

Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

FLYV

Nr. 1

1943 - 16. Aarg.

AF INDHOLDET:

VED AARSSKIFTET

Hvad moderne
Krigsmaskiner kan
holde til

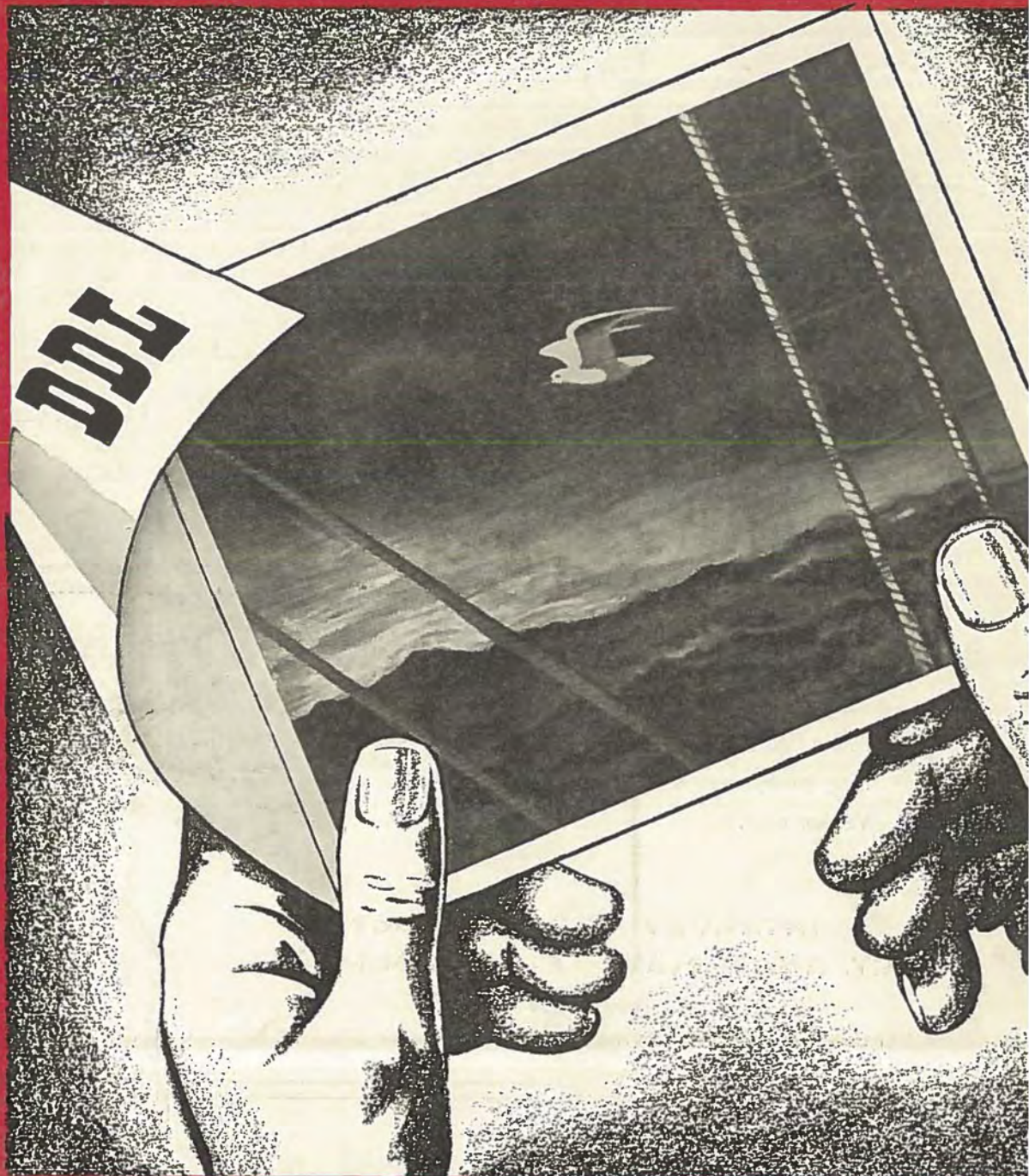
NYT FRA UDLANDET

Transportsvæveplaner

Hvad er
AERONAUTISK
JUNIOR KLUB

?

50
ØRE



Godt Nytaar 1943!

De „leger“ men bygger samtidig Fremtiden

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

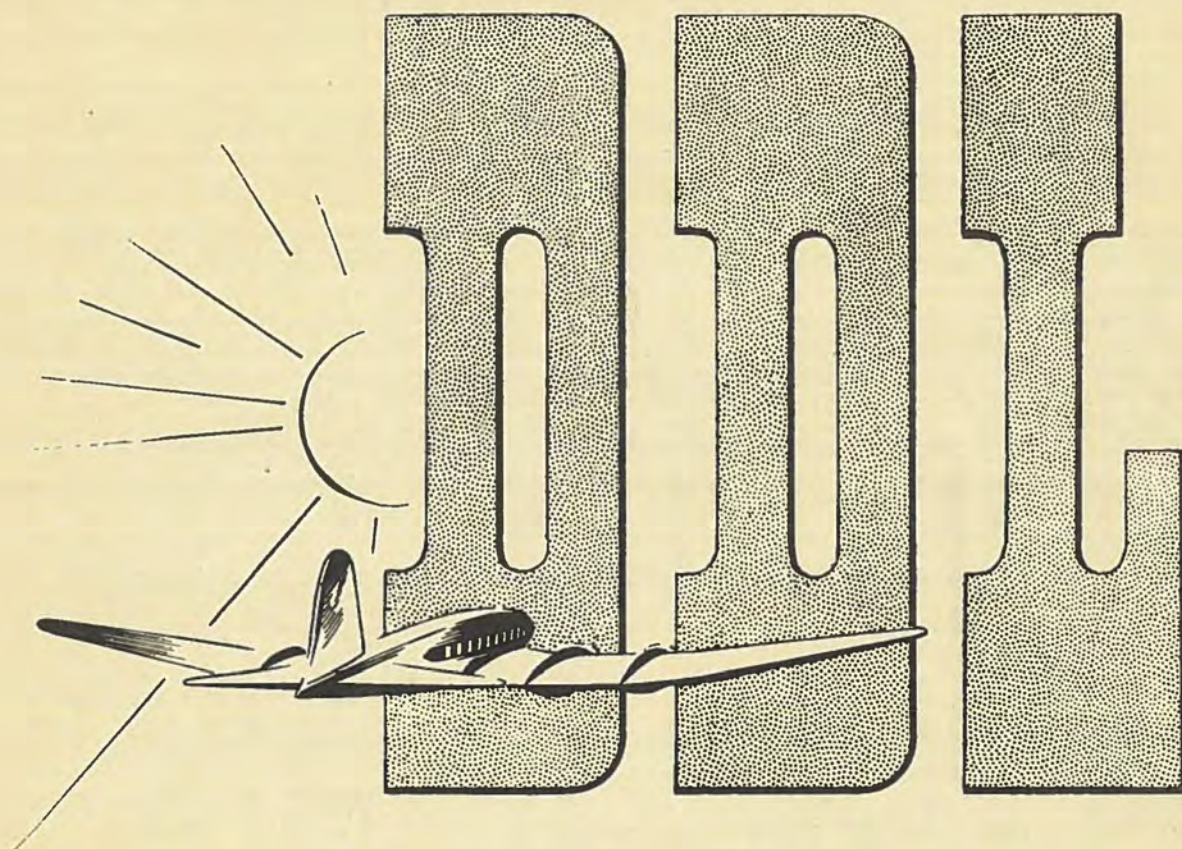
Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.



INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S





- ønsker »Flyv«s Læsere et godt Nytaar!

DET  DANSKE LUFTFARTSELSKAB
- Verdens ældste

1918 — 1942

„**CELOSIE**“

(LOVBESKYTTET)

ASIP DOPIE

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

Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

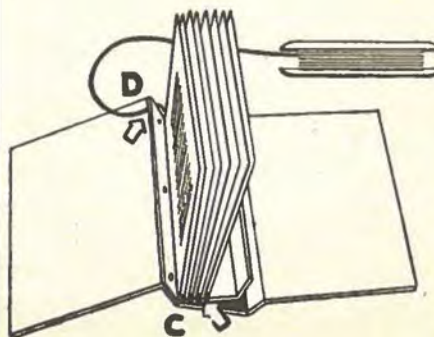
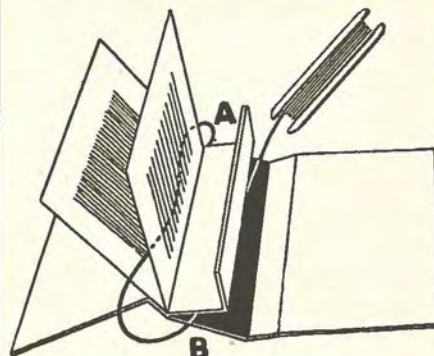
Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen samt af Biletkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen

*

SAMLEBIND til FLYV



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra „FLYV“s Forlag Vesterbrogade 60 København V.

F L Y V



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 1

Januar 1943

16. Aargang

Ved Aarsskiftet.

DET er opmuntrende for Aeronautisk Selskab og for enhver flyveinteresseret overhovedet, at Selskabet har forladt det gamle Aar med betydelig flere Medlemmer, end det havde ved Indgangen. Oprettelsen af ny Motorflyveklubber i en lang Række Provinsbyer Landet over har bragt den overvejende Del af denne Tilgang, men ogsaa Model- og Svæveflyverne møder med Medlemsfremgang, ligesom Selskabet kan notere en glædelig Forøgelse af de direkte Medlemmers og i nogen Grad Firmamedlemmers Antal.

Selv om alle danske Flyvemaskiner — med Undtagelse af Luftfartselskabets og Ambulancemaskinen — propellerløse staar klodset op med strækkede Vinger og tomme Benzintanke, vokser Troen paa og Tilliden til en dansk Fremtid i Luften. Det var sent, meget sent, at den Kreds, for hvilken Luftsporten er den ædleste af alle, begyndte at rekruttere Proselytter i den danske Befolkning. Der er endnu lang Vej at gaa, førend vi kan tale om almindelig »Luftbevidsthed«, som man før Krigen kendte det i flere Lande, men mon ikke den Tilslutning, som 1942 har baaret Vidne om, er Indledningen til et sandt Gennembrud, naar de Maskiner, der summer over Land og By, igen væsentligt er dem, som bære danske Kendingsmærker?

Ser man paa, hvad der præsteredes i det gamle Aar og begynder med Modelflyverne, glæder man sig over, at Unionen var i Stand til at gentage sin Sommerlejr paa Mols og gennemføre et omfattende Stævne, foruden at den

senere arrangerede en smuk Opvisning i København. Senere paa Aaret fulgte Svæveflyverunionen i samme Spor med den overordentlig værdifulde Træningslejr ved Bjergsted. Baade i Flyvetimer og i Certifikater opnaaedes større Resultater end Unionen har kunnet notere ved tidligere Lejligheder.

Motorflyverunionen er udadtil vel den af de tre, som naaede længst. Foruden at føje en halv Snes ny Klubber til de bestaaende, gennemførtes baade Foraar og Efteraar teoretiske Sportsflyverkursus i Aalborg, Aarhus, Hobro, Randers, Viborg, Rønne, Esbjerg, Odense, Roskilde, Hillerød, Helsingør og København, Kursus som samlede et Rekorddeltagerantal paa 630 Elever. Flertallet af disse indstillede sig til Prove, og 499 modtog Aeronautisk Selskabs Diplom for bestaaet Eksamen.

Midt i Højsommeren fejrede Foreningen »Danske Flyvere« 25 Aars Jubilæum og markerede Dagen med en stor Festbanket. Ogsaa i denne Forening spores Medlemsfremgang og usvækket Interesse.

Vor hjemlige Flyvemaskinekonstruktør, Ingeniør Zeuthen, og hans Kompagnon, Driftsleder Kramme, har heller ikke ligget paa den lade Side. Sidst paa Aaret forelaa den opsigtsvækkende Meddelelse om, at en 6 Personers to-motoret KZ-4 er under Færdiggørelse paa Tegnestuen og ved at gaa i Produktion, foreløbig dog kun et Eksemplar, der er bestilt af Zone-redningskorpset til Ambulancemaskine. Men flere KZ-4 Acroplaner kan

hurtigt bygges op i Skandinavisk Aero-Industris Værksteder, den Dag Fredens Time slaar.

I en Aarsoversigt som denne skal det ikke glemmes, at Det danske Luftfartselskab, der med Hæder har vist de danske Farver paa fremmede og hjemlige Ruter og paa de hjemlige Omnibuslinjer til Malmø og Rønne, i 1912 for første Gang i Selskabets Historie udbetalte Udbytte til sine Aktionærer — et glædeligt Bevis paa, at man er naaet til at gore Lufttrafik til en konkurrencedygtig Forretning og et uundværligt Samfærdselsmiddel.

Disse mange opmuntrende Tegn paa øget Luftbevidsthed i Danmark bør dog ikke mistydes derhen, at alt er saare godt. Endnu er den Kreds, som Flyvningens Udvikling ligger paa Sinde, for lille, og endnu har vore hjemlige bevilgende Myndigheder ikke givet samme haandgribelige Udtryk for »air-mindedness« og Vilje til dansk Selvhævdelse i Luften, som f. Eks. Tilfældet er i Sverige. Men lad os alle ved Aarsskiftet give hinanden Haand paa, at vi ufortrødent vil arbejde videre, og at vi hver især paa sin Plads vil gore en Indsats for, at Danmark ikke skal staa tilbage. Af vort Initiativ og af vor Ildhu skal vore Omgivelser smittes, og vore Resultater skal blive de overbevisende Argumenter, som river Befolkningen med. Det bliver vor Opgave i det nye Aar: at popularisere Flyvningens Sag! Gore danske Medborgere luftbevidste!

Bestyrelsen for Det Kgl. Danske
Aeronautiske Selskab.

Hvad moderne Krigsmaskiner kan holde til.

PAA Grundlag af nu kendte Konstruktionsdata for mange af de i Krigen anvendte Flyvemaskinetyper og paa Grundlag af de i forskellige Fagblade fremkomne Omtaler og Illustrationer af Flyvemaskiner, som har været udsat for Beskydning, vil det være muligt at foretage en omend kun ret summarisk Vurdering af, hvor følsomme moderne Luftfartøjer er overfor Træffere.

Vaabnene, der anvendes.

I Flyvemaskinerne anvendes for Tiden almindeligt 7—8 mm Maskingeværer og 20—23 mm Maskinkanoner, sjældnere 37—40 mm Maskinkanoner. Ammunitionen hertil er sædvanligt Projektil, Tracer-, Brand- eller panserbrydende Projektil (7—8 mm MG.), Brisant-, Brand- eller Pansergranat, alle med Tracer (20—23 mm og 37—40 mm MK.).

Luftværnsartilleriet anvender et langt større Antal Kalibre, som iøvrigt varierer meget fra det ene Land til det andet. Samlet i Grupper kan de anvendte Kalibre angives saaledes: 7—8 mm, 12—15 mm, 20—25 mm, 37—40 mm, 75—88 mm, 98—105 mm. Hyppigst Benyttelse finder her Grupperne 20—25 mm og 37—40 mm, derefter 75—88 mm og 98—105 mm. Ammunitionen hertil er Brisant-, Brand- eller Pansergranat, alle med Tracere (20—25 mm og 37—40 mm). Ammunitionen til Luftværnsartilleriet med Kaliber fra 75 mm og opefter er Brisantgranat med Tidsrør, da man kun regner med Sprængstykkevirkningen, ikke med Fuldræffere.

Træffere i Bæreplaner.

Foruden de i Fig. 1 og 2 viste Tilfælde berettes om en Ju 52, der ramtes af omkring 200 MG-Projektiler og en Fuldræffer fra Luftværnsartilleri, samt om en Ju 52, der ved Beskydning mistede et over to Meter langt Stykke af højre Planhalvdel, tillige med den herpaa siddende Balanceklap. Endelig skal nævnes en Ju 87, der som Følge af en 40 mm Fuldræffer fik revet et Hul i Bæreplanet paa over en halv Meter i Diameter. I alle de her omtalte Tilfælde kunde de paagældende Maskiner naa tilbage over egne Linier.

Træffere i Flyvemaskinekroppe.

Udover de i Fig. 3 og 4 illustrerede Eksempler kan nævnes, hvorledes 20

—23 mm Projektiler ikke har forvoldt anden Skade i Flyvemaskinekroppe end det synlige Indgangs- og Udgangshul, (sandsynligvis forvoldt af



Fig. 1. Virkningen af en Fuldræffer ved Bagkanten af Ju 87's Bæreflade. En Træffer af denne Karakter har næppe kendelig Indflydelse paa Flyveegenskaberne og medfører sandsynligvis kun en mindre Forringelse af Planets Styrke.

Pansergranater, der ikke er detonerede. Udgangshullet har haft Diametre paa fra 20—35 mm. I eet enkelt Tilfælde medførte een eller flere Træffere med 20 mm Projektiler fra Luftværnsartilleri saa betydelig Skade, at Kroppens bageste Parti med Haleorganerne skiltes fra den øvrige Maskine under den Nødlanding, der straks maatte foretages.

Træffere i Haleorganer.

Træffere i Haleorganer fra alle Vaaben med Undtagelse af MG foraarsager næsten altid temmelig stor Ravage. Bemærkelsesværdigt er det, at de paagældende Maskiner i et meget stort Antal Tilfælde er i Stand til at naa tilbage over egne Linier.

Et Par Eksempler (se ogsaa Fig. 5): I eet Tilfælde blev Bjælken overskudt i den ene Haleplanshalvdel. Virkningen heraf var kun ringe. I et andet Tilfælde mistede en Maskine det meste af den ene Højderorshalvdel, desuden frembragte Granatsplinter flere Huller (10—15 cm's Diameter) i Siderør og bageste Del af Krop. Endvidere

blev Siderorets Styreline revet i Stykker, saa Roret sad løst. Ogsaa i disse Tilfælde kunde de paagældende Maskiner flyves hjem.

Træffere i Motorer.

Træffere i Motorer eller i den øvrige Del af Motorinstallationen er ikke ualmindelige. Følgerne heraf kan være øjeblikkeligt Motorstop eller i gunstigere Tilfælde en større eller mindre Nedsættelse af Ydeevnen. Virkningen afhænger naturligvis i første Række af, hvor Træfferen gaar ind, men desuden har det nogen Betydning, om Motoren er vædske- eller luftkølet. For de sidstes Vedkommende gælder det saaledes, at Koleribberne i et meget stort Antal Tilfælde er i Stand til at optage en saa stor Del af Skudenergien, at MG-Projektiler bliver hængende mellem Ribberne. Ved Træffere af større Kalibre maa man derimod forudse et kraftigere Motorhavari.

I eet Tilfælde blev en 9-cylindret Stjernemotor, Bramo 323, ved Beskydning med MG ramt seks Steder. Træfferne fordelte sig saaledes: to i Krumlaphuset, to i een Cylinder, een i en anden Cylinder og een i den ene Magnet. Trods disse Beskadigelser fungerede Motoren fortsat, idet 8 af Cylinderne arbejdede videre.

Herudover berettes om talrige Tilfælde, hvor to-motorede Luftfartøjer af forskellig Type var i Stand til at naa tilbage med een Motor fuldstændig standset.

Bedømmelse af Materialet.

Paa Grundlag af det foreliggende Materiale, hvoraf det foranstaaende er et meget kort Uddrag, kan udredes en Række Slutninger til Belysning af, hvad man tor vente i Retning af moderne Krigs-Flyvemaskiners Modstandsdygtighed over for Beskydning.

Træffere med 7—8 mm MG-Projektiler vil kun i Undtagelsestilfælde have nogen Virkning over for en Flyvemaskine af Helmetal konstruktion. Gennemskydning af bærende Hoveddele i Planer og Haleorganer (Bjælker, Spanter, Beklædning) er ufarlige og bemærkes ofte først efter Landingen. Det samme gælder Træffere i Krop og — for det meste — ogsaa i Motor. Derimod bør Styreliner udføres dobbelt. Selv Tracere i fulde Brændstoftanke kan være uden Virkning, idet Brændstoffet ofte slukker Traceren.

Derimod vil Traceren altid tænde, hvor der findes udsivende Brændstof, eller hvis den rammer en halvtomt Tank med antændelige Dampe. Herudover har MG-Projektilet kun Virkning, saafremt Piloten træffes, eller livsvigtige Dele i Motorinstallationen (f. Eks. Smøresystemet) ødelægges. I sidste Tilfælde vil et Motorstop blive Følgen, en een-motoret Maskine maa da gaa ned, og en fler-motoret vil formentlig returnere. Over for selv

omhandlede Kaliber, f. Eks. langs Bagkanten af Bæreplan, langs Forkanten af et Plan med mindst to Bjælker, tilsvarende i Haleplan, glat Gennemgang af Krop o. s. v. kan næppe tvinge en Maskine til at afstaa fra sit Forehavende. Ødelæggelse af et een-

utvivlsomt altid tvinge den paagældende Maskine til at opgive sit Forehavende.

Virkningen af en Brisantgranat vil — uanset Kaliber — altid i nogen Grad bero paa Tilfældigheder, idet to Projektiler, der rammer to Maskiner paa samme Sted (f. Eks. i Bæreplanet)



Fig. 2a og 2b. Virkningen af en 20 eller 23 mm Brisantgranat overfor et Ju 87-Bæreplan. (Udgang- og Indgangshul). Foruden at rive Beklædningen op har Sprængstykkerne utvivlsomt beskadiget Bjælken, saaledes at Planets Styrke er forringet. Forsigtig Flyvning har herefter været nødvendig.

svag Pansring har MG-Projektiler ingen Virkning.

Beskydning med 20—25 mm Skyts.

Kun sjældent vil en Maskine kunne bringes til Nedstyrtning eller tvinges til øjeblikkelig Nodlanding ved en enkelt Træffer med Granater af Kaliber 20—25 mm. I saa Tilfælde da kun ifølge Ødelæggelse af Muligheden for at betjene mindst to af de tre Sæt Styreflader (f. Eks. Højde- og Sideror samtidigt) eller som Følge af Brand, totalt Motorstop o. lign. Bortset herfra kan saadanne Projektiler have meget forskellig Virkning afhængig dels af Granatens Art (Brisant-, Brand- eller Pansergranat) og dels af Træffestedet. Brandprojektilet vil saaledes kun kunne antændes, saafremt Dele af Ladningen ved Spredningen kommer i Kontakt med brændbare, letantændelige Stoffer, det vil i Virkeligheden kun sige Brændstof og Olie. Forskellen paa Brisant- og Pansergranatens Virkning ligger kun i den forskellige Evne til Indtrængning paa Anslagsstedet. Ingen af de for Tiden anvendte Pansringer kan modstaa en 20—25 mm Træffer eller de største Sprængstykker fra 20—25 mm Granaterne.

Godartede Træffere med det her-

bjælket Plans Torsions-Forkant, af selve Bjælken, eller af en Bjælke i et to-bjælket Plan er derimod mere betænkelig. Bortskydningen af en Stabiliseringsflade eller en Rorflade, kraftig Sprængstykkevirkning i Planets centrale Partier eller i en Mono-coque-Krop ligesaa. Følgerne heraf, saavel som af en Træffer i en af en flermotoret Maskines Motorer, vil

aldrig vil fordele Sprængstykkerne paa samme Maade. I det ene Tilfælde kan Følgerne være en Ødelæggelse af op mod en halv Kvadratmeter af Beklædningen, uden at Bjælker og Spanter lider svær Skade. I det andet Tilfælde kan Sprængstykkevirkningen over for Bjælkerne være saa effektiv, at det uden for Skaden siddende Planparti løsrives. Ganske tilsvarende Vilkaar gør sig gældende ved Træffere overalt i en Flyvemaskine.



Fig. 3. Svært beskadiget Ju 87-Krop. Fuldræffer fra Luftværnsartilleri. — Kroppen (Skalkonstruktion) er paa Udgangssiden revnet langs en af Længdestativerne. Til Trods for Brud i et stort Antal Kropspanter kunde Maskinen føres tilbage under meget forsigtig Flyvning.

Beskydning med 37—40 mm Skyts.

En Vurdering af Følgerne efter 37—40 mm Træffere vil kunne opstilles efter samme Retningslinier, som foran for Kaliber 20—25 mm, naar det større Kalibers kraftigere Virkning overalt tages i Betragtning. Det er saaledes givet, at med 37—40 mm Træffere er Nedstyrtningerne eller de tvungne Nodlandinger almindelige og ikke sjældne som ved 20—25 mm Træffere. Tilsvarende vil med 37—40 mm Skyts de godartede Træffere være meget sjældne og absolut ikke saa hyppige, som det er Tilfældet, naar der anvendes 20—25 mm. Man kan derfor paaregne, at saa at sige i alle Situationer vil Projektiler af det heromtalte Kaliber gøre en Maskine ukampdygtig, uanset hvor Træfnin-



Fig. 4. Heinkel 111. Krop, Planer og Haleorganer er oversaaede med Træffere fra MG-Projektiler. Den eneste — synlige — Virkning har været, at det indtrækkelige Understel ikke har kunnet slaas ned forud for Landingen.

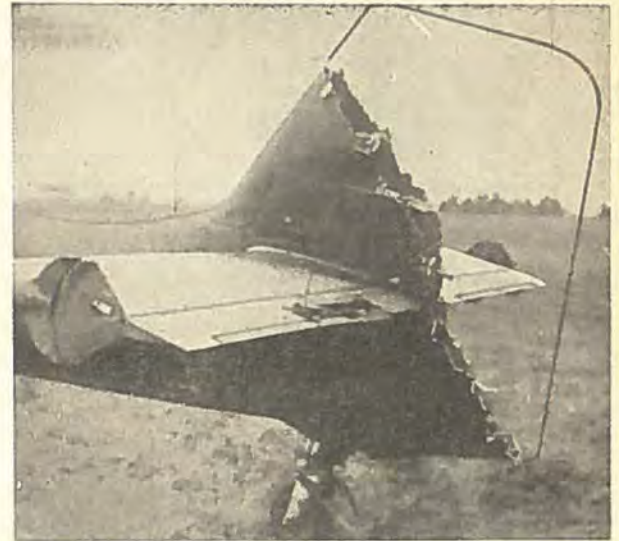


Fig. 5. Finne og Sideror bortskudt paa en Ju 87. Den indtegnede sorte Kontur viser, hvorledes Halepartiet normalt ser ud. Maskinen returnerede ved egen Hjælp.

gen finder Sted. Den paagældende Maskine vil næppe i noget Tilfælde kunne udføre sit Forehavende.

Beskydning med sværere Luftværnsartilleri.

Paa Grundlag af de til nu offentliggjorte Fronterfaringer er det ugørligt at foretage nogen Vurdering af svært Luftværnsartilleris Virkning (Kaliber fra 75 mm og opefter) overfor moderne Metalmaskiner. Det er indlysende, at da man her kun regner med Sprængstykkevirkning og ikke med Fuldræffere, som ved Skyts med mindre Kaliber, maa Vilkaarligheden blive endnu mere fremtrædende. Et Sprængstykkets Virkning afhænger af talrige Faktorer, først og fremmest af, hvor Maskinen træffes, dernæst bl. a. af Stykkets Størrelse, Form og Hastighed, og desuden af den paagældende Maskines Egenfart, Bevægelsesretning og Konstruktion. Groft bedømt maa man antage, at det enkelte Sprængstykke næppe nogensinde vil have saa stor Virkning som en Fuldræffer med en 37—40 mm Brisantgranat, maaske daarligt nok som en 20—25 mm Træffer. Derimod kan en Sprængstykkebyge fra en Luftværnsgranat, Kaliber 75 mm eller mere, sikkert foranstalte en væsentlig større Ødelæggelse end en Fuldræffer af mindre Kaliber. Denne sidste ødelægger kun rent lokalt, hvorimod Skaderne fra Sprængstykkebygen spredes over hele Maskinen, hvorved Chancerne for, at et livsvigtigt Element træffes, er øgede.

C. C. Beckmann.

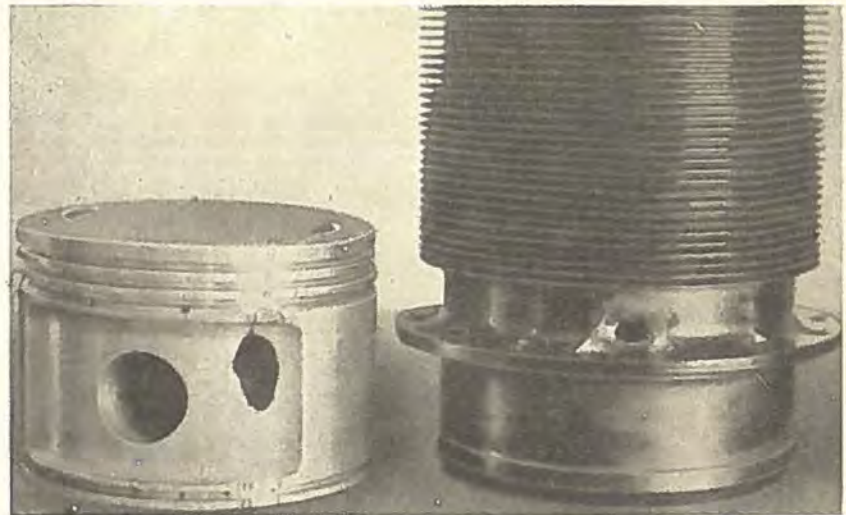


Fig. 6. Gennemskudt Cylinders og Stempel fra den i Teksten omtalte Motor Bramo 323.

Professor, Dr. phil. N. E. Nørlunds Foredrag i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab d. 24. Novbr.

VED Selskabets Foredragsaften den 24. November talte Professor, Dr. phil. N. E. Nørlund, der med stor Imødekomment havde modtaget Indbydelsen til at tale om »Anvendelse af Luftfotografering til Kortlægning i Grønland og Island».

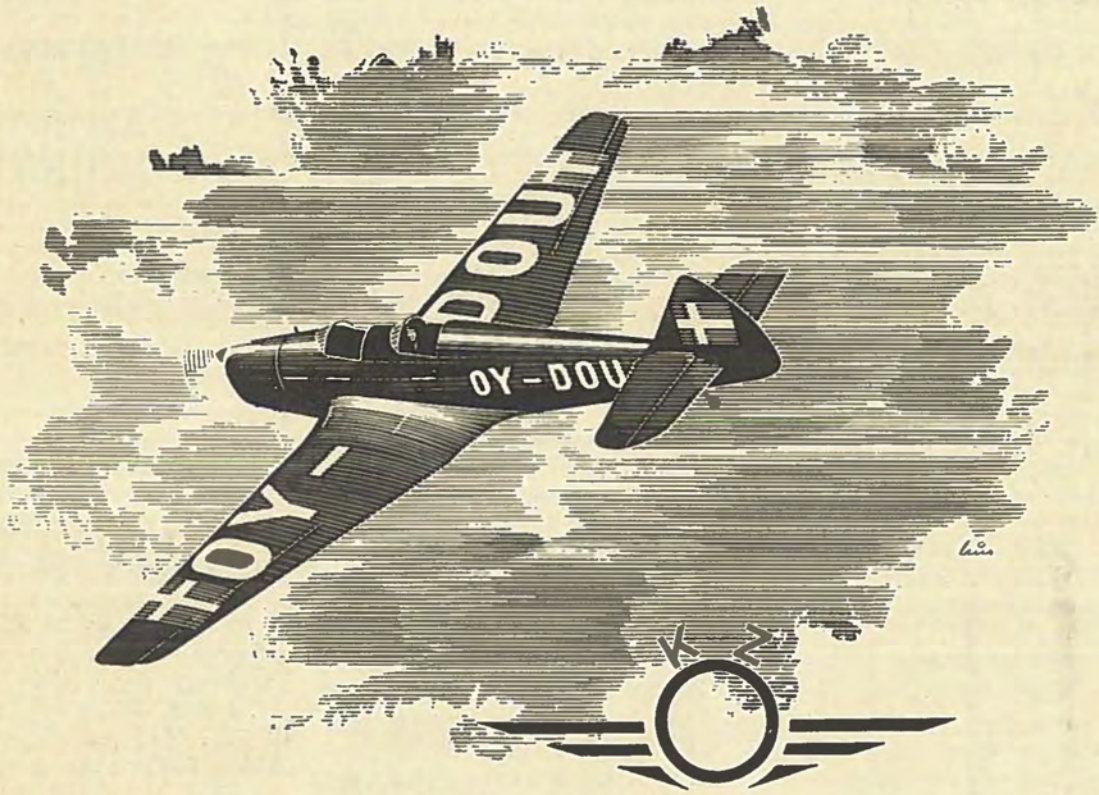
Dette Emne er paa Forhaand sikker paa at interessere en stor Kreds af Selskabets Medlemmer, og man fik ogsaa et udmærket Indtryk af, hvor stort et Arbejde Kortlægningen af de øde og fjæne Egne har været; Transporten af de mange Instrumenter, der ofte maatte transporteres lange Strækninger paa Hundeslæder, var i sig selv et Problem, og det har f. Eks. været nødvendigt at konstruere specielle Maaleinstrumenter, da de Instrumenter, som sædvanligvis bruges, var for store og tunge til Formaalet. Marinens Flyvevæsen har ydet Geodætisk Institut en værdifuld Støtte ved at foretage de for-

nødne Luftfotograferinger, og Professor sagde mange anerkendende Ord om det udmærkede Samarbejde, der ved disse Opgaver havde været etableret, og uden hvilket Arbejdet næppe havde kunnet føres saa langt frem, som det nu er Tilfældet. Der er indtil nu udgivet Kortblade over næsten hele Grønlands Vestkyst og en stor Del af Østkysten, og Kortene er udført med meget stor Nøjagtighed, trods de enorme Afstande det drejer sig om.

Til Foredraget viste Professor Nørlund mange interessante Lysbilleder og sluttede af med at vise en Film fra Flyvevæsenets Ophold under Fotograferingerne paa Island.

Den vellykkede Aften sluttede med en lille Selskabelighed, hvor Selskabets Bestyrelse og en Kreds af Medlemmer hylkede Aftenens Foredragsholder og takkede for det udmærkede Foredrag.

Ref.



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

ønsker FLYV's Læsere et

Glædeligt Nytaar

NYT FRA UDlandet

Det rumænske Flyvevaaben,

som f. T. deltager i Kampen mod Sovjet, udgør en selvstændig Forsvarsgren, sideordnet med Hæren og Marinen, og dets Chef er Flyvergeneralmajor Georg Jienescu. Den største taktiske Enhed er Flyverregimentet, som bestaar af to eller tre Flyverafdelinger. Disse er igen inddelt i to eller tre Eskadriller, som enten bestaar af seks Bombere eller ti Jagere.

Flyvemaskineindustrien omfatter 3 Hovedfabriker: 1) Industria Aeronautica Romana i Brasov, der bl. a. bygger Messerschmitt Me 110 efter Licens, 2) Lear-Fabriken i Bukarest, som bl. a. bygger Fieseler Fi 156 »Storch« efter Licens, samt 3) S.E.T.-Fabriken, der bl. a. bygger Fleet-Skoleflyvemaskine. Flyvemotorfabrikationen foregaar hos I. A. R., og den omfatter bl. a. Gnome-Rhone-Motorer.

De rumænske Flyverenheder er hovedsageligt udstyret med tyske Maskiner; men man har ogsaa anvendt de ca. 250 polske Maskiner af forskellig Type, som interneredes i Rumænien efter Polens Sammenbrud. Bl. a. forefindes den polske Jager P.Z.L.24, endvidere Hawker »Hurricane« og den franske Bomber Potez 63.

Blandt Jagerne dominerer Messerschmitt Me 109; men desuden ses den rumænske Type I.A.R.80, som er udstyret med en 900 H.K. Gnome K 14 Stjernemotor. Det er et fritbærende, lavvinget Monoplan med indtrækkeligt Understel. Dets Byggeaar er 1939. Bevæbningen bestaar af fire faste Maskingeværer i Planerne. Største Hastighed opgives trods den svage Motor til 500 km/T, Flyvetiden til 1½ Time og Tophøjden til 10.000 m.

Til Nærrekognoscering anvendes foruden Fieseler »Storch« den rumænske I.A.R.39, som ogsaa har været bygget i Serie siden 1939. Det er et Biplan med et meget lille Underplan; Motoren er den samme som i Jageren I.A.R.80. Bevæbningen bestaar af 2 faste og 1 drejeligt Maskingevær. Bombelast 400 kg, største Hastighed 260 km/T, Flyvetid 4 Timer, Tophøjde 6.500 m, Besætning 2 Mand.

Bombeafdelingerne er udrustet med Heinkel He 111 samt italienske Savoia Machetti SM 79 og SM 79B foruden den fornævnte Potez 63. Som let Bom-

ber anvendes den polske P.Z.L.23 »Karas«, en tresædet Type, som ogsaa anvendes til Fjernrekognoscering. Det har en Rækkevidde paa 600 km med en Bombelast paa 700 kg. Bevæbningen bestaar af to bevægelige Maskingeværer.

Luftfart ctr. Søfart.

At Transporter ad Luftvejen vil faa en overordentlig stor Betydning efter Krigen, er der ingen Tvivl om; Spørgsmaalet er blot det, i hvor høj Grad Flyvemaskinen kan konkurrere med Skibet, naar det gælder de tunge Transporter. Det tyske Blad »Europa Kabel«, som udkommer i Holland, har fremsat en Del Betragtninger om dette Emne og siger bl. a., at Flyvemaskinens Muligheder ikke maa overvurderes. Bladet siger bl. a., at Flyvemaskinen ikke kan være med i Konkurrencen, naar det gælder Massetransporter. Kun Passagertrafikken samt Rejsegods og anden mere værdifuld Last, hvor Tidsbesparelsen spiller ind, vil være forbeholdt Flyvemaskinen. I Spørgsmaalet om Passagertrafikken vil der yderligere finde en Deling Sted i den Retning, at Søfarten stadig vil faa Hovedparten af Turisterne, medens Luftfarten bliver anvendt til Rejser af mere presserende Natur.

I Spørgsmaalet om Massetransporter af Gods skulde det synes at være udelukket, at Flyvemaskinen bliver nogen alvorlig Konkurrent til Søtransporterne. For at transportere en Million Tons Varer, kræves der ifølge den tyske Beregning 100 Skibe hvert paa 10.000 Tons, med en Besætning paa 8000 Mand, hvoraf de 500 er Befalingsmænd. Lufttransport af den samme Varemenge vil kræve 66.666 Flyvemaskiner hver med en Lastevne paa 15 Tons, samt med samlet Besætning paa 266.664 Mand, og deraf mindst 100.000 uddannede Flyvere. Selv om man regner med, at Flyvetiden kun udgør en Tiendedel af den Tid, der kræves til Søtransporterne, falder Sammenligningen dog stærkt ud til Søfartens Fordel, navnlig naar der ogsaa tages Hensyn til det langt større Slid paa Materiellet, som finder Sted indenfor Luftfarten, samt den store Behov af Personel paa Jorden.

Ingenlørfirma

Kampsax

FLYV i 1943

DET glæder os at kunne meddele vore Læsere, at vi trods alle de Vanskeligheder, Forholdene byder, vil kunne fortsætte Udgivelsen af FLYV i 1943 paa samme Linie og i samme Omfang som hidtil.

Takket være den stadig stigende Interesse, der giver sig Udtryk i Oplagsforøgelse fra Maaned til Maaned, og ikke mindst den Støtte der ydes os gennem Avertering i FLYV, er vort Budget sikret for det kommende Aar og vi gaar med fuld Fortrøstning videre i vort Arbejde for Flyvningens Sag.

FLYV's Redaktion bringer alle, der paa hver sin Maade har gjort en Indsats for vort Blad, en hjertelig Tak for Aaret der svandt, idet vi sender Dem vore bedste Ønsker for det kommende Aar.

Redaktionen af FLYV.

* * *

Konkurrence om Emblem til Aeronautisk Junior Klub

VI skal have et Emblem i Aeronautisk Junior Klub. I den Anledning udsætter vi som Præmie til det Medlem, som giver os det bedste Forslag til Emblemet, et Eksemplar af »Dansk Flyvnings Historie«. Lav derfor et Udkast til Emblemet, skriv Navn og Adresse paa og put det i Luftpostsækkene ved et af de første Møder.

Aeronautisk Junior Klub

Flyveulykken

den 18. December 1942

HVAD er Aeronautisk Junior Klub? Det er kort sagt de Unge Klub indenfor Aeronautisk Selskab, det er Stedet, hvor Ungdommen under kyndig Vejledning hører Foredrag om Flyvning og ser Films, kommer paa Besøg, hvor Flyvning foregaar eller forberedes, og faar Kendskab til Flyvningens mange Problemer.

Med den Udvikling, man venter Flyvningen vil faa efter Krigen, gælder det om at være med straks, naar der er Mulighed for at komme i Gang; det gælder for Motorflyveren som for Svæveflyveren og Modelflyveren, at der er meget at indhente, naar den Tid kommer.

For at hjælpe Ungdommen, saavel den mandlige, som den kvindelige, som endnu ikke er i Gang med Flyvningen, men som senere kan tænke sig at faa fat paa Model-, Svæveflyvning eller Motorflyvning, til at faa et Overblik over Flyvningens Problemer, har Bestyrelsen for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab vedtaget et Forslag gaende ud paa, at der under D. K. D. A. S. Auspicier dannes en *Aeronautisk Junior Klub*.

Møde hver Maaned.

Aeronautisk Junior Klub skal samle den mandlige og kvindelige Ungdom i Alderen 14—18 Aar een Gang hver Maaned med det Formaal at give dem et alsidigt Indtryk af Flyvningens forskellige Grene. Om Vinteren vil der hver Mødeaften blive holdt korte Foredrag, om muligt ledsaget af Lysbilleder, Film eller Demonstrationer; om Sommeren er det Tanken at aflægge Besøg paa Flyvemaskineværksteder, Flyvepladser, ved Flyvestævner etc.; de Unge vil derved faa et godt Indblik i Flyvningen, saaledes at de senere let kan finde sig til Rette enten i D. K. D. A. S., i Motorflyveklubberne, Svæve- eller Modelflyveklubberne.

Ledelse.

Til at lede *Aeronautisk Junior Klub* har D. K. D. A. S. nedsat et Udvalg, bestaaende af Ingeniør Vagn Prytz, Overflyveleder, Kaptajnlojtnant S. A. Dalbro, Premierlojtnant J. B. Danielson og Afdelingschef C. O. Dueholm. Disse Navne viser, at *Aeronautisk Junior Klub* flyvemæssigt er i de allerbedste Hænder, og ved den planlagte Foredragsrække vil der være meget

at lære for Medlemmerne af *Aeronautisk Junior Klub*. Forældre og Værger kan roligt lade de Unge deltage i Medlemsmøderne, som vil blive ledet paa et friskt og sundt Grundlag; f. Eks. vil hvert Møde begynde og afsluttes med en Sang. Ledelsens Opgave er paa dansk og upolitisk Basis i størst mulig Udstrækning at arbejde paa forøget Kendskab til al dansk Flyvning.

FLYV er gratis Medlemsblad.

Som Medlemsblad vil FLYV hver Maaned bringe Oplysninger om Foredrag og Sammenkomster samt alle andre Meddelelser til *Aeronautisk Junior Klubs* Medlemmer. Møderne vil saa vidt muligt ligge først i Maaneden, saaledes at Meddelelsen i FLYV kommer faa Dage, før der sker noget.

Meget billigt Kontingent.

Da de Unge normalt kun har et begrænset Budget, er Kontingentet, der skal betales forud, sat saa lavt som til Kr. 6.— om Aaret, og dette Beløb kan endda, om det ønskes, betales med Halvdelen i Januar og Resten i Juli Maaned, det henstilles dog til Medlemmerne at betale hele Kontingentet paa een Gang, da dette vil lette *Aeronautisk Junior Klubs* Ledelse. Giroblanketter vil blive sendt til Medlemmerne.

For 50 Øre om Maaneden faar Medlemmerne saaledes interessante Foredrag m. m. og gratis Tilsendelse af D. K. D. A. S.s Medlemsblad FLYV (som ellers i Løssalg koster 50 Øre pr. Nummer).

Efter at de Unge er fyldt 18 Aar, kan de gaa over som direkte Medlemmer i D. K. D. A. S., hvis de ikke allerede paa et tidligere Tidspunkt har foretrukket at dyrke deres særlige Interesser i en af de mange Specialklubber for Motor-, Svæve- eller Modelflyvere. Ethvert Medlem af D. K. D. A. S. eller en af de tilsluttede Klubber vil kunne faa Adgang til *Aeronautisk Junior Klubs* Møder etc. mod at betale Kontingentet til AERONAUTISK JUNIOR KLUB paa Kr. 6.— pr. Aar.

Vedlagte Indmeldeskort bedes benyttet eller videregivet til en ung Mand eller Kvinde, som kan ventes at have Interesse af at være Medlem i

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

Yderligere Indmeldeskort kan faas ved Henvendelse til Aeronautisk

DEN 18. December led dansk Flyvning og Det danske Luftfartselskab et smerteligt Tab, idet Junker Trafikmaskinen Ju 52 »Selandia« forulykkede og Luftkaptajn *Charles Bramsen*, Radiotelegrafist *Sven-Aage Hansen* samt alle 16 Passagerer omkom. Ulykken skete paa Ruten Berlin—Wien, som Maskinen midlertidigt trafikerede.

De nærmere Enkeltheder om hvordan Ulykken skete, skal FLYV bringe, naar den officielle Redegørelse foreligger.

Det danske Luftfartselskab har ved denne Ulykke mistet to af sine dygtigste Mænd, der i sjælden Grad opfyldte de Betingelser, der stilles til en Trafikmaskines Besætning.

Luftkaptajn *Charles Bramsen* fik sin Flyveruddannelse ved Marinens Flyvevæsen, og han blev ansat i D. D. L. i 1933. *Charles Bramsen* var en ualmindelig dygtig Flyver, pligtopfyldende til det yderste. Han var den danske Trafikflyver, der havde fløjet længst; han havde passeret Millioner, og indtil Dagen, hvor Ulykken skete, havde han fløjet 1 Million 107,383 Kilometer. Hans sjældne menneskelige Egenskaber og hans vindende Væsen gjorde ham afholdt af alle, han kom i Berøring med, og det var med den dybeste Sorg, hans mange Venner og Kammerater modtog Budskabet om hans pludselige Død.

Telegrafist *Sven-Aage Hansen* blev ansat i D. D. L. i 1939 og havde indtil nu fløjet 740,937 Kilometer i D. D. L.s Tjeneste. Han var født paa Bornholm i 1909 og kom til Luftfartselskabet fra Koffarditjenesten. Han var en overordentlig dygtig Telegrafist, der til Fuldkommenhed mestrede sit Arbejde, og hans sympatiske og vindende Væsen skaffede ham kun Venner.

Begge omkomne vil blive dybt savnet. Æret være deres Minde.

Junior Klub, Adresse D. K. D. A. S., Nørre Farimagsgade 3, København K. Telefon C. 7220 (9—16), C. 7260 A (16—17,30).

Indmeldeskort kan afleveres ved Møderne, hvor Kort ogsaa kan faas udleveret.

Kom til Mødet i Aeronautisk Junior Klub den 7. Januar.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

PERSONALIA

Ingeniør G. Krebs 70 Aar



Den 15. December fyldte Ingeniør G. Krebs 70 Aar, og FLYV bringer ham i den Anledning sin Hyldest og Tak, for den Indsats han har gjort for dansk Flyvning igennem Aarene.

Saa tidligt som i 1909 deltog Ingeniør Krebs aktivt i Det Danske Aeronautiske Selskabs Arbejde, idet han som uddannet Ballonfører paatog sig at føre den af Selskabet anskaffede Ballon, og siden har han paa mange Maader vist sin aldrig svigtende Interesse for Aeronautiken og ikke mindst for Aeronautisk Selskab.

I Aarene fra 1920 til 1936 har Ingeniør Krebs siddet i Selskabets Bestyrelse, og udførte i dette Aaremaal et meget paaskønnet Arbejde, bl. a. er FLYV ham megen Tak skyldig for den Forstaaelse han viste i Forhandlingerne om Grundlæggelsen af vort Blad, og hans stadige vaagne Interesse for Bladet i dets første Aar var os ofte en stor Hjælp.

Ingeniør Krebs' naturlige Væsen og store Forhandlingsevne førte i 1933 til, at han paa indtrængende Opfordringer af den øvrige Bestyrelse modtog Valget som Formand, og i de følgende 3 Aar ledede han Selskabet paa udmærket Maade i Kraft af sit indgaaende Kendskab til Selskabet og dets Tarv.

Det var med Beklagelse, man modtog hans Beslutning om at nedlægge Formandshvervet, men Beslutningen stod fast, og i 1936 trak Ingeniør Krebs sig tilbage efter vel udført Arbejde.

Nedlæggelsen af Formandshvervet betød dog ikke, at Ingeniør Krebs mistede Interessen for Selskabet; naar der indbydes til Møder, kan man som Regel træffe Ingeniør Krebs, og ofte, naar en Sag ligger ham særlig paa Hjerte, kan man glæde sig over hans kloge og velovervejede Indlæg.

Naar vi derfor ved denne Lejlighed skulde udtrykke et oprigtigt og velment Ønske, maatte det være, at vi endnu i mange Aar kan mødes med Ingeniør Krebs i Aeronautisk Selskab, som han har ofret saa meget af sin Tid og sine Kræfter, og vi ønsker den ungdommelige 70-aarige mange gode Aar ud i Fremtiden.

Ref.

* * *

Ny Luftmillionær i D. D. L.

Da den danske Trafikflyvemaskine Tirsdag d. 24. November var paa Vej mellem Wien og Berlin, havde dens Fører, Luftkaptajn *Emil Damm*, fløjet 1 Million Kilometer i Det Danske Luftfartselskabs Tjeneste.

Da Luftkaptajn Damm senere ankom til Kastrup Lufthavn, blev han hyldet fra alle Sider, og paa D. D. L.'s Vegne overrakte Trafikleder *Viggo Petersen* ham det eftertragtede Guldemblem.

Hvis Krigen ikke var kommet, vilde Luftkaptajn Damm forlængst være paa Vej til de 2 Millioner Kilometer som Trafikflyver, idet han allerede i 1938 havde fløjet 800.000 km.

Jubilaren er gammel Militærflyver og ansattes i D. D. L. som Nat-Flyveleder. Et Par Aar efter sin Ansættelse blev han Trafikflyver, og siden har han fløjet paa alle Selskabets Ruter. Han har foretaget en Række Særflyvninger, saaledes til London for at hente Kronprinsen og Kronprinsessen hjem fra Kroningsfestlighederne. Luftkaptajn Damm er anset som en af de allerdygtigste Trafikflyvere, og ved flere Lejligheder har han dokumenteret en usædvanlig Koldblodighed.

J. F.

* * *

Ordensudnævnelse

Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, R. af D., Dbm. p.p., er blevet udnævnt til Kommandør af 2. Klasse af Den kgl. svenske Vasaorden.

Fortæl en Flyverhistorie

En morsom Konkurrence for Flyverne.

ALLE gamle Flyvere kan fortælle en Masse Historier, om hvad de oplevede, »den Gang jeg fløj med Badeanstalten« — eller om »den Gang jeg stod af med Faldskærm«, men der er jo ingen Tvivl om, at de senere Aars Flyvere, hvad enten det er Militærflyvere, Civilflyvere eller Trafikflyvere, ogsaa har oplevet et eller andet spændende eller morsomt, som det kunde interessere Nutiden at høre om. Der er bare aldrig gjort Forsøg paa at faa disse Historier samlet sammen, og det er det, vi nu vil prøve paa.

FLYV opfordrer derfor alle, der har haft en Oplevelse, enten som Flyver, som Observator eller som Passager i en Flyvemaskine, til at sende os deres Historie, og vi vil da bringe de bedste af dem i FLYV, sikkert til almindelig Fornøjelse for baade vore Læsere og de, der optræder som Hovedpersoner i Historierne. Ogsaa blandt Svæveflyverne er der nok af Historier at fortælle — kan De f. Eks. huske Oberstinde Harriet Førslevs Roelanding under Sommerlejren ved Bjergsted! — der er sikkert mange gode Svæveflyvehistorier, som det vil mere mange andre end Svæveflyverne at høre.

Vi præmierer Historierne.

Alle indsendte Historier, som oftest offentliggøres, honoreres med 5 Kroner, og dersom de er paa mere end een Spalte, med 10 Kroner; desuden giver vi hver Maaned 10 Kroner i Præmie for den bedste af Maanedens Historier. Der er altsaa 15 à 20 Kroner at tjene!

Sæt Dem straks til at skrive Deres Historie ned, dersom De har haft en, og send den saa ind til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, København V., mærket *Flyverhistorie*. De vil finde de første af dem i vort Februar Nummer. Indsendelsesfristen er sat til den 15. i hver Maaned, og vi modtager Historierne, indtil vi siger Stop!

★

NYE BØGER

for de flyveinteresserede

Motor-, Svæve- og Modelflyvning

Nedennævnte Bøger findes paa Lager:

- A. Felgiebel:*
**Benzinmotoren für Flugmodelle
 und ihr Selbstbau** Kr. 7.00
- Karl Krieger:*
Flugzeugführung Kr. 7.00
- Hubert Zuerl:*
**Der Segelflug im Wettbewerb
 der Völker** Kr. 12.00

.FLYV's FORLAG - Vesterbrogade 60 - København V.



Aktieselskabet

SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors

Telefon 109

★

Kontoret i København

H. C. Ørstedsvej 28 C - V

Telf. Central II.593

Luftfartsforedrag paa Handelshøjskolerne

PAA Opfordring af Det kgl. Danske Aeronautiske Selskab har Direktør Knud Lybye, D. D. L., holdt nogle Gæsteforelæsnings, dels i Aarhus, paa den jyske Handelshøjskole og dels i Aalborg, paa Justitsraad Møllers Handelshøjskole og i Foreningen af jyske Handelsrejsende.

Direktør Lybye talte om *Organisation og Økonomi i et kommerciell Luftfartsforetagende, baseret paa Forholdene før Krigen, d. v. s. i 1939*, og havde dermed imødekommet Selskabets Opfordring til gennem Foredrag at give den studerende Handelsungdom et Indblik i de økonomiske og organisatoriske Problemer, der knytter sig til et Luftfartselskab.

Desværre tillader Pladsen ikke at give et Resumé af det meget interessante og detaljerede Foredrag, men vi kan citere Indledningen: — — — Trafikflyvningen kan betragtes som et Barn af Verdenskrigen 1914—18. Den blev startet af forhenværende Krigsflyvere, der søgte at finde et Arbejdsfelt og Anvendelse for den store Mængde overflødigjorte Krigsluftfar-

Direktør Knud Lybye, Det danske Luftfartsselskab, har holdt Gæsteforelæsnings i Aarhus og Aalborg.

tøjer, der fandtes rundt omkring i de forskellige krigsførende Lande. Disse Maskiner var selvfølgelig ikke særlig egnede til Formaalet, men de fandtes der i store Mængder og til billige Priser, og driftige Folk tog — omend under meget primitive Forhold — Opgaven op. Luftfartøjerne blev ved Ombygning tillempede efter Opgaven, men Resultaterne var i Begyndelsen kun middelmådige, og først efter aarelange Erfaringer er man naaet frem til de store moderne Trafikluftfartøjer, som nu anvendes i Lufttrafiken — — —

Derefter følger en meget indgaaende Beskrivelse af Luftfartselskabernes Opbygning og Virke samt de Betingelser, hvorunder de arbejder, og det er jo ganske naturligt, at det er Det Danske Luftfartselskab, der er taget som Udgangspunkt for de fleste Betragtninger.

Vi slutter Omtalen med at gengive

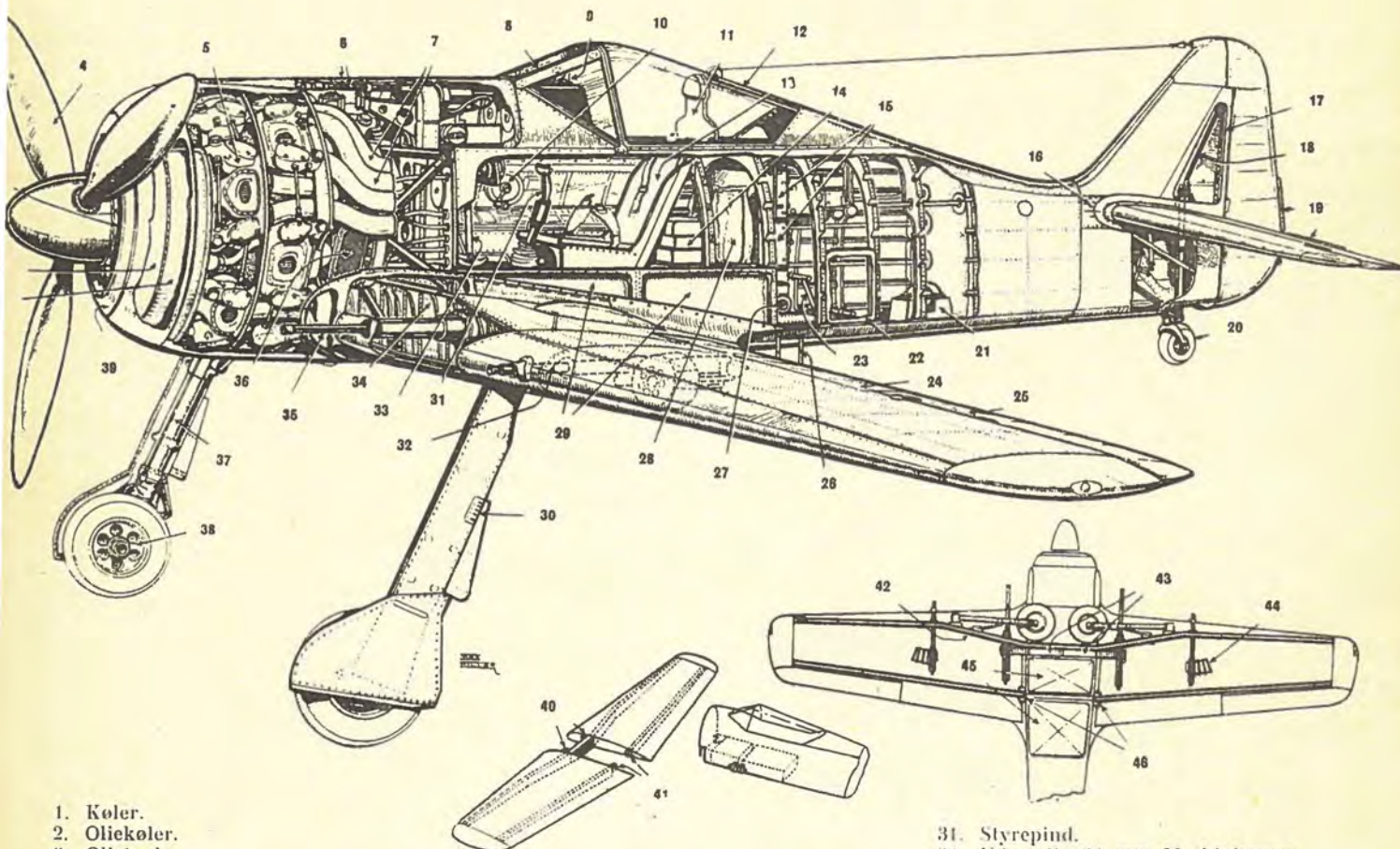
de sidste Linier i Foredraget, de vidner om at D. D. L. er et Selskab, der med Tillid ser Fremtiden i Møde og er godt rustet til at løse sine store Opgaver, naar Freden kommer og Flyvningen derefter tager Fart. — — —

Selskabets Soliditet var saaledes i 1939 meget stor, og det samme gjaldt Likviditeten. Disse Forhold er i endnu højere Grad raadende i Dag — en Tilstand, som jo i hvert Tilfælde, hvad angaar Likviditeten, er meget almindelig under de nuværende Forhold.

For D. D. L.s Vedkommende var Forholdet i 1939, at man — efter at have indkøbt to store Condor-Luftfartøjer, som var prøvefløjede og befundet tilfredsstillende — netop stod overfor at skulle købe een eller to til af disse Luftfartøjer. Bestyrelsesbeslutningen forelaa allerede, men da Krigen brød ud i September 1939, blev det umuligt at købe Flyvemateriel. Efter Krigen skal Selskabet imidlertid forny praktisk talt hele sin Flaade, og der bliver da god Anvendelse for hele den likvide Kapital. — — —

Ref.

FOCKE-WULF FW 190 A3



1. Køler.
2. Oliekøler.
3. Olietank.
4. Propel.
5. B. M. W. 14 cyl. dobb. Stjerne Motor.
6. 2 Stk. 7.92 mm Mg.
7. Udblæsningsrør.
8. Skudsikker Rude.
9. Maskingeværsgite.
10. Oprulning til det bevægelige Kabinetag.
11. Panserbeskyttelse.
12. Bevægeligt Kabinetag.
13. Førersæde.
14. Batteri.
15. Radioapparater.
16. Stabilisatorskala.
17. Inspektionsluge.

18. Halehjulets Glideskinne.
19. Trimror.
20. Optrækkeligt Halejul.
21. Gyrokompas.
22. Dør.
23. Inddækket Startsving.
24. Bremsklap.
25. Balanceklap.
26. Optrækkelig Stige.
27. Generator.
28. Bagagerum.
29. Brændstoftanke.
30. Landingskala.

31. Styrepind.
32. Udvendig 20 mm Maskinkanon.
33. Siderorspedal.
34. Planbjælke.
35. Indvendig 20 mm Maskinkanon.
36. Luftindsugning.
37. Understøtten (Oliestøddæmper).
38. Hydrauliske Bremsrør.
39. Kontrol af Luftstrømmen gennem Oliekøleren.
40. Forreste Planbjælke.
41. Bageste Planbjælke.
42. Forreste Planbjælke.
43. Ammunition til indv. Kanon.
44. Ammunition til udv. Kanon.
45. Brændstoftanke.
46. Bagbjælkenes Kropbeslag.

Internationale Transporter

Jo vanskeligere Transportforholdene bliver, desto vigtigere er det for Eksportører og Importører at kunne støtte sig til et Transportfirma, der har de rigtige Forbindelser ude omkring og den største Erfaring.

Benyt Dem derfor af vor Service, hvadenten det drejer sig om

Rejser, Skibsbefragtning, Spedition eller Forsikringspørgsmaal.

DAN-TRANSPORT A/S

og

GLOBUS REJSEBUREAU A/S

Vestergade 26 - København K. - Tlf. C. 16488

TRANSPORTSVÆVEPLANER

ANTONY FOKKER, den senere kendte Flyvemaskinekonstruktør, fløj i 1922 en Flyvning paa 13 Minutter med et løst Svæveplan. Flyvningen fandt Sted paa Wasserkuppe, og var den første officielle Rekord for flersædede Svæveplaner. Siden da er der sket en betydelig Udvikling i de flersædede Svæveplaners Rækker, f. Eks. anvendes »Kranich« flere Steder i Verden som Øvelses- og Instruktions-svæveplan, i Sverrig anvendes den bl. a. af del svenske Luftvaaben. Flere Lande har endog sine egne Typer og i Amerika har man forlængst konstrueret og bygget firesædede Svæveplaner. For Start af Svæveplaner af disse Størrelser anvendes udelukkende Flyvemaskiner, da Start med Autospil ikke anses for særlig egnet, især da man ved en Flyvemaskineslæbestart har større Udsigt til at opnaa bedre Højde og kan, hvis det er ønskeligt, transportere et eller flere Svæveplaner efter en Motormaskine over større Afstande.

Det første Forsøg paa en Flyvemaskineslæbestart blev udført i 1927 af Espenlaub og Fieseler, og Raab-Katzenstein førte disse Forsøg videre, ikke for at opnaa en ny Startmetode for Svæveplaner, men mere for at opnaa en Flyveattraktion ved Flyvestævner »Flyveeksprestog i Luften«. Efter utallige Forevisninger af dette »Flyveeksprestog i Luften« ved Flyvestævner i Tyskland og andre Lande erkendte »Rhön-Rositten Gesellschaft«, at man kunde anvende Flyvemaskinen til Hjælp til Start af et Svæveplan, og tog denne Undervisning op paa deres Svæveflyverskoler; men ingen havde vel paa dette Tidspunkt tænkt sig at Flyvemaskinen, med et tilkoblet Svæveplan, engang skulde kunne anvendes i Krigsøjemed. I Dag er det dog en Kendsgerning, at Svæveplaner i høj Grad bliver anvendt, baade til Transport af Gods og Mandskab.

I 1936 forsøgte man i Rusland at transportere fire Svæveplaner efter en Motormaskine, og senere har man i England opstillet den Teori, at en tilstrækkelig kraftig Motormaskine endog skulde kun-

ne trække flere Transportsvæveplaner med et større Antal fuldt udrustede Soldater, efter sig, endog skulde det være muligt at transportere lettere Tanks og de nødvendige Fornødenheder til en Land-sætningskommando bag Fjendens Linier.

I England bygger »General Aircraft Ltd.« større Serier af et Transportsvæveplan »Hotspur«, bygget helt af Træ med 14 m Spændvidde og 12,1 m Længde; men der er ingen Tvivl om, at der ogsaa bygges større Typer. I Amerika har man forsøgt at ombygge lette Motorflyvemaskiner som f. Eks. »Aeronca« til Svæveplaner, man har fjernet Motoren og paasat en »Næse« af Træ, hvor Føreren har sin Plads og bibeholdt de øvrige Pladser, saaledes at »Maskinen« i denne Form er blevet større hvad Pladsindhold angaar. Endvidere bygges i større Serier et Transportsvæveplan, der har faaet Navnet »Commando«, som har Plads til 15 fuldt udrustede Soldater, og en mindre Type, der har Plads til 9.

Det er bekendt, at Fortet Eben-Emael i Belgien faldt som Følge af, at tyske Svæveplaner landede paa Fortet og lammede det, inden det var kommet sig af Over-raskelsen over de tyske Svæveflyveres Ankomst, ligeledes er det bekendt, at Tyskland indsatte en større Styrke Svæveplaner ved Erobringen af Kreta, og for kort Tid siden kunde man i Dagspressen læse, at Englænderne havde transporteret Soldater fra England til Alger i Svæveplaner. Der er ingen Tvivl om, at Tyskland ogsaa har en større Styrke af Svæveplaner, af Størrelser vi endnu ikke gør os Begreb om, og Transporten af disse skulde være en let Sag for de moderne Motormaskiner.

Naar Udviklingen af de flersædede Svæveplaner og Flyvemaskineslæbestarten er naaet saa langt som den er i Dag, har man Lov til at forudse, at Raab-Katzensteins »Flyveeksprestog i Luften« efter Krigen ikke mere er et Attraktionsnummer i et »Luftcirkus«; men et uundværligt Led i den almindelige Lufttrafik mellem Landene. J.A.D.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Norre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

Kaptajn J. Foltmanns Foredrag og Film i Aeronautisk Selskab.

Selskabets næste Foredragsaften bliver Fredag den 15. Januar.

Kaptajn J. Foltmann vil holde sit Foredrag om Flyvningens Historie, Titelen er: **Blade af Flyvningens Eventyr**, og i Foredraget gives der en Fremstilling af Flyvningen fra Ellehammers første Flyvninger og op til Nutiden.

Foredraget ledsages af en overordentlig interessant Film, der er sammensat af samtidige Optagelser og udvalgt fra Filmselskabernes Arkiver.

Foredraget holdes i Nationalmusæets Sal, Indgang Ny Vestergade, Fredag den 15. Januar Kl. 20.

*

Følgende nye Medlemmer er indmeldt i Selskabet:

- Kommunelærer K. Flensted-Jensen.
Civilingeniør Bent Waagensen.
Civilingeniør O. Holten Lund.
Assurandør Carl L. Skytte.
Direktør Eiler Juul Eilersen.
Jørgen Gamst.
Grosserer P. Hansen, Aalborg.
Julius Clausen, Aarhus.
Normann Toft, Grenaa.
Erik Andersen, Haderslev.
N. K. Hansen, Herning.
I. C. Rasmussen, Hillerød.
Cai Toft, Hjørring.
H. Henningsen, Holbæk.
J. Bøttern, Horsens.
M. Th. Lauritsen, Kolding.
Viggo Madsen, Køge.
E. Thidemann, Middelfart.
Rich. Jørgensen, Nakskov.
Axel S. Larsen, Næstved.
A. M. Gundersen, Nykøbing F.
Chr. Møgelvang, Nykøbing M.
Carl Suhr, Odense.
Axel Axelsen, Randers.
J. Lundmark Jensen, Ringkøbing.
Poul Christensen, Ringsted.
I. Mørk Hansen, Rudkøbing.
Jens West, Rønne.
Carl Matthiesen, Silkeborg.
H. A. Palm, Slagelse.
Ib Grum-Schwensen, Stege.
Carl Jensen, Struer.
N. Madsen, Svendborg.
Chr. Thomsen, Sønderborg.
Hans Sørensen, Thisted.
Ulrik Bay, Tønder.
K. Stampe, Varde.
A. Hansen, Vejle.
Hans Smidt, Viborg.

Har De Lyst — saa klem paa

FLYV's December Nummer udkrev Dansk Motorflyver Union — som Læserne bekendt — en Konkurrence om, hvem der skriver de bedste 6 Af-snit til »Flyvningens ABC«. Dette har forhaabentlig sat Sindene i Bevægelse indenfor flyveinteresserede Kredse Landet over, for — selv om »Ærens Træ er det magreste i Skoven« — vinker jo de 600 Kr. som Præmie for de antagne 6 Af-snit.

»Kan jeg mon være med her«, siger sikkert mangan en interesseret til sig selv og holder sig tilbage paa Grund af en i Almindelighed ikke uklædelig Beskedenhed, men — det skal siges, saa alle de paagældende hører det — selv om man er klar paa, at allerede

en Del er i Gang med Opgaven, »Hold Dem ikke tilbage«.

I vide Kredse Landet over har vi flyveinteresserede med en saadan Indsigt, at der maa kunne fremkomme det helt rigtige. Det er Ungdommen, som skal have ABC'en, det er Ungdommen, som skal læse den, og det er Ungdommen, som skal skrive den. Den unge Amatør — Sportsflyveren — kan ud fra sin Erfaring — »Den ved bedst hvor Skoen trykker, som har Skoen paa« — og med den Indsigt og de Evner, han nu raader over, give værdifulde Bidrag, ligesom den professionelle — Teknikeren — Flyveren — Meteorologen og Navigatøren, ud fra et helt andet Grundlag,

med en vis Overlegenhed kan gaa ind for Opgaven. Spar paa dyr og kedelig Tekst og bring i Stedet mange, gode og overskuelige Illustrationer, ud af hvilke det meste kan læses og forstås; husk det skal ikke være en Lærebog, vi har jo »Saa flyver vi«.

Der er god Tid endnu; Deres Bidrag skal først være indsendt den 15. Februar, men klem paa det bedste De har lært. Dalbro.

DANSK MOTORFLYVERUNION

Formand: Trafikkassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhnv. Ø.

Dansk Motorflyver Union

ønsker alle sine Medlemmer
et godt Nytaar!

*

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Lørdag den 12. December havde Sportsflyveklubben i Samarbejde med Flyvertroppernes Soldaterforening indbudt til en Efteraarsfest i Odd-Fellow Palæet.

Det blev en straalende Fest. Ikke mindre end 500 Deltagere havde givet Møde og den store Sal var derfor fyldt til sidste Plads. Et righoldigt Program indledede Aftenen. Særlig bemærkelsesværdig var Præsentationen af »Dansk Flyvermarch« med Hans Hartvig Seedorff Pedersens prægtige Tekst og med H. J. Kofoeds Orkestets Hjælp lærte man hurtigt at synge den letløbende Melodi. Mellem Musiknumre fortalte den populære Australiensflyver, Kaptajn Michael Hansen, morsomme Træk fra sine mange dristige Flyvninger. Løjtnant Claussen-Kaas holdt en vellykket »Hvem ved hvad«-Konkurrence, hvis Clou var en veritabel Eksamination af den populære Kursusleder, Kaptajnløjtnant Dalbro, som naturligvis fik til Resultat, at Kaptajnløjtnanten klarede Spørgsmaalene betydeligt over Middelt. Forfatteren Povl Sabroe — »Den gyldenblonde« — holdt et fornøjeligt Frikvarter, krydret med talrige Flyveranekdoter og endelig fik den syngende Cowbye Allan Douglas — Pseudonymet for en ung Flyver — Succes paa en Række amerikanske Sange.

Efter denne muntre Afdeling fik Kaptajnløjtnant Dalbro Ordet for at afslutte Efteraarets teoretiske Kursus, og herunder blev der uddelt en Række Præmier fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og fra Berlingske Tidende.

I Pausen samledes alle Kursusdeltagerne til et fornøjeligt Kaffebord, og under dette blev Diplomerne for en veloverstaaet Eksamen uddelt og der blev holdt talrige Taler til Eleverne og fra Eleverne, som Tak for de interessante Timer, de havde tilbragt i Klubben.

Aftenen sluttede med et festligt og muntert Sportsflyverbal, og først Klokkeren blev der sat Punktum for Dansen og Musikken.

*

SPORTSFLYVEKLUBBEN ønsker sine Medlemmer et rigtigt glædeligt Nytaar i Haabet om, at vi snart atter maa se vore Flyvemaskiner tumle sig over de danske Flyvepladser.

Bestyrelsen.



Frederiksborg Amts Sportsflyveklub

har afholdt Vinterfest med Diplomuddeling for de teoretiske Kursus

SØNDAG den 13. December afholdt Frederiksborg Amts Sportsflyveklub sin Vinterfest, ved hvilken Lejlighed Diplomerne til Deltagerne i de teoretiske Kursus blev uddelt. Formanden for Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, foretog Uddelingen, som han ledsagede med mange anerkendende Ord til Kursusdeltagerne.

Prøven har ogsaa vist et overmaade fint Resultat; af 63 Deltagere har de 52 bestaaet, og heraf har 7 faaet Udmærkelse; blandt Deltagerne var Danmarks yngste Flyveraspirant, den kun 13-aarige Hans Kettel, der bestod med fint Resultat; endvidere bestod den 15-aarige Gert Garde med Udmærkelse. De to unge Deltagere modtog hver den af Grosserer I. C. Rasmussen, Shell, udsatte Præmie for de yngste Deltagere.

Præmielisten for Deltagerne ser iøvrigt saaledes ud:

1. Pr. Bogholder Truelsen: D. K. D. A. S. Præmie. Karakter: 6.50
2. Pr. Disponent J. E. Lindeskov, D. K. D. A. S. Præmie. Karakter: 6.50.

3. Pr. Sagførerfuldm. J. Linde, Berl. Tid. Præmie. Karakter: 6.50.
4. Pr. Skoleelev Gert Garde: Løjtn. Sylvest Jensens Pr. Karakter: 6.50.
5. Pr. Ingeniør Jørgensen: F. A. S. Præmie. Karakter: 6.13.
6. Pr. Dyrlæge Lønberg Nielsen: Direktør Haagensens Pr. Karakter: 6.13.
7. Pr. Repræsentant P. Saxe: Gross. Gunnar Knudsens Pr. Karakter: 6.00.

Alle syv Deltagere har bestaaet med Udmærkelse.

Efter at Diplomer og Præmier var uddelt, rettede Luftfartsingeniør Eskildsen en Tak til Formanden og Bestyrelsen for F. A. S., for det udmærkede Arbejde de havde udført i den energisk arbejdende Klub, og efter at Overflyveleder S. A. Dalbro havde udbragt et kraftigt besvarelse Leve for Dansk Flyvesports Fremtid, samledes man til Spisning, hvorunder der blev budt paa mange Overraskelser, bl. a. præsenteredes man for en »rigtig« Avis, LUFTPOSTEN, der i Alvor og Skæmt berettede mange gode Ting om Flyvningen.

F. A. S. Vinterfest sluttede lige saa vellykket, som den begyndte, og gjorde i alle Maader sine Arrangører Ære. R. e. f.

FLYV MED

DET var et godt Aar for Dansk Svæveflyvning og for Unionen. Mange store Begivenheder — Støtte fra Tuborgfonden, fra A/S Flyvemateriel og Berlingske Tidende, Bjergsted Lejren og Statstøtte (paa 35,000) samt en større kontant Gave fra en af Flyvningens Venner, Dir. Strand, har vakt Interesse i vide Kredse, saa Unionen har haft sit bedste Aar til idag.

Begivenhederne er endnu i frisk Erindring, saa det vil trætte at omtale dem nærmere ved denne Lejlighed, men jeg vil gerne ved Aarsskiftet takke paa Dansk Svæveflyver Unions Vegne for den Hjælp og Imødekommenhed vi har modt fra Myndigheder, Institutioner og Private, da det er det mere end alt andet, der beforder vor Sag og sætter os i Stand til at bringe den videre for hvert Aar.

For bare 5 Aar siden var det kun et Faatal, der vilde indrømme, at Svæveflyvningen var en Sag, der havde Krav paa andet end perifer Flyveinteresse, idag er det de faa, der inderst inde ikke vil anerkende den som selve Flyvningens Idé: den enkelte Mands Egenflugt paa Luftens egne Kræfter.

Med denne Baggrund af Idé, der gerne skulde omsættes i en Bevægelse for at bringe ikke som i Aar godt 100, men Landets Tusinder af Unge i Luften, er Unionen kun naaet det beskedne Stykke Vej, Midlerne har tilladt. Og vi vil derfor ved det nye Aar, foruden at takke, angle efter mere Hjælp og Støtte, flere Bidrag — flere Midler for stadig at bringe Svæveflyvningen videre.

Hvem kan hjælpe mere end andre i Dag — den private interesserede, Staten — og Sportsflyverne. Flere Byer har Fællesraad for Flyvning, og Idéen ogsaa

praktisk at arbejde og idag ogsaa flyve gærer heldigvis mange Steder, og det ligger dog saa snublende nær, at enhver Sportsflyveklub, der gerne vil flyve med sine meget mere erhvervs- og forretningsmæssigt indstillede Medlemmer og gennemgaaende mere velstaaende Velyndere baade ræsonnerede og i Praksis omsatte den Tanke, at en Investering i Svæveflyvning er det eneste rigtige idag.

Ved den Film, Unionen med Nordisk Film og Herr Mogens Skott-Hansen samt Producenter fra Nytaar sender ud over Landet, med den Støtte ethvert lokalt Erhvervsraads flyvepladsmæssige Interesse vil vise Sagen og de Idéer, Unionen kan stille til Raadighed, er Tiden saa moden og Unionens Rammer saa solide og vide, at det vil være en Forseelse, at undlade dette Samarbejde.

Der kan ikke flyves overalt, men der kan bygges overalt og flyves, hvor vi faar Tilladelse, og ogsaa ud i Fremtiden vil Sportsflyverne have Interesse af at flyve »bare paa Luften«.

Lad os faa ikke een men flere Lejre i 1943, lad os se Motorflyverne paa Vingerne igen. Slut op bag Pionerklubberne, støt Unionen og først og sidst slut op bag Aeronautisk Selskab, hvor Traadene samles.

Til de Byer, der ikke har Klubber, faa oplyst, i hvilken Biograf Filmen vil blive kørt, vi skal hjælpe dem at »flyve med«, naar De har en Komité.

Det er svært at starte en Klub, det kræver Ofre og Tid at lede den. Det er ikke alt at svæveflyve, naar man vil loope med en K-Z. Det er ligefrem surt at bygge i mange Maaned, bare for at flyve 3 Uger om Aaret. Og dog kan det organiseres ved fælles Hjælp, naar man bare husker, det er normalt at starte i Modvind.

H. Heinrich Nielsen,
Formand.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Forslev,
Dronninggaardshallé 120, Holte
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Ny Verdensrekord i Varighedsflyvning med Svæveplan.

F. A. I. har anerkendt Franskmanden Eric Nessler's Varighedsflyvning med Svæveplan, d. 19.—20. Juni i Aar paa 38 Timer, 21 Minutter og 54 Sekunder, som officiel Verdensrekord. Som det vil erindres fløj den kendte tyske Svæveflyvelærer Franz Jachtmann paa Øen Sild i 1937 en Flyvning paa 40 Timer og 55 Minutter; men denne Rekord er ikke blevet anerkendt af F. A. I., da Flyveren ikke medbragte Barograf.

Omkring Midten af November i Aar er Rekorden i Udholdenhedsflyvning atter sat en Tak i Vejret, idet Svæveflyvelærer Vorgons ved Rigssvæveflyverskolen Spitzberg ved Wien, har opholdt sig i Luften i 45 Timer 28 Minutter og 5 Sekunder.

TRODS Krigen er Svæveflyvervirksomheden i Ungarn livlig. For nylig fløj Oszodolay med et ungarsk Svæveplan »Philis«, en Type lignende den kendte Grunau Baby II, en Længdeflyvning paa 300 km. Det er den længste Flyvning, der til Dato er fløjet over ungarsk Omraade. Den ungarske Udholdenhedsrekord indehaves af Løjtnant Stephan Kiralyi, idet han i November 1941 holdt sig oppe i 29 Timer og 47 Minutter. I ca. 24 Timer fløj han i ca. 1400 m Højde, men da Kulden i denne Højde steg til 25 Grader, maatte han paa Grund af Overrisning gaa ned til ca. 400 m. Den længste Strækning, nogen Ungarer har fløjet, daterer sig fra 1936, da Ludvig Rotter i sin Selvkonstruktion »Nemere« fløj en Maalflyvning fra Rangsdorf ved Berlin til Kiel, en Strækning paa 326,5 km.

Nye Certifikater. A. Certifikat: Nr. 221 Mogens Aagaard, Nr. 222 Peter Mikkelsen. C-Certifikat: Nr. 55 Kommandørkaptajn P. Scheibel, Nr. 56 Materielmester V. Petersen, Nr. 57 Poul Suadicani, Ringen, Nr. 58 P. H. Nielsen, Ringen.

Dansk Svæveflyver Union har udnævnt Hr. Landsretssagfører Orla Munksgaard og Hr. Grosserer Victor B. Strand til Æresmedlemmer af Unionen.

Efter al Sandsynlighed vil de 5 Overgangsplaner af Typen Grunau Baby 2 B, som Hærens Flyvertropper skal bygge for Dansk Svæveflyver Union med Støtte fra Arbejds- og Socialministeriet og Hr. Grosserer Victor B. Strand, blive paabegyndt lige efter Nytaar.

Stamgruppen sender for Fremtiden FLYV til alle sine Medlemmer, saaledes at Bladet uden Udgift for de enkelte Medlemmer bliver tilsendt. Ordningen træder i Kraft fra 1. Jan.

Svensk Svæveflyvnings Resultater 1942.

I Sverige 30 Svæveflyveklubber er der i Perioden 1. 10. 41—1. 10. 42 foretaget ialt 20.038 Starter med Skoleglider og 2.654 Starter med Svæveplan. Under disse Flyvninger er der sket henholdsvis 33 og 13 Havarier. Hertil kommer Tallene for Alleberg. Paa Skolen er der foretaget 1881 Starter med Skoleglider og 1438 Starter paa Svæveplan med henholdsvis 2 og 9 Havarier. Sammenlagt udgør det 26.011 Starter med kun 57 Havarier, hvilket vil sige ca. 2 pro Mille. Af Havarierne har de fleste kun været Smaating, saasom knækkede Meder o. l., og intet af Havarierne har medført alvorlig Skade paa Personer.

Der er indenfor den samme Periode taget 434 A-, 210 B- og 79 C-Certifikater.

I næste Nummer af »Flyv« vil vi bekendtgøre de samme Tal for dansk Svæveflyvning. H. F.

Dansk Svæveflyverfilm.

PAA Foranledning af Formanden for Dansk Svæveflyver Union, Kaptajn H. Heinrich Nielsen, blev der i Sommer under Unionens Lejr ved Bjergsted optaget en Film — den første danske Svæveflyverfilm, under Ledelse af Direktøren for Statens Kortfilmproduktion, cand. jur. Mogens Skot-Hansen.

Instruktør H. Hasselbalch fra Nordisk Film besøgte flittigt Lejren og tog en lang Række udmærkede Optagelser under Øvelsesflyvningerne.

Filmen, der varer ca. 10 Minutter, viser omtrent hele Udviklingen i Svæveflyveruddannelsen. Man ser Elevens første Balanceøvelser paa aaben Skoleglider og hans første mere eller mindre vellykkede Kureture og smaa Hop. Man følger ham paa længere Glideflyvninger med Gummitovstart oppe fra »Bjergtet« udover de nyhøstede Kornmarker. Man ser, hvordan han kommer over paa bedre og bedre Svæveplaner og træner i Spilstart, han øver Skræntflyvning i en Grunau Baby og slutter med en Højstart i Danmarks bedste Svæveplan — Olympiaplanet »Meise«.

Filmen bliver ledsaget af en forklarende Tekst, der er tilrettelagt af Instruktør Hasselbalch, og Hakon Mielche har indtalt den.

I Løbet af Foraaret vil Filmen blive vist som Forfilm i alle Biografer i Danmark, der viser Nordisk Film.

H. F.

Ny Svæveflyveklub i Haderslev.

Paa Initiativ af Oberstinde A. Hansgaard, Haderslev, er der oprettet en Svæveflyveklub i Haderslev.

Den 22. November var der arrangeret en Propagandaaften, hvor Oberstinde Harriet Forslev holdt Foredrag og viste Berlingske Tidendes Svæveflyvefilm.

Efter Foredraget blev der fremlagt Lister, hvor 30 Interesserede meldte sig som aktive Medlemmer.

Den 9. Dec. afholdtes stiftende Generalforsamling. Værkmester Svejstrup blev valgt til Formand og Fru Direktør Nissen til Sekretær og Kasserer.

Af en Automobilforhandler har Klubben foreløbig gratis faaet et Værkstedsløse lokale stillet til Disposition, hvor Haderslev Svæveflyveklub den første Søndag i Januar paabegynder Bygningen af en »Skoleglider 38« under Ledelse af Hr. Jens Eriksen, Aarhus, der velvilligst har paataget sig at hjælpe den nye Klub i Gang med Værkstedsarbejdet.

Klubben er fra 1. Januar 1943 tilsluttet Dansk Svæveflyver Union. H. F.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabellejevvej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

3 nye Klubber under Unionen. Følgende Klubber er nu indmeldt i Unionen: Vejle Flyveklubs Modelflyvegruppe, Formand Erik Terp, Kildesvej 4, Vejle. Modelflyveklubben »Ternen«, Formand Th. Thostrup, Svebølle.

Esbjerg Modelflyveklub, Formand Alvin Andersen, Islandsgade 40, Esbjerg.

Oversigt over Aarets D.M.U. Stævner. Som lovet bringer Unionen herved en Oversigt over Stævnerne i 1943.

Danmarks mesterskabskonkurrencer for indendørs Modeller afholdes i April Maaned i Odense.

Pinsekonkurrence afholdes paa Sjælland, paa Fyn og 2 Steder i Jylland. Stæverne, hvor disse Stævner skal afholdes kan endnu ikke meddeles.

Sommerlejren afholdes i Juni Maaned, sandsynligvis ved Faarevejle paa Sjælland. Under Sommerlejren vil Danmarks mesterskabskonkurrencerne for Motormodeller blive afholdt.

Danmarks mesterskabskonkurrencer for Svævemodeller afholdes i Jylland i September Maaned.

Til næste Aar haaber Unionen at kunne bringe en Oversigt over samtlige aarlige tilbagevendende Stævner, idet Klubberne opfordres til i Begyndelsen af December Md. at indsende til Unionen Meddelelse om hvilke Stævner og Udstillinger de agter at arrangere i det følgende Aar.

Unionens Bestyrelse har besluttet, for at fremme Tilgangen af nye Klubber, at den 50. Klub der indmeldes i Unionen fritages for Indmeldelsesgebyr.

Meddelelser, som Klubberne ønsker optaget i »Flyve«, maa være Pressesekretæren, Helge Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup, i Hænde senest den 10. i Maaneden til Optagelse i det følgende Nummer.

*

»Stratus« Indendørsstævne.

PAA Initiativ af Glostrup Modelflyveklub »Stratus« afholdtes Søndag den 15. Nov. Vintersæsonens første Indendørsstævne i Aulæen paa Sondermarksskolen paa Frederiksberg. 5 Uger i Forvejen var indbydelse tilsendt de sjællandske Klubber, saa der var god Tid at forberede sig i. Der skulde startes i følgende 3 Klasser: 1. Mikrofilm- og papirbæklædte Motor-modeller, 2. Helbalsammodeller og 3. Svævemodeller (Mikrofilm, Helbalsa og lign.)

Til Deltagelse i Stævnet anmeldtes ialt 46 Modeller fra følgende Klubber: »Pegasus« 19 Modeller, Københavns Modelflyve-Klub 5 Modeller, M. F. »Hawk« 5 Modeller, M. F. »Cirrus« 2 Modeller, Roskilde M. F. 11 Modeller og »Stratus« 4 Modeller.

Kl. 16 var man Programmet igennem, og Resultatet blev:

Klasse 1: Gennemsnit af 3 Flyvn.
Nr. 1: Henning Schrøder, »Hawk«, 0,58,4.
Nr. 2: Aksel Abrahamsen, »Pegasus«, 0,29,7.
Klasse 2:
Nr. 1: Henning Schrøder, »Hawk«, 0,28,0.
Nr. 2: Jørgen Gamst, »Stratus«, 0,23,0.
Klasse 3:
Nr. 1: Palle Petersen, »Pegasus«, 0,19,0.
Nr. 2: Jørgen Gamst, »Stratus«, 0,13,2.

Præmieuddelingen blev foretaget af Unionens Formand Knud Flensted-Jensen.

Efter Konkurrencen samledes Deltagerne »for at snakke sammen om Sagerne«, og der var almindelig Enighed om, at der maa gøres noget mere med »the indoors«, saa det varer ikke længe, inden den næste af disse interessante og fornøjelige Konkurrencer løber af Stabelen.

Jørgen Gamst.

*

Modelflyveklubben Termik afholder Udstilling.

I Dagene 6., 7. og 8. Nov. afholdt Dansk Ungdomssamvirke en storstilet Udstilling paa Hotel Leidersdorff i Hillerød, hvor 28 Ungdomsorganisationer var repræsente-

ret, deriblandt D.M.U. ved Modelflyvedet gjaldt saavel de udstillede Modeller klubben »Termik«. Standen var hele Tiden Genstand for stor Opmærksomhed,



Et af de smukke Arrangementer paa »Termik«s Udstilling.

som det arbejdende Værksted. K.L.M.s Hangarflyver gjorde stormende Lykke blandt de yngre Aargange. Endvidere blev der paa forskellige Tidspunkter foretaget Opvisning af Indendørsflyvning. Publikum var meget imponeret af Micromodellerne, men ogsaa Poolflyvningen vakte berettiget Opmærksomhed.

Der var paa Udstillingen opstillet et Højtaleralæg til Brug ved den Underholdning, der fandt Sted. Distriktsleder for Sjælland Jørgen Mortensen var gentagne Gange ved Mikrofonen og berettede om Modelflyvningen. Ialt har ca. 3000 Mennesker hørt Foredraget, hvilket maa siges at være ret enestaaende i D.M.U.s Historie.

Ugen for talte han over Emnet, »Hvad er Modelflyvning«, for Eleverne paa »Sophienborg« udenfor Hillerød, og i Løbet af de kommende Maaneder har flere For-

eninger rettet Henvendelse om, at ogsaa de gerne vil høre Foredraget.

Og endelig vil der i nærmeste Fremtid blive afholdt et Begynderkursus i Hillerød Fritidsklub. Som man ser bliver der gjort ikke saa lidt Propaganda for vor Sport i Hillerød, og Fremtiden skulde da vise en øget Tilgang i vore Rækker, men det synes dog ikke at være Tilfældet trods den ikke ringe Interesse. Vi har endnu ikke faaet nye Medlemmer derfra, men kommer Tid, kommer Medlemmer — del maa vi da haabe!

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S., Nørre Farimagsgade 3, København V.

Aeronautisk Junior Klub

afholder sit første Møde Torsdag den 7. Januar Kl. 19,30 præcis, paa den polytekniske Lærestanstalt, Sølvtorvet (Indgang Solvgade 83). Formanden for D. K. D. A. S.s Bestyrelse, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, vil som Indledning sige et Par Ord; derefter vil Ingeniør E. Møller-Hansen fortælle om Flyvemaskinens Udseende, eller hvorfor Flyvemaskinen har den nu benyttede Form, hvorefter Fru Oberstinde H. Førslev vil fortælle om sine mest spændende Oplevelser i de mange Svæveflyvelejr, hun har deltaget i. Foredragene ledsages af Lysbilleder. Mødet ventes afsluttet Kl. ca. 21,00.

Der vil ved Møderne være opsat en Luftpostsæk, som er beregnet til al Post. Spørgsmaal, Forslag m. m. til Ledelsen; skriftlige Spørgsmaal vil blive besvaret ved næste Møde Torsdag den 4. Februar.

A. J. K. Ledelsen.

For Benzinmotormodellen? Selvfølgelig »KRATMO«!

Arbejdstegning for »Kratmo 10« købes

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!



Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45x12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

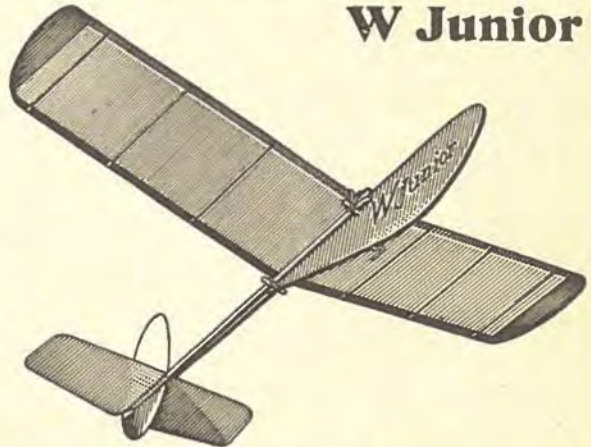
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med W Modeller er en rigtig Feriesport for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN
Afdeling: W-Modeller
95, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

W Junior



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model..... - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modellsvæveflyvning Kr. 2,00



SHELL

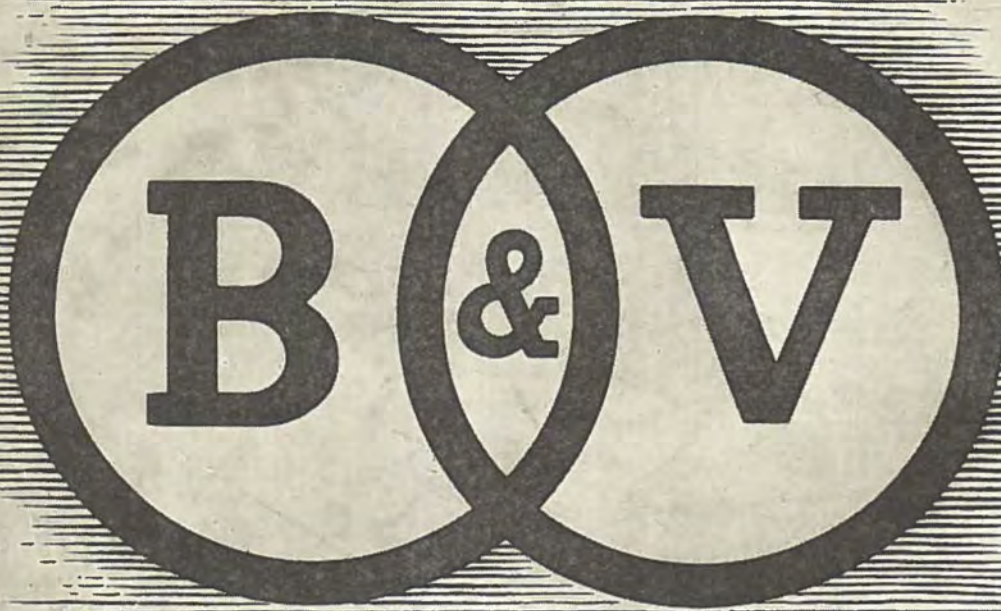
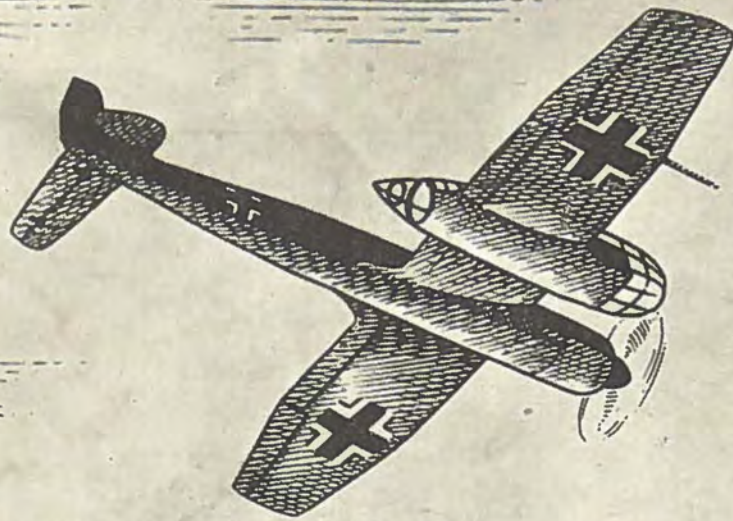
AVIATION SERVICE



^A/_S DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



„BV 141“

BLOHM & VOSS
F L U G Z E U G B A U

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6.00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

Hr. Kontorassistent
Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

FLYV

Nr. 2

1943 - 16. Aarg.

INDHOLDET:

Det Kgl. Danske
Aeronautiske Selskabs
Start og Tiden før

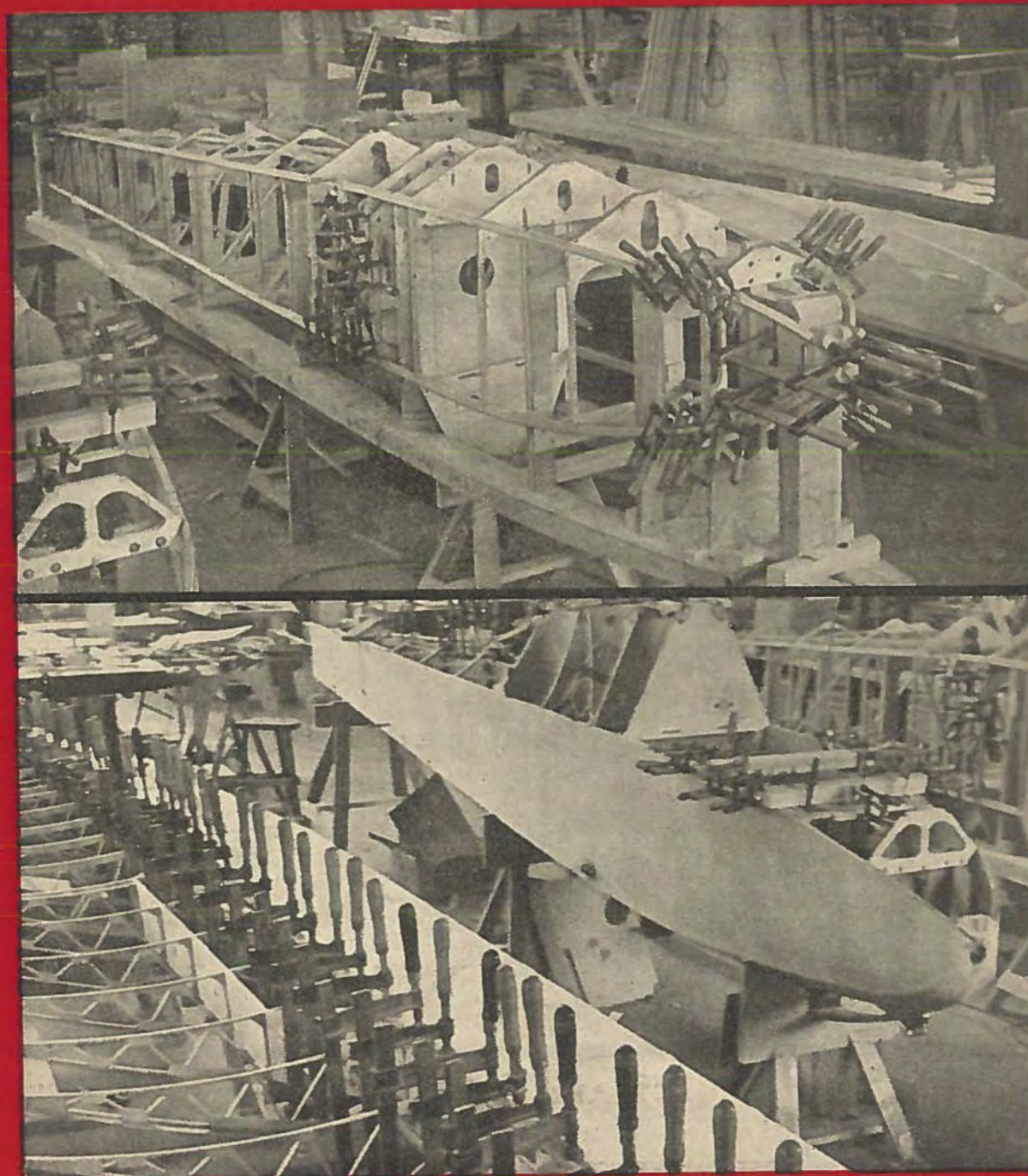
NYT FRA UDLANDET

AVRO LANCASTER

Teoretisk
Svæveflyverkursus

AERONAUTISK
JUNIOR KLUB's første
Mødeaften

50
ØRE



Fra Hærens Flyvertroppers Værksteder.
Der arbejdes paa Svæveplanerne.



Verden vil staa aaben

for den, som i Tide forbereder sig paa det Opsving, som den civile Flyvning engang vil opleve.

Ungdommen af i Dag forstaar dette, og den kaster sig med Liv og Lyst over Fremtidens store Eventyr, Livet i Luften.

Ja, se blot paa de Unge!
— Modelflyver i Dag - - -

Svæveflyver i Morgen - - - og Motorflyver i Overmorgen, naar Handel- og Industri skal opbygge en ny Verden.

— Den Dag vil den verdensomspændende INTAVA Organisation være Luftfartens Tjener, — her i vort lille Danmark som ude i den store Verden.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.

K L U B A D R E S S E R

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
N. Farimagsgade 3-5, Kbhvn. V. Tlf. C. 7220,
Lokal 9. Anerkendt af F.A.I. (Fédération
Aeronautique Internationale) som Enerepræ-
sentant for aeronautiske Interesser i Dan-
mark.

DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose.

DANSK MOTORFLYVER UNION*)

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

DANSK SVÆVEFLYVER UNION.*)

Fmd.: Kapt. H. Heinrich Nielsen, Raadhus-
pladsen 45, København V. Tlf. C. 9930.

Sekretær: Fru Oberstinde H. Førslev, Dron-
ninggaardsallé 120, Holte, Tlf. Holte 847.

Kasserer: P. H. Nielsen, Haraldsgade 33, Kø-
benhavn N. Tlf. Taga 6957 Ulla.

DANSK MODELFLYVER UNION.*)

Fmd.: Kommunerører Knud Flensted-Jensen,
Kabellejevej 21, København, Brh. Tlf. Bella
3762 v.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup. Tlf. Omegnen Avedøre 60.

Kasserer: Finn Henningsen, Godsbanegade 7,
København V. Girokonto 52084.

LUFTFARTSMEDARBEJDER FORENINGEN.

Fmd.: Leif B. Hendil.

LUFTFARTS-HJÆLPEFONDEN.

Protector: Trafikminister Gunnar Larsen og
Ihv. Trafikminister Axel Sørensen.

Bestyrelse: Direktøren for Luftfartsvæsenet
Knud Gregersen, Formand for »D.D.L.«, Inge-
niør Per Kampmann og Bestyrelsen for Luft-
fartsmedarbejder-Foreningen med Red. Hendil
som Formand.

*) Tilsluttet Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

MOTORFLYVEKLUBBER UNDER

DANSK MOTORFLYVER UNION:

AALBORG FLYVEKLUB.

Fmd.: A. Schløtz-Christensen, Vesterbro 46,
Aalborg.

AARHUS FLYVEKLUB.

Fmd.: Leo Kæraa, Banegaards Plads 8,
Aarhus.

»ACTIV«.

Fmd.: Ib Krøyer Christensen, Engbakkevej 16,
Charlottenlund.

FREDERIKSBORG AMTS SPORTSFLYVEKLUB.

Fmd.: Gunnar Knudsen, Ndr. Banevej 29,
Hillersød.

FYENS FLYVEKLUB.

Fmd.: A. C. Normann, Hørdumsgade 50,
Odense.

