer i denne Periode, mener man at have faaet Visshed for denne Flyvemaskintypes overordentlig gode Kampkraft.

Om Dykkebombernes Virksomhed siger Hærberetningerne, at de befalede Maal er blevet naaet, og at de stillede Opgaver er blevet løst. Maalene var fortrinsvis fjendtlige Depoter, Flyvepladser, Vejkryds, Broer, Jernbanestationer, Stabskvarterer og befæstede Stillinger. En Fuldræffer med en 500 kg Bombe paa en Vej var f. Eks. nok til at spærre Trafiken, og ramte en saadan Bombe et Pansertog, saa var dets Saga ude. Og en lignende Virkning havde 500 kg-Bomberne paa Broer og Forsvarsstillinger.

Saadanne Resultater kunde imidlertid kun naas ved Dygtighed fra Besætningens Side og ved Anvendelse af første Klasses Flyvemateriel, og i denne Forbindelse fremhæves navnlig Ju 87, fordi Besætningerne har karakteriseret den som værende saa

manøvredygtig, at dens Manøveevne endog kunde staa Maal med en Jagers. Det bevirkede bl. a., at Ju 87, der var beregnet at skulle have Jagerdækning, blev sendt ud uden denne, fordi Besætningerne hævdede, at de udmærket godt selv kunde klare sig i en Luftkamp mod fjendtlige Jager, og ikke saa faa polske Flyvemaskiner er blevet skudt ned af denne Maskintype, der slet ikke er beregnet til Luftkamp. Bl. a blev den allerførste polske Maskine under Feltoget skudt ned af en Ju 87.

I hvert eneste Tilfælde viste Ju 87 sig endvidere at være ypperlig egnet til Dykkekast, ligesom dens Landingsegenskaber var udmærkede, og det kom den til Gode under Benyttelse af de feltmæssige Flyvepladser.

Ganske særlig gjorde Ju 87 sig bemærket i de Tilfælde, hvor den var udsat for Beskydning, og hvor den takket være sin Helmetal-Konstruktion kunde flyve hjem efter at være blevet ramt paa de sædvanlig saarebare Steder. I et Tilfælde var en af Landingsklapperne revet af, i et andet Tilfælde havde en 40 m/m Granat revet et stort Hul paa en halv Meter i Diameter i det ene Bæreplan, i et tredje Tilfælde var Halefinnen skudt bort, og alligevel naaede Besætningerne helskindet hjem. Almindelige Træffere fra Fodfolkets Maskingeværild havde overhovedet ingen skadelige Følger. Hvad enten de ramte Bjælker eller Beklædning gik de blot lige igennem, og det gjaldt baade Kroppen og Planernes Konstruktion. Skud gennem Propellen forekom kun i to Tilfælde, og begge Gange kunde Flyvemaskinen fortsætte sin Flyvning. Efter Landingen blev Projektihullerne glattet ud, hvorefter Propellen kunde anvendes igen.

Tilfældet med den bortskudte Halefinne (se Foto) kunde være blevet katastrofal. Maskinen blev ramt af det polske Luftværnsartilleris Ild, men trods Beskadigelsen kunde den fortsætte og tilbagelægge et Stykke Vej paa 120 km, inden den naaede hjem.

Vi skal nævne nogle flere Eksempler paa Ju 87's Modstandskraft. Luftværnsartilleriets Ild havde bortskudt begge Understelsbenene, men alligevel lykkedes det Maskinen at flyve de 100 km tilbage til sin Flyveplads, hvor den landede »paa Maven«.

Under et Angreb paa en Kystbefæstning rettede en Flyver sin Ju 87 for sent op efter en Dykning med det Resultat at den »tog« Vandet. Begge Understelsben blev revet af helt oppe



De polske Flyvepladser blev i den Grad ødelagte af Bombenedslag, at der hverken kunde startes eller landes paa dem.

ved Planmidtestykket, men det lykkedes Flyveren at bringe den hjem til egen Flyvebasis, hvor den gik til Reparation.

Af de her nævnte Eksempler vil man kunne forstaa, at Junkers Ju 87 med Tilfredshed har staaet sin Prøve under de haardeste Vilkaar.

Foredrag i »Danske Flyverek«

VED Foreningens første Foredragsaften i indeværende Vintersæson talte Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst C. Førsløv, om en Rejse langs det østlige Middelhav.

Selv fjerde havde Obersten i Foraaet foretaget en Rejse i Automobil fra København gennem Tyskland og Italien over Sicilien til Tunis, og derfra videre langs Nordafrikas Kyst til Ægypten, Palæstina, Tyrkiet og tilbage gennem Europa, og de mange interessante Oplevelser, som en saadan Rejse byder paa, skildredes paa en overmaade fornøjelig Maade. Spændende og besværlig havde Rejsen været, men saa meget desto større var Oplevelserne. Foredraget var ledsaget af talrige Lysbilleder, og den tæt pakkede Sal takkede Foredragsholderen med kraftigt Bifald.

Flyvernes Julekort

TRADITIONEN TRO fremstiller Ejvind Christensens Forlag ogsaa i Aar et særligt Julekort bestemt for Hærens Flyvertropper. Foruden de kendte Luftfotografier er der i Aar et nyt Billede af en meget smuk Formation Gloster Gauntlet Jager, det er det samme Billede, som ses paa FLYV's Forside i dette Nummer.

Kortene kan bestilles paa de fremlagte Lister eller fra Forlaget: Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. og Prisen er 15 Øre med Konvolut.

JULEGAVE!
Dansk Flyvnings Historie
Kr. 3.50

Kan bestilles i enhver Boghandel eller paa „Flyv's Ekspedition - Vesterbrogade 60 - København V.



Med China-Clipper over Stillehavet

AF ERLING BACHE

FOR fem Dage siden sad jeg i Alameda Lufthavn udenfor San Francisco og drak Te!« sagde en amerikansk Kollega til mig, da vi sammen stod ved den lange Bar i Manila-Hotel i Philippinernes Hovedstad. Han var lige ankommet med China-Clipper fra Californien, og jeg var taget over fra Hong Kong for at møde ham i Cavite, Manilas Lufthavn. Det var en Oplevelse at se den kæmpemæssige fire-Motorers Maskine lande paa den stille Lagune med de vajende Kokospalmer og de mange brogede, indfødte *vintas* — de maleriske Ud-riggerbaade.

Paa Væggen i Bar'en hang Pan American Airway's Fartplan over Stillehavet, og mens den amerikanske Journalist fortalte om sin Tur henviste han til de tørre Tal paa Fartplanen — Tal, der fortalte et helt Æventyr:

Start fra San Francisco, Onsdag Kl. 15.00. Non-stop til Honolulu med Ankomst Kl. 8.30 den følgende Dag. Videre næste Morgen til Midway Island, hvor man overnattede, og Lørdag af Sted til Wake Islands (ogsaa med Overnatning), for Dagen efter at flyve videre til Guam og endelig fortsætte derfra til Manila. Dagen efter Ankomsten til Philippinernes Hovedstad vilde Clipperen gøre det sidste Hop, over det Kinesiske Hav til Macao, og om Eftermiddagen afslutte den lange Tur over Stillehavet i Hong Kongs Lufthavn, Kai Tek..... fra U. S. A. til Kina paa smaa seks Dage!

Egentlig var det ikke rigtigt, at man havde fløjet om Lørdagen — for den sprang man ganske over paa Turen mellem Midway Island og Wake Islands. Her passerede man nemlig Datolinien mod Vest og blev paa den Maade snydt for Lørdagen paa den Maade blev alle de Ombordværende en Dag ældre. Til Gengæld oplevede man det besynderlige under Flyvningen i modsat Retning, at man fik hele to Søndage og to Mandage, forårsaget af de to Overnatninger, i een Uge!

Det lød fuldkommen fjollet, naar man fik at vide, at Ankomsten til Wake Islands var Kl. 19 om Søndagen med Afgang Kl. 6 Mandag Morgen — — og saa pludselig Ankomst til Midway Island Kl. 17 Søndag (!) — og igen Afgang en Mandag Morgen Kl. 6 med Ankomst samme Mandag Em. Kl. 17.30 i Pearl Harbour i Honolulu!! — den 180' Længdegrad bringer Kludder i Ugedagene, skønt den er der netop for at holde Orden paa dem. Men de to Damer, som var med Clipperen, saa ikke særlig ældede ud, da de stod ud af den store Maskine i Cavite, skønt de faktisk var blevet ældre paa Turen fra U. S. A. —

Med Kurs mod Vest starter den gigantiske Clipper fra San Francisco, passerer Golden Gate og styrer ud over det blaa Stillehav — mod Solnedgangens Straalebundt bag den uendelige Horisont. Naar Mørket falder paa, mens Stewarderne reder op

i de rummelige Kabiner, oplever Passagererne det skønneste i Verden — den store, klare Maane, som stiger op af Havet og kaster sine Straaler paa den spejlblanke, stille Overflade. Man oplever det romantiske Sydhav fra det tyvende Aarhundredes mest moderne Transportmiddel, det Hav, hvor Joseph Conrad, Stevenson og Jack London har sejlet, og som de har besunget i deres verdensberømte Bøger; men de gamle Sejlklippere og »Snarken« er afløst af store, moderne Turistbaade, som man nu og da faar et Glimt af oppe fra Højden, naar de oplyst sejler af Sted mod samme Maal — mod Hawaii, 2500 miles borte, hvor Frokosten indtages den følgende Morgen. Her finder Passagerne ud til den verdensberømte Waikiki Beach, hvor man boltrer sig i Brændingen og morer sig med Surfriding, og lytter om Aftenen til indfødte Pigers Guitarspil, mens man næsten bedøves af de tunge, eksotisk duftende Blomsterkranser, de brune Sydhavsskønheder har hængt om Halsen paa En.