HELSINGØR & OMEGNS FLYVEKLUB.

Fmd.: A. Semler-Jørgensen, Strandgade 95,
Helsingør.

HOBRO FLYVEKLUB.

Fmd.: H. V. Madsen, Hodalsvej 29, Hobro.

RANDERS FLYVEKLUB.

Fmd.: Poul Buchtrup, »Tranekær«, Randers.

ROSKILDE AMTS FLYVEKLUB.

Fmd.: Grev Mogens Scheel, Sct. Pederstræde
1-5, Roskilde.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Fmd.: A. Ohrt, Blegdamsvej 88, København, Ø.

VESTJYSK FLYVEKLUB.

Fmd.: H. H. Pontoppidan, Kongenagade 4,
Esbjerg.

VIBORG FLYVEKLUB.

Fmd.: H. H. Laursen, Rindsholm Mølle,
Rindsholm.

**SVÆVEFLYVEKLUBBER TILSLUTTET DANSK
SVÆVEFLYVER UNION:**

AARHUS FLYVEKLUB.

v/Hr. Kaj Fischer, Søndergade 1 b, Aarhus.

»AVIATOR«.

v/Hr. Lører G. Odgaard Christensen,
Kg. Hansg. 18, Aalborg.

**DANSK UNGDOMSKORPS' SVÆVEFLYVER-
SEKTION.**

v/Hr. J. Bitsch, Lykkesholms Allé 31.

ESBJERG SPORTSFLYVEKLUB.

v/Hr. H. Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

»FALKEN«.

v/Hr. Jens W. Nielsen, Børsen 12, Hjørring.

HADERSLEV SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Værkmester Svejstrup, Haderslev.

KOLDING SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. W. Chr. Jensen, Søndergade 13, Kolding.

KØGE SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. C. A. Lauritsen, Forchammersvej 2,
Mezz., Kbhvn. F.

NÆSTVED FLYVEKLUB.

v/Hr. Henry Christiansen, Kildemarksvej 17,
Næstved.

ODENSE SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

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

SILKEBORG FLYVEKLUB.

v/Hr. Knud P. Andersen, Fasanvej 2,
Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.

v/Hr. O. Jensen, Slotsgade 44, Slagelse.

»STAMGRUPPEN«.

v/Hr. Fabrikant Erik Hoff-Hansen, Frd.holms
Havnev. 14, København V.
Værksted: Vesterbrogade 97 C, Kbhvn. V.

SVÆVEFLYVEGRUPPEN »RINGEN«.

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

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »HANGVIND«.

v/Hr. T. Holsteln Petersen, Saxogade 82,
Kbhvn. V.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »TERNEN«.

v/Hr. Chr. Micheelsen, Bajonetten 12,
Fredericia.

VEJLE FLYVEKLUB.

v/Hr. N. Getze, Klisebærvej 20, Eskholt pr.
Vejle.

VIBORG SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Restauratør V. Jensen, Gothersgade 13.

VORDINGBORG SVÆVEFLYVERGRUPPE

v/Hr. Hans Axel, Vordingborg.

ØSTJÆLLANDS SVÆVEFLYVEKLUB.

v/Hr. Arthur Østergaarden, Solgaarden, pr.
Køge.

MODELFLYVEKLUBBER UNDER

DANSK MODELFLYVER UNION.

M. F.

M.F. »AERO«.

Fmd.: H. E. Boesgaard, Vesterbrogade 141³, V.

M.F. »AGATON«.

Fmd.: Jørgen Madsen, Vinkelvej 9, Aabyhøj

ASSENS M.F.

Fmd.: Jørgen Christensen, Adelgade 21,
Assens.

AVIATORS M.F.

Fmd.: G. Odgaard Christensen, Kg. Hansgade
18, Aalborg.

BRØRUP M.F.

Fmd.: Hans Schwartz, Skolegade 1, Brørup.

M.F. »CIRRUS«.

Fmd.: Jørgen M. Larsen, »Brinken«, Stations-
stien, Holte.

M.F. »CONDOR«.

Fmd.: Peter Christiansen, Ørebakken 9,
Helsingør.

M.F. »EAGLE«.

Fmd.: Jørgen Petersen, Palmæt, Graasten.

ESBJERG M.F.

Fmd.: Alvin Andersen, Islandsgade 40,
Esbjerg.

FARSØ M.F.

Fmd.: Jens Erik Ingvordsen, Nørregade 29,
Farsø.

M.F. »FREDERICIA II«.

Fmd.: Elgil Jensen, Dalegade 37, Fredericia.

M.F. »FREM«.

Fmd.: Boy Konstmann, Sdr. Vollum, Bredebro.

M.F. »STRATUS«.

Fmd.: Erik Bugge, Egevej 6, Glostrup.

HADSTEN M.F.

Fmd.: Søren E. Braad, »Stensholm pr. Had-
sten«.

M.F. »HAWK«.

Fmd.: Henning Schröder, Helleruplundsalle 11,
Hellerup.

M.F. »HERNING ELITE«.

Fmd.: Egon Madsen, Gl. Landevej 23,
Herning.

HOBRO M.F.

Fmd.: Børge Hansen, Jernbanegade 1, Hobro.

KOLDING M.F.

Fmd.: Willy Olsen, Fyensgade 81, Kolding.

M.F. »KOMET«.

Fmd.: Ørskov Hansen, Sigerslevørster pr.
Frederikssund.

KØBENHAVNS M.F.

Fmd.: Ingemann Olsen, Tibirkegade 14, N.

KØGE M.F.

Fmd.: Emil Reill, Vestergade 10, Køge.

MORSØ M. F.

Fmd.: Kaj Rune, Lindevej 18, Nykøbing Mors.

NÆSTVED M.F.

Fmd.: Niels Wagner Sørensen, Præstovej 190,
Næstved.

ODENSE M.F.

Fmd.: G. V. Binderkrantz, Klaregade 27,
Odense.

M.F. »PEGASUS«.

Fmd.: Finn Henningsen, Godsbanegade 7,
Kbhvn. V.

RANDERS M.F.

Fmd.: Tage Jensen, Nørre Boulevard 36 B,
Randers.

RINGE M.F. »SVALEN«.

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

RUNGSTED M.F.

Fmd.: Jørgen Dommergaard, Sdr. Strandvej
32, Rungsted Kyst.

SKJERN M.F.

Fmd.: Chr. Jørgensen, Bølling pr. Skjern.

SILKEBORG M.F.

Fmd.: J. C. Henriksen, Solbakkevej 5,
Silkeborg.

SVENDBORG M.F.

Fmd.: V. Rasmussen, Jessens Mølle 21,
Svendborg.

M.F. »SWIFT«.

Fmd.: Werner Nielsen, Folkekuren ved Hald,
Viborg.

M.F. »SØLVFALKEN«.

Fmd.: Henning Petersen, Gl. Holmstrup pr.
Slagelse.

M.F. »TERMIK«.

Fmd.: Jørgen Mortensen, Slangstrupgade 20,
Hillerød.

M.F. »TYFON«.

Fmd.: Ejnar Lund, Ø. Strandgade 15, Ring-
købing.

VANLØSE M.F.

Fmd.: J. Juncker Jørgensen, P. Bangsvej 248,
Kbhvn., Valby.

VEJLE FLYVESKLUBS MODELFLYVEGRUPPE.

Fmd.: Erik Terp, Kiddesvej 4, Vejle.

M.F. »TERNEN«.

Fmd.: Th. Thostrup, Svebølle.

M.F. ZEPHYR.

Fmd.: Knud Andersen, Algade 116, Vording-
borg.

„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP DOPIE

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

Luftfartforsikringer

overtages af

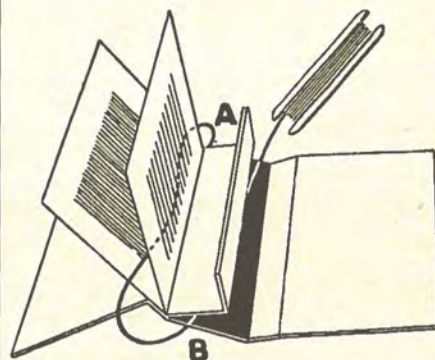
**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

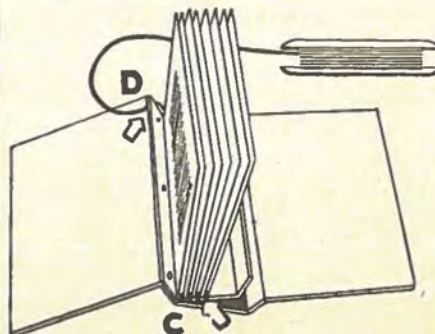
SAMLEBIND til FLYV



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



Faas i enhver Boghandel eller fra „FLYV“s Forlag Vesterbrogade 60 København V.

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 2

Februar 1943

16. Aargang

En Drøm, der blev til Virkelighed

I den af Frederiksborg Amts Sportsflyveklub udgivne Festavis LUFTPOSTEN finder vi nedensaaende Artikel, der fortjener at læses af en større Kreds; den udtrykker en sund Optimisme, som det i Flyvningens Aarhundrede er godt at stifte Bekendtskab med.

DE fleste af de revolutionerende Opfindelser, vi i vor Levetid har set fremkomme eller fuldkommengjorte, er udpræget Børn af vor Tid, og blot for 100 Aar siden drømte ingen om Radio, Telefon osv., der var ingen Trang eller Længsel efter disse Ting, og selv Opfindelser som Automobil eller Jernbanen har der ikke været drømt om, før der rent praktisk blev Brug for dem, og de har da udviklet sig i Løbet af et Par Aarhundreder.

*

Derimod er Menneskenes Drøm om Flyvning saa gammel som Menneskeheden selv. Den Tanke, at man som Fuglen kunde blive i Stand til at bevæge sig let og hurtigt gennem Rumets tre Dimensioner, har altid staaet for Menneskene som noget særligt tillokkende men ogsaa noget farligt, ja næsten formasteligt, saaledes som det gamle Sagn om Ikaros fortæller.

Og saa har vor Generation oplevet at se det utrolige blive til Virkelighed.

Mange af os husker fra vor Barndom de første Flyvemaskiner, der kom her til Landet, og har ventet i Timevis paa at den sidste svage Brise skulde lægge sig, for at Thelen, Nervø eller Robert Svendsen kunde vise deres over-

raskende Kunst i de spinkle og skrøbelige Maskiner, og vi forstod, at den gamle Drøm nu var ved at blive til Virkelighed.

Alligevel — eller maaske netop derfor — har de fleste af denne Generation siddende noget af den Frygt og Usikkerhed overfor Flyvning i sig, som var saa naturlig i Betragtning af det Materiel, vi saa i Brug, og det er en Frygt, som maaske først helt forsvinder med selve Generationen.

Thi her i Landet er Flyvning og Flyvemaskinen ikke som f. Eks. Automobilens kommen i særlig nær Berøring med Befolkningen, og man tænker sig uvilkaarlig Flyvningen forbunden med en meget betydelig Risiko.

Naar vi saaledes hidtil har holdt os Flyvningen paa Afstand, skyldes det, at den har været en forholdsvis kostbar Sport, at Trangen til hurtigt at komme rundt har været let at tilfredsstille paa anden Maade i vort lille Land, og endelig at det i de Lande, der har gaaet i Spidsen for Flyvningens Udvikling, væsentlig har været Militæret, der har ledet denne.

*

Sidste Verdenskrig bragte i Løbet af 4 Aar Flyvningen en Udvikling, der overgaar alt, hvad man hidtil har set indenfor Tekniken; Maskinerne udviklede sig fra svage usikre Apparater til hurtige, bekvemme og driftsikre Befordringsmidler, saaledes at den almindelige kommercielle Lufttrafik i Løbet af faa Aar efter Krigen

udviklede sig til stor Fuldkommenhed.

Under denne Krig er der naturligvis ogsaa sket en umaadelig Udvikling, selv om man kun kan ane Resultaterne gennem Avisernes Beretninger, og foruden i Størrelse og i Hastighed synes især Sikkerheden at være vokset overmaade meget, selv om man antagelig nok hører mere om de vellykkede Flyvninger end om de mislykkede; men den Omstændighed, at Landenes Statsoverhoveder og fyrstelige Personer jævnligt foretager Luftrejser, som man før Krigen vilde anse som Bedrifter, viser bedst af alt, hvilken Sikkerhed man er naaet til.

*

Man vil uden Tvivl faa at se — naar Krigen en Gang er forbi — at i de Lande, som nu bruger Flyvemaskinen i Krigens Tjeneste, er der i Befolkningen vokset en Tillid til Flyvningen og en Forstaaelse af Flyvningens Betydning, som vi vil have svært ved at fatte, fordi vi stadig er udenfor Udviklingen og har alt paa lang Afstand.

Ud fra disse Betragtninger arbejder de danske Flyveklubber, hvad enten det er Modelflyve-, Svæveflyve- eller Motorflyveklubber paa at undervise deres Medlemmer i Flyvningens Teori og paa at gøre dem fortrolige med Flyvningens Væsen, saaledes at den Generation, der nu vokser op herhjemme, paa dette Punkt ikke staar tilbage for andre Landes.

H. M. Kisting,
Civilingeniør.

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Start og Tiden før

— Det var en løjerlig Kuffert. Saasnart man trykkede paa Laasen, kunde Kufferten flyve; det gjorde den, vips fløj den med ham op igennem Skorstenen, højt op over Skyerne, længere og længere bort; det knagede i Bunden — — —

H. C. Andersen.

DER foreligger allerede en officiel Beretning over Aeronautisk Selskabs Start. Denne Beretning aabenbarer ikke udførligt Arbejdet og Stemningerne, som herskede før og ved Starten, og da der nu er hengaaet godt og vel en Menneskealder, siden jeg selvanden sammen med daværende Premierløjtnant i Flaaden Ullidts stiftede Selskabet, forekommer der mig, at en Beretning om dette og de Tider, der gik forud, meget vel kunde have sin Interesse, da det er en fjern Tid, som kun vi ældre erindrer.

Det, som man i Begyndelsen af Halvfemserne ansaa for en fantastisk Umulighed, er imidlertid blevet Virkelighed. Man havde meget lidt Begreb om Aeronautiken; det eneste, man til at begynde med — altsaa paa et langt tidligere Tidspunkt — havde fundet ud af, var, at varm Luft er lettere end almindelig atmosfærisk Luft, og at det derved var muligt, naar man opbevarede denne i et Hylster, da at kunne faa en Oprift, altsaa hæve sig i Luften, og saa opfandt man de saakaldte Mongolfiærer. Senere konstaterede man, at Brint og Belysningsgas ogsaa var lettere end atmosfærisk Luft, og Opfindelsen var gjort, og saa var Luftballonen der, som kunde medtage Mennesker, og det var en af sin Tids største Undere. At man ogsaa med Apparater, som var tungere end Luften, kunde opnaa at hæve sig, ansaa man for en absolut Umulighed og fuldstændig Hjerne-spind. Selv i Skolen, naar man blev undervist i Naturhistorie, og Fuglene blev omtalt, begrundede Læreren, hvorfor disse kunde hæve sig i Luften, altsaa flyve, med, at det var, fordi Fuglene havde varm Luft i Knoglerne, og dette gav en saadan Oprift, at de var i Stand til at hæve sig i Luften. Jeg har virkelig selv hørt denne Forklaring. Altsaa den Mand, som den Gang beskæftigede sig med den Art Problemer, var en Fantast og noget til en Side.

Men naturligvis har dog Menneskeaaanden og de største beskæftiget sig med dette Problem allerede fra Tidernes Morgen, men de kom den Gang ikke længere end til at efterlade nogle fantastiske Planer og Beregninger, og de Forsøg, man gjorde, mislykkedes fuldstændigt. Først i de sidste 10—15 Aar før og efter Aarhundredskiftet gik nogle kloge og energiske Mænd alvorligt ind for Forsøgene, og paa dette Tidspunkt var vi herhjemme ogsaa saa heldige at have en fremskuende Opfinder som Ellehammer, der den 12. September 1906 var den første i Europa, som med en Maskine tungere end Luften var i Stand til at hæve sig i Luften. Det var i Virkeligheden en Begivenhed af det største Format, og de Laurbær, han siden da har høstet, er sær-

ligt og redeligt fortjent. Det gaar imidlertid altid saaledes, at desto længere Tiden fjerner sig fra Begivenheden, desto bedre kan Menneskene vurdere Betydningen. Det er lige som om, Tiden først skal lægge sin straalende Patina over Opfindelserne.

Alle Drengene af min Tid interesserede sig naturligvis enormt for Luftballoner. I Tivoli fandt om Sommeren altid saadanne Opstigninger Sted, og disse var i Stand til at fylde Etablissementet med begejstrede Tilskuere, og udenfor paa Volden, som den Gang endnu stod, var der altid samlet en meget stor Kreds af gratis Tilskuere, som mindst med lige saa stor Interesse fulgte Opstigningerne og ogsaa var med til at raabe et fuldtoneende Hurra, naar Ballonen hævede sig.

I Begyndelsen var det udenlandske Ballonskipperne, baade Mænd og Kvinder, som foretog Opstigningerne. Senere fik vi som bekendt vor egen populære Luftskipper Johansen, og hans Ballon hørte ogsaa til de aarlige sædvanlige Forlystelser, som Tivoli opvartede med.

Da jeg som ungt Menneske i Slutningen af Firserne og Begyndelsen af Halvfemserne studerede ved den tekniske Højskole i Karlsruhe, og denne By ikke ligger særlig langt fra Friedrichshafen ved Bodensee, hvor Grev Zeppelin netop paa den Tid var begyndt med sine opsigtsvækkende Forsøg med et styrbart Luftskib, foretog vi unge Mennesker ofte Rejser derhen for paa Stedet at overvære disse meget interessante Forsøg, som i Begyndelsen var langt fra at være vellykkede. Men vi anede dog allerede den Gang, at der vilde komme noget ud af dem, endskønt Folk i Almindelighed rystede paa Hovedet og kaldte Zeppelin for den gale Greve. Forsøgene førte imidlertid med sig, at Interessen for Balloner i Almindelighed voksede.

Ingeniør G. Krebs var begejstret Ballonfører og senere Formand i Dansk Aeronautisk Selskab; han var en af de faa, som hilste Starten af Det danske aeronautiske Selskab med Begejstring. Han skrev allerede den Gang meget morsomt, at Benjamin Franklin, da en Tilskuer med Spot spurgte, hvad en saadan Ballon var god til, svarede: »Hvad er de nyfødte Børn gode til?«. Børnet, altsaa Ballonen fra 1783, viste dog saa sandelig i Tidens Løb gode Fremskridt. Det var altsaa i Slutningen af 1908; jeg havde talt med nogle af mine Venner, da man ude i Verden startede det ene aeronautiske Selskab efter det andet, om at vi dog burde have et aeronautisk Selskab. En af disse havde talt med Premierløjtnant Ullidts om det samme, og saa fik jeg Besøg af Premierløjtnanten, en ilter og klog Person. Denne Opgave drøftede vi, og jeg forklarede Ullidts, at jeg fandt Løsningen meget betimelig, men at jeg ikke kunde gaa med til samme, dersom Starten af et Selskab af denne Art ikke havde de mest betydende og prominente Herrer, som vi havde her hjemme, til Faddere, saaledes at Selskabet straks fra Begyndelsen af havde disse Navne som dets Beskyttere, og som gav det virkelig Position; man vilde ellers risikere,

at andre og lignende Foretagender opstod, som kunde trænge Selskabet ned i anden Linie, og det var han fuldstændig indforstaaet med. Det første, vi altsaa gjorde, var at udfærdige en Liste over de Herrer, vi havde til Hensigt at besøge, og anmode om at give Møde paa Datum og Sted, der senere vilde blive fastsat. Ved disse Besøg, som Ullidts og jeg foretog, mødte vi egentlig imod vor Forventning megen Forstaaelse og Imødekommenhed. Ganske vist var der ogsaa Herrer, som mente, at Planen var fantastisk og ikke troede paa den; men de var ganske faa. Vi naaede forholdsvis hurtigt saa langt, at vi kunde fastsætte Datoen og Stedet og udsende skriftlige Indbydelser, og denne Dato var den 9. Januar 1909 Kl. 8 Aften paa Hotel Phoenix. I Forvejen havde vi besøgt Højesteretsadvokat Johannes Stein og anmodet ham om velvilligst at ville fungere som Dirigent, og vi var meget glade ved, at han gav sit Minde hertil, idet vi vidste, at vi her havde faaet en udmærket Dirigent, som foruden ogsaa ved Selskabets Start var villig til at indtræde i Bestyrelsen og som saadan Medlem. Igen Selskabets første vanskelige Aar var han en meget betydende Kraft og glimrende Fortaler. Der mødte virkelig saa godt som alle de Herrer, vi havde inviteret. Selve Konsejlspræsident Neergaard kom ogsaa, og Bladene ironiserede over, at det ikke var dem bekendt, at han nogensinde havde prøvet paa at flyve, udover det skæve Hop henover Taburetten. Den gamle Grosserer og Filantrop Moses Melchior, som trods sin høje Alder var levende interesseret for alt nyt, mødte ogsaa op. De eneste virkelig luftkyndige fra den Tid, der var til Stede, var Oberstløjtnant Rambusch fra Ingeniørerne — han havde ledet Forsøgene med en militær Friballon — og Opfinderen Ellehammer. Desuden var mødt fra Marinen Kontreadmiral Zachariae, Kommandør og arktisk Forsker Hougaard, Kommandør With-Seidelin, Kaptajn Ryder, Kaptajn Amdrup, Premierløjtnanterne Godfred Hansen og Rechnitzer, fra Hæren Kaptajn Torben Grut, Ritmester Greve F. Moltke, Oberst Palle Berthelsen og Premierløjtnant Olufsen. Desuden bl. a. følgende Civile: Etatsraad C. A. Olesen, Generalkonsul Heckscher, Professor Christiansen ved den polytechniske Læreanstalt, Gehejmeetatssaad Bramsen og Konsul V. Ludvigsen. Som man vil se en Liste over Herrer, som allerede den Gang spillede en fremtrædende Rolle i vort Samfundsliv.

Ullidts og jeg var forholdsvis unge Mænd, og det var en stor Opgave, vi søgte at løse, og vi var ikke saa lidt nervøse for, hvorledes den skulde falde ud. Jeg havde faaet Opgaven at byde de fremmødte Herrer Velkommen og takke dem for deres Tilstedeværelse, og det kom jeg trods min Nervøsitet ogsaa nogenlunde godt fra. Derefter gav Dirigenten, Højesteretsadvokat Stein, i store Træk en Oversigt over Meningen med Mødet. Formaålet var, at danne en Forening til Varetagelse af vort Lands aeronautiske Interesser, og dette maatte blive

Sportsflyverkursus over hele Landet

I langt større Omfang end tidligere paabegyndes nu det nye Aars teoretiske Sportsflyver-Kursus. Under Kontrol af *Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab* opretter *Sportsflyveklubben* i Samarbejde med *Bertlingske Tidende* Teoretisk Sportsflyverkursus Nr. 15 i Tiden fra Mandag den 8. Februar til Mandag den 29. Marts. Lærere bliver foruden Kursuslederen, Overflyveleder *Sv. Aa. Dalbro*, Statens Flyveledertjeneste, Kaptajnløjtnant *K. Ramberg*, Marinens Flyvevæsen og Civilingeniør *C. C. Beckmann*, Hærens Flyvetroppers tekniske Tjeneste.

Indtegningen sker i Sportsflyveklubbens Sekretariat, Forlagsboghandler Carit Andersen, Østerbrogade 84 og i B. T. Centralen, Raadhuspladsen. Ved Indtegningen betales 15 Kr. og Restbeløbet 10 Kr. opkræves den 1. Marts. Indtegningen slutter Onsdag den 3. Februar. Undervisningen, der omfatter Aeroplanlære, Motor- og Instrumentlære, Luftnavigation, Meteorologi, teoretisk Flyvning samt Love og Anordninger, foregaar to Gange ugentlig fra 19,30 til 22,00 i Undervisningslokalet, Pilestræde 34, og Undervisningsdagene er fastsat til Mandag og Fredag. Foruden den teoretiske Undervisning faar

Deltagerne et Eksempplar af Lærebogen for Sports- og Privatflyvere »Saa flyver vi« og desuden Medlemsskab af Sportsflyveklubben for hele Aaret 1943.

Sjælland/Falster.

I Slagelse, Næstved og Nykøbing F. opretter *Dansk Motorflyverunion*, i Samarbejde med nydannede, lokale Klubber, Kursus efter samme Retningslinier som i København. Lærere bliver Maskinmester *P. Schleimenn*, Marinens Flyvevæsen, og Luftkaptajn *H. Kierkegaard*, D.D.L.

Jylland.

Klubberne i Nordjylland med *Aalborg Flyveklub* i Spidsen tager fat paa Kursusrække Nr. 3. Den kommer til at omfatte Flyveklubberne i Aalborg, Aarhus, Randers og Viborg samt en nydannet Klub i Skive. Lærere bliver Civilingeniør *Orm Hansen*, Marinens Flyvevæsen, Kaptajn *A. Edsen-Johansen*, Hærens Flyvetropper, samt Luftkaptajn *N. W. Buchhave*, D.D.L. Desuden oprettes et Kursus for nydannede Klubber i Horsens, Kolding og Vejle. Lærere bliver Civilingeniør *C. C. Beckmann* og Luftkaptajn *G. Wegner*, D.D.L.

rent videnskabeligt, dels teknisk, dels sportsmæssigt. Desuden skulde Opgaven være at deltage i og foranledige Konferencer, arrangere Udstillinger, starte et Bibliotek, og Udgivelse af et dansk aeronautisk Tidsskrift. Som man vil se, Op-gaver, som Selskabet igennem de mange Aar stadig har varetaget. Derefter talte Ullidts om Luftsikkesjæds og Fremskridtene i de sidste Aar før dette Møde. Han omtalte Farmans og Wrigths Flyveforsøg og udtalte, at det gjaldt om at støtte de Forsøg, der blev foretaget herhjemme, uden at man dog tænkte paa at købe en Flyvemaskine. Man kunde ogsaa ved gode Raad forhindre Folk i at sætte Penge i Foretagender, som intet var værd. Til Slut udtalte han det Haab, at det ogsaa maatte lykkes Danmark at indskrive sit Navn blandt de Lande, der søgte at erobre Luften. Maaske kunde vi herhjemme begynde med at anskaffe en Friballon.

Hertil udtalte Oberstløjtnant Rambusch som vor eneste militære Ballonfører, at Selskabets Opgave i alle Tilfælde foreløbig burde være at uddanne Ballonførere, idet han mente, at det var af ikke ringe Betydning.

Paa Forslag af Højesteretsagfører Stein vedtog Forsamlingen eenstemmig at danne den nye Forening under Navnet *Det Danske Aeronautiske Selskab* og lade Forslag til Selskabets Love udarbejde af

Ullidts og Holtermann, da disse skulde forelægges paa næste Møde. Derefter indmeldte hele Forsamlingen sig som Medlemmer af Selskabet, og Højesteretsagføreren erklærede til Slut Foreningen for stiftet og Mødet hævet.

Det er nu ganske interessant at se, hvorledes den danske Presse tog paa denne Sag. Et Blad skrev, at efter Forlydende er Konsejlspræsidenten udset til at skulle beklæde Formandspladsen, et andet Blad mente, at det var den lange Ende, som var kommet først, og at altsaa Selskabet foreløbig ikke kunde flyve, og mindede om den berømte Historie om Pusterøret uden Hul i, og at Stifterne ikke havde tænkt det mindste paa de mange danske Opfindere, som havde siddet herhjemme og tumlet med Flyveproblemet under den ansete Samlings komplette Ligegyldighed, og at antagelig vilde det gaa som sædvanlig: den ene Arbejdet, den anden Lønnen. Og nu var der mødt en Række betitlede og dekorerede Aeronauter frem lige fra Skydebanen. Den gaar ikke, Granberg! For Tiden ligger vi altsaa med den tunge Ende i Vejret, selv om det er den fine Ende. — Naa, alle disse mindre velvillige Bemærkninger kom vi nu let over; Hovedsagen var, at Selskabet var stiftet, og at der i Løbet af ganske kort Tid indmeldte sig som Medlemmer henved 100 Personer.

Carl Holtermann.

Kaptajn Foltmann i Aeronautisk Selskab

KAPTAJN Foltmanns Foredrag og Film, *Blade af Flyvningens Eventyr*, saaledes lød Det kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Indbydelse til Foredragsaftenen den 15. Januar, saa det var et interesseret og forventningsfuldt Publikum, der mødte op i Nationalmusæets Festsal.

Tilhørerne, eller Tilskuerne, blev heller ikke skuffede, det er en aldeles glimrende Film, Kaptajn Foltmann her har faaet samlet; fra Ellehammers første Hop paa Lindholm og til Condorens majestætiske Flyvning spænder den, og foruden den historiske Udvikling faar man som Afslutning en hel Rejsebeskrivelse fortalt paa Film, om en Flyvning fra Stuttgart til Rio de Janeiro, denne Flyvning repræsenterer Højdepunktet af Rejsekomfort og Skønhedsindtryk for den Rejsende.

Teknisk set er Filmen fortræffeligt lavet, trods de Vanskeligheder der har været at overvinde. Det er Smaafilm fra mange forskellige Perioder og af højst forskellig Art, der er samlet til en Helhed, og Overføringen til Smalfilm er lykkedes udmærket, saaledes at man helt undgaar den Flimren, der ellers er karakteristisk for ældre Film.

Æren for Filmens Tilrettelæggelse maa Kaptajn Foltmann dele med D.D.L.s Propagandachef, Max Westphael, men der er ogsaa Hæder nok til dem begge.

Ref.

★

Frederiksborg Amts Sportsflyveklub afholder Foredragsaften med Film

Den 8. Februar afholder F. A. S. en Foredragsaften, hvortil man har indbudt Kaptajn Foltmann, der vil vise sin snart landskendte Film: *Blade af Flyvningens Eventyr*.

Der forestaar ved denne Lejlighed Klubbens Medlemmer en virkelig interessant Oplevelse, og man maa haabe, at mange følger Opfordringen til at tage en eller flere Ledsagere med. Entréen er billig: Kr. 1.50 for Ledsagere og gratis for Medlemmer af F. A. S. Det foregaar paa Hotel Leidersdorff Kl. 19.30 den 8. Februar.

PERSONALIA

Kommandørkaptajn Povl Scheibel 50 Aar.

CHEFEN for Marinens Flyvevæsen Kommandørkaptajn *Povl Scheibel* fyldte den 11. Januar 50 Aar.

Povl Scheibel blev Sekondløjtnant i 1913 med en saa fin Eksamen, at han fik overrakt Gerner-Medaillen. Som Premierløjtnant blev han i 1915 Elev paa Marinens Flyveskole, og fra nu af viede han Flyvningen det meste af sin Interesse. Han gennemgik en engelsk Flyveskole og studerede Meteorologi og Luftnavigation ved Meteorologisk Institut i København og i England, senere i Paris. I 1934 var han



Kommandørkaptajn Povl Scheibel.

Chef for en Luftgruppe, der besøgte Belgien.

Tjenesten ved Flyvevæsenet vekslede med Tjeneste i Orlogsskibene. Fra Tjenesten ved Flyvevæsenet er der en Episode, som viste den raske Flyvers Mod og Uforfærdethed: Efter Flyvelykken ved Skarridsø i 1925 reddede Povl Scheibel personlig en af de Forulykkede. Som Orlogskaptajn blev han i 1933 Chef for Flyveskolen; sejlede derefter et Stykke Tid med Fiskerinspektionsskibene, blev i 1937 Kommandørkaptajn og ansattes i 1941 som Chef for Marinens Flyvevæsen.

Oberstløjtnant C. C. Larsen 50 Aar.

Den 14. Januar fejrede Chefen for Sjøllandske Flyverafdeling, Oberstløjtnant *C. C. Larsen* sin 50-aarige Fødselsdag. Oberstløjtnantens Karriere hører ikke til de helt almindelige.



Oberstløjtnant C. C. Larsen.

Som ung Sergent blev han i 1918 Elev paa Hærens Flyveskole; ved Hærordeeringen af 1932 avancerede han fra Overofficiant til Kaptajn af Linien, og for et Par Aar siden fulgte Udnævnelsen til Oberstløjtnant og Chef for Sjøllandske Flyverafdeling.

Men det er kun Hovedtrækkene i Oberstløjtnantens Flyvertilværelse. Da Dansk Luft Rederi for en Snes Aar siden var i Virksomhed paa Lundtofte Flyveplads, var *C. C. Larsen* en af dets Flyvere; i 1925 fløj han for Dansk Lufttransport paa Ruten København—Berlin—Dresden; under det



Landsretssagfører Orla Munksgaard.

store internationale Flyvestævne i Zürich i 1932 var han Fører for den Eskadrille, der vandt Førsteprisen i Formationsflyvning, og ved de fleste af de Flyvestævner, som Foreningen Danske Flyvere i Aarenes Løb har afholdt sammen med Politiken, var han en af de bærende Kræfter. Som Fører af en Formation i Luften forstod han at faa sine Flyvere til at samarbejde med sig, og alle, som overværede det, vil sent glemme hans Foring af fem Tiger-Moth, der gav en Opvisning i Kunstflyvning af fineste internationale Format.

Indenfor Foreningen Danske Flyvere har Oberstløjtnant *C. C. Larsen*



Grosserer Victor B. Strand.

i mange Aar ydet et fremragende Arbejde, — først som Kasserer og senere som Foreningens Generalsekretær. Hans retlinede Karakter, hans gode og sunde Menneskekendskab har i Aarenes Løb skaffet ham mange Venner, og de hyldede ham hjerteligt paa 50-Aars Dagen.

Æresmedlemmer i Dansk Svæveflyver Union.

SOM en Paaskønnelse for den store Interesse Grosserer *Victor B. Strand* igennem Aarene har vist Svæveflyvningen, sidst ved at skænke Dansk Svæveflyver Union 5000 Kr. som Tilskud til de 5 Svæveplaner, der bygges paa Flyvertroppernes Værksteder, har Unionen udnævnt ham til Æresmedlem.

Ligeledes er Landsretssagfører *Orla Munksgaard* udnævnt til Æresmedlem som Tak for hans velvillige Assistance til Unionen.

AVRO LANCASTER

Luftfartøjets Data:

Længde: 21,2 m.
 Spændvidde: 31,1 m.
 Højde (Halen i Flyvestilling): 6,25 m.
 Underst. Sporvidde: 7,24 m.
 Planareal (total): 120,7 m².

Areal af Balancekl.: 7,9 m².
 Areal af Landingsklapper (ialt): 13,5 m².
 Areal af Haleplan: 13,8 m².
 Areal af Højderor: 8,1 m².
 Halepartiets vandrette Areal, ialt: 22,5 m².
 Halefinner (2): 6,5 m².
 Sideror (2): 3,8 m².

Vægt og Ydelser:

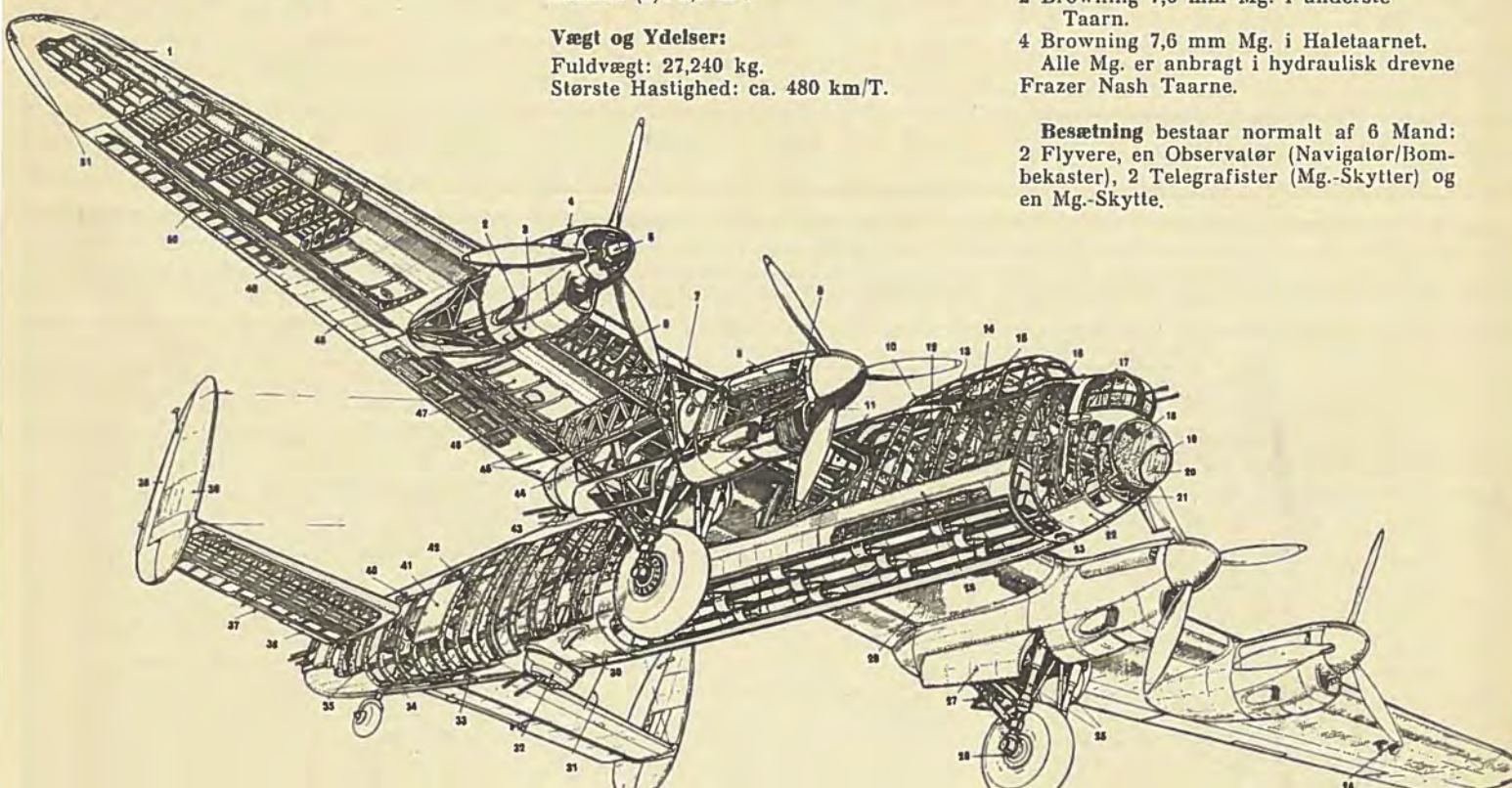
Fuldvægt: 27,240 kg.
 Største Hastighed: ca. 480 km/T.

Længste Flyvestrækning: ca. 5000 km.
 Største Brændstofbeholdning: 10,000 l.

Bevæbning:

2 Browning 7,6 mm Mg. i Næsetaarnet.
 2 Browning 7,6 mm Mg. i Rygtaarnet.
 2 Browning 7,6 mm Mg. i underste Taarn.
 4 Browning 7,6 mm Mg. i Haletaarnet.
 Alle Mg. er anbragt i hydraulisk drevne Frazer Nash Taarne.

Besætning bestaar normalt af 6 Mand:
 2 Flyvere, en Observatør (Navigator/Bombekaster), 2 Telegrafister (Mg.-Skytter) og en Mg.-Skytte.



BOMBEMASKINE

Forklaring til Tegningen.

- | | |
|---|--|
| 1. Navigationslys. | 26. Hydrauliske Hjulbrems. |
| 2. Lufttilførsel til Karburator med Beskyttelse mod Overisning. | 27. Dækplader for Understel. |
| 3. Kølerklap. | 28. Kroppens Gulv samt Støtte for Bomber. |
| 4. Rolls Royce »Merlin XX«, 12 cyl. Motor. | 29. Beskyttelse for Benzintank. |
| 5. De Havilland constant speed Propel. | 30. Antennelod. |
| 6. Forreste Hovedbjælke. | 31. Jordledning (virker naar Luftf. staar paa Jorden). |
| 7. Sammenstuvet Redningsbaad. | 32. Underste Mg.-Taarn. |
| 8. Flammedæmpere omkring Udstødsrør. | 33. Nedadrettet Signallys. |
| 9. Olie- og Glykølølere. | 34. Toilet. |
| 10. Luge for astronomisk Navigation. | 35. Magasin for Forbindingssager. |
| 11. Varmeledning for Luftfartøjets Krop. | 36. Trimklap for Højderor. |
| 12. Radiotelegrafistens Bord. | 37. Balance for Trimklap. |
| 13. Retningsøger. | 38. Ror. |
| 14. Navigatørens Bord. | 39. Halefinne. |
| 15. Observationskuppel. | 40. Udløsningshaandtag for Redningsbaad. |
| 16. Førerens Plads. | 41. Bageste Dør. |
| 17. Ventil. | 42. Ammunitionsskinne til bageste Taarn. |
| 18. Automatisk Styring. | 43. Rygtaarn. |
| 19. Rør for Forhindring af Isdannelse paa Vindue. | 44. Understellets hydrauliske Led. |
| 20. Bombekasterens Vindue. | 45. Klapper. |
| 21. Bombekasterens Plads. | 46. Bageste Hovedbjælke. |
| 22. Dør. | 47. Brændstoftank. |
| 23. Fotografiapparat. | 48. Trimklap til Balanceklap. |
| 24. Indtrækkelige Landingslys. | 49. Balanceklappens Balance. |
| 25. Understellets olieaffjedrede Ben. | 50. Balanceklap. |
| | 51. Lanterner til Formationsflyvning. |

Ingeniørfirma

Kampsax

NYT FRA UDlandet

Amerikansk Jager med 645 km/T Hastighed. — Tysk Langdistancebomber med 11.000 km Flyvestrækning.

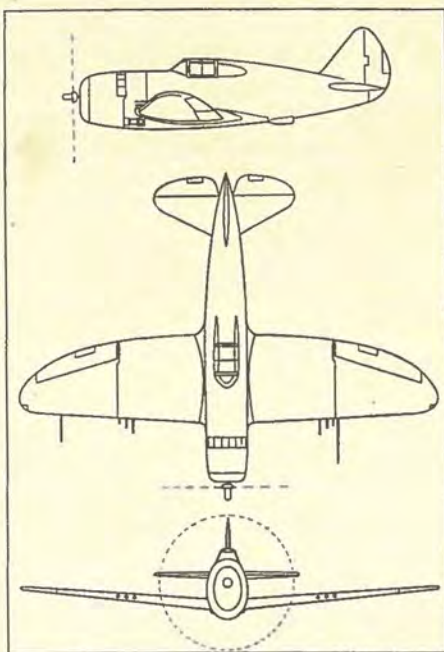
Verdens hurtigste Jager?

Den amerikanske Jager Republic P-47B »Thunderbolt« er ifølge »Interavia« udstyret med en Pratt & Whitney Double Wasp luftkølet Motor paa 2000 HK. For at opnaa tilstrækkelig Ydelse i stor Højde er Motoren udstyret med en Blæser, der drives af Ud-stødsgassen. Det har hidtil været de amerikanske Jageres store Svaghed, at de ikke havde tilstrækkelig Motorydelse i stor Højde. Propellen er firebladet og stilbar. Bevæbningen siges at bestaa af fire Maskingeværer og to 20 mm Kanoner, alle i Planet. Største Hastighed opgives til 645 km/T, og det forlyder, at Luftfartøjet har opnaaet en Dykhastighed paa 1100 km/T, et Tal som dog kun har teoretisk Betydning.

Spændvidden er 12,5 m, Længden 9,95 m og Højden 3,96 m. Amerikanerne hævder, at det er Verdens hurtigste Jager, men fra anden Side paa-staaas dette ikke at være Tilfældet. »Thunderbolt« vejer ca. 6.500 kg, en ganske anelig Vægt for en eensædet Jager.

»Den flyvende Fæstning«.

Den nyeste Type af Boeing's »flyvende Fæstning« har faaet Typebetegnelsen B-17F, og den er formelig spækket med Maskingeværer. Ifølge »Interavia« bestaar Bevæbningen af ti 12,7 mm Maskingeværer, som er anbragt saaledes: 2 Stk. i et drejeligt



Republic P. 47B Thunderbolt.

Taarn i Halepartiet, 2 Stk. i et Taarn paa Kroppens Underside, 2 Stk. i et Taarn paa Kroppens Overside, 1 Stk. paa hver Side af Kroppen bagved en panserbeskyttet Lem samt 1 Stk. paa hver Side af Næsen. Endelig er der monteret 1 Stk. 8 mm Maskingevær i Næsen.

Flyvevægten paa den nye Type skal ligge over 23 Tons. Spændvidden er 31,62 m, Længden 22,25 og Højden 4,72. Største Hastighed opgives til 482

km/T; Tophøjden siges at være 12.000 m; Flyvestrækningen ca. 5.600 km; Bombelasten 3 Tons.

Boeing B-17F er udstyret med Wright Cyclone 14 paa 1350 HK (i Starten 1600 HK.).

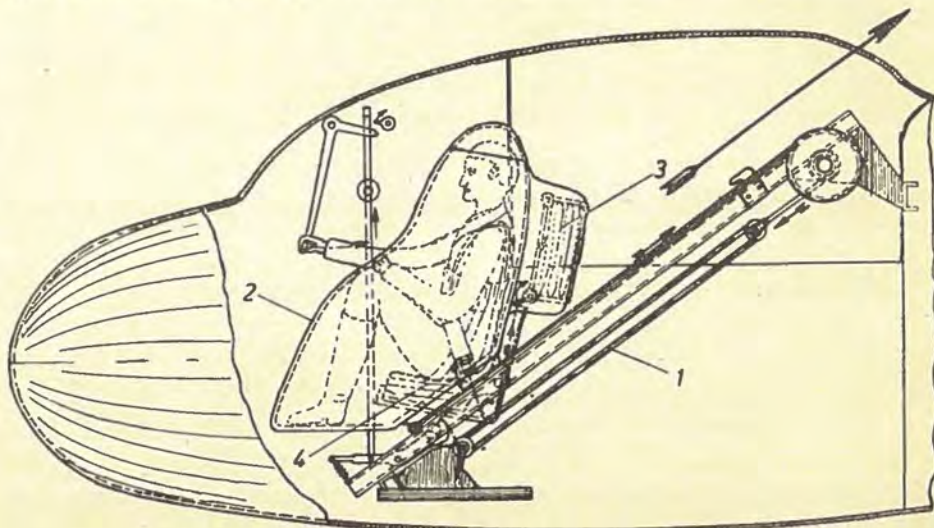
Beskyttelse for Flyvere ved Havarier i Luften.

Nyt Patent.

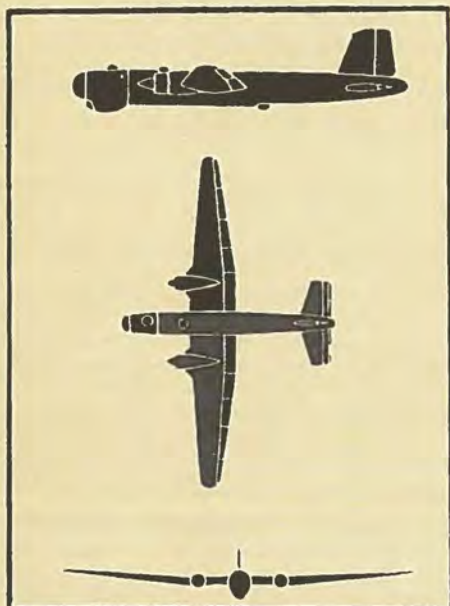
PRØVEFLYVNINGER med nye Flyvemaskinetyper er ikke altid helt farefri, i Særdeleshed ikke naar det drejer sig om at undersøge, hvor meget man kan byde Maskinen i Luften. Ved eventuelle Brud paa Luftfartøjet kan der i saa Tilfælde være en vis Fare tilstede for Flyveren, naar han paa Grund af Havariet er tvunget til at forlade sin Maskine. Nu har Junkers Firmaet imidlertid fornylig taget Patent paa en Anordning, der automatisk hjælper Flyveren ud af det havarerede Luftfartøj. I Patentbeskrivelsen kaldes Anordningen et »Katapultsæde«. Flyveren sidder i et »Skab« (Fig 2), der beskytter ham mod at blive ramt af Flyvemaskinens Dele, naar Udskydningsanordningen (Fig. 1) slynger ham bort fra Luftfartøjet. »Skabet« er udstyret med en Faldskærm Fig. 3). Naar denne har foldet sig ud, kan Flyveren forlade »Skabet«, hvorefter han lander ved Hjælp af sin normale Sæde- eller Rygskærm (Fig. 4).



Haletaarnet i Breing B-17F med to Maskingeværer.



Junkers Katapultsæde til Frigørelse af Flyveren under Havari i Luften.



Heinkel He 177 Langdistancebomber.

Tysk Langdistancebomber.

Den nye tyske Langdistancebomber Heinkel He 177 skal ifølge det italienske Tidsskrift L'Ala D'Italia have en længste Flyvestrækning paa over 11.000 km, og man er atter begyndt at tale om Mulighederne for tyske Bombangreb mod det amerikanske Kontinent efter Start fra en europæisk Base. He 177 er et højvinget Monoplan udstyret med 4 Daimler Benz DB 603 Motorer hver paa 1470 HK anbragt to og to i Tandem i hver af de to Motor-gondoler. Største Hastighed opgives at være 450 km/T; Flyvevægten 32.000 kg og Nyttelasten 16.600 kg (indb. Benzin m. m.). Besætningen bestaar af seks Mand.

Samtidig med at He 177 er blevet aktuel, er man begyndt at tale om Bygningen af en Videreudvikling af Typen, et Transportluftfartøj til Atlanterhavstrafik som faar Betegnelsen Heinkel He 274. Det nye Transportluftfartøj siges at være udstyret med fire 2000 HK BMW luftkølede 18 cyl. Dobbeltstjernemotorer. Motorerne er anbragt i hver sin Gondol. He 274 skal have en Vægt paa 40 Tons og en Marchhastighed paa ikke mere end 322 km/T. Typen skal være færdig i For-aaret 1943.

Flyvebaade paa 200 Tons.

Kaiser-Skibsværftet i San Francisco er i Færd med at bygge en Krop af Staalkonstruktion til en 200-Tons Flyvebaad. Denne nye Luftkæmpe skal udstyres med 8 Motorer hver paa 2750 HK., ialt 22.000 HK. Flyvebaa-

den skal kunne transportere en betalende Last med en Hastighed paa 320 km/T over en Strækning paa 5800 km uden Mellemlanding.

Glenn L. Martin er ogsaa ved at bygge en ny Kæmpeflyvebaad. Medens den firemotorede Martin PB2 M-1 Mars kun havde en Flyvevægt paa 64 Tons, skal den projekterede Nybygning have en Flyvevægt paa 115 Tons. Den skal kunne medføre en betalende Last paa 102 Passagerer (hver med 36 kg Bagage) og 11,5 Tons Post og Gods paa Strækningen New York—London.

Tegn ogsaa
Abonnement paa

FLYG!

Det svenske Tidsskrift Flygning udkommer nu i udvidet Form og under nyt Navn: **FLYG.**

Det udkommer 2 Gange maanedlig og koster Kr. 11.75 pr. Aargang. Abonnementet kan tegnes gennem

FLYV's FORLAG
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. 13.404

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse



Do 215

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fieseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 ..	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
17. Focke-Wulf Condor ..	1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

Sendes franco mod Indsendelse af Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.
Laplansgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os ... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

Teoretisk Svæveflyverkursus

med afsluttende Eksamen til Overland-C-Certifikatet

DER vil i Løbet af de kommende Maaneder blive givet de Svæveflyvere, der har Lejlighed til at følge Kurserne, Mulighed for at aflægge den teoretiske Prøve, der kræves til Overland-C-Certifikatet og faa udstedt et Eksamensbevis, der faar Gyldighed i 2 Aar fra Udstedelsesdagen.

Under Kontrol af »Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab« opretter »Dansk Svæveflyver Union« i Samarbejde med »Berlingske Tidende« et teoretisk Svæveflyverkursus, der paabegyndes Onsdag den 10. Februar og afsluttes Onsdag den 14. April. Den afsluttende skriftlige Prøve, som man kan indstille sig til, hvis man har Lyst, er fastsat til Mandag den 19. April 1943.

Kursusledelsen er underlagt Flyveleder, Løjtnant H. Wolff og Oberstinde Harriet Førslev, der vil fungere som Lærere tillige med Instruktør, Løjtnant J. G. Bergh, Overflyveleder, Flyverkaptajn løjtnant S. A. Dalbro, Kaptajn A. Edsen-Johansen, Direktør, Civilingeniør Gerhard Hansen og Civilingeniør Møller-Hansen.

Undervisningen vil komme til at omfatte følgende Fag:

Materiellære, Glide- og Svæveplaners Opbygning og Vedligeholdelse samt Spil 4½ Time.

Aerodynamik, Instrumentlære 4½ Time.

Flyvning

Styregrejernes Virkning m. v. 2 Timer.

Startmetoder, m. v. 3 Timer.

Skræntflyvning, termisk Flyvning, Overlandflyvning 2 Timer.

Navigation, Kortlæsning, Kompasslære m. v. 3½ Time.

Meteorologi, Svæveflyvningens Meteorologi, 3½ Time.

Regler og Bestemmelser 2 Timer.

Ialt 25 Timer.

Undervisningen vil finde Sted hver Onsdag Aften indenfor det ovennævnte Tidsrum i Undervisningslokalet, Pilestræde 34, (Berlingske Tidendes Bygning) i Tiden 19,30—22,00.

Som Supplement til den specielle Svæveflyveundervisning vil Kursusdeltagerne gratis faa udleveret »Saa flyver vi«.

Prøven kontrolleres af Statens Luftfartstilsyn. Til Elever, der har bestaaet Prøven, udleveres et Bevis herfor, der som sagt er gyldigt i to Aar. Til Erhvervelse af Certifikat kræves yderligere, at vedkommende kan tilfredsstille en for denne Luftfartstjeneste fastsat Lægeundersøgelse, at han er ædruelig, at han har gennemgaaet en praktisk Svæveflyveruddannelse og har bestaaet de fastsatte praktiske Prøver, samt at vedkommende erlægger de for Certifikatudstedelsen fastsatte Ge-

byrer. Endvidere tilstiller D. K. D. A. S. enhver bestaaet Elev et Diplom, ligesom Selskabet udsætter Bogpræmier til de bedst bestaaede. Uddelingen af Eksamensbeviser, Præmier og Diplomer vil finde Sted engang i Begyndelsen af Maj under selskabeligt og hyggeligt Samvær.

Enhver, der er Medlem af en Svæveflyveklub under D. S. U., kan deltage i Kursus formedelst 7,50 Kr. Hvis Tilslutningen bliver altfor overvældende, vil Svæveflyvere med C-Certifikat gaa forud for tilmeldte med B-Certifikat o. s. fr.

Indmeldelsesblanket samt Timeskema udleveres i BT-Centralen, Raadhushuspladsen.

Indtegningen slutter Onsdag den 3. Februar 1943.

H. F.

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

STATISTIK OVER SVÆVEFLYVEKLUBBERNES VIRKSOMHED I 1942

	Medlemmer	Flyveledere	Værkstedsledere	Byggekontrollanter	Skoleglidere	Starter paa Skoleglider	Samlet Flyvetid paa Skoleglider	Overgangsplaner	Starter paa Overgangspl.	Samlet Flyvetid paa Overgangsplaner	Skoleglidere u. Bygning	Overgangspl. u. Bygning	Nye Medl.	Spil	Certifikater
Aarhus Svæveflyveklub.	22	2	2								1				
»Aviator«, Aalborg	26			1				1	20		1		9	1	
Esbjerg Svæveflyveklub	13														
»Falken«, Hjørring															
»Hangvind«, Kbhvn. . . .	6		1		1						1		6	1	
Kolding Flyveklub	8	1	1		1						1	2	4	1	
Odense Svæveflyveklub.	6	2			3								3	2	
»Ringen«, København . .	29	5	3	1	3	476	4.4.48 T.	2	385	15.56.55 T.			9	2	
Roskilde Svæveflyvekl. .	15	3	1		2	123							8	1	
Silkeborg Flyveklub . . .	9		1	1	1	39	3.11.9 T.							1	
Slagelse Flyveklub	15	3	2	1	2	65	27.38 M.	2	105	3.8.38 T.	2	1	6	1	
»Stamgruppen«, Kbhvn. .	43	2	1	2	3	687	8.26.36 T.	2	101	3.12.34 T.	1	2	22	2	
»Ternen«, Fredericia . . .	4		1								2		1		
Vejle Flyveklub	4		1								1				
Viborg Svæveflyveklub.	7														
Vordingborg Svævefl.-G.	4	2	1	1				1	9	17.5 M.	1				
Østsjælland Svævefl.kl. .	15	4	3	1	2	250	1.19.17 T.				1		14	1	



Formet som et
KUNSTVÆRK

En moderne Tandprotese modelleres ud, saa den baade anatomisk og skønhedsmæssigt svarer minutløst til Ansigtets og Mundens Form og naturlige Linier. — Moderne Tandteknik løser Problemet om kunstige Tænder, saa ingen kan se det — saa kun De selv ved det. Læs om moderne Tandteknik i Hæftet: „Om kunstige Tænder“ af Leo Kæraa, vi sender det gratis til alle Interesserede.

Leo Kæraa

AARHUS
Sønegårdsplads 8
TLF. 2385



KØBENHAVN
Nørrevoldgade 9
PALÆ 6750



Aktieselskabet

SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors

Telefon 109



Kontoret i København

H. C. Ørstedvej 28 C - V

Telf. Central 11.593

--- og drejer det
sig om Automobi-
ler, faar De som
bekendt mere for
Deres Penge hos
GENERALMOTORS



TØR-ELEMENT
VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

Aeronautisk Junior Klub

Adr.: D. K. D. A. S.,
Nørre Farimagsgade 3, Kbh. K.

DETTE er vor egen Rubrik. Det er her I skal finde alle Meddelelser fra *Aeronautisk Junior Klub*, det er her I først skal slaa op, naar I faar FLYV ind ad Døren, det er jo hos os, det foregaar — »noget Nyt hver Maaned«.

Vort første Møde.

Torsdag den 7. Januar holdt Klubben sit første Møde i Polyteknisk Læreanstalts Festsal. Det gik ganske udmærket, selv om Tilslutningen var elendig; der var mødt ialt 45 Unge! Disse 45 havde en dejlig Aften, saa dejlig, at alle vi, der var til Stede, sad og ærgrede os over, at vi ikke var 445 Tilhørere, der kunde nyde godt af de to glimrende Foredrag og den udmærkede Film.

Aftenen indledtes af D. K. D. A. S.'s Formand, *Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen*, der bød velkommen i den nye Klub og lagde de Unge paa Sinde, at det i Opvæksten gælder om at følge med og lære noget, — »Hvad man i Ungdommen nemmer, man ej i Alderdommen glemmer«.

Derefter fortalte *Civilingeniør Møller-Hansen* om Flyvemaskinens Udseende og demonstrerede forskellige Forhold særdeles godt. Da Ingeniøren forklarede Flyvemaskinens Opdrift for os, benyttede han som Eksempel en lille og en stor Grønlænder paa en meget, meget glat Isflade oppe paa Grønland. Eksemplet var særdeles illustrerende, blot syntes vi andre, at det var Synd for de to Grønlændere paa den kolde Is, for de bliver jo ved at glide paa Isen —!

Oberstinde Førstev fik os dog hur-

tig paa andre Tanker. Vi fik spændende Oplevelser om Svæveflyvning. Vi hørte om termisk Flyvning, om Flyvning inde i Skyerne, (hvor man ikke maa komme), og herlige Oplevelser fra vore hjemlige Svæveflyvelejre. En dejlig Film med mange smukke Svæveplaner satte yderligere Fantasien i Sving; mon ikke de fleste af Jer sad og tænkte »bare det var mig«.

Næste Møde.

Naar vi næste Gang mødes, det bliver *Torsdag den 4. Februar Kl. 19,30 præcis paa Polyteknisk Læreanstalt* — ind igennem Porten over Gaarden, og ad den store Trappe til venstre — saa vil *Kommunelærer K. Flensted-Jensen* fortælle os om Modeller og demonstrere nogle af dem for os; endvidere vil vi faa en Serie Lysbilleder at se, Billeder som nok skal aabne vore Øjne helt, saa vi bliver klar over, hvad en Model og hvad Modelflyvning er for noget. Derefter vil *Overflyveleder Sv. Aa. Dalbro* snakke lidt om Emnet »Kan jeg blive Flyver?« — og mon ikke det vil være noget for Jer at høre om?

Husk naar vi nu mødes næste Gang, at tage en Kammerat eller Veninde med eller giv Indmeldeskortet fra FLYV's Januar Nr. videre til en Ung, saa bliver vi jo mindst 2, maaske 3 Gange saa mange, som første Gang. Nogle af Jer maa gerne selv tage en Kongesangbog med. For Øjeblikket raader vi kun over 200 (vi skal nok faa flere), og vi skulde jo nødigt løbe tør, hvis I møder op i et større Antal end 200. Lagde I Mærke til, da vi sidst sang:

»I alle de Riger og Lande«, at en enkelt af de ærværdige Buster ude ved Siden i Salen nikkede lidt med Hovedet, som om han gerne vilde synge med? Næste Gang vi mødes, skal vi synge saadan, at alle Busterne ogsaa synger med!

Emblem.

For en Ordens Skyld vil jeg erindre Jer om, at vi skal have mange flere Forslag ind til vort nye Emblem. Lav et flot Udkast, skriv Navn og Adresse paa, og put det i *Luftpostsækken* Torsdag den 4. Februar, som er sidste Frist. Det bedste Forslag bliver præmieret med et Eksempel af »Dansk Flyvnings Historie«.

Luftpostsækken.

En af Jer spørger: »Hvorledes bliver man Svæveflyver i Danmark?« *Svar:* Hør godt efter ved Foredraget Torsdag den 4. Marts. En anden vil gerne vide hvad et Svæveplan koster. *Svar:* Et Glideplan koster at bygge ca. 1000 Kr., naar en Kreds af Kammerater selv lægger Arbejdet til. Et Overgangsplan koster under samme Forhold 2000 Kr., og et fint moderne Svæveplan koster ca. 3000 Kr.

Yderligere en Del indkomne Spørgsmaal vil blive besvaret ved næste Møde.

Altsaa, »vi mødes næste Gang«, det bliver Torsdag den 4. Februar Kl. 19,30 paa Læreanstalten.

s. a. d.

A. J. K.
Ledelsen.

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

Internationale Transporter

Jo vanskeligere Transportforholdene bliver, desto vigtigere er det for Eksportører og Importører at kunne støtte sig til et Transportfirma, der har de rigtige Forbindelser ude omkring og den største Erfaring.

Benyt Dem derfor af vor Service, hvadenten det drejer sig om

Rejser, Skibsbefragting, Spedition eller Forsikringsspørgsmaal.

DAN-TRANSPORT A/s
og

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26 - København K. - Tlf. C. 16488

Svæveflyveklubbernes Virksomhed i 1942

UNIONEN bringer paa Side 32 en Oversigt over Klubbernes Virksomhed i Kalenderaaret 1942.

Til Trods for de vanskelige Arbejdsforhold er der foretaget et anseligt Antal Starter og hertil kommer 816 Starter i Unionens Lejr ved Bjergsted. Byggevirksomheden er trods Materiale-mangel ret livlig. Som det fremgaar af Oversigten vokser næsten alle Landets Klubber, selv om det kun er Klubberne paa Sjælland, der kan flyve for Tiden.

I Aarets Løb er der drevet en betydelig Propagandavirksomhed i en Del af Klubberne, især har Aarhus Svæveflyveklub været aktiv. F. Eks. har Klubben udsendt en smuk Propagandaplakat, der har haft særdeles god Virkning. Klubben startede en Indsamling for at skaffe Midler til Indkøb af Materialer og belønnede sine Mæcener med en meget smuk Brevpresser. Endvidere har Klubben ret jævnlige sørgt for at skaffe sig Omtale i Dagspressen og har foranlediget Interviews med forskellige ledende Aarhusborgere om Emner af flyvemæssig Interesse.

Slagelse Flyveklub har afholdt Udstilling og arrangeret Filmsaftener, og det samme har Vordingborg Svæveflyvegruppe og Østsjællands Svæveflyveklub.

H. F.

MODELBAROGRAF

Af Jørgen Lindgreen.

LIGE siden Unionens Start for godt 5 Aar siden har der i D. M. U.s Rekordregler været en Rubrik for Højderkorder. Til Dato har der imidlertid ikke været gjort Forsøg paa at opstille Rekorder i disse Klasser. Grunden hertil maa vel søges i den totale Mangel paa brugbare Modelbarografer, som danske Modelflyvere lider under.

For Tiden befinder jeg mig i Tyskland og har selvfølgelig ogsaa lært Modelflyvere at kende. Blandt de Ting, jeg har set, var ogsaa en lille, uhyre enkel Modelbarograf, som desværre led af den Fejl, at den ikke kunde maale Højder med større Nøjagtighed end 100 til 150 m. Princippet i den var imidlertid helt rigtigt, og jeg besluttede derfor at se, om jeg ikke kunde gøre den mere nøjagtig.

Her foreligger Resultatet. Apparatet kan med Lethed laves af enhver Modelflyver, og det er ikke større og vejer ikke mere, end at de fleste Modeller over 100 cm Spv. kan medføre det.

Byggebeskrivelse:

Man begynder med at anskaffe sig Daasen 5. Denne er det vist bedst at faa Blikkenslageren til at lave. Dernæst fremskaffer man Gummiringen 6 og Membranen 7, som skal være saa tynd som overhovedet muligt. Den bliver det sikkert sværest at faa fat paa; men med en Smule Energi gaar det nok.

Har man disse tre Dele, lægger man dem ovenpaa hinanden i rigtig Rækkefølge, d. v. s. først Daasen, saa Gummiringen som Pakning, og saa Membranen. Med noget Snor binder man det saadan sammen, at hverken Ring eller Membran kan forskubbe sig. Hele Herligheden lægges i en Kasserolle med Vand og koges $\frac{1}{2}$ Times Tid, hvorved Luften drives ud af Daasen.

Derefter fjernes Snoren, og Membranen

skulde nu sidde fast og buet et Par mm eller mere indad.

Dernæst laver man de forskellige Dele til Kassen (1, 2, og 3) af Balsa. Plade 3 med Udkæring til Glaspladen 19 maa laves meget omhyggeligt, saaledes at Glaspladen netop sidder fast. Der maa absolut ingen Spillerum være.

De øvrige Enkeltd dele (Tegning og Stykliste!) laves saa. Som Jertraad kan bruges Knappenaale.

Har man nu alle Enkeltd dele, kan man begynde at samle Kalorius. — Først limes Daasen fast nøjagtig midt paa een af Pladerne 1. — Saa tager man et af Lejerne 11 og limer paa Holderen 10, som igen limes fast paa sin Plads. (Se Maalene paa Tegn.) paa en af Pladerne 2. Hebelen 14 fastgøres i Lejet med en Glasperle paa hver Side. (De smaa fra de gammeldags Lampeskærme er aldeles fortræffelige). Det kan være, at man bliver nødt til at lade Siderne af Lejet staa lidt skraat; men det gør ikke noget, blot Hebelen kan dreje sig næsten usandsynligt let.

Paa Hebelen 16 fastlimes paa den Ende, der skal berøre Glaspladen, Holder og Spids (17 og 18). Højden fra Spids til Hebelen maa nøjagtigt være 5 mm. Hebelen fastgøres ligeledes let drejeligt i det resterende Leje 11, som saa skal limes paa Plads paa den anden Plade 2.

Den ene Krog paa Esset (15) hægtes paa Hebelen 16.

Paa Sideplade 3 fastlimes de tre smaa Stop 21, og Føringen fastgøres ligeledes som vist.

Saa limes Pladen med Daasen og Pladen med Hebel 14 sammen. Balsastødstangen 8 med Krogen 9 sættes med en lille Klat Lim fast i Membranens Centrum. Ved at skubbe lidt med Krogen afpasses Længden saaledes, at naar Krogen hægtes paa Hebelen, faar denne en Stilling som vist paa Tegn.

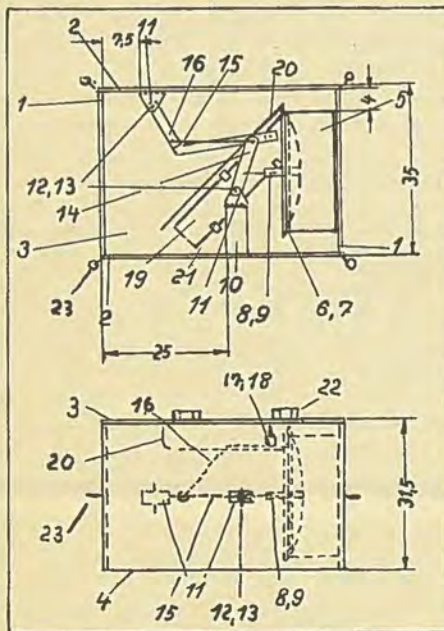


Fig. 1.

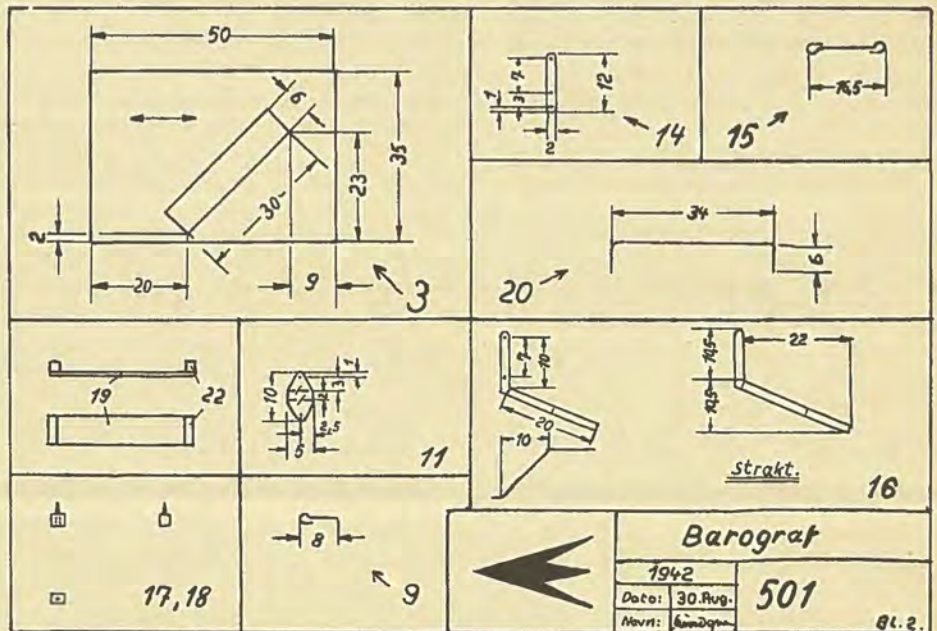


Fig. 2.

Barograf	
1942	501
Dato: 30. Aug.	
Navn: Jørgen	

1	2	Kasseplade	Balsa	1*30*33
2	2	Kasseplade	Balsa	1*30*50
3	1	Sideplade	Balsa	1*35*50
4	1	sideplade	Celluloid	0,5*35*50
5	1	Daase	Jernblik	10 høj 25 W
6	1	Ring	Gummi	0,5 tyk 23,5/24,5
7	1	Høbræn		22 ^a
8	1	Stødtag	Balsa	0,5*12 lang
9	1	Krog	Jerntraad	1,5*1,5 ca. P.
10	1	Holder	Balsa	2*5*10,5
11	2	Løje	Alu. Blik	0,3*5*10
12	4	Parle m/Hul	Glas	
13	2	Aksel	Jerntraad	ca. 9 mm lang
14	1	Hebel	Alu. Blik	0,3*2*12
15	1	3	Jerntraad	0,5*24 lang
16	1	Hebel	Alu. Blik	0,3*2*24
17	1	Holder	Balsa	2*3*2,5
18	1	Spids		5 lang
19	1	Plade	Glas	7*6*30.
20	1	Føring	Plantraad	7*46 lang
21	3	Stop	Balsa	1*2*3
22	2	Hoanetap	Balsa	2*2*6
23	4	Åsken	Jerntraad	
24	4	Bøjst. Ring.	Gummi	
25		Klæbepap	Dona-Lim	
26				
Nr.	Sik	Benævnelse	Materiale	Maal.
		Barograf		Stykliste.
		1942		501-St.1
		Dato 27 Aug.		
		Navn Lindgreen		

Fig. 3.

Saa limes Sidepladen 3 paa Plads og dernæst den anden Plade 2. Enden af Hebel 16 med Spidsen stikkes ind under Føringen.

Den anden Plade 1 limes paa Plads. Saa tager man Glaspladen, og sætter den forsøgsvis paa Plads. Inden den anden Krog paa Esset hæftes paa Hebel 14, maa man sørge for, at Spidsen af Hebel 16 bevæger sig meget let under Føringen, idet den dog hele Tiden maa berøre Glaspladen.

Saa er Barografen for saa vidt færdig. Man mangler blot at fastlime Celluloidpladen 4 og Øskenerne 23. For at give Luft kan man bore et Par Huller i Kassen.

Men nu kommer den vigtigste Del af Fremstillingen, nemlig Justeringen. Glaspladen tages ud og sværet helt sort paa Indersiden med Flammen fra en Tændstik eller et Stearinlys. Den sættes saa igen paa Plads, idet man meget omhyggeligt passer paa, at Spidsen ikke ridser paa Glaspladen.

Apparatet stilles saa hen ved Siden af

et Barometer, hvor det forbliver en 14 Dages Tid — eller i alt Fald saa længe, at der har været temmelig store Svingninger i Barometerstanden. Denne kontrolleres iøvrigt flere Gange om Dagen og nedskrives. Naar man mener, at den nu har staaet længe nok, tager man Glaspladen væk (forsigtig, ikke ridse!), og Spidsen skal nu have tegnet en lille Bue i Soden. Længden af denne Bue maales med et Gradmaal, og ved at sammenligne Gradtalet med Forskellen mellem den højeste og den laveste Barometerstand, kan man let regne ud, hvor mange Barometer Millimeter, der svarer til een Grad. Naar man saa ved, at for hver 11 m, man kommer til Vejrs, falder Barometerstanden 1 mm, kan man altsaa finde den Højde, Barografen i givet Tilfælde har været oppe i.

I Stedet for at justere med Barometer, kan man ganske simpelt gaa op i et højt Odins- el. lign. Taarn, eller sende Apparatet op med en rigtig Flyvemaskine. Dette sidste vil imidlertid nok finde visse Vanskeligheder for Øjeblikket.

Hver Gang man vil maale en Højde, maa man tage Glaspladen ud og sværte den umiddelbart før Starten, saaledes at eventuelle Barometersvingninger ikke faar Tid til at gøre sig gældende. For absolut at forhindre, at Glaspladen falder af under Flyvning, kan man klistre et Stykke Frimærkepapir tværs over Pladen efter Paasætningen. Paa dette kan eventuelle Kontrollanter skrive Navn eller lign., ogsaa forsegle Barografen.

Ved Indbygningen i Modellen bruger man 4 Gummiringe, som stikkes gennem Øskenerne og fastgøres i begge Sider af Kroppen. Barografen maa ikke limes fast paa Plads. Den maa heller ikke, hvis den skulde komme i Svingninger, kunne støde sig.

Hvis man har bygget Barografen meget nøjagtigt, og sørget for, at Bevægelserne foregaar meget let, har man her et Apparat, som tilfulde løser de Opgaver, der kan stilles en Modelbarograf.

Ved egne Forsøg, hvor Barografen flere Gange har været oppe med baade Svæveplaner og Motorflyvemaskiner, har den vist sig at virke fuldt tilfredsstillende.

Op saa venter vi kun paa Højderekorderne — —!

Jørgen Lindgreen.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220 Postgiro 25.680

FOREDRAGSAFTEN DEN 25. FEBRUAR.

Selskabets næste Foredragsaften afholdes den 25. Februar Kl. 19½ i Nationalmuseets Festsal.

Kaptajn T. A. Poulsen vil tale om Svæveflyvningen set fra et militært Synspunkt.

Foredraget ledsages af Film.

Derefter vil Oberstinde Harriet Førslev tale om Svæveflyvningen som Sport og til Slut vise Filmen fra Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr, Bjergsted-Filmen, der ved denne Lejlighed faar Premiere.

Bemærk Klokkeslettet: Kl. 19½ præcis.

*

Nye Medlemmer af Selskabet:

Flyver-Kvartermester Lavrids Larsen.
 » » Knud Pedersen.
 » » Aage Henry Mathiesen.
 » » Knud Lindballe.
 » » H. A. Christensen.

Gross. Konrad Nielsen, Nyborg.
 » Knud Mikkelsen, Ringkøbing.
 » C. Mortensen, Aarhus.
 » Aage Ramsbøll, Skive.
 » Jørgen Thyge, Nykøbing F.
 » Poul Larsen, Nakskov.
 » Sv. E. Nielsen, Frederikshavn.

Købmand Kai Pedersen, Thisted.
 Gross. August Jensen, Holstebro.
 » Alfred Olsen, Svendborg.

B. Helmø Larsen.
 Købmand Conrad Andersen, Kolding.
 Løjtnant J. G. Bergh.
 Gross. Chr. Jespersen, Hjørring.
 Assistent Stig Andersen.
 Salgschef O. Tausen-Nielsen.
 Rejseinspektør Arne Zachariassen.
 Salgschef Ole Simonsen.

Indholdsfortegnelse til FLYV, Aargang 1942, foreligger nu og tilsendes gratis paa Forlangende.

Bestilling bedes indsendt til FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, København V.

SIMONSEN & NIELSEN ^{A/S}

FREDERIKSHOLMS KANAL 4

KØBENHAVN K.

Stockholm

Malmö

Göteborg

Helsingfors

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose

FOREDRAG I DANSKE FLYVERE.

Lørdag den 20. Januar holdt Civilingeniør S. A. Jaensson ved Flyvertroppernes tekniske Tjeneste Foredrag om Træk af den moderne Flyvemotor.

Ingeniør Jaensson fortalte om den moderne Flyvemotor og alle dens Problemer, og det dygtigt opbyggede Foredrag fængslede den store Kreds af Tilhørere. Han omtalte Fabrikernes Bestræbelser paa at øge Hestekraften og gjorde rede for de Faktorer, der var medvirkende hertil. De moderne Flyvemotorers Væld af Instrumenter er ved at blive en Gene for Flyveren, og Foredragsholderen gav en detailleret Skildring af den meget interessante automatiske Motorregulering, som visse Steder er ved at vinde frem, og som uden Tvivl ogsaa har en stor Fremtid for sig.

Foredraget, der var ledsaget af Lysbilleder, blev hilst med stort Bifald.

den 19,30—22,00 i Undervisningslokalet, Pilestræde 34. Undervisningsdage er Mandag og Fredag.

Indtegning sker til Sekretariatet, Forlagsboghandler Poul Carit Andersen, Østerbrogade 84 og i BT Centralen, hvor nærmere Oplysninger om Kursus gerne gives. Indtegningen sluttet Onsdag den 3. Februar.

Sportsflyveklubben haaber ogsaa at se en Række af sine gamle Medlemmer paa Kursus, saaledes at samtlige Medlemmer snart har gennemgaaet det lærerige og interessante Kursus.



Roskilde Amts Flyveklub.

R. A. F. er en af de mange nye Sportsflyveklubber, der med Energi har kastet sig over de teoretiske Sportsflyverkursus. Trods det, at Klubben kun har bestaaet i faa Maaneder, har den haft 46 Deltagere paa Kursus, og heraf har de 40 bestaaet. 3 Deltagere har bestaaet med Udmærkelse:

Werner L. Alb. Jessen, Roskilde
Herluf Bøge Gregersen, Hedehusene.
Erik Pabst, Roskilde.

R. A. F.s Formand, Greve Mogens Scheel, havde udsat en Ærespræmie for bedste Dames og Herres Eksamensresultat, disse blev tildelt:

Ellen Ørum Jensen og
Werner L. Alb. Jessen.

Afslutningen og Diplomuddelingen foregik den 14. December i Centralcaféens Lokaler og havde et i alle Maader festligt og fornøjeligt Forløb.

Klubbens Formand, Greve Mogens Scheel, bød Deltagerne velkommen og rettede en særlig Tak til Dansk Motorflyver Unions Formand, Trafikassistent A. Th. Ohrt, der havde sin væsentlige Andel i Klubbens Start, og til Overflyveleder S. A. Dalbro, der, som Instruktør ved de teoretiske Kursus, havde medvirket til de gode Resultater af Kursus'et.

Efter en Række Taler, hvor der udtryktes mange gode Ønsker og Tanker, sluttede den vellykkede Aften med en »Hvem ved hvad«-Konkurrence under Ledelse af Mogens Guhle, og Deltagerne skiltes med Ønsket om snart at kunne mødes igen — men naturligvis helst paa en Flyveplads.

Ref.

**FLYVERTROPPERNES
SOLDATERFORENING**

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen,
Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.

TERRÆNSPORTSTRÆNING

Under Ledelse af Officiant O. Christensen paabegyndtes i Januar Maaned Terrænsports-træning. Mødested er Ballerup Station. Foreningen haaber, at mange af Soldaterne vil deltage, og hvis »Lillemor« ikke tillader »Frisøndag«, saa tag hende med.

Der vil saa senere blive arrangeret en større Konkurrence, og Oberst Forslev har, for at vække Interessen, udsat en Pengepræmie paa Kr. 50.00.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Forslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Fordelingen af de 5 nye »Grunau Baby 2 B«.

Unionen har faaet Meddelelse om, at de 5 nye »Grunau Baby 2 B« nu er under Arbejde paa Hærens Flyvertroppers Værksteder. Vi forventer, at de alle er færdige omkring den 1.5.1943.

Det er Unionens Plan, at 3 Babyer bliver hos Unionen, saaledes at de altid er til Raadighed til Lejre, Stævner o. l.

2 Babyer vil blive stillet til Raadighed for Klubberne efter følgende Regler: De Klubber, der ønsker at disponere over en Grunau Baby, skal stille en »Skoleglider 38« til Raadighed for Unionen, saaledes at Unionen skal have en »Skoleglider 38« til Raadighed 1½ Dag for hver Flyvedag Klubben raader over en Baby. Unionen vil benytte Skolegliderne under Unionens Træningslejre.

Der vil tilgaa Klubberne nærmere Oplysning om Ansøgning, Forsikring m. m.

Hvis Klubberne er ude af Stand til at stille en »Skoleglider 38« til Unionens Raadighed, vil anden Aftale kunne træffes; men Klubber, der stiller Skoleglidere, vil gaa frem for andre Klubber.

J. G. B.

STAMGRUPPEN MEDDELER.

Lørdag d. 19.12.42 afholdtes i Stamgruppens Lokaler, Vesterbrogade 97, Afslutningsforening for Deltagerne i det teoretiske Svæveflyverkursus, Stamgruppen havde arrangeret for sine Medlemmer.

Under Festen meddelte Stamgruppens Formand, at Direktør Per Rønberg havde tilstillet Stamgruppen en Gave paa 500 Kr., og at et af Bestyrelsesmedlemmerne havde givet Stamgruppen en ny Grunau Baby II. Endvidere oplystes det, at Formanden havde stillet 1000 Kr. til Disposition for Værkstedet til Indkøb af Maskiner og Værktøj, der vil gøre Stam-

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

I Lighed med tidligere afholdte teoretiske Sportsflyverkursus paabegyndes nu 1943-Kursus. Under Kontrol af »Det kongelige Aeronautiske Selskab« oprettes det 15. teoretiske Sportsflyverkursus i Tiden fra Mandag den 8. Februar til Mandag den 29. Marts.

Lærere bliver foruden Kursuslederen Overflyveleder S. A. Dalbro, Kaptajnlejt-nant K. Ramberg og Civilingeniør C. C. Beckmann.

Der undervises i Aeroplanlære, Luftnavigation, Meteorologi etc., og Undervisningen foregaaer 2 Gange ugentlig i Ti-

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

gruppens Værksted til det mest moderne indrettede Svæveflyverværksted i Danmark.

Stamgruppen ser sig nu i Stand til at paatage sig den Mission, der oprindeligt var paatænkt den, nemlig at uddanne Medlemmer fra andre Klubber til Værksted- og Flyveledere. Dog vil der angaaende dette blive udsendt nærmere Meddelelse til Klubberne gennem Unionen. Som bekendt har enkelte Medlemmer fra andre Klubber i den forløbne Tid faaet delvis Uddannelse i Stamgruppen under samme Vilkaar som Stamgruppens egne Medlemmer.

Fredag d. 8.1.43. afholdtes Medlemsmøde i Stamgruppen, hvor der bl. a. blev forevist to Tone- og Talefilm om Svæveflyvning. Den ene var tysk og var velvilligst udlånt af det tyske Rejsebureau, Østergade 3, der endvidere stillede Tonefilmsapparat gratis til Disposition for Forevisningen, den anden var engelsk og var velvilligst udlånt af »Dansk Shell«, Kampmannsgade 2.

Beddingen til Stamgruppens »Rhönbus-sard« er nu stillet op, og Opbygningen af Kroppen har, naar dette læses, forlængst taget sin Begyndelse. I Løbet af kort Tid vil Beddingen til Stamgruppens tosedede Svæveplan »Gövier« blive lagt, saa ogsaa dette Svæveplan vil kunne blive færdigt i Aar. Stamgruppen vil inden dette Aars Udgang være i Besiddelse af ialt 8 Svæveplaner nemlig:

- 2 Stk. »Grunau 9«
- 1 » »Schulgleiter 38«
- 1 » »Asiago«
- 1 » »Grunau Baby II«
- 1 » »Rhönbussard«
- 1 » tosedet »Gövier«
- 1 » »Meise«

*

Ny Fordeling af Arbejdet indenfor D.S.U.

Paa Unionens Bestyrelsesmøde i Slutningen af December blev Arbejdet indenfor Bestyrelsen omgrupperet noget, idet Sekretæren overtog Redaktionen af Stoffet til FLYV, mens Hr. Dochedahl til Gengæld paatog sig noget af Sekretærarbejdet. Alt Stof, der ønskes optaget i FLYV, bedes derfor sendt til

Sekretæren inden d. 13. i hver Maaned, medens alt vedrørende Udstedelser af Certificater og Anskaffelse af Tegninger bedes sendt direkte til Hr. Dochedahl, Vester Fælledvej 41, København V.

Endvidere var den samlede Bestyrelse enige om at supplere sig med Løjtnant J. G. Bergh som Unionens Instruktør, der vil varetage alle Sager af flyvemæssig Karakter.

H. F.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup.

D. K. D. A. S. udsætter 3 nye Vandrepræmier for Danmarksmesterskaberne. Disse 3 fordeler sig henholdsvis paa Svævemodeller, udendørs Gummimotormodeller og indendørs Gummimotormodeller. Hvert Aars Mester faar sit Navn indgrave-ret i Bægrene og naar samme Vinder har vundet 3 Aar i Træk eller 4 Gange ialt overgaar Vandrepræmien til Vinderens Ejendom.

*

Ved en Fejltagelse meddeltes det i sidste Nummer, at Sommerlejren afholdes i Juni Maaned. Dette skal imidlertid være Juli Maaned.

*

Danmarksmesterskaberne i indendørs Flyvning afholdes, som tidligere meddelt, i Odense den 4. April 1943 i Aulaen i Sct. Knuds Gymnasium. Stævnet tager sin Begyndelse Kl. 14. Da det har vist sig umuligt at skaffe Plads paa Vandrehjemmet, maa Deltagerne selv sørge for Indkvartering; dog har Unionen faaet Tilbud fra 7-8 OM-F. Medlemmer, som hver kan huse een Person. Deltagerne maa senst d. 28. Februar anmelde Deltagelse til Rich.

Jensen, Odense. Startgebyret er 50 Øre pr. Model. Deltagerne maa endvidere opgive hvilket Tog de ankommer med, for at der kan være nogle til at tage imod dem. Da der kun flyves om een Titel, er Stævnet aabent for alle indendørs Gummimotormodeller.

*

Modelflyveklubben »Swift« meddeler den nye Formands Adresse: Werner Nielsen, Folkekuren ved Hald, Viborg.

*

Svendborg Modelflyveklub meddeler den nye Formands Adresse: V. Rasmussen, Jessens Mole, 21, Svendborg.

*

Morsø Modelflyveklub er nu indmeldt i Unionen med 7 Medlemmer. Formand er: Kaj Rune, Lindevej 18, Nykøbing Mors.

*

Nye Danmarksrekorder. Søndag d. 20. Dec. satte Otto Jespersen, OM-F., ny Danmarksrekord i Klasse 5b, idet han i Sct. Knuds Gymnasiums Aula opnaaede Tiden 2 Min. 05,2 Sek. Modellen er en Mikro-Stokmodel og dens Data er følgende: Spvd. 500, Planar. 4,5 Kvdm., Længde 460, Haleplansar. 2,1 Kvdm., Vægt 1,4 gr, Motor 2 Kvmm, Længde 220, Propel: Diam. 200 og Stigning ca. 400.

*

Den 26. Dec. satte Helmuth Boch, »Aviator«s Modelflyvere, Rekorden i Kl. 8c op til 1450 m. Modellen, en Selvkonstruktion »Fakir 6«, har følgende Data: Planareal 18 Kvdm. Sideforhold 1:12. Profil R.A.F. 32. Haleplanareal 5,4 Kvdm. (bærende). Vægt 275 gr.

„KRATMO“
Modelflyvemotor

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!



HOVEDKATALOG

Forlang
gratis Katalog!

DANSK MODELFLYVE
industri

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislise

*Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn*

ERIK WILLUMSEN
Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

W Junior



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model..... - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00



SHELL

AVIATION SERVICE



^A/_s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgto 28.824

Hr. Kontorassistent
Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

Nr. 3
1943 - 16. Aarg.

FLYV

AF INDHOLDET:

Hvorledes indretter
man en mindre,
offentlig Flyveplads?

Af Luftfartsing. M. P. Eskildsen

NYT FRA UDLANDET

Transportglideplaner til 23 Mand
Den engelske Bomber DH 98
»Mosquito«

De nye Regler for Opnaelse af

Glide- og
Svæveflyver-Diplom

A-, B- og C-Diplom

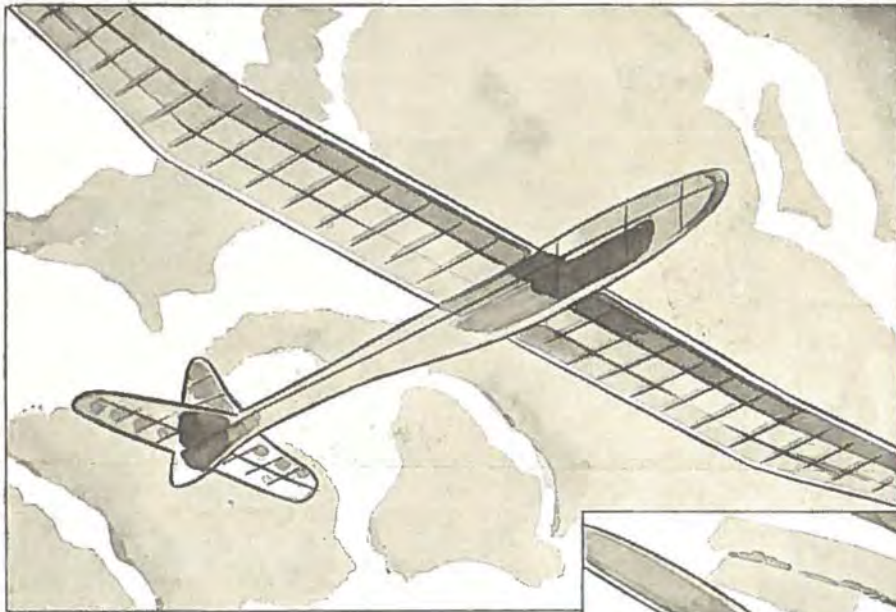
Tegning til ny dansk

Svævemodel NWS-29

50
ØRE



Minder fra Bjergsted-Lejren 1942, som vi oplever dem i den smukke Bjergsted-Film.



Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.

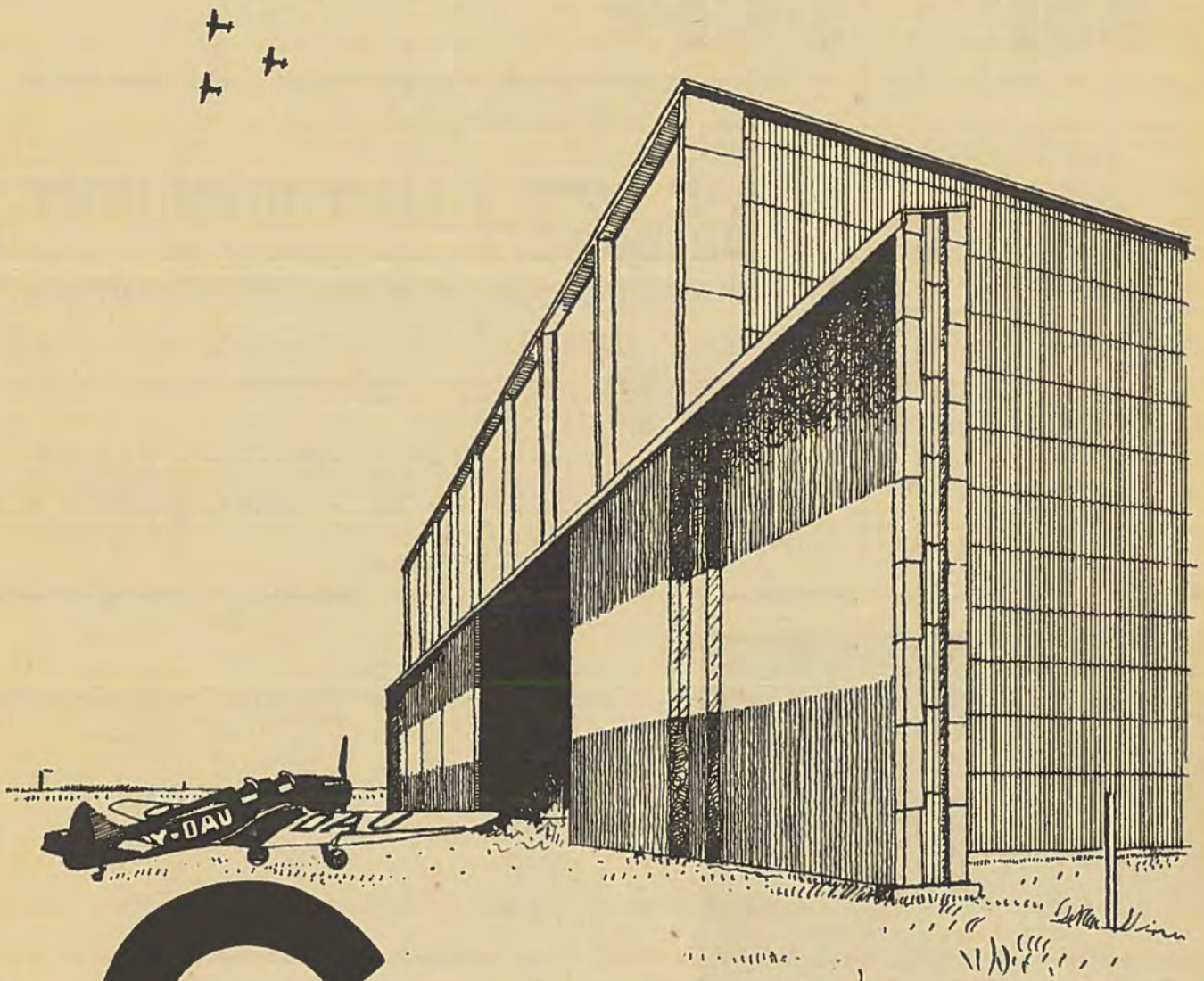
INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

— i første Halvaar 1941 solgt over 3/4 Million Kvadratmeter



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK ^{4/te}, AALBORG
 SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. + C. 3785

„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



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FLYVE



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 3

Marts 1943

16. Aargang

Hvorledes indretter man en mindre, offentlig Flyveplads?

VED forskellige Lejligheder er der i den senere Tid fremsat Spørgsmaal om, hvorledes mindre Flyvepladser, der agtes anvendt om Dagen til forretningsmæssig Flyvning, Skoleflyvning, Turistflyvning og tilfældig Flyvning af forskellig Art, skal anlægges og indrettes.

Da Sagen uden Tvivl vil have stor Interesse for Byer, der er forudseende nok til i Tide at indlægge saadanne Flyvepladser i deres Byplan allerede nu, skal her i korte Træk angives de Hovedretningslinier, der har Betydning for Anlæggets Planlægning og senere Benyttelse.

Beliggenhed. Flyvepladsen bør ligge paa et frit og aabent Terræn i Nærheden af den paagældende By, ikke for langt fra Byen og dog ikke saa nær, at den generer Byen, eller Byen generes af Flyvningen paa den. Afstanden mellem Byens bebyggede Del og Flyvepladsen bør normalt ikke være under ca. 3 km og ikke over ca. 8 km. Der bør ved Flyvepladsens Anlæggelse tages skyldigt Hensyn til vedkommende Bys Udvidelsesmuligheder. Endvidere bør man ved Fastlæggelse af Flyvepladsens Beliggenhed have for Øje, at de nødvendige Udgifter til den nedenfor omtalte Planering og Dræning samt Sikringen af Indflyvningen bliver saa smaa som muligt, samtidig med at der lægges Vægt paa Tilstedeværelsen af eventuelle Udvidelsesmuligheder, ifald Flyvepladsen senere ønskes udvidet, til ogsaa at kunne anvendes til Skoleflyvning og Øvelses-

Af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

flyvning om Natten og under ugunstige Sigtbarhedsforhold.

Størrelse og Beskaffenhed. Landingsarealet kan have en vilkaarlig Form, men det skal kunne benyttes til Start og Landing i alle Retninger og kunne indeslutte en Cirkel, der ikke maa være under 550 m, men normalt bør være 600—650 m i Diameter, saaledes at det kan anvendes med Sikkerhed af Flyvemaskiner, der har et Landingsafløb paa indtil 350 m.

Landingsarealet skal være saa plant som muligt, fuldstændig fast, jævnt og veldrænet og være forsynet med et fast, bindende Græsdække.

Landingsarealets Hældning maa ikke i nogen Retning overstige Hældninger paa 1:100.

Omgivelser. For at skaffe gode Ind- og Udflyvningsmuligheder for Luftfartøjer, der skal beflyve Flyvepladsen, maa Terrænet omkring denne være saa hindringsfrit som muligt. Der maa ikke fra Landingsarealets Begrænsning og indtil en Afstand fra denne paa ca. 625 m findes Hindringer, der overstiger en Skraalinie paa 1:25 maalt fra Flyvepladsens Niveau, jfr. Skitsen. Indenfor dette Indflyvningsomraade maa der ikke findes Bakker, Træer, Bygninger, Master eller andre Hindringer, der overstiger den angivne Hældningsflade paa 1:25.

For at sikre at Bygninger o. lign. ikke fremtidig opføres til større Højder end de tilladte, skal der, forinden

en Flyveplads godkendes, være lagt Højdeservitut paa Indflyvningsomraadets samtlige Matrikulnumre.

De til Flyvepladsen hørende Bygninger og Anlæg skal anbringes paa hensigtsmæssig Maade udenfor selve Landingsarealet, saaledes at de er til mindst mulig Ulempe for dettes Beflyvning, og bør ligge saaledes, at de ikke er i Vejen for Start og Landinger i Retninger mod Vest og Sydvest, der er de mest fremherskende Vindretninger her i Landet.

Afmærkning og Afspærring m. m. Landingsarealets Grænser skal mindst for hver 100 m være tydeligt afmærket med malede Flager eller lignende paa en saadan Maade, at Grænserne er let synlige saavel fra Luften som fra Jorden.

Landingsarealets Centrum bør være angivet med en mod Underlaget synlig Cirkel af Beton eller lignende med Diameter ca. 50 m og Stregtykkelse ca. 4 m og indesluttende Navnet paa den paagældende By.

Der skal forefindes mindst 1 Stk. Vindpose til Angivelse af Vindretningen og anbragt paa hensigtsmæssigt Sted ved Flyvepladsens Grænse.

Bygninger med tilhørende Anlæg. I den Udstrækning Flyvningen kræver det, skal Flyvepladsen være forsynet med:

Havnebygning med Plads til Havneleder, Flyveleder, Vejrtjeneste og Radiotjeneste.

En eller flere Hangarer med Værksteder og Materialemagasin.

Magasin med Materiel til Hjælp i Ulykkestilfælde.

Magasin med Ildslukningsmateriel.

Depot for Brændstof og Smørelie.

Radiostation. Signalmateriel og eventuelt andre nødvendige Anlæg.

Personel. I den Udstrækning Flyvningen kræver det, skal der til Tjenestens Bestridelse forefindes nedenævnte Personel:

Havneledelse, Flyveledelse, Vagtsmænd, Vejrtjeneste, Radiotjeneste, Kontrolmekanikere m. v.

Hvor lang Tid tager det at anlægge en Flyveplads?

Dette Spørgsmaal, der ofte er fremset, er ikke saa let at besvare i Almindelighed. Anlæggelsen afhænger jo i høj Grad af de paagældende Arealers Tilstand og Beskaffenhed. I de allerfleste Tilfælde skal et Areal, der agtes anvendt til Flyveplads, og som f. Eks. er ca. 40 ha eller ca. 72 Td. Land, fuldstændig opløjes og reguleres, saaledes at det er helt fladt og jævnt,

og det skal i de allerfleste Tilfælde drænes saaledes, at Vandet selv i stærke Regnperioder hurtigt kan forsvinde; dog bør det ikke overdrænes, saaledes at Græsset ikke kan vokse i tørre Perioder. Hele Arrealet skal endvidere finreguleres, være frit for Sten og tromles helt fast.

Til Saaning anvendes en Blanding af ukrudtfrit Frø af fleraarige Græsarter, hvis Rødder er i Stand til at fastbinde Overfladen.

Ved flere Flyvepladser er anvendt følgende Græsblending:

Hvidklover ca. 16 pCt., Timothe ca. 12 pCt., Engelsk Rajgræs ca. 40 pCt., Engelsk Rapgræs ca. 20 pCt., Kamgræs ca. 12 pCt.

I hvor høj Grad Gødningstoffer bør benyttes, er afhængig af Jordens Beskaffenhed.

Efter Saaning i Saatiden vil det normalt tage ca. 1 Aar, inden Pladsens Overflade er tjenlig til Start og Landing. Det kan saaledes tage en

Tid paa indtil 2½ Aar at anlægge en normal Flyveplads som den omhandlede.

Indhegningen om en Flyveplads bør være solid og ikke under 1¼ m i Højden.

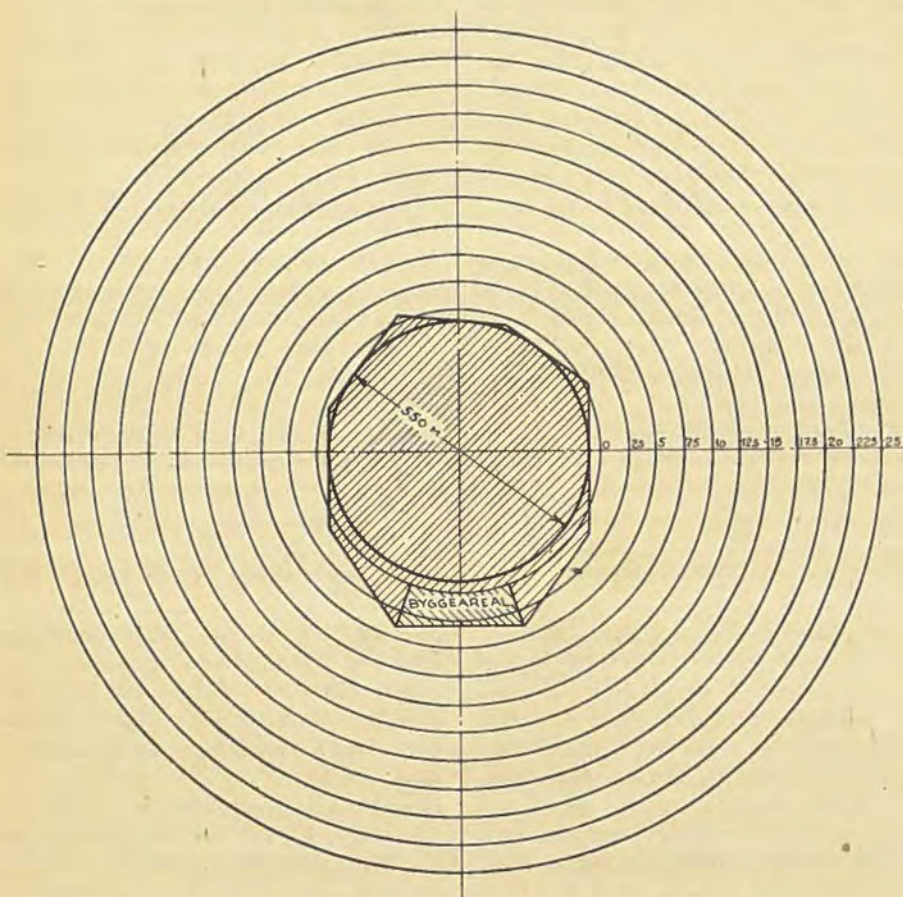
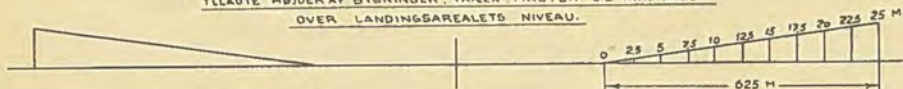
Ansøgning om Anlæg af offentlige Flyvepladser skal stiles til Ministeriet for offentlige Arbejder og indsendes til Direktøren for Luftfartsvæsenet.