Men altfor hurtigt svinder den lune Tropenat, og tidligt næste Morgen starter Clipperen igen, svæver et kort Nu over Makapu-Fyrtaarnet og det berømte Diamond Head, og sætter saa Kurs mod Midway Island. Allerede ved 14.30 Tiden faar man den lille Atoll i Sigte, og Clipperen svæver i nogen Tid over denne Prik i det kæmpemæssige Ocean, før den lægger an til Landing paa den blanke

Lagune med det krystalklare Vand, hvor man tydeligt kan se de mange-farvede Koraller. Paa Stranden, ved den blaa Lagune, ligger Pan American Airways' luksuøse Hotel — og Golfbane!

Her bor ogsaa de faststationerede Funktionærer, her er Elektricitetsværk, Køleanlæg og Forraadsskurene, det hele omgivet af veltrimmede Græsplæner og smukke Blomsterbede. En lang Bro fører fra Strandbredden ud i Lagunen til Stedet, hvor Clipperen fortøjes. Skønt Afstandene paa den lille Sydhavso er saa smaa, findes dog en Del Automobiles til Befordring af Passagererne fra den ene Ende af Øen til den anden. Men de fleste foretrækker at benytte Opholdet til at bade i det dejlige, varme Vand i Lagunen eller spiller Golf med røde Golfbolde — de bliver ikke væk i det blændende hvide Sand.

Efter en ægte engelsk breakfast gaar det videre den næste Morgen mod Wake islands, og kort Tid efter, Clipperen har forladt Midway island, passeres Datolinien — i Løbet af et Sekund er man pludselig en Dag længere fremme, og smaa otte Timer senere lander den store Maskine paa Wake Islands Lagune, hvor Indfødte gaar i Strandkanten og spidder Fisk paa Spyd eller driver i maleriske smaa Udriggerbaade. —

*

»Ingen Kvinder, ingen Katte, ingen Hunde. 43 Mænd, i Tusindvis af Rotter, Hermitkrebs og Myriader af Fugle paa en Korallø en Mil lang og en kvart Mil bred, over 1300 Mil fra det



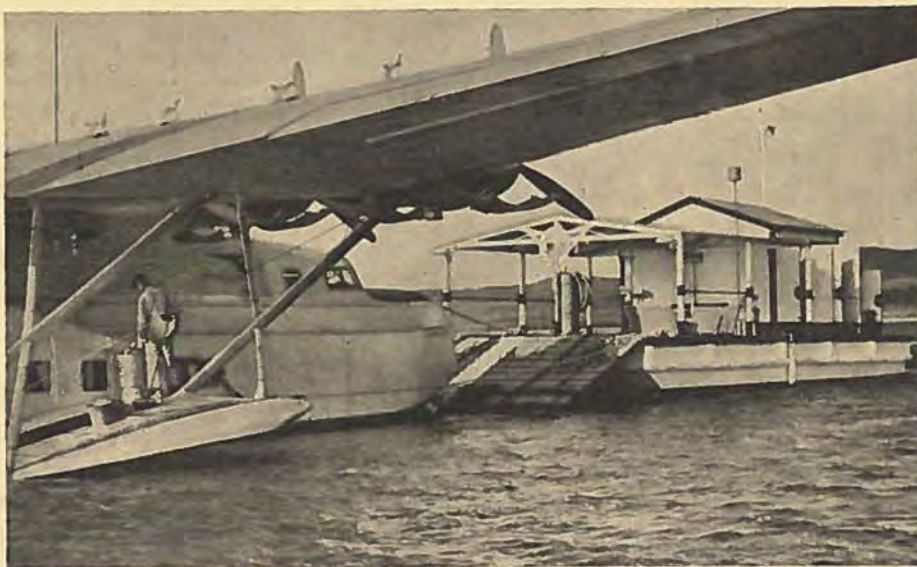
»China Clipper« lige efter Starten fra San Francisco paa Vej mod sit fjerne Maal — Kina.

nærmeste Land. Ingen Jordbund, hvor noget kan gro, intet Vand, udover hvad man samler af Regnvand. Forsyninger bliver bragt pr. Skib to Gange om Aaret — og den eneste faste Forbindelse med Omverdenen er Clipperen, som anløber her en Gang om Ugen..... det er Wake Islands, et lille Sydhavsparadis.« Saadan skrev Lady Drummond Haig om denne lille paa et Kort miskroskopiske Ø, der indtil Oprettelsen af Stillehavsruten overhovedet ingen Betydning havde for nogen. I Dag er den et af de vigtigste Støttepunkter uden hvilke Flyvningen over det store Ocean vilde være uigennemførlig.

Og saa gaar det videre, 1500 miles, mod Guam, den vigtige amerikanske Flaadestation i det vestlige Stillehav, hvor man lander smaa ti Timer efter Starten fra Wake Islands, ti Timer, hvor man ikke ser andet end Vand, Vand og Vand — et dybblaat Hav under en skyfri Himmel.

Man mærker allerede her, at man nærmer sig Østen. I den lille maleriske Hovedstad, Agana, vrimler det med Kinesere, Filipinoer, Malayer og mørkhudede Moros. I Bazargaderne sidder Indere og sælger orientalske Silker, paa Gaderne ser man de første Oksekærrer, som er saa karakteristiske for Asien. I Udkanten af Byen begynder Rismarkerne og uendelige Arealer plantet med Sukker. Paa 10 Timer er man ført fra det stille, romantiske Sydhav med en polynesiske Befolkning til det eksotiske Østen med dens Blanding af alle Racer, dens pulserende Folkeliv.

Man skal tidligt op, den Dag, Clipperen starter fra Guam. Klokken seks om Morgenen glider Maskinen over Lagunen, sætter fuld Fart paa og svinger i en stor, elegant Bue over de vajende Kokospalmer, som vokser langs Guams hvide Strand — og saa gaar det mod Manila paa ti Timer. Allerede en lille halv Time, før man naar Luzon-Øens Kyster, øjner man de jungleklædte Bjerge. Fra de store Kabinevinduer har man glimrende Udsigt, netop fordi Planerne sidder ovenpaa Kroppen. Med fuldt Drøn paa de fire Motorer, der hver udvikler 1000 HK, nærmer man sig hur-



»Philippine Clipper« indtager Benzin ved en af de flydende Benzintanke paa Ruten.



Denne lille By befolkes udelukkende af Folk fra Pan American Airways. Den ligger paa Wake Island, en Ø midt ude i Stillehavet, der tidligere var ubeboet.

tigt den maleriske Ø med de mange Floder, den tætte Jungle og de høje Bjerge, hvoraf nogle endnu er virksomme Vulkaner.

Naar man har passeret Told-, Pas- og Karantænekontrollen i Cavite, fører komfortable Busser Passagererne paa en Times Tid ind til Manila, denne spansk-amerikanske By med sin ejendommelige Blanding af hypermoderne Skyskrabere og ældgamle Bygninger, som stammer helt tilbage fra den spanske Inkvisitionsperiode.

Den Dag, Clipperen forlod Cavite, var jeg en af de lykkelige Passagerer, der fik Lejlighed til at se Kinasøen fra Luften under den fem Timers Tur til Macao paa Kinakysten, den lille portugisiske Koloni, som er berømt for sine Opiumsfabriker og utallige Fan-tan Huse. Men Opholdet var for kort til, at man kunde aflægge

Opiumshulerne eller Spillehusene et Besøg. Vi skulde efter faa Minutters Forløb videre til »Endestationen« Hong Kong, og tilbagelagde Strækningen paa halvanden Time, idet vi fløj langs Kysten, hvor kinesiske Djunker for fulde Sejl stod op ad Perlefloden paa Vej mod Canton.

Og præcis Kl. 16 rundede vi Radiostationens høje Master paa Hong Kong Øen for et Øjeblik efter at lande paa Kai Tek Flyvepladsen China-Clipperen kunde endelig faa en længe tiltrængt Hvile — 9000 miles havde den fløjet over Stillehavet og paa smaa seks Dage bragt Post og Passagerer fra en Verdensdel til en anden, passeret fem Øer og givet de Rejsende Indblik i forskelligartede Folks Liv, de Steder man gjorde Ophold.

Det moderne »magiske Tæppe«, det tyvende Aarhundredes Vidunder, havde gjort det muligt at rejse en Trediedel af Verden rundt paa seks Døgn. Og var man oplagt til at se mere, var der fra Hong Kong hver Dag Forbindelse med Imperial Airways til Storbritannien, til Indo-Kina, det hollandske Kolonirige, Malaya, Indien, Ægypten, Iran og Afrika.

Rige Amerikanere, som ynder at »gøre« fremmede Lande saa hurtigt og saa bekvemt som muligt, benytter nu Pan American Airways' Clippere til »Udflugter« til Sydhavsøerne, Philippinerne og Kina — de køber, som de siger, en 14-Dages Billet San Francisco—Hong Kong Tur-Retur — og de

har da faaet Lejlighed til at spille paa Guitar og blive kranset af Sydhavsskønheder paa Hawaii, har spillet Golf paa Midway Islands og fisket eller svømmet i den blaa Lagune udenfor det luxuøse Hotel paa Wake Islands. Paa Guam har de moret sig i Officersklubbens store Sale, og i Manila drukket lange og korte drinks ved den gyldne Bar paa Manila-Hotel for at ende i det maleriske Hong Kong med en Svipetur til Macao for at prøve Lykken i »Victoria Palace« omkring de grønne Spilleborde — og saa har de blot eet at gøre, naar de kommer tilbage til Hong Kong: at flyve tilbage med Clipperen og foretage sig nøjagtig det samme — blot i omvendt Orden.