De nærmere Enkeltheder vedrørende Anlæg af Flyvepladser vil utvivlsomt kunne faas ved Henvendelse til Statens Luftfartstilsyn, der skal godkende enhver Flyveplads, inden den tages i Brug.

Det skal til Slut fremhæves, at omhandlede Flyveplads ikke er beregnet til offentlig regelmæssig Lufttrafik. En saadan Lufttrafik skal foregaa fra en offentlig Lufthavn, til hvilken der stilles større Krav saavel til Pladsens Dimensioner som til Indflyvningsområdets Udstrækning og Karakter.

M. P. E.

TILLADTE HØJDER AF BYGNINGER, TRÆER, MASTER O.L. HINDRINGER
OVER LANDINGSAREALETS NIVEAU.



Minimumskrav til offentlig Landingsplads.

**DANSK
FLYVNINGENS
HISTORIE**

Har De denne Bog?

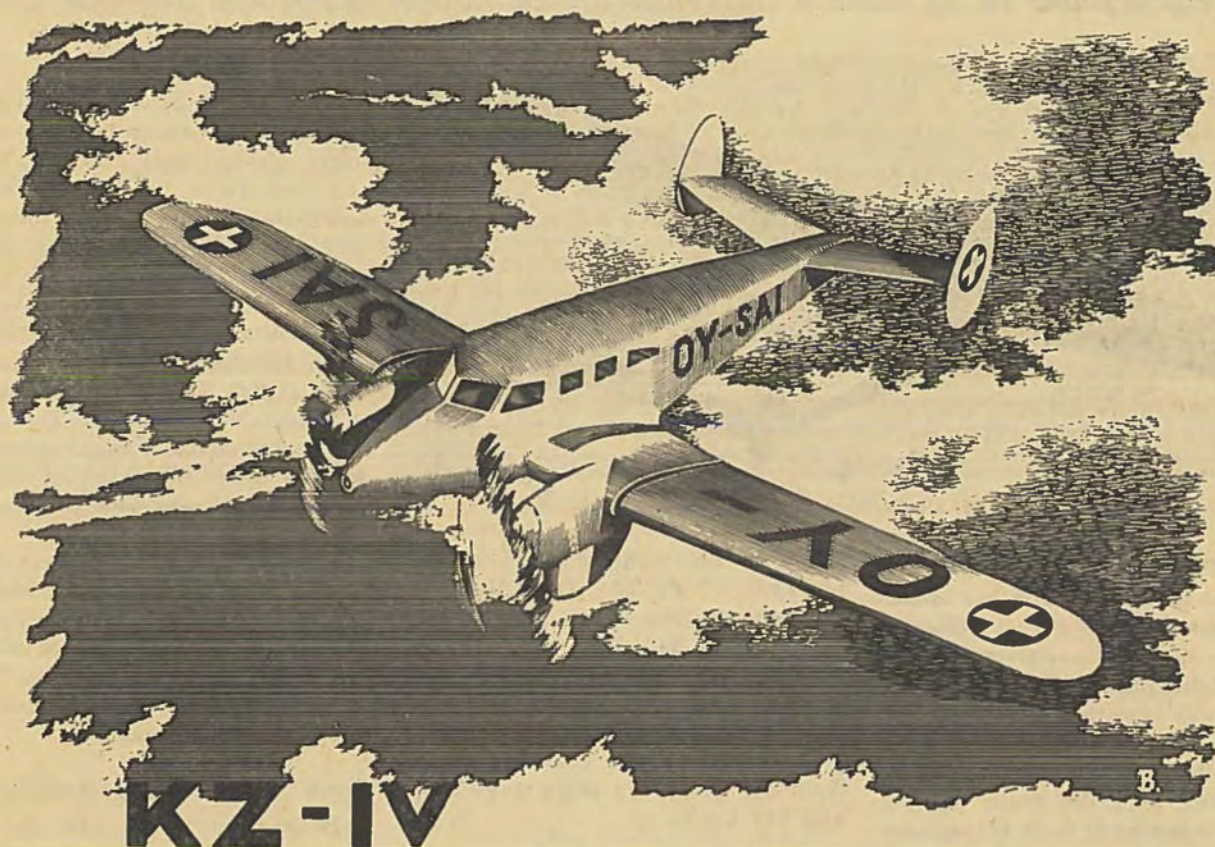
Ellers skulde De anskaffe den, medens den endnu kan faas til nedsat Pris,

Kr. 3.50.

Prisen var oprindelig Kr. 10.00 — og Bogen er i stort Format med mange Illustrationer.

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



KZ-IV

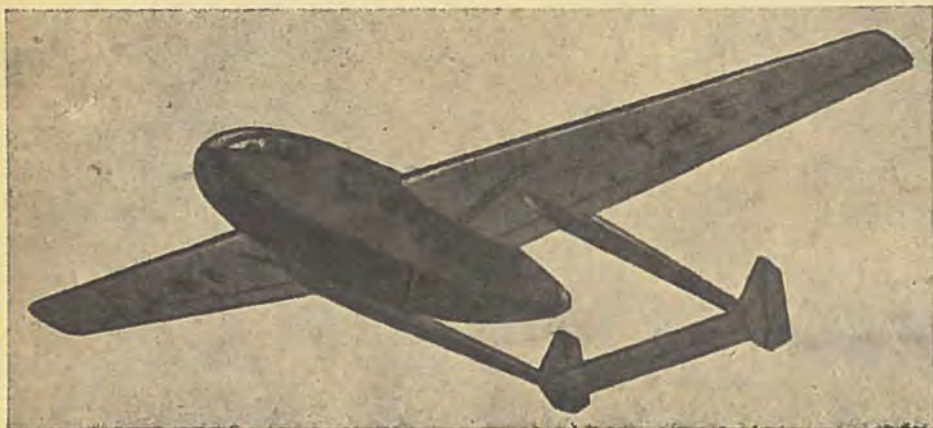
Tomotoret Luftfartøj for 4-6 Personer,
for Øjeblikket under Bygning til Flyve-
Ambulancetjenesten



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S
KØBENHAVN AALBORG

NYT FRA UDLANDET

Transportglideplaner til 23 Mand * Substratosfære-Luftfartøjet Ju 286 med Tophøjde 12.000 m



Det tyske Transportglideplan Gotha 242, der medfører 23 Mand.

Transportglideplaner i U. S. A.

Nogle af de førende Firmaer indenfor den amerikanske Flyvemaskineindustri har taget fat paa Bygningen af Transportglideplaner. Boeing i Seattle har saaledes oprettet en Filial, der bygger fleresædede Troppetransport-Glidere. Det vides ikke med Sikkerhed, hvilken Type det drejer sig om, men det formodes at være Glideplanet CG 4a (se hosstaaende Foto), hvis Krop bestaar af en Staalramme med Lærredsbeklædning, medens Bæreplanet er af CG-4a, som kan medføre en Besætning paa ialt 15 Mand, har følgende Data: Spændvidde 25,5 m og Længde 14,7 m.

Foruden Boeing har Ford ogsaa paabegyndt Bygningen af Glideplaner af samme Type som Boeing's. Waco bygger en nisædet Troppetransport-Glider, som udelukkende bliver anvendt til den taktiske Uddannelse af det amerikanske Luftinfanteri.

Tysk Transportglideplan.

I Nordafrika anvender Tyskerne et Transportglideplan af Typen Gotha

242, som kan medføre 23 Mand. Det bugseres af Ju 52. Dets Data er: Spændvidde 29,5 m, Længde 15,5 m, Planareal 71 m², Tomvægt 1370 kg, Nyttelast 2.300 kg (21 Soldater plus 2 Mands Besætning). Det engelske Transportglideplan Hotspur II har et Planareal paa 25 m², Tomvægt 770 kg, Nyttelast 850 kg og Bugseringshastighed 145 km/T.



Waco Transportglideplan til 9 Mand.



Det amerikanske Transportglideplan CG-4a, som kan medføre en Besætning paa 15 Mand.

Ny tysk Jager.

Det italienske Luftfartstidsskrift L'ALA D'ITALIA omtaler en ny tysk Jager, Messerschmidt Me 115, som nylig skal være indsat i Nordafrika. Luftfartøjet, som er en Videreudvikling af Me 109, skal være udstyret med en D B 603 Motor (1470 HK.). Største Hastighed opgives at være 630 km/T, d. v. s. større end Focke Wulf 190's Hastighed, som det italienske Blad sætter til 600 km/T. Bevæbningen paa Me 115 skal være fire 15 mm automatiske Mauserkanoner samt to 7,65 Rhein-Metall-Borsig Maskingeværer, der skyder 1400 Skud i Minuttet.

Samme Blad omtaler ogsaa Jageren Focke Wulf FW 198, som skal være udstyret med en Daimler Benz DB 601-Motor paa 1175 HK., som har en største Hastighed paa 590 km/T og en Bevæbning bestaaende af fire Kanoner og to Maskingeværer.

Tysk Substratosfære-Luftfartøj.

Ifølge »Interavia« har det tyske Luftvaaben faaet et nyt Højdeluftfartøj, nemlig Typen Junkers Ju 286 eller Junkers Ju 86 P. Det er udstyret med en Højtrykskabine, og som Motorer kan enten anvendes Benzinindsprøjtningmotorer med Turbokompressor eller Dieselmotorer. Spænd-

Ingenlærfirma

Kampsax



SHELL

AVIATION SERVICE

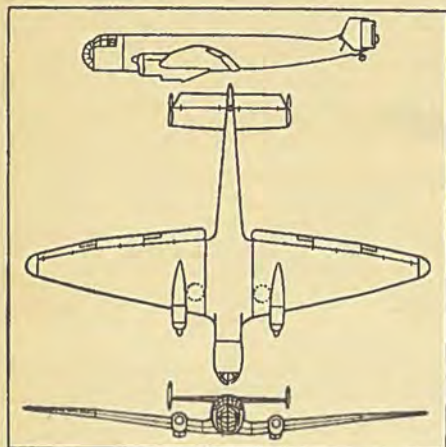


A/s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.

vidden opgives at være 23,5 m. Typen synes at være en Udvikling af det kendte Trafikluftfartøj Junkers Ju 86 eller den tomotorede Bomber Junkers Ju 86 K, som bl. a. anvendes af det svenske Flyvevaaben under Typebetegnelse B 3. Derimod synes Ty-



Junkers Ju 286 Højdeluftfartøj.

pen ikke at være identisk med Højdeluftfartøjet Junkers Ju 288.

Ju 286 eller Ju 86 P 2 skal ifølge »Flyg« være udstyret med to Junkers Jumo 207 C Motorer med Turbokompressorer hver paa 1000 HK. Besætningen menes at bestaa af 3 Mand. Data: Spændvidde 23,6 m, Længde 16,2 m og Højde 4,6 m. Flyvevægt ca. 8.200 kg. Største Hastighed ca. 450 km/T, Tophøjde ca. 12.000 m. (Her tilføjer »Flyg« dog, at ifølge engelske Oplysninger skal en Jagerflyver med en ny Type Spitfire, som har Betegnelsen Spitfire IX, have været i Luftkamp med en Ju 86 P i 15.000 Meters Højde over Middelhavet).

Dorniers nye Dykbremse.

Dorniers nye Dykbremsetype har vakt stor Interesse, fordi den repræsenterer noget helt nyt indenfor de gængse Typer af Dykbremser, som hidtil har været fremme.

Planbremserne har ganske vist kunnet modstaa ret betydelige Skader under Dykningen som Følge af Luftværnsild, men hvis den ene af Bremserne blev svært beskadiget eller bortskudt, medens den anden forblev ubeskadiget, kom Luftfartøjet ud af Kurs og Kontrol, og det kunde medføre Katastrofe. Ved at anbringe Bremsen i Halepartiets yderste Ende, som Tilfældet er paa Typen Do-217E, og lade Opbremsningen ske herfra, er Bremsmomentet blevet koncentreret til et enkelt Sted. Dette muliggør en let kon-

trolleret Dykning, samtidig med at Risikoen ved Beskadigelse af Bremsanordningen i høj Grad bortelimineres.

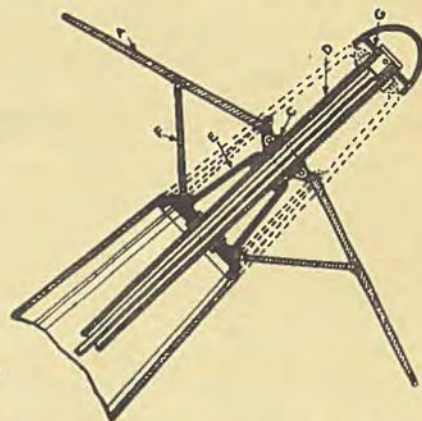
Selvfølgelig er denne Bremsanordning ogsaa følsom over for Luftværnsild eller Beskydning fra angribende Luftfartøjer. Dette har Konstruktørerne ogsaa tænkt paa, da de indførte en Anordning, som gør det muligt for Flyveren at frigøre hele Bremsen fra Luftfartøjet med et enkelt Greb. Det maa uden Tvivl siges at være et meget heldigt Arrangement, fordi det vilde være meget ubehageligt at blive tvunget til at foretage Undvigelsesmanøvrer med Bremsen spærret i Dykstilling. At Bremsen er blevet anbragt saa langt bagved Højderoret, skyldes ogsaa andre Aarsager. Under Kampene paa Østfronten er det gentagne Gange sket, at russiske Jagere, der har bortskudt al deres Ammunition, alligevel bliver ved med at angribe i den Hensigt at ramme det fjendtlige Luftfartøjs Højderor med Propellen. Saaledes som Dykbremsen er anbragt paa Dornier 217E, er denne Mulighed i høj Grad blevet gjort vanskeligere. I en kritisk Situation kan Bremsen desuden i givet Fald slippes, hvorved Angriberen kan bringes til at opgive sine Hensigter.

Dykbremsen bestaar af et Areal radielt anbragte Klapper (se Tegning). Hver af dem bestaar af en Bremseflade A, hvis nederste Del er fastgjort med en Møtrik C, som er anbragt paa en rørformet Skrueanordning D paa Støtterammen E. Omtrent midt paa Klapperne A sidder Stiverne F, anbragt bevægeligt paa Rammen. Stiverne's Overflade er desuden formet paa



Dykbremser paa Dornier 217 E.

en saadan Maade, at ogsaa de til en vis Grad tjener som Bremses, og i hvert Fald bidrager de til Klapperne's Bremsvirkning. Ved Hjælp af en Elektromotor, som betjenes fra Førerens Plads, sættes Skruen D i Rotation, og derved frembringes en fremad- eller



Skitsen viser Dykbremsen, naar den er i Stilling og de punkterede Streger viser den sammenklappede.

bagudrettet Bevægelse af Møtriken C. Dette har til Følge, at Klapperne aabnes eller lukkes.

Tegninger

med udførlig Byggevejledning til

Modelsvæveplaner

og

Motormodeller

★

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	.....	Kr. 0.50
„ 23. Zögling	.....	„ 1.25
„ 24. Spatz	.....	„ 1.25
„ 25. Habicht	.....	„ 1.25
„ 26. Albatros	.....	„ 1.50
„ 27. Der kleine Reiher	.....	„ 1.50
„ 28. Grosses Albatros	.....	„ 2.00
„ 29. Grosser Reiher	.....	„ 1.00

MOTORMODELLER

Nr. 30. Drohne	.....	Kr. 1.50
„ 31. Lerche	.....	„ 1.50

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

NY ENGELSK BOMBER

DH 98 „Mosquito“



De Havilland DH98 »Mosquito« Bombe-Luftfartøj.

OMEND Oplysningerne om den nye engelske, hurtige Bomber »Mosquito« er ret sparsomme, er man dog i Stand til at danne sig et godt Billede af Nykonstruktionen. Den er bygget af De Havilland Aircraft Co., og den har faaet Typebetegnelsen DH 98 »Mosquito«, og noget af det mest bemærkelsesværdige ved den er Konstruktionsmetoden, idet den *helt og holdent er bygget af Træ*.

Den har megen Lighed med De Havilland »Comet«, der deltog i Kapflyvningen England—Australien i 1934 med Scott og Campell-Black om Bord; men medens »Comet« en var et lavvinget Monoplan er »Mosquito« en højvinget. Dette skyldes, at den nye Type skal medføre Bomber, hvorimod »Comet« var bygget til længst mulige Flyvestrækning med størst mulige Fart, og som Følge deraf havde Brændstoff-tankene anbragt i den forreste Del af Kroppen.

Af de offentliggjorte Fotografier ses det, at »Mosquito« har en god aerodynamisk Udformning med fuldstændig glat Overflade. Kroppen er en elipseformet Skalkonstruktion, og den eneste Uregelmæssighed paa Oversiden er Taget paa Fører- og Observatørrum, som er anbragt meget langt fremme. Af Hensyn til den bedst mulige Sigt er »Vinduerne« en lille Smule hvælvet.

Der er Plads til en Besætning paa to Mand, som begge er anbragt i dette forreste Rum, og Pladsen heri er saa begrænset, at de Fotografiapparater, der er installeret til Brug for Fjernre-kognosceringstypen, er blevet anbragt forskellige Steder i Kroppen, og de betjenes ved Fjernstyring.

Haleorganerne har en slank, eliptisk Form. Det slanke, trapezformede Bærep-lan er tilsluttet Kroppen uden nogen særlig Beklædning, og de smalle Balanceklapper naar ikke helt ud til Planenderne. Motorgondolerne, som naar frem foran Kroppens Næse, er helt og holdent anbragt paa Planets Underside; de er forholdsvis store og strækker sig over hele Plandybden. Den bageste Del af Motorgondolerne rager længere ud end Planets Bagkant, og de følger Landingsklappernes Bevægelser. Planmidterstykket mellem Krop og Motorgondoler rummer Kølerne og er derfor tykkere end den øvrige Del af Bæreplanet.

»Mosquito« er udstyret med to Rolls Royce Merlin XXI vædskekølede Motorer paa 1350 HK (eller Merlin XX); Propellerne er meget store med stillbare Blade, og den forholdsvis store Propeldiameter kræver et temmelig højt Understel.

»Mosquito« en fremstilles til forskellige Formaal: 1) *Fjernopklaringsluft-*

fartøjet, som har flere fjernstyrede Fotografiapparater, men ingen Bevæbning; 2) *Langdistancebomberen*, der har stor Rækkevidde med forholdsvis ringe Bombelast, og muligvis nogle fast indbyggede Vaaben; samt 3) *Langdistancejageren*, der har en meget kraftig Angrebsbevæbning, bestaaende af fire 20 mm Kanoner og fire 7,65 mm Maskingeværer. Ingen af de tre Typer er udstyret med nogen Afværgebevæbning, og man regner saaledes med, at dens bedste Forsvar er dens overlegne Hastighed. Efter de foreliggende Oplysninger skal den nemlig have en meget stor Hastighed. Der nævnes Tal, som ligger mellem 600 og 700 km/T.

Dens Data skal (efter det svenske »Flyg« og det svejtsiske »Interavia«) være følgende: Spændvidde 16,51 m, Længde 12,42 m (12,55 ?), Højde 4,65 m, Planareal 39,01 m²; største Hastighed 660 km/T (?), Marchhastighed over 550 km/T (?) Bombelast 900 kg (den tilsvarende Flyvestrækning opgives ikke), længste Flyvestrækning ca. 2000 km.

★

Bog anmeldelse

»Kriegsflugzeuge, deutsche, italienische, britisch-amerikanische und sowjetische«, udgivet under Medvirken af det tyske Rigsluftministerium. 160 Sider. Pris Kr. 1,75.

Denne lille, men meget praktiske Bog bringer en Række koncentrerede Oplysninger om de forskellige krigsførende Magters Luftfartøjer og Luftkrigsførelse. Den fortæller om de forskellige Angrebsmetoder, Luftfartøjstyper og deres Opgaver samt Luftværnet. Ledsaget af en Mængde Skitser er der et Afsnit om Flyvemaskinebevæbning og Pansring; et andet Afsnit omhandler de forskellige Bombetyper og deres Kastemetoder, og paa en meget letforstaaelig Maade faar Læseren at vide en hel Del om Bombeophængning, Kaste højder og Træffesandsynlighed. I lige saa populær Form forklares — ved Hjælp af talrige Skitser — hvordan man skelner de enkelte Flyvemaskinetyper fra hinanden, dels efter Bæreplanetets Anbringelse, Motorernes Anbringelse, Halepartiets Form, Understellets Art, Bæreplaneternes Form, Kroppens Form o. s. v.

De sidste 100 Sider bringer en Række Fotografier (med en kort Beskrivelse) af de mest anvendte Krigsflyvemaskiner i Tyskland, Italien, Storbritannien, Amerika og Sovjetrusland. Bogens Redaktion er sluttet Sommeren 1942.

Det er en udmærket lille Haandbog for Lægmanden, der vil have nogle Oplysninger om Luftkrigsførelsens Detailler.

DANSK MOTORFLYVER UNION



(Tegnet af H. & S. Bøgh Andersen.)

Kortet viser, hvordan Klubberne skyder frem overalt i Danmark. Tallet under Bynavnet angiver Medlemstallet den 1. Februar, og der er stadig Tilgang.

DANSK Motorflyver Union oprettedes d. 11. Marts 1941 og tilsluttedes Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab d. 25. April samme Aar.

En af Unionens vigtigste Opgaver var at medvirke til Oprettelse af nye Klubber, og det kan vist fra alle Sider erkendes, at Unionen paa dette Punkt har overtruffet de flestes Forventninger.

I Starten omfattede Unionen 5 Klubber med et samlet Medlemsantal paa 551. I Dag, 2 Aar senere, tæller Unionen 22 Klubber med over 2.500 Medlemmer. (Se Kortet). Jeg vil i det følgende fortælle lidt om Aarsagerne til denne rivende Udvikling — om Arbejdet inden for Unionen og om dens fremtidige Opgaver.

Aarsagen til Fremgangen skyldes selvfølgelig først og fremmest den naturlige Interesse blandt Ungdommen for Flyvningen, og dens sikre Tro paa Flyvningens absolutte og hurtige Gennembrud efter denne Krig — dernæst tror jeg, at Fremgangen for en væsentlig Del skyldes

den Omhu, Unionen anvender ved Starten af de nye Klubber, med Hensyn til en omhyggelig Sammensætning af de Bestyrelser, der skal lede disse. Der har været lagt stor Vægt paa, at de af de respektive Byers betydende og ansete Borgere, der kendtes at have Interesse for Flyvningen, fra Starten gik ind for Arbejdet, ud fra den Betragtning, at naar man har med Flyvningen og dens Organisation at gøre, maa der kræves baade Modenhed, Besindighed og Erfarenhed hos de Ledende. Dette giver Respekt udadtil og Ro og Orden indadtil. Man har jo saa ofte set i Sportsforeningslivet, at ungdommelig Lyst og Energi ikke altid er tilstrækkeligt.

Takket været de stedlige Repræsentanter for visse store Firmaer, der har naturlig Tilknytning til Flyvning, er det lykkedes i de mange Byer at samle en Række af disses ansete Navne, Side om Side med Repræsentanter for saavel den stedlige Sportsungdom, som for den lokale Presse til et Møde, hvor jeg havde

Lejlighed til at redegøre for Unionens Arbejde og for den Landsorganisation, der staar bag de Klubber, der startes i Dag.

Man enedes i alle Byerne hurtigt om at starte en Flyveklub, og det skal siges til Pressens Ros, at den, uanset politisk Farve, gik ind for Sagen med Brask og Bram —, og der var som Regel stuvende fuldt af flyvelysten Ungdom paa den stiftende Generalforsamlingsaften, paa hvilken jeg holdt et lille indledende Propagandaforedrag, og hvor Lovene derefter blev diskuteret og vedtaget, samt Bestyrelsen endelig valgt, og derefter paabegyndtes Indtægningen til de teoretiske Kursus, der som Regel startede nogle Uger senere. I den mellemtiliggende Tid, fra det første Møde til Generalforsamlingen, arbejdede den foreløbige Bestyrelse med Erhvervelsen af de for en Klubs Økonomi saa livsvigtige »OVERORDENTLIGE MEDLEMMER«, og hvad der i mange Byer er opnaaet af Resultater i den Henseende er helt eventyrligt, — det være sig med Kontanter som med Tilsagn om Flyvemaskiner. De fleste af Klubberne har herigennem sikret sig en fin Økonomi allerede fra Starten.

De teoretiske Kursus har været Alfa og Omega for D. M. U. Disse Kursus, som i sin Tid startedes af Sportsflyveklubben og støttedes af Berlingske Tidende og Nordisk Lufttrafik, har været en Eksportvare af høj Kvalitet. Jeg takker Forsynet for, at Løddet faldt paa Overflyveleder S. A. Dalbro, da der skulde udpeges en Kursusleder, og ligeledes maa vi prise os lykkelige over den nu snart store Stab af dygtige Lærere, som har stillet sig til vor Raadighed. I den korte Tid D. M. U. har eksisteret, har ca. 2.000 søgt vore Kursus, og af det meget store Antal, der har indstillet sig til Prøven, har ca. 85 pCt. bestaaet denne, og herfor modtaget D. K. D. A. S.s smukke Diplom (Elever fra 13 til 91 Aar har besøgt dette Kursus). Mon ikke disse Tal vil aabne Øjnene paa de Myndigheder, der ofte har noget vanskeligt ved at tænke paa Dagen i Morgen. Udviklingens Fingerpeg er her tydelig nok, hver Tv maa og skal have sin Flyveplads, og det er her Kampen skal sættes ind i Dag. Nu har D. M. U. bevist dansk Ungdoms enorme Interesse for Flyvningen, og derfor tager vi fat paa næste Etape: Flyvepladserne. Flyveklubberne er i Dag Trafikflyvningens Fortalere overfor deres Byers Kommunalbestyrelse.

Hidtil har Arbejdet i Unionens Bestyrelse været i høj Grad decentraliseret, hvilket selvfølgelig har gjort Arbejdet dobbelt vanskeligt for baade Formand, Kasserer og Sekretær; timelange daglige Telefonkonferencer har sinket og besværliggjort Arbejdet, der samtidig med Udviklingen er steget fra Dag til Dag. Som Eksempel kan anføres, at de fleste af Klubbernes Breve indeholdt Spørgsmaal, der ofte i Henhold til Arbejdsfordelingen krævede Besvarelse fra alle 3 førnævnte Instanser, — og det vilde selvsagt være ødelæggende for Unionen med sine 22 Klubber, om man forsøgte at fortsætte som hidtil. Ingen Foreningsmand vilde i det lange Løb kunne taale en saadan Belastning af sin Fritid. Derfor har Bestyrelsen nu gjort sit til en nødvendig Centralisation gennem Kontor og fastlønnet Kontorhjælp. Kontorspørgsmaalet er løst paa den enkleste og mest økonomiske Maade, idet Forsikringsselskabet Codan (forh. »London«), St. Kongensgade 68, velvilligst har over-



Unionens Kontor er moderne indrettet, med Kardex over alle Klubbens Medlemmer.

ladt os et udmærket Kontor fuldstændig vederlagsfrit. Lønning af en Dame, der baade maa have Kendskab til Korrespondance, Maskinskrivning og Bogholderi, bliver den væsentligste Udgiftspost, men ogsaa for denne finder vi nok Udvej. Kontoret er allerede udstyret med Møbler, Adressograf, Skrivemaskine, Duplikator og Kardex, alt stillet til Unionens Raadighed af vor fortrinlige Kasserer, Fabrikant E. Hoff-Hansen, for hvem Kassererhvervet ikke alene har været en Tillidspost, men ogsaa en Udgiftspost.

Langsomt men sikkert bringes Unionens administrative Hjælpemidler fra de første Dages Primitivitet op paa Højde med de Krav og det System en vidt forgrenet Institution i vore Dage kræver. Praktiske Til- og Afgangs- samt Ændringslister er nylig taget i Brug, samtidig med Indførelsen af det fornævnte Kardex over samtlige Medlemmer. Alle Lister er in duplo, Originalisterne forbliver paa Unionens Kontor, medens Kopierne afrives og videresendes til »Flyv«s Redaktion, for hvem Oplysningerne har lige saa stor Interesse som for Unionen. Redaktionen videresender efter endt Brug Kopierne til D. K. D. A. S., der herigennem bliver i Stand til at afkontrollere det halvaarlige Mellemregnskab med Unionen.

Foredrag.

En af Unionens Opgaver er i Samarbejde med D. K. D. A. S. at udsende Foredragsholdere til Klubben. En bestemt Turnus bliver efter Forhandlinger med Klubberne lagt saaledes, at Foredragsholderen fra Dag til Dag rejser fra Klub til Klub. Paa denne Maade opnaas selvsagt langt billigere Foredrag, end hvis den enkelte Klub selv engagerede sine Foredragsholdere. For yderligere at mindske Udgifterne for Klubberne paatænker D. K. D. A. S. at stille Forevisningsapparat til Films og Lysbilleder til Unionens Disposition.

Det er en uskreven Lov, at de stedlige Svæve- og Modelflyvere er Motorflyveklubbernes Gæster ved disse Foredragsaftener.

Nu er Grunden støbt, og nu er Tiden

inde til Konsolidering af det skabte, for at man fra saa solid en Basis som muligt kan gaa i Lag med Fremtidens Opgaver. Blandt de vigtigste af disse hører: Fællesindkøb af alt Flyvemateriel — Løsning af det meget store Forsikringsproblem. Fællesaftaler vedrørende Engagementer af Flyvelærere og Flyvemekanikere samt Arrangementer af Stævner i Samraad med Dansk Luftsportsraad.

Det er D. M. U.'s stille Haab, at den kommende Tid vil bringe Tusinder og atter Tusinder af Danmarks Ungdom ind i Klubberne. Jo flere der kommer, desto bedre staar vi rustede til at løse Fremtidens Flyveproblemer.

Ohr.

Kender De
Flyvemaskinerne?

Kriegsflugzeuge

er et Hefte paa 160 Sider med over 300 Billeder og Tegninger, der viser de krigsførende Landes forskellige Flyvemaskintyper samt deres Bevæbning og øvrige Udstyr.

Pris Kr. 1.75.

Sendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker, eller pr. Efterkrav fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Erhvervsmæssig Flyvning

Et Foredrag af Ingeniør Vagn Prytz, holdt paa Handelshøjskolerne i Aarhus og Aalborg.

PAA Opfordring af Aeronautisk Selskab holdt Direktør Knud Lybye i November 1942 et Foredrag paa Handelshøjskolerne i Aarhus og Aalborg, der væsentlig handlede om Lufttrafik. I Tilslutning hertil holdt Ingeniør Vagn Prytz den 24. og 25. Februar et Foredrag for det samme Forum med Titelen: Erhvervsmæssig Flyvning.

Foredraget var anlagt paa Besvarelsen af følgende seks Problemer: Hvad yder Flyvningen — Hvad kræver Flyvningen — Hvad koster Flyvningen — Hvem benytter Flyvningen — Muligheder for Arbejde med Flyvning — Hvad var der før Krigen.

Hvad yder Flyvningen? Dette Spørgsmaal besvares indgaaende i en Tabel, der viser de forskellige Rejsetider for Flyvemaskinen i Mod sætning til forskellige andre moderne Befordringer, beregnet fra Aarhus til andre danske Byer og giver paa overbevisende Maade Beviset for, at det er en overordentlig Tidsbesparelse selv for relativt korte Strækninger; kun for de korteste Ture, som f. Eks. Aarhus — Randers, er Tiden pr. Flyvemaskine længere end pr. Tog, fordi man i alle Beregninger maa tage i Betragtning, at Flyvepladsen ligger udenfor Byen, og derfor tillægges Flyvetiden 45 Minutter.

Det grundigt tilrettelagte Foredrag støttes hele Tiden af nogle overskuelige Tavler, der gør det let for Tilhørerne at følge med i Foredraget, og det er da ogsaa blevet modtaget med megen Interesse af Tilhørerne.

Da meget af det, der siges i Foredraget, maa antages at have Betydning for en lang større Kreds, har vi formaaet Ingeniør Vagn Prytz til at skrive et Sammen drag af det, og vi skal i næste Nummer af FLYV bringe Artiklen.

Ref.

Forbindelse søges

med 3—4 unge Mænd med virkelig Interesse for Flyvning, helst med god Fantasi.

Billet mrk. »Flyveinteresse« modt. FLYV's Forlag.

Flyvemaskine sælges.

Moderne, hurtig Sportsmaskine. Fin Stand, ikke fløjet 100 Timer.

Automobil kan eventuelt indgaa i Handelen.

Billet mrk. »18« modtager FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Flyvemaskinbygning af „Kunststoffer“

I SÆR i Amerika er der i den senere Tid gjort Forsøg med Anvendelse af »Kunststoffer« til Bygning af Flyvemaskiner. Det drejer sig hovedsagelig om Fremstilling af Fuselager og Bæreplaner til mindre Maskiner til Sports- og Skolebrug, selv om større Typer dog er planlagt.

Det er imidlertid ikke virkelige Kunststoffer, man her anvender, men snarere forbedrede Metoder med Benyttelse af Krydsfinér i Forbindelse med Kunstharpiks. Saadanne Konstruktioner er i mange Tilfælde Melalkonstruktioner overlegne, bl. a. med Hensyn til Overfladeglathed, Vibrationsdæmpning og Korrosionsbestandighed.

Alle de hidtil offentliggjorte Metoder til Fremstilling af Flyvemaskiner og Flyvemaskindele af Kunststoffer bundes i det samme Princip, nemlig Anvendelse af tynde, 0.5—1.0 mm tykke Finérplader, der bliver gennemtrængt med Kunstharpiks eller lagdelt med papirtynde Lag af Kunstharpiks og derpaa stærkt sammenpresset under Opvarmning, til man faar de færdige Plader af den ønskede Tykkelse og Krumningsform.

Alt efter Mængden af Kunstharpiks og Trykkets Størrelse, der kan gaa helt op til 200 atm, ændres Stoffets oprindelige Egenskaber, saa man faar et homogent Materiale med gode Styrkeegenskaber, lav Vægtfylde og udpræget Modstandsdygtighed overfor Paa-virkninger af Vejrlig og Søvand. Da de forskellige Byggelementer kan sammenføjes og samles med Kunstharpiks, opnaar man glatte Overflader uden Nittesamlinger og Laskestod og med et væsentligt forringet Arbejdsforbrug.

Benyttelse af Kunstharpiks.

Til Imprægnering af Træet anvendes i Almindelighed det hærdende Phenol-Formaldehyd-Kunstharpiks. — For det meste fremstilles Kunstharpiksen i Form af tørre 0.05—0.10 mm tynde Film, der lægges mellem Finérpladerne, hvorefter disse under Opvarmning til ca. 150 Gr. C. sammentrykkes med 9—15 atm. Trykket holdes i ca. 10 Min. ved simple Plader og i op til nogle Timer ved komplicerede Former og ved en kraftigere ønsket Fortætning af Træet.

Af G. Richter i »Luftwissen«, Oktober 1942.

Oversat og bearbejdet af Ingeniør Leif Prytz.

Ved denne Metode adskiller Materialet sig borsat fra Imprægneringen dog kun lidt fra det almindelige Krydsfinér. En stærk Forbedring af Materialets Egenskaber opnaas, naar de enkelte Finérlag først gennemvædes med Kunstharpiks, derpaa tørres og endelig sammenpresses under Opvarmning. Modstandsevnen mod Op-sugning af Fugtighed stiger direkte med Mængden af Kunstharpiks. Ved tilstrækkelig Imprægnering har det færdige Produkt et Fugtighedsindhold paa under 1 pCt. og opviser ingen Formforandring selv efter længere Tids Nedykning i Vand. Da Luft og Fugtighed i Træets Celler saaledes erstattes af Kunstharpiks, vil Styrken stige til det 2- eller 3-dobbelte, ligesom Vægtfylden naturligvis ogsaa vil stige noget. Saafremt Mængden af Kunstharpiks overstiger 40—50 pCt. af Træets Vægt, vil det færdige Materiale dog blive sprodt.

Til denne Slags Imprægnering anvendes mest hærdende Phenol- eller Karbamidharpiks. Hærdningstemperaturen for Phenol-Formaldehyd-Harpiksen er ca. 150 Gr. C. og for Karbamidharpiksen ca. 115 Gr. C. Tidligere skete Opvarmningen ved Hjælp af Damp eller opvarmede Presser o. s. v.; men da Træ er en daarlig Varmeleder, kunde Overfladen let forbrændes, inden Temperaturen indvendig i Pladen blev høj nok, eller ogsaa maatte Pladen blive saa længe i Pressen, at Massefremstilling blev umulig. I den senere Tid er man derfor gaaet over til at opvarme med Ultra-højfrekvente Straaler. Elektroderne bestaar af to Metalplader, een paa hver Side af Pladen. Naar Strømmen sluttes, trænger Varmen hurtigt ind i Pladen uden at brænde denne. En Proveblok paa 100 × 100 mm, som tidligere behøvede mere end to Timer, kan paa denne Maade færdigbehandles paa 10 Minutter.

Hvis man tilsætter et egnet Hærdemiddel til Kunstharpiksen, kan Hærdningen foregaa ved Stuetemperatur, saaledes at Opvarmning undgaas, men

isaafald hærder Kunstharpiksen meget hurtigt, Phenolharpiks efter ca. 4 Timer og Karbamidharpiks efter kun een Time, hvilket gør det vanskeligt at arbejde med.

Med Hensyn til det færdige Materiales Egenskaber spiller foruden Hærdningen ogsaa Pressetrykket en stor Rolle. Saafremt kun en sikker Afbinding af Kunstharpiksen er nødvendig, kan man nøjes med Tryk paa 7—15 atm. I enkelte særlige Tilfælde har man kunnet nøjes med 3.5—7 atm Tryk, hvorved Pressens Dimensioner kan forringes. Ved høje Tryk op til 200 atm ændres Træets Tæthed og dermed baade Styrke og Vægtfyldde. Dog er Styrkeforøgelsen kun ringe ved Pressetryk over 70—80 atm. Vægtfylden af f. Eks. Birkefinér bliver ved dette Tryk ca. 1.30, og i dette Tilfælde vil der medgaa ca. 65 Finérplader af 0.53 mm Tykkelse for at danne en færdig Plade paa 25 mm Tykkelse.

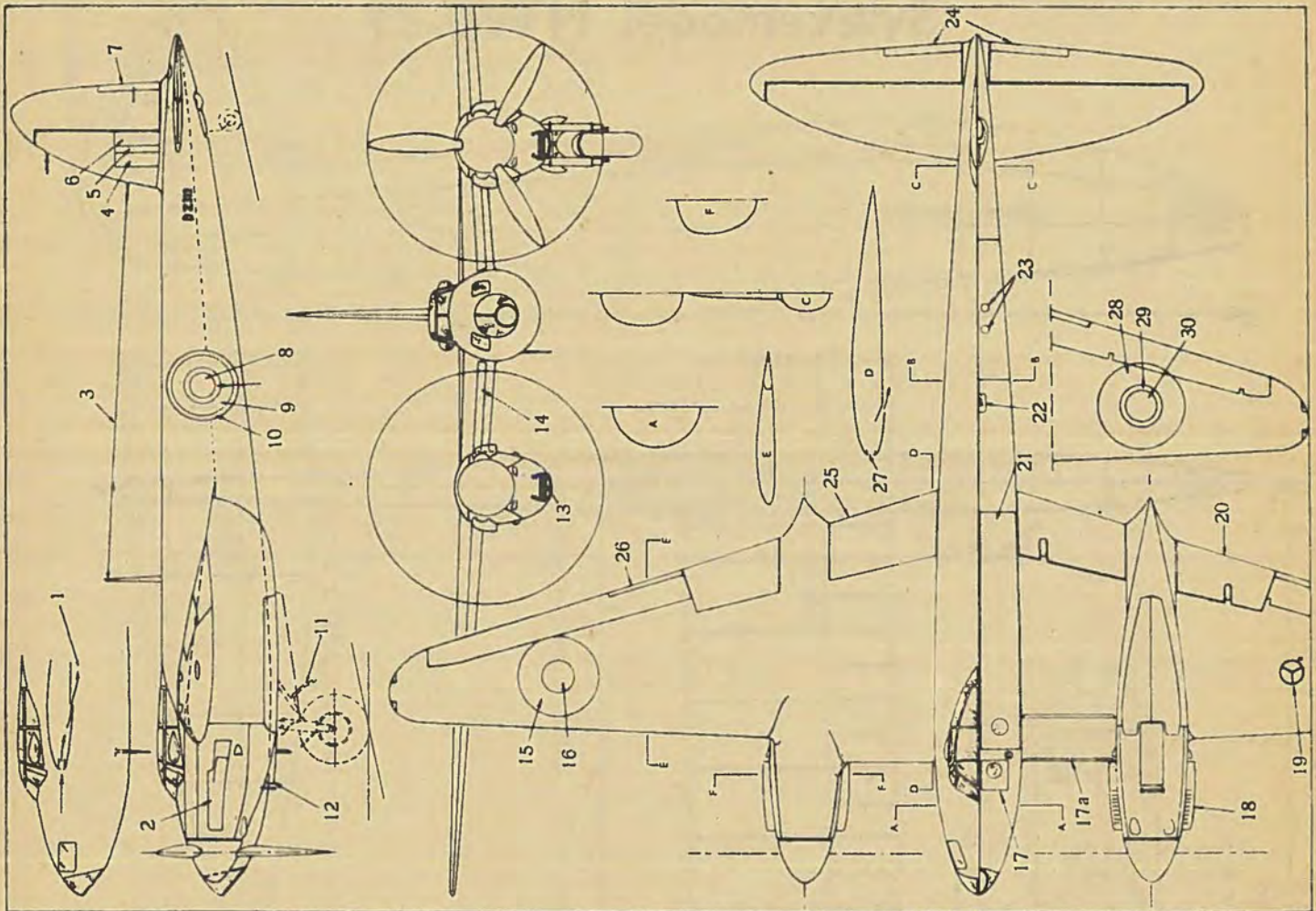
De anvendte Presseformer.

Hydrauliske Presser anvendes kun ved mindre Byggelementer, da Pressen ellers vilde faa altfor store Dimensioner. Ved større Skalkonstruktioner eller ved Sammenføjning af større Byggede indbyrdes bliver den ene Halvdel af Presseformen erstattet af en Gummisæk, som med Luft- eller Damptryk presser Materialet mod den anden Formhalvdel. Hvis man ved Skalkonstruktioner anvender en indvendig Gummisæk, bliver den mod den udvendige Formhalvdel vendende Yderside af Materialet fuldkommen glat, medens den indvendige Side, som vender mod Gummisækken, bliver noget ru. Presninger og Hærdninger af denne Slags sker som oftest i store Rum eller Tanke, i hvilke der kan foreses nøje Kontrol med Tryk, Temperatur og Fugtighed.

Egenskaberne af det færdige Produkt afhænger først og fremmest af Arten og Mængden af Kunstharpiks samt af Pressetrykket. For det almindelige Materiale, bestaaende af Finérplader med Mellemlæg af tørre Kunstharpiksfilm, angives følgende Data: Vægtfylde (afhængig af Pressetryk) indtil 1.3, Trækstyrke indtil 1800 kg/cm², Trykstyrke indtil 1000 kg/cm², Forskydningsstyrke indtil 1100

(Sluttes Side 60.)

Skalamodel af De Havilland „Mosquito“ 1:100.



- 1. Lufts Vej gennem Køleren.
- 2. Flammedæmpede Udstødsrør.
- 3. Antenne.
- 4. Rødt.
- 5. Hvidt. } Nationalitetsfarver.
- 6. Blaat. }
- 7. Trimror.
- 8. Rødt.
- 9. Blaat. } Nationalitetsfarver.
- 10. Orange }
- 11. Stænkeskærm.

- 12. Indgang for Luft til Kompressor.
- 13. Indgang for Luft til Kompressor.
- 14. Køler.
- 15. Blaat. } Nationalitetsfarver.
- 16. Rødt. }
- 17. Dør for Besætning.
- 17a. Køler.
- 18. Flammedæmpede Udstødsrør.
- 19. Landingsprojektor.
- 20. Flaps.

- 21. Dør til Bomberum.
- 22. Kontrolvindue.
- 23. Faldskærmslys.
- 24. Trimklap.
- 25. Flaps.
- 26. Trimklap.
- 27. Køler.
- 28. Blaat. } Nationalitetsfarver.
- 29. Hvidt. }
- 30. Rødt. }

Ny Svævemodel NWS-29.

Vi bringer paa næste Side Tegningen til en ny Konstruktion paa Svævemodellernes Omraade, den er konstrueret af Niels Wagner Sørensen og har Betegnelsen NWS-29.

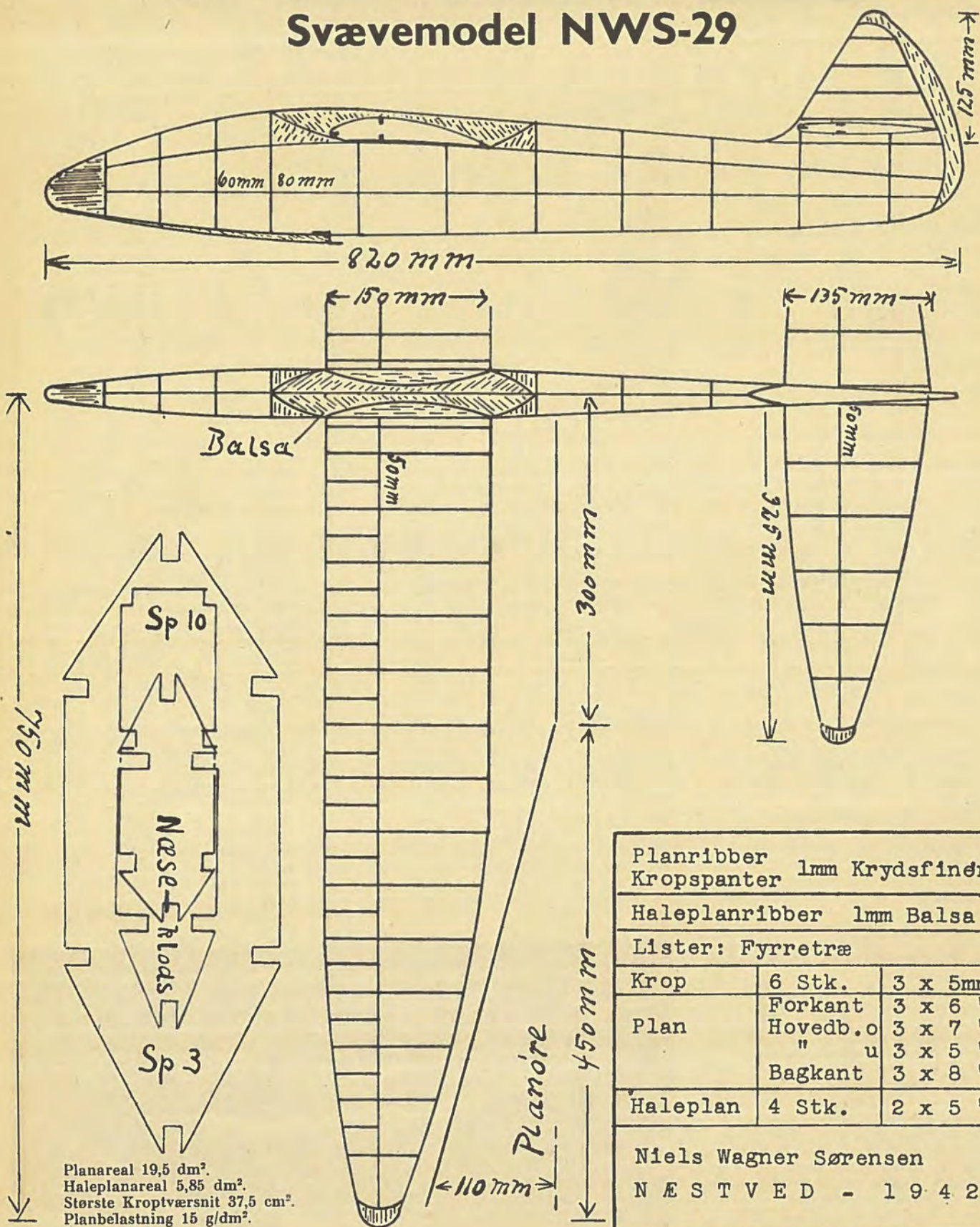
Det er en Svævemodel i Klasse 8 og paa Modelflyvendstillingen i Køge i Efteraaret 1942 blev den tilkendt 1. Præmie; som det ses af Fotografiet, er det en Svævemodel med elegante Linier og dens Flyveegenskaber skal være udmærkede.

Det er jo kun sjældent vi præsenteres for danske Nykonstruktioner, man maa derfor med særlig Interesse afvente Resultaterne, naar nu Klubberne — forhøjbentlig — begynder at bygge NWS-29, særlig for de mange nye Modelflyveklubber ligger der en interessant Opgave og venter, men tag straks fat paa Bygningen, saa Svævemodellen kan være færdig til Flyvesæsonen begynder.



Niels Wagner Sørensen med sit selvkonstruerede Svæveplan NWS-29.

Svævemodel NWS-29



Planareal 19,5 dm².
 Haleplanareal 5,85 dm².
 Største Kroptværsnit 37,5 cm².
 Planbelastning 15 g/dm².
 Planprofil Grant X-8.

Planribber 1mm Krydsfinér		
Kropspanter 1mm Krydsfinér		
Haleplanribber 1mm Balsa		
Lister: Fyrretræ		
Krop	6 Stk.	3 x 5mm
Plan	Forkant	3 x 6 "
	Hovedb.o	3 x 7 "
	" u	3 x 5 "
	Bagkant	3 x 8 "
Haleplan	4 Stk.	2 x 5 "
Niels Wagner Sørensen		
N E S T V E D - 1 9 4 2		



-som et
**KRONOMETERS
TANDHJUL...**

Med samme minutiøse Nøjagtighed udformes og tilpasses en moderne Tandprotese. Den svarer til Mundens Anatomi, saa Tygningen opfylder alle sundhedsmæssige Krav, saa Talen ikke forandrer Karakter — og saa ingen kan se det. Læs om moderne Tandteknik i Hæftet »Om kunstige Tænder« af Leo Kæraa, vi sender det gratis til alle interesserede.

Leo Kæraa

<p>AARHUS Sanegaardsplads 8 TLF. 2285</p>		<p>KØBENHAVN Nørrevoldgade 9 PALA 6780</p>
--	--	---



Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors
Telefon 109



Kontoret i København
H. C. Ørstedsvvej 28 C - V
Telf. Central 11.593

Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Saa er vi her igen! Er det begyndt at gaa op for Jer, at »Noget Nyt hver Maaned« ikke alene er vort Motto, men at det er Virkelighed. I den korte Tid, Klubben har bestaaet, har I naaet at høre om saavel de »rigtige« Flyvemaskiner som om Svæveflyvning og endda i Tilgift set en smuk Film. I har hørt om Modeller og Modelflyvning, set gode Lysbilleder heraf, og I har faaet lidt at vide om, hvordan man bliver Flyver; som I selv kan se, et afvekslende Program.

Ledelsen af Aeronautisk Junior Klub har dog andre Maal end blot at gøre vore Mødeaftener interessante. Vi stræber efter at gøre Klubben saa stor som mulig, og dermed, samt med Forslag til kommende Mødeafteners Foredrag — det I selv gerne vil høre om — skal I hjælpe os. I maa ikke være Egoister, som blot selv møder op, naar vi kalder, og glæder Jer over og lærer af en interessant Aften, nej, I skal fortælle til alle Jeres Kammerater, at »det er i A. J. K., det foregaaer«, saaledes at saa mange som muligt — baade Piger og Drengene — kan samles med os og »snakke Flyvning«. Først da, men heller ikke før, bliver Klubben, Jeres egen Klub, det den skal være, nemlig Samlingsstedet for opvakt og vaagen Ungdom med Interesse for hele Flyvesagen. I er selv medbestemmende over, hvad vi skal høre om. Et hvert godt Forslag, I kan finde paa, lægges i Luftpostsækken, og Ledelsen vil bestrebe sig for at efterkomme alle rimelige Ønsker.

Vort sidste Møde.

Torsdag den 4. Februar holdt vi vort 2det Møde i Polyteknisk Læreanstalts Festsal, og det gik jo helt pænt. 126 var vi blevet samlet, en Fremgang fra 1ste Aften paa 81, noget af det rigtige. Det lød smukt, da I af et godt Hjerte stemte i med »Du danske Mand«, en værdig Optakt til en god Aften. Kommunal lærer Flønsted-Jensen fortalte om Svæve-modeller og løftede en Flig ind i det Mørke, dette meget interessante Omraade hidtil har været for mange af os, og de udmærkede Lysbilleder levendegjorde tilfulde, hvad vi hørte. Den smukke Model,

Flønsted-Jensen viste os, gav Respekt for Modelbygningen, og her er et Maal at stræbe efter. Vi skal nok senere komme tilbage til dette Emne.

Derefter gennemgik Premierløjtnant Danielsen de mange Spørgsmaal fra Luftpostsækken, Spørgsmaal som viste, at mange af Jer har noget af det helt rigtige i Jer; kom blot med mange flere Spørgsmaal endnu, vi skal nok give Jer Svar.

I den korte Tid, der blev tilbage til Overflyveleder Dalbro, fortalte han om det meget interessante Emne: »Kan jeg blive Flyver«. Det var jo opmuntrende at høre, at selvfølgelig kan du det, naar blot du vil, sætter noget ind derpaa, og du iøvrigt opfylder de teoretiske og fysiske Krav, som maa stilles. Vejen til dette Maal, hvadenten du vil være en dygtig Model-, Svæve- eller Motorflyver, kan maaske nok frembyde Vanskeligheder, men disse er jo til for at overvindes, og mange af Jer skal nok opnaa at se Jeres Drøm af i Dag blive til Virkelighed i Fremtiden.

Klubbens Emblem.

Ikke mindre end 17 af Jer havde indsendt Forslag, flere af Jer endog mange Forslag, og det takker vi for. Det var slet ikke nemt for os at bestemme, hvilket vi skulde vælge som A. J. K.s Emblem, et med en Flyvemaskine vilde mange af Jer vel nok have foretrukket. Vi valgte nu et Emblem, som med sin smukke Fugl paa den dannebrogfarvede Baggrund kan symbolisere al dansk Ungdoms Trang til ogsaa at være med i Luften. Udover den Præmie, som var udsat af A. J. K., et Eksemplar af »Dansk Flyvnings Historie« har vi fra Det Danske Luftfartsselskab modtaget en »Modelflyvesport« og fra FLYV's Forlag en illustreret Oversigt over militære Luftfartøjer. Vi kan saaledes med Glæde uddele ialt 3 Præmier, nemlig:

Første Præmie tildeltes: Ib Larsen, Hørdumvej 33, Kbhvn. V.

Anden Præmie tildeltes: Kjeld Bonfils, Platanvej 16, Kbhvn. V.

Tredie Præmie tildeltes: Niels Jørgen Mortensen, Mælkecentralen, Assens pr. Mariager.

Vi ønsker Præmietagerne til Lykke, takker de øvrige Forslagsindsendere, og haaber at have Emblemet færdigt som en smuk Naal, naar vi ses næste Gang. Prisen for Naalen er fastsat til 50 Øre.

Næste Møde.

Det bliver altsaa Torsdag den 4. Marts

— læg Mærke til Klokkeslettet, som er ændret — vi aabner nemlig allerede Kl. 19,00, herom lidt senere. Direktøren for Søværnets Prøveanstalt, Civilingeniør Gerhard Hansen fortæller »Jeg bygger et Svæveplan«, og Grønlandsflyveren, Materielmester Victor Petersen tager os med paa en af sine berømte Grønlandsflyvninger. Det bliver en stor Aften, saa I skal ikke alene selv møde op, I skal ogsaa tage en interesseret Kammerat med. Vi aabner Salen allerede Kl. 19,00 af Hensyn til Jer. I Tiden fra Kl. 19,10 til 19,30 vil vi nemlig besvare Spørgsmaal fra Luftpostsækken, og derefter vises aktuelle Lysbilleder, der ledsages med nærmere Forklaring. Flyveleder i Statens Flyveledertjeneste, Søløjtnant C. J. Larsen har paataget sig dette, og han vil altsaa fremtidigt underholde Jer indtil Kl. 19,30 præcis, da begynder det første Foredrag, og da skal I alle være paa Plads.

For en Ordens Skyld maa jeg hellere erindre Jer om, at Medlemskort skal medbringes, og at det skal forevises ved Indgangen. Ikke-Medlemmer kan faa Indmeldelseskort udleveret i Løbet af Aftenen, eller de kan forinden henvende sig til Klubbens Kontor, Adr.: Aeronautisk Junior Klub, D. K. D. A. S., Nørre Farimagsgade 3, København K. (I Tiden mellem Kl. 15,30—17,30, Tlf. Nr. Central 7260 A).

Altsaa, »vi mødes næste Gang«, og det bliver Torsdag den 4. Marts Kl. ca. 19,00 paa Polyteknisk Læreanstalt, Sølvtorvet (Indgang Sølvgade 83), og første Foredrag begynder Kl. 19,30 præcis. s.a.d.

A. J. K.
Ledelsen.

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at alle Artikler og Meddelelser, der ønskes optaget i FLYV, maa være Redaktionen i Hænde senest den 15. i Maaneden, da de ellers ikke kan komme med i det først udkommende Nummer.

Ligeledes gøres opmærksom paa, at indsendte Manuskripter, Fotografier eller Forespørgsler, der ønskes besvaret, maa være vedlagt frankeret Svarkonvolut. Redaktionen.

Internationale Transporter

Jo vanskeligere Transportforholdene bliver, desto vigtigere er det for Eksportører og Importører at kunne støtte sig til et Transportfirma, der har de rigtige Forbindelser ude omkring og den største Erfaring.

Benyt Dem derfor af vor Service, hvadenten det drejer sig om

Rejser, Skibsbefragtning, Spedition eller Forsikringsspørgsmaal.

DAN-TRANSPORT A/s

og

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26 - København K. - Tlf. C. 16488

Fordringer til Opnaelse af Glide- og Svæveflyverdiplom,

udstedt af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, som giver Adgang til Føring af Glide- og Svæveplaner indenfor begrænset Omraade.

(Godkendt af Statens Luftfartstilsyn).

Almindelige Bestemmelser.

A SPIRANTER skal være sunde og raske og uden Legemsfejl. De skal være fyldt 15 Aar, og, saafremt de er mindreårige, have Forældres eller Værges Tilladelse til Deltagelse i Flyvning.

Samtlige Prøveflyvninger skal gennemføres uden Beskadigelse af Planet. Landingerne skal udføres med lavest mulig Hastighed. Flyvetid maales med Stopur og beregnes fra Udløsningsøjeblikket til det Øjeblik, da Planet første Gang atter berører Jorden.

Ved Maallandinger maales Afstande fra Midtpunktet af Landingsmærket til Planets Startkrog.

Flyvetider og Antal Starter skal fremgaa af en Flyvedagbog og bekræftes af en Flyvekløb.

Samtlige Prøver kontrolleres af to af D. K. D. A. S. godkendte Kontrollanter.

Indehavere af gyldigt Førercertifikat til Privatflyvemaskine eller højere Førercertifikat kan af D. K. D. A. S. fritages for at aflægge Prøverne til Diplomerne A og B og kan indstilles umiddelbart til Prove til Diplom C efter at have opnaaet følgende Træning:

Med Glideplan: 5 Starter.

Med Overgangsplan: 5 Starter og en samlet Flyvetid paa mindst 30 Minutter, hvorunder kun Flyvninger af mindst 2 Minutter maa medregnes.

Teoretisk Prøve for Opnaelse af Diplom C bortfalder.

Ansøgning om Udfærdigelse af Diplomer eller Svæveflyvermærker indsendes til D. K. D. A. S. vedlagt Rapport om Prøverne, evt. Barogram m. m., alt underskrevet af de paagældende Kontrollanter.

Glideflyverdiplom A.

Aspiranten skal have udført mindst 30 Starter.

Flyveprøverne bestaar af:

4 Ligeudflyvninger, hver af mindst 20 Sekunders Varighed.

1 Ligeudflyvning af mindst 30 Sekunders Varighed.

Alle Landingerne skal udføres i en i Forvejen af Flyvelederen afmærket Landingsbane af 30 m Bredde.

Flyveprøverne skal aflægges indenfor et Tidsrum af 1 Aar. Der forudses Kendskab til Glideplaners Konstruktion, Behandling og Vedligeholdelse. Mellem Flyveprøverne kan der udføres andre Flyvninger, der ikke tilfredsstiller de nævnte Krav.

Glideflyverdiplom B.

Aspiranten skal have bestaaet Prøverne til Glideflyverdiplom A og have udført yderligere 20 Starter.

Flyveprøverne kan aflægges enten med Gummitovstart eller Automobil- eller Spilstart og omfatter

5 Flyvninger, hver af mindst 60 Se-

kunders Varighed med paafølgende Mærkelanding.

Prøvernes Udførelse med Gummitovstart.

Hver Flyvning skal udføres i en S-formet Flyvebane og omfatte et Højre- og et Venstresving, hver med ca. 90 Gr. Kursændring. Svingene skal udføres over Terrainpunkter, som i Forvejen er angivet af Kontrollanten.

Prøvernes Udførelse med Automobil- eller Spilstart.

Under hver Flyvning skal der udføres Sving med ialt 360 Gr. Kursændring, saaledes at der enten flyves i lukket Kredse eller udføres et Højre- og et Venstresving hver med ca. 180 Gr. Kursændring.

Saaftremt der flyves i lukket Kredse, skal der udføres 2 Kredse under Højre- og 3 under Venstresving. Landingerne skal udføres i et Landingsfelt af 50 × 250 m Udstrækning. I Landingsfeltet, som afmærkes med Flag, skal der udlægges et Landings-T.

Svingene skal udføres med tydeligt synlig Krængning. Der forudses Kendskab til Montering af Glideplaner og til elementær Meteorologi.

Flyveprøverne skal aflægges indenfor et Tidsrum af højst 1 Aar. Mellem Flyveprøverne kan der udføres andre Flyvninger, der ikke tilfredsstiller de nævnte Krav.

Svæveflyverdiplom C.

Aspiranten skal have bestaaet Prøverne til Glideflyverdiplom B. og have udført yderligere 20 Starter med Overgangsplan. Han skal endvidere have en sammenlagt Flyvetid paa 30 Min., hvorunder kan medregnes Flyvninger af mindst 1 Min. Varighed.

Flyveprøverne omfatter:

5 Flyvninger hver af mindst 1 Min. Varighed. Under hver Flyvning skal der udføres en lukket Højrekredse og en lukket Venstrekredse med ca. 30 Gr. Krængning eller 2 Højre- og 2 Venstresving, hver med ca. 180 Gr. Kursændring.

Kredsene eller Svingene skal udføres over Terrainpunkter, som i Forvejen er udpeget af Kontrollanten.

Landingerne skal udføres som Mærkelandinger, som under Glideflyverdiplom B. anført.

Prøven aflægges paa et Overgangsplan.

Der forudses elementært Kendskab til Aeroteknikken samt til Svæveflyvningens Meteorologi i Hovedtræk.

Flyveprøverne skal aflægges indenfor et Tidsrum af højst 1 Aar. Mellem Flyveprøverne kan der udføres andre Flyvninger, der ikke tilfredsstiller de nævnte Krav.

NYE SKALAMODELLER

DER er stadig stor Interesse for vore Tegninger til Skalamodeller og de mange Bestillinger fortæller os, at de er gode at bygge efter, vi har ogsaa faaet adskillige anerkendende Udtalelser fra Modelbyggere, der er glade for dem.

Vi kommer nu med fire nye Tegninger: Halifax, Blohm & Voss, Romeo og Focke-Wulf F W 190. Disse Tegninger er ligesom deres Forløbere, klart og overskueligt fremstillet og de anbefales herved paa det bedste.

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse



Hurricane
Engelsk Jager

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fieseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 .	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K.	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
17. „Focke-Wulf Condor“ ..	1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

NYHEDER

Nr. 32. Halifax	Kr. 1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190 ..	1.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Flyvemaskinbygning af »Kunststoffer« (fortsat fra Side 54).

kg/cm². Af særlig Betydning for Flyvemaskinbygningen er Materialets ringe Brændbarhed, gode Dæmpningsevne overfor Vibrationer, Modstandsdygtighed overfor Paavirkninger af Vejrlig og Søvand, glat Overflade samt Mulighed for stor Fabrikationshastighed ved Seriefremstilling. Af Ulemper kan nævnes den forholdsvis ringe Elasticitetsmodul, en lav Brudforlængelse samt Nødvendigheden af et større Antal Forme og særlige Installationer, som imidlertid betyder mindre ved stor Serieproduktion.

Det nye Materiales Anvendelse.

Paa Grund af den lave Vægtfylde er det muligt at benytte større Godstykkelser ved Skalkonstruktioner, saaledes at Stivheden forøges i Forhold til Brudstyrken, d. v. s. at Materialet udnyttes bedre, saaledes at man kan nøjes med færre indvendige Afstivninger. I Amerika har man i et enkelt Tilfælde saaledes fremstillet en komplet Fuselage bestaaende af to Halvdele, der hver for sig er opbygget af 0.5—1.0 mm tynde Finérplader, der enten er gennemtrængt med Kunstharpiks eller har 0.075 mm tynde Kunstharpiksfilm som Mellemlag. Pladerne anbringes i en Formpresse med indvendig Gummisæk og bliver »bagt« under Tryk i en Ovn, der er 3×3×12 m stor.

I et andet Tilfælde er tynde Birkefinérer med en samlet Tykkelse af 1.6—3.2 mm anvendt til Beklædning af et Bæreplan, idet de med Kunstharpiks gennemvædede Finérplader bliver lagt omkring Ribber og øvrige indvendige Konstruktionselementer, til hvilke de ved et middelstort Tryk bliver »svejset« fast af Kunstharpiksen. Hele Beklædningen af et saadant

Bæreplan skal i Henhold til Opgivelserne kun tage 23 Minutter.

En bemærkelsesværdig Konstruktion benyttes i De Havillands 4-motors »Albatross«, hvor Skallen af Bæreplanet bestaar af to med Phenol-Harpiks imprægnerede Finérplader, mellem hvilke der ligger et 25 mm tykt Lag af Balsatræ. Presseformen er opbygget af tynde, med Stivere forstærkede Staalplader, der er i Forbindelse med Varmerør. Pressetrykket udøves indvendig fra gennem en Gummisæk. Hele Bæreplanet, der er fuldstændig uden Planbjælker og Ribber, bliver fremstillet i eet Stykke, indbefattet den forstærkede Planforkaft. Det kommer spejlglat ud af Pressen og skal kun lukkes ved Agterkanten.

Selv om de hidtidige optimistiske Oplysninger om den seneste Udvikling i Amerika endnu savner fuld Bekræftelse, saa fremgaar det dog af det foreliggende, at de nævnte Metoder stadig udvikles og vil have voksende Interesse især i de Lande, hvor der er særlig let Adgang til at benytte Træ til Flyvemaskinfremstilling.

Leif Prytz.

SAMLEBIND til FLYV

Hurtig Indheftning - Let Oplukning
PRIS Kr. 3.25

»FLYV«s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220 Postgiro 25.680

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Mandag den 29. Marts 1943 Kl. 19,30 i Handels- og Kontoristforeningens Foredragssal, Nørregade 9.

Dagsorden:

1. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
2. Aflæggelse af Regnskab og Indstilling om Decharge for samme.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer, jfr. Lovens § 10.
4. Valg af Revisorer.
5. Eventuelt.

Kommende Foredrag i Aeronautisk Selskab.

Selskabet ligger for Tiden i Underhandling med den svenske Militærflyver Rolf v. Bahr om at komme hertil og holde Foredrag om Heliokopterflyvning (Autogyro m. v.).

Der er al Udsigt til at Arrangementet gaar i Orden og i saa Fald vil Foredraget blive afholdt den 12. Marts.

I April Maaned er det Meningen at afholde en Foredragsaften om Fremtidig Indretning af Lufthavne og offentlige Landingspladser i Danmark. Direktør for Luftfartstilsynet Knud Gregersen og Luffartsingeniør M. P. Eskildsen vil være Afenens Foredragsholdere.

Nærmere Meddelelse vil blive udsendt til Medlemmerne, naar Foredragene er endeligt fastlagt.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værløse

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Mandag den 1. Marts Kl. 20 i Officersforeningens Selskabslokaler med følgende Dagsorden:

1. Aarsberetning.
2. Fremlæggelse af Regnskab.
3. Behandling af indkomne Forslag.
4. Valg af Bestyrelse, Suppleanter og Revisorer.

SIMONSEN & NIELSEN A/S

FREDERIKSHOLMS KANAL 4
KØBENHAVN K.

Stockholm

Malmö

Göteborg

Helsingfors

Efter Generalforsamlingen er der Fremvisning af »Folk og Værn«s nye smukke Farvefilm »Konge, Folk og Værn«, optaget af Orlogskaptajn Dam.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

Paa Aalborg Flyveklubs Generalforsamling den 2. Februar kunde Formanden, Redakør Alf Schiøttz-Christensen, i sin Beretning fremhæve, at Klubben fremdeles er Provinsens største. Dens Medlemstal ved Begyndelsen af det ny Aar var 210.

Mødet begyndte iøvrigt med, at Formanden udtalte Mindeord om Det danske Luftfartselskabs to Medarbejdere, Luftkaptajn Bramsen og Telegrafist Svend Aage Hansen, der omkom ved Ulykken i Wien kort før Jul. — I sin Beretning dvælede Redaktøren ved de Teorikursus, som Klubben har arrangeret i Samarbejde med Dansk Motorflyver Union. I Fjor havde Aalborgklubben samlet 74 Deltagere — det var det 2. Kursus her i Byen — og i Aar 57. Herefter har ialt 183 ved Klubbens Foranstaltning faaet Undervisning i Flyveteori i Aalborg.

Klubbens K. Z. 2 Kupé staar klodset op, men den er under stadig Tilsyn af Skandinavisk Aero Industri, som netop har givet den fornyet »Duelighedsattest«. Naar det danske Luftrum atter bliver givet fri, er Klubben parat til at sende Medlemmerne op med Lærer og at skaffe dem billig Undervisning.

En særlig Tak blev rettet til de fire »Flyveonkler«, der hver Gang Klubben trænger dertil melder sig som Mæcener, der financierer de forskellige Arrangementer. Baade i Fjor og i Aar har de stillet 20 Fripladser paa Teorikursus til Raadighed for unge Flyveentusiaster.

I Løbet af 1942 afholdt Klubben seks Foredragsaftener, foruden Generalforsamling, Diplomuddeling, Skovtur og Torskegilde, saa der har ikke været Man-

gel paa Begivenheder. Tilslutningen har hver Gang været fortrinlig og Sammenholdet mønstergyldig.

Kassereren, Bankdirektør Boëtius, fik Decharge for Regnskabet, som balancerede med 2875 Kr. Til Bestyrelsen genvalgte Skotøjshandler P. Lind og Bankdirektør Boëtius. Med et Hurra for Dirigenten, Direktør E. Norby Nielsen, sluttede den vellykkede Generalforsamling, der paa Grund af Luftalarm først var begyndt en Time senere end fastsat.

Umiddelbart efter Generalforsamlingen fik Oberstinde Harriet Førslev Ordet for i halvanden Time at holde samtlige tilstedeværende tryllebundne med Fortællinger om Oplevelser med Svæveplan herhjemme og i Udlandet. Nogen bedre Fortaler kan Svæveflyvesagen ikke ønske sig, og der var ikke saa faa af de tilstedeværende Motorflyvere, som besluttede at gaa paa Svæveflyveskole, saa snart Lejlighed gives. Nogle Film, der vistes efter Foredraget, bidrog til at stimulere Interessen.

Med særlig Polititilladelse til »Nattesæde« forblev et halvt Hundrede af Medlemmerne paa Hotel Phønix, hvor Snakken gik livligt ved veldækkede Smørrebrødsborde, og hvor Fru Førslev og Dansk Svæveflyver Unions Formand, Kaptajn H. H. Nielsen, maatte fortælle flere Historier om Flyvning uden Motor.

*

Helsingør og Omegns Flyveklub, der nu tæller 160 Medlemmer, stiftedes den 12. Oktober 1942. Bestyrelsen bestaar af: Formand Brygger A. Semler-Jørgensen, Næstformand, Driftsingeniør H. Bülow, Kasserer Købmand Ole West, Sekretær Kontorchef O. H. Olsen, Mekaniker Holm Petersen, Reparatør Alberg og Mekaniker Stübert Petersen.

Det første teoretiske Sportsflyvekursus blev afholdt i Oktober og November Maaned under Ledelse af Overflyveleder Dalbro og Civilingeniør Beckmann. Af de 42 Elever, der gik op til Eksamen, bestod de 37, hvoraf de 12 med Udmærkelse.

Ved en festlig Sammenkomst paa Hotel »Øresund« den 30. Januar overrakte Overflyveleder Dalbro og Formanden for Dansk Motorflyver Union, Trafikassistent Ohrt, Præmier og Diplomer. 1. Præmie fra D. K. D. A. S. fik Erik Kolster med 6,88, 2. Præmie fra D. K. D. A. S. Johs. Carl Henriksen, 3. Præmie fra Berlingske Tidende Henning Bülow og 4. Præmie fra Helsingør og Omegns Flyveklub J. Chr. Jeger Hansen. De øvrige, der fik Udmærkelse, var: Otto Brinck Hansen, Fru Lemi Kolster, Fru Elin Blomsterberg, Birger

Petersen, Roald Knopper, Thorkild Kuudsen, Th. Kjølhede Hansen og Poul Olsen.

Trafikassistent Orth talte derefter om Flyveklubbens Formaal og opfordrede de mange indbudte Gæster til at støtte Klubben.

Borgmester P. Christensen fik derefter Ordet og talte om den store Udvikling, der er og vil ske paa Flyvningens Omraade og lykønskede sluttelig de mange, der havde faaet Diplomer.

Endelig holdt Kaptajnløjtnant Dalbro et lille Causeri om Flyvning, og Aftenen sluttede med Bal.

*

Kaptajn Michael Hansen holdt i December et Foredrag: Sportsflyvning i Nord og Syd. Foredraget, der var overordentlig interessant, ledsagedes af udmærkede Film og hilstes med stærkt Bifald.

*

Helsingør og Omegns Flyveklub paa-begynder nyt Sportsflyvekursus i Slutningen af Februar eller Begyndelsen af Marts Maaned; Medlemmer, der ønsker at deltage, bedes tegne sig hos Kasserer Købmand Ole West.

Ref.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Den aarlige Generalforsamling afholdes Torsdag den 11. Marts Kl. 19,30 i Grundtvigs Hus, Studiestræde.

Dagsorden:

- 1) Formanden aflægger Beretning om Klubbens Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Formanden beretter om Fondsbestyrelsens Virksomhed i det forløbne Aar.
- 3) Kassereren forelægger Klubbens reviderede Regnskab til Decharge.
- 4) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 5) Valg af eventuelle Repræsentanter til Klubber, Foreninger, Unioner e. l.
- 6) Valg af 2 Revisorer og 2 Revisorsuppleanter.
- 7) a. Forslag om ny Fondsfundats.
b. Indkommet Forslag om Nedsættelse af et Udvalg.
- 8) Eventuelt.

Det reviderede Regnskab samt de i Dagsordenen under Punkt 7 nævnte Forslag vil senere blive tilsendt.

Kun Medlemmer med Medlemskort for 1943 har Adgang til og Stemmeret ved Generalforsamlingen.

Bemærk! Medlemmer, der ikke senest 1. Marts d. A. har indbetalt Medlemskontingentet for 1943, vil i Henhold til § 7 i Klubbens Love fra denne Dato være slettet som Medlemmer af Klubben.

Bestyrelsen.



Frederiksborg Amts Sportsflyveklub havde megen Glæde af sin Foredragsaften den 8. Februar. Vi kender fra tidligere Omtale Kaptajn J. Foltmanns Filmsforedrag »Blade af Flyvningens Eventyr«, og ved, at der venter Deltagerne en Op-

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

levelse, naar det er paa Aftenens Program.

Aftenen i F. A. S. havde samlet over 400 Tilskuere og -hørere, og den vellykkede Aften sluttede med »fælles Kaffe-bord« og mange Taler.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen,
Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.
Sekretær: Repræsentant Børge E. Rasmussen,
Rossinisvej 8 St., V.

Aktuel Medlemsaften.

Medlemsaftenen den 9. Februar var udmærket besøgt. Oberstløjtnant C. C. Larsens Foredrag med Lysbilleder om »Den militære Flyvnings Udvikling« fulgtes med stigende Interesse. Omtalen af Jordpersonnellets voksende Opgaver tog Medlemmerne ad notam. De, der ikke var til Stede, gik Glip af en hyggelig og belærende Aften.

Det vil paa dette Sted være passende at udtale vor Tak til Oberstløjtnant C. C. Larsen for Foredraget og for den levende Interesse, Oberstløjtnanten viser vor Forening. B. R.

Generalforsamling.

Meddelelse om Generalforsamlingen den 23.—24. vil blive omtalt i April-Nummeret.

Stiftelsesfest.

Traditionen tro vil der blive afholdt Stiftelsesfest den 11. April. Allerede nu bedes Medlemmerne om at reservere deres Søndag. Notér det med det samme!

Lokalafdelinger.

Da Foreningen efterhaanden er naaet til et ganske betydeligt Medlemsantal, er det nødvendigt at oprette Lokalafdelinger i Provinsen. Første Afdeling vil blive oprettet i Aalborg, og ved en eventuel heldig Start vil Afdelinger hurtigt følge i Aarhus, Kolding, Esbjerg, Odense og Lolland Falster.

Medlemmer, der er interesseret i Tilrettelæggelse af disse Afdelinger, bedes tilskrive Formanden. B. R.



Luftangrebet paa København

blev foretaget med Maskiner af Typen

Mosquito

Billede, Oplysninger, Data samt Skala-tegning m. v.

Kun 65 Øre + Porto

Dansk Modelflyveindustri, Skjern



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Repræsentantskabsmøde finder Sted d. 4. April i Fredericia.

Nyt C 2 Certifikat. Hr. Carl Otto Nielsen, Medlem af Stamgruppen, bestod Søndag d. 2. Januar Prøven til »Dansk Svæveflyver Union«s Certifikat »C. 2«. Unionen ønsker herved den nye Svæveflyver til Lykke.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

O. M.-F. afholdt Søndag d. 31. Jan. Kl. 14 Klubmesterskaber i Indendørsflyvning paa Sct. Knuds Gymnasium i Odense. Kun Mikromodeller deltog og Resultatet blev følgende:

- Nr. 1: Otto Jespersen, 51,4 Sek., 52,0 Sek. og 56,9 Sek. Gennemsnit 55,8 Sek.
Nr. 2: Poul Brandstrup, 22,8 Sek. 26,8 Sek. og 36,3 Sek. Gennemsnit 28,6 Sek.
Nr. 3: Oskar Vang, 23,4 Sek., 26,4 Sek. og 23,9 Sek. Gennemsnit 24,9 Sek.

Der var ogsaa nogle specielle Modeller til Stede. Saaledes havde Otto Jespersen en haleløs Motormodel, der fløj udmærket, ca. 1 Min. Han deltog dog ikke i Konkurrencen med denne.

M. F. »Eagle« meddeler: Den 31. Jan. holdt M. F. »Eagle« Generalforsamling.

Formanden Jørgen S. Petersen aflagde Beretning, hvoraf det fremgik, at Klubben maa til at bestille noget mere! Til Bestyrelse valgtes: Formand Jørgen S. Petersen, Kasserer Thorvald Møller, Værkstedsleder Poul E. Gebel. Det blev besluttet at anskaffe et Klub- og Værkstedslokale.

M. F. »Svalen« meddeler, at Klubben afholdt ordinær Generalforsamling d. 22. Jan. 43. Til Bestyrelse valgtes følgende: Formand og Flyveleder: Elektriker Axel Sandgaard Hansen, Kirkevej 1, Ringe, Næstformand: Marius Jørgensen, Odensevej 1, Ringe, og Kasserer og Sekretær: Bogholder Axel Peder Rasmussen, Østergade 9, Ringe, til hvem fremtidig Korrespondance bedes sendt.

Hobro M. F. af 1940 meddeler, at Klubben afholdt ordinær Generalforsamling d. 10. Jan. 43, med Deltagelse af 10 Medlemmer. Dirigenten Henning Klok gav Ordet til Formanden, som aflagde Beretning. Aaret havde været det bedste i Klubbens snart 3-aarige Levetid. Medlemstallet er stadig omtrent det samme, men der ventes flere Medlemmer, naar Sæsonen kommer, kun mangles stadig et Lokale til at arbejde i. Følgende Bestyrelse valgtes: Formand Børge Hansen, Kasserer Henning Ebdrup og Bestyrelsesmedlem Henning Klok. Generalforsamlingen afsluttedes med en Teorikonkurrence.

Ændringer til Klublisten: Følgende 5 Klubber udgaar: M. F. »Aero«, Assens M. F., Rungsted M. F., Silkeborg M. F. og M. F. »Sølvfalken«. I Stedet for Ringe M. F. Svalen skrives følgende: Ringe M. F. »Svalen«. Sekr. Axel P. Rasmussen, Østergade 9, Ringe og Roskilde M. F. Fmd. Erik Sørensen, Gl. Landevej 14, Roskilde.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

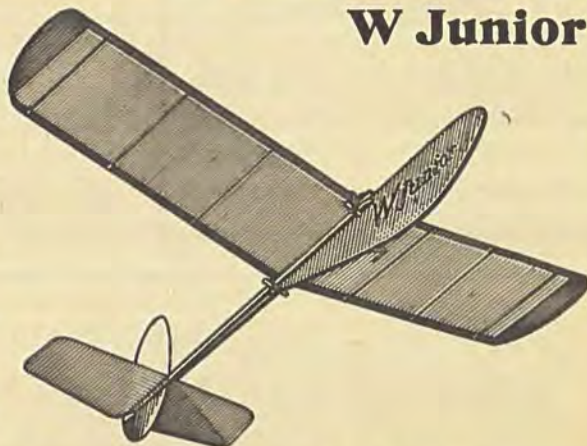
Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

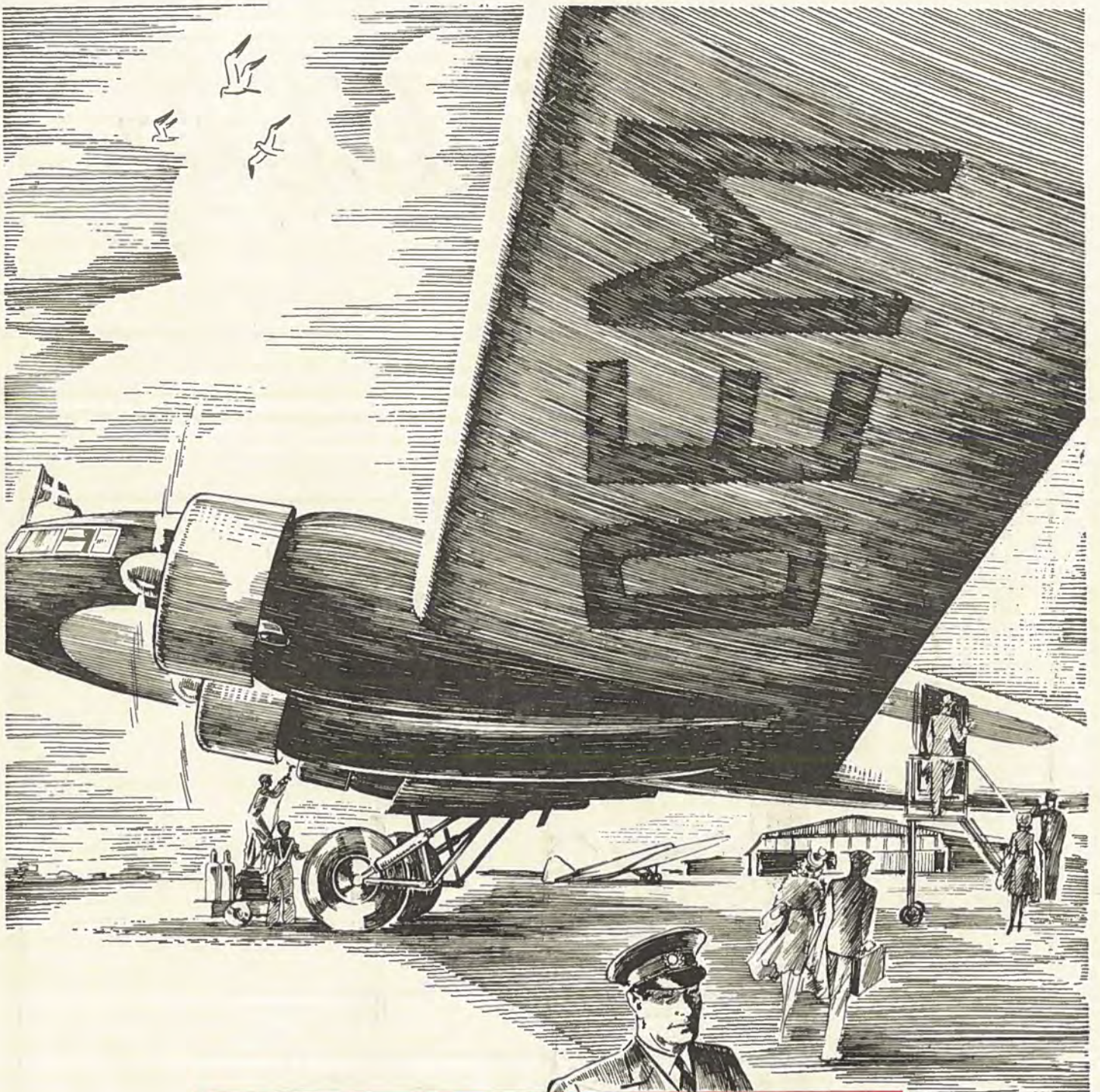
Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

W Junior



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsons Lærebog i Modellsvæveflyvning Kr. 2,00



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



V.E.

Rød Aalborg.



AKTIESELSKABET DE DANSKE SPRITFABRIKKER.

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 28.824

Hr. Kontorassistent
Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

FLYV

Nr. 4

1943 - 16. Aarg.

AF INDHOLDET:

Hvad koster det at
flyve erhvervsmæssigt?

Af Ingeniør, cand. polyt. Vagn Prytz

FREMTIDENS LUFTVEJ

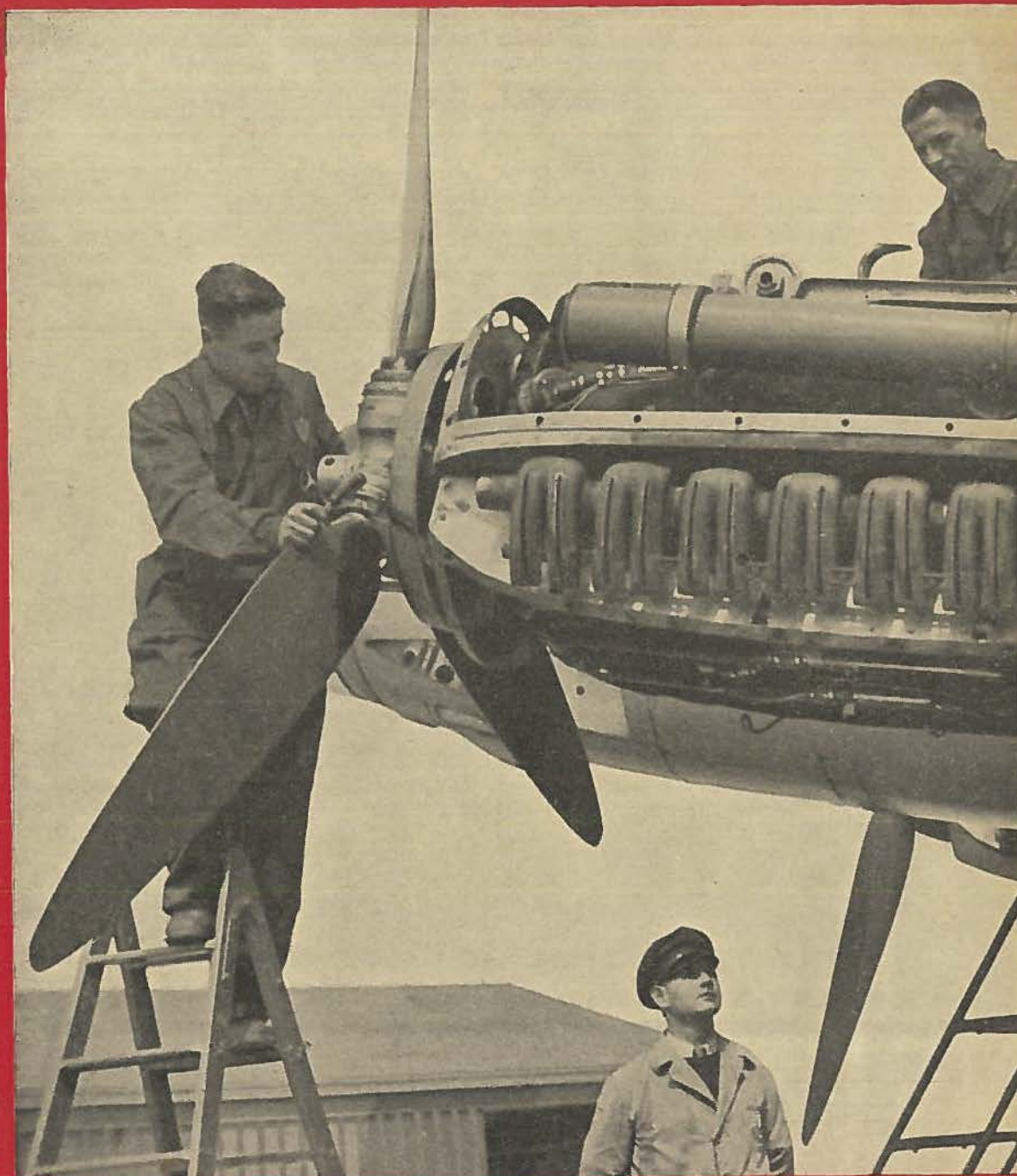
Af Peter Trans

Dansk Motorflyver Unions

ABC KONKURRENCE

er afsluttet og Præmierne
uddelt

50
ØRE



Flyvemekanikerne efterser Motorerne

De „leger“ men bygger samtidig Fremtiden

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.

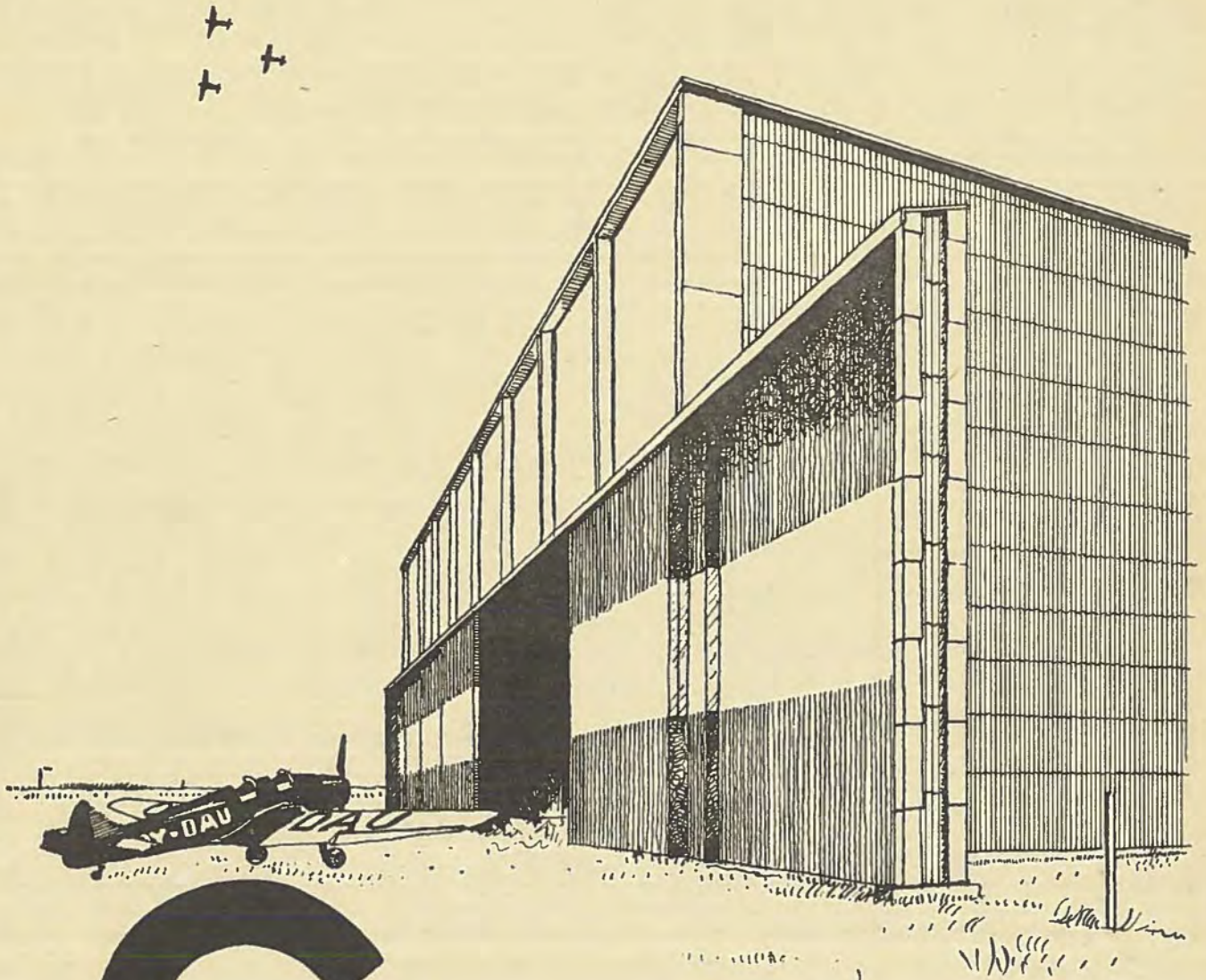


INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



C EMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
 SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785

„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

Nu er det Tid -

- at erstatte de slidte REMTRÆK
med F.L.S.-GEAR og derved opnaa et
mere økonomisk Træk.



Ved Anvendelse af F.L.S.-GEAR
opnaas en Kraftbesparelse, der med de
nuværende Energipriser som Regel be-
taler Gearinstallationen paa mindre end
eet Aar.

F. L. SMIDTH & Co. A/S
VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

F L Y V



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 4

April 1943

16. Aargang

Hvad koster det at flyve erhvervsmæssigt?

ØNSKES Flyvemaskinen indsat til Løsning af Transportopgaver, maa man først gøre sig klart, hvad der kræves for at en saadan Indsats overhovedet kan gøres, og dernæst maa man opstille en Kalkulation, som viser de Omkostninger, en saadan Indsats medfører, for at man kan bedømme, om de paagældende Transporter kan bære disse Omkostninger.

Er det kun lejlighedsvis, man har Brug for Flyvemaskine til sine Transporter, vil man staa sig ved at leje sig frem, f. Eks. ved hos en af Erhvervsflyverne eller hos Det Danske Luftfartselskab at finde den Flyvemaskine, som bedst og billigst kan udføre den paagældende Opgave. Har man hyppigere Brug for Lufttransport, kommer Spørgsmaalet op, om man fortsat skal leje sig frem, evt. gennem en Kontrakt om regelmæssige Flyvninger, eller om man vil staa sig ved at anskaffe en Flyvemaskine selv.

Flyvemaskinen.

I Tabel 1 er givet Data for Flyvemaskiner af Typer, der maa formodes at have størst Interesse for den private erhvervsmæssige Flyvning (alle Oplysninger er fra før den 9. April 1940). Der er medtaget den billigste Maskine paa det danske Marked, Taylor Cub, som blev bygget i Lundtofte; dog er der regnet med en 50 HK Motor, da en Marchhastighed under ca. 125 km/T ikke kan være af Interesse til erhvervsmæssig Flyv-

Af Ingeniør, cand. polyt. Vagn Prytz.

ning. I den anden Ende af Tabellen er medtaget en Flyvemaskine af den kendte Type Ju 52. Alle er lukkede Flyvemaskiner, der kan benyttes uden specielt Flyvetøj.

Paa samme Maade som for Skibe og Lastbiler er der for Flyvemaskiner ved deres Bygning fastsat, hvor meget deres Vægt lastet højst maa være, og der føres paa alle offentlige Startsteder nøje Kontrol med, at Flyvemaskinerne ikke overlastes. Derved vil de nemlig under Flyvningen blive paa-virket stærkere end beregnet, og desuden vil den mindste Flyvefart (Landingsfarten) forøges.

Besætning.

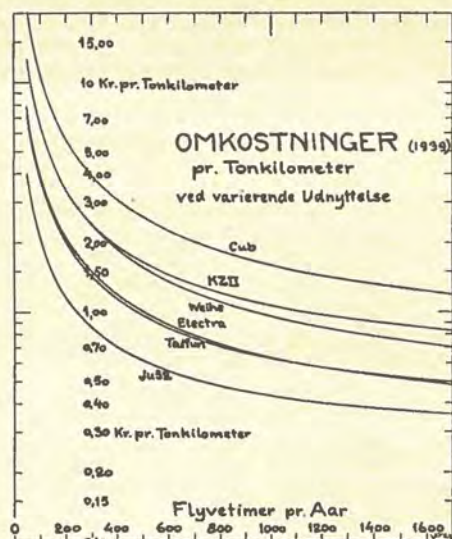
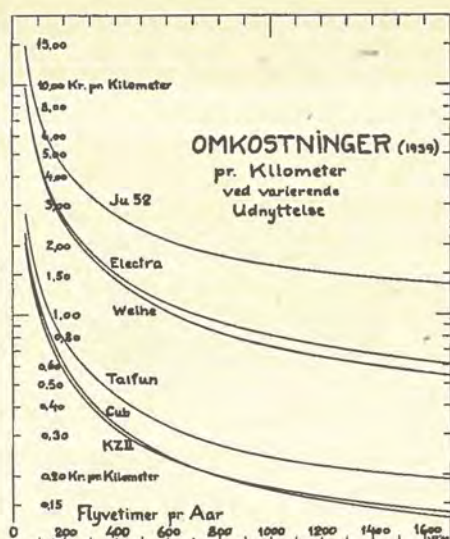
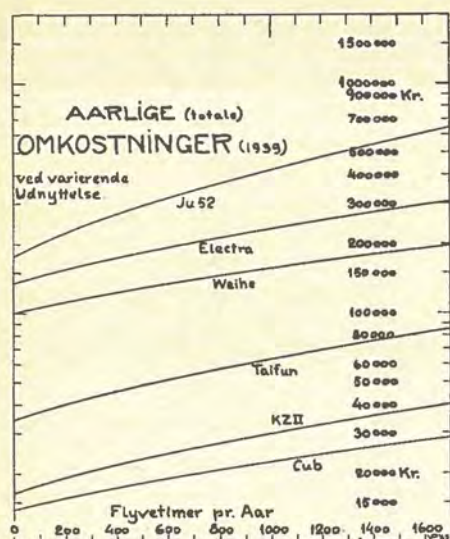
I de mindre Flyvemaskiner bestaar Besætningen kun af Flyveren, i de større af Flyver og Radiotelegrafist/Mekaniker, som skal have deres Certifikater gyldige til den paagældende Maskine. Kravene til Besætningen er fastsat af Myndighederne (i Reglement E til Anordning for Luftfart af 11. Sept. 1920) og er for Certifikat som Fører af Privatflyvemaskiner ikke større, end at praktisk talt alle — efter en passende Uddannelse og under Forudsætning af, at Lægeundersøgelserne klares — kan opfylde dem. Dette betyder, at mange har Muligheder for i godt Vejr at udnytte dette Certifikat i Tilslutning til deres Erhverv, enten i egen eller i lejet Flyve-

maskine, og derved opnaar de dels at spare en Plads, dels at spare Udgiften til en fast eller lejet Flyver. Saa snart man kommer ind paa at flyve erhvervsmæssigt, er Kravene til Flyveren meget større, og endelig stilles der til Førerne af Flyvemaskiner i offentlig Lufttrafik saa store Krav, at de kun kan opfyldes efter længere Tids Flyveskole, kombineret med praktisk Flyvning.

Pasning af de mindre Flyvemaskiner foretages i Reglen af den autoriserede Flyvemekaniker, som findes paa næsten enhver civil Flyveplads, medens de større Flyvemaskiners intensivere Brug giver saa meget Arbejde, at en fast Mekaniker er nødvendig. Det gælder om, at saavel Flyver som Mekaniker er godt uddannede, erfarne og ansvarsbevidste Folk, for at man kan faa den rigtige Udnyttelse af Flyvemaskinen.

Flyveplads.

Indtil alle større Byer har hver sin Flyveplads, hvilket forhaabentlig sker snart, kan det være nødvendigt for den, der ønsker at drive erhvervsmæssig Flyvning, at sikre sig en midlertidig Flyveplads ved f. Eks. at leje Retten til at starte og lande paa en passende stor og plan Græsmark, saaledes at Ejeren beholder Græsningen og kun fjerner Dyrene, naar der skal flyves. En saadan Aftale kunde tidligere faas for 300—500 Kr. pr. Aar og har været gennemført for flere af de

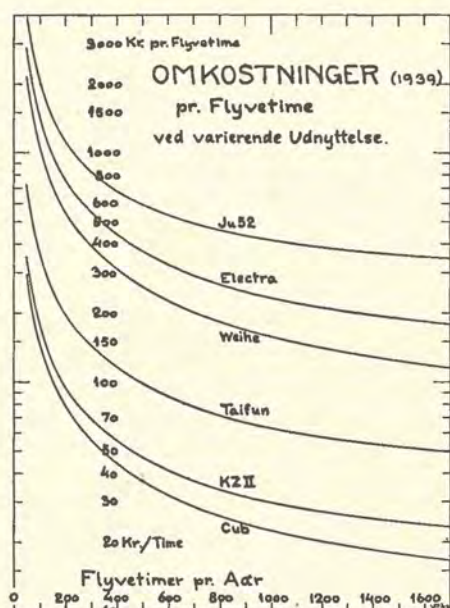


private Landingspladser, medens Lejemaal for kortere Tid har været brugt ved Rundflyvninger, Reklameflyvning, Opvisninger etc. ved omtrent alle danske Provinsbyer. Offentlig Erhvervsflyvning vil dog formodentlig i Fremtiden blive henvist til en offentlig Lufthavn eller en offentlig Flyveplads, hvorfor Maalet maa være den kommunale Flyveplads, som Byerne anlægger, paa samme Maade som de anlægger Havne for saavel Lystbaade som Erhvervsfartøjer, og herom er der for nylig i »FLYV« af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen skrevet en udmærket Artikel: »Hvorledes indretter man en mindre, offentlig Flyveplads«. Supplerende de Oplysninger Ingeniør Eskildsen har givet, kan følgende være af Interesse:

Det er ikke tilstrækkeligt at købe Jorden til Flyvepladsen, (dennes Pris varierer en Del med Beliggenheden, og har flere Steder været ca. 2000 Kr. pr. ha), men for at faa en tilstrækkelig god, plan og tør Plads er det nødvendigt at anvende et Beløb til

- Dræning og Planering ca. 1,4—5 Gange Jordkøbet,
- Bygninger ca. 1,2 Gange Jordkøbet,
- diverse Udgifter ca. 0,2—1,7 Gange Jordkøbet,

saaledes at det totale Beløb ved Oprettelsen af en offentlig Flyveplads eller Lufthavn har været 4—5 Gange det Beløb, der er betalt for Jorden. De i ovennævnte Artikel omtalte nye Højdeservitutter paa Indflyvningszonens Arealer er der dog ikke taget Hensyn til i disse Beløb; hvor meget der maa betales for at sikre de krævede Højdeservitutter afhænger af Arealernes Værdi til Bebyggelse etc.