Jo, man kan naa meget paa en fjorten Dages Udflugt med Stillehavs-Clipperne — blot man har Pengene!

Erling Bache.

Foredragsaftenen i Aeronautisk Selskab

FOREDRAGSAFTENEN, som D. K. D. A. S. afholdt den 9. November med Forfatteren Erling Bache som Foredragsholder, fik i enhver Henseende et vellykket Forløb. Selskabets Formand, Direktør N. K. Nielsen indledede med at byde den talrige Forsamling velkommen og gav derefter nogle orienterende Oplysninger om Privatflyvningens vanskelige Kaar under Benzinrestriktionerne, idet han oplyste, at Selskabet havde sin særlige Opmærksomhed henledt paa Spørgsmaalet og vilde gøre sit til, at der blev skabt taalelige Kaar for Privatflyverne, saa de ikke gik helt istaa og derved blev ude af Stand til at faa de lovbefalede Flyvetimer, der er nødvendige til Fornyelse af Certifikatet.

Derefter gav han Ordet til Aftenens Foredragsholder, der i en livfuld Skildring fortalte om en Flyverejse København — Berlin — Rom han nylig har foretaget; derefter viste en Film af Flyveruten, hvor man særlig bemærkede Radiobakkens Anvendelse og den forøgede Sikkerhed, der derved er opnaaet.

Aftenen sluttede i Nationalmuseets Restaurant med et hyggeligt Smørrebrødsbord. Det var en udmærket Aften.

Luffartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luffartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Bücker-Flyvemaskiner

Flyvemaskiner til

Skolebrug

Kunstflyvning

Rejsebrug



Bücker-»Jungmann«.

BLANDT de tyske Flyvemaskin-firmaer, der har oparbejdet en Eksport hele Verden over, staar »Bücker-Flugzeugwerke« ved Berlin i første Række, og Fabrikens tre Typer »Jungmann«, »Jungmeister« og »Student« er saa at sige repræsenteret i samtlige Lande. I Løbet af faa Aar er det lykkedes Bücker at faa en førende Stilling blandt de Fabriker, der fremstiller Skolemaskiner og Sports-flyvemaskiner.

Det tosædede Biplan »Bücker-Jungmann« er udstyret med en 100 HK. Hirth Motor, og det anvendes i 19 forskellige Lande til civil og militær Flyveruddannelse. I Tyskland hører det til Luftvaabnets Standard-udstyr og bliver leveret i Serier. »Jungmann«-Typer egner sig ikke alene til Begynder-Undervisning, men ogsaa til Uddannelse i Kunst-flyvning. Efter at have lært paa »Jungmann« kan Eleven uden at træne paa Overgangsmaskiner gaa over til tungere Krigsflyvemaskiner, og denne Fremgangsmaade anvendes med stor Tilfredshed i Tyskland. Baade i sit Hjemland og i mange andre Lande har Typen gennem flere Aar været anvendt til Skolebrug, og alle Vegne fra har militære og civile Flyvere udtalt deres store Tilfredshed med »Jungmann«, som de anser for at være en af de bedste Maskiner i sin Klasse, der findes.

Dens Efterfølger er det eensædede Biplan »Jungmeister«, der er udstyret med en 160 HK. Bramo Motor, og denne Type siges at være den bedste Kunstflyvemaskine i Verden. »Jungmeister«, med hvilken Jagerflyveren har Mulighed for at faa en billig og omfattende Træning, har siden 1936



Bücker-»Jungmeister«.

sejret i alle de mest betydende internationale Kunstflyvningsstævner.

Ogsaa denne flyves i mange forskellige Lande. Dette Aars tyske Kunstflyvningsmesterskab blev udelukkende gennemført med Bücker-»Jungmeister«-Flyvemaskiner, og det tyske Luftvaabens Kunstflyvningseskadrille, der deltog i Stævnet ved Bryssel i indeværende Aar, benyttede ligeledes Bücker-»Jungmeister«. — »Jungmeister«ens fremragende Kunstflyvningsegenskaber har vi set Eksempler paa her i Danmark, og senest ved Flyvestævnet i Esbjerg i Juli Maaned, hvor den tyske Flyver Olzmann gav en blændende Opvisning som Led i Stævnets Program.

De to nævnte Typer egner sig saaledes udmærket til Uddannelsesbrug, og en yderligere Fordel opnaas ved at anvende dem begge samtidig, fordi 70 % af de Dele, hvoraf de er bygget, er fælles for de to Typer.

Den tredje — og den nyeste — Type er nærmest beregnet til privat Anvendelse. Det er et Monoplan med Plads til to Personer, og udmærket egnet til privat Rejsebrug. Den har en 55/60 HK. Motor, og derved er den meget billig i Drift. Til hver 100 km's Flyvning bruger den kun 7.5 l Benzin, og dens Marchhastighed er paa 150 km/T. Ved en Forenkling i



Bücker-»Student«.

Fremstillingsmetoden er den tillige meget billig i Anskaffelse, men at det ikke derfor er gaaet ud over Kvaliteten, beviste bl. a. den Afrika-Flyvning, der sidste Vinter blev foretaget med en »Student«, og hvorunder der blev tilbagelagt ialt 25,000 km (nærmere beskrevet i »Flyv« Nr. 3/1939).

Fra Starten i Berlin til Ankomsten til Kairo havde »Student«en kun brugt 440 Liter Benzin og 36 Liter Olie. Strækningen, der var paa 5300 km, omfattede Flyvning i 4000 m over Alperne samt over Appeninerne og Middelhavet, og hele Udgiften til Brændsel androg kun 2,5 Pfening pr. Kilometer.

»Jungmann«, »Jungmeister« og »Student« er de tre Navne, der har vundet Klang Verden over, og Konstruktørens Navn borger for, at den høje Kvalitet stadig holdes vedlige.

F. A. I. AFGIVER RAPPORT

om Organisationens Virksomhed efter Krigens Udbrud

FRA F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale) har D. K. D. A. S. modtaget følgende Meddelelse om denne Hovedorganisationens Virksomhed efter Krigens Udbrud:

I Begyndelsen af September, da de tragiske Begivenheder i Europa syntes uundgaaelige, samlede F.A.I.'s Sekretariatvirksomhed sig om at undersøge Virkningerne heraf paa Virksomheden indenfor F.A.I. Det forekom herefter F.A.I., at dens Gerning maatte opretholdes, da der af 38 tilsluttede Lande var syv krigsførende eller allieret de krigsførende, saaledes at 31 neutrale Lande endnu kunde fortsætte en nogenlunde normal Levevis.

Dette synes ogsaa at være den almindelige Mening, thi efter Krigens Udbrud modtog F.A.I. fra disse neutrale Lande en meget stor Korrespondance. Talrige Meddelelser om Rekorder, hvoraf mange ganske vist stammede fra August Md. — før Fjendtlighederne — tilflød Sekretariatet; 19 blev legaliserede og meddelt alle Aé-C.N. Siden 1. Septbr. ankom 8 nye Mapper med Rekorder, hvoraf Størstedelen, efter at være undersøgt, blev stadfæstede; det drejer sig om bemærkelsesværdige Præstationer udført i Italien, U.S.A. og Sovjet Unionen. Endelig har F.A.I. i disse Dage modtaget 4 Telegrammer med Meddelelse om nye Præstationer.

Udover denne Aktivitet, som vi regner for normal, har F.A.I. haft Opmærksomheden henvendt paa en Paragraf i sine Statutter, som bestemmer, at et af F.A.I.'s Formaal er at »udvikle

Solidariteten og den gensidige Hjælp i Aeronautikkens Verden«, derfor har Sekretariatet ment, at denne Paragraf foreskrev som dets Opgave at komme de forskellige Hæres Flyvere til Hjælp, idet man skulde anstrenge sig for at samle Oplysninger om disse, og meddele Oplysningerne videre til Aé-C.N. og til Familierne og ligeledes ogsaa muliggøre Forsendelse af Beklædning og Spisevarer til Fangerne.

Sekretariatet har tilbudt Røde Kors's internationale Comité, som har Sæde i Genève, sin Tjeneste saavel som Hjælp-somhed fra de Aé-C.N., som vilde være Sekretariatet behjælpelig med denne Opgave. I et Brev af 11. Oktober har Røde Kors's Comité meddelt, at den med stor Glæde modtog dette Tilbud og har sendt F.A.I. det Materiale, som er uundgaaeligt nødvendigt til Organisation af denne nye Form for Tjeneste, som Sekretariatet forsøger at iværksætte under den nuværende Situation.

I Anledning af ovennævnte har Præsidenten for F.A.I., Prince Bibesco, ment det nødvendigt, for hurtigt at afgøre visse Spørgsmaal, at samle Bestyrelsen. Dette Møde vil rimeligvis finde Sted i Slutningen af Aaret i et neutralt Land. Man vil se af det foregaaende, at F.A.I. har fortsat sit Arbejde i de samme Retningslinier, som anslaaet for snart 35 Aar siden. Allerede een Gang er F. A. I. gaaet igennem svære Tider og har overvundet mange Vanskeligheder. I Dag beder den alle de tilsluttede Aé-C.N., som endnu har Mulighed derfor, at fortsætte med at hjælpe F.A.I. i sin Opgave.