Kalkulationer.

Udgifterne ved at have en Flyvemaskine afhænger meget af dennes Størrelse og af den Benyttelse, der gøres af den. De deles lettest i faste Omkostninger, som alene skyldes, at man har Luftfartøjet, og Driftsomkostninger, som varierer proportionalt med Antallet af Flyvetimer pr. Aar, altsaa Udnyttelsen.

I Tabel 2 er angivet Anskaffelsespriser, faste Omkostninger pr. Aar og Driftsomkostninger for 1 Time i Luften plus 1 Landing for de samme Flyvemaskiner som i Tabel 1 og under Forudsætning af, at Flyvemaskinerne benyttes erhvervsmaassigt.

Med Hensyn til Afskrivninger kan nævnes, at Skattevæsenet har godkendt D. D. L.'s Afskrivninger paa Trafikflyvemaskinerne, som er foretaget efter følgende Skala:

- 1. og 2. Aar: 20 %
- 3., 4. og 5. Aar: 15 %
- 6. Aar: 10 %

saaledes at Værdien derefter, indtil Indregistreringen ophører, bliver staaende ved 5 % af Anskaffelssummen; i Gennemsnit kan saaledes regnes med fuldstændig Afskrivning paa 7 Aar, d. v. s. med 14,3 % pr. Aar. Sportsflyvemaskiner afskrives som Regel med 10 % om Aaret.

D. D. L.'s ældste Luftfartøj, som endnu er driftsklart, er købt i 1928, og flere Sportsluftfartøjer er omtrent lige saa gamle, men disse Flyvemaskiner er umoderne og for langsomme til at konkurrere med de nyere Typer.

Hangarlejen er baseret paa Tariffen fra Lufthavnen i Kasrup, og der er ikke regnet med, at Vingerne paa enkelte af Maskinerne kan klappes sammen, hvorved Hangarlejen kan ned sættes noget.

Udgiften til fast Flyver er for de 2 mindste Flyvemaskiner omtrent Halvdelen af alle de faste Omkostninger og vil som tidligere nævnt, hvis Ejeren eller Brugeren selv har Certifikat, kunne undgaas; de større Maskiners Anskaffelsespris medfører større Krav til Udnyttelsen, saaledes at det bliver vanskeligt at undgaa Udgiften til fast Flyver og evt. Mekaniker.

Driftsomkostningerne er som nævnt baseret paa 1 Landing for 1 Times Flyvning, og eventuelle hyppigere Landinger en Overgang vil formodentlig opvejes af de længere Flyvningers færre Landinger. Til Skolebrug, hvor Antallet af Landinger stiger til 4—5 eller flere pr. Time, kan man som Regel opnaa en billigere Pris.

Flyvebenzin er beregnet uden Afgift, idet det var muligt at faa Benzi-



KZ-IV

Tomotoret Luftfartøj for Erhvervsflyvning



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S
KØBENHAVN AALBORG

Spændvidde	16 m
Længde	9.8 m
Højde	2.6 m
Planareal	29 m ²
Landingsfart	70 km/t
Motor Antal	2
Motorstyrke	2 × 130 HK
Motortype	Gipsy Major
Forbrug	60 l/t
Marchfart	200 km/t
Flyvetid max.	4 t 30 m
Flyvedistance	900 km
Vægt tom	1200 kg
Vægt lastet	1900 kg
off. Nyttelast	700 kg
Besætning	160 kg
Benzin (500 km)	110 kg
Effektiv Last	430 kg
Rumfang (disponibelt)	ca. 4.5 m ³
Passagerantal	4
+ Rejsegods	110 kg
Tonkilometer/Time	86

FLYVEMASKINEDATA

Tabel 1.

	Taylor Cub 50	KZ II Coupe	Me 108 Taifun	Fw 38 Weihe	Lockheed Electra	Junkers Ju 52
Nationalitet.....	Am./dan.	dansk	tysk	tysk	amerik.	tysk
Spændvidde m	11.73	10.5	10.25	21.0	16.76	29.25
Længde m	6.87	7.6	8.3	14.1	11.76	18.9
Højde m	2.03	2.1	2.3	4.2	3.1	4.5
Planareal..... m ²	16.6	15	16	47	42.5	110.5
Landingsfart km/t	50	72	85	76	103	95
Motor Antal.....	1	1	1	2	2	3
Motorstyrke HK	50	90	250	500	900	2400
Motortype.....	Conti- nental	Gipsy Minor	Hirth	Hirth	Wasp Junior	BMW 132
Forbrug..... l/t	13.6	21	60	120	225	600
Marchfart..... km/t	129	170	260	215	290	255
Flyvetid (max.).. Timer	3 ¹ / ₄	5 ³ / ₄	4 ¹ / ₂	4	4 ¹ / ₂	5 ¹ / ₈
Flyvedistance (max.) km	420	980	1170	860	1300	1360
Vægt tom kg	272	460	700	1970	2870	5700
Vægt lastet kg	500	750	1250	3100	4580	10500
Off. Nyttelast kg	228	290	550	1130	1710	4800
Besætning kg	80	80	80	160	160	160
Benzin (til 500 km) kg	40	45	85	205	285	860
Effektiv Last kg	108	165	335	765	1265	3780
Rumfang (dispon.) m ³	ca. 0.5	ca. 0.5	ca. 2	ca. 6	ialt 10.5	ialt 23.1
Passager Antal.....	1	1	3	6	10	17
+ Rejsegods kg	28	85	145	285	465	2420
Tonkilometer/Time	14	28	100	164	367	964

Tabel 2.

	Taylor Cub 50	KZ II Coupe	Me 108 Taifun	Fw 38 Weihe	Lockheed Electra	Junkers Ju 52
Pris i 1939 ca. Kr.	12.000	18.000	70.000	250.000	400.000	500.000
Faste Omkostninger pr. Aar:						
Forrentning (6 %)	720	1.080	4.200	15.000	24.000	30.000
Afskrivning (14.3 %) ...	1.720	2.580	10.000	35.700	57.200	71.500
Hangarleje	720	1.080	1.080	4.536	3.024	8.064
Fast Flyver.....	8.000	8.000	8.000	8.000	10.000	12.000
Fast Mekaniker.....	—	—	—	5.000	5.000	10.000
Ansvarsforsikring.....	350	350	350	350	500	500
Lovpl. Ulykkes Forsikr.	600	600	600	1.200	1.200	1.200
Kaskoforsikring.....	1.800	2.700	9.800	30.000	34.000	42.500
pr. Aar ialt Kr.	13.910	16.390	34.030	99.786	134.924	176.364
Drifts-Omkostninger for 1 Flyvetime + 1 Landing:						
Benzin (30 Øre/l)	4.70	7.20	20.40	40.80	76.50	204.00
Olie (20 Øre/l).....	—	—	—	—	—	—
Landingsafgift	1.00	2.00	3.00	8.00	10.00	21.00
Eltersyn (Mekan.).....	3.00	4.50	6.00	9.00	12.00	16.00
pr. Time ialt Kr.	8.70	13.70	29.40	57.80	98.50	241.00

nen afgiftsfri eller evt. at faa Afgiften refunderet, og der er for Olien regnet med en 1. Klasses Flyveolie.

Udgifterne til Eftersyn er skønnet paa Grundlag af disses Hyppighed og Størrelse.

Af disse Tal og med forskellig Udnyttelse i Flyvetimer pr. Aar kan man

faa et Overblik over 1) de totale Omkostninger pr. Aar, eller, hvad der maaske er mere overskueligt, 2) Prisen pr. Flyvetime for de forskellige Flyvemaskiner, eller Prisen 3) pr. Kilometer, eller 4) pr. Tonkilometer. Her maa man erindre, at 1 Aar kun har 8760 Timer, og det er umuligt at

holde Flyvemaskine i Luften i en blot nogenlunde stor Del af denne Tid. Man maa saaledes for alm. Sportsflyvemaskiner regne med en Flyvetid paa ca. 300 Timer om Aaret som tilfredsstillende, medens man erhvervsmæssigt gerne skulde naa mindst 600 Timer pr. Aar, men det er først, naar man har faste Ruter, at det er muligt at udnytte Luftfartøjet i endnu større Udstrækning. Det fremgaar af Kurverne, som er beregnet med alle de i Tabel 2 givne Omkostninger, at man vinder meget ved at udnytte Luftfartøjet meget, idet Prisen pr. Enhed derved gaar ned.

Udelades Lønnen til den faste Flyver, vil man for de mindre Luftfartøjer faa Omkostningerne væsentlig ned og derved faa Beløb frem, som ikke virker afskrækkende paa den Mand, som tænker paa til sit eget Brug at anskaffe et Luftfartøj. Hvis man yderligere regner med Anskaffelseprisen som en Udgift, der afskrives med det samme, saaledes at Forrentning og Afskrivning ogsaa kan fratrækkes, vil der kun blive følgende faste Udgifter: Hangarleje, Ansvars-, lovpligtig Ulykkes- og Kaskoforsikring, medens de egentlige Driftsomkostninger selvfølgelig ikke kan ændres.

Generatorbrænde

fra Lager, tilkøbt eller i Jernbanevogn

KARL KIEFER

Godsbanen: Benzintanken

Ved Hallerne 6, Palæ 5040

Kontor:

St. Kongensgade 68, Palæ 7540

Ingeniørfirma

Kampsax

Fremtidens Luftvej



Storcirkelkurser mellem nogle store Byer.

DER kan ikke herske nogen Tvivl om, at Lufttrafikken efter Krigens Afslutning vil antage en eksplosionsagtig Udvikling; og da særlig Flyvningen over de lange Afstande.

Ligesom Nordatlanten er det mest trafikerede Hav, vil Nordatlantområdet ogsaa blive det mest trafikerede Lufthav, alene en hurtig Besørgelse af al Post vil lægge Beslag paa en Del Flyvetonnage.

Kampen om Atlanterhavets blaa Baand er begyndt for flere Aar siden, de store Nationer Tyskland, Frankrig, England og Amerika har foretaget et stort forberedende Arbejde med Konstruktionen af egnede Maskiner.

Diskussionen om hvilken Rute man skal vælge, er et meteorologisk Spørgsmaal. Vejrmæssigt set er den sydlige Rute Portugal — Azorerne — Bermuda — New York at foretrække, Vejret forandrer sig ikke meget Aaret igennem, men denne Rute er den længste. Ruten er da ogsaa blevet benyttet i første Omgang, netop fordi Vejret er godt og Flyvningen kan foregaa i Etapper, hvor der kan fyldes Brændstof.

Den direkte Rute Irland—Newfoundland har man befløjet i den senere Tid med Maskiner med stor Aktionsradius. Her gaar Strækningen

mere end 3000 km over aabent Hav, uden Mellemlandingspladser. Vejforholdene her maa der tages ganske anderledes Hensyn til end paa den sydlige Rute. Flyvningen gaar over et Hav, hvor Cyklonvirksomheden er særdeles livlig, og Overisning maa ogsaa tages med i Betragtning.

Lavtrykscentre kan opstaa meget hurtigt, saaledes at de fuldstændigt kan forandre en Prognose, der er givet til et Luftfartøj, som er startet ud over Havet. Et Eksempel skal anføres fra 13.—14. Januar 1938, fra det vestlige Nordatlantehav. I dette Omraade (Vest for 50. Meridianen) hersker der om Vinteren normalt fredeligt Vejr med Vindstyrke omkring 20 Kmt. I Løbet af 24 Timer faldt Lufttrykket 62 Millibar, i 12 Timer alene 53 Millibar, der opstod et mægtigt Stormomraade mellem Bermuda og Ny Skotland og paa 40 Gr. Nord mellem den 50. og 70. Meridian.

Meteorologerne arbejder ihærdigt paa, at gøre Vejruddisigten saa paalidelig som mulig. Udforskningen af Vejrforholdene over Atlanterhavet gaar støt frem, og den direkte Rute vil sikkert være den foretrukne et Par Aar ud i Fremtiden. Man har indrettet flydende Vejrtjenester, som ligger og sender Vejrmeldinger fra en fast Po-

sition ude paa Havet til Brug for Atlanterhavsflyvningen. Tyskland og Frankrig begyndte med disse Skibe, særlig kendt er det franske »Carmarée«.

Og det er den Vej man vil gaa, for at komme til Klarhed over Vejret paa Ruten, særlig vigtig er Udforskningen af Lufthavet i Højden. Dette foregaar med en saakaldt Radiosonde, der automatisk pr. Radio udsender Maalinger under Opstigningen, som i Almindelighed gaar et godt Stykke op i Stratosfæren. Man har længe haft organiseret en Meldetjeneste fra de Skibe, som befinder sig paa Rute over Atlanterhavet, men Meldingerne har i mange Tilfælde ikke været saa nøjagtige som de burde. Derfor vil mange Skibe utvivlsomt i Fremtiden blive bemandede med en vejrkyndig Mand, saaledes at Meldingerne kan blive udvidet og forbedret.

Det er heller ikke umuligt, at de fuldstændig automatiske Vejrstationer kan benyttes paa Havet. Disse Stationer er ganske sindrige, Russerne var de første som benyttede dem, lagt ud paa Isen i Polarbassinet fra Flyvemaskiner. De maa kunne gøre Gavn alle Steder, hvor det ikke er muligt at stationere en Observatør, paa øde Øer ved Grønlands Kyster for Eksempel.

Den nordlige Rute via Island—Sydgrønland, med det længste Hop paa ca. 1000 km, er fordelagtig hvis der skal slæbes en stor Nyttelast. Men Vejrforholdene er ikke saa gode som sydpaa, og er meget omskiftelig. Visse Tider af Aaret, særlig lidt længere nordpaa, forefindes glimrende Flyvevejr. Forøvrigt er Kendskabet til Flyvevejret i de polare Egne endnu saa ufuldkomment, at man foreløbig har henlagt Planerne for Flyvningen ad denne Rute.

Der er ingen Tvivl om, at den meteorologiske Udforskning af Polaromraadet til Brug for Luftfarten vil tage til i Intensitet, og det har sin Forklaring, idet Forbindelsen mellem Kulturlandene ad Luftvejen i Fremtiden vil komme til at gaa over dette Omraade.

Det er naturligt, at lægge Ruterne saaledes, at de ikke bliver een Kilometer længere end nødvendigt, og gør man det, maa alle Flyvninger over lange Afstande foregaa paa Storcirkelkurs. Det vil sige, at Kurserne mellem de store Byer paa den nordlige Halvkugle alle vil komme til at berøre det arktiske Omraade.

Den lige Kurs fra København til San Francisco beløber sig til ca.

11,000 km, Storcirkelkursen er kun paa ca. 8200 km. En Maskine, hvis Fart er 400 Kmt., vil derfor spare 7 Timers Flyvning ved at lægge Kursen nord om Island, over Grønlands Indlandsis videre til Canada og ned over U.S.A.

Ruten New York—Shanghai gaar lige over Nordpolen, og San Francisco—Moskwa gaar over Nordgrønland. Den sidste Rute er benyttet nogle Gange, og det forlyder, at den ogsaa er benyttet under Krigen.

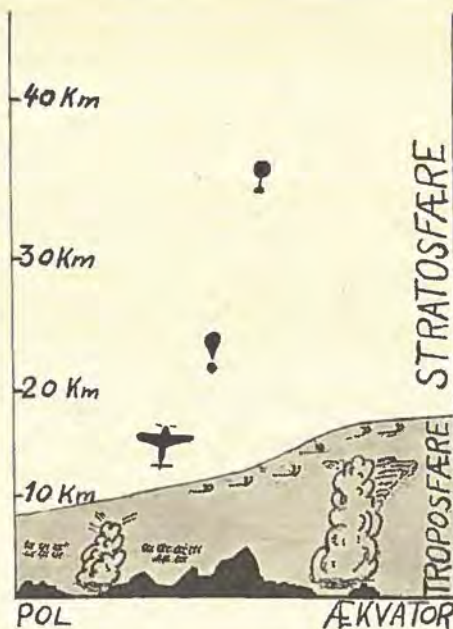
Det er jo moderne at tale om Stratosfæreflyvning, og det er i disse Luftlag, at Ruterne over Polarområdet kan tænkes oprettet, fordi Vejret her har en mere stabil Karakter.

I Stratosfæren kommer næsten aldrig Skyer, Vindretningen og Vindstyrken holder sig mere konstant. Sigbarheden er ualmindelig god og Flyvningen foregaar uden »Huller i Luften«. Luftnavigationen kan udvikles til Fuldkommenhed, fordi Solen og Stjernerne aldrig vil være dækket af Skyer.

Stratosfæregrensen ligger over Polen i ca. 9 km Højde, mens den over Ækvator først begynder i ca. 17 km Højde. Vi véd, at Lufttrykket aftager med Højden, allerede i 5 km er Iltmangelen følelig. Af dette fremgaar, at baade Besætning og Motorer maa have tilført Ilt ad kunstig Vej ved Flyvninger i Stratosfæren. Og her har de nordlige Ruter igen Fordelen, idet Lufttrykket over Polen i Stratosfæregrensen er ca. 300 Millibar (Temperatur —55), mens Trykket over Ækvator kun er ca. 100 Millibar (Temperatur —80).

Den Dag kommer, hvor Stratosfæremaskinen er saa vidt færdig konstrueret, at den egner sig til Langdistance-Flyvninger i Stratosfæren over de arktiske Omraader.

Ser vi paa Vejrforholdene, som de arter sig under 5 km Højde, altsaa i de Højder, hvor Atlanterhavstrafiken foregaar nu, er Vejrforsøgene styret af det lave Tryk ved Island og det høje ved Azorerne. Det vil sige, at de fremherskende Vinde er vestlige. Denne Zone strækker sig fra ca. 30 Gr. Nord til 60 Gr. Nord. Middelvindstyrken i Vestenvindzonen er omkring 35 Kmt., en saa stor Middelvindstyrke betyder, at Vejret maa være uroligt og stormfuldt. Vi finder en livlig Cyklonvirksomhed langs Polarfronten, især om Vinteren, som strækker sig gennem hele Omraadet med dertil hørende Skydannelse og Vindspring.



Snit gennem Atmosfæren. I Troposfæren er Luften diset og skyet. I Stratosfæren er Luften ren og uden Skyer. I Flyvemaskine er man naaet ca. 16 km tilvejs, 23 km med bemandet Ballon og 36 km med Ballon med Instrumenter.

Flyvningen paa denne Rute kan give Overisning, særlig om Vinteren over New Foundlandsbankerne.

Men hvorledes er Vindforholdene? De spiller den største Rolle ved en saa lang Flyvning.

Mellem 30 Gr. og 60 Gr. Nord blæser Vestenvinden ved Jorden, nord for 60 Gr. Nord har vi et Østenvindshælte ved Jorden, der dog allerede i 2—3 km's Højde slaar om til vestlige Vinde. Saaledes at vi fra ca. 30 Gr. Nord og til Polen har en kraftig Luftstrøm fra vestlig Retning op gennem Troposfæren og langt op i Stratosfæren. Vindstyrken tiltager hurtigt opover, og naar i Overgangslaget mellem Troposfære og Stratosfære, det man kalder Tropopausen, en Hastighed af 70—80 Kmt. eller mere.

Herfra og opover aftager Vindstyrken lige saa hurtig som den tiltager i de lavere Højder. Det er sandsynligt, at der over 15 km's Højde over de arktiske Omraader findes et Luftlag, hvor man kan regne med en dominerende vestlig Luftstrøm paa kun ca. 30 Kmt.

Det er her man skal søge Fremtidens Luftvej. Der forestaar dog endnu en nærmere aerologisk Undersøgelse af hele Omraadet, for at faa nøjere Kendskab til de forskellige Luftlags Beskaffenhed, i første Række Vindforholdene.

Peter Trans.

HERHJEMME FRA

D. D. L. stifter en Flyveklub.

For ca. tre Uger siden har Det Danske Luftfartselskabs Personale startet en Flyveklub. Initiativet til Klubbens Start blev taget af Direktionssekretær P. Bech-Nielsen, Luftkaptajn Aa. Hedall-Hansen, Ingeniør C. Holten Lund og Propagandachef M. Westphall. Paa en stiftende Generalforsamling den 12. Marts blev de samme Herrer valgt til Bestyrelsesmedlemmer, og desuden blev Afdelingschef W. Damm valgt ind i Bestyrelsen. Direktionssekretær P. Bech-Nielsen blev valgt til Formand.

D. D. L.'s Flyveklub faar den store Fordel, at alle Selskabets Flyvere har stillet sig til Raadighed for Uddannelsen, baade den teoretiske og den praktiske, og bedre Lærerkræfter kan ikke faas.

D. D. L.'s Flyveklub er ganske naturligt blevet den første danske Firma-Flyveklub, og forhaabentlig vil andre større Firmaer følge efter. Det er Meningen snarest at paabegynde teoretiske Flyvekursus.

D. D. L.'s Condor er atter blevet indsat paa Ruten til Wien.

D. D. L.'s Condor blev den 10. Marts atter indsat paa Ruten til Wien, efter at den siden November Maaned forrige Aar havde gennemgaaet et meget indgaaende Hovedeftersyn paa D. D. L.'s Værksteder i Kastrup. Passagererne vil næppe kunne genkende Kabinen igen, saa elegant er den blevet. Afdelingen for Ikke-Rygere er holdt i blaa Farver, medens Stolene i Rygekabinen er blevet betrukket med Stof i en varm rustrød Farve. Firmaet Lysberg, Hansen & Terp har foretaget Nymonteringen af Kabinen.

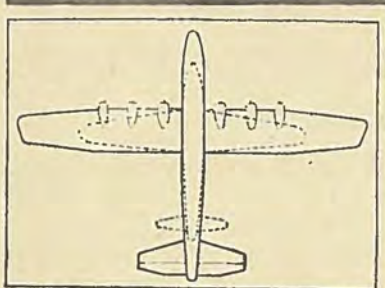
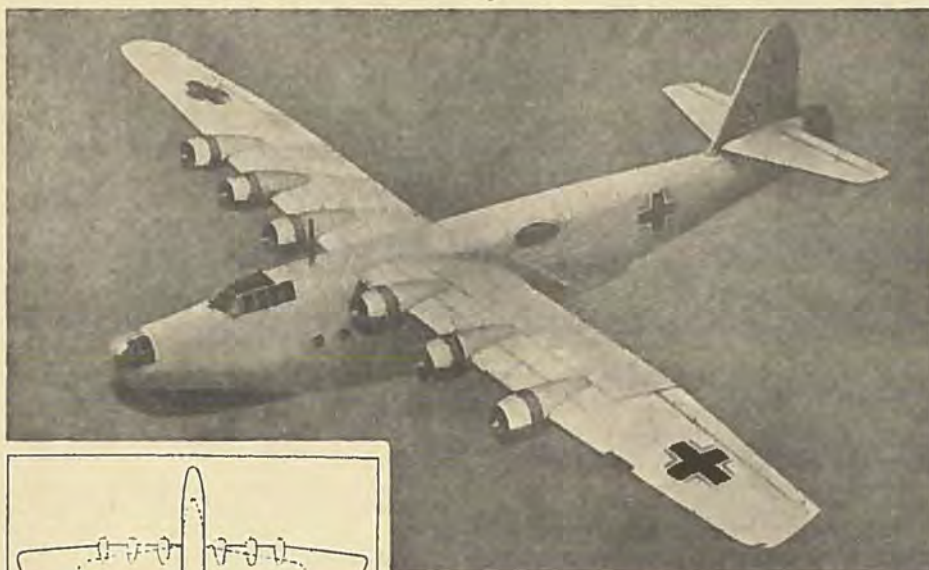
Condoren gennemflyver Strækningen København—Berlin—Wien, der er paa 2000 km, frem og tilbage paa samme Dag.

Foreningen af statsaut. danske Flyvemekanikere.

For kort Tid siden dannedes en Forening af danske Flyvemekanikere under ovenstaaende Navn. Formaålet er paa fagligt Grundlag at samle alle Flyvemekanikere og derved skabe Mulighed for Oprettelse af Studiekredse, Afholdelse af Kursus og Videreuddannelse af Flyvemekanikere.

Formand er Flyvemekaniker Aage Hansen, Kochsvej 13, Kbhvn. V., til hvem man kan henvende sig angaaende Indmeldelse.

NYT UDE FRA



Blohm & Voss BV 222. Paa Skitsen ses den tyske Flyvebaad sammenlignet med den engelske Short »Sunderland«, der er betydeligt mindre. De punkterede Linier viser den engelske Sunderland.

Blohm & Voss BV 222.

Den tyske Kæmpflyvebaad Blohm & Voss BV 222, som blandt andet blev anvendt til Troppetransport til Tunis umiddelbart efter den engelsk-amerikanske Landgang i Vestafrika, har en Spændvidde paa ca. 46 m og en Længde paa ca. 36 m. Den vejer 45 Tons, og er udstyret med seks BMW 132 DC Motorer, hver paa 1000 HK. Ifl. det svenske »Flyg« har den en største Hastighed paa 320 km/T og en Marchhastighed paa 275 km/T. Dens Rækkevidde er ca. 7000 km. Som det fremgaar af hosstaaende Skitse, er den af betydeligt større Dimensioner end den engelske Short Sunderland.

Messerschmidt Me 210.

Den tyske tosædede Jager Me 110 har faaet en Afløser i den nye Me 210, der ligeledes er tosædet; men som er hurtigere og kraftigere bevæbnet end sin Forgænger. Som Type betragtet svarer den til den engelske »Mosquito«. Det svenske »Flyg« meddeler følgende Data om Me 210.

Den er udstyret med 2 Stk. 1395 HK. Mercedes-Benz DB-601-E Motorer (12 cylindrede omvendte V-Motorer), og de giver Luftfartøjet en største Hastighed paa 587 km/T i 6000 m. Ræk-

kevvidden er ca. 2400 km med en Marchhastighed paa ca. 440 km/T med 1000 kg Bomber. Spændvidden er 16.38 m (tidligere Opgivelser 16,05 og 15,75), Længde 12,27 m (10,9) og Højde 5,03 m. Flyvevægten er ca. 9.100 kg.

En af de interessanteste Detailler paa Me 210 er Bevæbningen, som bestaar af 2 faste 20 mm Kanoner, anbragt paa begge Sider af Næsen. Derimellem er anbragt to faste 7.92 mm Maskingeværer. Endelig er der paa Kroppens Sider, paa Højde med Planets Bagkant, anbragt to fjernstyre-



Messerschmidt Me 210.

de 13 mm tunge Maskingeværer, der skyder bagud, og som har et stort Skudfelt.

Besætningen bestaar af to Mænd; de sidder bagved hinanden lige over de faste Maskingeværer og Bombeophængningen.

Isfri Vinduer.

Det amerikanske Luftfartselskab United Airlines har indrettet sine Luftfartøjer med dobbelte Vinduer for at forhindre Isdannelse paa Ruderne. Det yderste Glas er 6.35 mm tykt, og det er skilt fra det bageste 3.2 mm tykke Glas ved et Tomrum paa 6.35 mm. Rummet imellem de to Vinduer fyldes med varm Luft paa 80 Grader fra Motorens Udblæsning. Den varme Luft forhindrer Isdannelsen, og Flyveren har altid frit Udsyn.

Flyvebaade paa 400 Tons?

Den tidligere Guvernør paa Trinidad, Sir Hubert Young, har fornylig i en Tale sagt følgende: Hvis vi ikke er parat til at indsætte Kæmpflyfartøjer paa 200, 300 eller 400 Tons til Brug for Passagertrafikken, vil andre komme os i Forkøbet. Jeg tror, at Luftens fremtidige Trafikmiddel vil blive Flyvebaade og ikke Landluftfartøjer. I denne Forbindelse kan nævnes, at en af Short Brothers' Direktører har meddelt, at Firmaet paatænker at bygge nogle nye Trafikflyvebaade med en Fuldvægt paa 100 Tons, en samlet Motorstyrke paa 18.000 HK og en Rækkevidde paa c. 5000 km.

Amerikanske Transportflyvemaskiner.

De vældige Distancer, hvorover Krigen føres, Knapheden paa jordbundne Transportmidler og Kravet om den hurtigst mulige Levering af Tropper, Ammunition, Tilbehør o. l. har bragt Transportflyvemaskinen frem paa Linie med Krigens øvrige Flyvemaskinetyper. I første Omgang var det de tidligere Trafikflyvemaskiner, som blev taget i Anvendelse til den krigsmæssige Lufttransport, og det er stadig dem, der maa trække Læsset, selv om Typerne i nogen Grad er ændret.

For Amerikas Vedkommende kan der nævnes følgende Typer, som er blevet taget i Brug til krigsmæssig Lufttransport:

Douglas C-54, som oprindeligt var Trafiktypen DC-4. Den er firemotoret og skal med en Rækkevidde paa 1600 km kunne medføre en ren Nyttelast

paa 6300 kg; formindskes Nyttelasten med 1360 kg, forøges Rækkevidden til 4800 km.

Douglas C-47 Dakota, den tidligere Trafiktype DC-3, siges at have en Flyvevægt paa 13.600 kg, medens DC-3 kun havde en Flyvevægt paa 11.450 kg. Nyttelasten for Trafiktypen var i sidstnævnte Tal regnet til 3800 kg; det vil sige, at den militære Type har faaet en Nyttelast paa ca. 6000 kg (indbefattet Brændstof). *Douglas C-47* har to Motorer.

Lockheed C-60 var tidligere Trafiktypen *Lockheed L-18*. Krigstypen findes i to Udførelser: C-56 og C-57. Den første har to 1100 HK Wright Cyclone Motorer, og den anden har to 1200 HK. P & W Twin Wasp Motorer. C-56 har en Nyttelast paa ca. 3000 kg.

Lockheed C-69 (C-67?) Constellation er en helt ny Type. Den afsluttede sine Prøveflyvninger i Januar i Aar. Den har fire 18-cyl. Wright Cyclone Dobbeltstjernemotorer paa 1800—2000 HK. Dens Flyvevægt er 41.000 kg og dens Nyttelast 14.500 kg. Største Hastighed opgives til 450 km/T (enkelte Kilder siger 565 km/T). Under Prøveflyvninger blev Strækningen Los Angeles—Honolulu (4.100 km) tilbagelagt paa 12 Timer, og Strækningen Los Angeles—New York (3.930 km) paa 9 Timer. Rejser man med en vis Hastighedsforskel paa Grund af Vindens Indflydelse, bliver dens gennemsnitlige Marchhastighed ca. 390 km/T. (svarende til en største Hastighed paa ca. 500 km/T). Disse to Prøveflyvninger blev foretaget med 55 Passagerer om Bord. Som Trafiktype var Luftfartøjet beregnet til at kunne medføre 57 Passagerer og 7 Mands Besætning.

Curtiss Wright C-76 skal være et højvinget Monoplan, bygget af Træ. Det har to 1200 HK. Motorer. Nærmere Oplysninger foreligger ikke om det.

Den internationale Flyvnings Pionerer paa det hvide Lærred.

DE levende Billeder og Flyvningen er omtrent lige gamle. Begge laa i Svøb omkring Aarhundredskiftet — Filmen var dog forlængst ude af Vuggen, da Blériot i 1905 forsøgte sig som Flyver med et Hydroplan paa Seinens Vande. Medens de levende Billeder, der dengang forevigele Begivenheden, lykkedes over al Forventning og endnu eksisterer, endte Hydroplanet med at slaa en Kolbøtte paa Floden, og dermed var der sat Punktum for *det* Forsøg.

Aalborg Flyveklub havde den store Oplevelse at se disse Billeder af Blériots berømte Forsøg ved et Medlemsmøde den 1. Marts. Det svenske Luftfartselskab A/B *Aerotransport* har skabt en dokumentarisk Film, der bestaar af en Række Strimler optaget i de første bevægede Flyveaar fra 1905 til 1913, og det var denne Film med Titlen »När vi lärde oss flyga«, som Aalborg Flyveklub havde laant i Stockholm.

Henved 200 af Klubbens Medlemmer havde pakket Hotel Phønix' store Sal

til sidste Plads, og de var saa begejstrede over Billederne, at Filmens første Akt maatte køres da capo. Man saa Henri Farmans Flyvning med Passagerer, den første i Verden, Bréguets skrøbelige Dobbeltdekker, Blériots verdensberømte »Hop« over Kanalen i 1909 og Alverdens internationale Flyveberømtheder til Stævne i Frankrig, hvor man opnaaede Hastighedsrekorder paa 75 km i Timen og en Højdepræstation paa næsten 250 m!

Men ogsaa hin Tids Forsøg her i Norden fik man Lejlighed til at overvære. Vi saa Robert Svendsen konkurrere med den svenske Baron Cederström, medens hele den kongelige svenske Familie fulgte Flyvningerne fra Ladugårdsgärdet i Stockholm, hvorfra Opstigningerne foretoges.

Ved samme Mødeaften foreviste Flyvemaskinekonstruktøren Ingeniør K. G. Zeuthen en fortrinlig Film, som han optog paa Aalborg Flyveklubs Skovtur i Fjor. Ogsaa den høstede fortjent Bifald.

Af nedenstaaende svenske Bøger haves et begrænset Antal Eksemplarer paa Lager:

	hft.	indb.
A. Ångström: Meteorologi	Kr. 8.00	Kr. 10.00
E. Björnsjö: Motorlära	" 8.50	" 10.50
M. Bunke: Handbok för Flygare	" 20.00	" 24.00
C. Florman: Lufttrafik	" 5.50	" 7.50
G. Hultström: Materiallära	" 5.75	" 8.00
I. Malmer: Elementär Aerodynamik	" 5.00	" 8.00
I. Malmer: Teoretisk Flyglära	" 5.50	" 8.50
N. Söderberg: Praktisk Flyglära, 1. Del	" 8.00	" 11.00
N. Söderberg: Praktisk Flyglära, 2. Del	" 4.50	" 6.75
Svensk Flygkalender 1943	"	" 3.75
Flyvemaskine-Kort med Typebetegnelser og Nationalitetsmærker	" 0.35	"

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - København V. - Telf. Central 13.404

MIPOLAM

- Isolationslanger fra 0,5 mm indv. Ø - forsk. Farver
- Patent-Tyller til Afbinding af elektriske Ledninger
- Plader til elektriske Installationer
- Plader (Astralon) til Vindskærme og Vinduer

Indre Modstand, direkte > 3 Millioner MΩ

Gennemslagsikkerhed 50 KV/mm

Syre- og alkalibestandig — uhygroskopisk — ubrændbar

WILH. F. HOFFMANN & CO. - KØBENHAVN K.

Frederiksholms Kanal 6 - Tlf. C.*9681

Orlogskaptajn Andreas M. Dam

1. April 1891—10. Februar 1943

MEDE Orlogskaptajn Dam har Marinen mistet en af sine dygtige Søofficerer og Aeronautisk Selskab et af sine gode Medlemmer.

Orlogskaptajn Dam blev i 1916 som Reserveløjtnant uddannet til Flyver ved Marinens Flyvevæsen og fløj under den forrige Verdenskrig med Marinens daværende Flyvebaade, som dengang stod paa Højde med de bedste i Udlandet.

Dam var en dygtig Flyver, og hans friske og livsglade Væsen gjorde ham afholdt blandt Kammeraterne. Han var langtfra et Dusinmenneske, og med sin udprægede Personlighed kunde han ikke undgaa at sætte Præg paa sine Omgivelser. Hans kunstneriske Evner gav sig bl. a. Udslag i en Række Skitser og humoristiske Tegninger, som i mange Aar prydede Væggene i Officersmessen paa Luftmarinestationen eller Flyvebaadsstationen, som den hed dengang.

Senere lagde Dam den praktiske Flyvning paa Hylde, men han mistede aldrig sin Kærlighed til den eller sin varme Interesse for dens Udvikling. I 1933 blev Dam af Marineministeriet sendt til Grønland for at organisere Oberst Lindberghs Flyvninger deroppe. Herved knyttedes et nært Venskab mellem disse to Mænd, der havde saa mange Berøringspunkter fælles, og Lindbergh var fuld af Lovord over Dams udmærkede Hjælp i Arbejdet i Grønland.

I de senere Aar fik Dams kunstneri-



Orlogskaptajn Dam i en af Marinens Flyvebaade under den forrige Verdenskrig.

Nogle Enkeltheder fra Erik Vergens Verdensrekordflyvning paa 45 Tim. 33 Min.



Svæveplanet »Weihe«.

INDEN Rekordforsøget lykkedes, havde Vergens forgæves prøvet at sætte Rekord 10 Gange. Under disse Forsøg havde han tilbragt over 200 Timer i Luften, heraf 8 Nætter.

Endelig den 19. Nov. 1942 kronedes hans Anstrengelser med Held. Han startede Kl. 10,45 i en »Weihe«, der foruden den sædvanlige Instrumentering var forsynet med Radio, Lyskastere og Belysning af Instrumentbrættet.

Han blev slæbt op af en Flyvemaskine og sluppet løs i 800 m's Højde. Hele Dagen og en Del af Natten holdt han sig i ca. 500 m's Højde over Bjergene Hundheimers Kegel. Ud paa Natten ændredes baade Vindretningen og Vindstyrken, og han maatte søge over til en anden Skrænt, hvor han højst kunde opnaa 100 m's Højde. Naar Vinden engang imellem var lige ved at løje fuldstændigt af, maatte han ligefrem krybe helt nede over Trætoppene.

Den næste Morgen blæste der igen en frisk Vind, saa han kunde vende tilbage til det gode Sted, hvor han havde fløjet den foregaaende Dag.

To meget mørke Nætter klarede han, men med stort Besvær, fordi Belysningen paa Skrænterne og Nødlandingsterrænet paa Grund af Mørklægningen kun maatte være yderst svag.

Hundekoldt var det ogsaa, paa et vist Tidspunkt var han ligefrem stivfrossen, men ved Hjælp af en lille »Kamin« i Form af et Stearinlys, som han anbragte i Bunden af Svæveplanet, lunede snart Kabinen igennem, saa han tøede op igen.

Først den 21. Nov. Kl. 8.18 landede han efter at have fløjet i 45 Tim. 33 Min.

Den gamle Verdensrekord paa 36 Tim. 36 Min. blev sat af Kurt Schmidt Aug. 1933. I Maj 1937 fløj Franz Jachtmann 40 Tim. 55 Min., men Flyvningen blev ikke anerkendt som Verdensrekord.

ske Talenter fuld Udfoldelse, idet han kom til at forestaa Optagelsen af en lang Række Film for Marineministeriet. Først Marinefilmen, dernæst Islandsfilmen, der blev saa berømt Landet over, og derpaa et større Antal Film i Forbindelse med »Folk og Værn« Arbejdet her i Landet.

Orlogskaptajn Dam blev kun 51 Aar. Han var Ridder af Dannebrog og Ridder af den islandske Falke-Orden. Han var en af Danmarks gode Sønner, og hans Navn vil blive mindet med Ære i den danske Marine og indenfor danske Flyvekredse.

L. P.

Orientering ABC-Konkurrencen afsluttet

Mange smukke Forslag, 5 Afsnit præmieret

GENNEM flere Aar har Flyveklub-bernes væsentlige Arbejde været Teoriundervisning om Vinteren, medens der praktisk talt intet har været foretaget om Sommeren, og det ser ud til, at den kommende Sommer vil ligne de to sidste i den Retning, for saa vidt som der næppe er store Chancer for, at man kan komme til at flyve.

Paa samme Maade, som man ved Teoriundervisning har søgt at dygtiggøre sig til den Dag kommer, da der igen bliver Mulighed for at faa fat paa Flyvemaskinerne, vil det være rimeligt at dygtiggøre sig ogsaa paa anden Maade ved praktisk Øvelse ude i Naturen, og det er saa heldigt, at vi her i Landet ved Hjælp af Kort og Kompas er i Stand til at dygtiggøre os til det, der næst efter selve Arbejdet med at flyve er det vigtigste for Flyveren: Orientering.

Saa længe man holder sig i umiddelbar Nærhed af sin Flyveplads, volder Orienteringen ingen Vanskelighed, men skal man paa en Tur, saa man mister sin Flyveplads af Syne, enten fordi det er en længere Tur, eller fordi det er mindre godt Vejr, er det af overordentlig Betydning, at man er i Stand til at orientere sig paa Kortet, efter hvad man ser paa Jorden, saaledes at man er fuldstændig klar over, hvor man er, og hvad Vej man skal flyve. Dette øves ganske udmærket ved Brug af Kort og Kompas ved Ture i Terræn, gaaende eller paa Cykle, og det bør gøres, hver Gang der er Lejlighed til at faa lidt frisk Luft uden for Byen, i Skov, paa Biveje etc. ved Hjælp af et Kompas og et af Geodætisk Instituts Kort.

Men flyver i Reglen med Kort i Maalestok 1:200.000 eller 1:500.000, men til Brug for spadserende eller cyklende vil Kort i Maalestok 1:20.000 eller 1:40.000 (evt. 1:100.000) være at foretrække, og et Kort i en af disse Maalestokke over det Terræn, man agter at gennemsøge, samt et Kompas fylder ikke meget i Lommen og burde være med paa alle Ture. Man vil erved kunne opøve Orienteringsevnen, saaledes at man har et godt Grundlag for at kunne udnytte Flyvemaskinen bedst muligt, den Dag det kan og skal gøres.

Udsigten fra Flyvemaskinen nydes meget bedre, naar man ved, hvad det er man ser, og saa snart man kan læse

SOM meddelt i FLYV's December-nummer 1942 har Dansk Motorflyver Union udskrevet en Konkurrence: »Hvem skriver Flyvningens ABC?«.

Flyvningens ABC skal være farverig, fyndig, kort og klar, den skal til sin Tid kort og godt give den interesserede Medborger — ung, gammel, Mand eller Kvinde er i denne Forbindelse underordnet — et saadant Indblik i Flyvningens Problemer, at den fænger og holder fast for Flyvningens Sag. Som den tidligere Generation var »dus« med Jernbanen, og vi selv har været det med Automobilet, skal vi alle frem i Tiden erkende Luftfart og tage Flyvemaskinen, som den Selvfølgelig den er.

Det har glædet Dansk Motorflyver Union, at Tilslutningen til denne Konkurrence har været overordentlig stor. Fra hele Landet er Besvarelserne strømmet ind, og Bedømmelseskomitéen har haft et stort Arbejde med at finde det bedst egnede Forslag frem indenfor hvert af de 6 fastsatte Afsnit. Resultatet af denne Udvælgelse er blevet følgende:

Afsnit 1 — »Flyvemaskinens Opbygning«:

Maskinkonstruktør A. Tagemose, Hærens Flyvertroppers tekniske Tjeneste.

Afsnit 2 — »Flyvelære«:

Ingenior O. Høffding, Hærens Flyvertroppers tekniske Tjeneste.

Afsnit 3 — »Motorlære«:

Ingen af de indsendte Forslag skønnedes helt at være egnede til Offentliggørelse, hvorfor Præmien for dette Afsnit ikke vil blive udbetalt.

Afsnit 4 — »Vejr og Vind«:

Flyveleder, Soløjtnant C. J. Larsen, Statens Flyveledertjeneste.

paa et Kort, er der Mulighed for at følge med paa dette, og ved Sammenligning med Naturen opøves Orienteringsevnen. Det kræver kun en lille Smule Studium af Kortets Signatur for ved Hjælp af dette og Kompasset at faa Orienteringsevnen opøvet til Glæ-

Afsnit 5 — »Navigation«:

Civilingeniør Erik Kolster, Helsingør.

Afsnit 6 — »Luftfartslove og Bestemmelser«:

Assistenterne K. R. Pedersen og H. L. Schlusser, Statens Flyveledertjeneste.

Præmierne.

Hvert af ovennævnte 5 antagne Afsnit bliver i Overensstemmelse med Konkurrencereglerne præmieret med Kr. 100,00, som vil blive tilstillet de paagældende fra Unionen.

Unionen ønsker Vinderne til Lykke med det gode Resultat og takker dem for det smukke Arbejde, som til sin Tid nok skal bære god Frugt.

Dansk Motorflyver Union ønsker at fremsætte den mest uforbeholdne Tak til alle Konkurrencedeltagerne, takke dem for Interessen og den gode Indsats, som saa mange har præsteret. Blandt de Indsendere, hvis Forslag — trods det pæne og omfattende Arbejde, der er ydet — ikke er præmierede, paatænkes det at tilstille to af Delta-gerne hver en Ekstrapræmie.

Personlig vil jeg, paa Unionsbestyrelsens Vegne, takke Bedømmelseskomitéen for sin gode Medvirken ved denne Konkurrence. Overflyveleder Sv. Aa. Dalbro, Kaptajn Michael Hansen, Civilingeniør C. C. Beckmann og Kommuelærer Wm. Nielsen var som sædvanlig rede, da Unionen kaldte. Med saadanne Mænd ved sin Side kan Unionen fortroingsfuldt holde sin Kurs fremover.

Det er Dansk Motorflyver Union's Haab, at »Flyvningens ABC« kan foreligge færdig til Udsendelse til Efteraaret, og at den — udsendt i tusindvis over det ganske Land — kan bringe Bud og samle saa mange som muligt om det, vi stræber efter at højne og udbrede Kendskab til, nemlig *Dansk Flyvning*.
Ohrt.

de og Gavn baade nu og senere i Flyvemaskinen, og ikke blot gælder det for Flyvere, men saavel Unge som Ældre har godt af saadan Øvelse, der for alt flyvende Personel vil kunne blive af meget stor Betydning.

V. Prytz.

Dansk Motorflyver Unions Repræsentantskabsmøde



Motorflyver Klubbernes Delegerede samlede til Repræsentantskabsmøde i Fredericia.

Lørdag d. 13. og Søndag d. 14. Marts afholdt Dansk Motorflyver Union sit første Repræsentantskabsmøde. Samlingsstedet var Fredericia, og fra næsten samtlige Landets Motorflyveklubber var der sendt Repræsentanter til denne By. Det egentlige Repræsentantskabsmøde fandt Sted Lørdag og varede fra Kl. 17 til 0,45, kun afbrudt af en Times Spisepause.

Unionsbestyrelsens Formand, Trafikassistent Ohrt indledede Repræsentantskabsmødet med at byde Velkommen og foreslog samtidig, at man afsendte et Telegram til H. M. Kongen. Dette Forslag vandt stort Bifald og vedtoges eenstemmigt, hvorefter »Kong Christian« blev afsunget.

Efter at Forsamlingen som Dirigent havde valgt LRSagfører Schack, Rude pr. Næstved, aflagde Formanden sin Aarsberetning, af hvilken bl. a. den enorme Interesse for Flyvningen fremgik. Unionen omfatter saaledes i Øjeblikket 21 Klubber med ialt omtrent 3000 Medlemmer, og flere nydannede Klubbers Tilslutning ventes.

Endvidere omtalte Formanden den store Begejstring for og Tilslutning til de af Unionen over hele Landet afholdte teoretiske Sportsflyverkursus, der har været et af de vigtigste Propagandamidler, og som Unionen har haft stor Glæde af.

Herefter kom Formanden ind paa de fra enkelte Sider foretagne Forsøg paa at fremtvinge en snæver Sammenslutning af hver enkelt Bys Motor-, Svæve- og Modelflyveklub. Unionen opfattede en saadan Sammenslutning som direkte skadelig, men — understregede Formanden — det er Unionens Mening, at et snævert Samarbejde er ikke alene ønskeligt, men ogsaa nødvendigt, og til Fremme af dette Samarbejde synes de i enkelte Byer

oprettede Fællesraad udmærket egnede.

I Debatten efter Aarsberetningen fremsattes forskellige Bemærkninger til den. Fra flere Sider, saaledes bl. a. af Arkitekt Oehlenschläger, Esbjerg, udtaltes en Tak til Unionsbestyrelsen og dens Formand for det energiske Arbejde, der er ydet og for de store Resultater, der er opnået. Aarsberetningen godkendtes derefter med Akklamation.

Kassereren, Fabrikant Hoff-Hansen forelagde derefter Regnskabet, for hvilket der efter en kort Diskussion blev givet Decharge. Under Diskussionen udtaltes megen Anerkendelse for den store Indsats — økonomisk saavel som arbejdsmæssigt — Kassereren ydede for Unionens og Flyvningens Sag.

Paa dette Tidspunkt afbrød Dirigenten Forhandlingerne i en Time af Hensyn til den forestaaende Fællesspisning. I denne Pause indløb Kongens Svartelegram med en hjertelig Hilsen og Tak for den modtagne Hyldest, Telegrammets Oplæsning fulgtes af et nifoldigt Leve for Majestæten.

Efter Repræsentantskabsmødets Genoptagelse diskuteredes først Dagsordenens Punkt 4: Behandling af indkomne Forslag. Fra Bestyrelsens Side fremsattes dels Forslag om forskellige Lovændringer, dels Ønsker om Bemyndigelse til at optage Forhandlinger med DKDAS om Ændring af Kontingenter og Betalingsoverenskomst. De omtalte Lovændringer omfattede Oprettelsen af Begrebet »Overordentlige Medlemmer«, som skulde kunne optages mod særligt Kontingent samt en Ændring af den Kvotient, efter hvilken Antallet af Klubrepræsentanter til Repræsentantskabsmøde udpeges. Endelig var fra Aalborg Flyveklub fremsat Lovforslag om, at Unionens Formand ikke tillige burde kunne virke som Formand for en tilsluttet Klub.

Forskellige af disse Forslag affødte en meget lang Debat, hvorunder der blev meget lang Debat. Vedrørende »Overordentlige Medlemmer« frygtedes fra forskellige Side, at Unionen skulde paaføre de lokale Klubber en Konkurrence under disses Bestræbelser for at sikre sig Donatorer. Der fremsattes derfor et Forslag til en Tilføjelse gaende ud paa, at Unionen kun kunde optage overordentlige Medlemmer, naar dette skete i Forstaaelse med den lokale Klub. I denne Form gik Lovforslaget til Afstemning, og det vedtoges med 74 Stemmer mod 33.

Forslaget om Ændring af Reglerne for Udpegning af Repræsentanter vedtoges uden Afstemning.

Behandlingen af det af Aalborg Flyveklub indsendte Forslag blev forkastet med 68 Stemmer mod 24.

Næste Punkt paa Dagsordenen var Valg af Bestyrelsesmedlemmer. Formanden fremsatte Unionsbestyrelsens Liste, og fra Repræsentanternes Side fremsattes ligeledes forskellige Forslag. Resultatet af Afstemningen blev, at Bestyrelsen fik følgende Sammensætning: Trafikass. Ohrt og Fabrikant Hoff-Hansen, Kbhvn., Kaptajn Geertsen, Vejle, Tandtekniker Kærraa, Aarhus, Kontorchef Herman Nielsen, Kbhvn., Direktør H. H. Laursen, Viborg og Fuldmægtig Erik Jensen, Odense.

Derefter foretoges uden Afstemning Valg af 2 Mandater til DKDAS's Bestyrelse. Genvælgt blev Ohrt og Kærraa.

Herefter var Dagsordenen udtømt.

Dirigenten afsluttede med at udtale sin Tak til Repræsentanterne for disses Medvirken til Mødets rolige og værdige Forløb. Formanden takkede Dirigenten og et Leve udbragtes for Dansk Motorflyverunion og for Dansk Flyvnings Fremtid.

Ref.



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Nu synger Foredragserækken for denne Gang paa sidste Vers, blot en Aften til, saa er vi kommet saa langt hen paa Foraaret — mod Sommeren — at vi gaar i Gang med vore forskellige Besøg og Udflugter. Hvad er det saa, I skal rundt og se paa, og hvilke Udflugter er planlagt? Tja, selv om Tiderne er vanskelige, og Mulighed for at komme til Flyvestævner og den Slags desværre ikke foreligger, kan vi vel nok sammen faa saa meget interressant og afvekslende at se, at I kan faa Udbytte deraf. Lad os kigge nærmere paa Planerne. Vi skulde gerne have Lejlighed til at se paa, hvorledes Modeller bolttrer sig i Luften, og til den Ende vil vi komme til at overvære et stort Modellflyvestævne. Svæveflyvning? er der nogle, som spørger, ogsaa det skal vi se nærmere paa. Søndag den 9. Maj Kl. 10,00 (I kan godt notere Jer dette allerede nu) mødes vi ved Hærens Flyvertroppers Værksteder paa Kløvermarksvej, og vil da faa Lejlighed til at se, hvorledes Svæveplaner bliver bygget. Paa Værkstederne dér har man ikke mindre end 5 moderne Svæveplaner under Bygning, de bygges forøvrigt til Dansk Svæveflyver Union, og vi vil ogsaa faa Lejlighed til at komme disse paa nærmeste Hold. Men ikke nok med det. Praktisk Svæveflyvning — dog kun som Tilskuere — vil vi ogsaa komme ud for. En Søndag tager vi til Lundtofte og ser paa Svæveflyvning derude, og en anden Gang — formentlig en Hverdag i Sommerferien — smutter vi ned til Køge og faar Lov til at se paa Hærens Svæveflyvninger dernede. Endelig vil vi ogsaa se nærmere paa »rigtige« Flyvemaskiner og huske, at den første Mand, som her i Europa fløj med en Flyvemaskine, var den gode Dansker Ellehammer. I Dag er Direktør Ellehammer Veteran, og hans Flyvning og moderne Flyvning har jo ikke særligt meget med hinanden at gøre, men I skal vide, at den 12. September 1906 indskrev Ellehammer sit Navn i Flyvningens Historie. Direktør Ellehammer virker stadig i det praktiske Liv, som Direktør for et stort Laboratorium, hvor Opfindelser af forskellig Art bliver til. Dette Laboratorium faar vi Lov til at se og hertil en Masse Billeder, Modeller og andet fra de Tider, da Flyvningen endnu omtrent var Fantasi. For at smutte helt frem til Nutiden vil vi — saafremt vi kan naa ogsaa det — tage ud til Lufthavnen og se paa Det Danske Luftfartselskabs store moderne Trafikflyvemaskiner, og en anden Dag aflægger vi Besøg paa det smukke Orlogsværft, hvor vi i Flyvemaskineværkstedet kan faa Lejlighed til at se paa mange forskellige Flyvemaskiner, hvoriblandt vi ser den store Flyvebaad, som var paa Jagt efter Fata-Morgana-Øerne ved Grønlands NE'Kyst.

Vi skal være mange flere.

Naar I nu ser denne store Plan for Sommeren, glæder I Jer forhaabentlig dertil (det vilde jeg gøre, hvis jeg var i Jeres Sted), og I kan være sikre paa, vi skal nok faa noget ud af vore Ture. Men,

og her kommer et lille men, vores Glæde bliver ikke helt, hvad den kan og skal være, uden at vi deler den med saa mange som muligt, og derfor vil jeg foreslaa Jer følgende. Naar I nu har læst Programmet, og paa Forhaand glæder Jer, saa skal I begynde at virke og agitere. I Skolerne, F. D. F., Spejderne, K. F. U. M. og iøvrigt alle de andre Steder, hvor I har Jeres Kammerater, fortæller I om A. J. K. — **Jeres egen Klub.** Naar blot hver enkelt af Jer har faaet 3—4 Kammerater med i Klubben, saa er vi jo nødt til at rykke ind i næste og større Sal, naar vi begynder indendørs igen til Efteraaret, og det er jo vort foreløbige Maal. »Mange Bække smaa, gør en stor Aa«, hedder det jo — og det er sandt. **Gør Du Dit for Klubben,** vi andre skal nok gøre vort.

Vort sidste Møde.

Allerede inden Kl. 19,00 var de første troppet op til Mødet den 4. Marts. Da Klokkeren var 19,10 begyndte Flyveleder Larsen at besvare de mange Spørgsmaal fra Luftpostsækken — paa det Tidspunkt var vi omtrent 100. Nogle udmærkede Lysbilleder illustrerede Larsens mange Forklaringer, saaledes at I fik gode og tydelige Svar paa Jeres Spørgsmaal.

Første Foredragsholder, Direktøren for Søværnets Prøveanstalt, Civilingeniør Gerhard Hansen fortalte: »Jeg bygger et Svæveplan«. Her fik vi paa en udmærket og letforstaaelig Maade den allerstørste Respekt for Svæveflyverne. Vi hørte om Arbejdsindsats og Omkostninger ved Bygning af Svæveplaner, og vi saa Lysbilleder, der viste os Arbejdstegningerne og det egentlige Byggearbejde, og endelig viste Ingeniør Hansen Billeder af mange forskellige Svæveplaner i Luften. Vores Formand, Civilingeniør V. Prytz, takkede Foredragsholderen, fordi der paa saa letfattelig en Maade var givet os Forstaaelse og Respekt for hver enkelt Svæveflyvers store personlige Indsats. Herefter fulgte Præmieuddelingen som Afslutning paa Emblem-Konkurrencen. De to glade og rødmønde Præmietagere, Ib Larsen og Kjeld Bonfils, fik deres fortjente Præmier overrakt, og en bragende Klapsalve fulgte dem paa Plads. Nu vi har faaet vort smukke Emblem, skal I altid bære det, og fortælle vidt og bredt til Kammeraterne, at: **»Det er i A. J. K., det foregaar«.**

Mærkede I lidt af det store Sus, da Marineflyveren, Materielmester Victor Petersen steg op paa Talerstolen. Her stod en Mand, som selv har virket i den praktiske Flyvning efter de helt store Linier. Han fortalte os jævnt og bramfrit, hvad det egentlig var, vore Marineflyvere havde præsteret oppe paa Grønland, og den udmærkede Film, der viste os den store Flyvning fra København via Spitsbergen til Grønlands NE'Kyst og retur paa Jagt efter Fata-Morgana-Øerne, satte et stort Punktum.

Det var ganske naturligt, at »Løft dit Hoved, du raske Gut« fik et ekstra Smæld ovenpaa det, vi lige havde hørt, og da vi skiltes, gik hver enkelt af de 101, vi ialt havde været, til sit, en Oplevelse rigere.

Næste Møde.

Næste Gang, vi ses, er Tirsdag den 6. April. Kom i god Tid, men ikke før Kl. 19,00, først da bliver Dørene lukket op. Fra 19,15 til 19,30 vil Flyveleder Larsen besvare Spørgsmaal og vise Lysbilleder,

og præcis Kl. 19,30 begynder den kendte Modelflyver Herr Jørgen Larsen sit Foredrag med Demonstration af benzindrevne Modeller, altsaa Modeller med rigtig Motor i. Derefter vil Chefen for Sjællandske Flyverafdeling, Oberstløjtnant C. C. Larsen fortælle løst og fast »fra Flyvelærens Dagbog«, og naar I nu faar at vide, at Oberstløjtnanten i en Aarrække har været Leder af Hærens Flyveskoles praktiske Uddannelse i Flyvning, kan I jo nok tænke Jer til Resten. Vi slutter som sædvanligt Kl. 21,00 præcis.

Husk, at Medlemskort skal medbringes, og at det skal forevises ved Indgangen. Ikke-Medlemmer kan faa Indmeldelseskort udleveret i Løbet af Aftenen. Iøvrigt kan enhver interesseret henvende sig paa vort Kontor, Adresse: Aeronautisk Junior Klub, D. K. D. A. S., Nørre Farimagsgade 3, København K. I Tiden mellem Kl. 15,30—17,30, Telef. Nr. Central 7260 A, eller om man vil, kan man ringe til Formanden, Civilingeniør V. Prytz, Tlf. Nr. Ordrup 3508, dog kun i Tiden 18,30—19,30.

Altsaa »vi mødes næste Gang« og ikke før Kl. 19,00, paa Polyteknisk Læreanstalt, Sølvtorvet (Indgang Sølgade 83, over Gaarden, ind ad Døren, op ad den store Trappe til venstre) Tirsdag den 6. April. s.a.d.

A. J. K.
Ledelsen.

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

Kender De
Flyvemaskinerne?

Kriegsflugzeuge

er et Hefte paa 160 Sider med over 300 Billeder og Tegninger, der viser de krigsførende Landes forskellige Flyvemaskintyper samt deres Bevæbning og øvrige Udstyr.

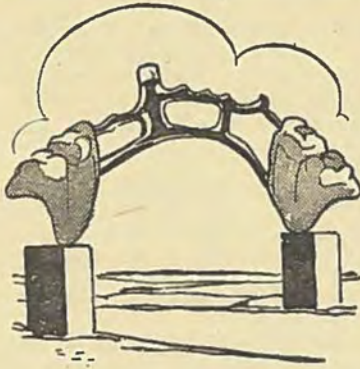
Ny Sending hjemkommer om kort Tid, hvorefter alle indgaaede Ordre ekspederes. Nye Bestillinger modtages til Levering i den Rækkefølge hvori de indgaar.

Pris Kr. 1.75.

Sendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker, eller pr. Efterkrav fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



VI BYGGER BRO

Anvendelse af Unitor-Broen er en af den moderne Tandtekniks fineste Metoder til Anbringelse af kunstige Tænder. Ikke alene bærer den de kunstige Tænder uden at dække Ganen, den støtter ogsaa de endnu bevarede naturlige Tænder, saa deres Levetid forlænges. — Ring eller skriv efter Hæftet »Om kunstige Tænder« af Leo Kæraa, vi sender det gratis til alle Interesserede.

Leo Kæraa

AARHUS
Sønegårdsplads 8
TLF. 2385



KØBENHAVN
Nørrevoldgade 9
PALÆ 6750



Aktieselskabet

SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors

Telefon 109

★

Kontoret i København

H. C. Ørstedsvvej 28 C - V

Telf. Central 11.593

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.

Laplandsgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

GIPSY MOTH

85 HK. Motor, kun fløjet 3 Timer efter Hovedeftersyn, sælges; 6000 Kr. kontant. Billet mrk. 60 G. modtager FLYV's Eksp., Vesterbrogade 60, København V.

Indiceret Luftmodstand

ET Omraade indenfor Aerodynamiken, som Modelflyverne har ofret en alt for ringe, for ikke at sige, slet ingen Interesse, er den inducerede Luftmodstand, som dog maa siges at være en Faktor af Betydning. Aarsagen skyldes sikkert den Omstændighed, at Emnet i den udenlandske Faglitteratur er saa indgaaende og for den i Aerodynamiken mindre vel bevandrede saa indviklet forklaret, at vedkommende straks opgiver at løse Problemerne. Jeg skal derfor i det følgende søge at forklare den inducerede Modstand saa let forstaaeligt som muligt, men alligevel ret udførligt.

Induceret Luftmodstand (Inducere, Latin = indføre.) benævnes ogsaa Randmodstand, hvad der maa siges at være mindre korrekt, hvilket skulde fremgaa af det følgende.

Som de fleste vel ved, bestaar Opdriften paa et Plan af et Sug paa Oversiden og et Tryk paa Undersiden, begge opstaaet ved at Luften strømmer om Planet. Der opstaaer herved en Trykforskel, som den letbevægelige Luft vil søge at udligne ved at strømme fra Underside til Overside ude ved Plantipperne, hvorved en Hvirvel dannes ved selve Plantippen og bag denne, Randhvirvlen. Man ser heraf, at det er grundet paa Opdriften, at den inducerede Modstand er opstaaet, og at den er afhængig af Opdriftens Størrelse. Heraf følger: jo større den inducerede Modstand er, jo større maa Opdriften være. Med andre Ord jo tungere Modellen bliver, jo større bliver den inducerede Modstand.

Det er imidlertid ikke Opdriftens Størrelse alene, der er afgørende for den inducerede Modstand, men ogsaa Opdriftsfordelingen er af væsentlig Betydning. Paa hvilken Maade Fordelingen gør sig gældende, kan vi ikke forestille os efter Fig. 1, men maa ty til den Maade at forklare det paa, som Svenskeren Rolf Bergqvist har Æren af. Det er ikke nogen teo-

retisk korrekt Forklaring, men den giver paa en let forstaaelig Maade Forstaaelsen af den inducerede Modstands Karakter.

I Stedet for at anvende Udtrykkene Sug og Tryk vil vi kalde dem Undertryk og Overtryk, hvormed der menes, at Trykket er henholdsvis lavere og højere end den omgivende Lufts Tryk. Og ved at forklare Processen paa denne Maade, ser vi let, at den inducerede Modstand ikke er lokaliseret til Plantipperne alene, men langs hele Planet. I Stedet for at sige, at Luften strømmer fra Underside til Overside, vil vi nu sige, at den strømmer fra Undersiden til den omgivende Luft og fra den omgivende Luft til Oversiden.

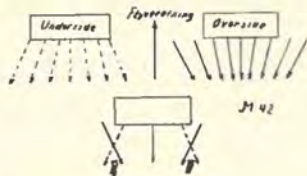


Fig. 2.

Af Fig. 2 ser man herved let, at de to Luftstrømninger krydser hinanden og dermed udløser Hvirvler, hvor Vinklen mellem dem er størst, d. v. s. ved Plantipperne.

Man er ved Forsøg kommet til det Resultat, at en elliptisk Opdriftsfordeling giver den mindste inducerede Modstand. Man maa derfor ved Konstruktion af en Model sætte sig klart:

Hvorledes opnaas en elliptisk Opdriftsfordeling?

1. Planets Form (set fra oven)).
2. Vridning.
 - a. geometrisk,
 - b. aerodynamisk.

1. Man blev hurtigt klar over, at et rektangulært Plan ikke var videre fordelagtigt, da det beholdt sin største Opdriftsværdi helt ud til Planenderne, hvor der derfor dannedes kraftige Randhvirvler.

Gunstigere er det trapezformede Plan, som med sin jævne Tilspidsning kun udløser smaa Hvirvler. Tilmed er et saadant Plan let at bygge.

Bedst skulde et ellipseformet Plan være, men det har dog den Ulempe, at Reynoldstallet ændrer sig ved de ret smalle Planender, hvad der foraarsager en stærk

Tilbøjelighed til Hvirveldannelse ved større Indfaldsvinkler, hvilket virker forringende paa saavel Tvær- som Længdestabiliteten paa et Tidspunkt, hvor der netop er Brug for en saa stor Stabilitet som muligt. Saa maa man, hvis man absolut vil have et ellipseformet Plan, give det en passende Krumning, saaledes at Plantipperne ikke spidnes for meget.

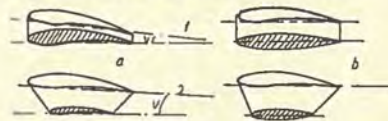


Fig. 3.

2. Elliptisk Opdriftsfordeling kan endvidere opnaas ved Forandring af Indfaldsvinklen.

a. Ved at bibeholde det oprindelige Profil, kaldet geometrisk Vridning. Fordelene, der er forbundet hermed, bliver desværre næsten eliminerede ved en Forringelse af Opdriften andre Steder paa Planet, hvorfor denne Metode for Nedsættelse af den inducerede Modstand ikke bør anvendes.

b. Gunstigere ligger Landet ved en aerodynamisk Vridning, hvorved man opnaar en jævn Formindskelse af Opdriften fra Planets Midte mod Enderne ved en jævn Ændring af Profilet fra Grundformen til et tilnærmet eller helt symmetrisk Profil ved Randbuerne.

En ugunstig Opdriftsfordeling forekommer ofte paa Svæveplaner, hvis Plantipper kan være vredet helt op til 10° negativ Indfaldsvinkel. Plantipperne maa jo tydeligt i mange Flyvestillinger trykke nedad i Stedet for at løfte. Dette er imidlertid ogsaa Meningen af Hensyn til Manøvreegenskaberne. Grunden til, at jeg nævner Tilfældet, er den, at det viser, at den inducerede Modstand ogsaa forekommer inde langs Planet.

Fig. 4 viser tydeligt dette. Paa hele Midten af Planet har vi det sædvanlige Undertryk paa Oversiden og Overtryk paa Undersiden, mens Forholdet er det modsatte ved Plantipperne. Der vil der-

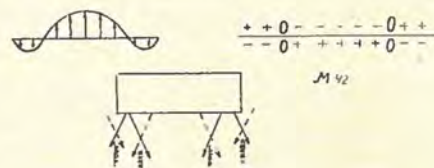


Fig. 4.

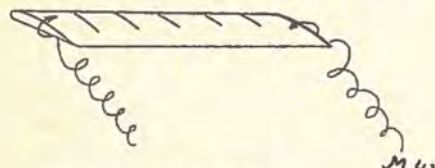


Fig. 1.

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251

for fremkomme 4 Hvirvler, hvoraf de to yderste roterer modsat de midterste. Andre Eksempler kunde nævnes, men vil føre for vidt her.

Der er endnu et Forhold, som maa tages i Betragtning ved Studiet af den inducerede Luftmodstand, nemlig Planets Sideforhold. Ræsonnementet lyder, at jo smallere en Vinge gøres, jo mindre Trykforskel bliver der og dermed mindre induceret Luftmodstand. Den bergvigske Metode viser dette klart. Fig. 5.

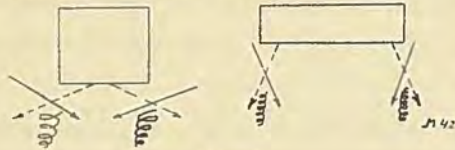


Fig. 5.

Det er indlysende, at paa et bredt Plan maa Vinklen mellem Under- og Overtrykstrømningerne blive større end ved et langt og smalt Plan, hvorfor der udløses kraftigere Hvirvler. I Praksis sættes der dog en Grænse for, hvor stort man kan gøre Sideforholdet.

Man har ofte talt om, hvilken pragtfuld Virkning de saakaldte Tipplader har paa Nedsættelsen af den inducerede Luftmodstand. At de imidlertid er af en noget problematisk Værdi, forstaar man forhaabentlig, naar man har læst det foregaaende. Og hvis de nu havde haft den tilsigtede Virkning, mon man saa ikke havde set dem anvendt i langt større Udstrækning end Tilfældet er? At de kan have en vis Indflydelse paa Tværstabiliteten, er jo en anden Sag.

Ved Konstruktionen af en Model maa man ogsaa tænke paa, at Højderoret, hvis det er bærende, ogsaa danner en induceret Modstand, og den maa man ikke overse, men ogsaa søge at undgaa, ikke saa meget ved Skränkning, som ved at vælge et passende Sideforhold.

Jeg haaber, at det hermed vil lykkes mig at faa lukket Modelflyvernes Øjne op for den inducerede Luftmodstands Betydning, saaledes at der ved Konstruktionen af nye Modeller lægges et Arbejde i at nedsætte den til et Minimum, for her ligger nemlig en hidtil lidet anvendt Mulighed til at forbedre Modellernes Flyveegenskaber, og det er jo ikke altid lige let, velli!

Jørgen Mortensen.

Abonnement paa

FLYG

Det svenske Tidsskrift FLYG udkommer 2 Gange maanedlig og koster Kr. 6.00 pr. Halvaar.

Abonnement kan tegnes gennem

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. 13.404

**DET KGL. DANSKE
AERONAUTISKE SELSKAB**

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220 Postgiro 25.680

Desværre er det ikke lykkedes at faa ordnet den svenske Militærflyver v. Bahrs Rejse hertil, og det planlagte Foredrag om Heliokopterflyvning vil derfor udgaa. Der vil i Stedet for blive afholdt et andet Foredrag i April Maaned, hvormed nærmere Meddelelse vil blive udstedt.

Aeronautisk Selskabs Generalforsamling fandt Sted den 29. Marts. Referatet vil komme i næste Nummer af FLYV.

Nye Medlemmer:

Ingeniør P. Maynlz-Petersen.
Sukerkoger J. H. Kjær Hallquist, Aalborg.
Civilingeniør Erik Hesselberg.
Politibetj. Henning Olsen, Frederikshavn.
Lagerforvalter Kiær.
Direktør V. Jensen, Brovst.
stud. polyt. J. von Staffeldt.

Svæveflyveaften i Aeronautisk Selskab.

FOREDRAGSAFTENEN den 25. Februar i Aeronautisk Selskab stod i Svæveflyvnings Tegn, og saavel Kaptajn T. A. Poulsen, der som første Taler holdt Foredrag om Svæveflyvningen indenfor Militæret, som Oberstinde Harriet Førslev, der derefter talte om Svæveflyvningen som Sport, kunde notere en solid Succes.

Ikke mindst den afsluttende Svæveflyverfilm, Bjergsted Filmen, var medvirkende til den vellykkede Aften, og derfor spørger vi Oberstinde Førslev: »Hvordan opstod Tanken om at optage en Film i Bjergstedlejren?»

— Jo, det var Kaptajn H. Heinrich Nielsen, der under en Samtale med Sekretæren for Statens Kortfilm, Hr. Mogens Skot Hansen, foreslog, at der skulde optages en Film, der viser hvad Svæveflyvningen i Danmark egentlig er, og man blev saa enige om, at der netop i Lejren var en god Lejlighed til at faa optaget Filmen.

— Hvem har optaget Filmen?»

»Det har Civilingeniør H. Hasselbalch, han boede nogle Dage deroppe og havde Dagen igennem Adgang til at optage Film af de forskellige Flyvninger. Han optog de første Begynderhop, saavel som alle de øvrige Stadier paa Svæveflyvnings Vej; vi ser ogsaa det smukke Olympiadeplan »Ras« i Luften, det flyves af Løjtnant A. J. Jørgensen, Løjtnant Bergh og mig selv efter Tur.»

»Og hvem har saa indtalt Filmen, for det er jo en Tonefilm, der er beregnet paa at vises rundt om i Landet?»

— Det har Hakon Mielche. Han er kendt fra sine pragtfulde Rejsefilm og har givet Filmen et ekstra Plus med sin klare og instruktive Ledsagetale. Vi glæder os meget til, at Filmen skal komme ud til Publikum og gøre Propaganda for Svæveflyvningen, forhaabentlig med det Resultat, at endnu flere slutter op om vor herlige Sport.»

Kaptajn T. A. Poulsens Foredrag Svæveflyvningen set fra et militært Synspunkt, bør kendes af en langt videre Kreds, og vi har derfor anmodet Kaptajnen om Tilladelse til at bringe det for vore Læsere i FLYV. Det vil

Forbindelse søges

med 2 Mænd, der kunde tænke sig at deltage i et Verdenstogt, naar Kriegen er forbi.

En Flyver og en Mekaniker foretrakkes.

Billet mrkt. »Verdenstogt« modtager FLYV's Forlag, Vesterbrog. 60, Kbh. V.

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse



Hurricane
Engelsk Jager

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fiseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 ..	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
17. »Focke-Wulf Condor« ..	1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

NYHEDER

Nr. 32. Halifax	Kr. 1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190 ..	1.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

snarest fremkomme som en Artikel i Bladet. Ref.

DANSK MOTORFLYVERUNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

Viborg Flyveklub afholdt Søndag den 28. Februar sin årlige Generalforsamling.

Formanden, Direktør H. H. Laursen, aflagde Beretning om Klubbens Virksomhed i det forløbne Aar. Blandt andet omtales Klubbens første og andet Teorikursus, der begge ved Skoleinspektør Nordtoft-Jensens Forstaaelse og Velvilje har fundet og finder Sted paa Vestre Borgerskole. I første Kursus deltog 49 Medlemmer, i andet Kursus deltager 31 Medlemmer. Klubben har i det forløbne Aar haft 5 Foredrag. Siden den sidst afholdte Generalforsamling har Klubben haft en god Fremgang, idet Medlemstallet i det forløbne Aar er steget fra 54 til 79, og er i den forløbne Del af 1943 kommet op paa ca. 100 Medlemmer, hertil kommer 6 overordentlige Medlemmer. Formandens Beretning sluttede med Ønsket om, at Klubben snart maatte blive flyvende og faa nogle gode Flyveaar.

Dernæst gennemgik Kassereren, Farvehandler Anders Petersen, det reviderede Regnskab, der enstemmigt godkendtes.

Til Bestyrelsen genvalgte Direktør H. H. Laursen og Farvehandler Anders Petersen, mens Erhvervschef Albert Nielsen nyvalgte i Stedet for Mekaniker Sundstrup, der ikke ønskede Genvalg.

Efter Generalforsamlingen holdt Kaptajn John Foltmann Foredrag og fremviste sin Film »Blade af Flyvningens Eventyr«, der ledsagedes af meget kraftigt Bifald.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Ordinær Generalforsamling.

Torsdag den 11. Marts blev Klubbens årlige Generalforsamling afholdt under Deltagelse af henved 200 af Klubbens Medlemmer.

Til Dirigent blev valgt Landsretssagfører Moltke-Leth, der, efter at have konstateret Generalforsamlingens lovlige Indvarsling, straks gav Ordet til Formanden.

Formanden aflagde Beretning om Klubbens Arbejde i det forløbne Aar med Referat af Møder, Fabriksbesøg og Fester. SPORTSFLYVEKLUBBENS FOND havde

nu fundet sin rette Form, idet man fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab havde modtaget Meddelelse om, at Selskabet som Repræsentanter til Fondets Bestyrelse havde valgt Direktør for Det danske Luftfartselskab, Knud Lybye og Direktør Hjalmar Ibsen. Sportsflyveklubben havde haft den Glæde, at Direktør Einar Dessau havde givet Tilsagn om at lade sig opstille som Sportsflyveklubbens Repræsentant i Bestyrelsen. DANSK MOTORFLYVERUNION havde stadig faaet bedre og bedre Fodfæste Landet over og en lang Række Klubber staar nu parat til at arbejde for Flyvningens Sag over hele Danmark. En Klub var blevet oprettet i Roskilde med Roskildefolkene som direkte Medlemmer under Sportsflyveklubben.

Til Formandens Beretning var der kun lidt Diskussion, der i Hovedsagen drejede sig om Roskilde-Klubbens Forhold til Moderforeningen. Diskussionen endte med at man bød de nye Medlemmer fra Roskilde hjertelig velkommen i Klubben. Ogsaa de teoretiske Kursus havde haft gode Tider til Gavn og Glæde saavel for Deltagerne som for Sportsflyveklubben. Dog kostede de en Del Penge, som man dog med Glæde ofrede.

Landsretssagfører Peter E. Buhl aflagde det reviderede Regnskab, der er udsendt til alle Medlemmerne, og der blev hurtigt givet Decharge til dette.

Derefter gik man over til Valg af Bestyrelse. Foruden den af Bestyrelsen foreslaede Liste over seks nye Emner til Bestyrelsen blev der forelagt endnu en Liste med seks Navne, som en Gruppe af Medlemmer ønskede valgt. Fire Navne var fælles for begge Lister, nemlig Kaptajn Michael Hansen, Kaptajnløjtnant K. Ramberg, Landsretssagfører Børge Moltke Leth og Løjtnant H. C. Jacobsen. Fra Salen blev der foreslaet endnu et Par Navne, men efter en Del Diskussion lykkedes det at opnaa Enighed om at opstille en Fællesliste, hvor der foruden de fire nævnte Navne indgik yderligere en Repræsentant fra hver af de to Lister nemlig Formanden for Roskildeklubben, Greve Mogens Scheel og Assurandør Otto Thomsen. Med Akklamation blev denne Enhedsliste valgt.

Sportsflyveklubbens Formand rettede en Tak til de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer Komtesse Ahlefeldt Laurvig og Kontorchef Herman Nielsen, der har siddet i Bestyrelsen fra Klubbens Start og udrettet et meget stort Arbejde

for Klubben og til Direktør Preben Holten, Landsretssagfører Peter E. Buhl og Dr. Tryde der nu trak sig tilbage.

Man gik saa over til Valg af Repræsentanter til Dansk Motorflyverunion og paa Baggrund af Sportsflyveklubbens store Medlemstal (682) maatte man vælge ikke mindre end 34 Repræsentanter. Ogsaa dette Valg gik glat igennem og man havde slet ikke Stemmesedlerne fremme.

Til Fondsbestyrelsen var opstillet Direktør Einar Dessau, der straks blev valgt med stormende Akklamation.

Alle var glade over Aftenens gode og rolige Forløb. Der er nu Samling om Sportsflyveklubbens Ledere og alt taler for, at man vil opnaa et godt og roligt Arbejdsaar for vor Klub. Sekretæren.



Frederiksborg Amts Flyveklub afholdt den 21. Februar sin første Generalforsamling paa Hotel »Leidersdorff«. Der var mødt 60 Medlemmer. Landsretssagfører Georg Thye valgtes til Dirigent, hvorefter Formanden, Løjtnant Sylvest Jensen, aflagde Beretning, hvoraf det fremgik, at Klubbens Medlemstal nu er 136, et særdeles smukt Resultat.

Kassereren, Fuldmægtig Nielsen, oplæste Regnskabet, der balancerede med 1665 Kr. Indtægterne androg 4651 Kr., mens Udgifterne beløb sig til 2689 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgte Flyverløjtnant Sylvest Jensen, Prokurist Jørgen Lindeskov og Fuldmægtig Henning Nielsen. Nyvalgt blev Overbeljent Abkjær i Stedet for Ingeniør Kisling, der ikke ønskede Genvalg. Journalist Søndergaard, der havde stillet sit Bestyrelsesmandat til Raadighed, genvalgte med 46 Stemmer mod 1. Desuden genvalgte Revisoren, Assurandør Brandt.

Bestyrelsen er herefter følgende: Formand: Erhvervsflyver Løjtnant Sylvest Jensen, Hillerød; Sekretær: Grosserer Gunnar Knudsen, Hillerød; Kasserer: Fuldmægtig Sv. Aage Nielsen, Hillerød; Automobilforhandler Henning Nielsen, Hillerød; Sagfører Jørgen Linde, Hillerød; Disponent Jørgen Lindeskov, Hillerød; Journalist Søndergaard, Hillerød; stud. tech. Jørgen Mortensen, Hillerød; Overbeljent Abkjær, Hillerød.

MIKROFONER

De to Danavox Mikrofoner D.1. og D.2 er det nyeste indenfor Mikrofontekniken, det er permadynamiske Mikrofoner med en særligt præpareret Membran forsynet med Aluminiumssvingpole.

D.1. er det ypperste, der er skabt i Mikrofoner, den har en enestaaende Følsomhed, spændende fra 30 til 10,000 Hertz.

D.2. (Ny Model med forbedret Frekvensgang). Er en fiks lille Mikrofon, der yder ypperlig Gengivelse, og den koster ikke mere end en god Kul-kornmikrofon.



D.2. Kr. 185,-



D.1. Kr. 385,-



FABRIK FOR ELEKTROAKUSTISK MATERIEL
FINSSENSVEJ 39, KØBENHAVN V., TLF. CENTRAL 13796

Helsingør og Omegns Flyveklub. Den 25. Februar afholdtes ordinær Generalforsamling, der aabnedes af Formanden, Brygger A. Semler-Jørgensen, af hvis Beretning det fremgik, at Klubben under sin korte Bestaaen har haft stor Tilslutning og nu tæller 172 Medlemmer. Ved det første teoretiske Sportsflyvekursus, der ledes af Overflyveleder Dalbro og Civilingeniør Beckmann, havde 42 Deltagere indstillet sig til den skriftlige Prøve; 37 bestod, deraf 12 med Udmærkelse. Uddeling af Diplomer og Præmier fandt Sted den 30. Januar ved en festlig Afslutning for Klubbens Medlemmer med Gæster samt særligt indbudte.

Kassereren, Købmand Ole West, aflagde derpaa Regnskabet, som bl. a. viste, at det første teoretiske Kursus havde balanceret økonomisk. Med særlig Glæde konstaterede man, at 9 forskellige interesserede, dels Firmaer og dels private Folk i Byen, havde ydet Klubben en økonomisk Støtte paa hver 100 Kr., og man maa kun haabe, at denne Interesse maa være blivende.

Bestyrelsen genvalgtes, idet dog et nyt Medlem indvalgtes; den bestaar herefter af: Formand: Brygger A. Semler-Jørgensen; Næstformand: Driftsingeniør H. Bülow; Kasserer: Købmand Ole West; Sekretær: Kontorchef O. H. Olsen; Mekaniker Holm Petersen; Reparator J. Alberg og Civilingeniør E. Kolster.

Disse valgtes samtidig som Klubbens Repræsentanter til Dansk Motorflyver-Union.

Til Revisor genvalgtes Forretningsfører E. Thorlak. Under Eventuelt drøftedes den kommende Sæson, og det meddeltes, at Klubben har en Række Foredrag paa Programmet, hvortil ogsaa Gæster er velkomne.

Endvidere indmeldte flere af de fremmødte sig til det næste teoretiske Kursus, der strækker sig fra Begyndelsen af Marts til Begyndelsen af Maj.

Til Slut takkede Formanden Dirigenten, Arkitekt V. Drøsted, for den udmærkede Maade, hvorpaa han havde ledet Generalforsamlingen.

Umiddelbart efter samledes man ved et fælles Kaffebord, hvor mange Spørgsmaal

drøftedes, blandt andet Muligheden for Afholdelse af Diskussionsaftener.

E. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose

Foredrag. Lørdag den 27. Marts Kl. 20 vil Premierløjtnant af Livgarden O. Blixenkroner-Møller, tjenstgørende ved Geodætisk Institut, holde Foredrag om

Kortlægning fra Luften.

Foredraget holdes som sædvanligt i Officersforeningens Selskabslokaler, Vester Boulevard 13.

*

Danske Flyveres ordinære Generalforsamling.

Foreningen Danske Flyvere afholdt d. 1. Marts sin ordinære Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører E. Folkmar.

Formanden, Oberst Tage Andersen, indledede sin Aarsberetning med at mindes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer. I Lighed med tidligere Aar havde der været afholdt en Række udmærket besøgte Foredrag for Medlemmerne. Festen i Anledning af 25 Aars Jubilæet havde været en stor Succes, og Formanden benyttede Lejligheden til at takke alle, der i denne Anledning havde støttet Fondet med Gaver; der var ialt indgaaet ca. 8000 Kroner. Det smukke Mærkat, der er tegnet af Professor Utzon Franck, og som Foreningen har ladet fremstille, har foreløbig indbragt ca. 1200 Kroner til Fondet.

Kassereren, Kaptajn Pagh, fremlagde Regnskabet, for hvilket der eenstemmigt blev givet Decharge. Af Regnskabet fremgik det, at Foreningens Fond pr. 31.—12.—1942 beløb sig til over 52,000 Kroner.

Paa Omvalg var Formanden, Oberst Tage Andersen, Direktør August Jensen og Direktør H. Ove Haugsted; alle tre blev eenstemmigt genvalgt. Bestyrelsen bestaar herefter af følgende:

Formand, Oberst Tage Andersen; Generalsekretær, Oberstløjtnant C. C. Larsen; Kasserer, Kaptajn H. Pagh; samt Ingeniør Cai Caspersen, Materielmester Victor Petersen, Orlogskaptajn Axel Schmidt, Direktør August Jensen, Direktør H. Ove Haugsted og Luftkaptajn A. Dam m.

Til Suppleanter genvalgtes Luftkaptajn Wegener, og i Stedet for afdøde Salgschef Yde nyvalgtes Propagandachef Max Westphall.

Til Revisorer genvalgtes Prokurist P. Hoffelt og Orlogskaptajn Ernst.

Efter den ualmindelig stillfærdige Generalforsamling vistes den ny Folk & Værn

Film: Danmarks Rige, Folkets Værn. Filmen, der er blevet optaget af vort nylig afdøde Medlem, Orlogskaptajn A. Dam, vakte megen Interesse og høstede megen Anerkendelse, baade i Kraft af hele sin Opsætning og de ualmindelig smukke Billeder.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum, Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen, Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.
Sekretær: Repræsentant Børge E. Rasmussen, Rossinisvej 8 St., V.

Generalforsamlingen den 23. Marts 1943 afholdtes i Ritz' Selskabslokaler.

Formanden, Købmand Chr. Smørum, bød velkommen. I sin Beretning kunde Formanden notere en betydelig Fremgang af Medlemstallet. Af afholdte Fester nævnedes han Stiftelsesfesten 1. April 1942, den højtidelige Hjemsendelsesfest for Hold 1941 i Holbæk, Fællesturen til Skodsborg og endelig den største Fest: Afslutningen paa Sportsflyvekursus i Odd Fellow Palæet, hvor ca. 500 Mennesker havde givet Møde. Der arbejdes paa Oprettelse af Sportsflyveafdeling samt Terrænsportsafdeling m. v. Desuden vil der blive arrangeret faste Klubaftener.

Formanden bragte en Tak til Officerer og Officianter for den Hjælpsomhed og Interesse disse viser Foreningen. En særskilt Tak blev rettet til Oberst C. Førslev og Maskinofficiant J. W. Frederiksen for de Beløb, som var stillet til Raadighed for Indkøb af Præmier til Uddeling ved Terrænsportskonkurrencer.

Kassereren, Edmund Nielsen, fik Decharge for Regnskabet.

Eneste nyvalgte til Bestyrelsen blev 169/41 Torben Fischer-Madsen. Formanden blev genvalgt med kraftig Akklamation.

Paa det konstituerende Bestyrelsesmøde blev Næstformanden Werner Franken og Sekretæren Børge E. Rasmussen genvalgt. Desuden nedsattes et Forretningsudvalg med Aksel Nielsen som Formand.

For at lette Arbejdet inden for Foreningen deltes Bestyrelsen i mindre Udvalg, som paatager sig Planlægninger etc. Formændene for de forskellige Udvalg nævnes: Redaktionsudvalg: Børge E. Rasmussen; Sportsflyveudvalg: Chr. Smørum; Svæveflyveudv.: Edmund Nielsen; Idrætsudv.: Werner Franken. Udvalget for Oprettelse af Lokalforeninger: Chr. Smørum og til sidst Formanden for Festudvalget: Børge E. Rasmussen. B. E. R.

Terrænsport. Søndag den 7. Marts samledes en Del af Foreningens Medlemmer til en lille Dyst i Hareskoven. Vejret var straalende, og den lille Tur, som skulde gennemføres, var saa enkel, at alle ønskede sværere Opgaver — (det var jo gamle Flyvesoldater). Det blev saa bestemt, at hveranden Søndag skulde benyttes til Terrænsport. Nærmere Oplysninger hos Formanden. B. E. R.

Stiftelsesfest den 11. April. Som sædvanlig vil vor Stiftelsesfest blive afholdt med Underholdning og Dans. Program vil blive udsendt, og Billetterne kan faas i B. T. Centralen, C. 1660 efter 1. April.

B. E. R.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Ny Svæveflyveklub. Mellem Jul og Nytaar 1942 opstod Ideen til en ny Svæveflyveklub. En Gruppe interesserede, der gerne vilde flyve, men som ikke havde Tid og Lejlighed til selv at bygge Materiellet, stiftede den 1. Januar 1943 en Klub og tilmeldte sig Unionen.

Vi indledede derfor Forhandlinger med Svæveflyveklubben »Hangvind«, der i Løbet af det sidste halve Aar har bygget en »Skoleglider 38«. Disse Forhandlinger resulterede i, at »Hangvind« gik op i den større Klub som en kontingentfri Gruppe med Stemmeret og samme Ret til Flyvning som de øvrige Medlemmer. »Hangvind« medfører Skolegliderne som Indskud, Resten af Materiellet paahviler det de øvrige Medlemmer at anskaffe.

Det er Meningen, at Flyvningen skal paabegyndes 1. Maj paa Roskilde Eksercerplads.

Klubben regner sin Stiftelsesdag fra 1. Januar 1943.

Medlemsliste:

Formand: Kaptajn H. Heinrich Nielsen.
Ljt. J. G. Bergh.
Direktør Einar Dessau.
Oberstinde Harriet Førslev.
Dr. Aage Grut.
Ingeniør Jens J. Jarl.
Direktør H. Malthe-Bruun.
Ingeniør Frank Pedersen.
Løjtnant E. Prins.
Løjtnant Arne L. Smith.
Redaktør A. Schiøtz-Christensen.
Grosserer Victor B. Strand.
Willy Waisham.



Byg en MOSKITO Model

(Spændvidde 288 mm)

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.,

kun 2,30 Kr. + Porto

Krop, Vinge m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Dansk Modelflyveindustri, Skjern

Hangvind:

Maskinlærling T. Holstein.
Gartner T. Hansen.
Gartner P. Hansen.
Maskinlærling G. Knøster.
Maskinlærling H. Jørgensen.
Tømmerlærling E. Nielsen.

*

Dansk Svæveflyver Unions Repræsentantskabsmøde finder Sted den 4. April Kl. 9 Morgen paa Landsoldaten i Fredericia.

*

»Stamgruppen« meddeler: O.Y.-45 Grunau Baby II B. Søndag d. 7. Marts blev dette Svæveplan, som lige er skænket Stamgruppen, prøvefløjet paa Lundtofte Flyveplads.

Svæveplanet, der er fuldt instrumenteret og forsynet med Bremsklapper, viste sig at være særdeles velflyvende. Der blev foretaget adskillige Starter og det viste sig, at de forskellige Medlemmer, der fløj Planet, med største Lethed og uden Brug af Bremsklapper, landede Planet indenfor en Radius paa ca. 10 m. Bedste Flyvning var paa næsten 5 Min.

Stamgruppens Værksted. Da det har vist sig, at man for at anvende Kauritlim til Reparation og Nybygninger, skal have Værkstedet godkendt, har »Stamgruppen« indsendt Andragende til Luftfartstilsynet om at faa det nyindrettede Værksted godkendt til Bygning af Svæveplaner til udvidet Flyvning.

Som bekendt stilles der ret strenge Krav for at dette kan ske; men man haaber, at det maa lykkes, og det vil i saa Fald være det første danske Svæveflyverværksted, der bliver godkendt af Luftfartstilsynet.

Værkstedbesøg. Stamgruppens Værksted, Vesterbrogade 97, I. Sal o. G., er foreløbig aabent for Besøg hver Tirsdag fra Kl. 20—22.

Enhver, der har Interesse for Flyvning og Bygning af Svæveplaner, er velkommen.

Göta-Pokalen, der er skænket til dansk Svæveflyvning af Dir. Arnulf Olsson, Göteborg, vil første Gang blive uddelt i Aar, idet D. K. D. A. S. paa Dansk Svæveflyver Unions Indstilling har tildelt den til Henri Fugl, Vordingborg, for hans Bygning af en »Rønbusard«. Den vil blive overrakt Henri Fugl paa Repræsentantskabsmødet i Fredericia den 4.—4.—43.

*

Fornyelse af Godkendelsesbeviser. Paa given Foranledning skal Unionen indskærpe, at Godkendelsesbeviser for Flyveledere, Byggekontrollanter og Svæveplaner skal indsendes til Unionen senest 14 Dage før Gyldighedsperioden udløber.

Godkendelsesbeviser, der ikke rettidigt kan være Luftfartstilsynet i Hænde, vil ikke blive fornyet.

J. G. B.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

M. F. »Pegasus« afholdt den 7. Marts 1943 ordinær Generalforsamling. Efter at have vedtaget nogle Lovændringer valgte Generalforsamlingen følgende Bestyrelse: Palle Petersen, Formand; Svend Abrahamsen, Kasserer; Alex Abrahamsen, Sekretær; Hans Schmidt, Bestyrelsesmedlem. Klubbens Adresse er herefter: Palle Petersen, Cæcilievej 25, 2., København, Valby.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Cellofiner

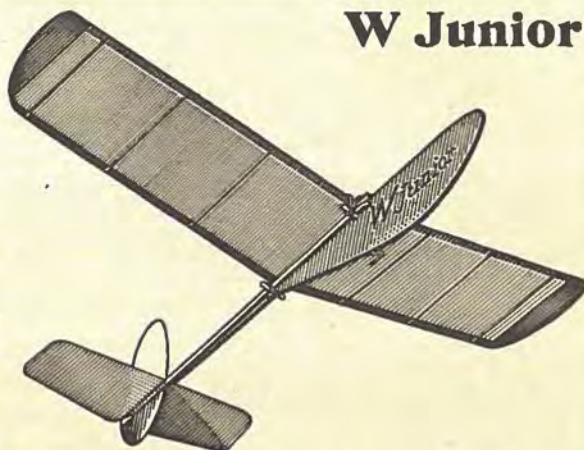
Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

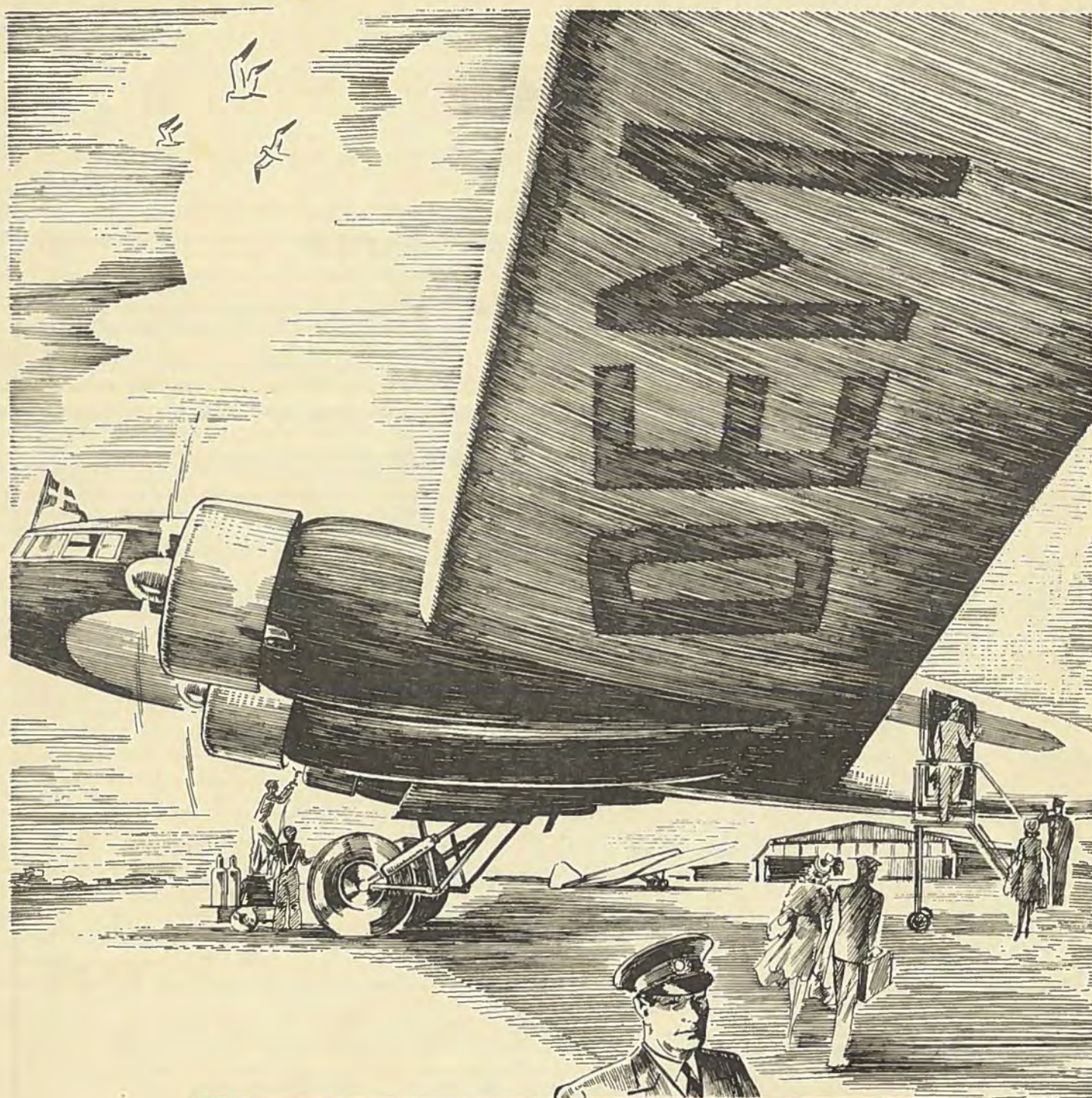
Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN
Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart

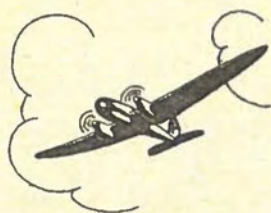


V.E.



SHELL

AVIATION SERVICE



¹/_s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 28.824

Hr. Kontorassistent
Kai Ingemannsen
Peteraborgvej 3 Hillerød

FLYV

Nr. 5
1943 - 16. Aarg.

INDHOLDET:

Om Millioner Kroner
til Privatflyvning —
i Sverige!

NYT UDE FRA

ET DANSK
LUFTFARTSMUSEUM

Af Carl Holtermann

Den praktiske
Modelflyver

50
ØRE



Trajektmaskinen ankommer til Lufthavnen i Wien



Verden vil staa aaben

for den, som i Tide forbereder sig paa det Opsving, som den civile Flyvning engang vil opleve.

Ungdommen af i Dag forstaaer dette, og den kaster sig med Liv og Lyst over Fremtidens store Eventyr, Livet i Luften.

Ja, se blot paa de Unge!
— Modelflyver i Dag - - -

Svæveflyver i Morgen - - - og Motorflyver i Overmorgen, naar Handel- og Industri skal opbygge en ny Verden.

— Den Dag vil den verdensomspændende INTAVA Organisation være Luftfartens Tjener, — her i vort lille Danmark som ude i den store Verden.



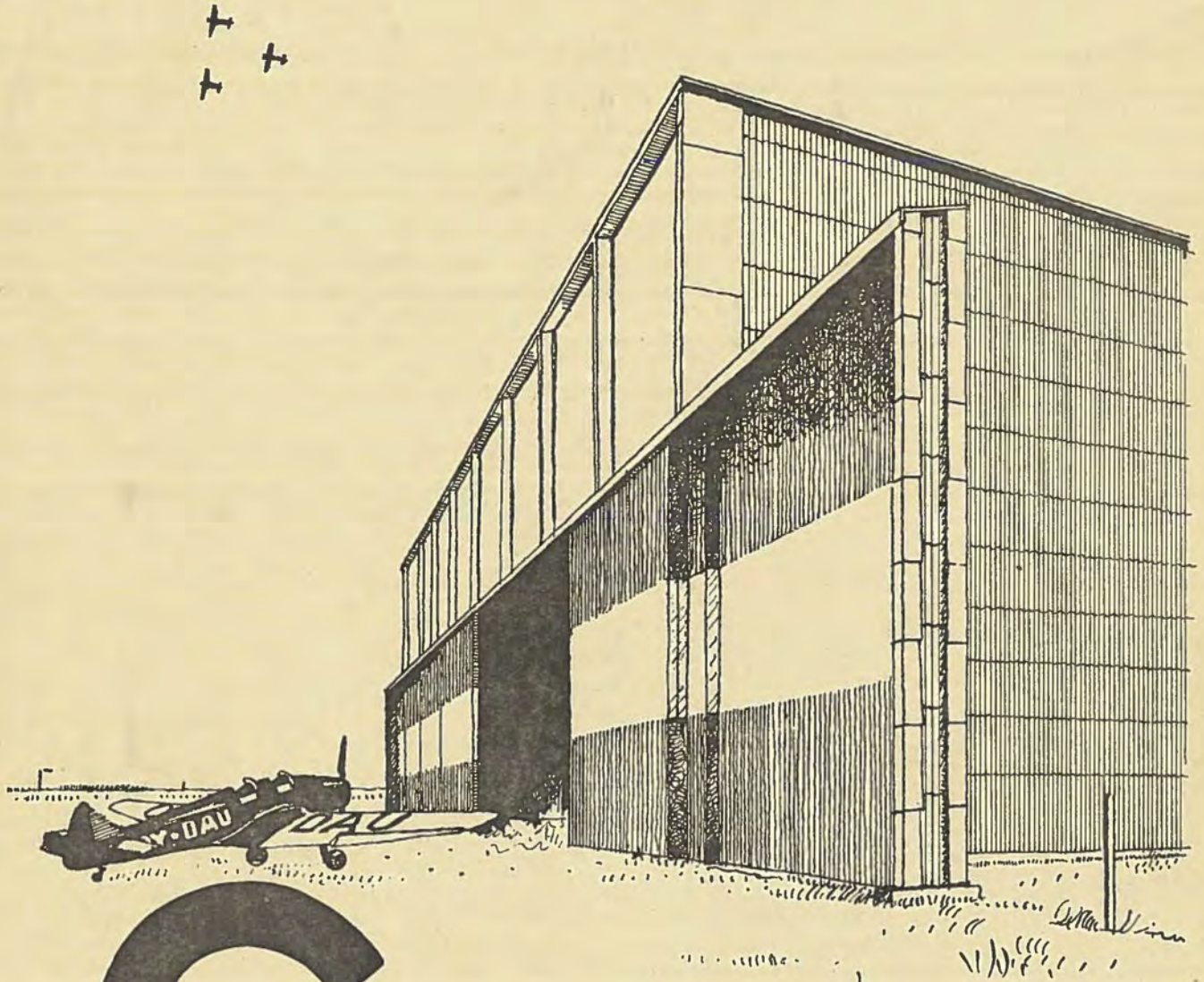
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785

„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



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/S

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 5

Maj 1943

16. Aargang

5 Millioner Kroner til Privatflyvning fordelt paa 3 Aar!

Svensk Indsats for Flyveruddannelsen

SAALEDES lyder Titlen paa en meget interessant Artikel i »Flyg« Nr. 5 1942, og det vil sikkert interessere danske Læsere at kende den, ikke mindst fordi den giver et Begreb om, hvilken stor Indsats der i Sverige gøres for Flyvningen og hvilken Betydning man tillægger Uddannelsen lige fra Modelflyvningen og til den afsluttende Uddannelse.

Paa Foranledning af den svenske Forsvarsminister har et Udvalg bestaaende af Repræsentanter fra den svenske Rigsdag, den Kgl. Svenske Aero-Klub, det Kgl. Vej- og Vandbygningsdepartement, Flyvevaabnets Stab og Hærens Stab afgivet en Betænkning, et Forslag, der angiver, i hvilken Udstrækning, Udvalget mener, at Staten bør støtte svensk Privatflyvning.

Forslaget, der hverken behandler eventuel Støtte til Trafikflyvningen eller til den civile Motorflyvning, der siden Krigen praktisk talt har ligget stille, gaar i Korthed ud paa, at Staten ved et klækkeligt Tilskud skal gøre det muligt 1) at udbygge Svæveflyveskolen ved Alleberg til Rigssvæveflyveskole, 2) at ansætte Instruktører for Svæve- og Modelflyvning, 3) at indstifte Diplompræmier for visse Svæveflyvere, 4) at støtte Modelflyvningen direkte med Penge, 5) at omorganisere Flyveklubberne og 6) at forny Materiellet baade paa Skolerne og i Klubberne.

Udgifterne hertil beregnes for de første tre Aar at ville beløbe sig til ca. 5 Millioner Kr., som man haaber at faa bevilget af Forsvarsministeriet. Efter denne Periode skulde et aarligt Tilskud paa ca. 800.000 Kr. være tilstrækkeligt.

Privatflyvningens store Betydning fastslaas.

Udvalget har anset det for sin vigtigste Opgave at overveje, i hvilken Udstrækning Støtte af Civilflyvningen kræves for Forsvarsvæsenets Interesser, og under hvilke Former en saadan Støtte bør iværksættes, for at et tilfredsstillende Resultat kan opnaas.

Civilflyvningens Betydning ligger efter Udvalgets Mening først og fremmest i, at den hos Befolkningen skaber Interesse for og Forstaaelse af Flyvning i det hele taget og derigenom ogsaa af Flyvevaabnet.

Ud fra dette Synspunkt er alle Grene af Civilflyvningen af Betydning lige fra Bygningen af Modeller og Flyvning med Modellerne gennem Svæveflyvningen op til Motorflyvningen.

Ved Bygning af Modeller faar de ganske unge et omfattende og indgaaende Kendskab til Materiellet og dets Behandling.

Gennem Svæveflyvning vækkes Ungdommens Begejstring for Flyvning i det hele taget, personlige Anlæg for Flyvning opdages og udvikles, og det kan meget vel tænkes, at Impulser,

som en ung Mand faar gennem Svæveflyvning, kan blive bestemmende for hans Valg af Livsstilling.

Jo bedre Organisationen af Svæveflyvningen er udbygget, des større Udvalg af Aspiranter vil Flyvevaabnet faa. Dette maa derfor være stærkt interesseret i, at saa stort et Antal Unge som muligt faar Flyveruddannelse uden altfor store økonomiske Ofre.

En øget Svæveflyvervirksomhed vil naturligvis skabe øget Efterspørgsel efter Materiel, hvilket atter vil stimulere Produktionen af Glide- og Svæveplaner, en Produktion, der vil kunne gavne Forsvarsvæsenet, for saa vidt som Svæveplaner vil blive taget i Brug ved Troppetransporter o. l.

Udvalget mener derfor, at Civilflyvningen er af saa stor Værdi for Forsvaret, at Opretholdelsen og den videre Udbygning af den maa være en Statssag.

Svæveflyvningens Betydning for Flyvevaabnet.

Udvalget anfører, at Flyvevaabnet hvert Aar bør kunne rekrutere ca. 200 unge Mænd i den værnepligtige Alder. Disse er det Hensigten at samle paa en Rigssvæveflyveskole, hvor de blandt andet skal have Undervisning i Blindflyvning og anden videregaaende Flyvning.

Den Svæveflyvervirksomhed, der hidtil har fundet Sted, (og som i Parentes bemærket efter danske Forhold

har været overmaade stor) danner imidlertid ikke tilstrækkeligt Grundlag for en saadan Udvælgelse af Flyveremner. I første Instans maa man derfor understøtte Svæveflyveklubberne for derigennem at faa det fornødne Antal C-Flyvere uddannet. Blandt disse skal derpaa Udvælgelsen til Vide-reuddannelse paa Rigssvæveflyveskolen, den saakaldte D-Uddannelse, foregaa under Flyvevaabnets Tilsyn.

Alle Udgifterne til Oprettelse af og Drift af Rigssvæveflyveskolen bør efter Udvalgets Mening afholdes af Staten.

Omorganisering af Klubberne.

Udvalget foreslaar at dele Klubberne i 3 Grupper:

1) Klubber af 1. Klasse, d. v. s. lokale Uddannelsescentraler for Motor-, Svæve- og Modelflyvning, hvor Hovedvægten indtil videre vil blive lagt paa A-, B- og C-Uddannelse af Svæveflyvere.

2) Klubber af 2. Klasse, d. v. s. (Motor-) Svæve- og Modelflyveklubber med Hovedvægten lagt paa A- og B-Uddannelse af Svæveflyvere.

3) Øvrige Klubber, d. v. s. (Motor-, Svæve-) Modelflyveklubber med Hovedvægten lagt paa Modelflyvning.

De to første Klubber skulde være statsunderstøttede. Man regner med at kunne udbygge 10 af de nuværende Klubber til 1. Klasse og 20 til Klubber af 2. Klasse.

I disse Klubber skulde man efter Beregningen hvert Aar kunne uddanne 1200 A-Flyvere, 800 B-Flyvere og 400 C-Flyvere af hvilke de ovennævnte 200 skulde udtages til Rigssvæveflyveskolen.

Udgifterne for Materiel til Klubberne af 1. og 2. Klasse vil beløbe sig til 1.595.500 Kr. Herfra kan fradrages 585.500 Kr. for den Materielbeholdning, Klubberne allerede er i Besiddelse af. Tilbage bliver 1.010.000 Kr., hvoraf Staten efter Udvalgets Mening skulde betale 70 pCt., altsaa rundt regnet 700.000 Kr. De sidste 300.000 Kr. skulde Klubberne selv yde.

Udvalget har nemlig anset det for hensigtsmæssigt, at Klubberne ogsaa selv gør en økonomisk Indsats, fordi de ved Siden af Forskolingen til Rigssvæveflyveskolen ogsaa kan drive anden Svæveflyvning med det Materiel, der er ydet Statstøtte til.

Endvidere anses det for nødvendigt, at give Klubberne et Tilskud paa 330.000 Kr. til Bygning af Hangarer.

Alt ialt vil Udbygningen af Klubberne komme til at koste ca. 1.030.000 Kr.

Omdannelse af Alleberg til Rigssvæveflyveskole.

Udgifterne til Erhvervelse af Terrain, Planering og nødvendige Bygninger paa Alleberg beregnes til 1.560.000 Kr.

Anskaffelse af Materiel til 900.000 Kr.

Den aarlige Drift beregnes at ville beløbe sig til ca. 384.000 Kr. Heri er indbefattet Lønning af en Skolechef, 1 Svæveflyvelærer af 1. Grad, 6 Svæveflyvelærere af 2. Grad, 2 Flyvemekanikere, 2 Flyvemaskinførere, Slæbepiloter og en Meteorolog.

Endvidere anser Udvalget det for nødvendigt, at Staten ansætter en Chefinstruktør for hele Landet tillige med en Assistent, 4 Distriktssvæveflyveinstruktører samt en Chefinstruktør for Modelflyvningen. Udgifterne hertil vil beløbe sig til 60.000 Kr.

Det foreslaas, at Instruktørerne skal staa direkte under KSAK. Distriktsinstruktørerne skulde en vis Del af Aaret rejse rundt til Klubberne, dels for at inspicere dem, dels for at give gode Raad med Hensyn til Uddannelsen.

Til de Elever, der skønnes egnede til Optagelse paa Rigssvæveflyveskolen foreslaar Udvalget, at man udsætter Diplompræmier paa ialt ca. 168.000 Kr. aarligt.

Tilskud til Modelflyvningen.

Udvalget beregner, at Modelflyvningen skulde have et aarligt Tilskud paa 40.000 Kr. Pengene skulde bruges efter KSAK's Anvisninger, f. Eks. til Oprettelse af en Indkøbscentral for Materialer til Modelbygning, eller til Bidrag til Leje af Byggelokaler o. s. v.

Forslaget motiveres med den grundlæggende Betydning, Modelflyvningen har for Flyveinteressen i det hele taget.

Udvalget foreslaar f. Eks., at et vist opnaaet Resultat indenfor Modelbygningen skulde kunne gøre det ud for en Del af de 150 Arbejdstimer, der kræves af enhver Svæveflyver, før han faar sit Certifikat.

Udvalget foreslaar, at samtlige nævnte Beløb administreres af Luftfartsmyndighederne.

Hvad angaar Organisations- og Uddannelsesudgifterne anses KSAK som selvfølgelig Administrator, dog skulde Staten gennem Flyvevaabnet og Luftfartsmyndighederne have Indflydelse paa Ledelsen af KSAK ved, at de nævnte Myndigheders Chefer fik Sæde i KSAK's Bestyrelse.

H. F.

Bliver det billigere at flyve over Atlanten end at sejle?

Den amerikanske Flyvemaskinekonstruktør Glenn Martin er uforbederlig Optimist. Hans nye Kæmpeflyvebaad, Typen Mars paa 70 Tons, som den 13. Juli 1942 i Stilhed krydsede Atlanten med 160 Soldater om Bord, er ikke hans sidste Ord i Debatten om stadig større Luftfartøjer. Han hævder, at man i Løbet af nogle Aar vil faa Luftfartøjer paa 250 Tons.

Disse Luftkæmper, siger Glenn Martin, har den store Fordel, at Driftsøkonomien bliver bedre, og han tænker i denne Forbindelse paa Luftfartøjernes Anvendelse til civile Formaal. Jo større Luftfartøjer desto bedre Driftsøkonomi. Kalkulationer viser, at et 120-Tons Luftfartøj, medførende 12 Tons Post og 100 Passagerer, vil blive en god Forretning, hvis man sætter Billetpriisen for en Atlanterhavsflyvning til 225 Dollars, d. v. s. ca. 1000 Kr.

I 1939, da den første amerikanske Atlanterhavsroute aabnedes til Marseille, var Billetpriisen 375 Dollars; i Øjeblikket er den 625 Dollars (denne Pris skyldes dog Krigskonjunkturerne). En Reduktion til 225 Dollars er imidlertid en væsentlig Reduktion, selv af Førkrigstidens Pris.

Selv i Forholdet til en Dampskibsbillet før Krigen betyder den kalkulerede Pris paa 225 Dollars en ikke uvæsentlig Nedsættelse. Paa de engelske Dampskibslinier kostede en 1. Kl. Billet før Krigen 300 Dollars — og saa kommer ydermere den vældige Tidsbesparelse, naar man flyver. Efter Krigen skulde en Flyverute fra København til New York kunne gennemføres paa langt under 24 Timer; der nævnes ca. 18 Timer — og saa vil det endda blive billigere end at sejle.

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

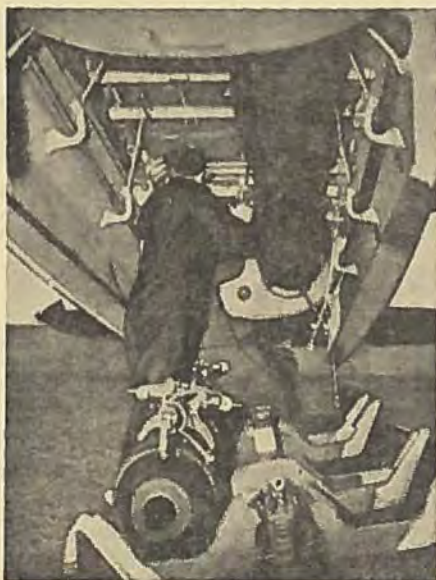
NYT UDE FRA

Avro »Lancaster«.

Om den nye engelske, firemotorede Bomber Avro Lancaster siger det svenske »Flyg« følgende: Tomvægten er 14,700 kg og Fuldvægten 37,300 kg, deri indbefattet Bombelast, Brændstof og Besætning. Med fuld Last har »Lancaster« en Startlængde paa ca. 700 m paa permanent Bane. Den letter ved en Hastighed paa 145 km/T. Den stiger bedst ved en Hastighed paa ca. 240 km/T, men stiger ogsaa ved 218 km/T; dog er Køleproblemet lidt vanskelig ved denne lavere Hastighed. Styreorganerne er overordentlig godt afbalanceret. Luftfartøjet er udstyret med selvttættende Brændstofftanke, som rummer 9770 l. Der hævdes, at man kan udføre Dykbombning med »Lancaster« — selv om den ikke er udstyret med Dykbremser — og at højeste tilladte Dykhastighed er 580 km/T. Stigehastigheden er 300 m pr. Sek. med fuld Last, og den flyver let 330 km/T.

De Havilland Mosquito.

Den nye engelske D. H. 89 Mosquito kan, naar den anvendes som Bomber, medføre en Bombelast paa 900 kg, fordelt paa fire Bomber à 225 kg. Paa hosstaaende Billede ses Kropmidterstykket paa en Mosquito, hvor de fire



Bombeophængningen i De Havilland Mosquito.

Bomber anbringes. Som det fremgaar af Billedet anbringes Ophængnings- og Udløsningsanordning paa Bomben inden den bliver hejst til Vejrs og anbragt i Bombemagasinet.

Lockheed C-69 Constellation.

De nyeste Oplysninger om den firemotorede, amerikanske Transportflyvemaskine Lockheed C-69 siger føl-



Transportmaskinen Lockheed C-69 Constellation.

gende: Typen er bygget med Trykkabine og beregnet til en Marchhastighed paa 400 km/T i 6100 m; dens Top-højde ved fuld Motorydelse er 10,670 m; med tre Motorer kan den naa op til 7620 m. Landingshastigheden er 160 km/T. Vægtangivelserne for Constellation er noget forskellige: hidtil har Fuldvægten været opgivet til 41,000 kg; men efter de aller nyeste Oplysninger skal denne kun være »mellem 30 og 40 Tons«, medens Nyttelasten i Stedet 14,500 kg kun skal være mellem 8 og 10 Tons.

Transportable Flyvepladser.

Under den nuværende Krig har det vist sig at være af uvurderlig Betydning, om man hurtigst muligt kan etablere nye Start- og Landingspladser. Amerikanerne har løst Problemet ved at anvende »transportable Flyvepladser«, som de kalder en »Marston Strip«, og som nærmest kan sammenlignes med en stor Metalmaatte. Denne bestaar af flere Rækker af Metalmaatter, som er 30 m lange, 40 cm brede, 3 mm tykke og som vejer 30 kg. Naar en saadan »Maatte« lægges over et tilstrækkeligt stort Omraade,

kan den anvendes til Landing selv for meget tunge Luftfartøjer.

Hawker Typhoon.

Englands hurtigste og kraftigst bevæbnede Jager er ikke mere »Spitfire« eller »Hurricane«, men derimod »Typhoon«. Den nye Jager er udstyret med en vædskekølet 24-cyl. Napier Sabre Motor med Cylinderræk-

kerne anbragt i H-Form. Motoren, der ifølge »Interavia« skal være en ventil-løs Motor, yder 2400 HK.



Clauson Kaas: Danske Flyvere paa Vingerne.

En Samling Historier fortalte af mange berømte og mindre berømte danske Flyvere.

Mange interessante Illustrationer.

Kr. 8.75, lb. 14.50, med Skindryg 16.75.

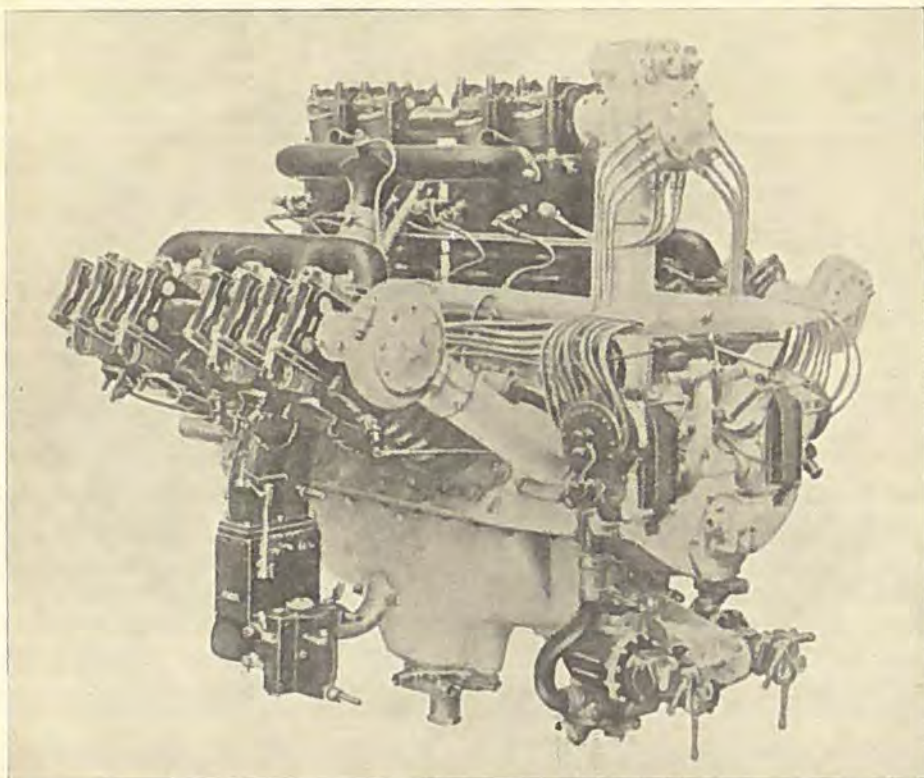
Indsend Beløbet i Frimærker, sendes portofrit over hele Landet.

Den Bog maa De have!

Skriv til

Knud Rasmussens Boghandel,
Vesterbrogade 60. København V.
Tlf. Central 3955.

Forskningens Betydning for Flyvemaskinens Udvikling



12-cylindret vandkølet Flyvemotor af gammel Type. Motorydelse ca. 450 HK.

SAMMENLIGNES Nutidens Flyvemaskiner med Typerne fra Tiden lige efter den første Verdenskrig, vil selv den ukyndigste ikke kunne overse den Udvikling, de ca. 25 Aars Mellemrum kan opvise. Særlig iøjnefaldende er de aerodynamiske Forbedringer, der bl. a. umiddelbart kan erkendes gennem den Ændring i Udseende, Flyvemaskinen er undergaaet. Strømlinieformen har holdt sit Indtog, og Monoplan typer med uafstivet Bæreflade og blødt afrundet Kropform har afløst Biplan typer med de urunde, kantede Former og med Bardun- og Støtteopspænding af Bærefladerne.

Men Flyvemaskinen er ikke blot forandret i det ydre. Selve Opbygningen er nu vidt forskellig fra da, og det mest fremherskende Træk er sikkert, at Træet saa godt som fuldstændigt er forladt som Byggemateriale. Helmetal-flyvemaskinen — som fritbærende Monoplan — er den næsten eneherkende Type blandt større Luftfartøjer. Tydeligst fremgaar Udviklingen maaske dog af Fremgangen i Flyvemaskinens Præstationer. Bombemaskinernes Hastighed er i de Aar, som

er forløbet siden første Verdenskrig, steget fra ca. 150 km/T til ca. 500 km/T. For Jagere er de tilsvarende Tal 180 km/T og 650 km/T.

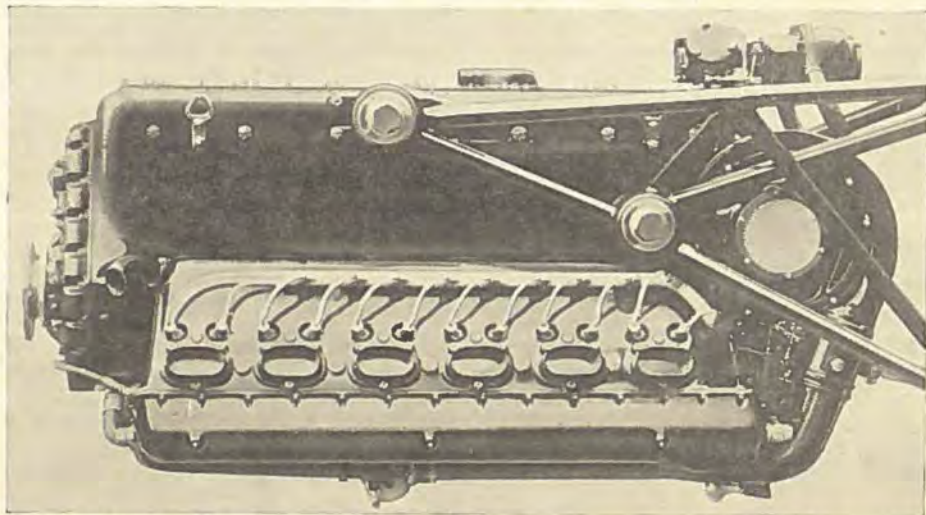
Alle disse Resultater er i første Række muliggjort som Følge af en utrættelig teoretisk og praktisk Forskning samt ved en gennem nye Konstruktionsmetoder opnaaet fuld Ud-

nyttelse af de anvendte Materialers Styrke og øvrige Egenskaber.

Hastighedsforøgelsens Virkninger.

Ved Siden af den Forøgelse af Flyvehastigheden, der er betinget af de talrige strømningstekniske Forbedringer, følger en Forhøjelse af Planbelastningen (fra ca. 40 kg/m² til over 200 kg/m²). Størrelsen af mindste Flyvehastighed, af Start- og Landingshastighed og dermed af Start- og Landingsdistance, er snævert forbundet med Planbelastningen, og dennes enorme Stigning har stillet Forskningen overfor Kravet om Løsningen af ganske bestemte Problemer. For at holde Start- og Landingshastighed (og Start- og Landingslængde) indenfor rimelige Grænser var det nødvendigt, at de anvendte Profilers maksimale Opdriftskoefficient kunde forøges til omkring det dobbelte under de to nævnte Bevægelsestilstande. Gennem indgaaende Vindkanalundersøgelser er dette Resultat lykkedes. Hjælpe midlet er de forskellige Klapanordninger som f. Eks. Junkers Doppel-flügel, Splitflap, Fowlerflap, Spalteklap eller særlige Spalter med Dysevirkning. Dette muliggjordes kun efter aarelangt Forskningsarbejde, hvor de bedste af de Profiler, som er anvendelige til hurtig Flyvning, undersøgte i Forbindelse med talrige Anordninger til Opdriftsforøgelse.

Naar man endvidere har formaaget at give Nutidens hurtige Flyvemaskiner stor Stigeevne, gode Flyve- og Spinegenskaber, svingningsfrie Bæreplaner og Haleflader samt endvidere driftssikre Af-Isningsanlæg, saa er dette igen Egenskaber, til hvis Gennemførelse Forskningen har bidraget paa afgørende Maade.



Moderne 12-cylindret, vødskekølet Flyvemotor paa 12—1300 HK.



Eldre Flyvemaskine af Biplantypen med Støtter og Barduner mellem Bærepplanerne. Maksimal Hastighed ca. 120 km/T.

Udviklingen af bedre Motorer.

Sideløbende med Flyvemaskinens aerodynamiske Forbedring har Flyvemotorens Udvikling naturligvis i høj Grad været delagtig i den almindelige Stigning i Præstationerne. Samarbejdet mellem Forsker og Konstruktør har ført til talrige Resultater, hvoraf det væsentligste er Formindskelse af Enhedsvægten (kg/HK) til ca. % af de Værdier, man regnede med ved Verdenskrigens Slutning. Dette er opnaaet dels ved Forbedring af Kølingen, specielt ved Køleanlæggets Tilpasning efter strømningstekniske Forordringer og dels ved Indførelsen af driftssikre Overladere, som muliggjorde en større Fyldningsgrad og den deraf følgende betydelige Stigning i Motorydelse. Naar Krigs- og Trafikmaskiner i Dag kan udføre Distanceflyvninger i 6—7000 m's Højde og med en Last paa op over 2000 kg, saa sker dette bl. a. takket være Overladningsblæseren.

Større Kompression i Forbindelse med Forøgelse af Arbejdstryk og Omdrejningstal samt i Forening med fuld Materialeudnyttelse har foraarsaget, at Motorens Effektførøgelse er opnaaet uden væsentlig Vægtstigning. I Forbindelse hermed skal endvidere nævnes, at Forskningen indenfor Brændstofproblemer som Resultat bl. a. kan opvise en Mindskning af Tilbøjeligheden til Bankning. Endelig er Motor-

økonomien hævet ved Indførelse af Benzinindsprøjtningpumpe i Stedet for Karburator.

Indførelsen af stilbare Propeller.

Paa endnu eet Omraade har Forskningen haft en altoverskyggende Betydning. Dette Omraade er Propeller-aerodynamikken. Teori og Praksis, arbejdende Haand i Haand, har skabt Nutidens stilbare Metalpropel, med hvilken Fortidens Propel næsten kun har Navn tilfælles. Den stilbare Propels Blade kan baade ved store og smaa Flyvehastigheder komme til at arbejde under de gunstigste strøm-

ningstekniske Betingelser, hvilket atter er ensbetydende med en god Virkningsgrad under næsten alle Forhold. Endelig maa det ikke glemmes, at man først ved Indførelsen af den stilbare Propel har opnaaet Mulighed for fuldstændig Udnyttelse af en Motors Effekt.

Flyvning med Lydens Hastighed.

Takket være utrætteligt Forskerarbejde er Flyvemaskinen bragt op paa en meget høj Grad af Fuldkommenhed. Dette medfører imidlertid ikke, at man slaar sig til Ro med de nu vundne Resultater. Tværtimod. Der er stadig Problemer nok at tumle med. Et af de allervanskeligste er Undersøgelsen af de aerodynamiske Love ved Strømningshastigheder i Nærheden af Lydens Hastighed (ca. 1200 km/T ved Jorden). Hele det hidtil udviklede matematiske Grundlag for Strømningsberegninger er saa godt som ubrugeligt, og det samme gælder de anvendte aerodynamiske Love, naar det drejer sig om Flyvning med Hastigheder, der kommer op i Nærheden af den nævnte kritiske Værdi. Allerede ved betydeligt lavere Hastigheder begynder kendelige Unøjagtigheder at gøre sig gældende. Man staar altsaa her overfor helt nye Forhold, som først maa klarlægges. Kommer en Flyvemaskines Hastighed op over 700 km/T, saa forøges Modstanden forholdsvis hurtigt, saaledes at den ved 1200 km/T har naaet Værdier, overfor hvilke nutidige Fremdrivningsmidler ikke mere slaar til.

Fremtidens Problemer.

Det fremgaar heraf, at de hidtil anvendte Profilers aerodynamiske Egenskaber bliver desto daarligere, jo nær-



Moderne Trafikflyvemaskine. 4-motoret, fritbærende Monoplan. Maksimal-Hastigheden ligger ved disse Typer paa ca. 400 km/T.

Ingenlørfirma

Kampsax



Kupon sendes til: **Gross. KARL KIEFER** 13.25
 St. Kongensgade 68, Kbhvn. K. Palæ 7540
 Send mig pr. Efterkrav 1 Stk. GE-MO Trækul-
 Strygejern Kr. 13.25, Poser GE-MO specielle
 Trækul (10 Paafyldninger pr. Pose) Kr. 1.10.

Navn:
 Adresse:

Et dansk Luftfartsmuseum

DET er almindelig erkendt, at et dansk Luftfartsmuseum er meget ønskeligt og paakrævet, og vor Hærs og Flaades Flyvevæsen har ogsaa et vagtsomt Øje for denne Sag, og har rettidig samlet og opbevaret historisk værdifulde tekniske Minder fra Udviklingens Tid og freder om disse paa en højst fortjenstfuld Maade, saaledes at man allerede her har en god Basis at arbejde videre paa. Desuden har Ellehammer paa sit Laboratorium opmagasineret sine Forsøgsmaskiner og har for længere Tid siden lige overfor Skriveren af dette erklæret, at han var villig til at overlade alle disse historiske Forsøgsapparater til Museet, naar dette var en Kendsgerning.

Selve Sagen har igennem Aarene haft min fulde Interesse. Allerede i Aaret 1934 begyndte jeg at arbejde for Sagens Fremme. I Oktober 1936 blev der indsendt en Skrivelse til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab underskrevet af Asger Grandjean, M. P. Eskildsen, Knud Gregersen, C. Førslev, V. Ludvigsen, P. Ramm, Thyge Rothe, G. Krebs, Godfred Hansen, Carl Holtermann, Carlo Holtermann og Baron E. de Plessen. Desuden har følgende Herrer underskrevet med det Forbehold, at man saa gerne Planen løst i Forbindelse med historisk-teknisk Samling. Museet vilde i saa Tilfælde omfatte hele Teknikkens historiske Udvikling. Disse Herrer var følgende: Einar Dessau, P. O. Pedersen, K. V. Koch og H. P. Christensen.

Skrivelsen gik ud paa, at Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab skulde nedsætte et forberedende Udvalg, kaldet Luftfartsmuseumsudvalget, som skulde beskæftige sig med de forberedende Arbejder til Dannelsen af et dansk Luftfartsmuseum, og ved en formaalstjenlig Propaganda søge at holde Interessen for Museet vedlige, samt søge at samle og opbevare alle saadanne Genstande af historisk Interesse, saaledes at Museet blev en speciel teknisk Samling, som viste Udviklingen fra Luftfartens første Tid. Udvalget skulde snarest træde i Virksomhed og permanent arbejde for Formaalet, saaledes at Offentligheden stadig blev bekendt med, at man vedblivende arbejdede for Sagens Løsning. Desuden indeholdt Skrivelsen et Forslag med Hensyn til Udvalgets Sammensætning. Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab svarede ogsaa

paa denne Skrivelse og meddelte, at man ogsaa i sin Tid havde ladet nedsætte et Udvalg, og at Resultatet af en Undersøgelse viste, at der findes en ikke ringe Del Materiale af historisk Værdi ved Hærens og Flaadens Flyvevæsen saavel som hos private Personer, men at det samtidig viste sig, at Realisationen af Planen vilde kræve store økonomiske Dispositioner, som oversteg Selskabets Evne (og i saa Henseende langtfra strække til), saaledes at Spørgsmaalet derfor forelobig vil være at stille i Bero for at kunne afvente anden Mulighed for Opgavens Løsning. Med største Sympati og Interesse saa nu imidlertid Bestyrelsen Tanken fremsat paany, og den Omstændighed, at nogle Herrer ønskede Opgaven løst i Forbindelse med et alt omfattende historisk-teknisk Museum, indeholdt et nyt Moment, som man mente maaske indebar en Mulighed for Sagens Løsning, og at Bestyrelsen for Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab fuldt ud kunde slutte sig til den Tanke, at omhandlede Museum startes i Forbindelse med historisk-teknisk Samling som ledende Organ.

Til Oplysning tjener, at historisk-teknisk Samling er et Selskab, som igennem mange Aar højst fortjenstfuldt har samlet og opbevaret mange historisk-tekniske Genstande fra Teknikkens forskellige Omraader. Den har igennem Aarene magasineret alle disse Genstande og bestrider alle Omkostningerne i saa Henseende. Saa vidt mig bekendt disponerer historisk-teknisk Samling ikke over nogen væsentlig Kapital, og da det drejer sig om ca. en Menneskealder, er man altsaa ikke naaet videre end, at man har fredet om disse Genstande, men skuddet det endelige Problem ud i Fremtiden. Resultatet af disse Forhandlinger kender jeg ikke, og det er mig ikke bekendt, at disse har ført til et Samarbejde.

Da jeg den Gang fandt, at Opgavens Løsning som et almindeligt historisk-teknisk Museum, altsaa ogsaa omfattede Aeronautikken, maaske kunde have større Betingelser for at kunne løses end et Luftfartsmuseum alene, sluttede jeg mig den Gang med den største Interesse til denne Plan og tør maaske sige, at jeg har ofret denne megen Tid og Flid. Den Gang var det Fredstider, og der var intet i Vejen for, at man kunde foretage de

mere man kommer Lydhastigheden. Hovedårsagen hertil er Luftens Sammentrykkelighed. Populært udtrykt er Forholdet, at Bærefluden ikke længe »gennemskærer« Luften, men formelig presser den op foran sig, hvorved Modstanden netop bliver meget stor, og samtidig Opdriften meget lille. Lige saa ugunstigt virker iøvrigt de samme Foreteelser overfor Strømningen omkring Propellen, da dennes Bladtipper allerede ved Nutidens Flyvehastigheder bevæger sig med en Rotationshastighed, der kommer op i Nærheden af det kritiske Omraade. Overskrides Lydhastigheden, vil dette give sig til Kende ogsaa gennem en rent ydre Foreteelse, idet Propellarmen forstærkes voldsomt. (Dette bemærkes f. Eks. under Dyk).

For at imødegaa disse Vanskeligheder maa der til nye og hurtigere Flyvemaskintyper udvikles helt nye Profilformer, et Arbejde, hvormed adskillige Forskere er beskæftiget gennem Undersøgelser i specielt indrettede Vindkanaler.

C. C. B.

forberedende Arbejder, som alene er nødvendige for at skabe Interesse og Forstaaelse for Opgaven, og derved efterhaanden kunde faa dannet et Fond, og det økonomiske efterhaanden sikres, da det dog er dette som først og fremmest maa paabegyndes. Jeg skrev i Bladene om Sagen, besøgte prominente Herrer, og man viste overalt Interesse, og dersom Fredstiden havde holdt sig, var man maaske langt videre paa Opgavens Løsning, men saa kom Krigen, og saa var jeg naturligvis klar over, at saa længe denne stod paa, kunde Planen ikke gennemføres. Jeg var dog lige saa sikker paa, at dersom Spørgsmaalet ikke blev holdt levende ved et permanent Propagandaarbejde, var den Tid gaet tabt, og at man efter Krigen, naar man fandt Planens Realisation for passende, kunde begynde forfra, thi da maatte Kapitalen først skaffes tilveje. Dette tager lang Tid, da et saadant almindeligt teknisk Museum vil forudsætte en Kapital af 2—3 Millioner eller mere. Vi burde egentlig allerede for længere Tid siden have haft et saadant Museum; Norge og Sverige har det allerede.

Jeg ved, at man, naar man beskæftiger sig med saadanne Planer, maa have en utrolig Sejghed og Taalmodighed og ikke vige tilbage for de Hindringer, som taarner sig op, men jeg ved, at min Interesse ikke bliver opgivet, før der virkelig er kommen Fart i Forarbejderne.

Jeg har for kort Tid siden haft en Konference med Direktøren for Statens Luftfartsvæsen, Hr. Knud Gregersen, som foreslog mig, at jeg skulde indsende et Andragende til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab gaaende ud paa, at dette skulde rette en Opfordring til nedennævnte Herrer om Nedsættelse af et Udvalg, som permanent skulde beskæftige sig med de forberedende Arbejder, da — som Direktør Gregersen udtalte — det er af største Vigtighed, at dette Udvalg nedsættes snarest muligt alene af Hensyn til, at der drages Omsorg for, at de historiske Genstande samles allerede nu og opbevares med et Luftfartsmuseum for Øje. Desuden skulde Udvalget beskæftige sig med Mulighederne for Fremskaffelse af et Fond til Fordel for Opgaven, og i saa Henseende har Skriveren af dette forskellige Forslag til Udvalget, hvorved en ikke ubetydelig Kapital kunde skaffes tilveje, som kunde danne Basis for Fondet. Jeg tilod mig at foreslaa Selskabet at rette en Henstilling til følgende Herrer med

Anmodning om at nedsætte og konstituere Udvalget, nemlig: Direktøren for Statens Luftfartsvæsen, Chefen for Hærens Flyvetropper, Chefen for Marinens Flyvevæsen, Statens Luftfartingeniør, Formanden for Bestyrelsen af Det danske Luftfartsselskab, Direktøren for Det danske Luftfartsselskab, Formanden for Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Formanden for Foreningen danske Flyvere, og min Ringhed.

Nu er dette Andragende altsaa indsendt.

Angaaende de Midler, som eventuelt bør fremskaffes til Formaålet, vil der, naar Udvalget er dannet, fremkomme flere Forslag, som jeg senere saa vidt muligt skal tillade mig at gøre »Flyv« bekendt med, naar Udvalget har taget Stilling til Sagen. Men det forekommer mig allerede nu at kunne sige, at der i saa Henseende er gode Udsigter, saaledes at ikke ubetydelige Beløb vil kunne rejses, og selv om Pengene ikke kan rejses straks — hvad der jo heller ikke er nødvendigt, da Opgaven jo ikke kan gennemføres saa længe Krigen staar paa — saa er Muligheden for Haanden.

Til Slut kan jeg blot anbefale, at der tales og røres saa meget ved Sagens Kerne: Et Luftfartsmuseum, som muligt, maaske ogsaa derved, at man kunde starte en Forening »Dansk Luftfartsmuseums Venner« eller »Dansk teknisk Museums Venner«, som afdøde Professor Hannover en Gang foreslog. Naar man mener, at Tiden er inde for Realisationen af Planen, er det ikke godt at staa uden Midler, saa vil der nemlig medgaa Aar, inden man har skaffet disse til Veje. Men naar man ad privat Vej allerede har samlet et Fond, som ikke er ganske ubetydeligt, kan man bedre gaa til Staten og Kommunen og anmode om Støtte, end hvis man slet ikke disponerer over noget som helst.

Carl Holtermann.

Til Overingeniør Holtermann's ovenanførte Redegørelse for det Arbejde, der er udført for at søge dannet et Luftfartsmuseum skal Redaktionen ikke undlade at oplyse, at DKDAS i 1939 traadte i Samarbejde med det Udvalg af fremtrædende Repræsentanter for forskellige Museer, der samme Aar var nedsat for at søge tilvejebragt et stort Museum indenfor Trafik og Teknik, hvori blandt andet »Historisk teknisk Samling og et Luftfartsmuseum skulde indgaa som et betydeligt Led.

Kortlægning fra Luften

OM dette Emne holdt Premierløjtnant af Livgarden O. Blixenkro-ne-Møller, som er tjenstgørende ved Geodætisk Institut, et meget interessant Foredrag i Danske Flyvere Lørdag den 27. Marts.

Foredragsholderen nævnte i sin Indledning, at Fotogrammetrien, Opmaaling ved Hjælp af Fotografier, kunde dateres tilbage til 1858; men først i 1920'erne fik de Principper, hvorefter man arbejder i Dag, fast Form. Luftfotografering har nu saa godt som fortrængt Jordfotografering; men ligegyldigt hvilken fotogrammetrisk Metode, man benytter, maa man have bestemt nogle Punktets Beliggenhed paa sin Kortplan ved Jordmaaling for ligesom at lave et Net at spænde Fotografierne over.

Den mest nærliggende Metode ved Kortlægning fra Luften er vel nok den at tage Billederne med lodret Kameraakse; men Metoden er kun lidt brugt, fordi man ikke faar Højdekurverne med. Den mest almindelige Metode er den stereofotogrammetriske. Der tages fra to forskellige Standpladser to Billeder fra samme Terræn, og de to Billeder sættes i en Udtegningsmaskine, der er saaledes indrettet, at man med højre Øje ser Billedet fra højre Standplads og med venstre Øje Billedet fra venstre Standplads. De to Billeder smelter sammen til eet, og i dette ser man Terrænet plastisk foran sig. Derefter fulgte en fyldig Oversigt, ledsaget af Lysbilleder, over de forskellige Kortlægningsmetoder og de Instrumenter, Kameraer o. s. v., som anvendes ved Kortlægning fra Luften. Foredragsholderen gjorde Rede for, hvordan Luftfotografierne blev »rettet op«, hvordan Udviklingen gaar i Retning af at fremstille Kameraer med større og større Billedvinkel, — hvordan de stereofotogrammetriske Udtegningsapparater virker, og sluttede med at sige, hvordan Geodæten kunde ønske sig Fremtidens Flyvemaskine til Luftfotografering: En lukket Maskine, hvorfra man paa een Gang kan fotografere Skraabilleder til de to Sider af lodrette Billeder, uden at blive generet af Pontonerne eller Hjulene. Desuden skal Maskinen have stor Arbejds-højde og stor Aktionsradius.

Det overordentlig interessante Foredrag hilstes med stærkt Bifald.

Vanskelighederne under Krigsforholdene har naturligvis medført en midlertidig Standsning i dette Udvalgs Arbejde, men der er sikkert ikke Tvivl om, at nævnte Udvalg vilde hilse med Glæde, saafremt det kunde lykkes DKDAS at samle og værne om Genstande til et fremtidigt Luftfartsmuseum og at faa dannet et Fond til Fremme af dette, som Led i et fremtidigt stort fælles Museum for Teknik og Trafik.

Red.



**AERONAUTISK
JUNIOR KLUB**

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Saa gik den Vinter. Foraaret med Var-me og den lange lyse Aften, de blomstren-de Træer og de kviddrende Fugle lokker og drager os ud i det Fri. Vi kan se til-bage paa en vellykket og lærerig Fore-dragsrække, og vi kan takke alle de rare Foredragsholdere, som saa venligt har stillet sig til vor Disposition. Den Side af vort Program er nu overstaaet for denne Gang, og vi kiler paa med det næste. Hele den dejlige danske Sommer ligger nu for-an os, og den skal udnyttes fuldtud. Vi skal derfor i Gang med vore forskellige Udflugter, det foreløbige Program herfor saa I jo i sidste Nummer af FLYV.

Klubben trives godt, og I har været flinke til at møde op til Foredragsafte-nerne. Medlemsantallet stiger støt, og vi er kommet op paa ialt 132 Medlemmer. Det er ganske vist ikke nær saa mange, som vi andre havde regnet med, men — det skal nok komme. Naar vi nu først kommer i Gang med vore Udflugter, saa vil hver ny Kammerat, I tager med, uden

Tvivl blive saa interesseret, at ikke alene han slutter op i Rækken, men ogsaa den-ne nye vil virke for A. J. K.s Sag, og — som I nok kan se — Snebolden ruller og bliver større og større.

Vort sidste Møde.

Nu har vi jo efterhaanden helt faaet Facon paa vore Foredragsaftener. Da Kl. var 19,15, og de fleste af Jer allerede var mødt op, gennemgik Flyveleder C. J. Lar-sen hele Luftpostsækken. Det er jo ikke Smaating, I vil have Rede paa, og Larsen havde jo ligefrem Fart paa for at komme det hele igennem; dog — kom I blot med Spørgsmaal — de skal nok blive bevaret.

Herr Jørgen Larsen holdt deref-ter sit Foredrag om benzindrevne Mo-deller, og det kunde vel nok holde Inter-essen fangen. Lysbillederne var udmær-kede, men — selv om de var gode — saa blegnede de jo helt, da vi fik startet Mo-toren i hans egen smukke Model. Vi ken-der Lommeuhre af Størrelse som en Ti-øre, og mange andre Snurrepiberier har vi set, men en saa lille Motor, med saa megen Støj, har vist ingen af os været ude for før.

Oberstløjtnant C. C. Lar-sen, som tørt bemærkede, at »det var helt rart atter at

høre en dansk Flyvemotor i Gang«, for-talte derefter løst og fast »fra Flyvelæ-rens Dagbog«. Oberstløjtnanten rystede den ene gode Historie ud af Ærmet ef-ter den anden. Hvor var det pragtfuldt at høre om, hvad en saadan Mand har ople-vet gennem et langt Flyverliv, og hvor er det dejligt at tænke paa, at de af Jer, som vil, jo hver for sig har Chancerne. Blot I udnytter Jeres Ungdom fuldt ud, saa vil ogsaa I til sin Tid kunne se tilba-ge paa velgjort Manddomsgerning.

Den første Udflugt.

Det er paa Søndag den 9. Maj Kl. 10,00 præcis, at vi mødes ved Flyvertroppernes Værksteder paa Kløvermarksvej. Vi skal se paa Svæveplaner, nemlig de 5, som er under Bygning for Dansk Svæveflyver Union.

Næste Maanedes Udflugt kan I allerede nu godt notere Jer, det bliver Søndag den 6. Juni Kl. 9,30, hvor vi skal mødes ude ved Ellehammers Laboratorium paa Kil-degaardsvvej i Hellerup.

Mød saa mandstærkt op allerede til den første Udflugt, og lad os faa saa me-get Udbytte ud af de Ture, som det er lykkedes A. J. K.s Ledelse at arrangere.

A. J. K.
Ledelsen. s.a.d.

B Ø G E R

»Frankrigs Vinger« af Marcel Mi-geo, oversat efter »Batailles dans le ciel« af William Jensen. Povl Branners Forlag. 158 Sider. Kr. 5,85.

Marcel Migeo lader Mændene fra 12. Bomberegiment fortælle om deres Ople-velser fra det Øjeblik Krigen begynder til Nederlaget i Juni 1940, og man følger med Interesse de spændende Beretninger om franske Flyvertogter. Men Beretnin-gerne afslører ogsaa noget andet: det franske Luftvaabens umoderne Materiel og mangelfulde Organisation. Det var slet ikke parat til at møde Krigen. Saa meget desto mere beundrer man de Mænd, der maatte gaa Døden i Møde paa saa ulige Vilkaar; de kæmpede som Helte — for Ærens Skyld.

Der er gribende Skildringer fra Flyver-regimentets Virksomhed. De første Maa-ner flyves der Gang paa Gang ind over Tyskland med forældede Maskiner for at kaste Flyveblade ned, og da der endelig skal kastes med Bomber i Stedet for med Papir, er det franske Tilbagetog begyndt, og de Steder, som de franske Flyvere nu maa bombardere, er deres egne Byer. I en Maskine, som skal kaste Bomber over Lille, sidder Sergent Chenu parat ved Bombeudløsningen. Han ryster paa Haan-den. Luftværnets Granater eksploderer omkring Maskinen. Han ønsker inderligt, at en af Granaterne vilde sprænge ham i Stumper og Stykker. Om lidt skal han kaste sine Bomber over Lille, over Byen, hvor han har sit Hjem, hvor hans Kone og Børn bor. — Men Krig er Krig. —

Bogen skildrer Mænd, Soldater, der uden Tøven adlyder deres Overordnedes Befalinger til Trods for de Vilkaar, der bydes dem at kæmpe under. Det er en god Bog.

»Danske Flyvere paa Vingerne«, af Knud Clauson Kaas. Gyldendalske Bog-handel, Nordisk Forlag. 188 Sider; ill. Kr. 8,75.

Bogen er hovedsageligt skrevet paa Grundlag af Fortællinger og Oplevelser, som Forfatteren har faaet tilsendt efter Henvendelse til Flyvere ved Hæren, Ma-rinen, Luftfartselskabet og Sportsflyvere, og Resultatet er blevet udmærket. Det har været Clauson Kaas' Hensigt at skrive en Bog, der gav et Indtryk af Livet blandt danske Flyvere under Udøvelsen af de-res Flyvergerning, og det er ogsaa lyk-kedes. Muntre og spændende Oplevelser imellem hinanden giver et godt Billede af Flyverlivet — og af det gode Kamme-ratskab, som hersker imellem Flyvere af alle Grader. Mange af Historierne er for-talt med et ikke ringe Lune, som f. Eks. denne lille morsomme Hændelse fra Hæ-rens Flyveskole:

Løjtnant Wolf var Lærer i Kunstfly-ning og havde en vordende Flyver, af Kammeraterne kaldet »Søren Rullesten«, med oppe. Han foretager en langsom Rul-ning med Maskinen og spørger bagefter i Telefonen:

»Føler De noget Ubehag?« uden dog at faa Svar.

Saa laver han en Rulning til og spør-ger igen:

»Føler De noget Ubehag?« — Stadig in-tet Svar.

Efter den tredje Rulning og det tredje Spørgsmaal falder Svaret endeligt. Det lyder:

»Nej, Hr. Løjtnant, gør De?«

I et Kapitel om Catespillar-Klubben fortælles om alle de danske Flyvere, der har reddet Livet ved Faldskærmens Hjælp, og hver eneste af disse Oplevelser

er meget spændende. I Kapitlet »De der faldt for Finlands Frihed« nævnes de danske Flyvere, der mistede Livet i Kam-pen for Finlands Sag, og man læser med den største Interesse og Beundring — Beretningerne om deres sidste heltemo-dige Kamp.

En Række Oplysninger om Mærkedage i dansk Flyvnings Historie, danske Fly-vercertifikater og Fortegnelser over Ma-teriel gør Bogen til en nyttig Opslagsbog. Det er blevet til en god og fornøjelig Bog.

*Kender De
Flyvemaskinerne?*

Kriegsflugzeuge

er et Hefte paa 160 Sider med over 300 Billeder og Tegninger, der viser de krigsførende Landes forskellige Flyve-maskintyper samt deres Bevæbning og øvrige Udstyr.

Pris Kr. 1.75.

Flyvemaskine-Kort

med Typebetegnelser og Nationalitetsmærker

Pris 35 Øre.

Sendes franco mod Indsendelse af Be-løbet, evt. i Frimærker, eller pr. Efter-krav fra

**FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN**

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



KÆDENS SVAGESTE LED...

Det svageste Led bestemmer hele Kædens Styrke, og paa samme Maade er hele Tandrækkens Styrke, dens sundhedsmæssige Værdi og dens skønhedsmæssige Virkning bestemt af den daarligste Tand. Selvom det kun gælder en enkelt ødelagt Tand, er det meget vigtigt at faa den erstattet. Og man raader nu over Midler og Metoder, der giver saa godt som 100 pCt. Erstatning for de naturlige Tænder. Læs om moderne Tandteknik i Leo Kæraa's Hæfte: »Om kunstige Tænder«, det sendes gratis til alle Interesserede.

Leo Kæraa

AARHUS
Sanegaardsplads 8
TLF. 2385



KØBENHAVN
Nørrevoldgade 9
PALA. 670



Aktieselskabet

SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors

Telefon 109

★

Kontoret i København

H. C. Ørstedsvvej 28 C - V

Telf. Central 11.593

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Biletkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Læs svenske Flyvebøger!

Svensk Flygkalender 1943, indb. 3.75

NYHED:

v. Willebrad: **Finska Flygare i strid** 9.00

Fortrinlige Skildringer af det finske Flyvevaabens Luftkampe.

Lindholm: **Flyga är mitt Yrke** (nedsat) 2.00

En Beretning om en Flyvers Uddannelse og Oplevelser i svensk Flyvertjeneste. Mange Ill.

Holmquist: **Flygning**, indb. 11.40

Behandler de tekniske og teoretiske Spørgsmaal som Helhed.

Åge Lundström: **Flygvapnets insatser** under det andra världskriget 2.70

Desuden anbefales

FLYG och motors tekniske Bibliotek.

Fortegnelse findes i FLYV Nr. 4.

FLYV'S FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - København V. - Telf. Central 13.404

Aeronautisk Selskabs Generalforsamling

Aaret 1942 var præget af Fremgang og Initiativ

GENERALFORSAMLINGEN i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab fik i sin Helhed et roligt Forløb og Dagsordenen afvikledes uden større Diskussioner. Regnskabet viste for første Gang i mange Aar et pænt Overskud, og der har været en betydelig Fremgang i Kontingentindtægter fra saavel de direkte Medlemmer som Firmamedlemmerne.

Paa Omvalg til Bestyrelsen var Ingeniør Leif Prytz, der genvalgtes, samt Orlogskaptajn Erik Rasmussen, der ikke ønskede Genvalg; paa Bestyrelsens Forslag nyvalgtes Direktør Ejnar Dessau, der havde erklæret sig villig til at indtræde.

Under Punkt 5. Eventuelt, aabnede Ingeniør Vagn Prytz en Diskussion om Muligheden for en Kontingentforhøjelse, men paa Opfordring af Direktør Tyge I. Rothe standsedes den, fordi Lovene ikke tillader Vedtagelse af Kontingentforhøjelse, uden at dette Spørgsmaal forud har været adviseret Medlemmerne, og optaget som et særligt Punkt paa Dagsordenen.

Formandens Beretning var Aftenens vægtigste Indlæg, og vi skal nedenfor give et Sammendrag af Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar; man faar derigennem et godt Indtryk af det Arbejde, der præsteres og de Opgaver, som Selskabet paatager sig at løse, saavel alene som i Samarbejde med de tilsluttede Unioner.

Selskabets Virksomhed i 1942.

Selskabets Medlemstal var den 31. December 1942 vokset til 625 og Tallet er yderligere steget, saaledes at det i Dag er 967, et glædeligt Tegn paa, med hvilken 967, et glædeligt Tegn paa med hvilken Interesse man omfatter Selskabet.

Ved Nytaarstid blev der startet en Underafdeling af Aeronautisk Selskab, nemlig Aeronautisk Juniorklub. Denne Klub ser ud til at være et sundt og livskraftigt Barn, som har stor Livsberettigelse, Tilslutningen har været god og Medlemstallet vokser stadig, takket være bl. a. Klubbens udmærkede Ledere, Civilingeniør Vagn Prytz, Afdelingschef Dueholm, Kaptajnløjtnant Danielsen og Overflyveleder Dalbro.

Foredrag i København og Provinsen.

Det ligger i Sagens Natur, at i disse Krigsaar, hvor al Sportsflyvning og det meste af Erhvervsflyvningen er udelukket, kan det Arbejde, som Aeronautisk Selskab foretager sig, ikke give kraftig Genlyd udadtil, i f. Eks. Udstillinger og store Stævner. For nogle kunde det maaske synes, som om der ikke sker ret meget i det hele taget indenfor Selskabet. Dette er imidlertid en stor Fejltagelse. Lige som indenfor alt det øvrige nationale Arbejde, der gøres for at skabe en selvbevidst, viljestærk og vaagen dansk Ungdom, saa arbejder man ogsaa i Aeronautisk Selskab i det stille, men kraftigt, paa at forberede Jorden, saa den kan yde et positivt og produktivt Resultat, naar Frigørelsens Time igen slaar.

I Aarets Løb er der afholdt ialt 5 Foredrag i København, saaledes som det tidligere har været nævnt i FLYV; desuden har Selskabet medvirket ved adskillige Arrangementer i Provinsklubberne, f. Eks. har Overflyveleder S. A. Dalbro talt i flere Byer, ligesom Kaptajn J. Foltmann har vist sin Film »Blade af Flyvningens Eventyr« i mange Klubber rundt i Landet. Desuden har Kaptajn Michael Hansen holdt Foredrag om »Sportsflyvning i Syd og Nord« og endelig har Direktør Knud Lybye holdt Foredrag om Trafikflyvningens kommercielle Betydning.

Arbejdet i Unionerne.

I Dansk Motorflyver Union stillede man store Forventninger til Planerne om Oprettelse af nye Flyveklubber, og disse er ikke blevet skuffede, der er i Dag 20 Flyveklubber med et samlet Medlemstal paa 2556.

Meget stærkt medvirkende i Arbejdet for Oprettelsen af nye Flyveklubber har det meget store Arbejde været med de velkendte teoretiske Sportsflyverkursus rundt i Provinsbyerne. Disse Kursus havde i 1941 haft en saadan Succes, at man ikke var i Tvivl om deres propagandamæssige Betydning. De har dannet det første Samlingspunkt indenfor de nystartede Klubber. Sjælen i dette store Arbejde har været Overflyveleder, Kaptajnløj-

nant S. A. Dalbro, som utrættelig og med usvækket Energi har sat det hele i System og holdt alle Traadene i sin Haand.

Selve det propagandamæssige Arbejde maa tilskrives Unionens Formand, Trafikassistent Olbrt, der her har udført et meget paaskønnelsesværdigt Arbejde.

Som før nævnt blev der i en Række Provinsbyer ved Samarbejde mellem Unionen og Aeronautisk Selskab afholdt en Række Foredrag, som alle har Tilknnytning til Flyvningen. Det er vist hævet over enhver Tvivl, at disse Foredrag har stor Betydning i Arbejdet paa et Tidspunkt, hvor praktisk Flyvning er udelukket. Selskabet er da ogsaa sit Ansvar bevidst overfor alle de nystartede Flyveklubber og den Flyveinteresse, der er vaagnet rundt i Landet, og det er vort Haab, at vi kan udvide Omfanget af Foredragene i Provinsen. For at mindske Klubbernes Udgifter i denne Forbindelse har Selskabets Bestyrelse netop vedtaget Anskaffelse af et Filmsforevisningsapparat, som Foredragsholderne kan medbringe paa deres Turnéer.

I denne Forbindelse kan det nævnes, at i enkelte Provinsbyer er der mellem de respektive Motorflyveklubber, Svæveflyveklubber og Modelflyveklubber oprettet et saakaldt »Fællesraad«, som har til Hensigt at koordinere saadanne Foranstaltninger og Foretagender som alle den paagældende Bys flyveinteresser har Interesse af. Denne gode Idé burde sikkert tages op andre Steder i Provinsen ogsaa.

Svæveflyvningen.

Dansk Svæveflyver Union har i 1942 kunnet notere en god Fremgang i Interesse for Svæveflyvning i mange Kredse, en Interesse, der bl. a. har manifesteret sig ved Oprettelsen af nye Svæveflyveklubber og en Stigning af det samlede Medlemstal fra 155 til 222, der er fordelt paa 16 Svæveflyveklubber.

Landslejren i Bjergsted har været Aarets største Begivenhed, og den store Tilslutning har været en Opmuntring for Ledelsen.

Af meget stor Betydning for Unionens Arbejde er den glædelige Kendsgerning, at Dansk Svæveflyvning har faaet bevilget en direkte Statsstøtte, idet Arbejds- og Socialministeriet har bevilget 35.000 Kr. til Bygning af 5 Grunau Baby Svæveplaner, der nu er under Bygning paa Hærens Flyvetroppers Værksteder som Beskæftigelsesforanstaltning for arbejdsløse Snekkere. Forudsætningen for Udbetalin-

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251

gen af denne Støtte var, at Svæveflyver Unionen kunde fremskaffe et Grundfond paa 10.000 Kr. Hertil har Grosserer Victor B. Strand skænket 5000 Kr., og Unionen arbejder stærkt paa at fremskaffe det resterende Beløb.

Udviklingen indenfor Dansk Modelfly-

Modelflyvningen.

ver Union har i 1942 vist god Fremgang. Der er dannet 11 nye Klubber og tilgaaet mange nye Medlemmer. Ganske vist er nogle ogsaa faldet fra, men ved Aarets Udgang omfattede Unionen 35 Klubber med ialt 342 Medlemmer, og de i Dag eksisterende 37 Klubber med ialt 405 Medlemmer skulde være levedygtige, ligesom Unionens indre Forhold efterhaanden ogsaa er blevet stabiliseret mere og mere.

Af stor Betydning for Unionens Arbejde har det været, at der er udarbejdet faste Regler for Afholdelse af Konkurrencer om Danmarksmesterskaber i Modelflyvning. Disse Danmarksmesterskaber omfatter 3 Kategorier af Modeller, nemlig Svævemodeller, udendørs Gummimotormodeller og indendørs Gummimotormodeller. Konkurrencerne afholdes aarligt paa Sjælland, paa Fyn og i Jylland med kun een Kategori hvert Sted, og de forskydes saaledes til de paagældende Landsdele i en 3-aarig Turnus. Aero-nautisk Selskab har udsat 3 smukke Vandrepokaler af Sølv, 1 for hvert Danmarksmesterskab.

I November Maaned oprettedes Unionens Propaganda-Bureau, der staar Modelflyveklubberne til Raadighed ved Udlaan af en hel Del forskelligt Udstillingsmateriale og Klichéer til Propaganda i den lokale Presse, ligesom Bureauet nu har ladet fremstille en stor Lysbilledserie, der sammen med Unionens Smalfilms udlaanes til Brug ved Foredrag om Modelflyvning.

Det er i store Træk en Oversigt over Selskabets og dets tilsluttede Unioners Virksomhed og Arbejde i det forløbne Aar. Den, der har lidt Indsigt i Forholdene, vil se, at det er et ikke ringe Arbejde og en ikke ubetydelig Indsats af Energi og Tid, der er ofret i denne Forbindelse, og der er Grund til at sende de Mænd, der staar bag de forskellige Afdelinger indenfor Selskabet, en venlig Tanke og takke dem for deres Interesse for Dansk Flyvnings Fremtid.

Ref.

Sports-Flyvemaskine

Cup 3-50, meget velholdt, til Salg

Kaptajn Viuff

Sandbygaard pr. Hinnerup
Telf. Haldum 44

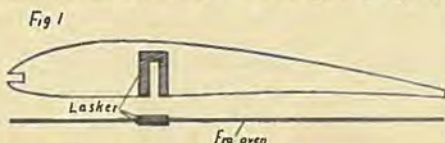
Aaben 2-sædet D. H. Moth

sælges kontant

Leif Nielsen, aut. Flyvemekaniker
Stenhøj Allé 7
Kastrup

Den praktiske Modelflyver

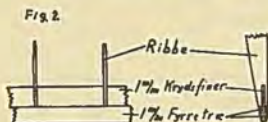
HVOR ofte har Modelflyveren ikke ærgret sig over, at det Plan, han byggede, og som han lagde saa meget Arbejde i, trods al hans Omhu alligevel efter Limningen udviste skævtstående Ribber, d. v. s. Ribber, som ikke sad vinkelret paa Bjælken? Her er en fiks og nem Maade til at undgaa dette paa (Fig. 1).



Her ses en Planribbe fra Siden og fra oven. Det vil ses, at der, hvor Udskaaringen til Bjælken findes, der er der paa begge Sider af Ribben — inden Udskaaringen til Bjælken foretages — limet en Lask af 1 m/m Krydsfiner. (Det skraverede Stykke). Derved bliver Ribben paa dette Sted 3 m/m tyk, og naar man blot sørger for at save vinkelret paa Krydsfineren, kommer Ribben ogsaa til at sidde vinkelret paa Bjælken. Der bliver en større Limflade, og et Plan, hvor Ribberne er udført paa denne Maade, bliver langt stivere end ellers.

Her er en ny Maade at lave Bagkantlister paa.

Den, der har undervist Drengene i Bygning af Flyvemodeller, vil vide, at det, der falder dem allersværest ved hele Bygningen, er Udskaaringen af de smaa Hak i Bagkantlisten, hvori Spidsen af Ribberne skal indsættes. Enten laves disse Hak for brede, — og saa er Planet næsten umuligt at sætte sammen — eller ogsaa bliver Hakkene for smalle, og saa krummer Bagkantlisten og dermed hele Planet bagud. Desuden knækker en saadan Bagkantliste let, mens man arbejder med den. Alle disse Vanskeligheder forsvinder, naar man laver Bagkantlisten, som Fig. 2 viser.



ser. Til venstre ses et Stykke af Bagkantlisten fra oven med 2 Ribber indsat, og Tegningen til højre viser en Ribbe fra Siden og Bagkantlisten i Tværnsnit. Bagkantlisten bestaar af 3 Lag Træ, nemlig en f. Eks. 10 m/m bred Strimmel 1 m/m Krydsfiner og to 5 m/m brede 1 m/m tykke Fyrretræslister. De enkelte Dele bøjes først over Damp i de Knæk, Planet skal have, enten det nu er V-Form eller Dobbeltknæk. Derefter limes de sammen med Koldlim. Det gøres bedst i en Bedding eller Skabelon. Presningen udføres lettest, ved at man slaar smaa tynde Stifter igennem Listen og ned i Beddingen. Naar Limen er tør, pudses Bagkantlisten (files eller høvles skraat af paa Oversiden).

Der skæres ingen Hak i Bagkantlisten. Derimod skæres der en 1 m/m bred Slidse i Spidsen af Ribberne. Ind i denne Slidse skydes saa Bagkantlistens Krydsfiner-

strimmel. Slidsen i Ribberne laves bedst, mens Ribberne sidder samlet i een Blok. Den kan da let saves med en Rygsav (ogsaa kaldet Finérsav).

Med det samme vi taler om at have Planribberne samlet til een Blok, mens de pudses af og Slidsen saves, hvordan er det saa med at faa Ribberne sat saadan sammen? Er det ikke ofte hændt, at Stifterne ustandseligt bøjede, naar man vilde slaa Ribberne sammen? Prøv engang at gnide to lange Stifter ind med et Stykke Sæbe, inden de slaas i. Saa er den klar!

Praktikus.

Konstruktions-Konkurrencen

Til Danmarks Modelflyvere

SOM meddelt i Flyvs Decemhernummer 1942 udkrev Dansk Modelflyver Union en Konkurrence mellem alle danske Modelflyvere om Konstruktionen af den bedste Begyndermodel. Den i Konkurrencen sejrende Model belønnes med en Pengepræmie, som yderligere forhøjes, hvis Modelen udgives. Sidste Frist for Indlevering af Tegning og Model er d. 1. Juni 1943 og Bedømmelsen skal være tilendebragt senest den 1. Sept. 1943. Ved Indsendelsen, som skal ske til Unionens Sekretær Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup, skal medfølge Oplysninger om Deltagerens Navn, Adresse og Alder og hvorvidt vedkommende er Medlem af Dansk Modelflyver Union eller ej.

DANSK MOTORFLYVERUNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Kontor: St. Kongensgade 68^a o. G., K.
Telefon: Central 6999, Lokal 54.

Som omtalt i sidste Nummer af FLYV var Tilslutningen til Dansk Motorflyver Union's Konkurrence »Hvem skriver Flyvnings ABC?« meget stor, og Bedømmelseskomitéen maatte igennem mange Bidrag, inden Vinderne af Konkurrencen kunde udpeges.

Imidlertid var der mellem de ikke-præmierede indsendte Afsnit mange udmærkede Bidrag, og blandt disse viste det sig, at flere havde indsendt Besvarelse til samtlige eller næsten samtlige Afsnit uden at blive præmieret.

I Erkendelse af dette meget store og nydelige Arbejde, som her er præsteret, har Dansk Motorflyver Union, ud over de oprindeligt fastsatte Præmier, yderligere udsat 2 Præmier à Kr. 50,00 samt en Opmuntringspræmie. Efter Indstilling fra Bedømmelsesudvalget har Unionen derfor haft den Glæde at overrække Maskinlærling Erik Aksel Aarvig, København, og Herr Bruno Arnbø Kristensen, København, hver Kr. 50,00 samt tilstillet Frøken Eva Christensen, Frederiksberg, en Opmuntringspræmie bestaaende af et Eksemplar af »Dansk Flyvnings Historie«.

Hermed er ABC-Konkurrencen endeligt afsluttet, og Nyt om den kommende »ABC« kan først forventes hen paa Sommeren.

Ohrt.

(Fortsættes Side 105)

Bestemmelser for Benyttelse af Glideplaner.

Udgivet i Henhold til Ministeriet for offentlige Arbejders Bekendtgørelse af 3. August 1938 om begrænset Svæveflyvning.

Definitioner.

Ved et Glideplan forstås et ikke mekanisk drevet Luftfartøj tungere end Luften, som efter at have opnaaet en vis Starthøjde kan udføre en kortvarig Glidflyvning, det vil sige Flyvning skraat nedad, hovedsagelig under Udnyttelse af den paa Luftfartøjet virkende Tyngdekraft.

Glideplaner benyttes kun til Udførelse af begrænset Svæveflyvning.

Konstruktion, Bygning, Besigtigelse og Mærkning af Glideplaner.

Glideplaner skal være bygget efter Typebetegnelser og Typebeskrivelser, der er godkendt af Luftfartstilsynet.

Glideplaner, der fremstilles her i Landet, skal under Bygning kontrolleres af en af Luftfartstilsynets godkendte Byggekontrollant, som skal attestere, at vedkommende Luftfartøj er bygget i nøje Overensstemmelse med Typebetegnelserne, og at anvendte Materialer og Arbejdets Udførelse er i Overensstemmelse med de herfor gældende Normer og Specifikationer.

Glideplaner skal, før de tages i Brug, forsynes med et Identificeringsmærke, der bestaar af det danske Nationalitetsmærke OY efterfulgt af et Nummer, som opgives af Luftfartstilsynet. Bogstaver og Nummer males tydeligt paa Bæreplanets Underside og paa begge Sider af Sideroret. Bogstaver og Tal skal have en Højde paa 20 cm.

Godkendelsesbevis.

Forinden et Glideplan tages i Brug, skal der af Luftfartstilsynet udstedes et Godkendelsesbevis for det paagældende Plan, ligesom den pligtige Ansvarsforsikring for Luftfartøjet skal være tegnet.

Ansøgning om Godkendelsesbevis indsendes af Ejeren gennem Dansk Svæveflyver Union til Luftfartstilsynet.

Ansøgningen skal være bilagt en Godkendelsesattest fra den Byggekontrollant, som har kontrolleret og besigtiget Glideplanet. Blanket til den paagældende Attest faas paa Luftfartstilsynets Kontor. Endvidere skal medfølge den for vedkommende Glideplan anlagte Journal

samt Dokumentation vedrørende Erhvervelsen.

Godkendelsesbevisets Gyldighed.

Det for Glideplanet udstedte Godkendelsesbevis er gyldig for den i Beviset angivne Tidsfrist. Bevisets Gyldighed ophører straks, saafremt Luftfartøjet undergaar saadan Forandring eller lider saadan Skade, at det passerede har eller kan have Betydning for dets Luftdygtighed.

Eftersyn og Reparation.

Eftersyn og Reparationer af Glideplaner skal foregaa under Kontrol af en godkendt Byggekontrollant.

Kontrollanten skal indføre fyldestgørende Oplysninger om Eftersyn, Reparationer og Fornyelser m. v. i vedkommende Luftfartøjs Journal og attestere, at anvendte Materialer og Arbejdets Udførelse er kontrolleret og godkendt af ham, og at Glideplanet er luftdygtigt.

Periodiske Eftersyn og Godkendelsesbevisets Fornyelse.

Ethvert Glideplan skal, saafremt Godkendelsesbeviset ikke er deponeret, mindst een Gang hvert Aar af en godkendt Byggekontrollant underkastes et grundigt Eftersyn. Kontrollanten indfører Bemærkninger om Luftfartøjets Tilstand m. v. i Luftfartøjsjournalen.

Ønskes et Godkendelsesbevis fornyet, indgiver Ejeren af vedkommende Luftfartøj Anmodning herom til Luftfartstilsynets senest 5 Dage forinden Gyldighedsperiodens Udløb. Med Anmodningen skal følge en Attestation fra en godkendt Byggekontrollant om, at Luftfartøjet er luftdygtigt.

Dersom et Luftfartøj har været udsat for Havari, har lidt Skade eller er undergaaet saadanne Forandringer, at det passerede har eller kan have Betydning for dets Luftdygtighed, skal Ejeren straks give Indberetning herom til Luftfartstilsynet under Vedlæggelse af Godkendelsesbeviset.

Luftfartstilsynet kan til enhver Tid og særlig ved Fornyelse af Godkendelsesbeviser kræve Luftfartøjsjournalen forelagt til Gennemsyn.

Ejerskifte, Kassation o. l.

Saafremt et Glideplan skifter Ejerskab, kasseres eller sættes ud af Brug, skal dette

straks meddeles til Luftfartstilsynet under Vedlæggelse af Godkendelsesbeviset.

Glideplaners Anvendelse.

Glideplaner maa kun benyttes til Flyvning indenfor de af Luftfartstilsynet godkendte begrænsede Omraader.

Flyvningen skal ledes af en af Luftfartstilsynets godkendte Flyveleder eller Flyvelærer, der har Pligt til at overvåge, at Flyvningen ikke sker udenfor de fastsatte Omraader, at der kun foretages Skole- og Øvelsesflyvning, at de til Flyvning benyttede Glideplaner stadig er luftdygtige og med dette for Øje er under stadigt Tilsyn af en af Luftfartstilsynets godkendte Byggekontrollant, samt at de for Flyvningen iøvrigt gældende Bestemmelser overholdes.

Startanordninger.

Startanordninger (som Bugserbil, Spil o. l.) skal være godkendt af Luftfartstilsynet. Flyvelederen har Pligt til at overbevise sig om, at Startanordninger benyttes paa rette Maade, og at de virker tilfredsstillende.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

MIPOLAM

- Isolationslanger fra 0,5 mm indv. Ø - forsk. Farver
- Patent-Tyler til Afbinding af elektriske Ledninger
- Plader til elektriske Installationer
- Plader (Astralon) til Vindskærme og Vinduer

Indre Modstand, direkte > 3 Millioner MΩ

Gennemslagsikkerhed 50 KV/mm

Syre- og alkalibestandig — uhygroskopisk — ubrændbar

WILH. F. HOFFMANN & CO. - KØBENHAVN K.

Frederiksholms Kanal 6 - Tlf. C.*9681

Frederiksborg Amts Sportsflyveklub har afholdt en vellykket Foredragsaften med Foredrag af Oberstinde Harriet Førslev og Kaptajn C. Lund. Emnet var »Svæveflyvning som Sport« og »Bomber over Danmark«.

Hotel Leidersdorffs Sal var fyldt med ca. 450 interesserede Tilhørere, Politimester Knud Lassen havde givet samtlige Politi og C.B.er Lejlighed til at overvære Foredraget, og Publikum gav tydeligt deres Tilfredshed til Kende ved at hylde begge interessante Foredragsholdere.

*

Helsingør og Omegns Flyveklub afholdt den 25. Marts en Foredragsaften, hvor Kaptajn E. Lund holdt sit interessante Foredrag om Flyverbomber og deres Virkning.

Den 8. April holdt Kaptajn J. Foltmann Foredrag og viste sin Film »Blade af Flyvnings Eventyr«.

*

Roskilde Amts Flyveklub afholdt Generalforsamling Onsdag d. 24.—2. paa Højskolehjemmet. Formanden, Greve Mogens Scheel bød Forsamlingen velkommen og Landsretssagfører Ottosen valgtes til Dirigent. Formanden aflagde Beretningen og omtalte det teoretiske Kursus, der var bestaaet af 40 Medlemmer, ialt 87 pCt. Kassereren, Fabrikant Frelsen fremlagde Regnskabet, hvilket blev godkendt. Alle Valg var Genvalg. Under Eventuelt fremkom Forslag om at nedsætte et Udvalg, der skulde se sig om efter en Flyvemaskine, og Medlemmerne vedtog selv at lægge Grunden til et Fond til Køb af Materiel.

*

Sportsflyveklubbens Forretningsudvalg, der bestaar af Trafikassistent A. Ohrt, Formand, Kaptajn Michael Hansen, Næstformand, Forlagsboghandler Poul Carit

Rettelse: I »Flyv« Nr. 3, Side 59, Spalte 2 under Afsnittet: Flyveprøverne omfatter 5 Flyvninger hver af mindst 1 Min., der skal staa — — — mindst 2 Min.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

Andersen, Sekretær, Assurandør Otto Thomsen, Kasserer, Civilingeniør C. C. Beckmann, Flyvechef, Kommunalærer William Nielsen, Bestyrelsessekretær.

Som en ny Idé i Klublivet har Sportsflyveklubben indbudt sine Medlemmer til en Række Orienteringsøvelser. Idéen er blevet modtaget med overvældende Interesse, idet ikke mindre end 120 Deltagere har meldt sig. Man maa derfor dele Arrangementet paa flere Hold. Ledere er blandt andet Kaptajn Michael Hansen, Kaptajn-løjtnant Ramberg, Løjtnant Jacobsen. I Roskilde er der oprettet et særligt Hold.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose

Danske Flyvere. Der paatænkes arrangeret en Skovtur Lørdag den 5. Juni til Ørholm og Søllerød, hvilket herved meddeles for at Dagen kan blive reserveret.

Nærmere Meddelelse udsendes til Medlemmerne.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum, Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.

Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen, Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.

Sekretær: Repræsentant Borge E. Rasmussen, Rossinisvej 8 St., V.

Aarhus.

Den 2. April blev Formanden, Købmand Chr. Smørum indbudt til, i Samarbejde med Medlemmerne i Aarhus, at danne den første Lokalfdeling.

Denne Fremgang bør bemærkes, og det glæder os at byde den første Lokalfdeling velkommen, i Forvisning om, at mange vil følge efter.

Det er vigtigt, at et nært Samarbejde vil komme i Stand, saaledes at Foreningen vil naa Maalet: Alle Flyvesoldater Medlem i Flyvertroppernes Soldaterforening.

*

Stiftelsesfesten den 10. April i Studenterforeningen forløb Startart.

Formanden bød velkommen, og da vor dejlige Fane blev ført ind, sang Forsamlingen Flagsangen.

Efter denne Højtidelighed blev Programmet serveret Slag i Slag. Henning Schram var ustyrlig morsom, saavel som de to Venezuela's Den øvrige Underholdning blev applauderet kraftigt, og særlig Koncertsanger Herman Hansen vakte Glæde med sin veldynde Stemme. Efter Underholdningen gik Dansen til »de sidste Sporvogne«.

B. E. R.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev, Dronninggaardsallé 120, Holte

Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh, Ulrich Birchs Allé 47, København S.

Kasserer: P. H. Nielsen, Haraldsgade 31 St. th. København N.

Dansk Svæveflyver Union afholdt Repræsentantskabsmøde i Fredericia den 4. April. Samtlige Landets Svæveflyveklubber var repræsenterede.

Af Aarsberetningen var der Grund til at fremhæve, at Medlemsantallet i 1942 var steget fra 155 til 222 Medlemmer, endvidere at der i Aarets Løb er aftaget ialt 88 Certifikater, samt at Unionen i September havde faaet Tilsagn om Statsstøtte paa 35.000 Kr.

Formanden uddelte paa K. S. A. K.'s Vegne for første Gang Gøtopakalen. Den tilfaldt Gartner Henri Fugl, Vordingborg, for Bygningen af et Rhönbussard.

Bestyrelsen uddedede med to Medlemmer, saaledes at den i Dag tæller 7 Medlemmer. Dir. Gerhard Hansen indvalgtes som byggeteknisk Instruktør og Løjtnant J. G. Bergh som flyvetechnisk Instruktør. I Stedet for Prøvemester Knud P. Andersen, Silkeborg, der ikke ønskede Genvalg, indvalgtes Adjunkt Borch, Aalborg. Som Suppleanter genvulgtes Hr. H. Grauegaard, Slagelse og indvalgtes Hr. Restauratør V. Jensen, Viborg.

Formanden og Sekretæren blev genvulgt som Unionens Repræsentanter i D. K. D. A. S.s Bestyrelse.

Det gentages herved overfor Klubberne, at alle Sager til Myndighederne skal gaa gennem Unionen. Godkendelsesbeviser som Flyveledere sendes til Unionens Instruktør, Løjtnant J. G. Bergh, Ulrich Birchs Allé 47, København S., Godkendelsesbeviser for Svæveplaner samt Besigtigelsesrapporter sendes til Sekretæren.

Fra 1. Marts 1943 er der tilsluttet Unionen to nye Klubber, Hobro Svæveflyveklub med 11 Medlemmer, og Polyteknisk Svæveflyvegruppe med 53 Medlemmer. Sidstnævnte er Landets største Svæveflyveklub. Klubben er i Færd med at konstruere en dansk Skoleglider, som i Løbet af Sommeren skal bygges paa et Værksted, som Klubben har faaet stillet til Raadighed paa Læreanstalten.

Stamgruppen meddeler, at der i Tiden fra d. 1. Januar til d. 31. Marts paa Flyvepladsen ved Lundtofte er aflagt Prøver til 2 »A«, 2 »B« og 1 »C« Certifikat. Der er med »Asiago« foretaget 113 Starter med en samlet Flyvetid paa 5 Timer 32 Minuter og 18 Sekunder. Med Stamgruppens nye »Grunau Baby II b« er der foretaget 108 Starter med samlet Flyvetid paa 4 Tim. 8 Min. og 19 Sek. Med »Grunau 9« og »S. G. 38« er der foretaget henholdsvis 73 og 92 Starter med Flyvetid 2 Tim. 10 Min. 17 Sek. og 1 Tim. 40 Min. 30 Sek.

Nye Certifikater: A: Erik Nielsen og Harald Agerby. B: Gilbert Hansen og Aage Nielsen.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup.

Ny Klub under Unionen: M.F. »Volo« er nu tilsluttet Unionen. Formand: Peter Ussing Olsen, Penkrog pr. Tolne.

Adresseforandringer: Bestyrelsesmedlem i D. M. U. Peter Christiansen, Graabrødregade 15, Kolding. Næstformand i D. M. U. Willy Olsen, Nannasvej 5, Svendborg.

Nye Danmarksrekorder: Den 17/3 har Helmuth Bach, »Aviators Modelflyvere«, sat Rekorden i Klasse 8b op til 1775 m. Model »Fakir 6«, Data: Spvd. 1500 mm, Længde 840 mm, Planar. 17,8 Kvdm, Haleplan 5,4 Kvdm, bærende Haleplan, Vægt 274 gr.

Samme Dag har Kjeld E. Nielsen, OM-F, i Sct. Knuds Gymnasiums Aula slået Otto Jespersens Rekord i Klasse 5a ved at flyve 2 Min. 0 Sek. Model I-17. Den 23/3 satte samme Medlem af OM-F Rekorden i Klasse 5a op til 3 Min. 01 Sek. Model I-17, forsynet med mindre Motor. Vægt 1,5 gr.

Før Kjeld E. Nielsen begyndte at slå Rekorden i Klasse 5a var denne af Otto Jespersen d. 28/2 og d. 7/3 sat op til henholdsvis 1 Min. 25 Sek. og 1 Min. 36,2 Sek. Denne sidste Rekord blev sat med Modellen I-16, hvis Data er følgende: Spvd. 400 mm, Længde 350 mm, Planar. 2,8 Kvdm., Haleplanar. 1,2 Kvdm, Vægt 1 gr, Propeldiam. 180, Stigning 400.

Den 7/3 forbedrede Otto Jespersen desuden Rekorden i Klasse 5b, saaledes at den nu er paa 3 Min. 10,4 Sek. Model I-17, en videre Udvikling af I-16. Data: Spvd. 500 mm, Længde 490 mm, Planar. 4,7 Kvdm, Haleplan 2,35 Kvdm, Vægt 1,9 gr, Propeldiam. 250 mm, Stigning 500.

M.F. »Agaton« meddeler: Klubben afholdt ordinær Generalforsamling Torsdag d. 8. Apr. Til den nye Bestyrelse valgtes Formand Chr. Kock, H. Schourupsgade 7, Aarhus, Sekretær Viggo Petersen og Kasserer Henning Kunckel.

M.F. Esbjerg Modelflyveklub afholdt sin første ordinære Generalforsamling d. 31. Marts 1943. Formanden aflagde Beretningen, der godkendtes, hvorefter Kassereren forelagde Regnskabet, der balanceerede med Kr. 869,32 og udviste en Kassebeholdning paa Kr. 72,25. Regnskabet godkendtes. Efter forskellige Lovændringer var vedtaget, valgtes en Bestyrelse paa 7 Medlemmer. Paa et Møde umiddelbart efter Generalforsamlingen konstituerede Bestyrelsen sig saaledes: Formand Alvin Andersen, Kasserer Sv. Aa. Lybæcker, Sekretær Anders Iversen, Næstformand og Værkstedsleder Børge E. Christiansen, Værkstedsleder og Flyveleder Gunnar Jensen, Flyveleder Viggo Larsen, Materialeleder Hugo Holm.

Danmarks mesterskabskonkurrencerne for indendørs Gummimotormodeller afholdtes i Henhold til Lovene Søndag den 4. April i Odense. Danmarks mester blev den kendte »Indendørs specialist« Otto Jespersen, Odense Model-Flyveklub.

De tre bedst placerede i Konkurrencen blev:

- Nr. 1. Otto Jespersen, Odense,
2 Min. 25,2 Sek. i Gensn.
- Nr. 2. Kjeld E. Nielsen, Odense,
2 Min. 02,2 Sek. i Gensn.
- Nr. 3. Oskar Vang, Odense,
1 Min. 15,0 Sek. i Gensn.

Danmarks mesteren fik overrakt den af D. K. D. A. S. udsatte Vandrepokal af Unionens Rekordprotokolfører Rich. Jensen. Desuden uddeltes to af Jespersens Far udsatte Præmier — et Stopur og en Boremaskine — til henholdsvis Nr. 1 og 2.

Nr. 1, 2 og 3 benyttede samme Type Model, Otto Jespersens Selvkonstruktion I-17, og det skal lige omtales, at den vindende Model blev fløjet af Johannes Thinesen, idet Otto Jespersen var blevet syg.

Tegninger

med udførlig Byggevejledning til

Modelsvæveplaner

og

Motormodeller

★

MODELSVÆVEPLANER

- Nr. 22. Zögling junior Kr. 0.50
- 23. Zögling 1.25
- 24. Spatz 1.25
- 25. Habicht 1.25
- 26. Albatros 1.50
- 27. Der kleine Reiher 1.50
- 28. Grosses Albatros 2.00
- 29. Grosser Reiher 1.00

MOTORMODELLER

- Nr. 30. Drohne..... Kr. 1.50
- 31. Lerche 1.50

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Byg en



Messerschmitt I10

(Spændvidde 246 mm)

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingebænk er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 2,00 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri.

Adr. indtil 15' Maj Skjern.
Efter 15. Maj Fruens Bøge.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning af større Modeller

Papyrolin ensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.00
” tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Brede 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Døpe og har glat Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto ekspederes omgaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæfflyvning Kr. 2,00



SHELL

AVIATION SERVICE



^A/_S DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



PRIS
r. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

nr. Kontorassistent
Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

FLYV

Nr. 6
1943 - 16. Aarg.

INDHOLDET:

SVÆVEFLYVNINGEN

et lys et militært Synspunkt
Af Kaptajn T. A. Poulsen

Svæveflyvningens Udvikling som Sport

Af Harriet Førslev

NYT UDE FRA

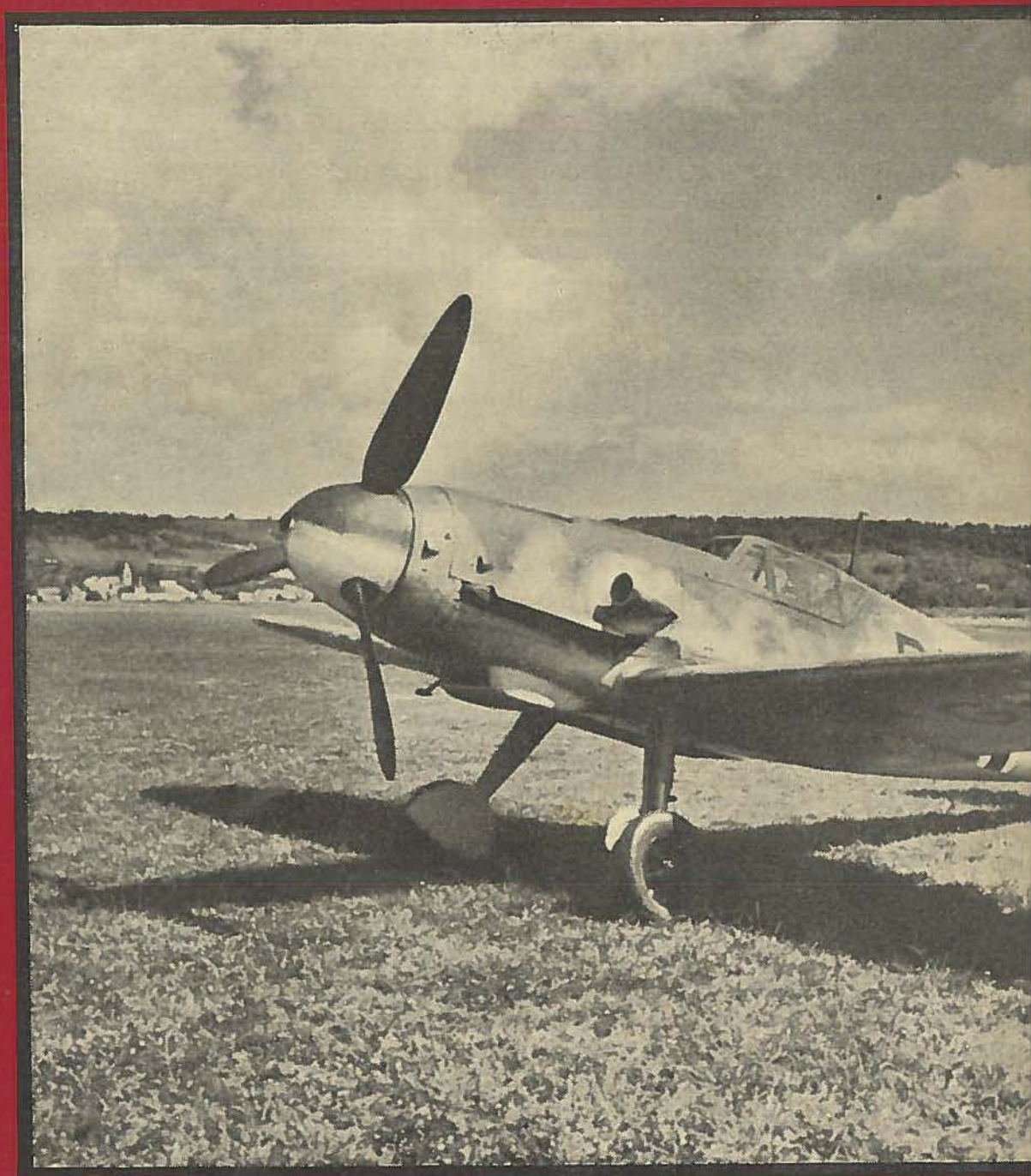
Jager, som flyver 700 km/T.
Verdens største Flyvebaad

TUBORGFONDET giver 8000 Kr.

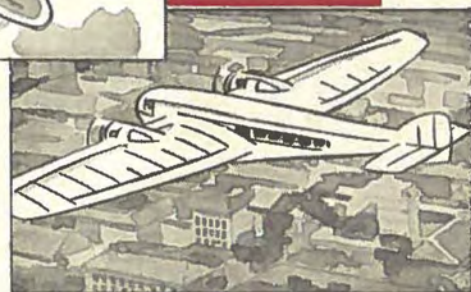
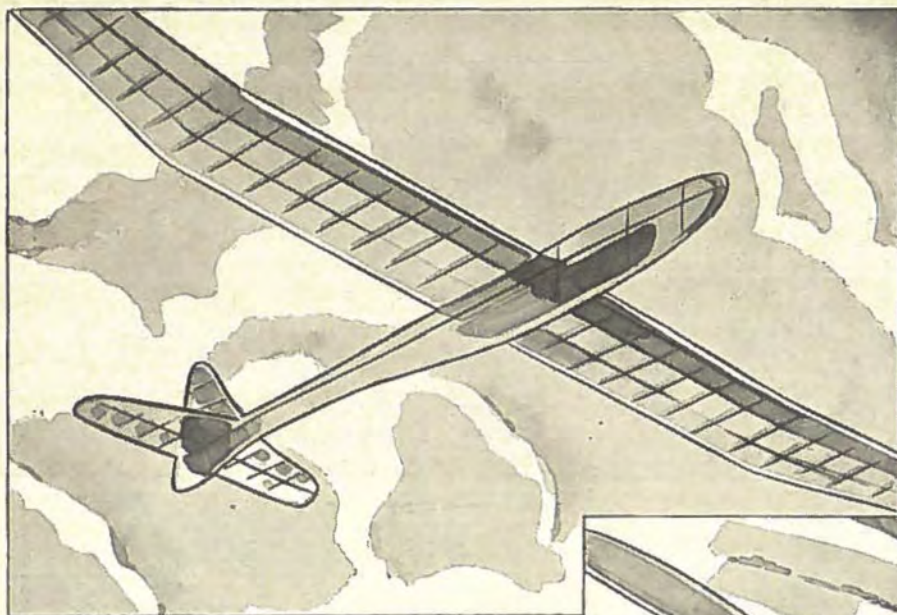
til Dansk Svæveflyver Union

Modelflyvernes Danmarksrekorder

50
ØRE



Messerschmitt Jager Me 109



Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.

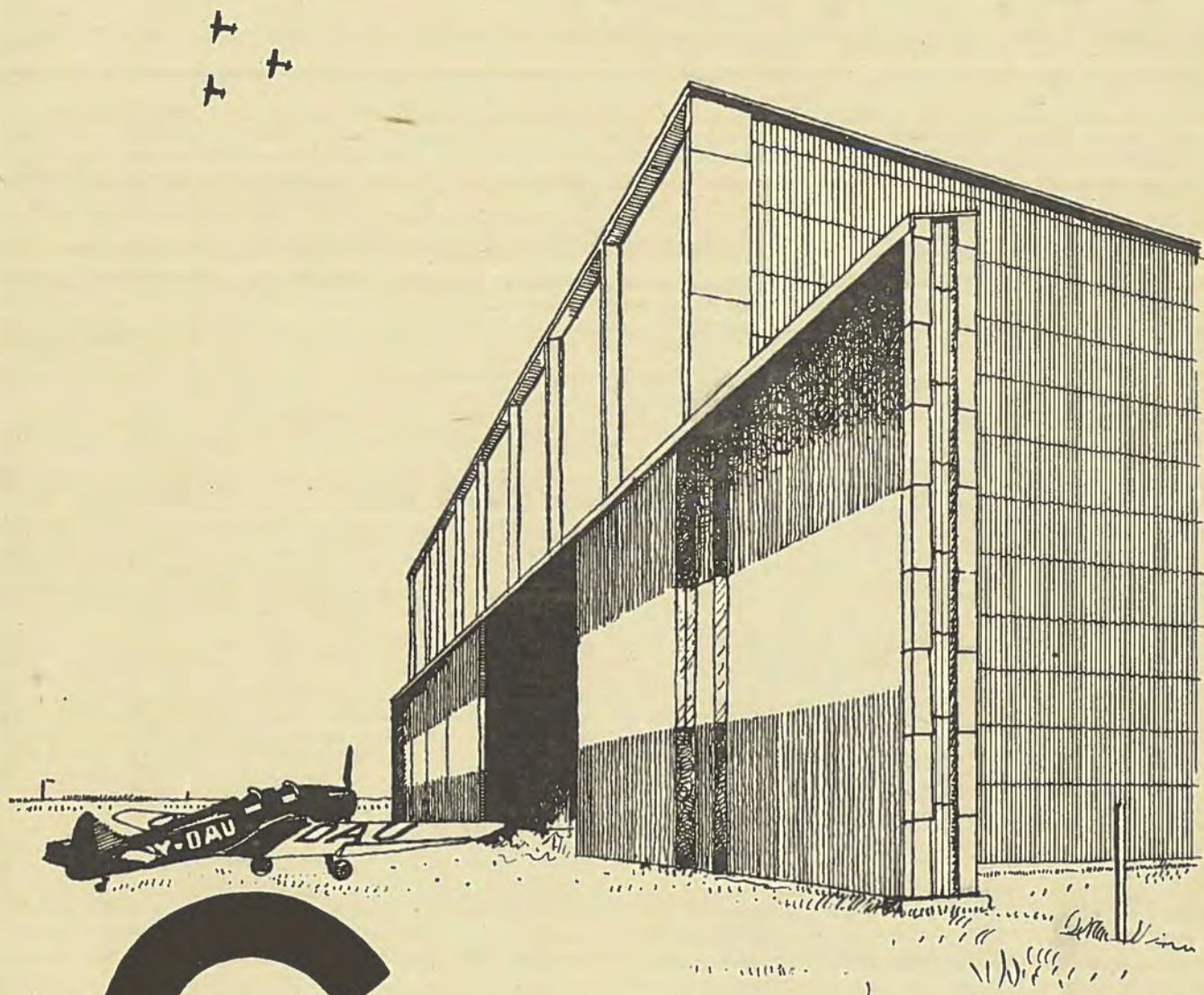
INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



C EMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785

„CELOSIE“
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

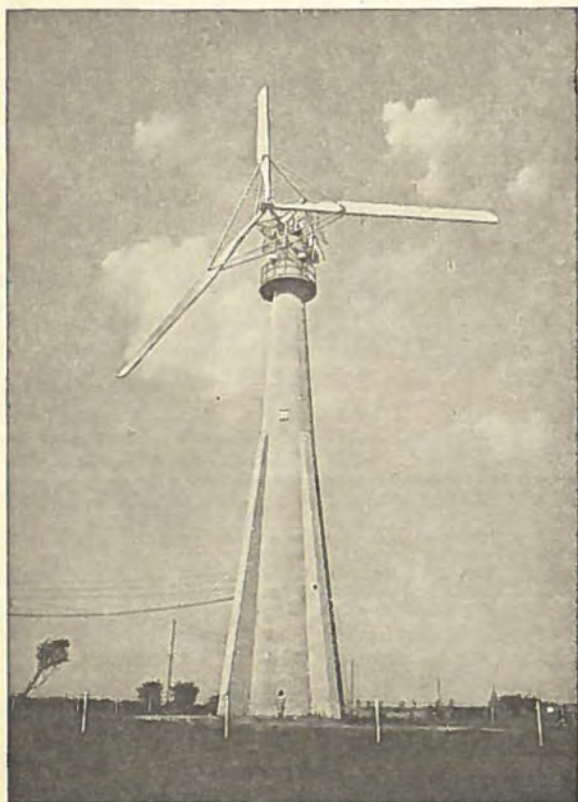
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s
VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTJAN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 6

Juni 1943

16. Aargang

Svæveflyvningen set fra et militært Synspunkt

HERHJEMME har Militærflyverne indtil 1941 i Almindelighed ikke haft nogen Tilknytning til Svæveflyvningen. Dette har haft til Følge, at den militære Interesse for denne Sportsgren herhjemme ikke har været særlig udtalt i Aarene før Krigen. De fleste Militærflyvere var og maatte være saa optaget af Motorflyvningen, at Interessen for Svæveflyvningen var svag eller maaske mindre end det. Vi følte det, som om Svæveflyvningen var for amatør-mæssigt præget til, at vi burde ofre den yderligere Interesse ud over Konstateringen af, at der var noget, der hed saadan. Man nøjedes i det store og hele med at notere sig de Rekordresultater, der Tid efter anden blev optaget i de militære Fagskrifter. Utvivlsomt havde visse af de højere Myndigheder indenfor dansk Militærflyvning Øjet aabent for Svæveflyvningens Udvikling og Betydning, men ingen ansvarlig Chef kunde tænke paa Muligheden af at ofre Penge paa en evt. Svæveflyvning i Tilknytning til den militære Flyveruddannelse alene paa Grund af de over al Maade karrige Budgetter, der arbejdedes med. Desuden var Uddannelsesprogrammerne saa stramme i Fordringerne indenfor en meget kort Uddannelses-tid, at man næppe kunde indpasse anden Flyvning end den rent militære deri.

Dette Forhold ændrede sig ganske efter den 9. April, hvor enhver Form for Militærflyvning øjeblikkelig blev forbudt og har været det siden. Overvejelser mellem Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper og den daværende Generalstabschef førte til, at Svæveflyvningen blev paabegyndt indenfor Flyvertropperne; men Vingerne var, efter de paalagte Restriktioner, vel stækkede.

Ser vi et Øjeblik paa Udviklingen af Svæveflyvningen i Udlandet, er der en forbausende Lighed at spore mellem Forholdene paa dette Felt i Tyskland umiddelbart efter Versaillesstraktaten og hos os efter den 9. April. Det var forbudt Ty-skerne at have noget at gøre med Militærflyvning. De tog deres Tilflugt til Svæveflyvningen, som de, det maa sikkert indrømmes, udviklede til Fuldkommen-

Af Kaptajn T. A. Poulsen.

hed. Svæveflyverklubber startedes overalt i Tyskland. Ungdommen var overordentlig interesseret. Længe varede det ikke, før Staten tog Haand i Hanke med hele Udviklingen, dels gennem Tilskud til Klubberne og Anvisning af Terrain til Flyvningen, dels gennem Oprettelse af Flyveskoler og Lejre. Ad begge Veje fik Staten den nødvendige Kontrol og Indseende med Svæveflyvningen og kunde lede den ad Baner, der havde et meget vidt Perspektiv. Dette Perspektiv blev ikke mindre skarpt i Konturerne, naar man samtidigt betragtede den vældige Udvikling indenfor Deutsche Lufthansa. Man gaar sikkert ikke meget galt i Byen, hvis man opstiller følgende Ligning: »Tysk Svæveflyvning + Deutsche Lufthansa = det oprindelige Grundlag for Deutsche Luftwaffe«. Heraf kan man formentlig slutte, at Svæveflyvning i dette Tilfælde har været af militær Betydning om end indirekte.

Den militære Svæveflyvnings Udvikling herhjemme.

Svæveflyvningen blev af Hærens Flyvertropper henlagt under Flyveskolen, der i den Anledning blev udlagt i Svæveflyveleiren ved Køge. Kaserneforholdene var udmærket gode, Underbringelsen fandt Sted i nogle gamle Militærbarakker fra forrige Verdenskrig. De har siden da tilhørt K. F. U. K. og tjent denne Forening til Sommerlejr. Flyvepladsen var taalelig med betydelige Hindringer paa de to Sider, desuden var selve Landingsfeltet ikke særligt jævnt, men under Udfoldelse af Agtpaagivenhed kunde Pladsen beflyves uden større Risiko. Materiellet, der stilledes til Raadighed, var i enhver Henseende første Klasses, det bestod af 2 moderne Motorspil af Rhön-Typen, 2 Skoleglidere S-G. 38 og 2 Grunau Baby Svæveplaner, alle af tysk Oprindelse, senere tilgik der yderligere 4 Skoleglidere og 4 Grunau Baby, som byggedes paa Hærens Flyvertroppers Værksteder, Præcisionsarbejde, der i enhver Henseende overgik det tyske Materiel. Ja, de danske Svævepla-

ner, der byggedes efter Licens, vejede oven i Købet 16 pCt. mindre end de tilsvarende tyske. Forinden Materiellet naaede frem, var Skolen dog begyndt med et Gumpert-Plan, som Flyveklubben Ringen laante os.

Angaaende selve Uddannelsen laa Forholdet saaledes, at ingen af os havde andet end teoretisk Begreb om Svæveflyvning og Førings af Spillet. Men det varede ikke længe før en bestemt Linie blev lagt som Rettesnor for den praktiske Side af Sagen. De Erfaringer vi høstede, har nedfældet sig i ganske bestemte Metoder og Trin, der bringes i Anvendelse under Uddannelsen, alt eftersom det drejer sig om en Flyver eller en ikke Flyver. For Flyvere lyder den i al sin Simpelhed: 2 Hop med Skoleglideren og derpaa i Højden med Grunauen. For ikke Flyvere er Sagen knap saa lige til.

Der deltog over 100 Mand i denne Svæveflyvning. Flyvertropperne faste Officerer af alle Grader, indkaldte Flyvere og Observatorer samt et Elevhold, der praktisk talt aldrig havde været i Luften før. Alle Aldre mellem 20 og 50 var repræsenteret, ligesom alle Grader fra Oberst til Korporal. Desuden deltog fra Marinens Flyvevæsen en Kommandørkaptajn, en Flyverløjtnant og en Materielmester. Samtlige faste Officerer og de nævnte Befalingsmænd fra Marinens Flyvevæsen har nu indtil 10 Timer hver paa Bagen, og Prøverne til C-Certifikatet er forlængst aflagt.

Har denne Form for Flyvning Betydning for den fremtidige militære Flyvning?

Et svensk Fagtidsskrift siger ordret: »Om Svæveflyvningens militære Betydning faar man bedst et Indtryk ved at betragte det finske og det tyske Luftvaaben. Det staar sikkert her klart for de fleste, at de nævnte Luftvaabens store Resultater, under helt forskellige Forudsætninger for en Del maa ses paa Baggrund af Svæveflyvningens umaadelige Udvikling i de to Lande i Tyverne og Begyndelsen af Trediverne. Man kan iøvrigt indenfor de forskellige Lande iagttage en stigende Inter-

esse og Forstaaelse af Svæveflyvningens militære Betydning.

Selv om disse Udtalelser maaske stiller Sagen for meget paa Spidsen, er der for mig ingen Tvivl om, at Brugen af Svæveplaner kan betyde en værdifuld Forøgelse af et Luftvaabens Transportsystem. Direkte Indsats af Svæveplaner i egentlige Krigshandlinger er kun kendt i faa Tilfælde. Den militære Diskretion sætter visse Grænser for, hvad der kommer frem i denne Retning, men Spørgsmaalet maa betragtes med den allerstørste Interesse. Forholdene (ligeledes efter svensk Opfattelse) tyder paa forestaaende Krigsbegivenheder, hvor Svæveplaner kan komme til at indtage en meget fremtrædende Plads.