NY CURTISS JAGER

til det amerikanske Luftvaaben



Curtiss P-40 eensædet Jager.

DEN nye Curtiss Jager, som vi her bringer et Billede af, er beregnet til Luftkamp i store Højder. Den er bygget af Metal, udstyret med een Motor og har indtrækkeligt Understel og Halehjul. Den er bevæbnet med Maskingeværer, der skyder gennem Propelkredsen (elektrisk stilbare Propelblade), og den er udstyret med Iltapparater til Flyvninger i Sub-Stratosfæren. Maskinens nærmere Data hemmeligholdes.

Krigsministeriet i U. S. A. har for nogle Maaneder siden afgivet en Bestilling paa Maskiner af denne Type til et Beløb af 60 Millioner Kroner.

★

»KRIGEN«

Fra Gyldendals Forlag har vi modtaget første Hefte af Størværket »Krigens«. Paa Grund af Pladsmangel maa vi udskyde Anmeldelsen af Værket til næste Nummer af »Flyv«.

P. 4.



De berømte

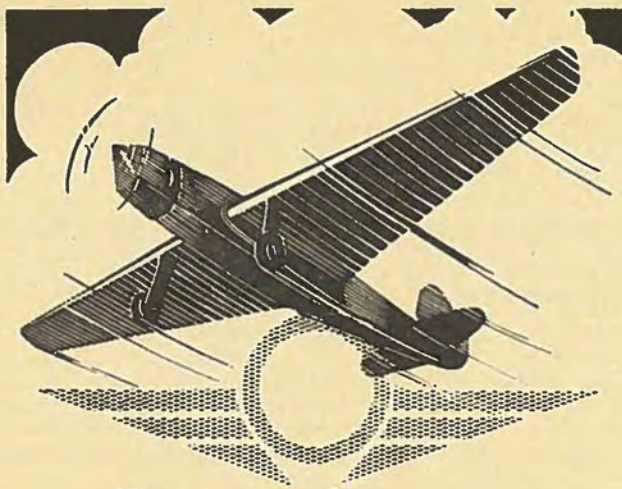
HUSUN

Aperiodiske Kompasser

P. 4. L.



ALFRED RAFFEL A/s København C.6395



LAD os fortælle Dem om KZII
— De vil opdage, at den ikke er
dyrere i Anskaffelse og Drift end
et godt Automobil.

KZ II SPORT har en Rejse-
hastighed af 200 km i Timen.

**SKANDINAVISK
AERO INDUSTRI A/S**

Aalborg
7102



Kastrup
868



INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og
Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner

Brændstoffer:	Smørelser:
INTAVA Flyvebenzin 77	INTAVA White Band 60
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 80	INTAVA Gray Band 80
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 87	INTAVA Red Band 100
INTAVA Ethyl Flyvebenzin 100	INTAVA Green Band 120
INTAVA Diesellole	INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Pro-
dukter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA
Dippearmsfedt - INTAVA Instrumentole - INTAVA
Støddæmperole - INTAVA Kompasvædske m. m.

INTAVA

TELEGR.
ADR.:
INTAVA

TELEF.:
CENTR.
5 6 2 2

WORLD WIDE SERVICE

SCT. ANNE PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S



AIRPLANE OIL

THE TEXAS COMPANY A/S
KØBENHAVN



— BENZIN —
— PETROLEUM —
— PARAFFIN —
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

FOKKER T 9

Fokkers nyeste militære Maskine er
den tomotorede Fokker T 9, udstyret
med Bristol Hercules Motorer. Det er
en Bombeflyvemaskine, der skal
anvendes ved Luftstyrkerne i
Hollandsk Indien.



LUFTRAFIKEN PAA KØBENHAVN

TAKKET være energiske Bestræbelser er det efterhaanden lykkedes at faa saa megen Lufttrafik i Gang mellem København og Udlandet, at det overgaar forrige Vinters Luftvirksomhed. Siden vi i forrige Nummer af »Flyv« bragte en Oversigt over Lufttrafikken paa København, er der kom-



Luftkaptajn Harald Hansen interviewes i Rangsdorf Lufthavn til Radioen.

met endnu flere Ruter til, og til stor Opmuntring for Luftfartsselskaberne har Ruterne været godt besøgt. København har nu Luftforbindelse med Berlin, Amsterdam, Bryssel, London, Göteborg, Oslo, Malmø og Stockholm.

Luftforbindelsen sydpaa er ovenikøbet bedre end den var forrige Vinter, fordi der nu er to daglige Ruter mellem København og Berlin. Der er Passagerer til dem begge, og Maskinerne flyver uforstyrret frem og tilbage, som om det var ganske normale Forhold. Den rejsende, der ad Luftvejen kommer til Berlin, har ikke meget Indtryk af at komme til et Land, der er i Krig. Der er indført en Rationering, og Byen er total mørkelagt, men ellers gaar det daglige Liv sin almindelige Gang. Private Firmaer arbejder med Liv og Lyst; vældige Byggeforetagender er i fuldt Sving; Teatre og Restauranter har aabent som før den første September; alle Trafikmidler er i Gang, og Militær mere end det sædvanlige ser man ikke noget til.

Man kan rejse fra København Kl. 9,30 eller Kl. 12,00 og være i Berlin ca. tre Timer senere. Morgenruten trafikeres af D.D.L. og Middagsruten af ABA. I omvendt Retning er der Af-

gang fra Berlin Kl. 8,45 og 13,15.

Vestover er der ogsaa fuldt op at gøre; KLM. har to Forbindelser til Amsterdam, og begge Maskiner er saa at sige udsolgt hver Dag. Der er Afgang fra København Kl. 9,15 og 12,00 med Ankomst til Amsterdam henholdsvis 12,20 og 15,05. Fra Amsterdam er der samme Dag Forbindelse videre til Bryssel. KLM's Amsterdamforbindelse har endvidere Tilslutning til Oslo og Stockholm.

København—London paa een Dag.

Den nye Rute, som D.D.L. har faaet aabnet mellem København og London, byder Passagererne den store Fordel, at Rejsen mellem de to Byer kan tilendebringes paa een Dag. Luftfartsselskabet har indsat sine store »Condor«-Maskiner paa Ruten, der blev aabnet af Luftkaptajn *Dan* den 13. November. Foreløbig trafikeres Ruten saaledes, at der flyves København—London den

ene Dag og i modsat Retning den næste Dag o. s. fr. Der mellemlandes i begge Tilfælde i Amsterdam. Afgang fra København sker Kl. 9,15 med Ankomst til Amsterdam Kl. 12,00 og til London Kl. 15,30.

Fra London startes Kl. 10,15 med Ankomst til København Kl. 16,15.

Mellem Oslo og København opretholder Nordmændene Forbindelse, idet der mellemlandes i Göteborg. Der er Afgang fra Oslo Kl. 8,15 med Ankomst til København Kl. 11,35, hvorefter de Rejsende kan naa videre til Berlin og Amsterdam. Der startes fra København nordpaa Kl. 12,15 med Ankomst til Oslo Kl. 15,05.

Forbindelsen Stockholm—København vedligeholdes af ABA, og den har i begge Retninger Tilslutning til Berlin og Amsterdam. Der startes fra Stockholm Kl. 9,00 med Ankomst til København Kl. 11,40. I modsat Retning er der Afgang fra København Kl. 13,00 og Ankomst til Stockholm Kl. 15,40.

DOUGLAS DC-5 I EUROPA

FORUDEN den hidtidige Overenskomst, som Fokker har vedrørende Salget af DC-2 og DC-3, og som har givet et Salg paa omtrent 100 Maskiner, har Fokker nylig sluttet ny Kontrakt med Douglas Aircraft Comp. Inc, Santa Monica, Kalifornien, vedrørende Salget af Typen DC-5 i de europæiske Lande med Undtagelse af England, Frankrig og Rusland. Den nye Type er allerede bestilt af K. L. M., Pennsylvania Central Air Lines og Scadta (Columbien), og Maskinerne skal leveres i Begyndelsen af 1940.

Douglas DC-5 er et to-motoret højvinget Monoplan med Plads til 16 Passagerer og 3 Mands Besætning. Maskinen er udstyret med tre Understelshjul, der alle kan trækkes ind, og denne nye Form for Understel siges at have følgende Fordele: Flyveren har et godt Udsyn under Kørselen paa Jorden; Indflyvningen til en Flyveplads er lettere, selv hvor denne er omgivet af høje Hindringer; det er muligt at lande i Sidevind, og Bremserne kan øjeblikkeligt anvendes med fuld Kraft, uden at



Douglas DC-5.



STOL PAA

DUNLOP

R I N G E • H J U L • B R E M S E R

der er nogen Fare for at Maskinen gaar paa Næsen.

Kabinen, der er meget rummelig, har en Højde paa 1,88 m og en Længde paa 6,33 m, og der er skabt en ganske fortrinlig Lydisolering.

Paa Grund af Planernes og Kropens overordentlig gode aerodynamiske Form har DC-5 stor Hastighed, og det er opnaaet uden at forøge Driftsomkostningerne.

DC-5 kan udstyres med Wright Cyclone Motorer af Typerne GR 1820, G 102 A, 1820 F. 62, 1820 G. 2 og 1820 3 B, alt efter Køberens Ønsker. Hvis Maskinen udstyres med G 102A, bliver Tomvægten 6210 kg, Nyttelasten 2870 kg og Totalvægten 9080 kg. Under Flyvning med denne Vægt i en Højde af 2350 m opnaar Maskinen en største Hastighed paa 370 km/T, og i 3000 m's Højde, ved en Motor-ydelse paa 75 %, bliver Marchhastigheden 333 km/T. Ved en Motorydelse paa 65 % i 2350 m er Marchhastigheden 314 km/T. DC-5 har en Top-højde paa 7200 m, og paa een Motor kan den naa en Højde af 3000 m. I Starten har Maskinen et Tilløb paa 260 m.

Planarealet udgør 76,8 m², Spændvidden 23,8 m og Længden 18,95 m.

Motorerne har elektriske Startan-

ordninger; Propellerne har fuldt stilbare Blade, der styres elektrisk; Planerne har hydraulisk styrede Bagkantsklapper; der er Trimklapper paa

Balanceklap og Ror; de tre Understelsben bevæges hydraulisk; Maskinen leveres med Anordning til Forhindring af Isdannelse.

Fra Dansk Svæveflyver Union

SVÆVEFLYVEKLUBBEN 1938.

GENERALFORSAMLINGEN den 23de Septbr. i Svæveflyveklubben 1938 blev paa flere Maader en Mærkedag for Klubben, først og fremmest fordi Klubbens første Fest blev afholdt, og den forløb paa den helt rigtige Maade. Efter at Regnskabet var forelagt og godkendt (Kassebeholdning 168 Kr. — — for Festen), gik man over til Valg af Bestyrelse. Den tidligere Formand, Hr. Tønnersen, trak sig tilbage paa Grund af manglende Tid, og til Formand valgtes Hr. Willy F. Hansen. Den øvrige Bestyrelse genvalgtes. Efter forskellige saglige Drøftelser var det med Tilfredshed man konstaterede Pressens Aarvaagenhed, idet der i »Pressens Radioavis« hørtes et meget underholdende Referat af vor Generalforsamling, til hvilket Kassereren dog senere viste sig at være Ophavsmanden via en lille privat Mikrofon.

Efter den muntre Optakt gik man ind til et festligt Kaffe bord pyntet med Trafikmaskinemodeller og »Luftpost« i Form af W. Dannerfjords Svæveflyversang.

Ud paa de smaa Timer afsluttedes Festen med Smørrebrød, Snaps og S-38's Slagsang.

Viglig Meddelelse

til Medlemmer af Klubber under Dansk Svæveflyver Union.

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at FLYV fra 1. Januar ikke mere leveres Medlemmerne gennem Unionen, da det har vist sig at være upraktisk at føre dette Medlemsregnskab med Klubberne.

De Klubber, der ønsker at faa FLYV til sine Medlemmer maa inden 10. December indsende en Liste over Medlemmer med nøjagtig Adresse og ledsaget af Betalingen for en Aargang, Kr. 3.50 pr. Medlem, hvorefter Ekspeditionen fortsættes uforandret, men dersom ingen Meddelelse foreligger ved Fristens Udløb, ophører Forsendelsen med dette Nummer.

FLYV kan ogsaa købes i Løssalg og koster da 35 Øre eller bestilles i Abonnement til Kr. 4.20 pr. Aargang, men der tilbydes altsaa Klubberne en Favørpris, som det meget anbefales at benytte sig af, da ingen Flyveinteresseret bør undvære FLYV.

FLYVNINGENS BØGER



TJENESTEN VED DET TYSKE LUFTVAABEN

»Der Dienst in der Luftwaffe« er Fælestittlen for en Række Bøger, som Forlaget Bernard & Graefe i Berlin har udgivet, og Serien omfatter følgende Bøger:

- Die Aufklärungsstaffel
- Das Luftbildwesen
- Lesen des Luftbildes
- Das Kampfliegerverband
- Der innere Dienst in der Luftwaffe
- Dienst im Fliegerhorst
- Der Unterführer der Flakartilleri.

Alle Bøgerne er skrevet af Fagmænd indenfor hver sit Omraade, og Teksten er ledsaget af mange Illustrationer, Tegninger og Skemaer.

»Die Aufklärungsstaffel« af Oberst a. G. Kraemer, omhandler Tjenesten ved en Rekognosceringseskadrille, og den giver et ganske udmærket Overblik over hele Tjenestegangen og Uddannelsen ved en saadan Eskadrille. Af Indholdet skal nævnes: Luftopklarings Opgaver; Eskadrillechefen; Fotosektionen; Teknisk Sektion; Vaabensektion; Navigationssektion m. fl.; Uddannelsen i Flyvning, Skydning, Bombekast o. s. v. Forfatteren har i en længere Periode været Chef for en Rekognosceringsafdeling, og har saaledes det bedste førstehaands Kendskab til det, han skriver om. Resultatet er blevet en fortræffelig Haandbog. (188 Sider; Pris RM 3.50).

»Der Kampfliegerverband« af Oberst a. G. Schwabedissen behandler Tjenesten ved Kampflyvevæsenets Eskadriller og Afdelinger (»Staffel« og »Gruppe«). Under Afsnittene om Enhedernes Organisation fortælles om Arbejdsomraaderne for de Officerer, der har faaet tildelt særlige Hverv; hvor meget Personel og Materiel, der staa til deres Raadighed for Opgavens Udførelse; og hvorledes Arbejdet skal organiseres. Alt dette er forklaret til de mindste Enkeltheder. Afsnittene om Uddannelsen i Eskadrille og Afdeling omfatter de Opgaver, der kan forventes at blive stillet, og hvorledes

Uddannelsen derefter skal lægges an for at kunne løse dem paa bedste Maade.

(Bogen er paa 239 Sider og koster 4.50 RM).

»Der innere Dienst in der Luftwaffe« af Oberst a. G. Kraemer og Kaptajn Plischke.

Det er hele den indre Tjeneste ved Luftvaabnets Underafdelinger, der her er beskrevet indtil de mindste Enkeltheder. Af Indholdet skal nævnes: de enkelte Underbefalingsmænds Opgaver; Kaserne- og Stueorden; Orlov; Udfærdigelse af Skrivelser og Rapporter m. m. Over Halvdelen af Bogen bestaar af Eksempler paa Skemaer, Rapporter, Føring af Uddannelsesbøger og Dagbøger m. m.

(Bogen er paa 213 Sider, hvorimellem er 60 Bilag. Den koster 3.50 RM).

»Dienst im Fliegerhorst« af Kaptajn Kohl giver en Mængde Retningslinier for hvorledes Tjenesten paa en militær Flyveplads indenfor det tyske Luftvaaben bør organiseres. Mange forskellige Funktioner griber her ind i hinanden, men det er lykkedes Forfatteren at give et klart Overblik over dem alle. Af Indholdet skal nævnes: Pladskommandanten; Bygningerne; Meddelelsetjenesten; rullende Materiel; Flyveledelse; Vejrtjeneste Opbevaring af Ammunition; Musikkorps; Flyvepladskompagni; særlige Tjenestegrene m. m. Bogen maa betragtes som en Raadgiver og en Vejledning, idet Flyvepladstjenestens mangeartede Grene maa afpasses efter Forholdene i hvert enkelt Tilfælde.

(227 Sider. Pris 3.50 RM).

*

Die theoretische A₂-Prüfung für Motor- und Segelflieger af Dr. A. Bodlée. C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin. 98 Sider; Pris 2,— RM.

Det er en Bog om en hel Mængde af Flyvningens Problemer, stillet op som en Række af korte, koncise Spørgsmaal med klare og forstaaelige Svar, og der er behandlet netop de Ting, som Eleven

har Brug for, naar det gælder den første teoretiske Certifikatprøve. Alle Spørgsmaal og Svar omhandler følgende Felter: Flyvningens Teori og Kendskab til Flyvemaskinen, Motorkendskab, Instrumenter, Klargøring til Flyvning, Navigation, Luftlov og Meteorologi. Det er ikke nogen egentlig Lærebog, men et Resumé over alt, hvad man bør vide, naar man gaar op til Flyvercertifikatets første teoretiske Prøve.

Bogen, der har 41 Illustrationer, har haft stor Salgssucces i Tyskland, og den er for nogle Maaneder siden udkommet i 2. Oplag.

*

Aerodynamik und ihre praktische Anwendung am Flugzeug af Ing. Otto Leib. Forlag: Dr. M. Matthiesen & Co., Berlin. 154 Sider, Pris 2.80 RM.

Forfatteren til Bogen er Leder af den teoretiske Undervisning ved Flyveskolen i Warnemünde, og paa Grundlag af de Erfaringer, han har gjort ved Undervisningen af mange Elever med vidt forskellige Forkundskaber, har han skrevet sin Undervisningsbog, der udelukkende omhandler Aerodynamik og dens praktiske Anvendelse indenfor Flyvningen. Noget matematisk Kendskab maa man dog have for at kunne følge hele Bogen, der, hvad Stofinddeling og Forklaring angaar, er meget overskuelig og læseværdigt skrevet, og Nybegynderen, der vil sætte sig ind i Flyvningens Problemer, vil have Udbytte af at læse Bogen.

*

Dansk Tidsskrift-Index, udgivet af Statens Biblioteks Tilsyn, udarbejdet af Biblioteksdirektor Th. Døssing og Biblioteksinspektør Robert L. Hansen.