I den Forbindelse er det formentligt af Interesse at erindre, at det engelske Army Air Corps, der oprettedes den 27. Februar 1942, blandt andre Enheder ogsaa raader over et Regiment Svæveplaner.

Englænderne talte i sin Tid meget om den tyske Invasionstrusel mod Storbritannien og regnede bl. a. med, at den vilde blive iværksat ved en kombineret Aktion, hvori lufttransporterede Tropper vilde udgøre en væsentlig Del. Faglitteraturen har ofte beskæftiget sig med Spørgsmaalet om de tyske Forberedelser til en saadan Aktion fra Luften. Den har slaaet fast, at Tyskerne seriebygger Svæveplaner af en Størrelse, som endog skal kunne rumme mindre Panservogne. Typen er fremstillet af Gothaværkerne, dens Betegnelse er Gotha 242, med en Spændvidde paa 30 m, Længde 16 m, Planareal 21 m², Tomvægt 1370 kg, Nyttelast 2300 kg, d. v. s. 21 Soldater med let Udrustning + 2 Mands Besætning. Den paaregnes bugseret af en Ju 52 med en Fart af 160 km/T.

I England seriebygger man ligeledes Svæveplaner, der er noget mindre end de tyske. De er af Typen Hotspur, med en Egenvægt omkring 850 kg og en Nyttelast paa 12—1500 kg.

Endelig skal det nævnes, at Amerikanerne nu ogsaa bygger Svæveplaner i større Stil med militære Formaal for Øje.

Til Starten af disse Svæveplaner, især naar de opræder i Grupper efter et bugserende Luftfartøj anvendes forskellige Metoder.

Den af Russerne anvendte ser mest bestikkende ud. Her opstilles Svæveplanerne i Række, tæt opsluttede og forbundne. Wirerne er oprullet paa en Tromleaanordning i Planets Næse. Tromlen er forsynet med en Bremsemekanisme og en stærk Fjederophængning, der skal afbøde altfor voldsomme og uregelmæssige Ryk i Wiren. Under Starten letter det ene Plan efter det andet under Affiring og behørig Afbremsning af Wiru.

Foruden i de rent krigsmæssige Handlinger, har Svæveflyvningen ogsaa indirekte Betydning paa mange Mander, bl. a. derved, at flere og flere af Landets Ungdom giver sig af med Bygning af Svæveplaner og opøver sig i Flyvning med dem. Derved kommer de paa et tidligt Tidspunkt i deres Liv i Kontakt med Flyveteknikken, bliver vænnet til Luften og skaffer sig visse praktiske Kundskaber om Meteorologi. Hele denne Udvikling vil sikkert vise sig at være af Betydning ved den senere Udtagelse af Elever til den militære Flyvning.

Der vil formentligt i Fremtidens Danmark, det maa man da haabe, i en lang Aarrække kræves en større og større aar-

lig Tilgang af sunde, stærke Mandfolk med »Flyvning i Blodet«. Jo bedre Udvalget er, des finere bliver Kvaliteten af Militærflyverne. Utvivlsomt vil mange unge ad Svæveflyvningens Vej — i Forbindelse med gode Skolekundskaber — kunne aabne Porten indtil Luftvaabnet, hvor de særligt egnede sikkert vil have en Chance for at kunne skabe sig en smuk Fremtid, ligesom Vejen til Pilotstillingerne ved de civile Luftfartsselskaber formentligt ogsaa efter Krigen stadig vil gaa gennem Luftvaabnet.

Gennem en vidt udbredt Svæveflyvning spredes Interessen og Forstaaelsen for Flyvning gennem alle Befolkningslag. Desværre raader der mange Steder ogsaa indenfor vort Land en baade grov og beklagelig Uvidenhed om Luftvaabnets dominerende Indflydelse i moderne Krigsførelse. Blikket herfor vil imidlertid blive klarere, jo mere Kendskabet til Flyvning (bl. a. gennem Svæveflyvernes Virksomhed) bliver udbredt.

Bør Svæveflyvningen evt. drives jævnsides med den militære Flyveuddannelse?

Det er jo godtgjort, at en Uddannelse i Svæveflyvning ikke er nødvendig for at uddanne en god Militærflyver, men det er derimod ikke godtgjort, at man ikke i Svæveflyvningen har et anvendeligt Midde til en hurtigere Udskillelse af ringere eller flyvemæssigt langsomt fattende Aspiranter; skulde dette være Tilfældet, og det mener jeg, det er, har Svæveflyvningen alene af den Grund sin Berettigelse jævnsides med Uddannelsen i Motorflyvning. Vel kan Motorluftfartøjet med sin store Landingshastighed ingenlunde sammenlignes med Svæveplanet, hvis Landingshastighed ligger nede paa Halvdelen eller Trediedelen af det førstnævnte (Skoleluftfartøjet forudsat). Men den Maade, hvorpaa en Elev behandler et Svæveplan i Luften og under Landingsmanøveren, vil sikkert i mange Tilfælde kunne give supplerende, ja maaske afgørende Oplysninger om, hvorvidt han er i Stand til indenfor en rimelig Tid at lære Motorflyvningens Kunst eller ej, og herved vil baade kostbar Tid og Penge kunne spares, Penge som ellers maatte bruges til den dyre Uddannelse paa almindeligt Luftfartøj, hvor det alligevel senere vilde vise sig, at Eleven ikke egnede sig til at fortsætte Uddannelsen.

I Luftfartøjet har Eleven stadig sin Lærer med. Det ligger i hele Forholdets Natur, at Eleven saa at sige i enhver Retning søger at efterligne (efterabe om man vil) Læreren saaledes, at Eleven i de forekommende Situationer uvilkaarligt vil søge at gøre det, han har set Læreren gøre i lignende Tilfælde.

Er Læreren nu ikke med, og ændrer de ydre Forhold sig (Vindens Retning og Styrke, Skyhøjden, Sigtbarheden og meget andet) saaledes, at Eleven ikke har et parallelt Tilfælde fra Dobbeltstyringen, hvor Læreren var med, kan hans Flyvning blive usikker, ja maaske endog farlig for ham selv og Luftfartøjet.

Under Svæveflyvningen er Eleven derimod overladt til sig selv lige fra Begyndelsen, saavel paa Skoleglider som paa Overgangsplanet. Han maa her nødvendigvis helt stole paa sig selv, der er ingen til at vise ham Manøverne, de forklares ham, ingen kan tage Pinden for ham i en vanskelig Situation, det maa han selv

klare, alt dette gør, at Eleven her hurtigere vil vise, hvad han kan eller duer til, end paa et Motorluftfartøj.

Bør Svæveflyvningen evt. gøres obligatorisk paa Flyveskolen?

Dette Spørgsmaal besidder vi i Øjeblikket for faa Erfaringer til at kunne besvare fyldestgørende, Sammenligningsgrundlaget mellem Elever med og uden Svæveflyvning mangler hos os. Men, selv om man har et anvendeligt Hjælpemiddel til et bestemt Formaal, er der et langt Spring til, at man bør gøre Brugen af dette Hjælpemiddel obligatorisk med selvstændigt Uddannelsesprogram, Krav at opfylde o. s. v. Dette vil altsammen medføre Konsekvenser af forskellig Art, der nøje maa overvejes, før der træffes en Beslutning om obligatorisk Undervisning i Svæveflyvning ved Flyveskolen. Men at man bør have Svæveplaner baade ved Flyverafdelinger og Skoler, bl. a. til Sportsbrug, er der for mig ingen Tvivl om, alene af den Grund, at det maa anses for at være en Mangel hos en Militærflyver, hvis noget vedrørende praktisk Flyvning er ham fremmed.

Bør Luftvaabnet understøtte Ungdommen i Svæveflyvning?

En Statsstøtte under en eller anden Form maa i Fremtiden anses for at være en Selvfølge, den kan ydes ad flere Veje, baade i Form af direkte Tilskud til de paagældende Klubber eller Foreninger og som en Hjælp ydet gennem de militære Flyverafdelinger, indenfor de paagældende Militærkredse, hvor disse Afdelinger af Luftvaabnet garnisonerer. Den sidstnævnte Maade bør efter min Mening ingenlunde forsømmes. Og efter de sidste Tidens Strømninger, der har givet sig positive Udtryk for Folkets og dets Værns Samhørighed, vil den formentlig heller ikke blive misforstaaet til Skade for Flyvningen i vort Land.

Hvorledes kan en saadan Hjælp gennem de militære Afdelinger ydes, og hvilke Fordele rummer den?

For Svæveflyvernes Vedkommende ligger Sagen klar nok. De vil faa en solid og god Uddannelse paa Materiel, der baade er førsteklases i sin Konstruktion og i Vedligeholdelsen. De vil blive undervist af Militærflyvere, der er nøje kendt saavel med Motor- som med Svæveflyvning, de vil faa en udstrakt Lejlighed til at benytte Start med Luftfartøj. De vil i en ung Alder komme til at stifte Bekendtskab med den militære Disciplin og de strenge Regler for Orden og Opførsel, der gælder indenfor ethvert velordnet Militærområde, og sidst men ikke mindst, deres Uddannelse sker uden Udgift for dem selv, idet jeg betragter det som naturligt, at der tillige indenfor rimelige Grænser ydes dem Godtgørelse for deres Transportudgifter til Uddannelsesstedet. Selvriskoen maa de selv bære, medens Afdelingen afholder Udgifterne ved Materielhavarier og Svæveplaners Reparation.

For Flyverafdelinger og Flyveskoleers Vedkommende er Fordelene knap saa iøjnefaldende, men jeg vil dog vove at paastaa, at de findes, om end i mere indirekte Form.

Manglerne først. En saadan Form for Statsstøtte vil betyde en ikke uvæsentlig Belastning af det tekniske Personal og et forøget Krav til visse af Militærflyverne i

deres Fritid, ligesom det ogsaa vil forhøje de paagældende militære Chefers Ansvar.

Hvilke Kompensationer faar Luftvaabnet da til Gengæld for dette?

De dygtigste af de unge Militærflyvere vil som Lærere for Svæveflyverne paa et tidligt Tidspunkt i deres Liv faa Lejlighed til at udvikle deres pædagogiske Anlæg og Evnerne til at udføre en Flyvelærers ansvarsfulde Gerning, ligesom de ogsaa, tidligere end ellers, vil komme til at mærke Ansvarets Byrde, alt sammen noget, som jeg personlig tillægger den allerstørste Betydning for en ung Mand og ikke mindst, naar han tilhører Flyvevaabnet.

For det andet. Luftvaabnets Officerer og Læger vil faa Lejlighed til at lære de unge Svæveflyvere at kende, deres Karakter, Duelighed og Sundhedstilstand, altsammen noget, der kan faa stor, ja i visse Tilfælde sikkert afgørende Betydning ved en evt. senere Udtagelse af Aspiranter til de militære Flyveskoler. Jeg skal her blot anføre, at eet af Spørgsmaalene paa de i Dag gældende Spørgeske-maer, der tilsendes Aspiranterne, lyder: »Kender nogle af vore Flyvere Dem?« Og endelig Samlivet med en militær Flyverafdeling paa eller i Nærheden af dennes Øvelsesplads vil formentligt hos nogle af de egnede unge vække Lysten til den videre Uddannelse indenfor Luftvaabnet, et Forhold man fra et luftmilitært Synspunkt næppe bør overse.

Det vil næppe være rigtigt at afslutte denne korte Redegørelse om Svæveflyvningen set fra et militært Synspunkt, uden at berøre Spørgsmaalet om Observatørers og teknisk Personels Deltagelse i denne. For mig staar det ganske klart, at disse Folks selvstændige Udøvelse af praktisk Flyvning under en eller anden Form vil knytte dem endnu fastere til deres Vaaben og give dem en endnu bedre Forstaaelse af Flyverens Gerning. Den militære Motorflyvning kan af visse Aarsager ikke praktiseres med dem, derimod har man i Svæveflyvningen et udmærket godt Mid-del til at lade dem faa Del i Charmen ved at udøve Flyvningens skønne Kunst. Der hersker ingen Tvivl om, at de vil kunne lære det, endda paa meget kort Tid, det fik vi i høj Grad Syn for, i hvert Fald for Observatørernes Vedkommende, som var de eneste der prøvede det, i Sommeren 1942 under Opholdet i Køgelejren. Den Samhørighedens og Fællesskabets Følelse, som kun yderligere gennem Svæveflyvningen vil blive befæstet mellem det navigerende og det tekniske Personel, har en Betydning for Korpsaand og dermed for Vaabnets Duelighed, som slet ikke forstaaes eller kan værdsættes af det store Flertal udenfor Luftvaabnet.

Til Slut skal det siges, at Svæveflyvningen er den fornemste Sportsgren indenfor Ungdommen, den ansøger til Fremadstræben, opøver Mod, Opmærksomhed og Selvtillid parret med Kammeratskab, Ansvarsfølelse og andre eftertragtelser-værdige Egenskaber, som alle er ønskelige at finde hos Landets Ungdom. De er nødvendige for Militærflyvere.

Jeg har gennem denne Redegørelse kun ønsket at fremdrage visse Ting, der skulde godtgøre, at Svæveflyvningen baade direkte og indirekte har Interesse for Militærflyvningen. Et Forhold, som man forøvrigt i visse Lande ikke synes at have været i Tvivl om allerede for Aar tilbage.

Svæveflyvningens Udvikling som Sport

Af Harriet Førslev.



Gummitovstart med Rhönadler.

SVÆVEFLYVESPORTEN, som vi dyrker den i Dag, opstod i Tyskland lige efter den forrige Verdenskrig. Der var lagt saa mange Baand paa Motorflyvningen, at det praktisk talt var umuligt for den flyveinteresserede Ungdom at komme i Luften. Smaa Grupper af Ingeniører, forhenværende Militærflyvere og flyveinteresseret Ungdom, af hvilken Kernen var Elever fra de tekniske Højskoler, sluttede sig sammen og begyndte at eksperimentere med Svæveflyvning rundt omkring i Tyskland.

De havde meget store Vanskeligheder at kæmpe med i Begyndelsen, de samme som vi forøvrigt har maattet slaas med i praktisk talt alle andre Lande, hvor Svæveflyvesporten efterhaanden har vundet Indpas, nemlig: Pengemangel og Mangel paa Forstaaelse fra Myndighedernes Side.

Hertil kom, at de jo som Pionerer først maatte konstruere de Typer, de skulde flyve med, inden de kunde gaa i Lag med at bygge dem — ofte af Brudstykker af udrangerede Flyvemaskiner.

1. Rhönstævne.

Allerede i 1920 var de imidlertid naaet saa vidt, at den berømteste af Grupperne, den, der holdt til paa Wasserkuppe i Rhönbjergene, kunde kalde de øvrige sammen til Stævne og Konkurrenceflyvning. Den længste

Flyvning, der blev fløjet det Aar, var en ren Glideflyvning fra Toppen af Wasserkuppe ligeud mod Vinden langs med Skraaningen ned i Dalen; den varede godt 2 Minutter og var knapt 2 km lang. — Det er, hvad enhver A-Flyver i Dag kan præstere.

Fra Rhön bredte Svæveflyvningen sig ud over hele Verden, og siden 1920 har der hvert Aar indtil Krigens Udbrud været afholdt et stort internationalt Svæveflyvestævne i Rhön, hvor Svæveflyvere fra al Verdens Lande mødtes til Konkurrenceflyvning.

Skræntflyvning »opfindes«.

De første Aar kendte man kun Glideflyvning som den, jeg har beskrevet ovenfor, men allerede i 1922 opfandt de Skræntflyvningen i Rhön. Ingeniør Martens fandt en Dag paa at dreje og flyve parallelt med Skraaningen, idet det lykkedes ham at holde sig oppe i Skræntvinden i ca. 100 m's Højde i 1 Time 6 Min.

Skræntvinden er en Opvind, der fremkommer ved, at Vinden tvinges tilvejs over en Hindring i Terrainet, og saa snart denne opadgaende Bevægelse i Luften er hurtigere end Svæveplanets Synkehastighed, kan man flyve frem og tilbage over Skrænten, saa længe Vinden blæser tilstrækkelig kraftigt.

Da man først havde lært at udnytte



Skræntflyvning ved Bjergsted.

Skræntvinden, blev der snart udført Flyvninger paa flere Timer. I Frankrig, Belgien og U. S. A. lærte de hurtigt Kunsten af, og i de følgende Aar vandrede Verdensrekorden i Varighedsflyvning rundt mellem disse Lande.

Termisk Opvind.

Naar det i 20'erne lykkedes enkelte Svæveflyvere at flyve længere Strækninger og opnaa større Højder, var det nærmest Tilfældigheder, f. Eks. var det hændt nogle Gange, at en Svæveflyver var kommet ind i Opvindsfeltet foran en Uvejsfront og var drevet med Uvejret et Par Hundrede km overland.

Man havde endnu ikke lært at udnytte Svæveflyvningens egentlige Kraftkilde: den termiske Opvind. Den første Gang, den bevidst blev udnyttet, var i U. S. A. i 1930, da Wolf Hirth deltog i det første amerikanske Svæveflyvestævne. Han havde ved den Lejlighed for første Gang et Variometer — et Instrument, der angiver, hvor meget man stiger eller synker pr. Sekund — med op i Svæveplanet. Hidtil havde man fløjet paa Fornemmelse alene. Gennem Variometret fik han et Billede af den termiske Opvinds Form og Omfang og Stigehastighed. Den termiske Opvind fremkommer ved Jordoverfladens Opvarmning gennem Solbestraaling. Hvis Solen skinner meget intenst, kan denne Opstigning af varm

Luft ske i en stadig Strøm, der dannes ligefrem en Varmluftssøjle. Hvis Solbestraalingen er mindre intens, dannes der store Varmluftsbobler, der med Mellemrum river sig løs og stiger tilvejs. Dersom Luften indeholder Fugtighed — hvad den næsten altid gør — vil denne Fugtighed fortsættes i en vis Højde, og hele Luftmassen bliver synlig som en Cumulusky. Disse Skyer, der altsaa danner Kronen paa en Termiksøjle, tjener som Vejvisere for Svæveflyverne.

Overlandsflyvning.

Den Dag i Elmira — den 2. Oktober 1930 — prøvede Wolf Hirth for første Gang at flyve Stejlkurver inde i en saadan Termiksøjle og steg i Løbet af faa Minutter 1000 m tilvejs. Fra denne Højde begyndte han en Overlandsflyvning, i Løbet af hvilken han flere Gange ved at kredse, skruede sig op i stor Højde.

Dermed var den egentlige Svæveflyvning »opfundet«, den Teknik, som vi anvender den Dag i Dag ved Overlandsflyvninger. I store lydløse Spiraler skruer vi os op og flyver fra Sky til Sky, og hvis vi har Blindflyvningsinstrumenter om Bord og er øvede i at flyve Blindflyvning, kan vi fortsætte op igennem Skyerne og flyve med dem lange Strækninger overland.

Verdensrekorderne.

Jeg kan benytte Lejligheden til at nævne Distancerekorden: 762 km fløjet i 1939 i Rusland af en ung russisk Pige. Varighedsrekorden paa 51 Timer er tysk og Højderekorden paa 9200 m ligesaa.

For og imod Dykbomberen

I England er der stadig Diskussion om Nytten af Dykbomberen, og der bliver sagt meget baade for og imod Anvendelsen af denne Type. Den tidligere Minister for Luftfartindustrien, Lord Beaverbrook, er en ivrig Talsmand for Anvendelse af Dykbomberen, og under en Debat i Overhuset i Marts Maaned indledede han med en Tale til Gunst for Dykbomberen, idet han bl. a. sagde:

Han ønskede, at Regeringen skulde paabegynde Bygningen af Dykbombere. Hidtil har disse Flyvemaskinetyper haft Luftbremser paa Planerne; men man kan regne med, at disse i nær Fremtid vil blive afløst af Brem-

sepropeller. Luftfartsministeriet har hidtil ikke villet gaa med til Bygning af Dykbombere, selv om der er meget, der taler for det. Ved Angrebet paa Pearl Harbour ødelagde 105 japanske Flyvemaskiner 177 amerikanske og beskadigede 70 andre; der blev endvidere ødelagt 8 Slagskibe, 3 Krydsere, 3 Jagere, 2 Hjælpekibe og 1 Flydedok. Af disse 105 japanske Flyvemaskiner har ikke mindre end 48 været Dykbombere. Lord Beaverbrook omtalte en Meddelelse fra »Daily Telegraph« for 9. Maj 1942, hvorefter »amerikanske Dykbombere skulde have angrebet store Flaadenheder og i Løbet af to Dage sænket to store Hangarskibe, mindst een Krydser og syv Jagere.« Den amerikanske Oberst Henry L. Stimson havde indrømmet, at tyske Dykbombere under Krigen i Tunis den 19. Februar 1942 ødelagde talrige amerikanske Kampvogne ved Kasserine-Passet.

Lord Beaverbrook blev støttet af Admiral Lord Keyes, der mindede om de tyske Dykbombers Indsats i Belgien. Luftmarskal, Lord Trenchard var imod Lord Beaverbrooks Opfattelse.

Spørgsmaalet har ogsaa været diskuteret i Underhuset. Her meddelte Luftfartsminister Sir Archibald Sinclair den 24. Februar i Aar, at mange Angreb paa amerikanske Panservogne i det mellemste Tunis ikke var sket ved Hjælp af Dykbombere, men med Kampjagere, og at det tyske Luftvaaben mere og mere anvendte den sidstnævnte Type. Fra anden Side oplystes, at mindst 80 pCt. af de indsatte Akseflyvemaskiner under den tyskitalienske Tilbagetrækning i Nordafrika havde været Kampjagere. Luftfartsministeren erklærede endvidere, at lette Bombere og Kampjagere havde vist sig at være bedre egnet til Samarbejdet med Tropperne paa Jorden end Dykbombere. Imidlertid er der ved at blive leveret Dykbombere (fra U. S. A.) til de britiske Flyverenheder. Det drejer sig om Typen Vultee 72 Vengeance.

I Fagpressen hævder Major Oliver Stewart, at Luftfartsministeriet en skønne Dag vil blive tvunget til at anvende Dykbombere, hvorimod »Sunday Times«' Luftfartsmedarbejder, Peter Masfield, er af den modsatte Opfattelse. Han siger, at Dykbomberne er overflødige, fordi en tomotoret Kampjager som f. Eks. D. H. »Mosquito II« er langt mere virkningsfuld.

Saa forskellige er Opfattelserne.

I. F.

NYT UDE FRA

Jager, som flyver over 700 km/T.

En ny amerikansk Jagertype af en meget ejendommelig Konstruktion nærmer sig sin Fuldendelse, og indenfor Fagkredse er man meget spændt paa Resultatet af Prøveflyvningerne. Typen kaldes Manta-Jager, og den er konstrueret af Consolidateds kendte Konstruktor David R. Davis, berømt for sine Plankonstruk-



Den amerikanske Manta-Jager.

tioner paa Consolidated »Liberator« og »Catalina«.

Den nye Jager skal være udstyret med en vædskekølet Motor paa 1200 à 1350 HK, bygget af Allison, Ford eller Rolls Royce. Motoren er anbragt inde i Kroppen og driver to modsatretten-



Den amerikanske Flyvebaad Martin PB2M-1, hvis Fuldvægt er 71 Tons.

de Propeller gennem en 1,4 m lang Aksel. Prøveflyvningerne imødeses som sagt med stor Interesse, fordi Manta-Jageren repræsenterer noget helt nyt. Interavia opgiver dens Bevæbning til at være fire 12,7 mm Automatkanoner — den sædvanlige amerikanske Standardbevæbning — og Rækkevidden siges at være ikke mindre end 5.600 km, saaledes at den skal kunne eskortere de tunge Bombere selv paa meget lange Togter.

Typisk for Manta-Jagerens Konstruktion er Bæreplanets store Tykkelse inde ved Roden (21 pCt. af Plankorden). Planets Spændvidde siges at være 15,24 m og dets største Tykkelse 1,06 m. Den beregnede største Hastighed er 715 km/T.

Verdens største Flyvebaad.

Den hidtil største Flyvebaad er den amerikanske Martin PB2M-1 »Mars«, som FLYV bringer paa hosstaaende Billede. De første Prøveflyvninger fandt Sted i November 1941. Den er oprindelig bygget som Rekognoscerings- og Bombelufftfartøj, men bliver i første Række anvendt som Transportlufftfartøj. Den har en Besætning paa 11 Mand, og den kan medføre 150 fuldt udrustede Soldater (over hvor lang Afstand er ikke opgivet). Dens Fuldvægt er 71 Tons. Den har fire Wright »Duplex-Cyclone« Motorer hver paa 2000 HK. Dens øvrige Data og Præstationer holdes hemmelige.

Messerschmitt Me 323.

Tysklands nyeste Flyvemaskinetype er det saakaldte motordrevne Glideplan »Messerschmitt Me 323«, der er bygget som Transportlufftfartøj. Det er et Monoplan med højtliggende Bæreplan, Kroppen har rektangulært Tværnsnit og enkelt Halefinne og Sideror.

I Bæreplanets Forkant er der anbragt seks luftkølede 14-cyl. Dobbeltstjernemotorer af den franske Type Gnome & Rhone 14 M Mars, hver paa

800 HK. Understellet bestaar af ti Landingshjul, der er anbragt paa Kroppens Underside med fem paa hver Side bagved hinanden.

Lasteevnen skal være temmelig stor, omend Opgivelserne er noget varier-



Transportfartøjet Me 323.



Vickers Wellington 1 udstyret med Magnetring.

rende. Interavia siger, at den kan medføre 10 Tons Last, medens det svenske »Flyg« opgiver 20 Tons; begge Steder nævnes, at Me 323 kan medføre 130 Soldater eller en tilsvarende Vægt af Kampvogne, Lastvogne eller Skyts. Hastighedsopgivelserne er ogsaa noget varierende. Interavia siger 240 km/T, medens »Flyg« opgiver 325 km/T.

Øvrige Oplysninger om Data foreligger ikke.

Minestrygning fra Luften.

De mange magnetiske Miner, der er blevet anvendt under denne Krig, har selvfølgelig ogsaa faaet et Modvaaben. I Begyndelsen søgte begge de krigsførende Parter at neutralisere disse Ødelæggelsesredskaber ved at afmagnetisere Skibene, men efterhaanden begyndte man ogsaa at gøre Forsøg paa at stryge magnetiske Miner med Flyvemaskiner. Tyskerne har i længere Tid forsøgt med flyvende Minestrygning, idet der anvendtes et magnetisk Felt, dannet af en strømførende Løkke, der slæbtes efter Luftfartøjet. Nærmere Detailler kendes ikke.

Englænderne har ogsaa i et Par Aar

Hvordan bliver jeg Flyver, Flyvemekaniker m. m.

HVER eneste Maaned faar FLYV Breve fra sine Læsere med Fore-spørgsler om, hvad der kræves for at blive Flyver, Flyvemekaniker, Radiotelegrafist o. l., og for at imødekomme de mange af vore unge, videbegærlige Læsere, der søger Oplysning om disse Spørgsmaal, skal vi i det efterfølgende give en kort Oversigt over de Krav der stilles, eller rettere — de Krav, der stilles, for Situationen har jo medført, at det i Øjeblikket er blevet meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at blive nogen af Delene. Vi maa derfor nøjes med at fortælle om, hvordan det var før den 9. April 1940, idet man vel nok kan gaa ud fra, at Kravene ikke væsentligt vil blive ændret, naar Forholdene igen bliver normale.

Flyver.

Hvis man ønskede at uddanne sig til Flyver, var der tre Veje at gaa: 1) private Flyveskoler, godkendt af Ministeriet; 2) Hærens Flyveskole eller 3) Søværnets Flyveskole.

ad 1) Uddannelsen til Opnaelse af Privatførercertifikatet (det saakaldte Sportsflyvercertifikat) var aaben for enhver Mand og Kvinde, som var fyldt 19 Aar og ikke var over 50 Aar, og som havde bestaaet de Lægeprøver og Duelighedsprøver, der var fastsat. Der fandtes før 9. April 1940 ti private Flyveskoler i og udenfor København. Til Opnaelse af Privatførercertifikat kræves mindst 4 Timers Eneflyvning foruden en Prøve i Teori.

Dette Certifikat giver ikke Ret til at udøve erhvervsmæssig Flyvning. Hvis man ønsker det, kræves et »Førercertifikat til Flyvemaskiner i erhvervsmæssig

forsøgt med flyvende Minestrygning. Hertil har man anvendt »Vickers Wellington I«, der havde en Ford V8-Motor om Bord, som drev en temmelig tung Generator; ved Hjælp af denne skabtes et magnetisk Felt i en Jernring, der var anbragt under Flyvemaskinen, og som havde en Tykkelse paa 45 cm og en Diameter paa 15 m. Naar en »Wellington«, udstyret paa denne Maade, fløj hen over Vandet i 20 Meters Højde, var det magnetiske Felt tilstrækkelig stærkt til at udløse de magnetiske Miner.

De »Wellington«-Luftfartøjer, der var udstyret paa denne Maade, havde en større Fuldvægt end Bombertypen, og de var meget besværlige at flyve. Startlængden var ikke mindre end 1800 m, og i Luften var baade Stabilitet og Manøvrevegne meget ringe. Desuden hændte det, at det flere Gange gik ud over Luftfartøjet, naar Minerne eksploderede.

Luftfart* (eller et større Certifikat). Til Opnaelse af dette Certifikat kræves bl. a. en Minimumsflyvetid paa 100 Timer. Ønsker man Adgang til at føre Flyvemaskiner i offentlig Lufttrafik, maa man være i Besiddelse af »Førercertifikat til Flyvemaskiner i offentlig Lufttrafik« og det kræver en Minimumsflyvetid paa 250 Timer foruden flere andre Krav, bl. a. Luftnavigatørcertifikat og Radiocertifikat.

Uddannelsen paa Hærens Flyveskole.

Normalt blev der hvert Aar (d. 1. April) oprettet et Kursus paa Flyveskolen, hvortil Ansøgnere kunde indsendes gennem den paagældende militære Underafdeling: Der stilledes følgende Betingelser for Antagelse:

- at den paagældende havde aftjent sin Værnepligt (første samlede Uddannelse) ved Fodfolket, Rytteriet, Artilleriet, Ingeniørtropperne eller Flyvertropperne. Der krævedes de bedste Brugbarheds- og Forholdskarakterer. Det var en Fordel, men ikke en Betingelse at være Befalingsmand.
- at den paagældende havde gode Skolekarakterer, idet der dog ikke krævedes særlige Eksaminer.
- at den paagældende ikke var over 30 Aar, samt at han bestod en indgaaende Lægeundersøgelse.

Uddannelsen ved Søværnets Flyveskole.

Hvert Aar blev der normalt (midt i August) ved Søværnets Flyveskole paabegyndt en Flyverklasse, hvis Formaal var at skaffe Flyvevæsenet Tilgang af Flyveofficerspersonel. Adgangen var aaben for alle, der var mellem 20 og 26 Aar, og som havde de nødvendige Forudsætninger (herunder dansk Indfødsret).

De Krav, der blev stillet til teoretiske Kundskaber, var enten Studentereksamen, Styrmandseksamen, Adgangsprøven til Danmarks tekniske Højskole eller anden tilsvarende Uddannelse. Der skulde bestaaes en Lægeprøve, en psykoteknisk Prøve samt en Prøve for Virkning af reduceret Iltryk.

Flyvemekaniker.

Bortset fra enkelte private Flyveskoler har Adgangen til Beskæftigelse som Flyvemekaniker været begrænset til følgende Steder: Det Danske Luftfartselskab, Hærens Flyvertropper, Marinens Flyvevæsen, Skandinavisk Aero Industri og Cub Aircraft Co. Ved Hæren og Marinen antages ikke Lærlinge til Uddannelse som Flyvemekanikere, og de civile Selskaber har kun gjort det rent undtagelsesvis.

For at blive antaget som Flyvemekaniker ved Det Danske Luftfartselskab skal man være faguddannet Maskinarbejder eller Motormekaniker og være i Besiddelse af Svendebrev. En meget stor Del af Selskabets Mekanikerpersonel rekrutteres fra Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen.

Flyvemekaniker ved Hærens Flyvertropper.

Hærens Flyveskole oprettede aarligt (dog kun efter Behov) et Mekanikerkursus (Flyvertropperens Reservehaandværkerskole); det varede fra 1. November til 31. Oktober det følgende Aar. For at blive antaget paa dette Kursus maatte Ansøgeren:

- inden Paabegyndelsen af Kursus have gennemgaaet den første samlede Uddannelse ved Hæren og være Korporal, Underkorporal eller menig;
- ikke være over 24 Aar;
- være faguddannet Maskinarbejder, Motormekaniker, Instrumentmager, Elektriker eller uddannet paa Fabrik eller Værksted for Bygning eller Reparation af Flyvemaskiner, og han maa have Svendebrev.
- Endvidere maa han have bestaaet en Prøve ved Flyvertropperne med tilfredsstillende Resultat og en Lægeprøve.

Flyvemekaniker ved Søværnet.

Ved Søværnets Flyvevæsen skulde der normalt hvert Aar i Begyndelsen af Januar antages Flyvemekaniker-Elever. Der krævedes følgende Betingelser:

- Dansk Indfødsret.
- Ansøgeren skal normalt have aftjent sin Værnepligt.
- Ansøgeren maa ikke være fyldt 24 Aar.
- Han skal være faguddannet Motormekaniker, Maskinarbejder, Instrumentmager eller Elektriker med Svendebrev eller uddannet paa Fabrik eller Værksted for Bygning eller Reparation af Luftfartøjer og have Svendebrev.
- Han skal have gode Vidnesbyrd og maa ikke være straffet.
- Han skal være villig til at gøre Lufttjeneste.

Assisterer ved Flyveradiotjenesten og Flyvevejrtjenesten.

For at blive antaget som Elev ved Luftfartsvæsenets Flyveradiotjeneste og Flyvevejrtjeneste kræves Realeksamen med mindst mg samt normalt Syn og Hørelse.

Uddannelsen er fælles for de to Tjenestegrene de første 3—4 Aar. I Uddannelsesiden ydes der samme Løn som gældende for Elever indenfor Etablerne.

Efter den første Uddannelse følger en Specialuddannelse enten ved Flyveradiotjenesten eller Flyvevejrtjenesten. Ved Ansættelse som Assistent lønnes den paagældende som Assisterer indenfor Etablerne.

*

Selvfølgelig er der andre Stillinger o. l. indenfor Flyvning og Luftfarten, som det maaske ogsaa kunde interessere nogle at faa lidt at vide om. Ovenstående Oplysninger er imidlertid udelukkende en Besvarelse af de Spørgsmaal, der oftest bliver stillet FLYV's Redaktion. J. F.

Et dansk Luftfartsmuseum

Aeronautisk Selskabs Indsats og Medlemmernes aktive Støtte i Sagen.

FLYV's Læsere vil i forrige Nummer af Bladet have læst Overingeniør Holtermann's Artikel om Muligheden for Oprettelse af et dansk Luftfartsmuseum. Overingeniør Holtermann, hvis brændende Kærlighed og Interesse for Flyvningen og Aeronautisk Selskab turde være velkendt, har gennem en Aarrække utrættelig vedligeholdt Tanken om det danske Luftfartsmuseum, som maa og skal komme, før det er for sent.

Overingeniør Holtermann omtalte i sin Artikel et Andragende, han havde indsendt til Aeronautisk Selskabs Bestyrelse med Forslag om Nedsættelse af et større Museumsudvalg. Bestyrelsen har nu overvejet Sagen og er blevet enig om, at før et saadant Udvalg kunde træde i Funktion, var det nødvendigt at skabe et fast Grundlag at arbejde ud fra, hvorfor man til Forundersøgelserne nedsatte et mindre, foreløbigt Udvalg indenfor Bestyrelsen suppleret med Overingeniør Holtermann. Dette Udvalg har modtaget Tilsagn om Støtte i sit Arbejde fra Foreningen af Pressens Luftfartsmedarbejdere og har derpaa suppleret sig med denne Organisations Formand.

Som nævnt i den redaktionelle Efter-skrift til Overingeniør Holtermann's Artikel, blev der saa sent som i 1939 (og Begyndelsen af 1940) arbejdet med Sagen, som derpaa blev midlertidig henlagt p. Gr. a. Besættelsen. Men Tanken var dengang, at Spørgsmaalet om et Luftfartsmuseum kun kunde løses i Forbindelse med et almindeligt Museum for Trafik og Teknik (hvortil mange Genstande allerede forefindes i »Historisk-Teknisk Samling«), og Overbevisningen om Rigtigheden heraf er stadig fremherskende i alle interesserede Kredse.

Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Luftfartsafdeling af et saadant Museum er todelt, for det første om Tilvejebringelse af egnede Udstillingsgenstande og dernæst om Tilvejebringelse af de nødvendige økonomiske Midler. Disse sidste maa naturligvis tildels fremskaffes i Forbindelse med det samlede Museum for Trafik og Teknik, og alle tilgængelige offentlige og private Kilder vil naturligvis søges udnyttet, men dette Spørgsmaal vil den særlige Komite formentlig tage sig af. Tilvejebringelse af aeronautiske Genstande af historisk Interesse er imidlertid et vanskeligt Arbejde, som paakalder Medvirken af alle luftfartsinteresserede — og især Aeronautisk Selskabs Medlemmer.

Det, det i første Række drejer sig om,

er at skaffe Oplysning om, hvilke aeronautiske Genstande af historisk Interesse der eksisterer, samt hvor disse forefindes. Der tænkes i denne Forbindelse paa Genstande som f. Eks. ældre Flyvemaskiner (og Balloner) samt Dele heraf, ældre Flyvemotorer og Dele hertil. Tilbehør og Udstyr til Flyvemaskiner og Luftballoner. Flyvemaskinmodeller (Skalamodeller), som viser Udviklingen. Svæveplaner og Glidere samt Modeller heraf, Billeder, Lysbilleder og Films samt andet Billedmateriale fra Flyvningens første Tid og senere Udvikling, Billedmateriale og Planer af offentlige Lufthavne og Landingspladser samt eventuelle Modeller af disse og Tilbehør til saadanne, Billedmateriale o. l. fra prominente Flyveres Besøg her i Landet, fra Luftfartskonferencer og Flyvestævner samt Udstillinger o. s. v.

Det er givet, at der rundt i Landet findes mange Genstande af ovennævnte Art, og det er nu Planen at faa disse Genstande opspurgt og at sikre sig, at de bliver bevaret for Eftertiden. Det af Aeronautisk Selskab nedsatte foreløbige Udvalg bestaar af følgende: Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, Direktør K. Lybye, Direktør E. Dessau, Oberstløjtnant L. Bjarkov og Civilingeniør Leif Prytz samt som nævnt Formanden for Pressens Luftfartsmedarbejdere Redaktør Leif B. Hendil og Overingeniør C. Holtermann. Det er Hensigten, at der skal ske Henvendelse til de Myndigheder og Institutioner, under hvilke det vides, at der sorterer aeronautiske Genstande af historisk Interesse. Men desuden henvender Udvalget sig nu til Offentligheden og paakalder dens Assistance m. H. t. Oplysninger om saadanne Genstande, som findes i privat Eje. Man vil derpaa søge udarbejdet en Fortegnelse over disse Genstande og deres Opbevaringsted samt undersøge Muligheden af senere at faa dem overført til et Luftfartsmuseum.

Indtil videre kan alle Oplysninger og Forespørgsler vedrørende Sagen indsendes til Aeronautisk Selskabs Kontor, Nørre Farimagsgade 3, Kbh. K. Saafernt nogen er i Besiddelse af mindre omfangsrige Genstande, væsentligst Billedmateriale etc., som man gerne vil overlade straks, kan disse Genstande ogsaa indsendes til Aeronautisk Selskab, der vil opbevare dem indtil videre. Det henstilles derfor stærkt til alle, som har Berøring med eller Kendskab til aeronautiske Genstande o. l. af historisk Interesse, at sætte sig i Forbindelse med Aeronautisk Selskab.

Udvalget for Luftfartsmuseet,

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab,
Nørre Farimagsgade 3, K.



BOSCH

AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, bortellimerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele 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. - STUTT GART

Meddelelse fra Redaktionen

PAA Grund af de for Tiden herskende Forhold, er det nødvendigt at foretage visse Indskrænkninger i Papirforbruget, og vi maa derfor henstille til Unionerne og Klubberne at begrænse det lokale Stof mest muligt og f. Eks. undgaa længere Referater af Møde- og Foredragsaftener.

Vort Sideantal er nøje fastlagt, og vi maa derfor begrænse Klubstoffet, for at kunne give den nødvendige Plads til Artikler af mere almen Interesse.

Det er med Beklagelse, vi bringer denne Meddelelse, men vi haaber at kunne regne med Forstaaelse i den foreliggende Situation.

Samtidig gør vi opmærksom paa, at indsendte Manuskripter ikke kan forventes optaget, med mindre de er Redaktionen i Hænde *senest den 15. i Maaned.*

Redaktionen.

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

KAMPSAX

Tuborgfondet giver 8000 Kr. til Dansk Svæveflyver Union

DER har længe indenfor dansk Flyvemaskineindustri og den Del af polytekniske Studenter, der fra den danske Læreanstalt har stillet Lokaler til Raadighed for at dyrke deres Svæveflyveinteresser, været næret Ønske om allerede i Aar at vise færdigbyggede og selvkonstruerede Glidere og stille disse til Unionens Raadighed.

Tuborgfondet har med sin Aktualitetssans og sin Interesse for at støtte Flyvningen i sin bredeste Form, Svæveflyvningen, været opmærksom paa dette Forhold, hvorfor dette kærkomne store Beløb vil blive sat ind paa denne Opgave.

Ved Hjælp af Gaven har D. S. U. kunnet løse Opgaven derhen, at den har set sig i Stand til hos A/S Skandinaviske Aero-Industri at anmode om til Efteraaret at faa leveret en af Ingeniør Zeuthen og Driftsleder Kramme konstrueret og fremstillet Glider og har samtidig kunnet understøtte Polyteknikergruppen (Leder: Ingeniør Stafeldt), saa den til samme Dato møder med et ligeleds selvkonstrueret og selv fremstillet Plan, hvorover Unionen under Lejrarrangementer o. l. har Dispositionsret. Begge Planer vil blive prøvfløjet i August og være med i Unionens Sommerlejr.

Takket være Statstilskud og private, bl. a. Grosserer Strands samt dette Tilskud fra Tuborgfondet, er Unionen saaledes til Efteraaret Ejer af 6½ Plan (disse Planer og de 5 Grunau Baby'er) og har tillige en vis Dispositionsret over den Meise, Direktør Per Rønberg i sin Tid skænkede Dansk Svæveflyvning.

Paa Unionens Repræsentantskabsmøde i Fredericia blev der truffet Be-

stemmelse om Planernes Fordeling og Anvendelse, og der er nu tilgaaet Klubberne Meddelelse om Lejevilkkaar og Modydelser, saa Unionen kan koncentrere sig flyvemæssigt om Bjergstedlejren.

Læser man f. Eks. i »Flyg« Nr. 9 om det svenske meget større, men analoge Alleberg og dets Betydning for den ene og den anden Form for Flyvning, selv om der udelukkende drives Svæveflyvning, er alle i Unionen klar over de store Linier, Svæveflyvningen maa leve op til. Idag er dette ved at være klart for alle, og det er ogsaa muligt for Unionen at holde denne Linie for Øje i alt, den foretager sig, ikke mindst i Kraft af denne sidste Gave.

Vor Henvendelse til Sportsflyverne i FLYV's Januarnummer har baaret Frugt, idet mange kendte Sportsflyvere melder sig ind i Unionen. Vi vil alligevel gerne gentage vor Opfordring til at være med, ikke mindst naar Filmen »Flyv med« kommer ud over Landet. Alle de Steder, vi ikke allerede nu har Klubber, er det et meget stort Ønske fra vor Side og en meget stor Støtte for al dansk Flyvning at faa dannet Klubber eller i al Fald Komitéer til straks at følge Filmen op og faa omsat Flyveinteressen i Medlemmer — i sidste Række til D. K. D. A. S. — og saa kan det iøvrigt være underordnet gennem hvilken Union.

Derfor indbyder og opmuntrer vi igen: *Flyv med*, vi skal hjælpe Dem med alt — og *arbejd med* — gennem vort Moderselskab D.K.D.A.S. — paa dansk Flyvning under Dagens og Nu'ets Vilkkaar.

Hans Heinrich Nielsen,
Kaptajn, Formand.

Svensk »Moazagott I«

FOR første Gang har man konstateret og udnyttet den saakaldte »Bølgeopvind« i Sverige.

Bølgeopvind fremkommer derigennem, at Luften ved at presses over et Højdedrag kommer i Bølgebevægelse. Der dannes derved Luftomraader med konstant Opvind, der kan være kraftig nok til at bære et Svæveplan.

Den første, der i sin Tid opdagede denne Form for Opvind, var Gottlieb Moaz i Hirschberg — derfra det besynderlige Navn.

Det var rent tilfældigt, at Bølgeopvinden opdagedes over Bulltofta ved Malmø. Lederen af Svæveflyvegruppen i Malmø, Løjtnant Bruno Kullgren, startede med Spilstart op til ca. 400 m og belavede sig paa en almindelig Landingsmanøvre med et Par forudgaaende Kredninger over Pladsen. Pludselig kom han imidlertid ind i et Opvindsfelt, som han først ansaa for almindelig Termik, hvorfor han begyndte at kredse, men ved Højde af Variometret fandt han snart ud af, at Opvinden havde en anden Facon, end Termik plejer at have. Den var smal og langstrakt. Det lykkedes ham at lokalisere den til et smalt Bælte paa 150 m's Længde. I Løbet af faa Minutter var han oppe i 550 m's Højde. Han landede efter 24 Minutters Forløb. Senere paa Dagen prøvede Løjtnant Kullgren at finde Opvinden og steg denne Gang til 900 m over den flade Mark.

I den Højde begyndte han imidlertid at drive ud over Malmø Havn, hvorfor han blev nødt til at vende om. Hvis der havde været Fred, skriver han selv til »Svensk Flygtidning« vilde jeg vel være havnet i Danmark!

Tænk, hvor det bliver pragtfuldt, den Dag han virkelig lander i Danmark, og vi til Gengæld engang imellem flyver hindsidan. Harriet Førslev.



Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

**PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.**

Laplansgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os . . . og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

*Kender De
Flyvemaskinerne?*

Kriegsflugzeuge

er et Hefte paa 160 Sider med over 300 Billeder og Tegninger, der viser de krigsførende Landes forskellige Flyvemaskintyper samt deres Bevæbning og øvrige Udstyr.

Pris Kr. 1.75.

Sendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker, eller pr. Efterkrav.

Svenske Bøger om Flyvning haves paa Lager. Se Annoncerne i FLYV Nr. 4 og 5.

Flyvemaskine-Kortet er for Tiden udsolgt, indsendte Ordre ekspederes saa snart det atter er paa Lager.

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



DET ER MED TÆNDER
som med
FINGERAFTRYK

Ikke to Tandsæt, ikke to Tænder i samme Mund er ens fra Naturens Haand. Derfor er det saa vigtigt, at De før Udtrækningen lader os tage Afstøbning af Deres Mund og fotografere den. Saa kan vi levere Dem en Protese, som baade anatomisk og skønhedsmæssigt svarer fuldkomment til Ansigtets og Mundens Form og Linier. — Ring eller skriv efter Hæftet »Om kunstige Tænder« af Leo Kæraa, vi sender det gratis til alle Interesserede.

Leo Kæraa



AARHUS
Banegaardsplads 8
TLF. 2385

KØBENHAVN
Nørrevoldgade 9
PALÆ 6750



Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors
Telefon 109

★

Kontoret i København
H. C. Ørstedsvvej 28 C - V
Telf. Central 11.593

Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.



TØR-ELEMENT
VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

Finlands Flyvning under Krigen

I Jämsjörvi — det finske Alleberg — har man navnlig koncentreret sig om Flyvemaskinbygning, idet der er arrangeret Kursus for de unge, der vil uddannes som Flyvemaskinbyggere og Mekanikere. Skolen er indrettet som en Slags Kostskole, hvor Ophold og Undervisning er gratis for Deltagerne. Et Kursus strækker sig over et helt Aar.

Naturligvis undervises der ogsaa i Svæveplanbygning, idet Eleverne nemlig selv bygger de Svæveplaner, paa hvilke de i Sommermaanederne faar Svæveflyveruddannelse.

Det er klart, at disse Kursus er meget eftertragtede. Indtil Dato har der meldt sig 2000 Ansøgere til dem.

Endvidere er der oprettet et tremaaneders praktisk Kursus for de Unge, der efter endt Skoleuddannelse ønsker Optagelse ved Teknisk Højskoles flyvetekniske Afdeling.

Til Sommer vil der som sædvanlig i Jämsjörvi blive oprettet almindelig Svæveflyveskole for den finske Ungdom, der her faar Lejlighed til at faa saavel elementær som videregaaende Uddannelse.

Endelig er der stillet Svæveplaner til Disposition for ældre Svæveflyvere, der har Orlov fra Fronten, og som trænger til Rekreation.

Interessen for Modelflyvning har aldrig været større end nu under Krigen. Erfaringen har vist, at det afgørende for Modelflyveklubbernes Trivsel er velegnede Ledere. Man har derfor oprettet flere Kursus for Modelflyveinstruktører, og Skolerne har under Overvejelse at optage Modelbygning og -flyvning som Skolefag, saadan at praktisk talt alle Drengene bliver Modelflyvere.

Sommerens Modelflyvning kulminerer i det store internationale Stævne i Jämsjörvi, hvor de bedste Modelflyvere mødes i Midten af Juli til Konkurrenceflyvning.

Harriet Førslev.

Stamgruppen meddeler, at Optagelse finder Sted mod Betaling af Indskud 75 Kr. samt Maanedskontingent 15 Kr. Yderligere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Stamgruppen, Postbox 347, København.



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Midt i Maj Maaned sad jeg en dejlig varm Aften, som varslede godt for den kommende Sommer, og lyttede til, hvad Radioen havde at byde paa. Statsradiofoniens udmærkede Udsendelse »Weekend-Hytten« gik sin snart traditionsrige og kvikke Gang, og jeg nød den behagelige Underholdning. Pludseligt spidsede jeg Øren, da Speakeren Jens Frederik Lawaetz meddelte, at nu fulgte en Samtale med Oberstinde Harriet Førslev i Anledning af, at 18 af vore dygtige Svæveflyvere havde bestaaet den afsluttende teoretiske Prøve til »Overland C«-Certifikatet. (Selv om I læser derom andetsteds, kan jeg godt her hviske jer i Øret, at det var en sød ung dansk Pige fra Roskilde, som blev Nr. 1). Naa, Lytterne fik saa af Herr Lawaetz og Fru Førslev lidt at vide om Svæveflyvning, og i Samtalens Løb bed jeg særligt Mærke i et af Oberstindens Svar, et Svar, som alle I unge i A.J.K. skal lægge jeg paa Sinde. Redaktøren spurgte nemlig saadan noget som: »Kræver det nu ikke særlige Egenskaber at blive en god Svæveflyver?« Oberstindens Svar faldt omgaaende, og det lød nogenlunde som saa: »Har man Lysten og gaar ind for Svæveflyvningen med Hud og Haar, ja, saa er man i Besiddelse af de gode Egenskaber som kræves«. Kortere og mere rammende kan det næppe fortælles Jer, at blot I med Lyst og Energi gaar ind for Flyvningens Sag — og det hvadenten I har Lyst til Model-, Svæve- eller Motorflyvning — saa er det Lysten, der driver Værket. Hertil kan jeg yderligere tilføje, at det er jo netop det A.J.K.'s Ledelse vil hjælpe jer med.

Vores første Udflugt.

Sol og Varme, Naturen i skønneste Flor, varslede godt, da vort første Møde »ude« løb af Stabelen. Kløvermarken — vel nok Københavns mindeligste Flyveplads — laa stille hen (end ikke Golfspillerne var kommet i Swing), da vi mødtes ved Indgangen for at se sammen paa Bygning af Svæveplaner. Chefen for Flyvertroppernes Værksteder, Civilingeniør Aage E. Klem, tog imod os, og efter at være blevet budt velkommen fordeltes vi i tre Hold, for at alle kunde faa saa meget Udbytte ud af

Rundgangen som muligt. Jeg skal love for, at vi fik noget at se. Med Ingeniør Klem, Værkstedsleder, Værkmester Emborg og vores egen Formand som Holdledere, gik Turen rundt i Værkstederne. Foruden de meget smukke Svæveplaner — som Værkmester Emborg gennemgik med os fra A til Z — saa vi Motorværkstedet og nogle enkelte »rigtige« Flyvemaskiner i Tilgift, saa det blev alt ialt en meget interessant Formiddag, som vi fik meget Udbytte af. Efter at have givet Udtryk for vor Taknemlighed ved at raabe tre korte Flyver-Hurraer, og efter at alle 74 fremmødte var blevet fotograferet paa Kløvermarkens minderige Messetrappe, skiltes vi — en Oplevelse og en Masse Indtryk rigere.

Næste Udflugt.

Det er Søndag den 6. Juni Kl. 9,30 præcis (hellere fem Minutter for tidligt end blot eet Minut for sent), at vi mødes paa Kildegaardsvej Nr. 20 i Hellerup ved Direktør Ellehammers Laboratorium. Vor Ærbødighed for Europas første Flyver skulde gerne give sig Udtryk deri, at vi møder fuldtallig op. I kommer bedst derud — saafremt I da ikke kører paa Cykle — ved at tage Linie 15 til Kildegaardsvej, som er en Sidevej til Bernstorffsvej. Direktør Ellehammer har lovet at fortælle og vise os om den allerførste europæiske Flyvning, og hertil kommer — Ellehammer er jo Opfinder — sikkert en Masse andet, som nok skal vise sig at have Jeres fulde Interesse.

Den 4. Juli — en Søndag — skal vi til Roskilde og se paa Dansk Svæveflyver Unions Svæveflyvning dér. De af Jer, som har gode Cykler, tager selvfølgelig derned paa Cykle, medens de, som maa nøjes med Futtog, kan regne med, at Klubben — takket være et mindre Tilskud — kan spæde lidt til, saaledes at Jeres Udgifter bliver saa smaa som muligt. En Ting skal I dog alle sørge godt for hjemmefra (gør Jer ekstra gode Venner med Jeres Mor) og faa en ordentlig stor Madpakke med — den skal nok ryge ned. Næste Gang vi mødes samt i næste Nummer af FLYV, skal I faa detaillerede Oplysninger herom.

Altsaa, første Gang vi nu mødes er hos Direktør Ellehammer Søndag den 6. Juni Kl. 9,30 præcis.

s.a.d.

A. J. K.
Ledelsen.

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251

Dykbombernes Manddomsaar

Af Kaptajn Erik Carleson.

(Efter Flyg)

ALLEREDE inden Dykbomberne havde været prøvet i Krig havde de formaaet at sætte hede Diskussioner i Gang. Under denne Krig har de udrettet Ting, som har vakt almindelig Opmærksomhed, skønt man er blevet meget blaseret overfor tekniske Sensationer. De første Forsøg med Dykbombning gjordes i Sverige omkring Tidspunktet for Flyvevaabenets nominelle Fødsel, d. v. s. 1925—1926, men det var rettere Bombekastning under Dykning.

De første Forsøg gav ingen særlig opmuntrende eller mærkbare Resultater, mest paa Grund af, at man savnede brugeligt Materiel. Luftfartøjerne kunde ikke holde til Paavirkningerne under Dykning og Udretning, og Motorerne var svage, hvilket i Forbindelse med Tidens Konstruktioner gav daarlige Værdier for Stigning og Manøvrevevne.

I Begyndelsen af 1930-Tallet begyndte Amerikanerne, og særlig Armeens Flyvevaaben, at interessere sig for Bombekastning under Dykning.

Man fik brugelige Luftfartøjstyper og gjorde Forsøg, der overbeviste Eksperterne, men skabte Raseri i amerikanske Flaadekredse. Som Maal under Forsøgene var nemlig anvendt ældre Orlogsskibe, og disse havde vist sig meget lette at sænke.

Den Indflydelse, som Luftvaabenets Udvikling nødvendigvis maatte faa paa marinestrategiske Forhold, var længe ubegribeligt for konservative Repræsentanter for Flaaderne Verden over. Spørgsmaalet er, om Begivenhederne under denne Verdenskrig har formaaet at omvende alle.

De amerikanske Dykbombeforsøg fulgtes med Opmærksomhed hele Verden over. I Sverige foranledigede de en Række Forsøgskast og meget skarpe Ordvekslinger i Tale og Skrift. Denne Dykbombernes Storm- og Trængselsperiode maa nu anses at være sluttet. Praktiske Krigserfarenvære sluttet. Praktiske Krigserfaringer har vist dette Vaabens Fordele

Desuden findes vel nu kun faa, som ikke indser, at der altid behøves Luftfartøjer til Beskyttelse og Støtte, naar man opererer med Søstridskræfter og at saadanne fordres i en eller anden Form, naar man skal løse sømilitære Problemer.

Det er ved nuværende Tidspunkt

almindeligt kendt, at »Dykbombning« indeholder, at Bomberne kastes under en stejl Dykning mod Maalet.

Anfaldsmaaden giver relativ stor Træfsikkerhed, men kræver stor Holdbarhed af Luftfartøjet, som derigennem i og for sig maa gøres stærkere og faar som Følge deraf en i Forhold til sin Størrelse nedskaaren Bombelast og Aktionsradius.

Den mindre Bombelast kan i nogen Grad kompenseres af, at man træffer bedre, men Manglerne med den mindre Bombelast bliver iøjnefaldende ved Tilkomsten af Bomber paa op til 4 Ton Vægt. Saa vidt det vides, findes der ingen Dykbomber, der kan medføre mere end 1,5 Tons Bombelast i Dykbombanfald. De virkelig store Bomber fordrer for at faa Virkning mod særlig godt beskyttede Maal og har ogsaa mod ubeskyttede Maal en saadan Virkning, at deres Anvendelse set fra et krigsøkonomisk Synspunkt er meget ønskværdig. Begrænsningen i Aktionsradien hos Dykbomberne gør selvfølgelig, at saadanne ikke kan indsættes mod fjernere Maal.

En af Bombernes vigtigste Opgaver er at trænge langt ind over Fjendeland. Dykbomberne har derfor kun begrænset Anvendelse.

Under den nuværende Krig er Tykkerne dem, som mest har anvendt Dykbomberne. Deres Modstandere har endnu idag daarligt saadanne Luftfartøjer, og det ser heller ikke ud til, at de tænker paa at anskaffe sig nogle. De tyske Dykbombere har hovedsagelig været indsat i Samarbejde med Armeens Operationer, hvorved deres Svaghed ikke særlig fremtræder. De store Bombeenheder fordres ikke for at faa Virkning paa Tropper og Tros, og det er ogsaa af taktiske Hensyn ønskeligt, at samvirkende Bombeformationer baseres nær Fronten, hvorigennem Flyvestrækningerne forkortes.

Foruden et Par Forsøg i England under Slaget om Storbritannien og den passive Rolle nogle Dykbombeformationer i Danmark spillede under den tyske Invasion i Norge, da det gjaldt om at holde den britiske Hjemmeflaade udenfor Spillet, har Dykbomberne ikke været indsat i nogen større Udstrækning for at løse strategiske Opgaver. Det Forsøg, som gjordes i den Retning under Slaget om

Storbritannien faldt mindre heldigt ud, ikke mindst som Følge af Dykbombernes ringe defensive Ildkraft og begrænsede Fart, hvilket samvirker til at give Forsvarernes Jagere gode Chancer. Disse Svagheder er en Følge af de Krav til Styrke, Anfaldsmetoden kræver.

Som det synes er Dykbomberne ikke blot kommet over Ynglingeaaerene, men er ogsaa kommet et godt Stykke op i Manddomsaarene.

Dykbomberne er uden Tvivl stadigvæk meget effektive i Samarbejde med Armeen og Flaaden, naar de kan baseres indenfor Rækkevidde af de ønskede Angrebsmaal, og der findes maaske ikke nogle Typer, som til saadanne Opgaver er saa anvendelige som disse. Der findes maaske ogsaa Muligheder for at forøge Dykbombernes Fart, og maaske i saa høj Grad, at defensiv Armering mod Jagere ikke behøves, og maaske kan Luftfartøjerne gøres større, saa de kan medføre de største Bomber. I dette Tilfælde kommer det nuværende lette Bombevaaben, som Dykbomberne almindeligvis kaldes, til at leve videre som et tungt Dykbombevaaben med udbredt Anvendelse.

Det er allerede sagt, at Luftvaabnets Primæropgave er at forfølge Ødelæggelse hos Fjenden paa Steder, som andre Vaaben ikke kan naa.

Som sekundære Opgaver kommer bl. a., at understøtte Armeen og Flaaden, da disse Forsvarsgrene skal fuldføre det strategisk virkende Luftvaabens Fremgang. Efter den Maade det strategisk virkende Luftvaaben løser sine Opgaver, kan det indgribe i Stridighederne til Lands og til Søs. Det maa selvfølgelig blive et Førstehaandskrav, at et Luftvaaben i sin Helhed udrustes med Typer, som kan anvendes ved den strategisk betonedede Virksomhed. Dette Krav skærpes, naar der er Tale om smaa Luftvaaben, hvilket af mange Grunde maa begrænse Antallet af Typer til det mindst mulige. Oprettelsen af Specialformationer til Samarbejde med andre Forsvarsgrene har, naar det ikke drejer sig om Observationsflotiller, hidtil indenfor Stormagterne kun været foretaget i begrænset Udstrækning, og det ser ud til, at ogsaa saadanne Specialformationer nu ned sættes til Fordel for Luftvaabenets Hoveddele. En Undtagelse er de paa Hangarfartøjer baserede Luftfartøjer, hvis Virksomhed imidlertid er saa speciel, at deres Eksistens ikke ændrer Principets Gyldighed i Almindelighed.

Atlantruterne og Taagen

TAAGE hindrer vel ikke Luftfarten i den Grad som for nogle Aar tilbage, men Taage er dog stadigvæk en Foreteelse, som ingen Flyver holder af. Det kan være vanskeligt, over et Omraade med stor Taagehyppighed, hvor en Luftrute skal beflyve. Strækningen efter en fastlagt Plan, at overholde de nøjagtige Tider, som vort moderne Samfund nu engang kræver.

Over Fastlandene faar vi den største Taagehyppighed navnlig om Vinteren og Foraaret, der ligger da i Almindelighed et koldt Bundlag over Land som overstrømmes af varm, fugtig subtropisk Luft, som derved afkøles og bliver til Taage. Denne Taage indhyller Kysterne og de Øer, der ligger et Stykke til Havs.

Forholdene paa det aabne Hav er omvendte, idet vi her har den meste Taage om Sommeren, da er Havvandet koldere end Luften. I den samme Luftmasse er Sigtbarheden over Havet bedre end over Land, men er Betingelserne til Stede for Kondensation, da gaar det hurtigt. Luften optager let Fugtigheden fra Vandet og Saltpartikler findes jo i et større Antal over Havet til Brug for Taagedannelsen.

Ved Nordsøens Kyster er Fastlandstaagen den dominerende (Vinter og Foraar) mens den aabne Nordsø, navnlig i den nordlige Del, har mest Taage om Sommeren.

I Norskehavet og Ishavet, hvor Vandet er temmelig koldt, kan Taagen om Sommeren ligge Dag efter Dag, det er den berygtede Ishavslaage. Med nordlig Vind er det ikke ualmindeligt, at Taagen siver ind over Kysten i Nordnorge om Natten, om Formiddagen trækker den sig tilbage til Søen.

Al Taage ude over Oceanet og de tilgrænsende Lande opstaar ved Temperaturforskelle, enten mellem Land og Hav eller ved forskelligt tempererede Havstrømme, eller ved, at den Luft, som blæser hen over Havet, har en stor Temperaturforskel i Forhold til Vandet.

Særlig stor Temperaturforskel mellem Vand og Luft finder vi over de kolde Havstrømme i Nordatlanten, overalt hvor det kolde Vand strømmer mod Syd, maa man regne med udbredt Taage om Sommeren.

En saadan Transport af koldt Vand forekommer ved Øst- og Sydkysten af

Island, den østislandske Strøm. Den østgrønlandske Isstrøm fører uhyre Ismasser med sig fra Polbassinets ned langs Østgrønland, rundt Kap Farvel til Godthaabs Højde, hvor den bøjer vestover og forener sig med Labradorstrømmen.

Fra Vestsiden af Davisstrædet kommer Labradorstrømmen, flyder sydpaa ned langs Østsiden af Newfoundland; over Newfoundlandbankerne kommer det kolde Vand til at ligge tæt opad den varme Golfstrøm.

Over alle disse kolde Havstrømme er Taagen udbredt om Sommeren. Omraadet med den største Taageprocent ligger Vest for den 45. Længdegrad og Nord for 45 Graders Nordbredde, her regnes med 22—23 Taagedage i Juli og August, fra November til Januar er der ikke megen Taage.

Her udfor Newfoundland finder vi meget skarpe Modsætninger i Temperaturen i Vand, som ligger ganske tæt op ad hinanden, denne Forskel kan være 12—15 Grader, og det er klart, at Taage under saadanne gunstige Betingelser dannes meget let.

Den varme og meget fugtige Luft over Golfstrømmen blæser henover den kolde Labradorstrøm og Kondensationen foregaar øjeblikkelig.

Øst for 40 Grader Vest aftager Taagen stærkt, for i Nærheden af Island, særlig i Omraadet mellem 60—65 Grader Nord og 0—20 Grader Vest, at tiltage til 20 Taagedage Foraar og Sommer.

Ved Islands Vestkyst og længere ud over Havet er Taagedagene ikke saa mange, paa Grund af den varme Irminger Strøm, der er en Gren af Golfstrømmen.

Newfoundlandstaagens Mægtighed og forøvrigt al Taage over kolde Havstrømme, er heldigvis ringe, i Gennemsnit 150 Meter høj, Maksimum synes at være 300 Meter, og Overfladen er meget skarpt afgrænset.

En Maskine, som skal anflyve Newfoundland under en saadan Taagesituation, sil sikkert kunne se Landet stikke op af Taagen, den hindrer altsaa ikke Flyvningen. Angaaende selve Landingsomraadet har Newfoundland Sydkyst og Kysten ved Nyskotland ikke megen Taage, ligesom de nordvendte Bugter ved Newfoundland heller ikke opviser særlig stor Taagehyppighed. Har nogen af

disse Steder Taage, da hidrører den i Almindelighed fra Fastlandstaagen, som om Vinteren kan dække Øerne ud for Kysten.

Foruden de mere stationære Taageomraader over de kolde Strømme, opstaar der sammen med Cyklonerne vandrende Taageomraader, enten ved selve Fronterne eller i den subtropiske Varmluft, som strømmer sydfra op i Nordatlanten, hvor den ved Afkøling nedefra danner Taage. Denne Taage er af stor vertikal Udstrækning.

En anden Art Taage er Frostrøgen, paa Engelsk kaldet arctic smoke. Den opstaar om Vinteren, naar arktisk Koldluft strømmer fra Land eller Is ud over varmere Hav, den tørre og kolde Luft bliver ved Hjælp af Vinden blandet op med Fugtighed fra det varmere Vand og ganske tæt over Stedet dannes denne særlige Slags Taage. Særligt hyppigt dannes den over Vaager i Isen, hvorfra Søen ligefrem ryger. I Nordnorge dannes ogsaa Frostrøg, naar den kolde Luft fra det Indre af Landet blæser ud af Fjordene over det varmere Vand.

Ved Flyvning ad den nordlige Luftvej kan der iagttages Frostrøg ved aabne Steder i Ismarkerne mellem Island og Grønland og over de vestlige Dele af Davisstrædet.

Ved den amerikanske Kyst fra Nantucket til Newfoundland kan om Vinteren forekomme Frostrøg, som hidrører fra kold Luft, som strømmer ud fra Fastlandet ud over den varmere Golfstrøm, Frostrøgen kan her gaa over til at danne Taage af større Udstrækning.

Ellers er Frostrøgen ikke nogen Hindring for Flyvningen, da den kun rækker nogle faa Meter op, over Taagen ligger i mange Tilfælde et Stratus Lag, saaledes at Flyvebetingelserne bliver andre end ved Flyvning over almindelig Jordtaage.

Det kan ikke nægtes, Taage forekommer hyppigt paa Nordatlantruterne, men ved en effektiv udbygget Radionavigation og Anlæg af Lufthavne, der hvor de klimatiske Forhold er særlig gunstige, vil Taagen ogsaa blive overvundet.

Det i Krigsaarene indhøstede vældige Erfaringsmateriale ved Flyvninger over den direkte og den nordlige Rute, staar en Dag til Raadighed, ogsaa for de skandinaviske Luftfartselskaber, som har en naturlig Interesse i den nordlige Rute, der gaar over Have og Lande, som tilhører det skandinaviske Fællesskabs Virkeomraade.

En ny Højstartsnor

DET kan efterhaanden knibe med at faa en egnet Snor til Højstart, og det er derfor glædeligt at høre, at man i Valbyklubben »Pegasus« har opdaget en ny Slags Snor, som egner sig fortræffeligt til Højstartsnor. Ved Henvendelse til Sekretæren, Axel Abrahamsson, faar vi følgende Oplysninger:

Vi benytter en Højstartsnor, som er lavet af en syntetisk Fiskesnøre. Denne forhandles under Navnene »Peryl« og »Damyll«. Den faas i Længder paa 100 m i Tykkelserne 0,35, 0,45 og 0,50 mm. Prisen pr. 100 m varierer fra ca. 5,50 Kr.—7,50 Kr. alt efter Tykkelsen.

Snoren er helt glat og yder derfor næsten ingen Luftmodstand. 100 m i Tykkelse 0,35 mm vejer kun 20 g.

Ved det af M. F. »Termik« arrangerede Stævne d. 23. April blev Snoren gennemprøvet, og Modeller i Klasse 9 højstartedes i stærk Blæst.

Vi mener derfor, at Snoren er anvendelig til Højstart af Modeller i alle Klasser, saavel i Blæst som i stille Vejr.

Kun een Ting taaler Snoren ikke, nemlig skarpe Ombøjninger.

De Modelflyvere, der har haft Lejlighed til at prøve vor Snor, har alle udtalt sig meget rosende om den, og vi haaber, at vore Erfaringer maa komme andre Klubber til Gode

Axel Abrahamsson.

Udnævnelser ved Luftfartsvæsenet.

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Assistent ved Flyveradiotjenesten V. I. G. Rugsted til Overassistent og Assistent ved Flyvevejrtjenesten P. A. Børresen til Overassistent, J. Lauritsen til Flyveleder, E. V. Jakobsen, A. H. Duegaard og P. B. Trans til Assisterende ved Flyvevejrtjenesten, H. L. Schluesser, til Assistent ved Flyveledelsen og E. Jensen, K. B. Jensen og F. B. Bruhns til Havneassistenter under Luftfartsvæsenet, alle fra den 1. April.

Forespørgsler, der rettes til Redaktionen og som ønskes besvaret direkte, maa være ledsaget af frankeret Svar-konvolut.

Anerkendte Danmarksrekorder

pr. 5. Maj 1943 (Dansk Modelflyver Union).

Klasse	Indehaver	Klub	Model	Tid Min. Sek.	Distance m	Hastighed m/Sek.
Absolutte Rekorder:						
A	P. Kuniss	?	PK-17	18,54,1		
B	P. Weishaupt	OM-F			19250	
C	N. Hassing	Cirrus	NH Speedster			15,38
D						
E	J. Dommergaard	OZ	JD-37	0,42,8		
F	W. Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76,22,0		
G	H. Andersen	Condor	S		37270	
H						
Klasserekorder, Motormodeller:						
1a	H. Schrøder	Hawk	HS-47	1,06,5		
	B. Konstmann	Frem	BK-179		480	
1b	H. Schrøder	Hawk	HS-47	1,27,0		
	B. Konstmann	Frem	BK-179		610	
1d	N. Hassing	Cirrus	NH-8	11,08,0		
1e	M. Erdrup	OM-F	S			11,1
2a	J. Larsen	Cirrus	NH-15	9,20,0		
2b	N. Hassing	Cirrus	NH-15	14,25,4		
	J. Mortensen	Termik	JM-41		5000	
2d	J. Dommergaard	OZ	JD-37	0,42,8		
2e	N. Hassing	Cirrus	NH Speedster			15,38
3a	P. Weishaupt	OM-F	Hy-ambo	5,57,1		
	Rich. Jensen	?	RJ-11		760	
3b	P. Kuniss	?	PK-17	18,54,1		
	P. Weishaupt	OM-F	Jumbo		19250	
3e	P. Weishaupt	?	Per W 47b			13,78
g	J. Thinesen	?	JT Chic	1,27,5		
4a	Levin Jensen	?	LJ-17	0,55,2	255	
4b	Levin Jensen	?	LJ-11	0,52,8		
	Svend Skou	?	SS-36		319	
4e	P. Weishaupt	?	S			8,73
5a	K. E. Nielsen	?	I-17	3,01,0		
5b	O. Jespersen	?	I-17	3,10,0		
6a	N. Hassing	Cirrus	The Privateer	4,31,2		
Klasserekorder, Svævemodeller:						
7b	S. Skou	OM-F	SS-25	3,02,2		
	Rich. Jensen	?	R-J-12		1250	
7c	H. Sørensen	Air Speed	HS-3	21,26,3		
	H. Andersen	Condor	S		25180	
8b	Sv. Herborg	Skjern	SV-H1	4,30,0		
	H. Bach	Aviator	Fakir 6		1775	
8c	Chr. Andersen	?	CA-12	58,55,5		
	H. Andersen	Condor	S		37270	
9b	Otto Madsen	OM-F	Strolch	3,42,2		
	S. Skovlund	?	R-J-5		1350	
9c	W. Hansen	Sølvfalken	F-J-6	76,22,0		
	J. Dommergaard	OZ	Pluto		32300	
10b	Chr. Andersen	Aviator	CA-9	3,14,6		
	Svend Skou	OM-F	SS-38		1050	
10c	Svend Skou	?	SS-38	11,37,0		
11b	Svend Skou	?	SS-28	1,50,0		585
11c	Chr. Zøylner	OZ	CZ-6	6,46,0		2640

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

Odense Model-Flyveklub har flest Rekorder (25) og følges af »Cirrus« (7) samt »Condor«, »OZ« og »Aviator« med hver 3.

KORTBØLGESTATION

Kortbølgestationen bestaar af 3 selvstændige Enheder: Sender, Modtager og Omformer sammenbygget i et Panel, saaledes at Stationen danner et smukt samlet Hele, hvor man alligevel nemt kan komme til hver enkelt Del. Stationens Strømkilde bestaar af en 6 Volts Automobil-Akkumulator og et 120 Volts Anodebatteri til Modtageren.



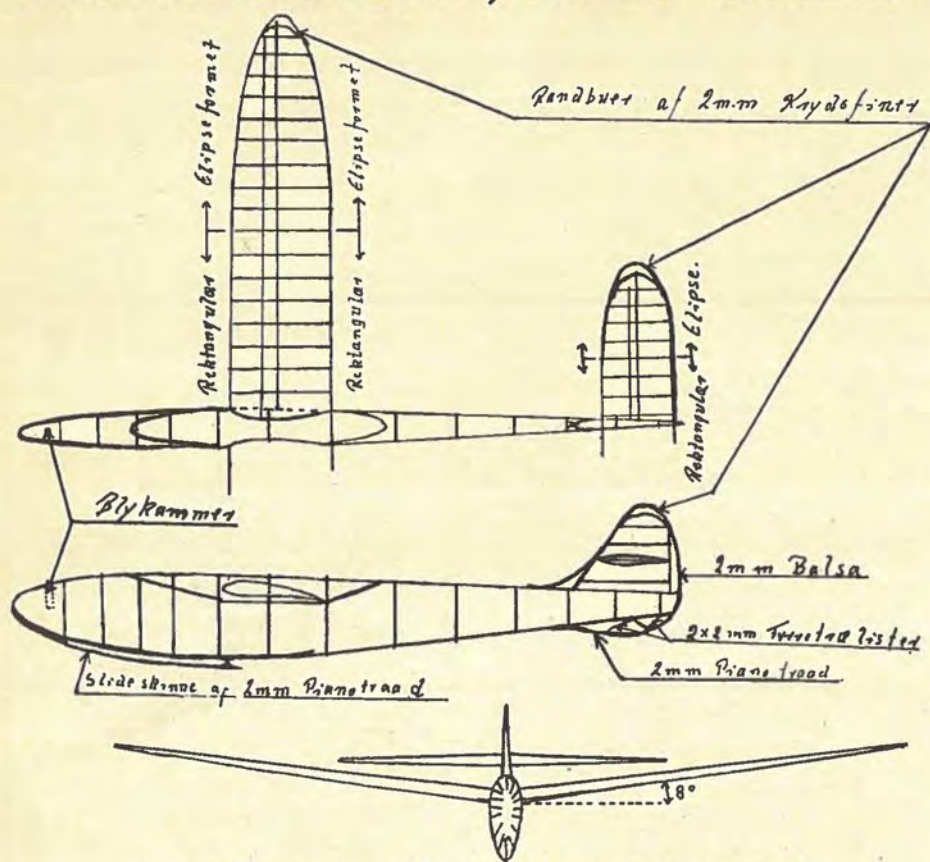
FABRIK FOR ELEKTROAKUSTISK MATERIEL
FINSSENSVEJ 39, KØBENHAVN F., TLF. CENTRAL 13696

Højde 570 mm
Bredde 350 mm
Dybde 185 mm



Type A-1

Rekordmodel i Kl. 7, H-A-14 »Fulmen«



Oversigtstegning over H-A-14, »Fulmen«. Maalestok 1:10

Den 2. September 1942 satte Helge Andersen, M. F. »Condor« i Helsingør, Rekorden i Kl. 7c (Højstart Distance) op til 25 km 180 m. Vi bringer nedenfor et Rids af Modellen samt dens Data, som vi har modtaget fra Rekordindehaveren.

Planet: Byggebeskrivelse:

Planet er opbygget af 36 Ribber af 1 mm Balsa med en indbyrdes Afstand af 3 cm. Forkanten bestaar af en 2x5 mm Fyrretræliste. De to Hovedbjælker er ligeledes af Fyrretræ, men i Dimensionerne: 3x5 mm for underste Bjælkes Vedkommende og 3x6 mm for den øverstes Vedkommende. Bagkantlisten bestaar ogsaa af Fyrretræ, men med Maalene 7x2 mm. Planet er fæstnet til Kroppen ved Hjælp af Gummibaand. (Jeg haaber, at jeg senere vil faa Lejlighed til at vise en Metode, hvor Gummibaand er overflødig).

Kroppen:

Kroppen har elipseformet Tværsnit og bestaar af 12 Spanter af 1 mm Balsa, paa hvilke der er limet 15 2x2 mm Fyrretrælister og 1 2x5 mm Fyrretræliste som Bundliste.

Paa Frontklodsen, som bestaar af Fyrretræ, er der fæstnet et Stykke Piano traad, der gaar langs med Bundlisten og virker baade som Slideskinne og som Højstartskrog.

Finnen:

Finnen bestaar af en Forkantliste, 2x5

mm, og en Bagkantliste, 2x6 mm, mellem hvilke der befinder sig 4 Ribber (SM-

3), hvoraf den ene er af 2 mm Krydsfiner, medens Resten er af 1 mm Balsa.

For at faa bedre Udnyttelse af Halefinnen under Højstart fortsætter Finnen under Kroppen. Paa Bagkantlisten sidder en Trimklap, 2 mm Balsa, til Finindstilling.

Haleplanet:

Haleplanet er opbygget af 16 Ribber (SM-3) med en indbyrdes Afstand af 3 cm. Saavel Forkantlisten som Bagkantlisten bestaar af 2x5 mm Fyrretrælister, medens de 2 Hovedbjælker bestaar af 2x2 mm Fyrretræ, en i Overkanten og en i Underkanten.

Haleplanet er anbragt ca. midt paa Halefinnen dels for at undgaa Hvirvlerne fra Planets Bagkant og dels for at undgaa, at Haleplanet skygger for meget for Halefinnen under Højstart.

Beklædning:

Hele Modellen er beklædt med mellemsvært Japanpapir, der er dopet 3 Gange for Kroppens og Planets Vedkommende.

Data for H-A-14, »Fulmen«:

Plan:

- Spændvidde 108 cm.
- Sideforhold 1:10,5.
- Areal 12,5 dm².
- V-Form 8°.
- Profil RAF-32.
- Planbelastning 15,4g/dm².

Krop:

- Længde 90 cm.
- St. Tværsnit 48,5 cm².

Haleplan:

- Spændvidde 44 cm.
- Sideforhold 1:5.
- Areal (30 %) 3,75 dm².

Helge Andersen,
Hamlets Vænge 3b, I., Helsingør.
M.F. »Condor«.

Danmarks yngste Eliteflyver,

den 14-aarige Kjeld E. Nielsen, med sin Model Type L. J. 14.



BØGER

»Krigsflyver« af Antoine de Saint Exupéry. Jespersen og Pios Forlag. 203 Sider.

Igen en Bog af Saint Exupéry, lige saa straalende som hans tidligere Bøger. Saint Ex deltager i Krigen som Flyver ved en Rekognosceringseskadrille, og her oplever han Frankrigs Tragedie i 1940. I sin Bog »Krigsflyver« fortæller han imidlertid ikke om Krigens Forløb eller om Livet indenfor Luftvaabnet, nej, han beretter enkelt og ligetil om een eneste Rekognosceringsflyvning, en Flyvning til Arras, og han skildrer med sin mesterlige Pen Mennesket der flyver, Manden der sendes ud paa en næsten haabløs Opgave midt i hele Opløsningen og Haabløsheden under Franskmændenes Tilbagetog fra en lige saa haabløs Kamp. Man aner de Vanskeligheder, som en mindre godt udstyret Hær og en endnu daarligere udstyret Luftflaade maa kæmpe med overfor en overlegen Modstander; til hvad Nytte er det hele, intet kan jo bremse op for den Bølge, der skyller ind over Landet, jagende hele Civilbefolkningen foran sig som en hjælpeles Fiskestime af hidtil ukendte Dimensioner. Maskinen, som flyver deroppe, er ikke som den skal være, og alt nede paa Jorden er Kaos. Alligevel udfører Mændene i Luften deres Pligt uden at mukke — skønt de godt ved, at alt er tabt.

Det er en gribende Menneskeskildring, hvor man lærer Flyverens eget Jeg at kende, og det er fortalt paa en Maade, som kun Digteren kan sige det. J. F.

*

»De glade Rejser« af Jørgen Sandvad. Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. 136 Sider. Kr. 6.75.

I en Tid som denne er det velgørende at mærke Pustet fra den internationale Lufttrafik, som engang eksisterede, og det faar Læseren Lejlighed til at genopleve paa en straalende Maade i Jørgen Sandvads Bog »De glade Rejser«.

Som Luftfartsmedarbejder ved Politiken har Jørgen Sandvad gennem Aarene foretaget en lang Række Flyverejser, og han har ikke alene forstaaet at se, men kan ogsaa fortælle om det, han har set. I Afsnittet »Paa Ferie hinsides Gibraltar« skildres en Flyvning til Casablanca; »Alverdens By« beretter om Air Frances direkte Flyverute København—Paris; i »Europa-Rundflyvning« aflægges Forfatteren Besøg i Schweiz, Frankrig og England; »København—Wien—Stockholm« skildrer en Lyntur gennem Krigens Europa o.s.v.

Bogen giver et glimrende Tværnsnit af den sidste halve Snes Aars Luftfart; men Jørgen Sandvad fortæller om andet end Flyvning. »De glade Rejser« indeholder en Række hastige, men skarpe Øjebliksbilleder rundt om fra Europa og herhjemme fra Krigstidens Danmark, der alle viser den erfarne Journalists Evne til at fastholde Atmosfære, Begivenheder og Stemninger. J. F.

Den praktiske Modelflyver

Hvad med Materialeanglen?

DER er ikke Tvivl om, at en af Grundene til, at Modelflyvningen kun vinder ret langsomt frem i den senere Tid, er den herskende Mangel paa Materialer til Flyvmodeller. Balsa kan overhovedet ikke købes mere, Aeroplankrydsfinér og Beklædningsstof kan ogsaa vanskeligt opdrives, og Motorgummi er det længe siden, vi har set. Det er nu saadan, at Bygningen af Motormodeller under disse Forhold er næsten standset, og at det snart begynder at knibe ogsaa med Svævemodellerne. For disse sidstes Vedkommende maa man imidlertid med Vægt tilbagevise alle Undskyldninger, for at der ikke bygges saa meget, »for«, som en fremragende Modelflyver sagde forleden, »hvis de danske Modelflyvere var af det rette Stof, saa vilde de vide at indrette sig, og kan man ikke faa, hvad man skal bruge, saa maa man bruge, hvad man kan faa«, og det er bl. a. i den Retning, denne Rubrik i FLYV skulde hjælpe. Nedenfor vil man finde en Anvisning paa Anvendelsen af 1-laget Finér, og det vilde være meget ønskeligt, om Danmarks driftige og dygtige Modelflyvere vilde sende ind til FLYV Anvisninger paa Benyttelsen af nye Materialer til Erstatning for de gamle, indtil disse igen kan faas.

Saadan kan Planribber laves af 1-laget Finér.

Paa Fig. 1 ses en Planribbe, som er fremstillet af 1-laget Birketræsfinér. Den

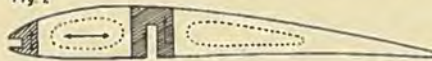
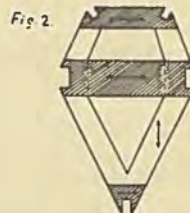


Fig. 1 ne Finér er ca. 1 mm tyk, og den koster kun 75 Øre pr. Kvadratmeter, saa det er et billigt Materiale. Da Finéren er 1-laget, vil den gerne flække, men dette kan nemt undgaas ved, at man limer Lasker af samme Materiale paa den ene Side af Ribben paa de Steder, hvor der skal foretages Udsnit til Bjælker eller Forkantlister. Aarerne i Laskerne maa saa naturligvis gaa vinkelret paa Aarerne i selve Ribben, som Pilene paa Figuren ogsaa angiver. Saadanne Ribber bliver naturligvis lidt tungere end de sædvanlige Ribber af 1 mm Krydsfinér, men det er ikke saa meget, at det betyder stort. Man kan for at lette Ribben godt forsyne den med mindre Udskæringer, som de punkterede Linier viser.

Og saadan kan Kropspanter laves.

Fig. 2 viser et Kropspanntil en femkantet Krop. Dette Spant er ligeledes



fremstillet af 1-laget Finér. Først tegnes Spantet op paa normal Vis. Derefter saves det ud langs Yderkanterne, hvorefter

Laskerne limes paa med Koldlim. Spantet maa sidde i Presse, mens Limen tørrer. Derefter skæres det overflødige af Laskerne, nemlig det, der rager udenfor, hvorpaa Indsittene til Kroplisterne saves, og endelig foretages Udskæringerne af de store indvendige Huller.

Den ovenfor omtalte Planribbe laves paa samme Maade: først tegnes den paa normal Vis, saa limes Laskerne paa under Pres, saa pudses den af, saa saves Udskæringerne til Bjælker og Forkantliste, og til sidst laves der Udskæringer indvendig. Praktikus.

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse



Hurricane
Engelsk Jager

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fiseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 ..	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K.	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
17. »Focke-Wulf Condor« ..	1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

NYHEDER

Nr. 32. Halifax	Kr. 1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190 ..	1.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Paa Mikrofonbesøg hos Aviator, Aalborg



Søveflyveklubben Aviator i Aalborg har haft Mikrofonbesøg af Programassistent Stig Mervild fra Statsradiofonien, og vort Billede viser, hvordan det foregik. — Yderst t. h. i Billedet ses Hr. Mervild med Mikrofonen, medens han interviewer »Aviator«s Formand, Vognmand C. C. Hansen. Bag dem skimtes Spejdersøveflyvernes Leder Frans Holm. T. v. ses Lærer Odgaard Christensen og Adjunkt Kaj Borch, der arbejder paa et Plan, medens Slagtermester Egon Mortensen og Mekaniker Nørholm arbejder med et andet i Baggrunden.

Modelflyvekursus for Sløjdlærere

FOR nogle Aar siden lod Berlingske Tidende afholde to Modelflyvekursus for Sløjdlærere og Fysiklærere. Tanken, der laa bag, var jo den, at man vilde gøre Sløjdlærere og eventuelt Fysiklærere saa interesserede i Modelflyvningen, at de kunde tænkes at ville tage dette Arbejde op i Skolen.

Udover at Deltagerne paa disse Kursus var glade for dem, kom der ikke saa meget ud af det. Nogle enkelte af Lærerne førte Sagen frem i Skolen med godt Resultat, men videre kom det heller ikke. Fra Sløjdfolks Side har man været noget bange for at lukke Modelflyvningen ind. Det kunde være svært nok at naa Stoffet igennem endda, naar man skulde følge de gældende Undervisningsplaner. Derfor maa det betragtes som noget af en historisk Begivenhed, at Sløjdspektøren for Københavns Kommuneskoler, Hr. G. Galatius, for nogen Tid siden opfordrede mig til at holde

et Kursus for Sløjdlærerne i København. Om dette Kursus, som nu er i fuld Gang, skal jeg senere meddele nærmere. Jeg vil blot her citere en Udtalelse af Sløjdspektør Galatius i den Anledning. Sløjdspektøren udtaler paa en Forespørgsel:

Vi vil nu gøre et Forsøg med Modelflyvningen og Byggeriet i de ældste Klasser, men alt paa Frivillighedens Grund. Jeg er ikke i Tvivl om, at Danmark har en Fremtid i Luften, og Drengene har ogsaa virkelige Interesser for Flyvningen og Flyvningens Muligheder. Nu er det kommet dertil, at vi gør et Forsøg. Foreløbig deltager 20 af Kommunens Faglærere i Sløjdlærere i dette Kursus, som ledes af Dansk Modelflyver-Unions Formand, Knud Flensted-Jensen, der selv er Kommunal lærer. Disse Lærere har saa Ret til at lade Eleverne i de ældre Klasser bygge Modellsøveplaner indenfor det Omraade, som den gældende Undervisningsplan gør det forsvarligt, og i den Udstrækning, som de paagældende Lærere mener, at det kan forenes med de forlangte Opgaver.

K. F.-J.

52 Dreng og en Far paa Modelflyvekursus.

FORMÆNDENE for de københavnske Modelflyveklubber, Ingemann Olsen, K. M. K., Palle Petersen, »Pegasus«, Bernhard Jensen, Vanløse Modelflyveklub,

Modelflyvningen og at øge Tilgangen til de københavnske Klubber. 52 Dreng og 1 Far møder hver Lørdag Eftermiddag i Maj Maaned til Undervisningen, som finder Sted i Festsalen i Kvindelig Læseforening. Der arbejdes med Liv og Lyst, og Deltagerne, hvis Alder for de 52 Drenges Vedkommende varierer fra 12 til 19 Aar ser med Forventning hen til den Dag, da Modellerne skal indflyves og Konkurrence afholdes som Afslutning paa Kursus. Det er mit Haab, at dette Kursus maa blive efterfulgt af mange lignende rundt om i Landet, og det er ligeledes mit Haab, at det maa lykkes Unionen at skaffe Penge til Hjælp til saadanne Kursus' Afholdelse, og jeg skal derfor i et senere Nummer af FLYV give en detaljeret Redegørelse for Forløbet af dette Kursus og dets Resultat.

Knud Flensted-Jensen.

Danmarks første store Modelflyvekursus

Hele Vinteren har der udfoldet sig et muntert Liv i den ellers ret stille »Hillerød Fritidsklub«, idet ikke mindre end 50 Dreng har været paa Modelflyvekursus.

Tanken om at lave et saadant Kursus er udsprunget ikke af sportslige, men sociale Grunde. En Kreds af Borgere forstod, at det vilde være vanskeligt for mindre bemidlede, børnerige Familier at holde Børnene beskæftiget i den mørke Vintertid, hvor maaske mange Børn var nødt til at opholde sig i eet opvarmet Rum.

Man henvendte sig derfor til Distriktslederen for Sjælland, Jørgen Mortensen, om han kunde arrangere et Modelflyvekursus for Dreng i Byens Kommuneskoler 6. og 7. Klasse.

En simpel Begyndermodel blev konstrueret og Meddelelse om Kursuset blev sendt ud til Forældrene. Idéen viste sig at slaa an, endda over Forventning, idet ikke mindre end 50 Dreng meldte sig. De undervises dels i Bygning af Modeller og dels i den lettere Flyveteori. Organisationen af dette Kursus forestaas af Adjunkt Bernhard Andersen og Jørgen Mortensen. Midlerne til Kursus er indsamlet hos velmenende Borgere. Kursuset slutter sidst i Maj med en Flyveprøve, og det er et Øjeblik alle Drengene ser hen til med stor Forventning.

Den nye Højstartsnor

faas hos

Lohmann — Sport A/S
Rølighedsvej 8 — København V.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220 Postgiro 25.680

Nye Medlemmer:

Kaptajnlejtant J. B. Danielsen,
Repræsentant E. Jensen, Odense.
Cand. polit. E. H. Munch.
Direktør H. Petersen.
Ingeniør J. Florant.

**FLYVERTROPPERNES
SOLDATERFORENING**

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Kontor: Granrisvej 8, V. - Telf. Valby 5720
Kontortid: 9-11 og 15-17 undt. Lørdag.

F. S.'s Kontor. For at lette Ekspeditionen og af praktiske Grunde har vi oprettet fast Kontor. Til dette kan alle Henvendelser ske: Indmeldelser, Adresserforandringer, Billetsalg, Reklamationer etc. etc. Telefonen er Valby 5720.

Freitag d. 4. Juni vil Dr. Tryde — kendt fra sine Foredrag i Gymnastiksalen — holde et rigtigt Flyverforedrag for os. Der bliver sikkert arrangeret Bal bagefter. Yderligere Besked vil tilgaa Medlemmerne, men ring alligevel til Kontoret, Valby 5720, og bestil Billetter nu, saaledes at vi kan se, om Tilslutningen er tilstrækkelig stor.

B. E. R.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikkassistent A. T. H. Ohrt,
Kontor: St. Kongensgade 68^a o. G., K.
Telefon: Central 6999, Lokal 54.

Diplomuddeling i Aalborg Flyveklub. Det 3. teoretiske Flyvekursus i Aalborg er nu afsluttet og Diplomerne uddelt. 31 Deltagere havde indstillet sig til Eksamen og der blev opnaaet 7 Udmærkelser, Uddelingen fandt Sted i Skipper Clements Kro den 3. Maj.

Efter Uddelingen blev der rettet en Tak til de tre Lærere — der uheldigvis ikke kunde være til Stede — Luftfartsingeniør Orm Hansen og Luftkaptajnerne Poul Jensen og Buchhave. En for en blev Diplomtagerne kaldt frem og fik deres smukke Eksamensbevis fra Aeronautisk Selskab overrakt. Haandklap hilste hver enkelt. De to Bogpræmier fra Aeronautisk Selskab (med egenhændig Dedikation fra Selskabets Formand, Luftfartsingeniør Eskildsen) blev tildelt henholdsvis Civilingeniør J. Kamp Jørgensen og Lærer ved Aalborg Katedralskole cand mag. Asger Lundbak.

Tidl. Lærer ved Hærens Flyvertropper, Løjtnant Sandquist, fik derpaa Ordet og paa en meget fornøjelig og levende Maade fortalte han, om hvad de unge Elever oplever i Værlose, naar de vil være Militærflyvere. Det er ikke Smaating, og der var vist blandt Klubbens yngre Medlemmer flere, som fik Lyst til at gaa den Vej, naar Mulighederne paany viser sig.

Den festlige Aften sluttede med Dans til Klubbens populære Tremands Orkester »Bremmer Boys«. Klokken var over Midnat, førend de sidste traadte Pedalen hjemad mod Aalborg.

Helsingør & Omegns Flyveklubs 2det teoretiske Sportsflyverkursus er nu gennemført og afsluttet. Ialt har 20 af Klubbens Medlemmer gennemført Kursus. Til den skriftlige Prøve opstilledes 15, og af disse bestod 13 Prøven, et særdeles godt Resultat. Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab har som sædvanligt udfærdiget Diplomer til de bestaaede, og Selskabets Præmier tilfaldt:

1. Præmie: Hans M. Pedersen, Snekkersten,
2. Præmie: Johannes Petersen, Helsingør,

som begge har bestaaet med Udmærkelse. Herudover bestod G. Rehder, Rungsted, ligeledes med Udmærkelse. Præmier og Diplomer blev overrakt de paagældende ved en vellykket Afslutningsfest, som Klubben afholdt den 29. Maj. Lærere paa Kursus var Civilingeniør C. C. Beckmann og Overflyveleder Sven-Aage Dalbro.

Ref.

Kolding Motorflyve-Klub afholdt den 16. April sit første Medlemsmøde med Diplomuddeling. Formanden, Direktør S. A. Christensen, bød Medlemmer og Gæster velkommen, og efter et Kaffebord blev Diplomerne uddelt.

Fire af Deltagerne i de teoretiske Kursus havde bestaaet med Udmærkelse, Brian Edvin Jørgensen, Ingeniør N. O. Simonsen, Tage Chr. Bech og Preben Bøge; de to første fik desuden D. K. D. A. S.s Præmier for de bedste Besvarelser.



SPORTSFLYVEKLUBBEN

Sportsflyveklubben gennem 5 Aar. I denne Forsommer er det 5 Aar siden, at Sportsflyveklubben blev stiftet, og mange er de Forslag, der er gennemprøvet, for at give denne Dag en festlig Markering. Desværre maa de store Projekter om festlige Sammenkomster sikkert udskydes til bedre Tider. Bestyrelsen ansaa det ikke for forsvarligt under de herskende Forhold at sætte sine Medlemmer i Udgifter, der ikke staar i Forhold til det, der kan ydes. Men der arbejdes paa en lille Overraskelse, som ikke skal røbes her, saaledes at Femaarsdagen kan markeres paa en værdig Maade.



Vort Emblem har længe været udsolgt, men kan nu atter faas, dels i Sekretariatet, dels hos Kassereren Otto Thomsen i Vesterport og hos William Nielsen, Borgthigsvej 4. Nu maa alle bære Sportsflyveklubbens smukke Emblem.



Foraarets Orienteringskursus blev modtaget med Begejstring, og der maatte oprettes flere Hold. Som Lærere fungerede Kaptajn Michael Hansen, Kaptajnløjtnant K. Ramberg og Løjtnant H. C. Jacobsen. De forberedende Møder blev afholdt i Berlingske Tidendes Hus under udelt Opmærksomhed, og Øvelserne i Terrænet foregik paa Vejene og i Skovene Nord for Ballerup. Der herskede en munter og kammeratlig Stemning, og Deltagerne høstede stort Udbytte af Lærernes megen Viden.



Vore Maskiner, der nu har været opmagasineret i nogle Aar, gennemgaar for Tiden en grundig Hovedreparation, saaledes at de ikke lider noget under den lange Stilstand, men kan være startklare, naar vi om forhaabentlig ikke saa lang Tid atter kan gaa op paa de danske Vinger.



Klubbens Sekretær, Forlagsboghandler Carit Andersen, der gennem Aarene velvilligt har stillet sin Forlagsboghandel paa Østerbrogade til Klubbens Disposition, flytter i næste Maaned til større og mere centralt beliggende Lokaler, Vesterbrogade 20. Klubbens Sekretariat vil saa ogsaa skifte Adresse og Telefonnummer, men nærmere Meddelelse vil blive tilsendt Medlemmerne.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Bjergstedfilmen har haft Premiere i Aarhus, hvor den har gaaet paa Regina i 14 Dage og er blevet set af ca. 22.000 Mennesker. Den følges med den svenske Storfilm: General von Döbeln.

Aarhus Svæve-Flyveklub har paa en udmærket Maade forstaaet at udnytte Filmen propagandamæssigt, idet de har ladet indrykke en god Annonce i de lokale Blade og ladet fremstille et Lysbillede som ledsagede Filmen — et glimrende Eksempel til Efterfølgelse!

18 Svæveflyvere bestod Eksamen til Overland-C-Certifikatet. Den 14. Maj afsluttedes det første teoretiske Svæveflyvekursus ved en meget vellykket Fest i Det Berlingske Hus.

29 Elever har deltaget i Kursus, 22 indstillede sig til Eksamen og 18 bestod, heraf 4 med Udmærkelse. Frøken Mary Ørts fra Roskilde Svæveflyveklub tog D.K.D.A.S.'s 1. Præmie hjem, Knud Hartvig Jensen, Carl Anthon Lauritzen og Thorbjørn Sigurgeirsson, der bestod som Nr. 2, 3 og 4, fik ligeledes Præmier fra Selskabet og Berlingske Tidende. Endvidere fik alle de bestaaede overrakt Aeronautisk Selskabs Diplom for den officielt gældende Prøve.

Nu haaber vi blot paa en god Sommer, saaledes at de fleste af de Svæveflyvere, der nu har overstaaet den teoretiske Del af Prøverne til Overland-C-Certifikatet, kan faa samlet saa meget Flyvetid sammen, at de kan indstille sig til den praktiske Prøve under vor 2. Lejr ved Bjergsted.

3 nye Klubber under Dansk Svæveflyver Union. I Løbet af den sidste Maaned er der tilmeldt ikke mindre end 3 nye Klubber til D.S.U., nemlig: Birkerød Flyveklub med 11 Medlemmer under Ledelse af Ingeniør Helge Buch, Svæveflyveklubben Falster med 8 Medlemmer under Ledelse af Hr. Ottar Nielsen og Skagen Flyveklub med 4 Medlemmer og Lærer Kristen Rasmussen som Formand.

Birkerød Flyveklub er bemærkelsesværdig derved, at den har alle 3 Grene indenfor Flyvningen paa sit Program, for Tiden dyrkes Model- og Svæveflyvning, men naar det igen bliver muligt at flyve med Motor, vil Klubben ogsaa tage Motorflyvningen op, Skagen Flyveklub omfatter baade en Gruppe Modelflyvere og en Gruppe Svæveflyvere.

I Paaskedagene havde **Slagelse Flyveklub**, der gæstfrit havde stillet sin Plads til Disposition, Besøg af **Odense Svæveflyveklub**. Denne havde medbragt sit eget Materiel, men havde paa Grund af det daarlige Vejr kun en enkelt God Flyvedag. Nu haaber Klubberne paa bedre Vejr i Pinsen og gentager Forsøget.

Allebergstævnet 1943. Det 2. Allebergstævne finder Sted i Aar fra 24. Juni til 3. Juli. H. F.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabellevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup.

Nye Eliteflyvere, S. 23. Ove Køppen, Køge Model-Flyveklub. Selvkonstruktion: Spændvidde 2500 mm, Planareal 60 dm². Sideforhold 1:11. Profil Grant X-8. Krop-længde 1600 mm. Vægt 1200 g. Planbelastn. 20 g/dm².

Tiderne blev: 4,45,0, 4,17,0, 4,06,0.

S. 24. Kjeld E. Nielsen, O. M.-F., Modellen var af den kendte Type L. J. 14. Tiderne blev: 4,43,0, 4,18,6, 4,25,0. Kjeld E. Nielsen er kun 14 Aar gammel og er saaledes Danmarks yngste Eliteflyver.

Ny absolut Danmarksrekord blev sat den 29.—3.—1943 af Helge Andersen, Condor. Rekorden, der blev paa 37,270 km (Kl. 8 c.), blev sat med en Selvkonstruktion med følgende Data: Spv. 2048 mm. Planareal 28 dm². Profil R. A. F. 32. Sideforhold 1:14,3. Krop. 1120. St. Kroptv. 0,74 dm². Haleplansareal 6,5 (bærende). Vægt 4509. Planbelastn. 16,1 g/dm².

Modelflyveklubben »Condor« afholdt i Dagene 30.4—2.5. Helsingørs første Modelflyveudstilling med Deltagelse af Modelflyveklubberne »Stratus«, »Pegasus«, »Cirrus«, O. M.-F., Vanløse Modelflyveklub samt enkelte udenforstaaende Personer.

Aabningstalen holdtes af Borgmester P. Christensen, der var indbudt tilligemed Bestyrelsen for Helsingør og Omegns Flyveklub og Pressen.

Under Udstillingen, der var besøgt af et talrigt og interesseret Publikum, viestes et Par Modelflyve-Smalfilms (Unions og Hr. Dømmestrups) i en dertil indrettet Filmshytte. Dette Arrangement vakte megen Interesse og Anerkendelse.