Dansk Tidsskrift-Index er en udmærket Hjælper, naar man vil finde en Artikel om et bestemt Emne, og paa en meget overskuelig Maade er der i Bogen samlet en Fortegnelse over Indholdet af ca. halvtredje Hundrede danske Tidsskrifter. Søger man Orientering paa faglige Omraader, vil man have stor Nytte af Bogen. Som Henvisningsblad er »Flyv« rigt repræsenteret, idet de fleste Artikler om Flyvning har staaet i »Flyv«.

»FLYV«s Modelkartoner

FLYV's Modelkartoner er en ny indendørs Adspredelse, som vi nu bringer i Handelen. Kartonen indeholder 4 Modeller af Flyvemaskiner, der udkæres og samles, hvorefter man har fire smukke Modeller til Opstilling eller Flyvning i Stuen.

Det er en Fornylse af de hidtil kendte Modelark, og de vil være sikker paa en lige saa begejstret Modtagelse hos Ungdommen — prøv dem, de er morsomme at have og morsomme at lave. »FLYV«s Modeller koster 50 Øre pr. Ark og faas i enhver Boghandel eller fra Ekspeditionen, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

DANSK MODELFLYVER FORBUND

Adresse: Mariendalsvej 56, København F.

MODELFLYVEKLUBBEN »AIR-SPEED«.

KLUBBEN har i den forløbne Sæson udfoldet stor Aktivitet. Der har været afholdt flere Konkurrencer med Klubben »Vingerne« paa det udmærkede Terræn ved Lyngby, i Nærheden af Aarhus.

Søndag den 24. Sept. blev afholdt en Konkurrence for Modeller i Klasse 11. Hver Deltager havde tre Højstarter (75 m Snor). »Air Speed« gik af med Sejren. Vindere blev: B. Danielsen (»Air Speed«) Model Baby. Gennemsnitstid af 3 Flyvninger 1 Min. 57.3 Sek.

J. Madsen (Air Speed) Model F. J. 2. 1 Min. 36.1 Sek.

H. Sørensen (Air-Speed) Model Baby. 1 Min. 26.0.

Klubbens Rekord for Svævemodell i Højstart tilhører H. Sørensen og er paa 7 Min.

Haandstartrekorden tilhører B. Danielsen paa 1 Min. 7 Sek.

Begge Rekorder er sat med »Baby«.

Klubben har gode Arbejdsforhold, og anvender de bedste Materialer til deres Modeller, der bygges flere Selvkonstruktioner, hvormed der er opnaaet gode Resultater.

*

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

ONSDAG den 4. Okt. 1939 afholdt O. M.-F. Vandringskonkurrence paa Eksercerpladsen ved Odense. Man fløj over en Distance paa 250 m. 2 Gange mod og 2 Gange med Vinden. Der var ubegrænset Startantal, dog forlangtes at Modellen skulde trækkes op med Haanden mindst 100 Omdrejninger for hver Flyvning.

Nr. 1. Per Weishaupt (Model Pritschow) 29 Min. 30 Sek.

Nr. 2 Bjørn Thøgersen (Model ?) 31 Min. 30 Sek.

*

Odense Model-Flyveklub har fundet sig et fint Terræn ved Tommerup, Brændholdt Bjerg, ca. 3 km fra Pilebakken. Her afholdtes Søndag d. 22. Oktober et Stævne, der paa Grund af de fine Forhold, glimrende Hang, god Bakke og fin Termik, gav fine Resultater. Bedste Tid var 3 Min. 14 Sek.

Resultaterne blev:

Nr. 1. Jørgen Nissen, Model J. N. 3 (Englandsmodellen) 2 Min. 6.6 Sek.

Nr. 2 Villy Olsen (Model Selvkonstruktion) 1 Min. 54.1 Sek.

Nr. 3. Ejvind Petersen (Strolch) 1 Min. 51.8 Sek.

— Der vil i November blive afholdt et Stævne med Svævemodeller i det nye Terræn.

*

EN VANDRETEGNING.

FORBUNDETS Næstformand, Henning Schrøder, fik for sin store Hjælp paa Pilebakken ved O. M.-F.s Pinsestævne, tildelt en Belønning i Form af en Tegning til en F.N.-Drage. Denne Tegning har været udsat igen af Hr. Schrø-

der og senere af Hr. Per Weishaupt, og den næste Ejer vil blive den første Svæveliteflyver med en Helbalsamodel, Sidedeforhold 1:15 eller mere, samt med bærende Haleplan.

*

NYE ELITEFLYVERE.

Finn Johansen (Valby) Model P. K. 10, Klasse 4. Tiderne 2 Min. 14.2 Sek., 1 Min. 55.3 Sek., 1 Min. 47.2 Sek. M. 5.

Niels Wagner Sørensen (Næstved) Model selvkonstrueret Wakefield, Klasse 6. Tiderne 1 Min. 54.4 Sek., 1 Min. 54.0 Sek., 1 Min. 32.0 Sek. M. 6.



Niels Wagner Sørensen, Næstved, Eliteflyver M. 6.

GENERALFORSAMLINGER.

ORDINÆR GENERALFORSAMLING afholdtes i O. M.-F.s Lokaler den 13. Oktober 1939.

Til Bestyrelse valgtes følgende:
Formand, Henning Ploug (Nyvalg). Næstformand, Willy Olsen (Genvalg). Sekretær, Arne Weishaupt (Nyvalg). Flyveleder, Bjørn Tøgersen (Nyvalg). Revisorer, Boghandler P. Weishaupt og Otto Madsen (begge Nyvalg).

Efter Generalforsamlingen var der Pokaluddeling.

1. Vandrepokal for størst Tid i O. M.-F. Per Weishaupt. 2 Min. 4.9 Sek.
2. Vandrepokal for største Distance: Ejvind Petersen. 16,000 Meter.
3. Vandrepokal for flest satte Rekorder: Per Weishaupt. 49 Rekorder.

*

HALVAARLIG GENERALFORSAMLING afholdtes af Roskilde Model-Flyveklub Søndag den 29. Oktober 1939.

Til Bestyrelse valgtes følgende:
Formand, Erik Sørensen (Genvalg). Sekretær, Sven Hansen (Nyvalg). Kassierer, Jørgen Poulsen og Sv. Aage Thomsen.

Efter den gode Sommer, hvor Klubben havde deltaget i 5 udenbys Konkurrencer og opnaaet Placeringer ved dem alle, blev det besluttet at gennemføre en Vinterturnering i Tiden November—Marts. Klubben havde selv afholdt 2 Stævner, den 23. Juli og 8. Oktober, og af Vindere

skal her nævnes Sven Hansen, N. O. Christensen og E. Sørensen. Motormodellerne havde i Sommer været populæreste.

*

NYE REKORDER.

22.—10.—39. Richard Jensen (»Sirius«). Model R-J. 7. Klasse 3 a. Distance 321 m.

22.—10.—39. Niels Hassing (»Cirrus«). Model N.-H-6. Indoor Klasse 7 b. Tid 77.2 Sek.

22.—10.—39. Svend Skou (»O. M.-F.«). Model S-S-25. Klasse 9 b. Distance 625 m. Tid 3 Min. 02.2 Sek.

21.—10.—39. Svend Skou (»O. M.-F.«). Model S-S-25. Klasse 9 c. Distance 560 m. Tid 1 Min. 25 Sek.

1.—10.—39. Henning Ploug (Fredericia II). Model F.J.I. Klasse 10 b. Tid 3 Min. 00.2 Sek.

1.—10.—39. Jørgen Christiansen (»Air«). Model J-C-I. Klasse 14 c. Tid 1 Min. 46.2 Sek.

I Januar 1940 skal vi bringe en fuldstændig Liste over Aarets Rekordhøst for gyldige Danmarksrekorder 1939.

*

MODELFLYVEKLUBBEN »CIRRUS«.

IAnledning af den afsluttede Sæson for Udendørsflyvning giver Klubben en Fremstilling af de bedste Resultater, der er opnaaet i Sæsonens Løb.

Den 13. Juli 1939 afholdtes paa Værløse Eksercerplads et Stævne, hvori deltog Medlemmer fra Helsingør, Hålsingborg samt fra »Cirrus«. 3 udsatte Sølvbægre blev vundet af: Svenskeren Møllerstrøm og de to »Cirrus« Medlemmer P. Kurniss og N. Hassing. Tiderne for Motormodellerne 1½ Min. og Svævemodellerne ca. 3 Min. Der blev samtidig sat 2 Rekorder. Niels Hassing satte den absolute Distance for Motormodeller op til 600 m med sin Wakefield N. H. 11.

Den 21. Juli 1939 lykkedes det for




**Codan
Gummistøvler**



A. Möllerström, Hålsingborg, ved »Circus« Stævne d. 13. Juli.

Niels Hassing, efter utallige Forsøg, at erobre den absolutte Hastighedsrekord. Modellen var specielt konstrueret til dette Formaal efter amerikansk Mønster. Planprofilen var meget smalt og Propellens Diam. oversteg Halvdelen af Spændvidden. Motorkraften blev leveret af en 65 cm lang Streng, der bestod af 18 Streng 6,4x0,85 mm Gummi. Momentet var som Følge af den store Motorkraft meget stort, og det var derfor temmelig vanskeligt at faa den til at gennemflyve den krævede Distance. Trods alt lykkedes det med en Hastighed af 15.38 m/Sek. eller ca. 55 km i Timen, Verdensrekorden er paa 69 km i Timen,

saa det maa siges være et meget fint Resultat Niels Hassing har opnaaet.