Præmieuddelingen blev foretaget af Næstformanden, Helge Andersen.

Byg en



Messerschmitt 110

(Spændvidde 246 mm)

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingeb. m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 2,00 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri.

Adr. indtil 15' Maj Skjern.
Efter 15. Maj Fruens Bøge.

Motormodeller: Frank Hendrich (strøml. Motormodel).

Svævemodeller: O. Møller. (Ju-8).

Skalamodeller: Juncker-Jørgensen (Spitfire).

Klubben havde et godt økonomisk Udbytte af Udstillingen, takket være det gode Besøg og en Lodseddel. Desuden gav Udstillingen en Del Indmeldelser.

Esbjerg Model-Flyveklub afholdt i Dagene 12.—14. Marts en jysk Udstilling i Samarbejde med Esbjerg Sportsflyveklub og Vestjysk Flyveklub med Deltagelse af Model-Flyveklubberne »Frem«, »Tyfon«, »Agaton«, »Fredericia II« samt Vejle Flyveklubs Modelflyvegruppe.

Desværre gav Udstillingen ikke noget større Overskud, men Interessen var stor blandt de besøgende.

Esbjerg Model Flyveklub afholdt den 23. April et Stævne. Der startedes i Klasse 8 og 9, og der opnaaedes følgende Tider ved Benyttelsen af 200 m Startsnor:

Kl. 8. Anders Iversen, A. I. 5B 1.29.3. 2.9.9. 2.40.0. Sum: 6.19.3. Genn.: 2.06.4.

Kl. 8. Finn B. Nielsen, F. B. N.1. 2.28.2. 1.40.8. 1.14.0. Sum: 5.23.1. Genn.: 1.47.7.

Kl. 9. Viggo Larsen, B. K. 130b. 2.27.0. 2.05.0. 2.39.0. Sum: 6.72.0. Genn.: 2.24.0.

Endvidere havde Sekretæren Anders Iversen en Flyvning med en B. K. 130b paa 4.28.0 i Klasse 9. Modellen fløj bort under denne Flyvning.

Hadsten M. F. afholdt den 12. Maj sin ordinære Generalforsamling. Søren Braad afgik som Formand og i Stedet valgtes Henry A. Madsen. Klubbens Adresse er herefter »Rosenhøj«, Vinderslev, Hadsten.

Svebølle M. F. »Ternen« afholdt Søndag den 9. Maj sin første Udstilling, med Deltagelse fra Klubberne i Esbjerg, Roskilde, Glostrup, Helsingør og Kalundborg.

Udstillingen besøgte af et stort lokalt Publikum og gav et særdeles smukt Overskud, takket være Klubbens overordentlig energiske Formand, Installatør Th. Thostrup.

Den bedste Model var fra Roskilde M. F., bygget af Otto Dalsgaard.

Vanløse Modelflyveklub afholdt d. 28.—4.—1943 sin ord. Generalforsamling.

Klubbens mangeaarige Formand Juncher Jørgensen gik af paa Grund af manglende Tid. Den nye Bestyrelse bliver herefter: Formand: Bernhard Jensen. Kasserer: O. Hansen. Sekretær: Niels Relster. Flyveleder: Olaf Møller.

Al Henvendelse til Klubben bedes adresseret til Formanden, Nakskovvej 103, Valby.

Vejle Flyveklubs Modelflyvegruppe afholdt 27.—4. sin første ordinære Generalforsamling. Formanden aflagde Beretning, hvoraf det fremgik, at Medlemstallet efter en tiltrængt Udrensning var steget til 21. Kassereren aflagde Beretning, der godkendtes. Til Bestyrelse valgtes: Formand: Erik Terp, Kasserer: Børge Bundgaard Nielsen, Sekretær: Svend Erik Rosendal, Flyveleder: Niels Wagner Sørensens.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

FLYV fra Nr. 7 1936 til i Dag, 3 Aar-gange i Samlebind; samtlige Numre af »Flyvebladet« (12 i 39 og 4 i 40) samt 38 af de interessanteste Numre af »Flyvning« i Tiden 1/7 38—1/11 42, alle som nye, sælges for højeste Bud.

Ib Møller,
Merianvej 4, Hellerup.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med

W Modeller

er en rigtig Feriesport for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller

35, Pilestræde - København K.

Telf. Central 9230

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning af større Modeller

Papyrolin eensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.00

” tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Bredde 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Dope og har glat Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto ekspederes omgaaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæfflyvning Kr. 2,00



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart

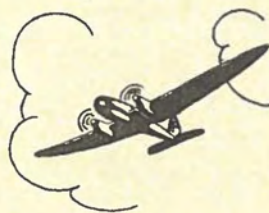


V.E.



SHELL

AVIATION SERVICE



^A/_S DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Hr. Kontorassistent
Kai Ingemannsen
Peteraborgvej 3 Hillerød
Kbh.

FLYV

Nr. 7

1943 - 16. Aarg.

INDHOLDET:

LID TIL FREMTIDEN

NYE SVENSK
SØVEMASKINETYPER

J 22 og B 18

Lidt om
Fartøjsidentificering

SVÆVEFLYVNING

LØJDLÆRERNES
DELFLYVEKURSUS

50
ØRE



Rejstart af Svævemodellen,

Sæsonen er inde, nu er alle Danmarks Modelflyvere i Aktivitet.

De „leger“ men bygger samtidig Fremtiden

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.

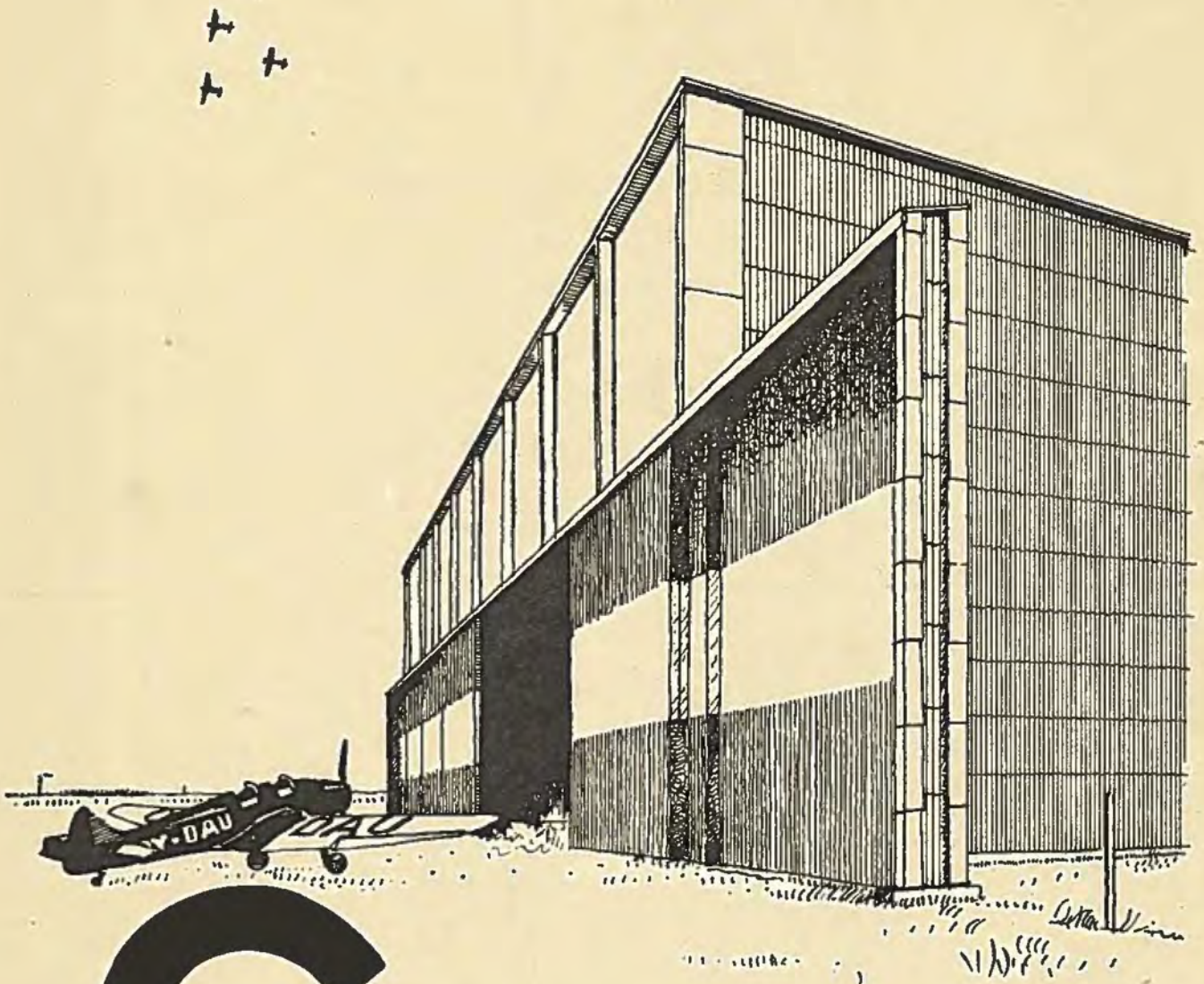


INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



C EMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
 SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. • C. 3785

„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



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s
VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FLYV

OFFICIELT ORGAN

FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)



Nr. 7

Juli 1943

16. Aargang

Tillid til Fremtiden

DET danske Luftfartselskabs Kapitaludvidelse er et sundt Udtryk for den Tillid man nu i alle Kredse har til Flyvningens Fremtid.

Der er derfor Grund til at fremhæve de Udtalelser, som to af dansk Luftfarts førende Mænd for kort Tid siden kom med i Radioen.

Formanden for Det Danske Luftfartselskabs Repræsentantskab, Hs. Kgl. Højhed *Prins Axel* sagde:

»Jeg tør ud fra det Kendskab, jeg har til Trafikkens Udvikling siden den forrige Verdenskrig, der dog ikke ligger mere end ca. 25 Aar tilbage i Tiden, spaa Trafikflyvningen en straalende Fremtid, og jeg tror og haaber ogsaa, at Danmark vil faa sin Andel i de store Erhvervsmuligheder, som Lufthavet rummer.«

Ved samme Lejlighed udtalte Formanden for Det Danske Luftfartselskabs Bestyrelse, Civilingeniør Per Kampmann følgende:

»Ligesom den forrige Verdenskrig i høj Grad befordrede Flyvningen i Almindelighed — der var den Gang ikke Tale om Trafikflyvning, idet denne først opstod efter Krigens Afslutning — vil den nuværende Krig bringe en enorm Udvikling. —

— Alle de Forbedringer af Materiellet, der er opnaaet under Krigen, og alle de Erfaringer, der er indvundet i en Tid, hvor ubegrænsede Pengemidler sættes ind, vil engang, naar Krigen er holdt op, komme den civile Luftfart til Gode og vil muliggøre en

civil Luftfart af et Omfang og en Sikkerhed og Hurtighed, der betyder en Revolution i Forhold til Perioden før Krigen. —

— Vi maa regne med, at der bliver oprettet et stort Antal Flyveruter over meget store Afstande, befløjet med Maskiner med langt større Hastighed, Bæreevne og Driftsikkerhed end før Krigen. —

— Indenfor D. D. L.'s Ledelse er vi af den Opfattelse, at det er af den allerstørste Interesse for Danmark at sikre sig en Part af Lufttrafikken, og jeg tror, at den danske Befolkning vil dele denne Opfattelse.

I Forhold til vort Lands Størrelse er vi jo et af de Lande i Verden, der i Tidens Løb har vist den største Forstaaelse af at faa en passende Part af den internationale Omsætning, og dette hvadenten det har drejet sig om Handel, Industri, Skibsfart, Ingeniørarbejder eller lignende, og de Resultater, der i Aarenes Løb er naaet paa disse Omraader, har skabt Respekt rundt om i Verden. —

— Vi kender jo ikke noget til, hvilke Planer man omgaas med rundt om i Verden med Hensyn til Trafikflyvning, men ét Eksempel paa, hvilken Betydning, man tillægger den kommende Trafikflyvning har vi fra Sverrig, hvor de svenske Erhvervsvirksomheder i Samarbejde med det eksisterende svenske Statsluftfartselskab har dannet et nyt svensk Luftfartselskab, hvis Opgave skal være

at deltage i de store internationale Ruter. Dette Selskab er startet med en Minimumskapital af 10 Mill. Kr., hvilken Kapital, efter hvad man forstaaer, hurtigt skal udvides til 30 Millioner Kroner. —

— En af Hovedbetingelserne for at kunne deltage i den kommende Trafikflyvning er at skaffe moderne Flyvemaskiner, og hertil kræves Kapitalmidler af stort Omfang. Det Danske Luftfartselskabs Midler er ikke store nok hertil i Øjeblikket, men indenfor Selskabets Ledelse omgaas man med Planer om en meget væsentlig Udvidelse af D. D. L.'s Kapital, der i Dag er 3 Mill. Kroner, — med Støtte af hele det danske Erhvervsliv. Indenfor Det Danske Luftfartselskab vil man gøre, hvad der menneskeligt er muligt for at sikre Danmark en passende Andel i den kommende Lufttrafik.

*

Det er glædeligt at høre, hvorledes to af dansk Erhvervs — og dansk Luftfarts ledende Mænd ser paa Danmarks Deltagelse i den kommende Storlufttrafik. Deres Ord vidner om en ubegrænset Tillid til Fremtiden. Naar dette Nummer af FLYV kommer Læserne i Hænde, har den bebudede Udvidelse af Det Danske Luftfartselskabs Kapital fundet Sted — Aktietegningen er sket fra den 22.—30. Juni — og vi spaar sikkert ikke forkert, naar vi siger, at de 12 Millioner Kroner, som Kapitalen søges udvidet til, ogsaa er blevet naaet.

Det Danske Luftfartselskabs Driftsresultat i 1942

RESULTATET for Selskabets 24. Driftsaar blev forelagt paa den sidst afholdte ordinære Generalforsamling. Til Trods for mange Vanskeligheder i Aarets Lob var baade Driftsresultatet og det økonomiske Resultat særdeles tilfredsstillende. Antallet af de i Aarets Lob befordrede Passagerer og Godsmængder i Ruléfart fremgaar af nedenstaaende Tabel.

Aar	Antal Passag.	Bagage i kg	Post i kg	Fragt i kg
1941	32.942	368.297	215.724	178.935
1942	38.341	481.365	276.847	258.833
Stigning i %	16,39	30,70	28,33	44,65

I Aarets Lob er der ialt blevet fløjet 759.434 km mod 721.109 km i 1941.

Selskabet beskæftigede ved Aarets Udgang 142 Personer — heraf 81 månedslønnede Funktionærer i Administration og Ekspedition, 14 Besætningsmedlemmer og 47 timelønnede Arbejdere.

Regnskabet viste et Nettooverskud paa Kr. 613.442,96, hvortil kommer en Overførsel fra 1941 paa Kr. 39.518,34, hvilket giver til Disposition Kr. 652.961,30.

I Lighed med forrige Aar er der anvendt et Beløb paa Kr. 50.000,00 til Forbedring af Selskabets Pensionsforhold.

Den fra Stat og Kommune modtagne Subvention paa Kr. 471.280,75 er ikke bogført som Indtægt paa Tabs- og Vindingskontoen, men er overført direkte til Materiefornyelsesfonden, der nu andrager Kr. 1.585.290,75, hvoraf et Beløb paa Kr. 1.115.000,00 er reserveret til Indkøb af nye Luftfartøjer i Stedet for »Dania» og »Selandia».

Selskabets Likviditet er god, idet det i Kasse- og Bankbeholdning samt Beholdning af Værdipapirer disponerer over ca. 4,6 Mill. Kroner.

Beløbet Kr. 652.961,30, der er til Disposition, blev foreslaaet anvendt saaledes: Til loypligtig Reservefond henlægges Kr. 205.025,00, hvorefter denne Reservefond andrager 10 % af Aktiekapitalen.

Til Kursreguleringskonto henlægges Kr. 80.000,00, hvorefter denne Konto ialt andrager Kr. 136.872,50.

Til Betaling af Skatter hensættes Kr. 195.000,00.

Af Restbeløbet anvendes Kr. 150.012,50 til Udbetaling af 5 % Udbytte til Aktionærerne, hvorefter Kr. 22.923,00 overføres til næste Aar.

Selskabets økonomiske Udvikling i de senere Aar fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Totale Indtægter og Udgifter for hele Virksomheden i Aarene 1938—42 (i Tusinde Kroner)

Aar	INDTÆGTER			Subvention i % af totale Indtægter	UDGIFTER			Over-skud	Tab
	Indt. excl. Subvention	Subvention	Ialt		Udg. excl. Afskrivning	Afskrivninger	Ialt		
1938	2.085	521	2.606	19,99	2.340	252	2.592	14	—
1939	2.694	596	3.290	18,12	2.862	413	3.275	15	—
1940	3.131	394	3.525	11,18	2.996	494	3.490	35	—
1941	3.807	507*)	3.807	13,32	3.346	296	3.612	195	—
1942	4.634	471*)	4.634	10,16	3.782	239	4.021	613	—

*) Subventionen er overført til Materiefornyelsesfond og indgaar derfor ikke i Overskudet.

Den danske Skibsfart bør støtte dansk Luftfart

I Dansk Søfarts Tidende for Fredag d. 4. Juni 1943 har Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør I. A. Korbning, Det Forenede Dampskibsselskab, meget kraftigt understreget, at den danske Skibsfart bør støtte dansk Luftfart. Direktør Korbning siger bl. a.:

MED Hensyn til Skibsfartens Stilling til Luftfarten kan jeg som min Opfattelse sige, at vi gør klogt i at erkende, at der er kommet og efter Krigen navnlig vil komme en ny Faktor ind i Trafikvæsenet i Form af Transporter ad Luftvejen. Denne nye Faktor bliver af ganske overordentlig Betydning baade for Befordring af Passagerer og Varer af visse Arter. Jeg tænker her navnlig paa de Varer, der kun kan forsendes, naar det sker med

Flyvemaskinens Hast. Skibsfarten maa erkende, at et saadant Transportmiddel findes, og vi maa stille os paa den bedste Fod med denne nye Trafikgren. —

— Af nationale Grunde og i Skibsfartens egen Interesse maa vi fra dansk Skibsfarts Side støtte den danske Luftfart, saaledes at den i størst mulig Udstrækning kan blive dansk Luftfart, man kommer til at samarbejde med, men dertil kommer, at det efter min Mening i højeste Grad er ønskeligt, at de skandinaviske Lande ogsaa paa dette Omraade træder i Samarbejde, specielt med Hensyn til Gennemførelsen af de oversøiske Ruter.

Paa Spørgsmaalet om den direkte Konkurrence, der kan tænkes at op-

Ingenlørfirma

Kampsax

staa mellem Luftfarten og Skibsfarten, svarede Direktør Korbning:

Man maa fremhæve, at Passagertransporterne pr. Skib for Krigen i Virkeligheden var drevet i Former, der havde sprængt de rimelige økonomiske Rammer. Naar man i England, Frankrig og Tyskland byggede Passagerskibe til over 100 Millioner Kroner, saa var man inde paa en Transport saa luksuriøs og kostbar, at den i Virkeligheden kun kunde gennemføres med meget store Tab — Tab, som de paagældende Lande af Prestigehensyn og af andre Grunde paatog sig. Det er derfor kun rimeligt, at Fremstillingen af saa luksuøse og kostbare Skibe, som vi her stod overfor, vil ophøre, idet en meget væsentlig Del af det Klientel, der benyttede disse Skibe, nu vil søge Lufttransporten. Grundlaget for at holde disse Skibe i Fart, bliver altsaa endnu mindre berettiget end hidtil.

Men naar det drejer sig om almindelige Forretningsrejser, Rekreativejser, Ferierejser eller anden Form for Turisme, maa man forvente, at Skibene stadig har Fortrinet, idet Transporten pr. Skib altid under lige Vilkaar vil være langt mere økonomisk end Transport med Flyvemaskine, og for langt den største Del af de rejsende vil dette spille en afgørende Rolle. —

— At Danmark kommer til at vise Flaget i Luften, saaledes som det med Hæder har gjort det paa Havene, er efter min Mening af vidtrækkende Betydning ikke alene for de Kredse, der er direkte interesseret i Skibsfart og Luftfart, men for hele den danske Nation. —

Stratoskopet — et nyt Blindflyvningsinstrument

SOM bekendt kan man med det almindelige Spektroskop opdele Sollyset i forskellige Farver — eller maaske rettere sagt — forskellige Frekvenser. Det er nu, ifølge de svenske Tidsskrifter »Teknik för Alla« og »Vi Flygare«, lykkedes en amerikansk Kortbølge-Amator ogsaa at konstruere et saakaldt Radiospektroskop, d. v. s. et Apparat, der er i Stand til at »sprede« de forskellige Frekvenser indenfor et begrænset Frekvens-Interval.

Paa en almindelig Radiomodtager hører man jo kun den Station — eller burde ihvertfald gøre det — som Modtageren er indstillet paa, medens alle andre Frekvenser, d. v. s. andre sendende Stationer, ikke høres. Radiospektroskopet, tillader imidlertid alle sendende Stationer indenfor f. Eks. 100 kcs at passere og lader hver enkelt Station optræde som grønne Kurver paa et Kathodestraalerør's matte, cirkelformede Glasskærm. Af Kurvernes Højde og Form fremgaar, om den sendende Station er svag eller kraftig, forstyrrelsesfri eller generet af Interferens samt tillige om Styrken er konstant eller varierer paa Grund af Fading.

Lytteren er altsaa i Stand til at overse et vist Antal Stationer samtidig og straks udvælge den af dem, der efter Kurvens Udseende med størst Fordel kan aflyttes.

Det er paa Basis af denne Opfindelse, at et Firma i New York, The Panoramic Radio Corporation, har konstrueret Stratoskopet, som synes at indebære store Muligheder som Blindflyvningsinstrument.

Princippet er i alt væsentlig det, at et Luftfartøjs Stratoskopsender udsender Signaler paa en Frekvens (Bølgelængde), der er afhængig af Højden over Havoverfladen. Dette Signal modtages af andre modgaaende Maskiner, der er udstyret med en radiospektroskopisk Modtager, og figurerer altsaa som en Kurve paa Kathodestraalerørets Skærm. Af Kurvens Beliggenhed paa Skærmen og af dens Højde, er Flyveren nu i Stand til ikke alene at konstatere den modgaaende Maskines Tilstedeværelse, men ogsaa dens Flyvehøjde og omtrentlige Afstand, da Signalstyrken jo aftager med Afstanden.

Da ethvert Luftfartøj naturligvis skal være udstyret med baade Sender og Modtager, kan Flyveren ligeledes billedligt aflæse sin egen Sender paa Skærmen og let og bekvemt konstatere sin Flyvehøjde og umiddelbart sammenligne den med den eller de modgaaende Maskiners, saafremt disse ligge paa hans Kurs. Paa Skærmen er saa anbragt en Skala, der er gradindelst direkte i Meter.

Men hvorledes faar man nu Signalfrekvensen til at variere i Overensstemmelse med Luftfartøjets Højde? Ja, dette har fundet sin geniale Løsning derved, at man gennem en Udvæksling har ladet et Aneroidbarometer styre Senderens Afstemningskondensator. Barometret styrer ligeledes Modtagerens Afstemningskondensator, saaledes at Flyveren til Stadighed har Billedet af sin egen Flyvehøjde midt paa Skærmen.

Paa lignende Maade kunde man tænke sig, at der paa faste Luftfartøjsforhindringer blev opstillet Stratoskopsendere, som sendte paa en Frekvens i Overensstemmelse med Forhindringens Højde. Saadanne Forhindringer vilde altsaa ganske automatisk optræde som en Kurve paa Skærmen og i Tide selv meddele sin Højde og Afstand — dog forudsat at den ligger paa den udlagte Kurs. For at kunne skelne faste Sendere fra hverandre, vilde det her blive nødvendigt at modulere de forskellige Sendere paa forskellig Maade, saaledes at hver Sender blev kendelig ved sin egen karakteristiske Kurveform.

Allt dette ser jo meget forjættende ud, men kigger man lidt nærmere efter, vil man ogsaa finde visse Mangler. Blandt andet maa man tage Barometrets Unøjagtighed i Betragtning, men ogsaa Afstandsbedømmelsen paa Basis af Signalstyrken synes at maatte forekomme lidt usikker. Ved en første Betragtning skulde man ogsaa tro, at Trængsel i Æteren kunde afstedkomme visse Gener, men da Stratoskopsenderen arbejder paa Ultra-Kortbølge, hvor Stationernes Rækkevidde som bekendt kun er den direkte Synslinie, maa man dog vist kunne se bort fra denne Ulempe. Skulde to eller maaske flere Stationer paa samme Bølgelængde alligevel interferere med hverandre, vilde der fremkomme de

mest mærkværdige Kurver, som vist ingen dødelig vilde være i Stand til at finde ud af.

Naar Krigen engang har fundet sin Afslutning, faar vi nok noget mere at vide om Stratoskopet — om hvorvidt det har været i Stand til at holde, hvad det lover, og om det allerede har fundet Anvendelse i større Udstrækning i Praksis. Men kan man komme de første Bornesygdomme til Livs, synes den nye amerikanske Opfindelse ikke helt uden Perspektiver som et fremtidigt Blindflyvinstrument. *Svend Ove Madsen.*



Finlands Civilflyvning under Krigen

Trods Krigen fortsattes Svæveflyveuddannelsen i Finland. I Jämsilä — det finske Älleberg — har man navnlig koncentreret sig om Flyvemaskinbygning, idet der er arrangeret Kurser for de Unge, der vil uddannes som Flyvemaskinbyggere og Mekanikere. Skolen er indrettet som en Slags Kostskole, hvor Ophold og Undervisning er gratis for Deltagerne. Et Kursus strækker sig over et helt Aar.

Naturligvis undervises der ogsaa i Svæveplanbygning, idet nemlig Eleverne selv bygger de Svæveplaner, paa hvilke de i Sommermaanederne faar Svæveflyveuddannelse.

Det er klart, at disse Kurser er meget eftertragtede. Indtil Dato har der meldt sig 2000 Ansøgere til dem.

Endvidere er der oprettet et tremaaneders Kursus for de Unge, der efter endt Skoleuddannelse ønsker Oplægelse ved Teknisk Højskoles flyvetekniske Afdeling.

I Sommer vil der som sædvanlig i Jämsilä oprettes Svæveflyveskole for den finske Ungdom, der her faar Lejlighed til at faa saavel elementær som videregaaende Uddannelse.

Endelig er der stillet Svæveplaner til Disposition for ældre Svæveflyvere, der har Orlov fra Fronten, og som trænger til Rekreation.

Interessen for Modelflyvning har aldrig været større end nu under Krigen. Erfaringen har vist, at det afgørende for Modelflyveklubbernes Trivsel er velegnede Ledere. Man har derfor oprettet flere Kurser for Modelflyveinstruktører, og Skolerne har under Overvejelse at optage Modelbygning og -flyvning som Skolefag, saadan at praktisk talt alle Drengene bliver Modelflyvere.

Sommerens Modelflyvning kulminerer i det store internationale Stævne i Jämsilä, hvor de bedste Modelflyvere mødes i Midten af Juli til Konkurrenceflyvning. *Harriet Førslev.*

To nye svenske Flyvemaskinetyper

Jageren J 22 og Bomberen B 18



Den svenske Jager J 22 set skraat bagfra. Halefinnens karakteristiske Form ses tydeligt. Desuden lægger man Mærke til de store Balanceklapper.

Den 20. Maj var en begivenhedsrig Dag indenfor svensk Flyvning Historie, idet der blev præsenteret to nye svenske Flyvemaskinekonstruktioner paa een og samme Dag: den eensædede Jager J 22 og den tomotorrede Bomber B 18. Begge Typer er helt og holdent af svensk Oprindelse, og alle Dele fremstilles paa svenske Fabrikker.

Jageren J 22.

Ved Projekteringen af Jageren J 22 gjaldt det om med en given Motor af relativ begrænset Ydelse og med en vis foreskrevet Bevæbning at opnaa den størst mulige Hastighed. Desuden skulde Konstruktionen udføres saaledes, at den egnede sig til Fremstilling fordelt over et Antal civile Virksomheder, der ikke tidligere havde beskæftiget sig med Bygning af Flyvemaskiner.

Ud fra disse Forudsætninger var det nødvendigt dels med alle Midler at søge Luftmodstanden bragt ned til et Minimum og dels at finde en Bygemaade, der opfyldte de sidstnævnte produktionstekniske Krav. I det efterfølgende bringer vi en kort Beskrivelse af Luftfartøjets Konstruktion.

J 22 er et ensædet, midtvinge Monoplan, udstyret med en Stjernemotor, hvis Ydelse er forholdsvis ringe, saafremt man sammenligner den med Motorstyrken i andre moderne Jagere, man skulde synes, at det var en temmelig haabløs Opgave at prøve paa i nævneværdig Grad at forbedre Præstationerne for en Jager, der efter moderne Begreber har en saa svag Motor, som den givne, der tilmed er stjerne-

formet og saaledes medfører et stort Frontareal og en daarlig Form for ned i meget betydelig Grad. Paa den Maade har J 22 faaet en største Hastighed, som staar fuldt paa Højde med de fleste udenlandske Jagere — der ovenikøbet er udstyret med kraftigere Stjerne- eller Rækkemotorer. J 22 er med andre Ord hurtigere end nogen anden Jager med en Motor af samme Størrelse.

For at opnaa den mindst mulige Luftmodstand har det bl. a. været nødvendigt at gøre Luftfartøjets ydre Dimensioner saa smaa som mulige.

For at Planbelastningen ved et saa ringe Planareal skulde kunne holdes indenfor rimelige Grænser, var det hver enkelt kunde synes at være af underordnet Betydning, er det dog Kroppens Næse. Men ved en Masse

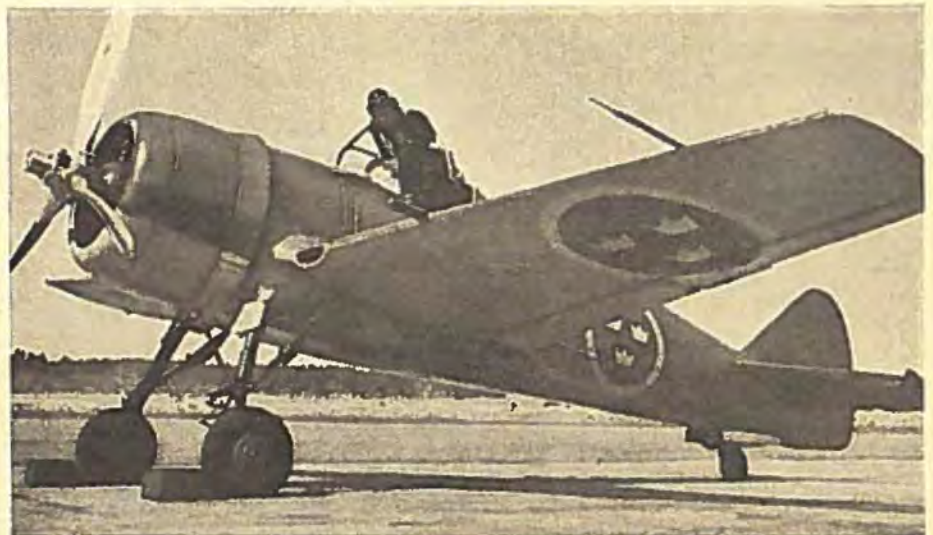
forskellige Forholdsregler, hvoraf lykkedes at bringe Luftmodstanden baade ved Projekteringen og under det fortsatte Konstruktionsarbejde nødvendigt at spare paa Vægten med alle Midler, baade med Hensyn til Flyvemaskinestellet og Udrustningen.

For at mindske Interferensmodstanden mod Kroppen er Planet anbragt saa højt oppe som muligt. Det har kunnet gøres uden at Konstruktionen er blevet generet af et alt for højt Understel, idet dette er anbragt under Kroppens forreste Del. De fleste Jagere har Understellet anbragt under Planet.

Planet har V-Form og er trapezformet. Det har omtrent lige »afskærne« Planer, og det forbedrer Tværstabiliteten ved store Indfaldsvinkler. Planet er ikke saa tykt inde ved Roden; men ude i Enderne er det derimod tykkere end sædvanligt.

Balanceklapperne er usædvanlig store; de har samme Længde som Planklapperne. Den anvendte Konstruktion har medført god Klapvirkning.

Af Hensyn til den mindst mulige Luftmodstand er Kroppens Tværnsnit gjort saa lille som muligt. Tværnsnittet er ægformet; dets største Bredde ligger i Kroppens forreste Del paa Højde med Planet. Kroppens forreste Del udmærker sig ved, at der ikke er nogen Udbygninger for Luftindsørsel eller Oliekolere. Sidstnævnte er helt indbygget paa højre Side af Motorinstallationen, og Luftindsørsel til Karbura-



J 22 set skraat forfra, saaledes at man tydeligt ser de afstumpede Planender.

tor og Oliekøler er anbragt i Planets Forkant paa hver Ende af Kroppen.

Det karakteristiske ved Halepartiet er dette, at Sideroret er anbragt forholdsvis langt tilbage, saaledes at Siderorets Aksel ligger umiddelbart bagved Højderorets Bagkant. Baade Højde- og Sideror er udbalanceret.

For at bringe Gnidningsmodstanden, der udgør største Parten af den samlede Modstand, saa langt ned som muligt, er Luftfartøjets udvendige Flade gjort saa glat som muligt.

Lidt om Konstruktionen.

For at Fremstillingen af J 22 kan foregaa uden Vanskelighed paa en Række civile Fabrikker og Værksteder udenfor den egentlige Flyvemaskineindustri, er Luftfartøjet bygget af et Skelet af Staal, der beklædes med Krydsfinér. Dette Konstruktionsprincip medfører desuden i det foreliggende Tilfælde betydelige Fordele med Hensyn til en Forenkling af Fremstillingen og en lettere Adgang til Reparation.

Planskelettet er i Hovedsagen bygget af relativt smaa Enheder, der egner sig til Fremstilling hos Underleverandører. Klapperne bestaar af et Skelet af svejset, rustfrit Staal beklædt med Lærred.

Kropstellet er en almindelig svejset Staalrørskonstruktion. Denne Bygge- maade er hurtig og billig. Motorfundamentet er ogsaa udført som en svejset Staalrørskonstruktion. Halefinne og Haleplan er et Staalskelet med Finérbeklædning. Højde- og Sideror er et svejset Staalskelet med Lærredsbe- klædning.

Understelsbenene er anbragt temmelig langt fremme paa Kroppen. Anbringelsen paa Kroppen rummer den Fordel, at Kroppen kan blive staaende paa Understellet ved Afmontering af Planet. En Nyhed ved Understelskonstruktionen er dette, at Lemmene ogsaa er lukket, naar Landingsstellet er nede. Det har bl. a. den Fordel, at der i Starten og Landingen ikke kommer Sand eller Sne op i Aabningerne. Halehjulet er ogsaa indtrækkeligt.

Flyveegenskaber.

Under Provetflyvningerne har det vist sig, at Flyveegenskaberne er gode. Luftfartøjet er let at manøvrere, og det tages let ud af Spind. Tværstabiliteten er god ogsaa ved lav Hastighed, og Rorkontrollen er god. Start- og Landingsstrækninger er korte, og Luftfartøjet kan uden Ulempe flyves med en betydelig Overbelastning. Fo-



Den nye svenske Bomber B 18. Denne Type er den første mellemlange Bomber, der er konstrueret og bygget i Sverige.

reren har god Sigt, fordi han er anbragt saa langt fremme.

Luftfartøjets Tilblivelse.

J 22 er konstrueret af Flyvevaabnets tekniske Afdeling under Ledelse af Flyveingeniør Bo Lundberg. Det svenske Flyvevaaben havde som bekendt bestilt en større Serie Vulteejagere i Amerika, og Ing. Lundberg var derovre som Flyvevaabnets Kontrollant. Da Krigsforholdene bevirkede, at Luftfartøjerne ikke maatte udføres, blev Lundberg kaldt hjem og fik til Opgave at projektere den nye Type i Overensstemmelse med hans egne Forslag, foreløbige Beregninger, Fremstillingsmetode o. s. v. Metoden skulde bl. a. gøre det muligt at fremstille Luftfartøjet udenfor den egentlige Flyvemaskineindustri, idet man derved forøgede Landets Kapacitet med Hensyn til Bygning af Flyvemaskiner, og hvis hver enkelt Del blev fremstillet mindst to forskellige Steder, opnaede man en betydelig større Sikring set fra et luftbeskyttelsesmæssigt Synspunkt.

Tilblivelsen af J 22 er gaaet usædvanlig hurtigt for sig. Før Krigen regnede man ca. fem Aar for at være den normale Tid, der gik fra det Øjeblik, der blev taget fat paa Konstruktionsarbejdet til Serieleverancerne kunde begynde; men indenfor Luftvaabnets tekniske Afdeling er det lykkedes at gennemføre hele dette store forberedende Arbejde paa 30 Maanedere. Præstationen er saa meget desto mere anerkendelsesværdig, naar man tænker paa, at man samtidig maatte bygge hele Organisationen op fra Bundten med et saa godt som fuldstændig prøvet Personale.

Bomberen B 18.

Den nye svenske Bomber er skabt af Svenska Aeroplan Aktie-Bolaget. Det mest iøjnefaldende ved den nye Type, naar man ser den paa Jorden, er det lille Planareal, der paa den anden Side giver den en stor Hastighed i Luften.

B 18 er et tomotoret, midtvinget Monoplan tilhørende den Type, som Svenskerne — og forøvrigt ogsaa andre — kalder for mellemlange Bom- bere. Blandt de mest karakteristiske Kendetegn er det V-formede Haleplan med to Halefinner og Sideror, Udbygningen paa Kroppens Underside (til en Maskingeværskytte) og den usymmetrisk anbragte Glaskabine til Føreren paa Kroppens venstre Side. Foren sidder højt og har en god Sigt. Kabinen har Plads til Besætningens tre Mand. Kabinen og andre vigtige Dele er beskyttet med Panserplader. Faldskærmsudspring kan foretages baade fra oven og fra neden i Kroppen. Gummibaad og Ski til Besætningen hører med til Udstyret.

Kroppen er bygget i fire Dele, nemlig Næsen, Forkroppen, Mellemkroppen og Bagkroppen. Understellet og Halehjulet er indtrækkeligt. Bevæbningen bestaar baade af faste og bevægelige automatiske Vaaben. Instrumentering og Radioudstyr er naturligvis førsteklases. Luftfartøjet kan fortsætte sin Flyvning med een Motor stoppet. Det har Dykbremser, som under normal Flyvning er slaaet ind i Planet. Til Udstyret hører ogsaa en fuldstændig Fotoinstallation.

B 18, der har en elegant Optræden i Luften, kan anvendes baade til Bombekast fra vandret Flyvning og til Kast under Dykning.

NYT UDE FRA



Hawker »Typhoon 1 B.« Dens Udseende er karakteristisk ved den store Luftindforsel for Karburator og Oliekoling midt under Kroppen. Man bemærker den kraftige Bevæbning med 4 Stk. 20 mm Maskinkanoner.

Hawker »Typhoon« 1 A og B.

Der er kommet Fotografier og Detailler frem om den engelske Jager Hawker »Typhoon«, og det fremgaar deraf, at Typen officielt findes i to Udgaver: I A med 12 Stk. 7,7 mm Maskingeværer, og I B med 4 Stk. engelske Hispano 20 mm Kanoner. Desuden hævder man, at der findes en tredje Udgave (I C), udstyret med 8 Stk. 12,7 mm tunge Maskingeværer. Som tidligere nævnt er »Typhoon« udstyret med en 24-cyl., vædskekolet Napier »Sabre«-Motor paa 2400 HK.



»Typhoon 1 A« i 3 Silhuetter, forfra, fra neden og fra Siden.

Motoren er en H-Type med Cylindrene liggende i fire Grupper hver paa seks. Det mærkelige er, at Cylindrene ligger horisontalt; de staar ikke lodret, som Tilfældet ellers plejer at være med Motorer af H-Typen.

Umiddelbart under Motoren findes en vældig Luftindforsel, dels for Luft til Kolere for Kolervædsken, dels til Oliekoler samt — i Midten — til Karburator og Kompressor (se Billede).

Planet er temmelig tykt, betydeligt tykkere end paa tidligere Hawker-Konstruktioner. Denne Plantykkelse antyder dels eventuelt endnu kraftigere Bevæbning, og dels muliggør den Anvendelsen af endnu tungere Bomber end de hidtil anvendte paa 118 kg. Medens den inderste Del af Planet er lige, har de yderste to Trediedele af Planet en udpræget V-Form.

Førsædet er meget rummeligt. Adgangen dertil sker igennem en Dor i Kabinens højre Side. Den forreste Rude er af skudsikkert Glas.

Propeldiameteren er saa stor, at der kun er en Margin paa 5 dm til Jorden, selv naar Halen er nede. Det gælder derfor om, at man ikke skubber Pinden altfor langt frem for at løfte Halen i Starten.

»Typhoon« skal være meget manøvrerygtig. Den har stor Planbelastning. Landingshastigheden er 169 km/T. Det brede Understel letter Lan-

dingen paa ujævne Pladser. Største Hastighed skal være over 644 km/T.

»Typhoon«s udvendige Maal er følgende: Spændvidde 12,67 m, Længde 9,72 m, Højde med løftet Hale og et Propelblad lodret 4,45 m.

De »flyvende Fæstninger«s Bevæbning.

Boeing »Flying Fortress« har faaet en endnu kraftigere defensiv Bevæbning end tidligere, hvor den havde 10 Stk. 12,7 mm og 1 Stk. 7,62 mm Maskingeværer. Nu er Typen B 17 F bevæbnet med ikke mindre end 12 Stk. 12,7 mm tunge Maskingeværer (det normale amerikanske Kaliber) samt et 7,62 mm Maskingevær. Det elvte tunge Mg. er monteret i Taget over Telegrafistens Plads, og det tolvte i den overste Del af Næsen.

Motorudstyret, der tidligere bestod af fire 9-cyl. Wright »Cyclone« paa 1200 HK, er blevet ombyttet med Wright »Cyclone 14« Dobbeltstjernemotorer paa over 1600 HK. De selvtiltende Brændstoftanke rummer 9000 Liter.

Interessant

Nyhed!

H. Ostelius: RYMDENS FÅGLAR

Beskrivelse af de nyeste Flyvemaskinetyper f. Eks. Douglas B 19, Heinkel He 111, Curtiss Heldiver o. s. v.

60 Illustrationer, 154 Sider.

Bofors Luftværnsforenings

Indentificeringskort Kr. 12.50

Sendes pr. Efterkrav eller mod Beløbet Indsendt i Frimærker.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



Kupon sendes til: GROSS. KARL KIEFER 13²⁵
St. Kongensgade 68, Kbhvn. K. Palm 7540
Send mig pr. Efterkrav 1 Stk. GE-MO Trækul-
Strygeren Kr. 13.25. Poser GE-MO specielle
Trækul (10 Paafyldninger pr. Pose) Kr. 1.10.

Navn: _____
Adresse: _____

SVÆVEFLYVEORGANISATION

Af Kaptajn H. Heinrich Nielsen

DER er Grøde i Luften og en oplivende Interesse for Svæveflyvningen nu, hvor Unionen snart passerer sin 10-Aars Fødselsdag, og saa længe har altsaa Svæveflyvningen eksisteret som Organisation herhjemme — som Flyveform, men uden Samling har den været dyrket endnu længere.

Kaptajn T. A. Poulsens fortrinlige Artikel i sidste Nummer af FLYV, der belyser de militære Synspunkter og Tanker om denne Sport, giver samtidig indirekte et klart Udtryk for aaben Interesse for Sporten i sin Helhed, hvilket er naturligt og meget kærkomment ogsaa for civil Svæveflyvning. Men naar den ved visse Vendinger maaske vil falde en Del Svæveflyvere for Brystet, ved at tale om amatøragtigt Præg, vil det som Unionsformand være naturligt, at nævne f. Eks. Fritz Rasmussen, Besøg af udenlandske Instruktører og Lønstruplejren, saa man rettidigt faar belyst alle Komposanter, der har Interesse for at finde hele Sportens rigtige Tyngdepunkt. Det maa ligeledes i samme Aand siges, at Ligeheden mellem Svæveflyveforhold i Tyskland efter Versailles og herhjemme efter 9. April er meget lille. Dansk Ungdom var længe inden interesseret, Staten havde allerede fra Udgivelsen af Reglement om Svæveflyvning i 1938 Kontrol med Sagen, og Unionens Ledelse har meget andet at være Myn-dighederne, særlig Luftfartstilsynet, taknemlig for allerede dengang.

Siden Hærens Flyvertropper saa konsekvent har taget Svæveflyvning op under Kaptajns dygtige, daglige Ledelse har en Faktor vist sig paa flere Felter, og haade dens Tendens og Styrke er af betydelig Størrelse allerede under de nuværende Former. Vi kan takke Hæren for Uddannelsen af Hærens Reserveofficerer, der giver Muligheder for at faa gode Instruktører, ligesom det militære Initiativ sikkert ogsaa paa andre Punkter vil virke befordrende paa Sporten. Og det er godt det samme, for den Sane-ring, Forholdene fra 1938 har gennemgaaet, gør det idag muligt at følge Film, Udbygning af Organisation samt Pengegaverne op med den Højstart, der jo allerede er givet for civil Svæveflyvning.

Vi mindes endnu de gamle »Sænkekasser« af betydelig Alder fra dengang, de og meget andet maatte ud af

Billedet uden politimæssig eller militær Brøsigthed, da det ellers vilde gaa ud over den Begejstring, enhver Svæveflyver og alle Klubber var baaret oppe af, og som dog var grundlæggende for Sporten og Grundlaget for sin egen Regulering og delvise Tilintetgørelse... De Klubber, der sanerede sig flyvemæssigt, og det var næsten alle, har idag et godt Materiel og er idag fortrolige med sin Ledelse, med dens militære Islæt af Reserveofficerer, og vil man spørge dem, vil de sige, at den Aand er den bedste Garant for Folk og Værn-Idéen, naar den nu overhovedet nævnes.

I Modsætning til militær Svæveflyvning af idag, der er et Barn af 9. April, indebærer Tiden fra dengang en vis Resignation og bestemmelses-mæssig Indskrænkning for D. S. U. Ikke fordi man udnytter Rammer og Muligheder daarligere, vi har stadig et saa vigtigt Uddannelsesmiddel som Skræntflyvning for os selv, og historisk maa man i denne Forbindelse nævne Jens Eriksens Rekord paa 12 Timer fra 1939 og den Skræntflyvning, der allerede dengang var daglig Kost for mange ved Lønstrup.

Uden at vide, om Udviklingen ligger foran os med direkte militær Betoning eller bare med en militær Undertone og et vist militært Behov, maa man ikke glemme, at Svæveflyvningens Væsen er en Folkebevægelse, baaret af Ungdommens Begejstring og Trang til at flyve. Man kan sige, det er Folkets Form for Flyvning, og i Tyskland eksisterede den inden Kri-gen, militært kun som Grupper under NSFK. Samme Billede synes svenske Forhold at give.

Da Svæveflyvning er en Bevægelse, har den sin Ideologi, og denne vil altid herhjemme være dansk Ideologi og Mentalitet. Hvem Midlerne skal tilgaa, udover militære Bevillinger, er der for mig ingen Tvivl om — nemlig DKDAS og ikke Unioner, naar vi engang faar den store Opvind. Dette er en dristig Udtalelse af en Unionsformand, men DSU har begrundet Til-lid til Moderselskabet og véd udmærket Omfanget af den Sag, den forvalter, hvorfor vi er meget glade for Til-kendegivelsen af et vist militært Be-hov.

Følger man finsk og svensk Diskus-sion om Svæveflyvningens Størrelses-orden og Relation til anden Flyvning,

er det bedste Billede »den finske Py-ramide«, der hviler paa en Basis af Model-flyvning, og som i sin Opbyg-ning derfra rummer Svæveflyvning som næste store Lag, og over et smal-lere Udsnit af Motorflyvere naar til den benaadede Jagerflyver overst i sin Spids. Finnerne drager den stær-ke Konsekvens af Pyramiden, at man skal starte paa Bunden og gaa hele Vejen op, men vi vil sikkert her-hjemme endnu, selv om Svenskerne anerkender Rigtigheden af dette, be-tragte Bestemmelsen som rigoros.

Derimod vil en Styrkelse af DKDAS og en Forøgelse af dets Midler altid være en god Løsning, og en passende Afbalancering af alle Elementer for Flyvning, og Selskabet vil sikkert væ-re det naturlige Rekrutteringssted for alle Flyvningens Grupper, ikke mindst fordi Faktorer som Uddannelse, Byg-geri — der altid i en vis begrænset Form vil være ønskelig — er meget omfattende og gerne ad Aare være ved Haanden i enhver By for sig selv og sit Opland.



BOSCH

AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget over-
alt, hvor en Motor arbejder Side om Side med
et Radioanlæg, bortelimerer Bosch afskær-
mede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle
motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Om-
raade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/S MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

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

Bestemmelser for Benyttelse af Svæveplaner

udgivet i Henhold til Ministeriet for offentlige Arbejder's
Bekendtgørelse af 3. August 1938 om udvidet Svæveflyvning

Definition.

VED Svæveplan forstås et Luftfartøj tungere end Luften uden Motor, der efter at have opnaaet en vis Starthøjde kan udføre Flyvning af længere Varighed hovedsagelig under Udnyttelse af almindeligt forekommende termiske og andre Luftstrømme.

Konstruktion, Bygning, Besigtelse og Mærkning af Svæveplaner.

Fremstilling af Svæveplaner er underkastet Luftfartstilsynets Kontrol. De skal bygges efter de Bestemmelser, der er givet for Flyvemaskiner, og som findes i Luftfartsanordningens Reglement B.

For Svæveplaner, der er behørigt besigtiget og godkendt, udfærdiger Luftfartsdirektoratet paa herom af Ejeren indgivet Ansøgning Nationalitets- og Registreringsbevis samt Luftdygtighedsbevis og stempler Luftfartstjournalen i Overensstemmelse med de for Flyvemaskiner gældende Bestemmelser.

Svæveplaner skal, forinden de tages i Brug og snarest efter Registreringen, forsynes med Nationalitets- og Registreringsbogstaver i Overensstemmelse med de for Flyvemaskiner fastsatte Bestemmelser.

Svæveplaners Anvendelse, Øvelsespladser, Startanordninger.

Svæveplaner maa anvendes til Flyvning indenfor dansk Omraade med de Indskrænkninger, der gælder for Flyvemaskiner. Start- og Øvelsespladser saavel som Startanordninger (Spil, Bugserbil o. l.) skal være godkendt af Luftfartstilsynet.

Flyvemaskiner, der agtes anvendt til Bugsering af Svæveplaner, skal være godkendt til denne Anvendelse.

Forsikring.

De i Luftfartsloven anførte Bestemmelser om Erstatning for Skade skal være gældende tillige for Benyttelsen af Svæveplaner.

Svæveflyverskoler.

Flyveskoler til Uddannelse af Svæveflyvere skal være godkendt af Luftfartstilsynet. Der skal for hver Øvelsesdag være udpeget en af Luftfartstilsynet godkendt ansvarlig Leder af Flyvningen.

Som Ledere af Svæveflyvning kan godkendes Personer, der har Førercertifikat til Svæveplan, og som kan godtgøre at være i Besiddelse af den til en saadan Tjeneste nødvendige Uddannelse og Mødenhed.

Certifikat.

Førere af Svæveplaner skal være i Besiddelse af gyldigt Certifikat udstedt af Luftfartsdirektoratet.

For at opnaa Certifikat, der giver Ret til Føring af Svæveplaner indenfor dansk Omraade, skal Aspiranten have gennemgaaet en teoretisk og praktisk Uddannelse paa en Svæveflyveskole, have aflagt og bestaaet de i nærværende Bestemmelser fastsatte Prøver samt have bestaaet den for denne Luftfartstjeneste fastsatte Lægeundersøgelse.

Indehavere af Førercertifikat til Privatflyvemaskine eller af større Førercertifikat kan af Luftfartstilsynet fritages helt eller delvis for at aflægge den teoretiske Prove.

A. Ansøgning om Udstedelse af nyt Svæveflyvercertifikat skal stiles til Direktoren for Luftfartsvæsenet og ledsages af:

1. Daabs- og Fødselsattest.
2. Attest fra to paalidelige Personer om, at Andrageren er ædruelig.
3. Lægeattest om, at Andrageren opfylder de legemlige Krav, der stilles til denne Luftfartstjeneste.
4. Bekræftede Oplysninger om Andragerens Uddannelse med Henblik paa Opnaelse af Svæveflyvercertifikat.
5. To vællignende, uopklæbde Fotografier (Brystbillede, uden Hat) 3×4 cm.
6. Certifikatgebyr.

B. Ansøgning om Fornyelse af Gyldighedsperioden for et Svæveflyvercertifikat

stiles til Statens Luftfartstilsyn og ledsages af:

1. Certifikatet.
2. Oplysninger om de af Andrageren udførte Svæveflyvninger siden Udstedelsen (sidste Fornyelse).
3. Lægeattest om, at Andrageren stadig opfylder de for Certifikatfornyelsen fastsatte legemlige Krav.

Lægeundersøgelse.

De legemlige Krav, der stilles ved Udstedelse eller Fornyelse af Svæveflyvercertifikat, er de samme, som stilles ved Udstedelse eller Fornyelse af Førercertifikat til Privatflyvemaskiner.

Minimumsalder, Gyldighedsperiode, ugyldigt Certifikat.

Minimumsalderen for første Udstedelse af Svæveflyvercertifikat er 18 Aar.

Den længste Gyldighedsperiode for Svæveflyvercertifikatet er to Aar.

Saaframt en Certifikatindehaver ikke længere opfylder de for Opnaelsen af Certifikat fastsatte Bestemmelser, eller Gyldighedsperioden for Certifikatet er udløbet, skal Certifikatet indsendes til Annullering eller Opbevaring.

Et flot Resultat af et Byggekursus



Knud Hartvig Jensens Begynderhold med deres selvbyggede Svævemodeller.

Den tidligere Modellflyver Knud Hartvig Jensen, der nu er gaaet over i Svæveflyvernes Rækker, sender os ovenstående Billede, der viser Deltagerne i et Modellflyvekursus, han har holdt for Eleverne i Sundpark Skole.

Ideen til et Modellflyvekursus fik Herr Hartvig Jensen under en Samtale med Skolens Sløjdlærer og efter at Inspektoren havde givet Løfte om, at stille Sløjdsalen og Værktøjet til Rædhed, gik han i Lag med at konstruere en Begynder-svæve-model paa 60 cm Spændvidde. Modellerne var bygget færdige paa 12 Byggetimer, hvilket maa siges at være et smukt Resultat, saa meget mere som de

var smukt udførte og særdeles velflyvende.

Da Drengene, der deltog i Kursus'et, stadig er meget interesserede, fortsætter Herr Hartvig Jensen med en Klassemodel paa 12,5 dm² Planareal, som ogsaa er en af hans Selvkonstruktioner og ventes at være særdisbygget i Juli Maaned.

Det Initiativ, der her er vist, er al Anerkendelse værd og fortjener at følges af andre tidligere Modellflyvere, der har Evner og Adgang til at gennemføre Arrangementet, og det er afgjort en af den Slags Ting, der skaffer Tilgang til Modellflyvningen, og vel at mærke af den rigtige Kvalitet.

FLOTTE REKORDER af de svenske Svæveflyvere.

3 svenske Rekorder paa Svæveplan.
2 nye Højderekorder i Løbet af en Uge.

Vi faar efterhaanden noget at gøre her i Danmark, dersom vi vil forsøge at hamle op med de svenske Svæveflyvere. For et Par Uger siden blev den svenske Højderekord sat en alvorlig Tak i Vejret, nemlig fra lidt over 2000 m til 4200 m og et Par Dage senere til 4800 m.

Den første Flyvning blev foretaget fra Ljungbyhed af Fændrik Bengt Olow. I en Radioreportage hørte jeg Flyveren berette om Turen op igennem en Uvejrssky:

»Vejret havde om Formiddagen været alt andet end egnet til Højdeflyvning — jævnt Graavejr, men ved Middagstid trak et Uvejr op, og jeg besluttede at prøve en Højdeflyvning i Uvejrsskyen.

I en »Grunau Baby 2 B« blev jeg slæbt op af Flyvemaskine til 650 m og steg med 2 m/Sek. op til Underkanten af Skyen, der laa i ca. 1500 m. De næste 1500 m inde i Skyen foregik i et stort, jævnt, roligt Opvindsfelt; Stigehastigheden kom langsomt op paa 3 m/Sek. Lige før jeg naaede de 300 m sprang Variometret pludselig op paa 7—8 m Stigning, og efter 3000 m gik det opad med den fantastiske Fart af 12 m Stigning i Sekundet — en Stigehastighed, der nærmer sig de kraftigste Jageres. I 4200 m's Højde kom jeg ind i en Haglbyge. Haglene knitrede som Maskingeværprojektiler mod Planet, og da jeg frygtede, at Svæveplanet ikke vilde kunne holde til det kraftige Bombardement, gik jeg ud af Opvindsfeltet. Yderligere var Planet belagt med et tykt Lag Is, der var Fare for, at Rorene skulde klemme. Jeg kom hurtigt ned og ud af Skyen og landede igen paa Ljungbyhed efter 55 Minutters pragtfuld Flyvning.»

Et Par Dage senere blev der foretaget endnu en Højdeflyvning, under hvilken Rekorden blev sat op til 4800 m! Flyvningen blev foretaget af Ingeniør Gävert fra Bromma.

14 Timer over Alleberg.

Den svenske Varighedsrekord blev i Midten af Juni sat op til 14 Timer under en Flyvning ved Allebergskolen. Dermed har vi Danske mistet den skandinaviske Varighedsrekord, der blev sat af Jens Eriksen, Aarhus, i Lonstrup 1938. Han fløj i 12 Timer.

I samme Forbindelse kan jeg nævne den svenske Distancerekord. Den er paa ca. 180 km.

Svenskbygget »Kranich«.

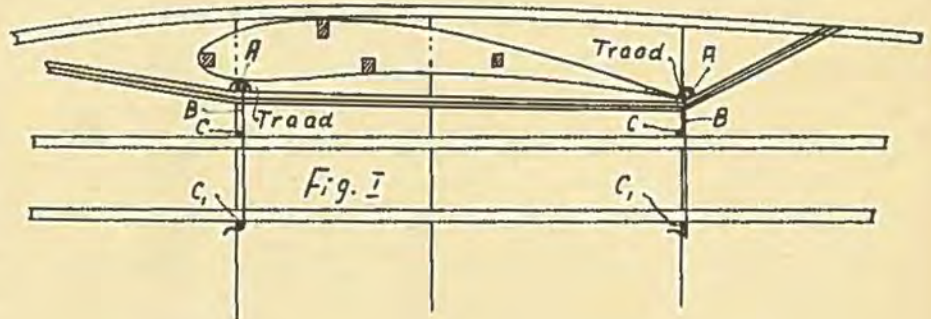
I den ovenfor omtalte Radioreportage fik man bl. a. at vide, at de første svenskbyggede tosedede Svæveplaner af Typen »Kranich« er afleverede fra Fabrikken. De bygges for en Pris af 20—25.000 Kr.

(svenske) og skal anvendes dels i Luftvaabnet, dels i de svenske Svæveflyveklubber, der ialt omfatter ca. 1100 aktive Medlemmer. Til Sammenligning kan jeg nævne, at vi her i Danmark er ca. 400 Svæveflyvere. **Harriet Førstlev.**

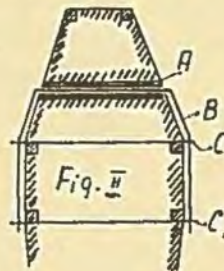
DEN PRAKTISKE MODELFLYVER

En Planbefæstigelse uden Gummiringe

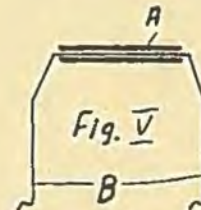
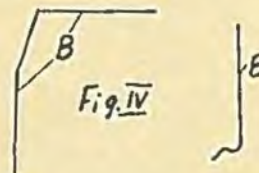
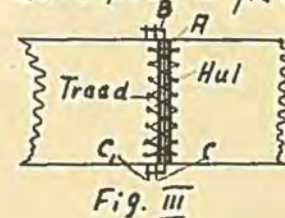
Set fra Siden



Set forfra



Holdepladen fra oven



Byggebeskrivelse:

TVÆRS gennem Kroppen anbringes 4 Stk. Pianotraad, C & C₁ (2 til hver Befæstigelse) i Tykkelse 1,5 mm, henholdsvis bagved og foran et Kropspanet og helst lige under eller lige over en Længdeliste. Disse Stykker Pianotraad maa sidde godt fast. Derpaa bøjes et Stykke ¼ mm Pianotraad (B) i Form som vist paa Fig. IV, først bøjes den ene Ende, hvorpaa Aluminiumrøret (A), der er skaaret af, saa det er lige saa langt som Holdepladen er bred, sættes paa Plads, derpaa bøjes den anden Ende af Pianotraaden saa den færdige Befæstigelse ser ud som Fig. V.

Naar man har fremstillet 2 Eksemplarer af Fig. V anbringer man Planet paa det Sted, hvor det er beregnet til at skulle sidde. Aluminiumrøret A anbringes paa tværs af Holdepladsen lidt bag ved C (Fig.

1) og den Krog, der er lavet paa B, sættes ind under C₁. Hvis denne Krog er bøjet rigtig og B har den rigtige Længde (fra Holdepladen til C₁) skal der samme Kraft til for at saa Krogen ind under C₁, som der skal til for at trykke en Tryklaas sammen. Som yderligere Kontrol kan nævnes, at det ogsaa skal give samme Lyd.

Naar begge Befæstigelserne er anbragt, sættes A fast til Holdepladen ved Hjælp af en stram Besnoring, da Lim alene ikke er nok til at holde A fast under en haard Landing. Besnoringen foregaar lettest som vist paa Fig. III. I Holdepladen er der boret 2 Rækker Huller, (1 Række paa hver Side af A) og gennem disse Huller er Tranden trukket, hvorpaa Besnoringen er blevet indsolet i Lim.

Helge Andersen,
Hamlets Vænge 3b, 1., Helsingør.

Kender De
Flyvemaskinerne?

Kriegsflugzeuge

160 Sider — 300 Illustrationer.

Pris Kr. 1.75.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Atlantehavsruiterne og Overisning

VI kender ikke meget til, hvorledes det forholder sig med Overisning ved Flyvninger over Nordatlantruterne. Her kommer kun den direkte Rute Irland—Newfoundland og Nordruten via Island—Gronland i Betragtning, og kun Vintertiden og Overgangen mellem Vinter og Sommer og omvendt.

Overisning opstaar, naar Maskinen flyver igennem et Luftlag, hvor der

Vejrtyper: Taage ved Kuldegrader — Skytag bestaaende af underafkoledede Vanddraaber — Stovregn eller Regn ved Kuldegrader — Slud ved Kuldegrader.

Hos os er Overisning ikke hyppig og forekommer kun i Maanederne November—Marts.

Der foreligger sikkert et stort Erfaringsmateriale om Overisning fra Atlanten under Krigen, da Ruten Nord-



Overisningsomraader over Atlanterhavet. De mørke Omraader angiver Mulighederne for Overisning.

findes underafkoledede Vanddraaber. En underafkolet Vanddraabe er en Draabe, der selv ved Temperaturer under 0 ikke er stivnet til Is, dette sker først ved at et Fremmedlegeme, i vores Tilfælde altsaa en Flyvemaskine, rammer Vanddraaben, og nu bliver Vandet omgaaende omdannet til Is og sætter sig fast paa Maskinen.

Overisning har en Forkærlighed for at optræde i Temperaturer mellem 0 og minus 2 Grader, man har dog ogsaa konstateret Overisning mellem plus 3 og minus 20 Grader.

Farligheden bestaar i, at Maskinen i Lobet af faa Minutter kan faa saa meget Is paa sig, at den ikke kan manoveres, paa Grund af Profilforandringer paa Vingerne; og ujævn Belastning af Propeller kan foraarsage farlige Rystelser.

Sandsynligheden for Overisning skulde være særlig stor i følgende

amerika—England siges at være Verdens stærkest trafikerede Rute. Men dette Materiale er ikke tilgængeligt nu, kun ved vi, at ved Flyvninger i Vintermaanederne er forekommet Overisning nogle Gange særlig fra Newfoundland og omtrent midt ud i Atlanterhavet.

Dette stemmer ogsaa ganske godt overens med ovenstaaende Kort, som er fremstillet teoretisk ved Hjælp af Nedbor og Temperatur.

Kortet fremstiller de sandsynlige Forhold i Februar Maaned, 0 Grad Isothermen løber fra Newfoundland til Østisland, langs denne maa vi faa den kraftigste Overisning. De mørke Omraader paa Kortet forestiller de formodede Overisningsomraader. 5 Grad Isothermen gaar fra Kap Hatteras nordost paa til Irland. Antager vi, at der hersker en vertikal Temperaturgradient paa 0.6 Grad pr. 100 Me-

ter, vil vi naa 0 Gradgrænsen allerede i 830 Meter. Nord for den mod Syd hældende 0 Gradgrænse maa man hyppigt forvente underafkoledede Skyer.

Den aarlige Nedborsmængde er stor, den falder særlig Efteraar og Vinter, den er indenfor de stregede Linier paa Kortet ca. 1000 mm. (København ca. 550 mm.)

Erfaringen har ogsaa vist, at der i Vinterhalvaaret næsten altid er lave Lagskyer over Nordatlanten, saaledes at astronomisk Navigation fra et Luftfartøj praktisk talt er umulig i de fleste Tilfælde, hvis Maskinen da ikke er indrettet til de større Højder.

Over de kolde Havstrømme kan der opstaa Overisning i Taage ved Temperaturer under 0 Grader.

Der findes flere Metoder til at beskytte Flyvemaskiner mod Overisningen og dens farlige Følger, men derom en anden Gang.



Materiemangel?

JEG har med Interesse læst Herr Praktikus' Artikel om Materiemangel, og at der efterlyses nye Materialer til Erstatning af de hidtil kendte til Fremstilling af Motor- og Svævemodeller.

M. H. t. Materialer til Fremstilling af Ribber, Kroppspanter o. l. er Cellofiner ikke alene en Erstatning for Krydsfiner men et nyt og bedre Materiale. Det findes i Handelen i 0,2 — 0,3 — 0,4 — 0,6 — 0,8 og 1,0 m Tykkelse. Cellofiner er ikke som Krydsfiner »svagt« paa den ene Led og kan saaledes bruges til Randbuer o. l.

Cellofiner kan der skæres og saves i, ligesom man kan klippe i det med en Saks, uden at det »flosser«, og det kan leveres i Formater op til 100×66 cm.

M. H. t. Beklædningsmateriale, da gaar det endnu med Diplompapir i 30 og 40 g/m², men det kniber med Silkenol og andre Stoffer af lignende Art. Til Gengæld findes nu det nye Beklædningsmateriale Papyrolin paa Markedet. Papyrolin er Japanpapir med Gaze limet paa den ene Side og findes i vensidig og tosidig Kvalitet. Tosidig vil sige, at der er pailimet Japanpapir paa begge Sider af Gaze. Papyrolin er meget stærkt, det er glat paa den ene Side og det suger ikke mere Døpe end 40 g/m² Diplompapir.

M. H. t. Motorgummi, da findes dette endnu paa Markedet i Tykkelsen ca. 1×4 mm, og man behøver derfor endnu ikke at opgave Flyvning med Motor-modeller, selv om der ikke kan fremskaffes Balsatræ. En Motormodel kan fremstilles tilstrækkelig let ogsaa af andre Materialer, og man kan saaledes med Fordel anvende 2×2 mm Lister og enten 0,4 eller 0,6 mm Cellofiner til Ribber. Det superlette Japanpapir findes ogsaa paa Markedet.

Modelflyverne behøver derfor ikke foreløbig at standses i den rivende Udvikling, der har været i Modelbygningen i Aar.

Erik Willumsen.



Som den fineste
KONSTRUKTION

saaledes beregnes og opbygges en moderne Tandprotese, saa den i enhver Retning opfylder sine Funktioner. — Moderne Tandteknik raader over Metoder til Løsning af ethvert Tandproblem, saa de kunstige Tænder saavel sundhedsmæssigt som af Udseende bogstavelig talt giver 100% Erstatning for de naturlige Tænder. Læs Leo Kæraa's Hæfte »Om kunstige Tænder«, det sendes gratis til alle Interesserede.

Leo Kæraa

AARHUS
Banegaardsplads 2
TLF. 2385



KØBENHAVN
Nørrevoldgade 9
PALÆ 6750

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Dansk Aluminium Industri

Aktieselskab

Sløjdlærernes Modelflyvekursus

Der var stor Tilfredshed hos Sløjdlærerne

En Udtalelse fra en Deltager

DET i sidste Nummer af FLYV omtalte Modelflyvekursus for Sløjdlærere afsluttedes Torsdag den 10. Juni med en Flyveprøve. Det viste sig herved, at Lærerne havde arbejdet udmærket. Alle Modelerne (74 cm Spændvidde, flad Krop) fløj tilfredsstillende, og der er nu mange Drengene i de københavnske Kommuneskoler, som plager deres Sløjdlærere for at få Lov til at bygge Flyvemodeller. En af de deltagende Sløjdlærere, Hr. Kommunelærer Gunnar Knudsen, har sendt os nedenstående Udtalelser, der sikkert dækker manges Opfattelse af Modelflyvningens Betydning.

Jeg har sammen med 14 andre Sløjdlærere i Københavns Kommune deltaget i et Kursus i Bygning af et Modellsveveplan, ledet af Hr. Kommunelærer Knud Flenssted-Jensen, foranlediget af Sløjdspektoren.

Lysten til at lære at bygge et sandt Plan under kyndig Vejledning har jeg egentlig haft i flere Aar, og den er i særlig Grad fremkaldt af, at jeg et Par Gange har set store Drengene gå i Gang med Modelbygning paa egen Haand og hver Gang med et ikke helt godt Resultat, paa Grund af manglende Instruksion. Det er ogsaa flere Gange sket, at Drengene er kommet og har spurgt mig til Råds angaaende deres Arbejde — en Sløjdlærer anses jo i Regelen for en Slags Altmuligmand — og det har været mig ubehageligt, at et Emne indenfor det manuelle Arbejde, som i saa stor Udstrækning interesserer Drengene, var fremmed for mig.

Det har altid været mit Ideal at blive mere end den fjerne ophøjede Lærer; den rigtige Glæde af Arbejdet med Drengene, mener jeg, føler man først, naar de i Læreren ser en Fører, der har Føling med dem i deres Interesser.

Det er derfor en stor Tilfredsstillelse for mig, at vi nu kan tage dette aktuelle Arbejde — Modelbygningen — op i Skolen. Jeg er sikker paa, at vi derigenem kan puste frisk Liv og Lyst i de store Drengene i 3. F. M., som jo mange Gange er trætte af Skolen — selv i Sløjdlærerne. Nu skal det ikke dermed være sagt, at jeg vil dyrke Modelbygning paa Bekostning af Sløjden; thi den kan og skal Modelflyvningen ikke erstatte. De pædagogiske Værdier Sløjden rummer, maa ikke sættes til Side, de skal stadig staa paa Hæderspladsen, men Modelbygningen kan virke som en Dessert, og det er meget værdifuld Dessert; thi hvor man i et Bord, en Bogreol eller et Medicinskab kan raade nogen Bod paa Unojagtigheder, Sluserier o. lign. med »Lus« og plastisk Træ, der er i Modelplanet alle Sunde lukket, der skrider den uinteresserede og sjuskedes Arbejde sit eget Jammersprog. Men det er min absolutte Tro, at en saadan Dreng findes ikke, som ikke vil anspejnde sig for at være nøjagtig og sober med Arbejdet med et Modellsveveplan; thi vi har jo alle en For-

nemmelse af, at noget, der skal kunne svæve i Luften med en vis Stabilitet, skal være i en ganske særlig Grad nøjagtigt lavet.

Flyvningen har jo utvivlsomt en stor Fremtid for sig, den er i rivende Udvikling nu under Krigen, og alle de Erfaringer, der høstes, vil naturligt blive anvendt i Tiden, der følger efter Krigen, paa gode og frugtbringende Områder. Det tjener derfor Sløjdspektoren til Ære, at han er fremsynet og rækker det nye en hjælpende Haand, thi det naturlige Sted at lægge dette Arbejde maa være Sløjdsalen, hvor alle Værktøjer og Hjælpemidler findes, og hvor den kyndige Mand kan blive Ungdommens rigtige Leder.

I en Tid, hvor der tales saa meget om Ungdommens Fritidsbeskæftigelse, vil det efter min Mening være et Felt at sætte ind paa at få beskæftiget de unge om Eftermiddagen og Aftenen med Modelflyvesporten. Ikke saadan at der med Vold og Magt skal klistres Stile eller Regnestykker paa, derved tror jeg nemlig, man giver de unge et Slag i Ansigtet. Man kan få Tag i den stræbsomme og bevidste unge Mand ved at sætte hans Interesse som det centrale Fag og paaklistre det, der interesserer ham mindre eller slet ikke; men til den unge, der nu søger Kafsebaren o. lign. Steder, skal man sige: »Her skal ikke presses Visdom i dig med et Polsehorn.«

Mine store Drengene har, efter at vi er begyndt at tale Modelflyvning, givet Energi en ekstra Tak, for Pensummet i Skolen skal naas — først Pligten — det er vi enige om.

I H. E. M. har vi for få Timer (2 om Ugen) til at have Tid til at bygge et Modellsveveplan; men Drengene har nærmest overfaldet mig for at få mig til at give dem en Eftermiddag eller to om Ugen, og med den Bagtanke, at saa er de anbragt og at paa Skolen er der Varme, og paa Baggrund af foranstaaende er jeg meget nær ved at sige ja. Jeg haaber saa i mit stille Sind, at Sløjdspektoren ogsaa vil række den anden Haand (den med Pengene i) ud til det Formaal.

G. Knudsen.



HOBBY-BOKEN

(Ahlén & Åkerlunds Forlag, Stockholm.)

Denne interessante Bog, som er udgivet af Tidsskriftet FLYG, bærer Undertitlen »Modelflyg- og Modelbåts-Bygningens Årsbog 1943«. Af denne Undertitel samt af Forordet fremgaar det tydeligt, hvad Hensigten med Bogen har været, nemlig at skabe en Modelflyvningens og Modelsejlsportens Aarboeg. Det er

altsaa Tanken, hvert Aar at udsende en saadan Bog til Gavn for Modelbygningen i Norden.

Bogen er inddelt i 2 Hovedafsnit, det ene omhandler Flyvemodeller og det andet Modelbaade. Det er i denne Forbindelse navnlig den første Del af Bogen, som interesserer, og om denne skal her gives nogle Oplysninger.

Hobby-Boken er redigeret af den kendte svenske Modelflyver Lennart Sundström »Wingström«. Han har haft mange fortrinlige Medarbejdere baade fra Sverrig, Finland og Danmark. Navnlige to Afsnit af Bogens første Del forekommer mig at kunne give danske Modelflyvere nye Impulser. Det ene er skrevet af Sune Stark: »Modellplanvingens aerodynamik«. Der er ganske givet heri Ting, som vi kan lære noget af, især hans Udredninger angaaende Reynoldstallet for Modelprofiler og de Veje, han anviser til Opnaelse af højere Reynoldstal for Flyvemodeller. — Det andet Afsnit stammer fra Finland. Forfatteren er Instruktøren i Finlands Luftværnsforbund, Løjtnant Lennart Poppius: »Finska Teorier om Segelmodeller«. Han omtaler flere meget interessante Ting vedrørende de finske Modellere Konstruktion, som paa en hel Række Punkter afviger fra det, vi er vant til.

Derefter følger en lang Række Oversigtstegninger over kendte svenske, finske, danske og italienske Motor- og Svævemodeller. En lang Række af Tegninger til Skalamodeller findes ogsaa samt 30 Profiltegninger med tilhørende Procentværdier. —

Af stor Interesse er ligeledes Love og Rekordregler samt Konkurrencebestemmelser, som er gældende i Sverrig.

Pladsen tillader ikke at gaa nærmere i Enkeltheder, men jeg vil meget anbefale danske Modelflyvere at stifte nærmere Bekendtskab med denne glimrende Bog. Der er ikke Tvivl om, at vore hjemlige Svævemodelkonstruktører kan lære et og andet af den.

K. F. J.

Modelflyvere!!!

Der vil nu blive aabnet et Lager af Modelflyvematerialer i

Trævareforretningen

Prinsesse Mariæ Allé 1
(v. Hj. af Gl. Kongevej 70)

omfattende:

Lister
Krydsfinér i praktiske Størrelser
Træ til Næseklodser
Japanpapir — Dope i løst Maal
Lim — Tegninger etc.

Skalategninger

Vi vil beflitte os paa at skaffe et saa omfattende Lager som muligt. Nyheder i Konstruktioner samt byggemæssige »Fiduser« vil blive udstillet.

Forlang Prislister.

K. Hartvig Jensen.

MATERIALER TIL SVÆVEPLANER

leveres omgaaende fra Lager

Metaldele — Bolte — Møtriker
Bardunstrammere — Wire — Dope
Fortynder

Krydsfinér i alle Tykkelser fra
0,8—2,5 mm (Kvaliteter: Special
og Gleitflug)

— Forlang Katalog med Priser! —

H. STENFELDT HANSEN
Tlf. Central 51707
Postbox 230
København

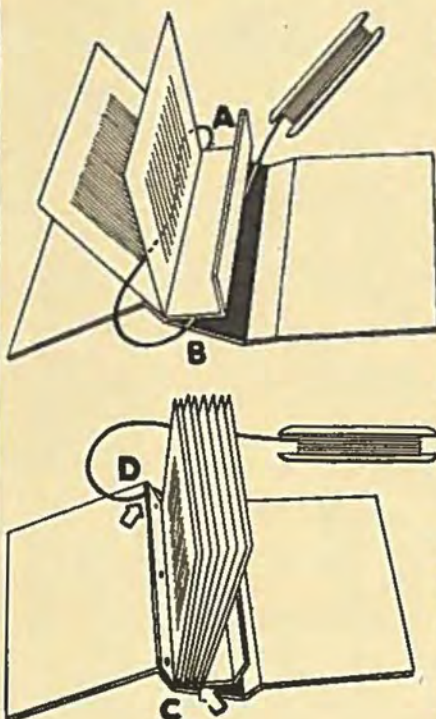
SAMLEBIND til FLYV

Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra „FLYV“s Forlag Vesterbrogade 60 København V.



Vil De vide mere



Abonnér da paa det svenske Tidsskrift

FLYG

Dette store, rigt illustrerede Blad bringer i fortrinlige Gengivelser et Væld af de nyeste Flyvemaskinetyper samt mange gode og saglige Artikler skrevet af Sveriges bedste flyvetekniske Forfattere.

Nyt Halvaar begynder 1. Juli og koster Kr. 6.00 + Porto. Udkomm. hver 14. Dag.

Skriv straks til

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

LIDT OM LUFTFARTØJSIDENTIFICERING

Vi observerer straks alle, at der er en Flyver i Luften, men forbyvsende faa kan klassificere Luftfartøjet som værende Trafik-, Militær- eller Sportsluftfartøj, og langt færre kan identificere, d. v. s. afgøre hvilken Type Luftfartøj det er.

Billedet, altsaa Synsindtrykket, er det væsentligste Punkt i Identificeringen. Motordronet spiller ogsaa og navnlig for sagkyndige en betydelig Rolle.

Til hvilken Nytte det kan være, og hvilken Interesse der f. Eks. i Sverige er for Spørgsmaalet Luftfartøjsidentificering fremgaar af det svenske FLYG, fra hvilket Tidsskrift her bringes et Par Oversættelser i Uddrag.

...Identificering af Luftfartøjer er en vanskelig Opgave, som fordrer Kendskab til Flyvemateriel og megen Øvelse. Der kræves et Oversigtsmateriale, som bør serveres i en leffatelig, instruktiv Form. Under den totale Krig er det blevet et Ønske, at snart sagt hver Borger lærer at skelne mellem Ven og Fjende og mellem forskellige Slags af angribende fjendtlige og af optrædende Forsvars-Luftfartøjer.

Der findes vel næppe et Land, hvor der ikke under Krigen udgives saakaldte Luftfartøjskort med Silhuetter og Fotografier af Luftfartøjer. De giver en udmærket Vejledning, men de giver ikke — i det mindste ikke direkte — en Sammenligning mellem forskellige, men ligedannede, Luftfartøjstyper. Og dette er en Skavank, i Særdeleshed med Tanken paa den seneste flyvetekniske Udvikling, som er saa parallel i de forskellige Lande, at

der ofte findes flere Ligheder end Uligheder mellem samme Kategorier Luftfartøjer.



Fig. 1. De hvide Streger markerer de karakteristiske Forskelligheder.

Englænderne har søgt at raade Bod paa denne Skavank ved at fremstille Film, paa hvilke ligedannede Luftfartøjstyper afbildes ved Siden af hinanden og med Forskellighederne markeret. Filmene er fremkommet ved Hjælp af Skalamodeller, som indfortes af det verdenskendte Firma Wodason Aircraft Models. Egentlig er disse Film »bevægelige dobbelte Luftfartøjskort«, hvor den direkte Sammenligning mellem to Typer fremstilles paa en alsielig Maade.

Fra »Acroplane« gengiver vi (Fig. 1) et Udklip fra den Film, som viser en Sammenligning mellem Bristol Blenheim IV og Ju 88-A1, hvor det britiske Luftfartøj ses t. v. paa Billederne. De karakteristiske Forskelligheder markeres paa en iøjnefaldende Maade med hvide Streger.

The Acroplane finder disse Film udmærkede og foreslaar deres almindelige Indførelse. Maaske var det ogsaa noget for os. Det vilde være en god Flyvepropaganda, paa denne Maade at give Almenheden bedre Kendskab til Luftfartøjer, og som militært Undervisningsmateriale maa det være fortræffeligt.

Ved Konkurrencer i Luftfartøjsidentificering benyttes sædvanlige Fotos eller Silhuetter, men i »Flyg«s Julgave 1942 fandtes en Præmiekonkurrence i Identificering efter et nyt Princip. Man skulde ved Hjælp af korte Beskrivelser, udført af en flyvemilitær Identificeringseksper, afgøre, hvilke de omhandlede Luftfartøjer maatte være. For hver Type var der angivet Motorernes Antal og Place-

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251

ring, Planernes Antal, Anbringelse og Form, Halepartiets Form, Næsens Længde samt Flyvekroppens Form og karakteristiske Detailler m. m. De an-

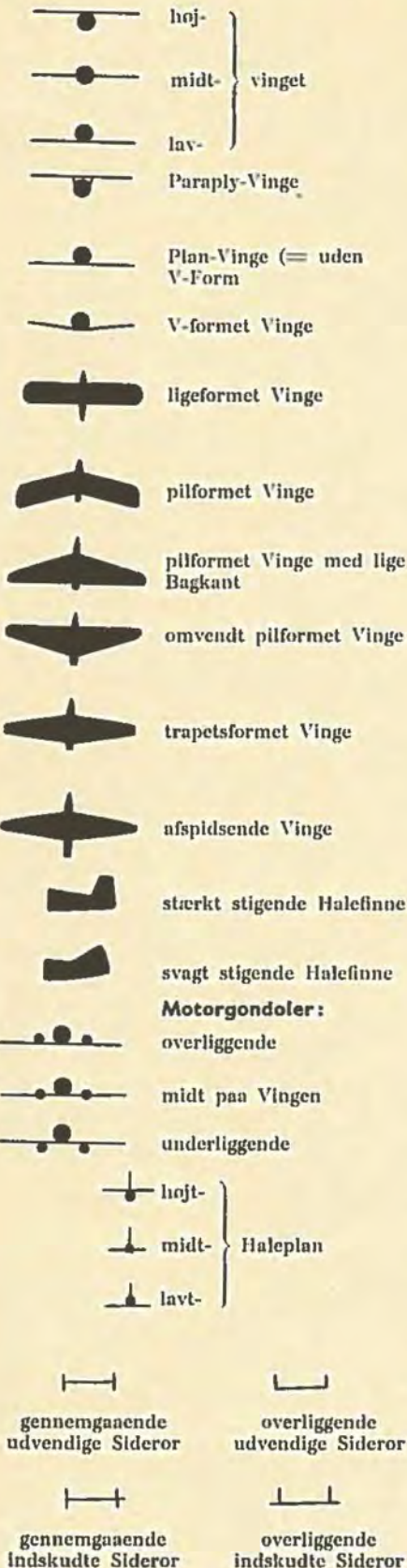


Fig. 2.

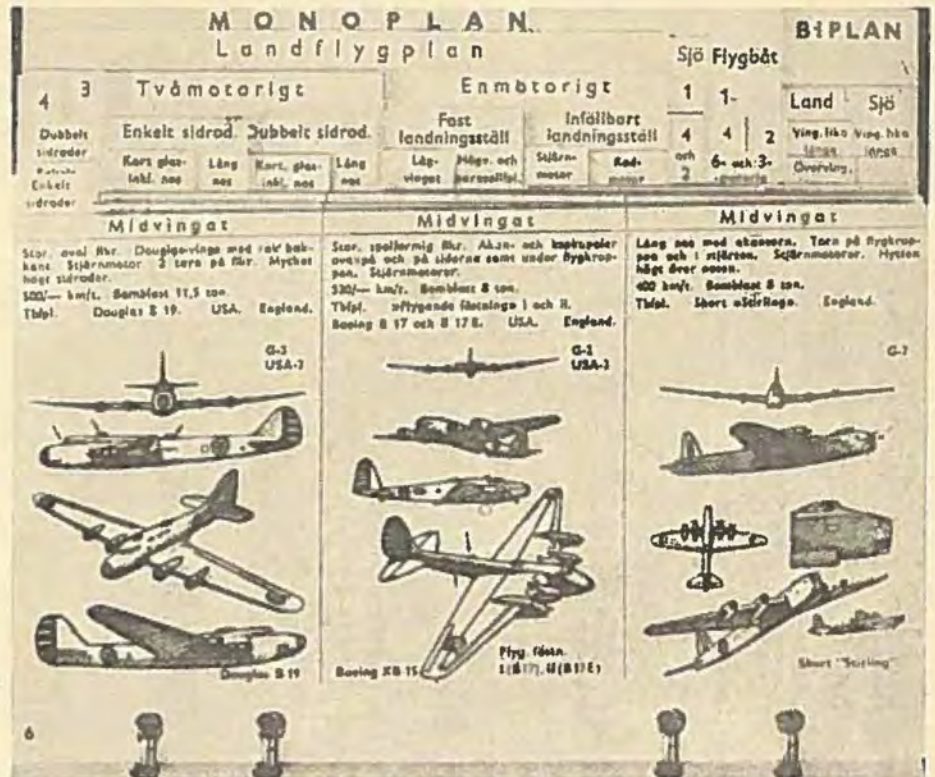


Fig. 3. Boforssystemet til Identificering af Luftfartøjer. Der er udskaaret Faner i Kortene, saaledes at man hurtigt finder den Type, man søger og kan slaa op paa det ønskede Kort.

vendte Benævnelser var de af Forsvarsstaben vedtagne, som findes paa officielle Luftfartøjstegninger. For at der ikke skulde raade nogen Tvivl om de anvendte Benævnelser, var disse illustrerede som vist paa (Fig. 2); Konkurrencen bød paa 15 Opgaver, hvoraf den første lod saaledes:

2-motoret, midtvinget Monoplan med V-formet Trapetsvinge, hældende Halefinne og afrundet Sideror. Højt Haleplan, hvis Forkant ligger betydeligt foran Halefennens Forkant. Kraftige, runde, underliggende Motorgondoler, som rækker ligesaa langt frem som den korte, kraftige Næse. Oval Fuselage med lige Overlinie samt ægformet udbygget Besætningsrum i forreste Del, som har en kort gennemsigtig Overbygning. Til højre under Besætningsrummet en aflang Udbugning for Maskingeværskyt.

(Det omtalte Luftfartøj maa være en Ju 88.)

I samme Hæfte fandtes en Artikel »Boforssystem för Identificering«, som sluttelig bor medtages:

Bofors System for Identificering.

I Aarenes Løb er dels det ene og dels det andet Identificeringssystem fremkommet. En Del har været rent forkastelige, idet de har været for tids-

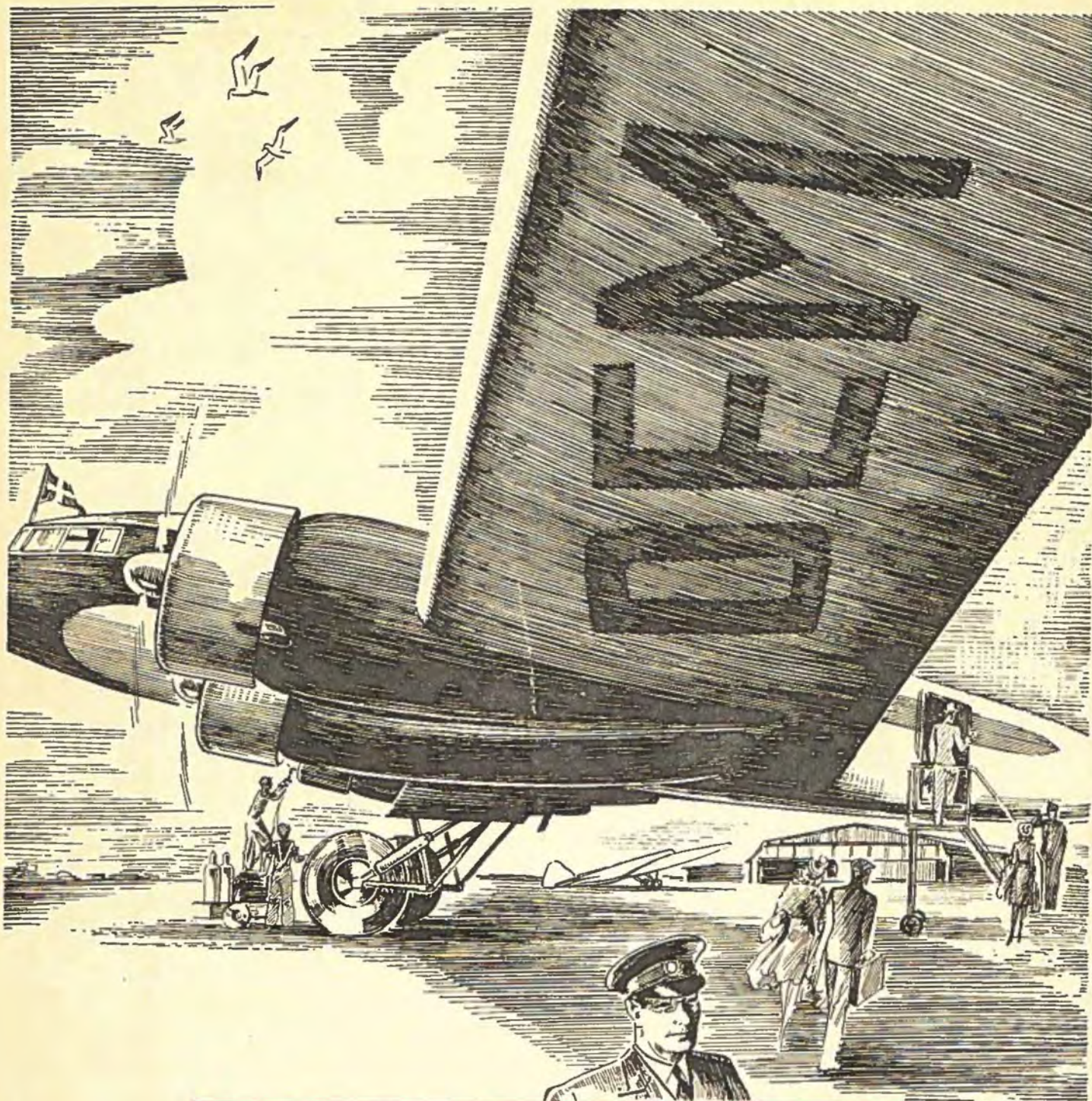
spildende, atter andre har været anvendelige, men heller ikke mere. Nu er der fremkommet et virkeligt effektivt Undervisningsmiddel.

Det nye System, som er udarbejdet af Landstormsløjtnant S. Hrabrow og udgives af Bofors Luftværnsforening, er et Kortsystem med samtlige Opslag synlige paa een Gang. Hovedinddelingen er i Monoplanet og Biplanet, derefter kommer f. Eks. for Monoplaner en Inddeling i Landluftfartøjer, Søluftfartøjer med Pontoner samt Flyvebaade. Til yderligere Klassificering efter System Hrabrow overguar man til saadanne Detailler som Antal Motore, enkelt eller delt Haleparti, fast eller indtageligt Understel, lang eller kort Næse etc.

Noget som man imidlertid savner er Data og Præstationer. Oplysningerne i den Retning er kun smaa og formindsker Kortets Værdi, navnlig for de »rigtige« flyveinteresserede.

Luftfartøjskortet er iøvrigt meget velredigeret og indeholder de fleste Luftfartøjer, som Udgivelsesdagen var i aktiv Tjeneste i Sverige og de krigsførende Lande. Ls.

Forespørgsler, der rettes til Redaktionen og som ønskes besvaret direkte, maa være ledsaget af frankeret Svar-konvolut.



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Søndag den 23. Maj afsluttedes i straalende Foraarsol »Sportsflyveklubben« Foraars-Orienteringskursus, hvis Instruktionstaftener har været afholdt i Berlingske Tidendes Lokaler.

Afslutningen formede sig som en Holdkonkurrence i Terrainet omkring Ballestrup, Jonstrupvang og Sortevad Mose, med kammeratligt Frokostbord i Ballestrup Krohave.

Konkurrencen blev ledet af Kaptajn Michael Hansen, Løjtnant H. C. Jacobsen og Kommunerører Wm. Nielsen.

I Konkurrencen deltog 50 af Klubbens Medlemmer, fordelt ved en forudgaaende Lodtrækning i Hold paa 4.

Man gik Turens 4 Etaper, henholdsvis efter Beskrivelse, Stedangivelse og Skitser, og paa Ruten mødte Deltagerne mange spændende, morsomme og lærerige Overraskelser, som f. Eks. Retnings- og Afstandsbestemmelser til kendelige Maal, uden Brug af Kompas og med Strafpoint for Afvigelser.

Det sejrende Hold blev Hold Nr. 4 med kun 33 Strafpoint, og dette Holds Deltagere, Frk. Thyra Christoffersen, Herr Jønsson, Herr Østerberg og Herr Niels Andersen fik ved Frokosten overrakt hver en Præmie. To Hold udgik paa Grund af Fejlorientering, og Deltagerne paa det daarligst placerede Hold modtog hver en morsom Trostpræmie.

Ved Taler under Frokosten gav flere af Deltagerne Udtryk for den Begejstring, der var eneraadig, og takkede Arrangørerne, der lovede at genoptage Ideen hen paa Eftersommeren.

Sekretæren.



**FLYVERTROPPERNES
SOLDATERFORENING**

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Kontor: Gronsløvej 8, V. - Telf. Valby 5720
Kontortid: 9-11 og 16-18 undt. Lørdag.

Magert Besøg! Til Læge Trydes interessante Foredrag om Flyvningen fra før Ikaros' Tid til den første Ballonfart, havde kun 10 Medlemmer givet Møde. Desuden var nogle Medlemmer af H. T. K.s Soldaterforening med som Gæster. Der var Dans bagefter og Musikken var den, der fyldte mest i Salen.

Der vil ikke i den nærmeste Fremtid blive arrangeret nogle Fester — Foreningen maa konsolidere sig.

Aalborg opretter Lokalafdeling. Onsdag den 26. Maj stiftedes en lokal Afdeling under Flyvertroppernes Soldaterforening med Hjemsted i Aalborg. Ca. 30 gamle Flyvere og F. S. fra Aargang 1913-42 var mødt.

Bestyrelsen er: Formand, Kredittforeningsass. E. Max Jacobsen. Næstfmd. Ass. Gunnar Nygaard. Kasserer, Ass. H. Folke Filskov. Sekretær, Løjtnant, Forvalter H. Stensbøl samt Politihjælper A. V. Mikkelsen. Indmeldelse kan ske til Formanden. Adressen er Peder Skramsgade 11, Aalborg.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førstev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Bestemmelser for Svæveflyvning paa Sjælland

Fra den tyske Værnemagt har vi modtaget følgende:

1) Overensstemmelse med de forekrevne Bestemmelser skal enhver Form for Svæveflyvning paa de tilladte Omraader anmeldes til Flyveledelsen paa den nærmeste tyske Flyverafdeling senest 1 Time før Flyvningens Paabegyndelse med Angivelse af Flyvningens sandsynlige Værdighed.

Anmeldelserne skal for de forskellige Pladser Vedkommende ske til følgende Afdelinger:

- 1) Lundtofte — Værløse.
- 2) Roskilde — Værløse.
- 3) Bjergsted — Værløse.
- 4) Slagelse — Aunø.
- 5) Klintehy Klint — Aunø.
- 6) Billesborg — København-Kastrup.

(Man forlanger pr. Telefon »Flugleitung« de paagældende Steder).

Ved samme Lejlighed gøres Unionen igen opmærksom paa følgende Bestemmelser:

- a) Flyvemaskineslæb er forbudt.
- b) Efter Spilstart og under Skræntflyvning maa en Flyvehøjde paa 200 m ikke overskrides.
- c) Det er forbudt at flyve ud over Grænserne paa det tilladte Omraade.
- d) Det er forbudt at flyve med Rekordplaner.
- e) Ved Flyvervarsling skal Flyvningen straks afbrydes og Materiellet skjules. Derfor skal Klubberne staa i Forbindelse med de danske Politimyndigheder, saaledes at Varslingerne rettidigt indløber til Flyvepladsen.
- f) Flyvningen bliver overvaaget af en Repræsentant for den tyske Flyvergeneral i Danmark.

For Lundtoftes Vedkommende er der indført Særbestemmelser, som Herr Stenfeldt Hansen og Flyveledelsen i Værløse er bekendt med.

Unionen bedes gøre Klubberne bekendt med ovenstaaende samt sørge for, at Bestemmelserne efterkommes.*

Unionens Landssommerlejr var som bekendt annonceret til at skulle finde Sted paa Faarevejle Haandværkerhøjskole i Dagene fra d. 26.—31. Juli. Der er imidlertid sket det beklagelige, at Højskolen for nylig er blevet taget i Brug til andet Formaal. Bestyrelsen har forsøgt sig ad-

skillige andre Steder, men alle Vegne var det lejet ud for længst. Der er derfor desværre nogen Udsigt til, at Lejren maa aflyses. I Øjeblikket kan det kun oplyses, at der stadig arbejdes med Sagen. Maaske kan Lejren gennemføres som en Teltlejr, hvis det ikke lykkes at finde anden Indkvarteringsmulighed. Saa meget skal dog siges af Hensyn til Modelflyvernes Ferieplaner, at hvis det lykkes at gennemføre Lejren enten paa den ene eller den anden Maade, vil den under alle Omstændigheder blive afholdt i det engang fastsatte Tidrum.

Konkurrencen om Danmarksmesterskabet for Motormodeller afholdes i Sommerlejren, hvis denne gennemføres. I modsat Fald afholdes Konkurrencen paa Roskilde Eksercerplads Søndag den 15. August. I første Tilfælde maa Anmeldelse om Deltagelse være Unionen i Hænde senest d. 19. Juli og i sidste Tilfælde senest d. 8. August.

Konkurrencen om Danmarksmesterskabet for Svævemodeller skal iflg. Propositionerne i Aar afholdes i Jylland enten i August eller September Maaned. Da det endnu ikke er lykkedes Distriktslederen for Jylland at finde et passende Sted for Konkurrencens Afholdelse, kan der desværre ikke meddeles noget om, hvor og hvornaar Konkurrencen afholdes. Meddelelse herom vil fremkomme i Augustnummeret af FLYV samt blive sendt til Klubberne saa snart en Plads er fundet.

Konstruktionskonkurrencen om den bedste Begynder-Svævemodel, som Unionen udkrø i December, er nu udløbet. Der indkom 3 — skriver tre — Modeller. Paa Grund af dette noget pauvre Resultat forlænges Fristen for Indsendelse af Modeller til 15. August. Samtidig gøres opmærksom paa Decembernummeret af FLYV, hvor det i Propositionerne holder, at »Formaalet med Konkurrencen er at søge skabt en velegnet Begyndermodel for noget mindre Dreng (ca. 12 Aars Dreng). — Man skulde tro, at danske Modelflyvere var meget velbeslaede, saa de ikke anser det for Umagen værd at prøve paa at tjene 100 Kr., for det kan vel ikke være Initiativet, der mangler?

Foranlediget af forskellige Forespørgsler angaaende Adgang til Flyvning i Sverige kan vi oplyse, at Udlændinge ikke for Tiden faar Tilladelse hverken til Motorflyvning eller Svæveflyvning.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup.

Nye Eliteflyvere. S. 25. Helge Andersen, »Condor«, Helsingør. Selvkonstruktion i Kl. 8. Prøven blev aflagt d. 20.—5. mellem Kl. 19 og 21, og Tiderne blev de hidtil bedste Eliteflyvertider, nemlig 18.49,2, 19.03,5 og 11.43,6.

S. 26. Emil Reill, Køge Modelflyveklub. Selvkonstruktion. Tiderne blev 4.53,0, 4.08,0 og 5.55,0.

Randers Modelflyveklub afholdt den 20.—4. halvårlig Generalforsamling i Overværelse af 23 Medlemmer. Bestyrelsen fik følgende Sammensætning, Tage Jensen, Formand, Preben Schifter Rasmussen og Holger Nysteen, som alle genvalgtes, samt Henning Munk Jensen og Hilmer Nielsen, der nyvalgtes.

Randers Modelflyveklub afholdt sin første Modelflyveudstilling i Dagene 2., 3. og 4. April. Der udstilledes 125 Modeller fra hele Jylland og fra Odense. Foruden Modeldeltagerne forefandt Tegnere, Fotografier, arbejdende Værksted og Unionens Hangarflyver. — Der var ca. 500 betalende Gæster, saa Udstillingen gav et tilfredsstillende økonomisk Resultat. Følgende Udstillere fik Præmie:

Svæve modeller: Gunnar Jensen, Esbejrg M. F., 1. Pr.; Aa. Høst-Aaris, O. M.-F., 2. Pr.

Motormodeller: Aa. Høst-Aaris, O. M.-F., 1. Pr.; Boy Konstmann, M. F. »Frem«, 2. Pr.

Skalamodeller: Eigil Jensen, Fredericia M. F., 1. Pr.; Carl Høst-Aaris, O. M.-F., 2. Pr.

M. F. »Fredericia II« afholdt d. 27.—1. ekstraordinær Generalforsamling. Bestyrelsen fik følgende Sammensætning: For-

mand og Sekretær: Poul Jensen, Johannevej 7, Fredericia, (til hvem Korrespondance sendes), Næstformand og Flyveleder: Orla Rasmussen, Kasserer: Harry Bertelsen.

M. F. »Nolø« afholdt Udstilling d. 22. Maj. Udstillingen var ikke stor, men udsøgt. Danmarksrekordindehaveren Chr. P. Andersen, »Aviator«, holdt Foredrag. Dagen efter flyttedes Udstillingen til Bindslev. Besøget var begge Steder ringe.

Ny Modelflyveklub. I Haslev F. D. F. har der i et Aars Tid eksisteret en Modelflyveklub som en Afdeling af Kredens Arbejde. Denne Klub er nu blevet indmeldt i Unionen. Vi byder den nye Klub velkommen i vore Rækker og opfordrer andre Kredse og andre Ungdomsorganisationer til at følge i Haslevkredsens Spor. Al Korrespondance sendes til Sekretæren, Erik Andersen, Præstevænge 8, Haslev.

Pinsestævne. Unionen afholdt Pinsedag Stævne i Roskilde. Vejret var, som der snart er Tradition for ved Pinsstævnene, meget blæsende, og Stævnet skæmmedes derfor af mange Havarier, ligesom de opnåede Tider ikke var imponerende.

Til Stævnet var anmeldt 51 Modeller. Paa Grund af Vejret kom der kun 39 Modeller, hvoraf kun de 19 startede. Af disse gennemførte kun 14 Konkurrencen, som gav følgende Resultat:

Kl. 7: Mogens Carlsen, Køge, Gennemsnitstid 1,06,0.

Kl. 8: John Møller, K. M. K., 1,23,6.

Kl. 9: Børge Johansen, »Stratus«, 1,11,4.