Den paa de 10 Klubbers Stævne opnaaede Tid paa 12 Min., sat af P. Kuniss med P. K. 10, forsøgte Niels Hassing længe at faa Ram paa, og tilsidt lykkedes det med en Tid paa 14 Min. 25.4 Sek. Modellen blev startet fra en lille Mark ved Virum og kredsede sig langsomt til Vejrs i en temmelig svag Termik, den overføj Furesøen og landede 1.5 km paa den anden Side, Distancen blev 4 km. Modellen er en Selvkonstruktion paa 99 cm Spændvidde, forsynet med bærende Haleplan, den har senere fløjet 7 Min. og en Distance 2300 m efter Jordstart.

En anden nævneværdig Rekord blev fornylig sat i Klasse 3 af P. Kuniss. Modellen, der havde en Spændvidde 1.08 m, blev startet fra Amager Fælled i fint og højt Vejr, da Motoren var løbet ud, kom Modellen i Termik, og efter at Kontrolanterne havde observeret den i ca. 12½ Minut forsvandt den i den blaa Himmel.

Søndag den 1. Oktober afholdt Klubben, for straks at komme i Gang i den nye Klasse 7, en Indendørskonkurrence. Rummet var 5x11 m. Vinder blev Anton Holm i en Tid af 31 Sek. Senere er der i Gymnastiksalen paa Nærum Kostskole blevet sat en Danmarksrekord af Niels Hassing paa ca. 1 Min. Der er siden sat Rekorder paa 58 Sek. i Jordstart og 77 Sek. i Haandstart.



N. Hassings Wakefield-Model N.H. 11. Denne Model fløj i 7 Min. ved de 10 Klubbers Stævne.

*

En Berigtigelse til Dansk Model-flyvnings Historie.

FRÅ Herr Sigurd Sjøholm har vi faaet en Berigtigelse af Omtalen af Drengetimernes Flyvestævne; Herr Sjøholm fralægger sig Ansvaret for Konstruktionen af den omtalte Motormodel, idet der fra Stævneledelsens Side blev ændret paa Maalene, saa Motormodellen ikke blev den Konstruktion, han ønskede. Ansvaret for det daarlige Resultat mener Herr Sjøholm derfor, at man bør lægge paa Ledelsen af Stævnet.

Den rigtige Julegave

for Modelflyvere er

Knud Flensted Jensen:

MODELFLYVE-BOGEN

Mange Illustrationer
Pris Kr. 2.75

Tilsendes portofrit fra

FLYV's Ekspedition, Vesterbrog. 60
København V.



Kordas Verdensrekordmodel, Spændvidde 110 cm.

Original amerikansk Byggesæt til den Model, der opnaaede 54 Minutters Flyvetid, med Tegning, Lim og Propel, men ikke Dope og Motorgummi. Pris kun Kr. 6,25.

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI ■ SKJERN

JULEGAVER —

Den ideelle Julegave for Modelflyvere er Byggesæt til »FLYV« og »W« Model-svæveplaner, fordi disse Modeller bygges uden Anvendelse af Værktøj. — Alle Dele er færdig tilskaarne, og dette gælder ikke alene Lister men ogsaa de mange Dele saasom Ribber, Monteringsklodser, Spær o. l., saa intet Værktøj er nødvendigt til Bygningen. Herved opnaas at Modellerne kan [udføres i et Minimum af Tid og med et Maksimum af Nojagtighed. »FLYV« og »W« Modellerne er saa populære, fordi Begyndere kan bygge dem, og fordi ogsaa Viderekomne faar den fulde Glæde af at flyve med de færdige Modeller.

Har De ikke prøvet Modelsvæveflyvning før, kan vi anbefale vor »SUPER FLYV 2«, der kan bygges i Løbet af nogle faa Timer, og [som er meget nem at flyve. Den koster som Byggesæt Kr. 3.50 og som færdig Model Kr. 6.00. Baaede Plan og Hojleder er profilerede, og der medfølger overskuelig Tegning og udførlig Bygge- og Flyvevejledning.

Kan man tænke sig en hedre Fritidsbeskæftigelse end Bygningen af Modellerne i de mørke Aftentimer og Flyvningen i den skønne Natur — og saa er det en rigtig Fa'r og Søn Sport!

»FLYV 1«

Spændvidde 49 cm
Tegning Kr. 0.25
Byggesæt Kr. 2.00
Færdig Model Kr. 4.50

»SUPER FLYV 2«

Spændvidde 71 cm
Byggesæt Kr. 3.50
Færdig Model Kr. 6.00

»SUPER W 12«

Spændvidde 97 cm
Planbelastning ca. 15 g/dm²
Byggesæt Kr. 6.00
Færdig Model Kr. 18.00

»W 17«

klar til Beklædning



Spændvidde . . . 145 cm
Planbelastn. ca. 18 g/dm²
Byggesæt . . . Kr. 12.75
Færdig Mod. Kr. 35.00

Man behøver ikke at skrive efter »FLYV« og »W« Modeller — De kan købes hos næsten alle Sports- og Legetøjsforhandlere samt Bog- og Papirhandlere.

En gros: ERIK WILLUMSEN

5, Kronprinsensgade - København K
Tlf. Central 9230

Et Modelflyvestævnes Tilrettelæggelse

SOM Konkurrenceleder ved første Fynskonkurrence, som jeg skrev om i forrige Nummer af FLYV, og Medarrangør af mange andre Modelflyvestævner har jeg gjort mange gode saavel som daarlige Erfaringer med Hensyn til Tilrettelægnings af saadanne Arrangementer.

Ved Fyns-Konkurrencen anvendtes en forbedret Udgave af det Kontrolkort, hver Deltager i Pinsestævnet fik udleveret. Den nye Udgave ser saadan ud:

Stopure. Hvis en Flyvning er under 10 Sekunder, regnes den for Fejlstart. I saa Tilfælde noteres Tiden ved F.1, og Modelflyveren maa omstarte. Hvis det igen bliver Fejlstart, noteres Tiden ved F.2, og Gennemsnittet af F.1 og F.2 bliver den endelige Tid, som opføres ved 1. (2. eller 3.) Flyvning. (Bemærk Eksemplet paa Kortet ovenfor!) (NB! Efter MF's nye Regler noteres Fejlstarter ikke.)

Naar alle tre Flyvninger er foretaget, en Model er fløjet væk, eller Mo-

ske for tung for de mindre Svævemodeller.

Hvad Kontrollkortene fortæller.

Ved Gennemgang af Kontrollkortene kan man opstille interessant Statistik af forskellig Art, der maaske vil interessere kommende Generationer.

43 Modeller var anmeldt, men kun 20 Modeller deltog. Af disse fuldførte kun 10 alle tre Flyvninger. Af disse 10 var 7 uden Fejlstarter. Af de 43 anmeldte Modeller var 27 (ca. 63 %) af dansk Konstruktion, og af disse var igen 15 Selvkonstruktioner eller ca. 35 % af de anmeldte Modeller. Det er glædeligt at notere, at alle 4 vindende Modeller var af dansk Konstruktion.

Som det ses af Præmielisten, opnaede Modellerne Tider, der var ret afhængige af deres Størrelse. Jo større Modeller, jo større Tider. Dette har ogsaa været Tilfældet ved tidligere Konkurrencer. Det er især for de større Svævemodeller, denne »Tømmermandsregel« har været gældende.

Udligning af Held ved termiske Flyvninger?

Ved flere Konkurrencer f. Eks. ved Wakefieldkonkurrencen 1939 har een heldig termisk Flyvning været afgørende for Sejren. For at udelukke den Slags Tilfældigheder har Svenskerne indført en Konkurrenceregulering, hvori det hedder, at en Flyvning over 6 Minutter noteres med 6 Minutter, idet der gøres gældende, at ingen Modeller kan flyve i længere Tid uden Termik. Denne Bestemmelse er derfor et Skridt i den rigtige Retning. Men følgende Eksempel viser, at den ikke bør anvendes i citerede Form:

Ved de hidtidige danske Konkurrencer udregnes hver Deltagers Stilling paa Grundlag af Gennemsnittet af tre Flyvninger. D. v. s., at den samlede Flyvetid divideres med tre, hvad enten de tre Flyvninger er udført eller ej.

Man kan tænke sig 2 ens Modeller A og B deltager i samme Konkurrence. Allerede efter første Start kommer A i Termik og kan af Tidtagerne følges i 9 Minutter og forsvinder derefter. Den bliver ikke genfundet den Dag. B udfører 3 normale Flyvninger hver paa ca. 4 Minutter. A har efter den svenske Regel $6:3 = 2$ Minutter. B: $12:3 = 4$ Minuter og sejrer.

Det maa dog siges at være uretfærdigt.

Men hvem bringer den ideale Regel?
Johannes Thinesen.

Klasse: 1	Klub: Odense Model-Flyveklub
Navn: Ib Bo Jensen	
Model: IBJ 11 (Selvkonstr.)	Kontroll. af: <i>Johs. Th.</i>
1. Flyvning: (Kl. 13,35): 0 min 06,2 sec (F.1: 0,031)	
Tidtagere: <i>K. B.</i> <i>AA. I.</i> (F.2: 0,093)	
2. Flyvning: (Kl. 14,27): 4 min 48,2 sec (F.1:)	
Tidtagere: <i>K. B.</i> <i>AA. I.</i> (F.2:)	
3. Flyvning: (Kl.): min , sec (F.1:)	
Tidtagere: (F.2:)	
Samlet Tid: 294,4 sec	Gennemsnit: 98,13sec
Placering: 1	Præmie: Første- og Bortfløjet Frespræmie
Konkurrenceleder: <i>Johs. Thinesen.</i>	

Paa Kortet er de fleste Rubrikker indlysende. Kontrollen foretages af Konkurrencelederen eller hans Assisterende.

Først naar alle Rubrikker over øverste Delestreg er udfyldt, faar paagældende Modelflyver Kortet tilbage. Han maa passe meget paa det, da han ikke maa starte uden at have det i Hænde. Naar han har sin Model startklar (hvis det er en Motor-model, skal den være trukket op), afleveres Kortet. Herved undgaas f. Eks., at to Modelflyvere, der begge har anmodet om Tidtagning hos samme Tidtagerhold, starter samtidig, eller een starter, før en andens Model er landet. Tidtagning under Omstændigheder som de to sidstnævnte bliver ikke godkendt, da der alt for let kommer »Kludder i Regnskabet«. Man kan da ogsaa være forvissat om, at eens Model nok skal flyve i Rekordtid, hvis der ikke tages rigtig Tid paa den, altsaa med to Stopure. Men af Skade bliver man klog!

Ved den rigtige Tidtagning skal Klokkeslettet indføres, bl. a. af Hensyn til eventuelle Rekorder. Tiden er Gennemsnittet af Tiderne paa de to

dellen paa en eller anden Maade er gjort udygtig til fortsat Flyvning (NB! Reparationer under Konkurrencer er efter de gældende Regler tilladt), beholder Tidtagerne Kontrolkortet og afleverer det snarest til Konkurrenceledelsen i udfyldt Tilstand. Det er nemlig af Betydning for Tidsbesparelsens Skyld, at saa mange Kort som muligt gøres færdig (d. v. s. Udregning af den samlede Tid og Gennemsnittet) før Konkurrencen er endt. Paa den Maade kan Udregningen af den endelige Placering i hver Klasse være tilendebragt nogle faa Minutter efter Konkurrencens Afslutning.

Lidt om Startmetoderne.

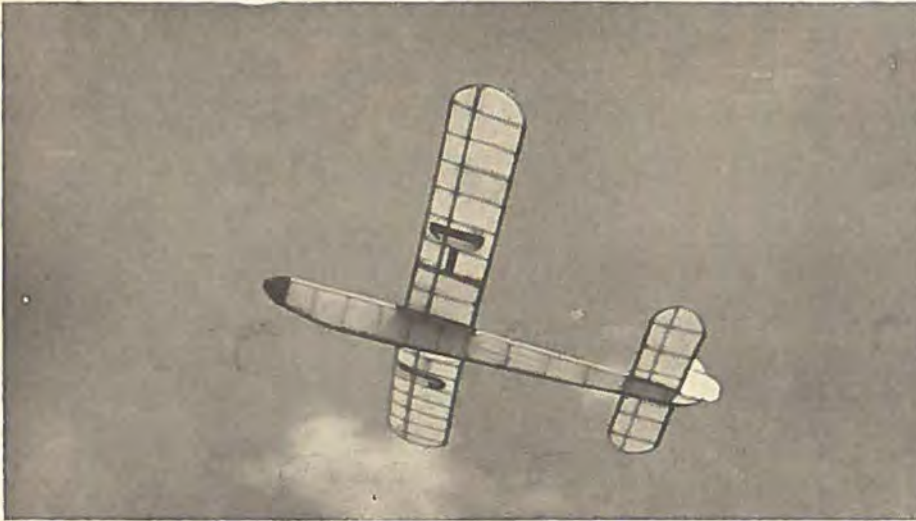
Den anvendte Linoleumsstartbane for Motormodellerne var ca. 75×200 cm. Den virkede tilfredsstillende og havde den Fordel frem for den store tunge Træstartbane, der anvendtes paa Pilebakken i Pinsen, at den kunde transporteres paa en Cykel. Et Faktum af Betydning i Benzinrationeringens Tid.

De to Højstartssnore, Konkurrenceledelsen havde stillet til Disposition, var fin Line, der er stærk, men maa-

Dansk Modelflyvnings Historie

3. Periode. Fra 1934.

(Fortsat fra forrige Nr.)



F. J. 1.

Globus Aero Klub.

Nu var det ellers i København, det foregik. Globus Aero Klub blev Landets største Klub.

I Marts opnaede et Medlem af Klubben, Hr. Ole Holten, der senere dannede sin egen Klub »Cirrus« i Holte, med en »Grosse Winkler« en Flyvning fra Lundtofte Flyveplads paa 35 Minutter 52,2 Sekunder — ny dansk absolut Rekord for Svævemodeller. Forbundet belønnede denne Præstation med en Sølvplaque med Inskription.

Globus Aero Klub havde et velindrettet Medlemslokale og afholdt her ugentlige Mødeaftener med Foredrag (ofte Lysbilleder), Undervisning med skriftlig Eksamination o. s. v. Og med Foraaret begyndte regelmæssige Søndagsflyvninger.

F. J. Modellerne.

Et af de mest lovende Medlemmer var Sven Wiel Bang, som først var traadt

frem ved O. M.-F.s anden Udstilling med Forsøgsmodellen »Maagen«, der havde Knæk paa Planet som en Maagevinge, hvilket imidlertid ikke viste sig heldigt.

Da Ugebladet »Illustreret Familie Journal« i Marts 1938 henvendte sig til Forbundet for at finde en egnet Konstruktor af Flyvemodeller, udpegede man straks Sven Wiel Bang. Dette fik stor Betydning for dansk Modelflyvning, idet vi nu — gennem et i alle Folkelag meget udbredt Blad — fik forøget Samlingen af danske Modeller med en Serie, indledt i Juni Maaned af F. J. 1, der er bygget i flere Tusinde Eksemplarer, og som har en væsentlig Andel i Modelflyvningens Fremgang her i Landet. Det er en simpel Begyndermodel, 99 cm i Spændvidde med trekantet Krop, opbygget af Fyrretræslister og 1 mm Krydsfinerspanter og -ribber og beklædt med Japanpapir. Senere fulgte andre Svævemodeller samt Motormodeller.

Lundtoftestævnet 1938.

Ogsaa et andet Blad arbejdede Forbundet sammen med, nemlig Dagbladet »Berlingske Tidende«. Efter mange og trange Forhandlinger om et Modelflyvestævne med MF, endte det imidlertid med, at Bladet arrangerede et kombineret Svæve- og Modelflyvestævne i Lundtofte Søndag den 14. Aug.

I Forvejen arrangerede MF Udtagelseskurrencer Landet over, hvorved de 24 Deltagere i Stævnet udpegedes. »Berlingske Tidende« betalte disses Rejse til København samt udsatte Præmier. Der blev fløjet i 4 Klasser, og Resultaterne var:

1. Svævemodeller under 100 cm i Spv.: Finn Skjold Nielsen, Globus Aero Klub, F J-1, 1 Minut 5,7 Sek.
2. Svævemodeller 100—150 cm i Spv.: Sven Wiel Bang, Globus Aero Klub, F J-2, 1 Minut 45 Sek.
3. Svævemodeller 150—250 cm i Spv.: Ewald Hansen, Globus Aero Klub, SWB-14, 1 Minut 41 Sek.
4. Motormodeller: C. E. Høyer, »Condor«, Helsingør, »Blixten«, 45 Sekunder.

Svævemodellerne blev højstartet med en 60 Meter lang Snor.

Konkurrenceleder var Sven Wiel Bang. Bent Ziegler ledede Indkvarteringen. Desuden assisterede Medlemmer fra Globus med Tidtagningen m. m.

Af udenlandske Deltagere kan nævnes Sven Wentzel fra Stockholm, der demonstrerede et Par af sine Motormodeller.

MFs første ordinære Generalforsamling.

Aftenen før Lundtoftestævnet havde Forbundet afholdt sin Generalforsamling. Der deltog 15 Repræsentanter fra 11 Klubber. Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Sekretær, Kaptajn Lærum var Dirigent paa Mødet, der var Forbundets første virkelige Generalforsamling.

(Fortsættes i næste Nr.)

SEEF FABRIKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Väldig kvalitet • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KØBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885

FOKKER T.8-W



TORPEDO- OG BOMBFLYVEMASKINE

- Leveret i Serie til den nederlandske Marine.
- To nye Serier under Bygning til den nederlandske Regering.
- Bygges i Udlandet efter Licens.

N. V. NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER
AMSTERDAM



Bristol **BLLENHEIM**

"Bristol" Blenheim er en meget hurtig Bombemaskine med stor Kampkraft, og den medfører en Besætning paa 3 Mand; det er den hurtigste Bombeflyvemaskine, der anvendes i Verden. Det er et Helmetal, lavvinget, fritbærende Monoplan med indtrækkeligt Understel; det er udstyret med afbalancerede Klapper, Bagkantsklapper og Propeller med stilbare Blade. Blenheim har indbygget to "Bristol" Mercury Motorer hver paa 840 HK, hvis Motorskærme er forsynet med stilbare Køleklapper. Blenheim, som er glimrende egnet til mange forskellige Formaal, er blevet leveret i meget store Antal til det engelske Royal Air Force og mange fremmede Regeringer.

● En bemærkelsesværdig "BRISTOL" HELMETAL FLYVEMASKINE med STOR YDEEVNE

THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, 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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404