De to første fløj alle deres 3 Flyvninger, mens Børge Johansens Model fløj bort paa den første Flyvning, der var paa 3,34,1. Det var Dagens bedste Tid. Modellen var ikke fundet, da Konkurrencen sluttede.

Kender De Flyvemaskinerne? Saafremt Ekspeditionen af Hefte Krigsflugzeuge skulde trække lidt ud, maa vi bede Dem have Taalmodighed, det skal nok komme, men Forsendelsen fra Forlaget er langsom og det ene Parti bliver i Regelen udsolgt inden det næste kommer hjem.

EN NYHED

for
Modelflyverne

HOBBYBOKEN

★

Denne Bog i stort Kvartformat og smukt Udstyr gengiver i overskuelige Tegninger og Billeder Flyvemaskiner af mange forskellige interessante Typer — Skalamodeller og Svævemodeller, Planprofiler og mange gode Tips for Modelbyggerne.

★

Pris Kr. 5.50.

SKRIV STRAKS TIL

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Hjemkommet:
Motortegninger for „Kratmo“ 4-10-30
Uforarbejdede Dele f. „Kratmo“ 4-10-30
Stempelringe
Komplette „Kratmo“ 10 Motorer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Byg en



Messerschmitt 110

(Spændvidde 246 mm)

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingebænk m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 2,00 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri.

Adr. indtil 15' Maj Skjern.
Efter 15. Maj Fruens Bøge.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning af større Modeller

Papyrolin ensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.00
" tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Bredde 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Døpe og har glat Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto ekspederes omgaaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00



SHELL

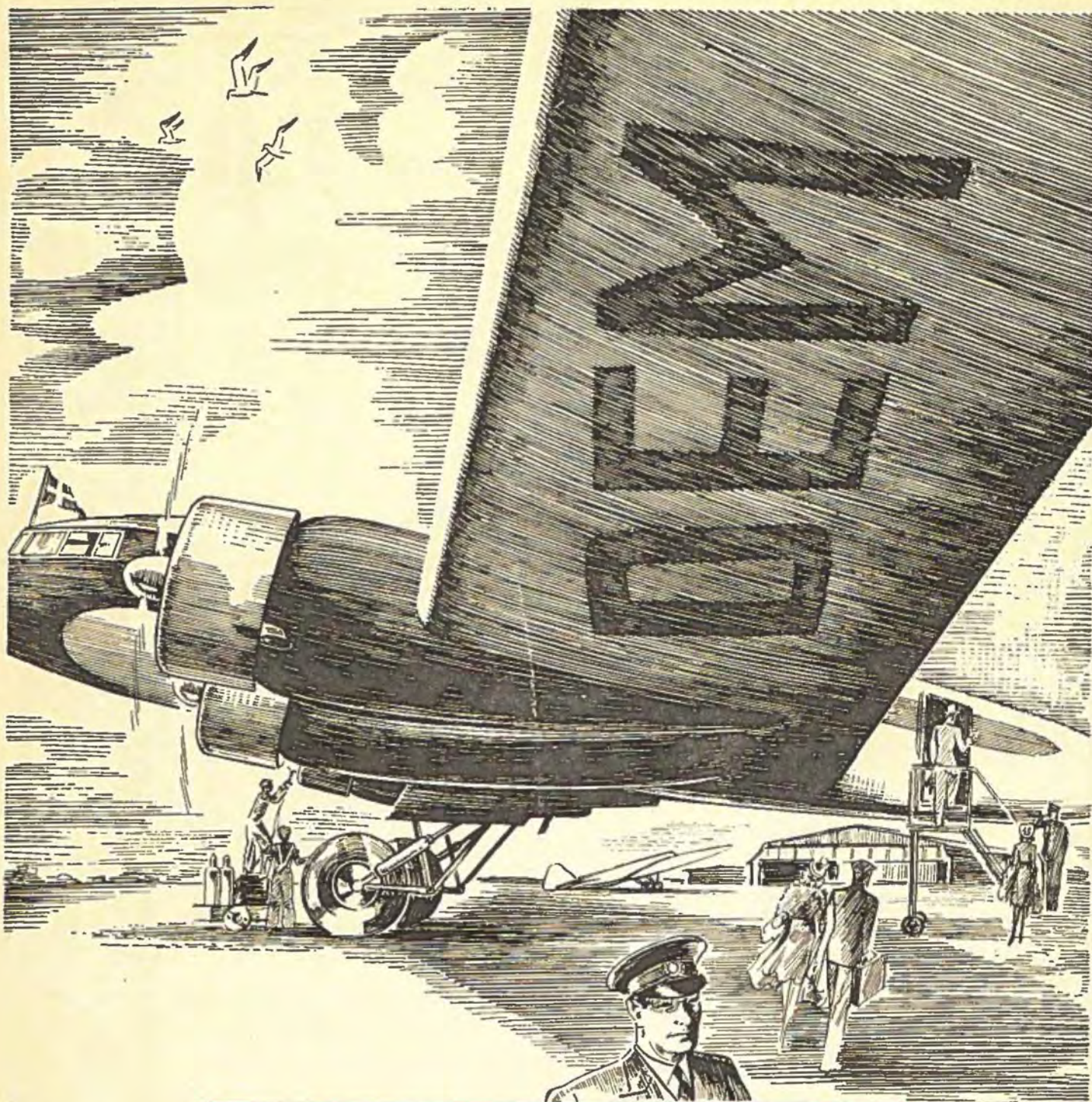
AVIATION SERVICE



A/s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



VE.

DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOOTRYKKERI & FORLÆG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Karl Ingemannsøen
Peteraborgvej 3 Hillerød
502

Nr. 8

1943 - 16. Aarg.

FLYV

INDHOLDET:

TO SPLINTERNYE
CUNAU BABY 2 Bk

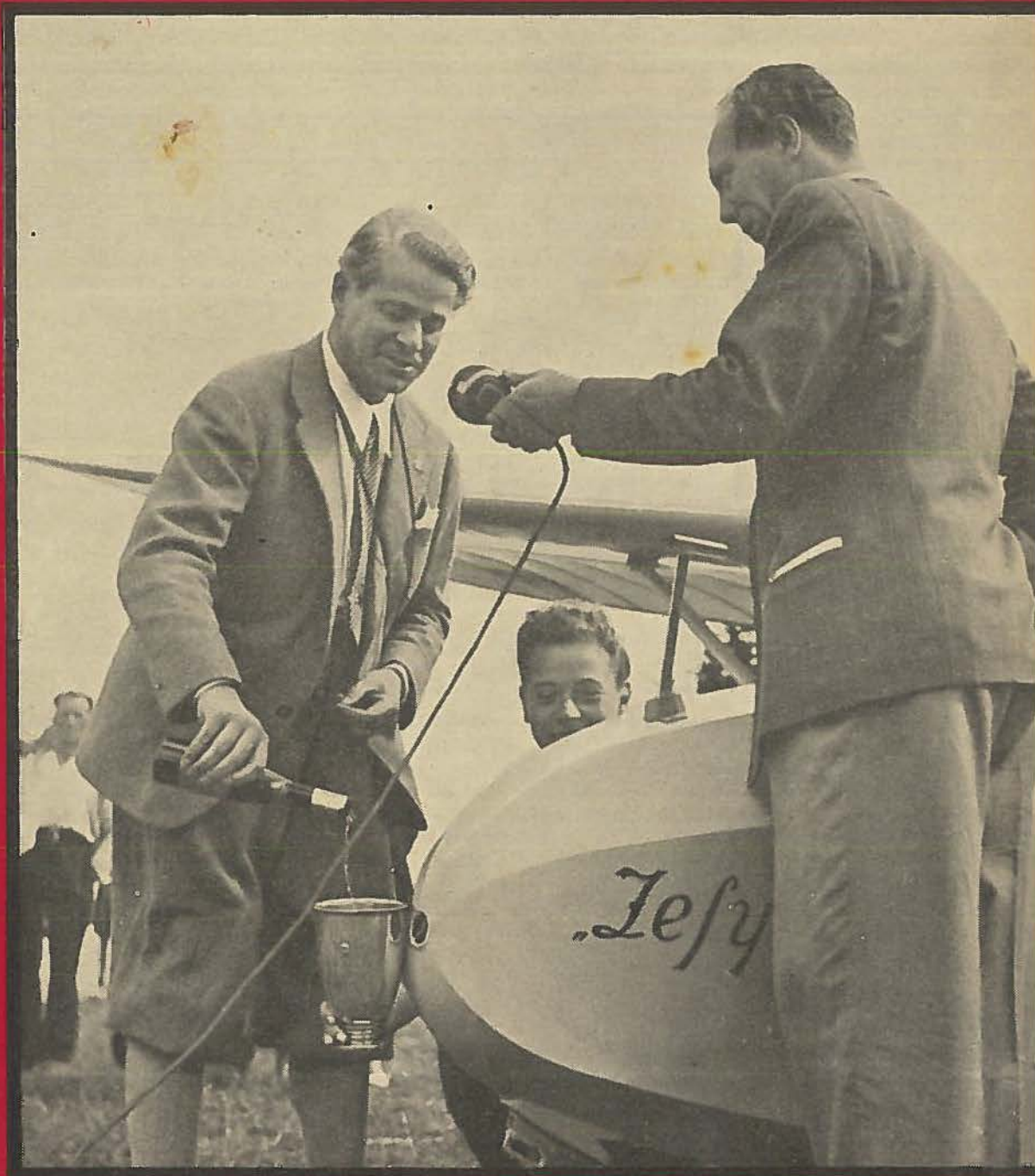
hordan bliver man
Svæveflyver

SKYDANNELSER
A FLYVEMASKINER

blemkonkurrence

orledes bør Model-
vekonkurrencer og
tillinger arrangeres

50
ØRE



Svæveplanets Døb.

Dirøktor E. Dessau døbør en af Dansk Svæveflyver Unions nye Svæveplaner, som er bygget paa Flyvericoppens Døbstatler.



Verden vil staa aaben

for den, som i Tide forbereder sig paa det Opsving, som den civile Flyvning engang vil opleve.

Ungdommen af i Dag forstaar dette, og den kaster sig med Liv og Lyst over Fremtidens store Eventyr, Livet i Luften.

Ja, se blot paa de Unge!
— Modelflyver i Dag - - -

Svæveflyver i Morgen - - - og Motorflyver i Overmorgen, naar Handel- og Industri skal opbygge en ny Verden.

— Den Dag vil den verdensomspændende INTAVA Organisation være Luftfartens Tjener, — her i vort lille Danmark som ude i den store Verden.



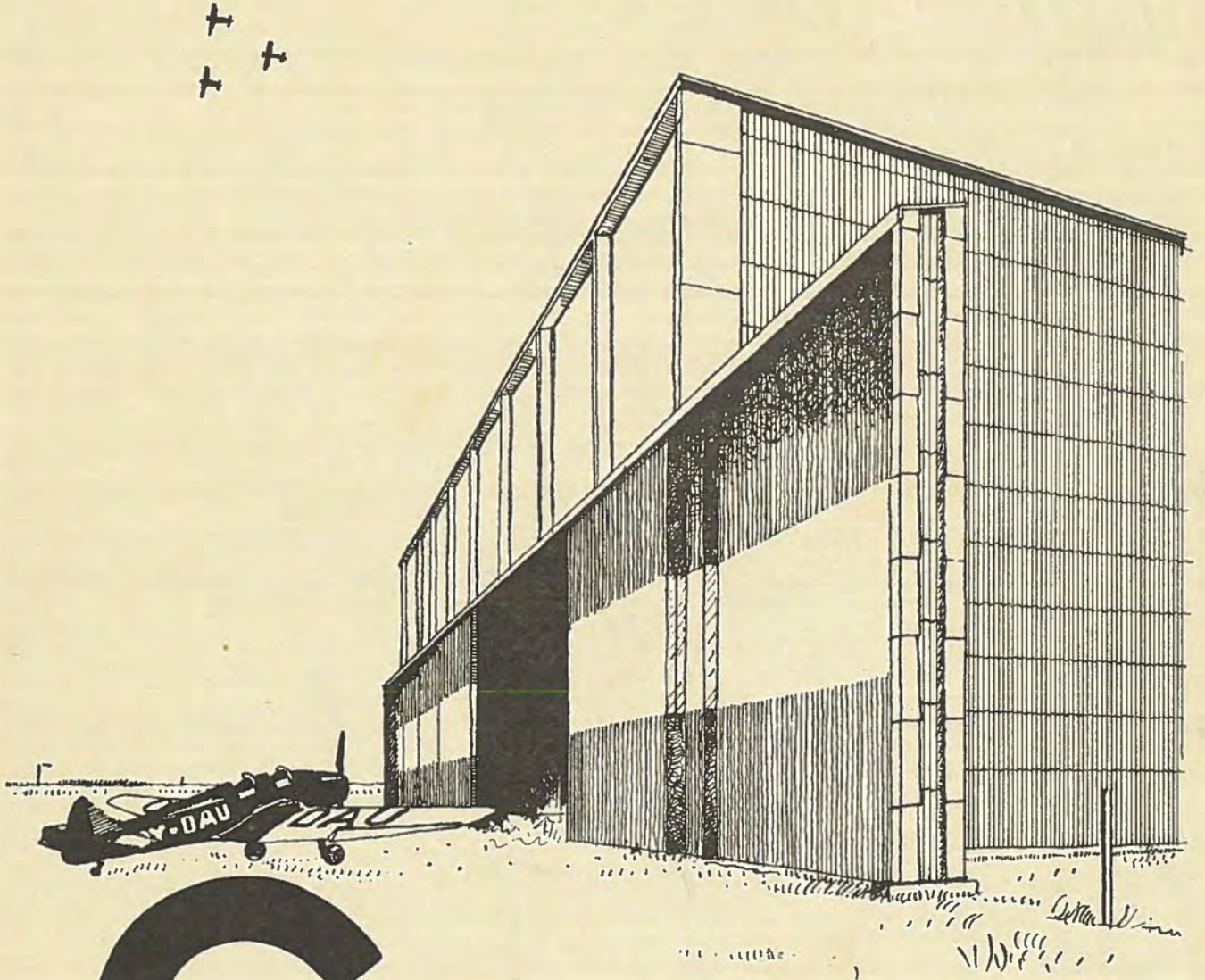
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
 SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785

„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

Nu er det Tid -

- at erstatte de slidte REMTRÆK med F.L.S.-GEAR og derved opnaa et mere økonomisk Træk.



Ved Anvendelse af F.L.S.-GEAR opnaas en Kraftbesparelse, der med de nuværende Energipriser som Regel betaler Gearinstallationen paa mindre end eet Aar.

F. L. SMIDTH & Co. A/S

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FFLYV



OFFICIELT ORGAN
FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION
REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN og EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 8

August 1943

16. Aargang

To splinternye „Grunau Baby 2 B“ indflyves paa Roskilde Eksercerplads



En af de nybyggede Grunau'er i Luften.

SØNDAG den 11. Juli var en stor Dag i Dansk Svæveflyver Unions Historie.

Som bekendt fik Unionen for et Aars Tid siden bevilget ca. 35,000 Kr. af Staten til Bygning af 5 Grunau Baby 2 B paa Hærens Flyvertroppers Værksteder paa den Betingelse, at Unionen selv kunde skaffe ca. 10,000 Kr. til Materialerne. De første 5000 Kr. fik Unionen straks af Grosserer *Victor B. Strand*, men de sidste 5000 Kr. kneb

det meget med at skaffe. Omsider lykkedes det dog gennem Seniorklubben, og Lørdag Morgen den 11. Juli stillede nogle af Seniorklubbens Medlemmer paa Værkstederne paa Kløvermarksvej med en Lastvogn, som Handalgartner *Poul Hansen*, Glostrup velvilligst havde stillet til Disposition for Unionen. Hele Dagen gik Vognen i fast Fart mellem Kløvermarken og Eksercerpladsen i Roskilde og først lidt over Midnat var Babyerne anbragt

i hver sit »Hundehus« ved Tjørnegårdens Lade, som de Klubber, der flyver i Roskilde har faaet Lov til at benytte som Hangar. De smaa lette transportable Hangarer — »Hundehuse« — skænkede A/S Flyvemateriel sidste Aar til Unionen. De to, der nu staar i Roskilde, blev bygget af Klubberne i Aalborg og Silkeborg.

Babyerne døbes.

Det havde øsregnet det meste af Lørdagen, men Søndag oprandt med den skønneste Sommermorgen — lige Ønskevejr til Svæveflyvning, med lette vestlige Vinde og straalende Sol. Op ad Formiddagen kom Termikken i Gang, og den ene fine Cumulus efter den anden trak hen over Pladsen.

Ved 10-Tiden begyndte Gæsterne at samles om Babyerne, der laa ved Startstedet, smykket med Dannebrog, klar til Daab og Indflyvning, og en stor Skare Tilskuere havde taget Opstilling ved Flyvepladsens Begrænsning.

Formanden for D. K. D. A. S., Luftfartsingeniør *M. P. Eskildsen* var mødt, Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst *C. Førstev*, Chefen for Flyvertropperens Værksteder, Ingeniør *Klem* og Værkmester *Emborg*, der direkte har ledet Bygningen af Babyerne. Aeronautisk Juniorklub var mødt talrigt op med Overflyveleder *Dalbro*, Ingeniør *Vagn Prytz* og Kaptajnøjntant *Danielsen* i Spidsen. Lidt efter rullede *Gunnar Nu-Hansen* ind paa Pladsen med Radiobilen, og Daaben kunde begynde.

Formanden for Unionen, Kaptajn H. Heinrich Nielsen holdt en Indled-



Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Formand, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, og Dansk Svæveflyver Unions Formand, Kaptajn H. Heinrich Nielsen.

ningstale, hvor han først takkede Staten for det Tilskud, der var ydet Unionen og omtalte iøvrigt den Forskel, der er i de Kaar, som bydes Svæveflyverne i Sverige og herhjemme. — Til svensk Svæveflyvning yder Staten et aarligt Tilskud paa 492,000 Kr.

Den ene af Babyerne blev derefter døbt af Ingeniør *Eskildsen* og fik Navn »Æolos«, opkaldt efter Vindenes Gud. Den anden blev døbt af Direktør *Einar Dessau* i skummende Eksportøl. Den kom til at hedde »Zefyr« — Vestenvinden.

I Termik over Pladsen.

Saa kom det store Øjeblik, da »Zefyr« steg op og blev indfløjet af Unionens Instruktør, Løjtnant *J. G. Bergh*. Derefter kom Turen til »Æolos«, som

jeg var saa lykkelig at skulle indflyve. Indenfor — eller rettere *nedenfor* — de tilladte 200 m prøvede vi igennem, hvad der kunde prøves i den Højde, og begge Babyerne viste sig at være ualmindelig velflyvende.

Der laa tykt med Termik over Pladsen i ca. et Kvarter og kunde med Lethed være fløjet baade højt og langt, hvis blot vi ikke havde været nødt til at gaa ud af Opvinden i den lave Højde. Vejret var ideelt til Overlandsflyvning.

Klubberne tager med Begejstring Babyerne i Besiddelse.

For ikke at spilde unødvendig Tid paa Frokosten, blev den serveret paa Gronsværen, og derefter begyndte Dagens almindelige Skoleflyvning. Æolos blev overgivet til Roskilde Svæveflyveklub og »Ringens«, København, der har lejet den for nogle Maaneder. Under Ledelse af Løjtnant *Bergh* fik alle C-Medlemmerne i de to Klubber sig en Flyvetur i den. De ligefrem lyste af Begejstring, naar de efter en vellykket Landing steg ud af »Æolos«. Jo, Klubberne kan glæde sig til Bjergstedlejren i Aar. Der vil ogsaa de sidste 3 Babyer blive sat ind.

Alle 5 Babyer til Bjergsted.

Efter alle Solemærker at dømme faar vi i hvert Fald Materiel nok i Lejren i Aar. Foruden de 5 Babyer faar vi takket være Tuborgfondet to nykonstruerede danske Skoleglidere, der for Tiden er under Bygning hos Polyteknisk Flyvergruppe og Skandinavisk Aeroindustri, Aalborg. Endvidere har Unionen ansøgt om Laan af 3 Skoleglidere »SG 38« fra Hærens Flyvertropper.

Søndag den 29. August, Indvielsesdagen for den 2. Bjergstedlejr, bliver den næste Mærkedag i Dansk Svæveflyvnings Historie.

Harriet Forslev.

KAMPSAX

Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

til Hensigt at paabegynde Bygningen af en Skoleglider snarest muligt. Der er endnu ikke truffet Bestemmelse om, paa hvilken Plads Klubben vil komme til at flyve. 2) »Stamgruppen«. Formand: Fabrikant *E. Hoff-Hansen*. Henvendelse om Optagelse: Grosserer *Stenfeldt Hansen*, Postbox 347, V. Indskud 75 Kr. Mdl. Kontingent 15 Kr. Klubben er i Besiddelse af 1. Klasses Materiel og flyver paa Lundtofte Flyveplads, hvor den er særligt begunstiget af den tyske Værnemagt. 3 og 4) Svæveflyveklubberne »Ringens« og »Seniorklubben«, der flyver paa Roskilde Eksercerplads, kan for Tiden ikke optage flere Medlemmer med den Materielbestand, Klubberne er i Besiddelse af. 5) Polyteknisk Svæveflyvergruppe. Formand: stud. polyt. *J. v. Staffeldt*, Holsteinsgade 43, Ø., optager kun Polyteknikere.

Hvis man ønsker at starte en ny Svæveflyveklub, er Unionen parat til at være behjælpelig med selve Starten. Man skal helst være mindst 10 og højst 30 for at danne en ny Klub og paabegynde Bygningen af en Skoleglider. Tegninger kan faas gennem Dansk Svæveflyver Union. Skoleglidere kan ogsaa købes færdige for ca. 4—5000 Kr.

Klubben bør tage et Indskud paa mindst 10 Kr., og et maanedligt Kontingent paa mindst 5 Kr., for at Klubben kan blive blot nogenlunde velflyvende.

Alle nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Dansk Svæveflyver Unions Sekretær, Dronningsgaards Allé 120, Holte. Tlf. Holte 847.

Harriet Forslev.

Hvordan bliver man Svæveflyver

FORANLEDIGET af en Mængde Forespørgsler om, hvordan man bærer sig ad med at blive aktiv Svæveflyver, giver Unionen herved en Række Oplysninger i Særdeleshed om Forholdene i Nærheden af København, hvorfra de 99 % af Forespørgslerne kommer.

For at komme til at deltage i Svæveflyvning er det en nødvendig Forud-

sætning, at man er Medlem af en Svæveflyveklub, tilsluttet Dansk Svæveflyver Union.

I København er der 5 Klubber: 1) den nystiftede »Københavns Svæveflyveklub. Formand: Direktør *Per Schierbeck*. Henvendelse om Optagelse: Hr. Raadhusbetjent *A. Dochedahl*, Vester Fælledvej 41, V., Indskud 20 Kr. Mdl. Kontingent 10 Kr. Klubben har

Skydannelser fra Flyvemaskiner



Taagestribe efter en Flyvemaskine.

VORE Dages Krigsflyvemaskiner bevæger sig for det meste i store Højder, dels for at undgå det fjendtlige Luftværns skyts og dels for at kunne trænge uset ind over Fjendeland. I mange Tilfælde har man baade i Hjemlandet og ude ved Fronterne gjort den Iagttagelse, at der bagefter de højtflyvende Luftfartøjer dannes hvide Skystriber, som minder om de »Himmelskrivere«, man kendte før Krigen. Denne Art Skydannelse er et Naturfænomen, der optræder ret hyppigt efter at Krigsflyverne er blevet tvunget op i større Højder.

Aarsagen til Dannelsen af disse »Skystriber« skyldes Motorernes varme Udstødsgas, som er mættet med Vanddamp. De Vanddampe, der findes i Udblæsningen, fortættes og viser sig som Taagestriber eller Skyer bestaaende af ganske fine Iskrystaller. Hvis der ved en bestemt Fugtighedstilstand og Lufttemperatur er en vis Tilbøjelighed til Skydannelse til Stede, saa breder disse Taagestriber sig og danner efterhaanden en Sky. Som Regel vil denne Fortætning snart forsvinde igen, fordi Luften bliver slynget ned ad Flyvemaskinen, og det modarbejder en Skydannelse, idet de meteorologiske Skyer opstaar ved at fugtig Luft stiger til Vejrs og udvider sig som Følge af det aftagende Tryk samtidig med at der finder en Afkøling Sted. Luften fortættes sig i større eller mindre Højde, afhængig af Fugtighedstilstanden. For den Taagestribes Vedkommende, der dannes af Fly-

vemaskinen, fremskyndes Fortætningen af en ydre Aarsag, nemlig Udblæsningens Sodpartikler. Dette Fænomen er almindelig kendt fra den stadige Tilbøjelighed til Taagedannelse i stærkt tilsodede Industriegne.

Vanddampindholdet i Motorens Udblæsning er altsaa bestemmende for, hvor kraftig denne Taagestribedannelse er. Den er afhængig af Brændstoffets Sammensætning, som i Hovedsagen bestaar af Kulbrinte, fordi denne Forbindelse giver den højeste Forbrændingsvarme og let blander sig med Forbrændingsluften. Paa Grund af Propelstrømmen bliver den varme Udstødsgas, efter at være kommet ud af Udstødsrøret, blandet med Luft. Ved en bestemt Fugtighedstilstand af Atmosfæren opstaar der en Fortætning, altsaa Dannelsen af en Taagestribe. Fremgangsmaaden minder om den sædvanlige Skydannelse, blot med den Forskel, at de i Udstødsgassen værende Vanddampe afkøles lynsnart, samtidig med at de blandes med Luftpartikler og derfor straks fortættes.

Taagestribedannelsen begynder først nogle Meter bagved Udstødsrørets Aabning. En af de faa Undtagelser herfra var man ude for med Højderekordluftfartøjet Junkers W34 i 1929, hvor Striben kunde ses lige bagved Udstødsrøret. Fænomenet var dengang en Overraskelse for Flyverne, og man kunde ikke finde nogen Forklaring hertil. De maatte ganske naturligt tro, at det drejede sig om Motorhavari, og søgte straks Landing; men ved nær-

mere Undersøgelse viste det sig, at der ikke var noget i Vejen med Motoren.

Ved Flyvning over fjendtligt Omraade virker disse Taagestriber meget generende, fordi Luftværnsartilleriet derved lettere kan faa Øje paa Maalet. Desuden kan man efter Antallet af Striber afgøre, hvor mange fjendtlige Flyvemaskiner man har for sig. Af den Grund har man prøvet paa at finde ud af, hvordan Taagedannelsen kunde undgaas.

Da Taagestribedannelsen er afhængig af Brændstoffets Kulbrinte, ligger det nær for at anvende en Blanding med det mere kulbrintefattige Benzol; men der er imidlertid Grænser for, hvor store Mængder Benzol man kan komme i Brændstoffet.

Undersøgelser har vist, at den varme Køleluft virker hæmmende paa Taagedannelsen. Det var derfor fristende at blande Udstødsgassen med Køleluft og lede denne Blanding ind i Kernen af Propelstrømmen. Men i Praksis vil denne Løsning føre en Række Vanskeligheder med sig, og man mener ikke, at den ekstra Vægt, som det vil medføre, kommer til at staa i rimelig Forhold til Resultatet.

En anden Mulighed for at forhindre Taagedannelsen bestaar deri, at man ved Afkøling af Udblæsningssgasen fjerner Vandindholdet. Ved denne Fremgangsmaade maa den varme Udstødsgas, inden den blandes med Luften, afkøles til under Dugpunktet. Men hertil kræves saa store Køleflader, at man slet ikke kan tænke paa at anvende denne Fremgangsmaade. (Metoden har været anvendt i Zeppelin-Luftskibene, hvor man anvendte det tiloversblevne Vand som Ballast).

Den simpleste Løsning er at søge ned i et lavere liggende Luftlag, hvor Mætningsforholdet er anderledes. Ved at regulere Motoren ned tilføres der Udblæsningen mindre Mængder Vanddamp, og derved bliver Taagestribedannelsen ikke saa udpræget. Naar der opstaar Taagedannelse efter Luftfartøjet, medens det befinder sig over Fjendeland, gaar Flyveren som Regel med Motoren paa Tomgang saa lavt ned, som de taktiske Grunde tillader ham, hvorefter han igen giver fuld Gas og stiger.

Den stadig fremadskridende Udvikling indenfor Flyvemaskinebygningen vil imidlertid i Fremtiden gøre det muligt, paa Grund af større Hastighed og bedre Stigeevne, at kunne flyve i saa store Højder, at en Fortætning ikke mere vil kunne finde Sted.

Junkers.

NYT UDE FRA



Latécoère 631 Transportluftfartøj.

Den franske Flyvemaskinefabrik Latécoère har nylig foretaget Prøveflyvninger med sin nye Transportflyvebaad. Den vejer fuldt lastet 70 Tons og er udstyret med seks luftkølede, 14-cylindrede Wright Cyclone 14 Dobbeltstjernemotorer hver paa 1600 HK.

Douglas C-47 »Dakota«.

Den militære Transportversion af Douglas DC-3, der har faaet Betegnelsen C-47, og som i Amerika kaldes »Skytrain« og i England »Dakota«, er det mest anvendte Transportluftfartøj indenfor den amerikanske Hær.

C-47, som det for Fremtiden vil blive kaldt, er udstyret med to 1050 HK Pratt & Whitney Twin Wasp 14-cylindrede, luftkølede Stjernemotorer, og det har en største Hastighed paa 370 km/T (i 2000 m), en Marchhastighed paa 333 km/T (i 4600 m), en Tophøjde paa 7000 m, en største Rækkevidde paa 3420 km, en Fuldvægt paa 11,567 kg, hvoraf 4016 kg er Nyttelast. Spændvidden er 28,96 m, Længden 19,66 m, Højden 5,16 m og Planarealet 91,69 m².

Typisk for C-47 er dette, at baade Planet og Haleplan med Højderor har lige Bagkant, medens Forkanten skræner stærkt bagud. Den midterste Del af Bæreplanet er dog rektangulær. Planerne har udpræget V-Form, medens Haleplanet er lige.

Panserflyvedragt.

Den amerikanske Marines Flyvevæsen har afholdt Forsøg med en særlig Panserflyvedragt, der skal kunne beskytte Flyverne fra at blive saaret af Splinter fra Luftværnsartilleriet. Som

Eksperiment er 100 Flyvere blevet udstyret med denne Dragt, og det siges, at Erfaringerne skal være saa gode, at Kongressen har besluttet at anskaffe et stort Antal af de nye Flyverdragter. Dragterne bestaar af vattede Staalplader, og naar Flyverne faar dem paa, kommer de mest af alt til at ligne velindpakkede Hockeyspillere.

En Junkersrekord.

Den sidste Junkers Ju 52, som Eurasia Aviation Corp. er i Besiddelse af, har sat en smuk Rekord ved i Lobet af 1942 at flyve ikke mindre end ca. 250,000 km, uden nogen som helst Reparation. Den nævnte Ju 52 har fløjet med Passagerer og Fragt paa forskellige Luftruter i Provinsen Hsingking med Chunking som Hovedstation.

Det italienske Luftvaabens forskellige Typer.

Det italienske Luftfartstidsskrift »Le Vie dell'Aria« har fornylig bragt en Artikel om de Flyvemaskinetyper, som det italienske Luftvaaben har anvendt i Lobet af de sidste tre Krigsaar. Som *firemotoret Langdistancebomber* anvendes Piaggio P. 108; som *lette og mellemtonge Bombere* anvendes de tremotorede Typer Savoia-Marchetti SM79 og SM84, Cant Z1007 og Cant Z

1007 bis samt den tomotorede Fiat BR20. Firmaet Cantieri Riuniti dell'Adriatico fremkom for kort Tid siden med en ny Bomber Cant Z1018, hvorom der endnu ikke foreligger nærmere Oplysninger. Som *lette, tomotorede Bombere* har følgende Typer været anvendt: Fiat CR25, Caproni Co. 314 og Caproni Co. 331; endvidere den tomotorede Breda 88, der har været anvendt som *Dykbomber*. Som *Torpedoplaner* har der hidtil kun været anvendt de førnævnte tremotorede Typer Savoia-Marchetti SM79 og SM84. Som *eensædede Jagere* anvendes Macchi C. 202 og Reggiane Re. 2001. Tidsskriftet hævder dog, at man har nye Typer under Bygning.

Amerikansk Transport-Glider.

Den amerikanske Waco-Flyvemaskinefabrik har konstrueret en 15-sæ-



Transportglideren CG-4.

det Transport-Glider, hvis Typebetegnelse er CG-4 eller CG-4A, og som bl. a. bliver bygget hos Ford og Boeing. Den leveres til de amerikanske Luftlandetropper. Den vejer 1360 kg, og kan medføre 15 Mand med fuld Udrustning. En særlig Udførelse af Transport-Glideren kan lukke hele Forporten op, saaledes at let Skyts eller en Kampvogn kan køres ind i den rummelige Krop.

Engelsk Transport-Glider.

De engelske Luftlandetropper har faaet Raadighed over en Transport-Glider, som er større end den 6-sædede Hotspur-Type. Den nye Type har faaet Betegnelsen »Horsa«; den bygges af Træ af Firmaet Airspeed Ltd., som hører ind under De Havilland-Gruppen. Det er et højvinget Gli-deplan med en meget bred Krop, hvis



Den engelske Transportglider »Horsa«.

Forende er dækket med Glas. Haleplan og Højderor er anbragt oven over Kroppens Agterparti, og det støttes af to Stivere. Understellet bestaar af to Fjederben samt et Næsehjul. Der foreligger ingen Oplysninger om Data, men man formoder, at Glideplanet har Plads til mindst 12 Passagerer.

Eensædede Jagere flyves over Nordatlanten.

Den amerikanske eensædede, tomotorede Jager Lockheed P-38 Lightning har snart i mangfoldige Tilfælde været fløjet over det nordlige Atlanterhav. Dens normale Rækkevidde er ca. 1000—1300 km; men til Brug for Atlanterhavsflyvningen udstyres den med to ekstra Benzinbeholdere, der hver kan rumme 650 l; de er anbragt under Planerne, og naar de er tømte, bliver de kastet i Havet. I adskillige Tilfælde er der fløjet flere Hundrede Jagere over Atlanten paa een Gang.

Helikoptere anvendes til Jagt paa U-Baade.

I Kampen om Atlanterhavet, hvor de allierede hidtil ikke har kunnet luftsikre deres Konvojer midt ude paa Havet, er man nu begyndt at anvende

saakaldte »Skrueflyvere«, siger de tyske Beretninger, og denne Fremgangsmaade har vist sig meget effektiv. I denne Forbindelse skriver »Stockholms Tidning«, at de Skrueflyvere, der anvendes, er Vought-Sikorsky VS-300 Helikopter. De kan starte og lande paa en lille Platform om Bord paa den Fragtdamper, hvor de hører hjemme. Deres ringe Hastighed og deres Evne til at kunne bevæge sig saa at sige i alle Retninger, gør dem velegnede til at deltage i Jagten paa U-baade. De er ikke bevæbnet, og anvendes udelukkende til Observation. VS-300 Helikopterens Hastighed kan varieres fra 0 til 150 km/T.

Fuldladet Glideplan slæbes over Atlanterhavet.

Ifølge den svenske »Dagens Nyheter« er et fuldladet Glideplan blevet slæbt over det nordlige Atlanterhav. Luftfartøjet, der slæbte Glideplanet, var en tomotoret Dakota (Douglas DC-3). Den 5600 Kilometer lange Distance blev tilbagelagt paa 28 Timer. Turen gik fra Amerika til England, og Glideplanet medførte Medicinalvarer til Rusland samt Radiodele og Reserve-dele til Flyvemaskiner og Motorer.



En Ju 88 flyver med $1\frac{2}{3}$ Plan.

Under en Flyvning i lav Højde stødte en Junkers Ju 88 paa en Jernmasl, hvorved en Trediedel af det ene Plan blev revet fuldstændigt af. Ikke desto mindre lykkedes det alligevel at flyve Luftfartøjet hjem til sin Landingsplads.

Ved Ankomsten til Flyvepladsen i England saa man først Glideplanet dukke frem af Skyerne, hvorefter det foretog en elegant Landing. Medens det blev slæbt til Side af en Traktor kom Slæbemaskinen til Syne, den smed »Bugsertrossen« tværs over Pladsen, hvorefter den landede. Det hele saa meget rutinemæssigt ud; men det var ogsaa et Resultat af mange Maaneders Forberedelser og Forsøgsflyvninger i Canada paa Initiativ af Chefen for Færgetrafikken med Bombere over Nord- og Sydatlanten, Sir Frederic Bowhill.

Besætningen paa Glideplanet forklarer, at Turen var meget anstrengende. Glideplanet skulde »flyves« hele Tiden og Føreren kunde ikke et eneste Øjeblik slippe Førermaskinen eller Kablet af Syne. Glideplanet bør ligge ca. 30 Meter højere end Slæbemaskinen, og Føreren har ustandselig travlt med at manøvrere sit Glideplan. Turen forløb imidlertid uden et eneste Uheld.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Ny Sportsflyveklub

I Taarnby-Kastrup er der oprettet en Sportsflyveklub under Navnet: *Amager Motor Flyveklub*.

Klubbens Formand er Reklamechef Max Jørgensen, og Kasserer er Hr. Frode Skødt-Nielsen, Løjtegaardsvej 25 (Kastrup 1027); i Bestyrelsen sidder endvidere Radioforhandler D. Valbjørn, Kemigraf Alex Persson, Kommandør E. Rosenholm og Løjtnant Ivan Ivarsson.

Flyveren og hans Mekaniker



De travle Mekanikere.

I den gode gamle Tid, da Flyvning var et mærkværdigt Eventyr og Flyveren en forvoven og temmelig romantisk Person, som stod en Anelse uden for det solide Hverdagsliv, allerede da havde Flyveren sin trofaste Vaabendrager, nemlig Mekanikeren.

Paa den Tid stod Mekanikeren ofte i omtrent samme Forhold til Flyveren, som den haandgangne Svend i Middelalderen stod til den pansrede Ridder. Flyveren og hans Mekaniker delte ondt og godt i et fælles Fosterbrøderlag, hvor Flyveren fik Æren, Festerne, de skønne Kvinders Beundring — og Risikoen. Mekanikerens Lod var i Reglen Olie, besværligt Arbejde, en Pilsner og en Pakke Lommemad, naar Rokken var klar — og tit og ofte Risikoen med.

I vore Dage er Flyvemekanikeren mere og mere konsolideret i et virkeligt Fag, et Fag med omfattende Specialkunderskaber og en bemærkelsesværdig Evne til det paalideligste Arbejde under alle Forhold.

Hvor mange Flyvere har egentlig gjort sig klart, hvad det er, de kræver af en Flyvemekaniker? Uanset om den paagældende er Sportsflyver, Trafikflyver, eller Militærflyver, saa maa han stole paa sin Mekaniker, og han stoler ogsaa paa ham. Det forekommer jo praktisk talt aldrig, at Mekanikeren begaar en Fejl, som indebærer Risiko under Flyvningen, eller at han uden videre gaar hjem Kl. 5, selv om Maskinen, der skal flyve næste Morgen, ikke er naaet at blive færdig. Noget saadant hænder dog indenfor andre Fag!

Flyvemaskinen har ubestridt sin særegne Tiltrækning; især for Drengene synes næsten enhver, der har noget med Flyvning at gøre, at gaa omkring med en svag men tydelig Glorie omkring Hovedet, præcis som Lokomotivføreren, da vi selv var Dreng. Men naar en Yngling af i Dag naar sine Længsels Maal, Arbejdet paa Flyvepladsen, ja, da bliver Virkeligheden noget af en Dukkert. Glorien forsvinder lynsnart og Virkeligheden opdages at være sammensat af utallige Pligter, alle lige nødvendige og de fleste meget krævende, en Del rent ud ubehagelige. Mekanikereleven opdager snart, at der er meget lidt tilfælles mellem Flyvemekanikerjobbet og Automobilmekanikeren. Dersom et Automobil ikke har tilstrækkeligt med Benzin eller en daarlig Strømfordeler, saa sker der ikke noget videre, men dersom en Flyvemaskinmotor gaar i Staa i Luften eller en Styrelinje brister, da kan det gælde Livet for Fører og Passagerer.

Flyvemekanikerens Ansvar er meget stort, og Fordringerne til hans Karakteregenskaber er derfor større end de fleste andre Steder. Han maa være paalidelig, ikke blot i Spørgsmaalet om økonomiske Ting, men i hele sin Livsindstilling. Enhver Tanke om at overlade noget til Tilfældet maa være ham fremmed. Han maa lystre en Ordre, men aldrig af Frygt for at miste sin Plads, kun fordi han ved, hvorfor den skal udføres og han skal nøje kende de Bestemmelser og Regler, der gælder for hans Arbejde.

Men der kræves ogsaa Haandelag. Det er ikke tilstrækkeligt med den sædvanlige Standard for Maskinmontøren; Flyvemekanikeren skal kunne haandtere de fineste Smaadele med Nøjagtighed og Sikkerhed. Han maa kunne bruge det komplicerede Specialværktøj og de kostbare Specialapparater af alle Slags, som er repræsenteret indenfor det moderne Flyvemateriels indviklede S sammensætning.

Alle Flyvere ønsker, at Spørgsmaalet om Flyvemekanikerens Rekruttering, og videre Uddannelse altid maa være paa Højde med Udviklingen, thi jo hurtigere Flyveteknikken udvikles, desto større Behov bliver der for dygtige Flyvemekanikere og desto vigtigere bliver det, at vore paalidelige Medarbejdere er lige saa up to date i deres Uddannelse som vore Flyvemaskiner i Konstruktionen.

(B. Björkmann i »Vi Flygere«).

KRYDSFINER

CAVIT & BURI (ca. 100 × 120 cm)

DAGS-PRIS

Tykkelse i mm	Gleitflug pr. m ²	Spezial pr. m ²	Spezial 5-dobb. pr. m ²	Spezial Diagonal pr. m ²
0,8	6,00	12,00		
1,0	4,50	9,30		
1,2	4,50	9,30		
1,5	4,80	9,30		12,60
1,75	5,40	9,30		
2,0	5,40		10,25	
2,3	5,40		10,25	
2,5	6,00		8,10	

H. STENFELDT HANSEN
Tlf. Central 51707
Postbox 230
København V.

Vil De vide mere



Abonnér da paa det svenske Tidsskrift

FLYG

Dette store, rigt illustrerede Blad bringer i fortrinlige Gengivelser et Væld af de nyeste Flyvemaskinetyper samt mange gode og saglige Artikler skrevet af Sveriges bedste flyvetekniske Forfattere.

Nyt Halvaar begyndte 1. Juli og koster Kr. 6.00 + Porto. Udkomm. hver 14. Dag.

Skriv straks til

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Biletkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.

Laplansgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

Kriegsflugzeuge

160 Sider — 300 Illustrationer.

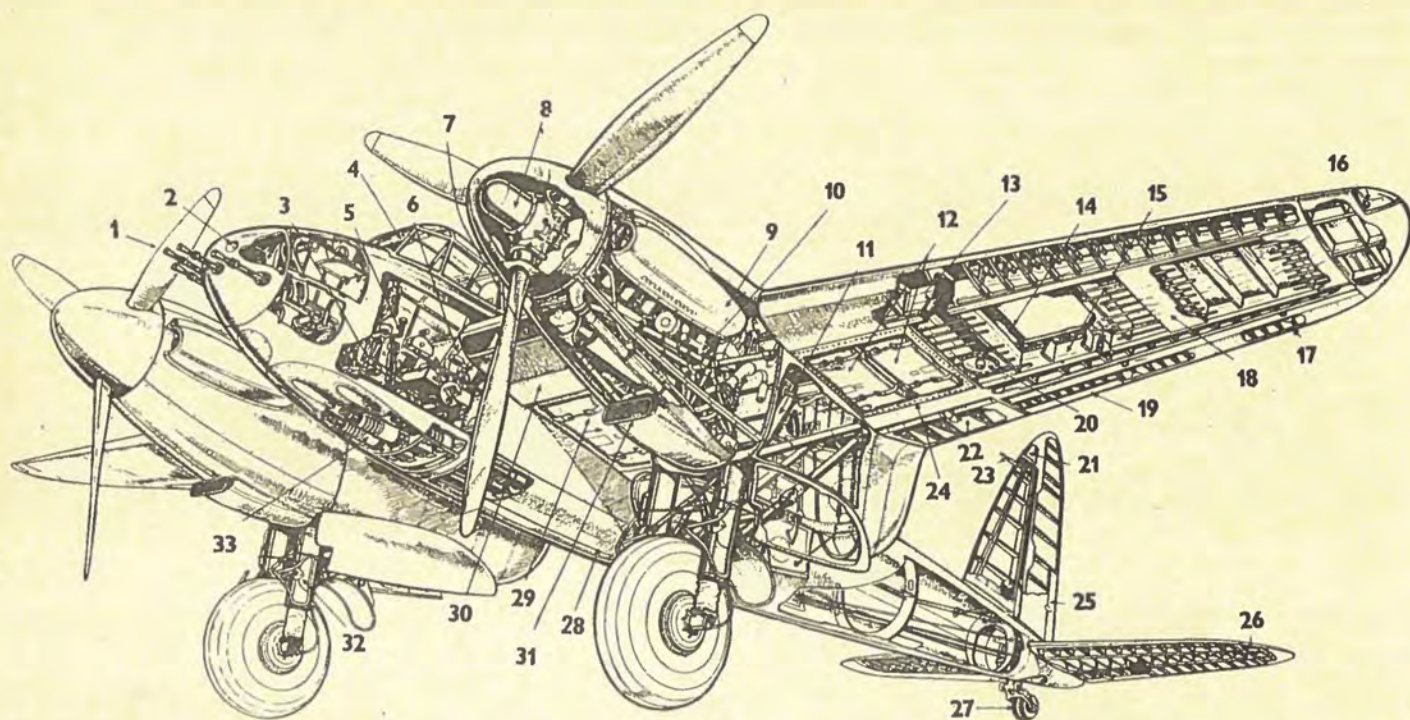
Pris Kr. 1.75.

Den ventede Sending er desværre ikke kommet endnu; Ordrene ekspederes saa snart det er muligt — Indsendte Beløb returneres paa Forlangende, saafremt Ordren ønskes annulleret.

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

»Mosquito II« Jagerudgaven

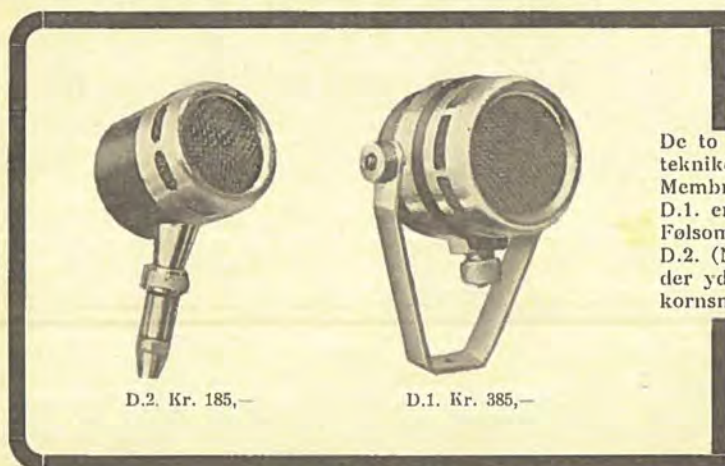


Mosquito-Jagerens Data er:

Længde: 12,55 m.
 Spændvidde: 16,51 m.
 Højde: 4,65 m.
 Planareal: 40,5 m².
 Planbelastning: 207,5 kg/m².
 Plankorde ved Roden: 3,73 m.
 Plankorde ved Yderende: 0,99 m.
 Sideforhold: 7.
 Største Kropdybde: 1,66 m.
 Største Kropbredde: 1,35 m.
 Hjulafstand: 4,98 m.
 Normal Fuldvægt: 8.510 kg.
 Bevæbning: 4 Stk. 20 mm Kanoner og
 4 Stk. 7,7 mm Maskingeværer;
 alle fastanbragte Frontvaaben.
 Motorer: 2 Stk. Rolls-Royce Merlin XXI.

Tallene betyder:

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. 4 Stk. 7,7 mm Maskingeværer. | 16. Navigationslys. |
| 2. Fotografiapparat. | 17. Balanceklap. |
| 3. Siderorspedaler. | 18. Enkelt Krydsfiner, Underside. |
| 4. Skudsikkert Vindue. | 19. Trimklap til Balanceklap. |
| 5. Styrepind. | 20. Landingslys. |
| 6. Førersæde. | 21. Balance for Sideror. |
| 7. Olie- og Kølevædskeolere. | 22. Bremsklap. |
| 8. de Havilland hydromatisk Propel. | 23. Pitotrør. |
| 9. Flammedæmpere. | 24. Plade for Brændstoftank. |
| 10. Rolls-Royce Merlin XXI, 12-Cyl. Motor. | 25. Siderorstrimklap. |
| 11. Hydraulisk Cylinder for Landingsstel. | 26. Balance for Højderor. |
| 12. Yderste Brændstoftanke. | 27. Lemme til Kanonmagasin. |
| 13. Forreste Hovedbjælke. | 29. Inderste Brændstoftanke. |
| 14. Dobbelt Krydsfiner, Overside. | 30. Aabning til Køler. |
| 15. Bageste Planbjælke. | 31. Luftindsugning for Karburator. |
| | 32. Gummiaffjedret Understelsben. |
| | 33. 4 Stk. 20 mm Kanoner. |



D.2. Kr. 185,—

D.1. Kr. 385,—

MIKROFONER

De to Danavox Mikrofoner D.1. og D.2 er det nyeste indenfor Mikrofonteknikken, det er permadynamiske Mikrofoner med en særligt præpareret Membran forsynet med Aluminiumsvingspole.
 D.1. er det ypperste, der er skabt i Mikrofoner, den har en enestaaende Følsomhed, spændende fra 30 til 10,000 Hertz.
 D.2. (Ny Model med forbedret Frekvensgang). Er en fiks lille Mikrofon, der yder ypperlig Gengivelse, og den koster ikke mere end en god Kul-kornsmikrofon.



FABRIK FOR ELEKTROAKUSTISK MATERIEL
 FINSSENSVEJ 39, KØBENHAVN F., TLF. CENTRAL 13696

Aktietegningen i Luftfartselskabet afsluttet

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB meddeler, at ved Tegningen af nye Aktier i Selskabet blev hele det vedtagne Maximumbeløb af 11,999,750 Kr. tegnet, hvorefter den samlede Aktiekapital andrager 15 Mill. Kr.

Det tegnede Beløb fordeler sig over 384 Poster. Staten har tegnet 2,116,775 Kr., hvorefter Statens samlede Andel i Kapitalen andrager 2,636,775 Kr. eller ca. 17½ pCt. København, Aalborg og

Esbjerg Kommune har tegnet Aktier for ialt 570,000 Kr., og Hs. Maj. Kongen har ligeledes deltaget i Aktietegningen.

Af Restbeløbet er den overvejende Del tegnet af danske Erhvervsvirksomheder og Institutioner omfattende Skibsfart, Industri, Banker, Handel m. v. fordelt over hele Landet. Desuden har Selskabets gamle personlige Aktionærer i vid Udstrækning deltaget i Tegningen.

Bestyrelsen virker som Dommerkomité.

Det bedste Forslag belønnes med en Præmie paa 50 Kr., og for saa vidt Unionen anvender Forslaget udbetales yderligere 50 Kr., hvorefter Ejendomsretten overgaar til Unionen.

Æren og 100 Kroner vinker.

Emblemkonkurrence

Hvem tegner Dansk Motorflyver Union's Fællesemblem?

Alle kan deltage!

FRA mange af Unionens Klubber fremføres Ønsket om et Fællesemblem, og man kan ikke se bort fra Betimeligheden i et saadant Ønske. Et Fællesemblem er en praktisk Foranstaltning idag, hvor Unionen tæller flere Tusind Medlemmer fordelt over hele Landet.

Det skal være et Kendingsmærke, under hvilket Sportsflyvere fra alle Egne af Landet, hvor de end mødes, finder hverandre i kammeratlig Meningsudveksling, og det vil saaledes blive Tegnet paa alle danske Sportsflyveres Fællesskabsfølelse.

Man kan heller ikke se bort fra den Kendsgerning, at Unionen savner et Vaabenmærke, der kan anvendes paa Tryksager og deslige.

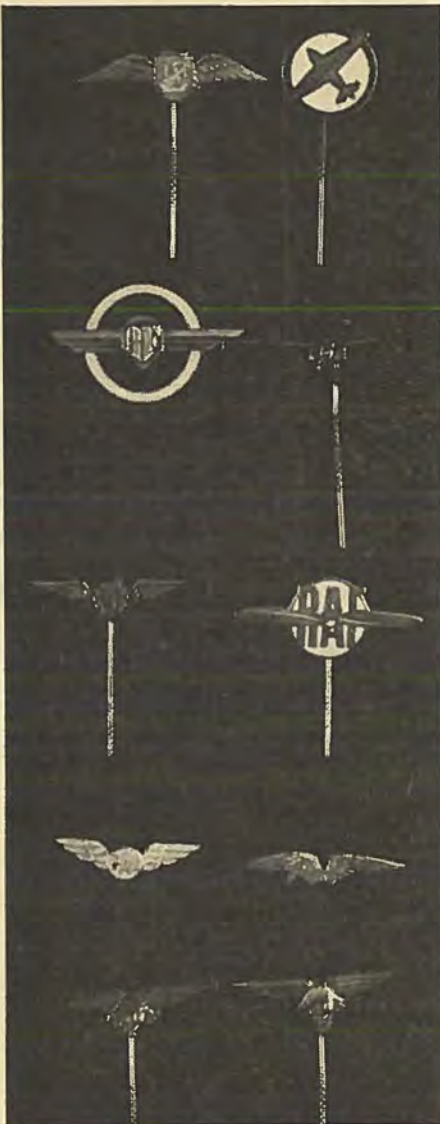
Bestyrelsen har derfor vedtaget at udskrive en Konkurrence om dette Emblem, og for at give nogle Idéer til Deltagerne i Konkurrencen viser vi Dem her Emblemene fra de Klubber, der har egne Klubemblemer. Man vil sikkert med disse smukke Emblemer som Grundlag kunne drage mange gode Idéer frem.

Ved Kompositionen af Idéen saavel som ved den detaillerede Udførelse af Tegningen er det vigtigt at tage i Betragtning, hvorledes Virkningen vil blive, naar Symbolet bliver reduceret til passende Emblem-Størrelse.

Forslag sendes til D. M. U.'s Kontor, St. Kongensgade 68, Kbhvn. K.

Kun Forslag med Returporto vil blive returneret.

Sidste Frist for Indsendelse af Forslag er 1. September d. A.



AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK

VARDE

STAALSTØBEGODS

- S. M. STAAL -

ELEKTROSTAAL



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 Afskærmningsdele 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. - STUTTGAART

BØGER

»Med Luftpost over Sydattanten« af E. Langlet, overs. af Løjtnant Clauson Kaas. Gyldendalske Boghandel Nordisk Forlag. Ill. 4,75 hft., 6,50 ib.

Den 6. December 1936 forulykkede den store franske Postflyvebaad Croix-du-Sud i Sydattanten. Hele Besætningen, der bestod af fem Mand under Ledelse af Jean Mermoz, gik tabt. Otte Dage senere udfærdigede Frankrigs Præsident et Dekret, hvori Mermoz ophøjedes til fransk Nationalhelt. Denne fremragende Flyvers Liv er det E. Langlet skildrer i sin Bog »Med Luftpost over Sydattanten«.

Da Mermoz forsvandt, var han netop startet paa sin fireogtyvende Atlanthavsflvning. Hans Bortgang betød Afslutningen paa et Liv, som i sjældnen Grad havde været opfyldt af Daad og Bedrifter, og en af de mærkeligste Flyverkarrierer.

Mermoz har ikke som de fleste andre berømte Flyvere vundet sit Ry gennem krigerske eller sportslige Bedrifter. Sin Helteglorie har han vundet gennem fredelig Virke. Mermoz er den, der mere end nogen anden har Æren af, at den franske Flyverute Paris—Buenos Aires—Santiago de Chile blev til Virkelighed.

Mermoz var og er stadigvæk den franske Ungdoms Ideal og Forbillede, hele Landets Nationalhelt. Denne Skildring af hans Liv og Oplevelser vil ogsaa fængsle den danske Ungdom og dem, som er in-

teresserede i Flyvning, og forøvrigt alle, som rives med af spændende Eventyr og Oplevelser; utallige Gange hang Mermoz's Liv i en Traad. Han var en Mand, som i allerhøjeste Grad »levede Livet farligt«.

Er man først begyndt paa Bogen, lægger man den ikke til Side, før den er læst, saa spændende er den; men den er tillige et Stykke Historie. Det er en sjælden god Bog.

»Modernt Stridsflyg« af Ulf Ramm-Ericson. Bonniers Forlag, Stockholm. 247 Sider. 7,50 sv. Kr. Tilsendt fra P. Haase & Søn's Boghdl.

Bogen om de moderne Krigsflyvemaskiner svarer til de store og kostbare engelske og tyske Værker om de forskellige Landes Flyvemaskinetyper. Bogen behandler alle de krigsførende Landes og Sveriges Flyvevaaben, og den indeholder Billeder og meget udførlige Beskrivelser af 125 forskellige Flyvemaskinetyper. For hver Type gives der Oplysninger om Anvendelse, Konstruktion, Motorer, Besætning, Bevæbning, Data og Præstationer.

Der er ikke alene Fotografier men ogsaa Skitser af de mange forskellige Flyvemaskinetyper, saaledes at Bogen, foruden at have Værdi for alle militære, Luftværnsfolk og den flyveinteresserede Ungdom, ogsaa har Interesse for Modelbyggerne.

Den praktiske Modelflyver

Hvordan gør man en Krop tykkere?

HVOR ofte har en Modelflyver ikke ærgret sig over, at hans efter trykt Tegning fra Ind- eller Udland med megen Flid byggede Svævemodel ikke var berettiget til at deltage i Konkurrencer, fordi Modellens Krop var for slank, saa den ikke opfyldte F. A. I.-Fordringerne?

Det kan imidlertid meget nemt lade sig gøre at forvandle en for tynd Krop til en F. A. I.-Krop. Det kan simpelthen gøres ved, at man bygger lidt paa Siderne af Kroppen. Paa Figuren ses et Spant fra



TERMISK FLYVNING

IKKE sjældent hører man den Bemærkning fra Modelflyvere, naar man hørte om, at den eller den Modeltype havde foretaget en saa og saa imponerende termisk Flyvning. »Ja, hvad, det kan jo selv en gammel Hat gøre, naar blot Forholdene er gunstige!« At det er rigtigt, fik jeg forleden Dag Syn for.

Jeg ledede Boldspil ved Feriebeskæftigelsen paa Frederiksberg Stadion en Middagsstund imellem Kl. 13 og 14. Jeg var Dommer i en Haandboldkamp, men pludselig blev Dommerens Opmærksomhed taget bort fra Spillet og rettet mod noget langt mere spændende. »Frikast,« raabte Drengen, men Læreren hverken saa eller hørte

noget af, hvad der foregik. Hans Øjne fulgte spændt en Papplade af Størrelse som Bunden af en Skotøjsæske. Den kom langsomt sejlene op over en to-Etagers Bygning lige udenfor Pladsen, hang lidt i samme Højde, mens den hvirvlede rundt om sig selv, for derefter at begynde at gaa til Vejrs. Nu kom Drengene til for at erfare, hvad det var, deres Lærer stod og gloede saadan paa, og saa fik de deres første Undervisning i Meteorologi. Vi fulgte Pappladen med Øjnene i henved 10 Minutter. Saa forsvandt den opne under Skyerne i vel 1000 m's Højde.

Det er den interessanteste Termikflyvning jeg har overværet til Dato. K. F.-J.

en almindelig 5-kantet Krop. Det vil ses, at der uden paa Spantet (uden paa Beklædningen evtl.) er limet et Ekstraspart, saaledes at Kroppens største Spant nu faar den rigtige Størrelse. Saadanne Ekstraspanter af forskellig Størrelse limes nu paa et Antal Spanter foran Kroppens tykkeste Sted og paa et Antal Spanter bag dette Sted. I Spanterne indlægges tynde Lister, f. Eks. 2×2 mm, hvorpaa denne Tilbygning beklædes. Nu opfylder Kroppen Fordringerne. Man maa blot sørge for at faa denne Fortykkelse til at gaa saa jævnt over i den oprindelige Krop som muligt. Det kan gøres, saa at det kun i ringe Grad gaar ud over Kroppens Strømlinieform, og saa vil det i mange Tilfælde være hurtigere end at konstruere og bygge en helt ny Krop.

Praktikus.

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251

Hvorledes bør Modelflyvekurrencer og Udstillinger arrangeres

Af Jørgen Gamst.



Fra Modelflyveopvisningen paa Amager Fælled Sept. 1942.
Der var over 5000 Tilskuere.

OPMUNTRET af de mange Modelflyve-udstillinger og Konkurrencer, der har været afholdt rundt om i Modelflyveklubberne i det sidste Aarstid, og i Anledning af de Bestemmelser, der er kommet angaaende Afholdelse af Konkurrencer, skal jeg i det følgende beskrive hvorledes disse skal og bør og afholdes.

Modelflyvekurrencer.

Lad os tage Modelflyvekurrencerne først, da der her er flere Ting, som skal iagttages i H. t. Dansk Modelflyver Unions Love og »Reglement for Dansk Luftsport«.

Enhver mindre Konkurrence — d. v. s. en Konkurrence, hvori der ikke deltager mere end 2—3 Klubber (dette Tal tjener kun som midlertidig Vejledning, og vil sikkert senere blive ændret) — skal anmeldes mindst 7 Dage før Afholdelsen til Unionens Bestyrelse (p. T. Sekretæren) til Godkendelse. Anmeldelsen skal indeholde: 1. Navn og Adresse paa Stævnelederen og Tidtagerne (og evt. andre Officials), 2. Udkast til Propositionerne, d. v. s. a. hvilke Klasser, der flyves i, b. Startmetoderne: Højstart (Startmotorens Længde) eller Haandstart, Jordstart eller Haandstart, c. Antal Starter, hvoraf Gennemsnittiden beregnes, d. evt. Afvigelser fra Unionens Konkurrence- og Rekordregler, 3. Sted og Dato for Stævnet, 4. Angivelse af evt. Præmier, 5. Evt. Startgebyrs Størrelse, 6. til hvem Anmeldelse om Deltagelse finder Sted og 7. sidste Frist for Deltageranmeldelse.

Snarest efter Konkurrencen skal der indsendes Rapport til Unionen. Rapporten skal indeholde en fuldstændig Redegørelse for Deltagerne, deres Klub, Modellernes Klasser og nøjagtige Oplysninger om deres enkelte Flyvninger og det endelige Gennemsnit. Dette gøres dog meget nemt.

Unionen har nemlig til dette Formaal ladet trykke et større Antal Startkort, som Klubberne kan købe for 2 Øre Stk. Disse Kort, der kan bestilles samtidig med Anmeldelsen af Konkurrencen (Beløbet vedlægges i Frimærker) er til at udfylde, saaledes at de netop kommer til at indeholde de krævede Oplysninger. Det vil altsaa sige, at Stævnelederen blot straks efter Konkurrencen skal indsende de udfyldte Startkort.

Ved større Stævner vil samtlige ovenfor nævnte Regler være at iagttage, men med følgende Ændringer og Tilføjelser. Anmeldelsesfristen om Unionens Godkendelse er mindst 4 Uger før Stævnets Afholdelse, idet Anmodningen af Unionen skal

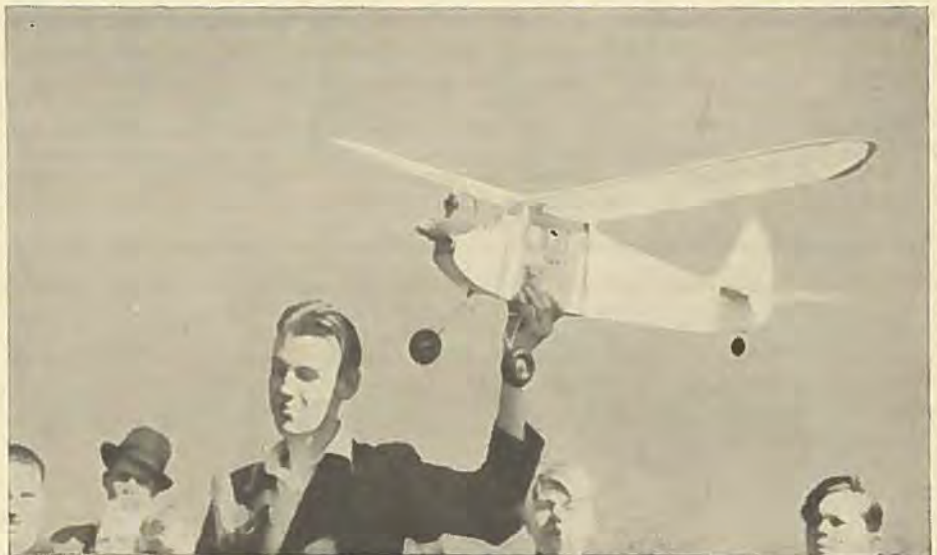
videresendes til Dansk Luftsportsraads Godkendelse. For Dansk Luftsportsraads (D. L.) Godkendelse erlægges et Gebyr af Kr. 25,00, der afkræves Klubben ved Godkendelsen. Gebyret kan efter Anmodning evt. nedsættes til Kr. 10,00, hvilket hidtil er sket ved Modelflyvekurrencer, eller helt frafalder. En af D. L. valgt Modelflyver skal nemlig kontrollere et saadant Stævne. For Tiden er 6 af Unionens Bestyrelsesmedlemmer — 2 i hver Landsdel — D. L.s Modelflyvekontrollanter. Endelig skal der senest 4 Dage før Konkurrencens Afholdelse sendes en Liste over samtlige Konkurrence-deltageres Navne og Adresser til Unionen til Videre-sendelse til D. L.

Det er de formelle Regler, der vil være at iagttage, men hertil skal gives forskellige praktiske Raad.

Som Regel vil Konkurrencer, arrangeret af Klubber, kun være med de nærmeste Naboklubber, idet større Landsdels- og Landskonkurrencer jo hvert Aar arrangeres af Unionen. Allerede nu holder flere Klubber aarlige eller halvjaarlige Konkurrencer med Naboklubberne, men det er mit Haab med denne Artikel, at mange flere Klubber rundt om i Landet vil begynde herpaa. Jeg vil meget opfordre alle Klubformænd og Klubbestyrelser til allerede i dette Efteraar at tage Initiativet til Afholdelse af saadanne Stævner, thi adskillige Klubledelser burde efterhaanden udvise meget mere Energi og Initiativtægen. Paa den anden Side maa Medlemmerne ogsaa vide, at naar Klubledelsen foranstalter forskellige Arrangementer (Flyvekurrencer, Udstillinger, Byggekursus- eller Konkurrencer, Teorikursus o. lign.) maa de selvfølgelig gaa til Sagen med Energi og Interesse.

Organisering af Stævner.

Hver Klub bør aarligt deltage i — eller selv arrangere — en eller flere saadanne lokale Konkurrencer, idet det giver Medlemmerne noget at arbejde henimod, og saaledes stimulerer Byggelysten og giver flere Lyst til Forbedring af Modellerne og dermed flere nye Selvkonstruktioner. En Konkurrence kan arrangeres for ret ringe Udgifter, idet det jo slet ikke er nødvendigt med mange og fine Præmier. Kan man ikke paa en eller anden Maade faa



Jørgen Larsen med sin bekendte Benzinmodel.

nogen til at udsætte et Par Præmier eller skænke et Pengebeløb til at købe Præmier for, bør der opkræves et Startgebyr af hver Konkurrence deltager (0,25—0,50 eller 1,00 Kr.) Som Præmier kan foreslaas: Materialer, Tegninger, Bøger, Unionsemler (en rigtig Modelflyver bør have 2—3 Emblemer, saa han ikke skal skifte i Tojet). Et godt Forslag: Beslutter nogle Klubber at mødes nogle Gange om Aaret og prøve Kræfter, køb da i Fællesskab en eller flere Vandrepræmier (Sølvpletbægre, Bronzebægre el. lign.), som uddes enten til den bedste Klub, eller, hvis der er flere Vandrepræmier, til Vinderne i de forskellige Klasser. Hvis der kun er een Præmie maa der indføres Pointberegning saaledes: Nr. 1 i hver Klasse faar 3 Point, Nr. 2 faar 2 Point og Nr. 3 faar 1 Point. Den Klub, der saaledes faar flest Point, hjemfører Præmien til Opstilling i Klublokalet indtil næste Konkurrence.

Selve Konkurrencen bør organiseres saaledes, at den afvikles saa hurtigt og præcist som muligt. Der bør altid være 2—3 Hold Tidtagere — hver paa 2 Mand — og 2 eller 3 Højstartsnore af forskellig Tykkelse. Husk at Reglen om højst 75 m Lobestrekning ved Højstart bør overholdes.

Til Hjælp ved hver Højstartsnor bør der ogsaa være en Startleder, der udelukkende sørger for, at Starterne foregaar saa hurtigt som muligt ved, at de næste Deltagere er parate med deres Modeller. Trimming efter Konkurrencens Begyndelse maa indskrænkes mest muligt eller helst helt forbydes (ellers Diskvalifikation). Stævnelederen paaser, at ovennævnte Officials varetager deres Hverv paa rette Maade, og afgør iøvrigt alle Spørgsmaal, der maatte opstaa før, under eller efter Konkurrencen.

Endelig: Modtager en Klub Indbydelse til et Stævne eller en Udstilling, maa Anmeldelsefristen selvfølgelig altid nøje overholdes, og ser Klubben sig ikke i Stand til at deltage, maa dette meddeles den arrangerende Klub straks.

Udstillinger.

Saa kommer vi til Udstillingerne. Disse bør først og fremmest anlægges med det Maal for Øje at gøre Propaganda for Modelflyvesporten overfor Offentligheden, saa vidt muligt give Klubben et godt økonomisk Udbytte, samt faa Medlemmerne til at bygge saa smukke og alsidige Modeller som muligt. Naar Klubben beslutter sig til at afholde en Udstilling, bør det straks bestemmes, om der skal inviteres andre Klubber til at deltage eller Klub-

bens egne Medlemmer har Modeller nok, (eller kan naa at bygge Modeller nok) til at skabe en ordentlig Udstilling. Dette vil for en stor Del være afhængigt af Udstillingslokalets Størrelse. Fastsat Udstillingens Dato efter Forespørgsel hos Udstillingslokalets Ejer og faa straks oplyst hvad Lokalelejen vil blive; Udstillingen bør være 1, 2 eller 3 Dage, meget store Udstillinger dog indtil en Uge. Skal der inviteres andre Klubber til Deltagelse, bør Indbydelse hertil udsendes god Tid i Forvejen. Oplys evt. hvilke Præmier, der uddes, og hvilke Kategorier Modellerne inddeles i ved evt. Bedømmelse, samt om Klubben kan tilbyde at betale hele Transporten af deltagende Modeller begge Veje eller kun Tilbagesendelsen. Behandl altid laante Modeller med uhyre Forsigtighed — navnlig ved Nedpakningen —. Alt for tit faar man sine Modeller tilbage mere eller mindre ramponerede.

Dernæst maa det afgøres, om Klubben vil benytte sig af Unionens Propagandamateriale, thi da maa dette snarest meddeles Unionen (p. T. Pressesekretæren), saaledes at det reserveres Klubben. Dette Propagandamateriale bestaar af: 8 Træmodeller (Spv. ca. 75 cm af forskellige Trafikmaskiner, Hangarflyveren (med Jævnstrømsmotor), en Tavle, der viser Propelfremstilling, et stort Unionsemler, 3—4 store Flyveplakater i Glas og Ramme. Desuden Unionens Lysbilledserie og en kort Smalfilm (16 mm), der kan bruges til Underholdning med Forestilling et Par Gange om Dagen. For disse Ting skal Klubben selv belale Transporten begge Veje (ca. 15—20 Kr.), men Størstedelen heraf kan indtjenes ved at sælge Flyveture til Hangarflyveren a Kr. 0,25. 1 à 2 Uger før Udstillingen bør der være en Artikel i de lokale Aviser om Modelflyvning, og Klubben kan hertil laane Klicheer hos Unionen (ligeledes p. T. Pressesekretæren). Et Billede lever jo altid op i en Artikel og faar flere Læsere til at studere den. Unionen raader selv over nogle Klicheer, men har desuden truffet Aftale med FLYV og »Modelflyvebladet« om Udlaan af Klicheer til Billeder, der har været i disse Blade. Klicheerne maa rekvireres mindst 10 Dage før de skal bruges, og der skal vedlægges Kr. 0,50 i Frimærker til Forsendelsen. Iøvrigt har Unionen til Udlaan et Par Standardartikler om Modelflyvning. Endelig kan Klubben faa nogle af Unionens Lommebøger til at sælge paa Udstillingen. Klubben faar 20 % af Salget i Provision.

Til at aabne Udstillingen bør Klubben have en Protektor, helst en af Byens eller Sognets kendte og ansete Mænd. Desuden maa der være en Dommerkomité paa 3 eller 5 Mand til at bedømme Modellerne, hvilket saa vidt muligt skal ske forinden Udstillingens Aabning. Dommerne maa, forinden Bedømmelsen begynder, instrueres om, hvorledes Bedømmelsen skal foretages i Henhold til Unionens Byggekonkurrenceregler. Mener Klubben ikke selv at turde afholde Udgifter til Køb af Præmier, af Hensyn til evt. Underskud i Tilfælde af svingende Besøg paa Grund af daarligt Vejr el. lign., kan man sikkert faa nogle af Byens Borgere (eller en Avis) til at udsætte nogle Præmier. Ellers kan man klare sig uden og Vinderne være tilfredse med Æren. I Forbindelse med Udstillingen kan Klubben arrangere et Lotteri, en Tombola el. lign., hvilket næsten

altid giver et godt Overskud, navnlig hvis der kan skaffes gode Gevinster uden for store Udgifter.

Den bedste Maade at arrangere en Udstilling paa er, hvis der i Byen eller i Nærheden findes en Svæveflyveklub eller en Sportsflyveklub, da at afholde den sammen med denne Klub, hvilket altid giver flere Besøgende, idet den derved bliver meget mere interessant. Der bør da paa Forhaand opstilles Regler for hvorledes Udgifterne og Indtægterne skal fordeles.



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Roskilde Domkirkes 2 skønne Taarne straalende om Kap med Solen og rakte sig tilsyneladende en lille Tak højere end daglig — som for at markere, at det var i Roskilde, det foregik — da vi Søndag den 11. Juli steg ud af Toget, for at begive os til Svæveflyvepladsen Vest for Byen.

Øjnene blev store, da vi naede helt derud; Svæveflyvning skulde vi se, det var vi jo nok forberedt paa, men at vi ogsaa skulde faa Lov til at overvære den højtlige Daab af de to første statsbyggede Svæveplaner af Grunau-Baby-Typen — »Zephyr« og »Æolos« — det var en Overraskelse. Af et godt Hjerte gav vi alle 40 vort Besyv med, da der blev udbragt et Leve for de nye Luftfartøjer og for Dansk Svæveflyver Union's fortsatte Arbejde. Det var en stor Dag for vore Svæveflyvere, og det blev det for os.

Snurrende Startspil, svingende Signalflag, elegant fulgte hele Dagen den ene Start efter den anden; Bergh, Fru Førlev, den lille Hultmann og mange andre Svæveflyvere steg til Vejrs med de smukke Glide- og Svæveplaner og demonstrerede til fulde, at ogsaa vi herhjemme har Ungdom, som kan og vil noget i Luften. Her var nok at blive begejstret for — »det var mægtigt«, som en af Jer udtrykte det. Knap saa elegant formede de allerførste Skolinger sig. Begyndere — heriblandt Direktør Ejnar Dessau — fik sig en ordentlig Bumpetur hen over Græsset; i Luften maatte de ikke komme, de skulde først vise, at de var klar over Styregrejernes Virkning. Selvfølgelig, man skal kravle, før man kan gaa, og med Svæveflyvning har det sig saadan, at det nederste Trin paa Stigen opad er Bumpetur; først naar disse er overstaaet, kommer man i Luften.

Paa Jeres Spørgsmaal om: »Hvordan kan jeg være med, naar jeg vil være Svæveflyver?«, giver Oberstinde Førlev Jer Svar andetsteds i FLYV. Læs Artiklen, og hvis der herudover er noget, vi i A. J. K. kan hjælpe Jer med, saa kom blot frem med det.

Vore Konkurrencer.

Som anført i FLYV's Juli Nummer paatænker vi at starte vores Identificeringskonkurrence, saasnart Foredragsrækken paabegyndtes i Oktober Maaned. Men herudover agter vi at starte endnu en Konkurrence.

Alle vi i A. J. K. kender nu ved Selvsyn, hvorledes Klubben arbejder, Foredrag om Vinteren, Udflugter om Somme-



HAWKER »NIMROD«

i Skala 1:50

Denne Tegning af Marinens 1-sædet Jager, med udførlig Byggevejledning og Materialliste, sendes portofrit ved Indsendelse af 75 Øre i Frimærker til

AERO-STUDIO

BOX 3, ODENSE

Postgiro 34609

ren er vort Program, og I er alle klar paa, at Ledelsen, saa godt som den for- maar, vil hjælpe Jer og vejlede Jer saa- ledes, at I paa bedste Maade kan faa Ind- blik i Flyvesagen og selv komme i Sving enten som Model-, Svæve- eller Motorflyver, eller som Medlem af D. K. D. A. S.

For at faa meget mere Gang i det, saa vi kan faa udbredt Kendskabet til Flyve- sagen til langt flere end de 150 glade og tilfredse Medlemmer, vi allerede nu er, sætter vi endnu en Konkurrence i Gang. Den gaar kort og godt ud paa følgende. I Tiden fra nu af og til Jul skal I alle sætte fulde Sejl til og agitere for A. J. K. overalt, hvor I kommer blandt Kammerater og Veninder. Til de af Jer, som op- naar flest nye Medlemmer indmeldt inden Aarets Udgang, udsætter Ledelsen Præmier, Præmier som I vil være meget glade for at erhverve. Det vil med andre Ord sige, at hver enkelt, I kan faa til at melde sig ind i A. J. K., skal huske at meddele, at han — eller hun — melder sig ind paa Opfordring af, her skal den nye altsaa have Besked paa at meddele Jeres Nummer og Navn. Saa- danne Oplysninger vil vi føre paa en sær- lig Liste, og af den vil det saa til sin Tid fremgaa, hvem af Jer der er værdige til de eftertragtede Præmier. Altsaa: Hæng il!

Næste Udflugt er som tidligere meddelt fastsat til Søndag den 8. August. Saafremt ikke uventede Hindringer stiller sig i Vejen, er det Mening, at vi skal ud til Københavns Lufthavn i Kastrup. Her kan vi faa Lejlighed til at komme Det Dan- ske Luftfartselskab's store Trafikflyve- maskiner paa allernærmeste Hold, alt vil blive vist frem og forklaret Jer.

Paa Grund af de særlige Forhold, som for Tiden gør sig gældende, er det imid- lertid paakrævet, at Ledelsen kan ud- færdige en Liste over dem, der møder. Til den Ende skal I tilmelde Jer inden Udflugten, og det gør I ved indenfor Ti- den fra Modtagelsen af dette FLYV og indtil Lørdag den 7. August Kl. 12.00 at ringe til Central 5622 — dagligt mel- lem Kl. 9.00 og 17.00 — og der meddele Jeres Nummer og Navn, som saa vil blive ført paa Listen.

Vi mødes Søndag den 8. August Kl. 9.30 præcis paa Sundbyvester Plads — det er Linie 2's Endestation (ikke ved Sundby Remise) — og herfra starter vi saa Turen; kom paa Cykle saa mange af Jer som muligt. Hvis Udflugten ikke kan gennemføres som planlagt, tager vi et andet Sted hen og ser noget lige saa inter- essant i Stedet, med andre Ord — Turen smager lidt af: Ud i det blaa!

Naar Augustturen er overstaaet, har vi kun Udflugten i September tilbage af dette Aars Sommer-Program; hvor den gaar hen, skal I faa at vide næste Gang, vi ses.

A. J. K.
Ledelsen.

Aaben 2-sædet D. H. Moth

sælges kontant
Fast Pris Kr. 4300.—

Leif Nielsen, aut. Flyvemekaniker
Stenhøj Allé 7 - Kastrup



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Til Klubberne! Fra 1. Juli 1943 vil Dansk Svæveflyver Unions A-, B- og C-Certifikater være afskaffede og nye A-, B- og C-Diplomer indstiftet i Overensstemmelse med de nyligt udsendte Bestemmelser for Glide- og Svæveflyvning.

Der er blevet udarbejdet nye Diplom- blanketter, der kan rekvireres ved Hen- vendelse til Unionens Instruktør, Løjtnant J. G. Bergh, Ulrich Birchs Allé 47 S., der fremtidigt vil behandle alle Sager vedrø- rende Diplomer.

Maageemblemerne, der ligeledes fremti- digt faas hos Løjtnant Bergh, forbliver uforandrede. Priserne ligeledes: A-Knap Emblem 2,00 Kr., B- og C-Diplomer + tilsvarende Emblemer 5,00 Kr.

*

Det meddeles herved Klubberne, at den første Periode af Bjergstedlejren fra 29. August til 11. September er overtegnet, medens der endnu er god Plads i den an- den Periode fra 11. September til 25. Sep- tember.

2 nye Svæveflyveklubber. Dansk Svæve- flyver Union har i Juni opaget to nye Svæveflyveklubber, nemlig »Sportsflyver- nes Svæveflyveklub« med 19 Medlemmer. Formand: Direktør, Civilingeniør Otto P. Larsen, og »Københavns Svæveflyve- klub« med 30 Medlemmer. Formand: Di- rektør Per Schierbeck.

Unionens Emblem i lille Format. Ved Bestilling af Unionens Emblem bedes man venligst bemærke, om man ønsker den sædvanlige store Størrelse eller en mindre Udgave, Unionen har ladet fremstille. Begge Emblemer koster 2,20 Kr. pr. Stk

Indkøbscentral.

Ved en særlig Velvilje fra A/S Flyve- materiel's Side ser »Dansk Svæveflyver Union«s Bestyrelse sig nu i Stand til, at opfylde et længe næret Ønske om Opre- telsen af en Indkøbscentral for Svæve- plansmateriel.

TØRV 1943

Undgaa Melleghandler-Avancen ved Køb af Tørv direkte fra Mosen. Absolut 1. Kl. Kvalitet i Stokertørv og hele Tørv med lav Askeprocent. Sælges i større og mindre Partier til Levering straks. Indhent Tilbud.

Schouw

Lindevej 4. Slagelse. Tlf. 2080.

For København: Henv. til Københavner Afd. Handelskomp. Toronto, Vester- port 127. Tlf. Byen 4048—4049.

I Løbet af kort Tid vil et udførligt Ka- talog blive udarbejdet og tilsendt Klub- berne, og Indkøbscentralens Adresse bli- ver:

Dansk Svæveflyver Unions Indkøbscentral v/ Hr. J. Alf. Dochedahl,
Vesterfælledvej 41, København V.
Tlf. Eva 4532 x.

Nye Svæveflyvercertifikater.

»C«-Certifikater:

d. 23.4.43. Poul Nielsen, Stamgruppen.
d. 2.5.43. Chr. Franzen, Stamgruppen.

»B«-Certifikater:

d. 6.3.43. Erik Nielsen, Stamgruppen.
d. 23.4.43. Sv. Nytoft Steffensen, Stamgrp.
d. 23.4.43. Niels Peter Nielsen, Stamgrp.
d. 23.4.43. Peter Mikkelsen, Stamgrp.

»A«-Certifikater:

d. 30.5.43. Tage Slotboe, Slagelse Flyvekl.
d. 4.6.43. Svend Schou, Odense Svæve- flyveklub.
d. 5.6.43. Bjørn Thøgersen, Odense Svæ- ve-flyveklub.
d. 5.6.43. Gustav Binderkrantz, Odense Svæveflyveklub.

Dansk Svæveflyver Union ønsker herved de nye Flyvere til Lykke.

**FLYVERTROPPERNES
SOLDATERFORENING**

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Kontor: Gronrisvej 8, V. - Telf. Valby 5720
Kontortid: 9—11 og 16—18 undt. Lørdag.

Familietur til Holbæk. Der arbejdes for Tiden med Planer om en Familietur til Holbæk Garnison.

Blandt andet skal vi stille til Parade for Obersten, og det forøvrigt alsidige Program vil blive tilsendt Medlemmerne. Det vil være af Betydning at modtage Til- slutning. Telf. Valby 5720 modtager gerne denne.

Kr. 615,11. Paa Soldatens og Orlogsgas- tens Dag kunde Flyvetroppernes Solda- terforening indsende ovenstaaende ret be- tydelige Beløb.

Kontoret. — Vi gør igen opmærksom paa, at Kontoret modtager Indmeldelser, Reklamationer etc. og forøvrigt gerne be- svarer Spørgsmaal fra Medlemmerne. No- tér i Lommebogen F. S.'s Telefonnummer Valby 5720.

Generatorbrænde

fra Lager, tilkøbt eller i Jernbanevogn

KARL KIEFER

Godsbanen: Benzintanken

Ved Hallerne 6, Palæ 5040

Kontor:

St. Kongensgade 68, Palæ 7540

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup.

Unionens Landsommerlejr er aflyst. Som meddelt i sidste Nr. af Flyv kunde Sommerlejren ikke afholdes paa Faarevejle Handværkerhøjskole. Det lykkedes ikke for Bestyrelsen at finde noget andet Sted for Lejrens Afholdelse, hvorfor den maatte aflyses.

Konkurrencen om Danmarks-Mesterskaber for Gummimotormodeller afholdes derfor paa Roskilde Eksercerplads Søndag den 15. August. Anmeldelse om Deltagelse maa være Unionens Sekretær i Hænde senest d. 8. August.

Danmarks Mesterskabet for Svævemodeller afholdes i Vejle Søndag d. 12. September.

Anmeldelse om Deltagelse maa være Distriktslederen for Jylland i Hænde senest d. 6. September.

Nærmere Meddelelse om Stævnet vil blive udsendt direkte til Klubberne.

Fire nye Klubber er blevet optaget i Unionen:

»Brønshøj M. F.«. Sekretærens Adresse er: Assistent Oluf Jensen, Stenløsevej 24, Kbhvn. Brh.

M. F. »Falken«, Høllum. Formand: Poul Erik Andersen, Kibsdal, Høllum Station.

M. F. »Speed«, Skanderborg. Formand: Ole Michelsen, Nørregade 58, Skanderborg.

M. F. »Ørnen«, Pederstrup. Formand: Henrik Christensen, Pederstrup pr. Kellestrup Station.

Adresseforandringer:

Erik Andersen er fratraadt som Sekretær i M. F. »Ikaros«, Haslev. Han efterfølges af Poul Erik Andersen, Nørregade 1, Haslev.

Vagn Nøhr Nielsen har atter overtaget Sekretærposten i M. F. »Swift«, Viborg. Hans Adresse er: Blichersvej 19, Viborg.

Nye Eliteflyvere. Nr. 27. Den 6./6. blev Volmer Linder, »K. M. K.«, Eliteflyver med følgende Tider: 4.03,0, 4.59,0, 5.27,0.

16./6. Jørgen Olsson, »Condor«, Helsingør. Han opnaede med en Selvkonstruktion i Kl. 2. følgende Tider: 1.38,9, 1.33,2, 1.30,9.

Nye Rekorder. Kl. 1 c. Det lykkedes d. 6./6. Mogens Erdrup, O. M.-F., at opnaa Hastigheden 12,6 m/sek. og saaledes at slaa sin egen Rekord i Klassen. Model M. E. 16.

Samtidig gøres opmærksom paa, at der er et Par Trykfejl i den i Nr. 6 bragte Liste over Danmarksrekorder. Her har alle Hastighedsrekorderne faaet Betegnelsen e i Stedet for c.



Ny Model i Klasse 7 »Hart« - 51
Spændv. 111 cm

Materialesæt med Tegning
u. Dope Kr. 6,75 — Tegning Kr. 2,00

BALSA

føres nu i Plader og Lister
til rimelige Priser

Iøvrigt bliver vort Udvalg af Modelmaterialer og Tegninger stadig større

K. Hartvig Jensen

Trævareforretningen

Prinsesse Mariæ Allé 1

(Ved Gl. Kongevej 70)
Tlf. Ve 5341 y

EN NYHED

for
Modelflyverne

HOBBYBOKEN



Denne Bog i stort Kvartformat og smukt Udstyr gengiver i overskuelige Tegninger og Billeder Flyvemaskiner af mange forskellige interessante Typer — Skalamodeller og Svævemodeller, Planprofiler og mange gode Tips for Modelbyggerne.



Pris Kr. 5.50.

SKRIV STRAKS TIL

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Hjemkommet:

Motortegninger for „Kratmo“ 4-10-30

Uforarbejdede Dele f. „Kratmo“ 4-10-30

Stempelringe

Komplette „Kratmo“ 10 Motorer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

SPITFIRE

Spændvidde 218 mm
(Skala. 1 = 50)



Englands
mest berømte
Jagertype

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingebånd m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 1,75 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri
Fruens Bøge

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller

35, Pilestræde - København K.

Telf. Central 9230

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning af større Modeller

Papyrolin ensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.00

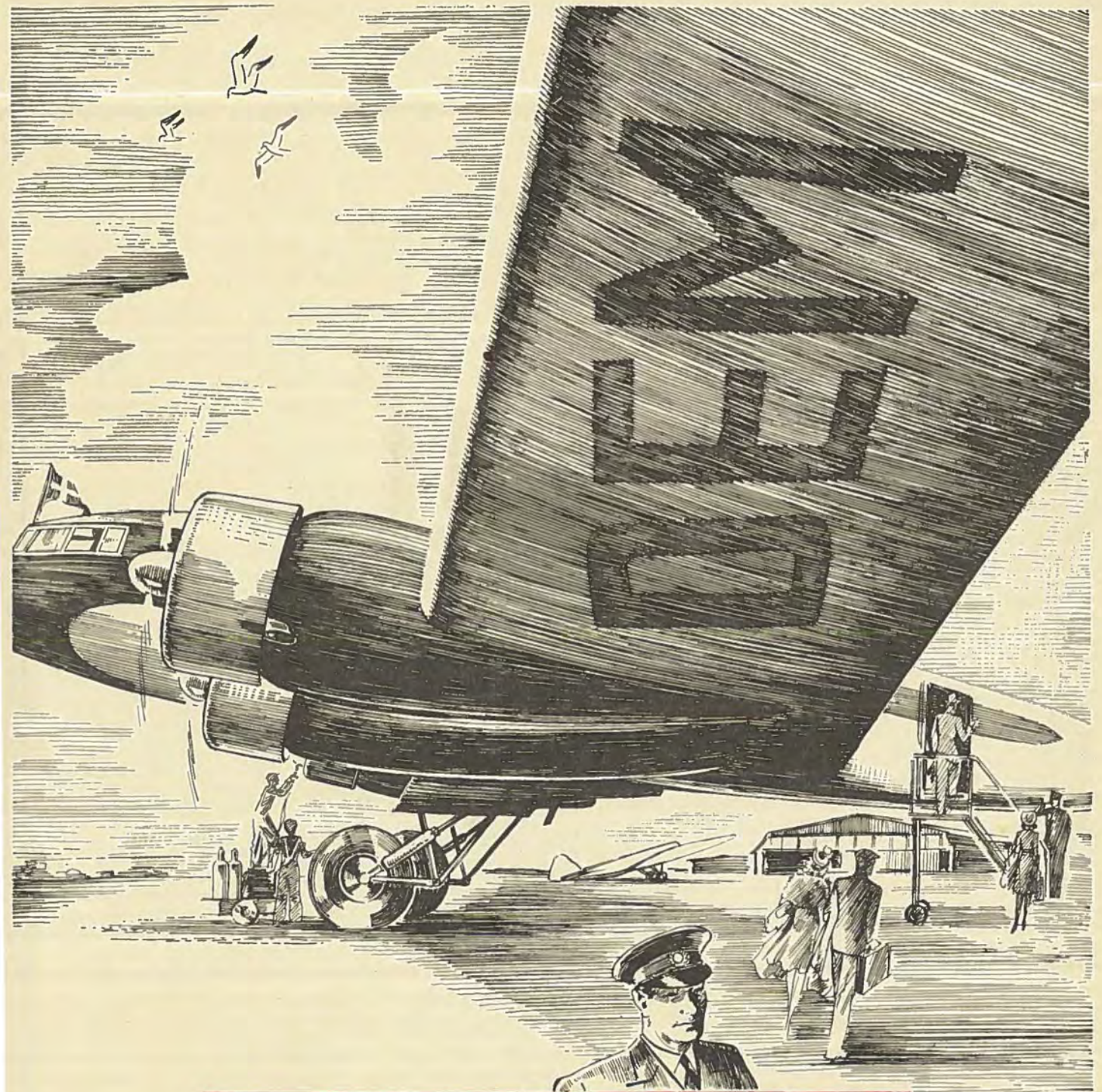
” tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Brede 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Dope og har glat Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto ekspederes omgaaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæfflyvning Kr. 2,00



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart

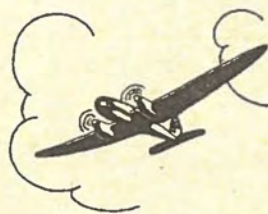


V.E.



SHELL

AVIATION SERVICE



A/S DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V4
Telf. 13.404 - Postgiro 28.82

Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

FLYV

Nr. 9

1943 - 16. Aarg.

INDHOLDET:

FLYVEBAAD ELLER
LANDFLYVEMASKINE
paa Oceanruterne?

Dansk Svæveflyver
Unions
BJERGSTEDLEJR

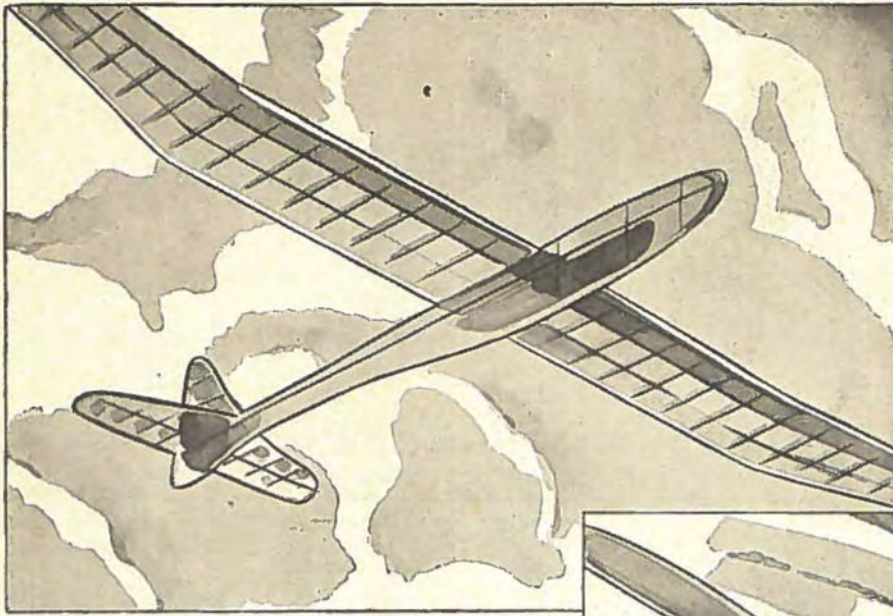
nye danske
Skoleglidere
Zeuthens Glider Type
Polyteknisk Flyvegruppes
Skoleglider

NYT UDEFRA

50
ØRE



Fra Hærens Svæveflyverlejr i Køge.
Direktor Knud Lybye, DDL, faar Instruction af
Lejrens Svæveflyverinstruktør, Ltjn. Jørgensen.



Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.

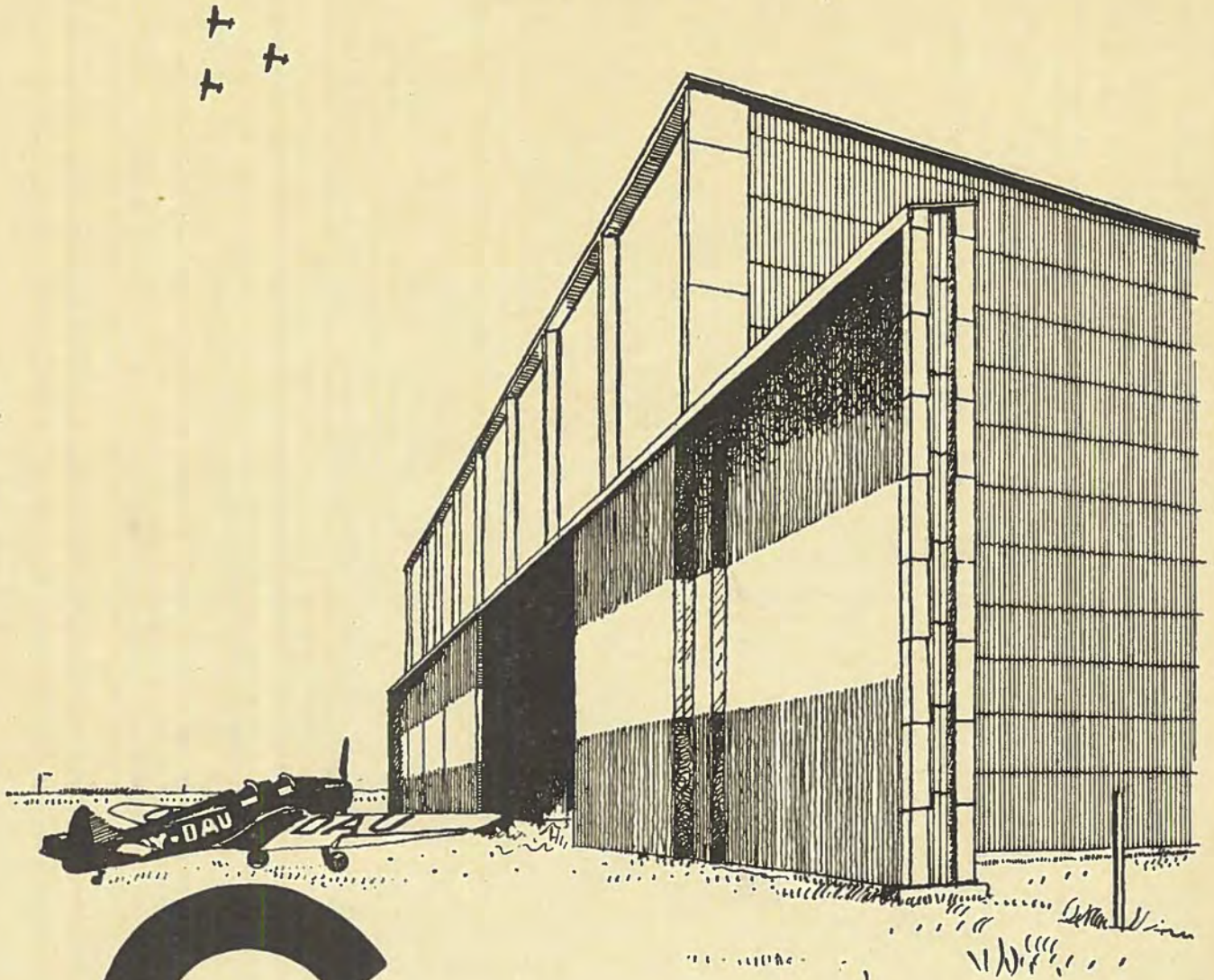
INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



C EMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785

„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

Nu er det Tid -

- at erstatte de slidte REMTRÆK
med F.L.S.-GEAR og derved opnaa et
mere økonomisk Træk.



Ved Anvendelse af F.L.S.-GEAR
opnaas en Kraftbesparelse, der med de
nuværende Energipriser som Regel be-
taler Gearinstallationen paa mindre end
eet Aar.

F. L. SMIDTH & Co. A/S

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FLYVE



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 9

September 1943

16. Aargang

Flyvebaad eller Landflyvemaskine?

Vil Flyvebaaden eller Landflyvemaskinen blive den førende Luftfartøjstype i den kommende Oceanlufttrafik? Meningerne er meget delte, og derfor har det en vis Interesse at se, hvilke Betragtninger, der gøres gældende i Udlandet. Det svejtsiske »Interavia« har bragt en Artikel om Spørgsmaalet, hvoraf vi citerer Hovedindholdet.

I Spørgsmaalet om Anvendelsen af Flyvebaade eller Landflyvemaskiner i den kommende Oceanlufttrafik er det en Kendsgerning, at største Parten af de Kredse, der er direkte interesserede i Luftrafik, i Dag er mest stemt for at anvende Landflyvemaskiner uden egentlig at være helt klar over, hvorfor de foretrækker denne Luftfartøjstype. Lad os engang se lidt nærmere paa, hvilke økonomiske Fordele, der knytter sig til den ene og den anden af de to Typer.

Tilhængerne af Flyvebaaden hævder, at den fremtidige Flyvebaad paa 50 Tons eller mere først og fremmest har Mulighed for at kunne medføre en større betalende Last end Landflyvemaskinen over den samme Strækning. Til Gengæld er Landflyvemaskinen overlegen med Hensyn til Hastighed. Ved stadige Forbedringer af Flyvebaaden har man imidlertid i stigende Grad udnævnet Forskellen imellem de to Byggeformer, og man har Lov til at regne med, at Flyvebaadens nuværende, utilstrækkelige Ydelser indenfor en overskuelig Tid vil komme paa Højde med Landflyvemaskinens. I denne Forbindelse maa man imidlertid ikke lade sig forlede til at tro, at

de eksisterende, hurtige Bombelufttøjers Ydelser uden videre kan overføres paa Trafikflyvemaskiner af tilsvarende Størrelse, idet den Form, som Bombernes Krop har, slet ikke egner sig til Opholdsrum for Passagerer.

Hvad betaler sig bedst?

Flyvebaaden har langt fra naaet Toppen af sine Udviklingsmuligheder. Den større Vægt, som Flyvebaaden faar, fordi Kroppens Underside skal have en særlig Form af Hensyn til de hydrodynamiske Krav, svarer som Regel til Vægten af Landflyvemaskinens indtrækkelige Understel; men paa Grund af den baadformede Krops aerodynamisk set mindre gunstige Form, opnaar Landflyvemaskinen en Fordel. Man maa dog gaa ud fra, at det ligger indenfor Mulighedernes Grænse at konstruere en Baadform, der, foruden at være sødygtig, kommer op paa Siden af Landflyvemaskinens gode aerodynamiske Egenskaber.

Ved en Sammenligning af de to Typers Driftsøkonomi over en given Strækning, maa der ogsaa tages Hensyn til Fremstillingsomkostningerne. Hvis man gaar ud fra, at Anskaffelsesprisen pr. Kilo for de to Typer er nogenlunde ens, saa har Landflyvemaskinen — med samme betalende Last — en Fordel overfor den 20 % tungere Flyvebaad. Flyvebaadskonstruktørerne hævder imidlertid, at denne Vægtforskel vil være forsvundet, naar Fremtidens Storflyvebaade skal bygges. Den større Vægt betyder større Materialeforbrug, flere Arbejdstimer og

dermed en højere Pris. Flyvebaadens større Krop i Forhold til Landflyvemaskinens — med samme Nyttelast og tilsvarende Hestekraftydelse — betyder mindre Hastighed, større Flyvetid og større Brændstofforbrug, og endelig færre Flyvninger pr. Tidsenhed over den samme Strækning. Paa lignende Maade forholder det sig med Vedligeholdelsesudgifterne for Flyvebaaden og Landflyvemaskinen, naturligvis under Forudsætning af, at de er indsat under samme Forhold. Bortset fra den uundværlige Tørdok kræver Flyvebaadens Krop hyppigere og længere Eftersyn paa Grund af Havvandets Indflydelse paa Materialet.

Flyvebaadens Talsmænd fremfører stadig, at Flyvebaaden er bedre egnet til Godsbefordring paa Grund af Kroppens store Rumindhold. Da Prisen for Luftfragt imidlertid bevirker, at Transporten af lettere og mindre værdifuldt Gods ikke kan betale sig, og da Lastrummet alligevel ikke er stort nok til Gods, der fylder noget, saa holder ovennævnte Paastand ikke Stik. Ved de mange Luftransporter under Krigen af militært Materiel og Gods over store Strækninger i U. S. A. har det i Praksis vist sig, at Lastrummet i de anvendte firemotorede Landflyvemaskiner, Consolidated C-87 Liberator Express har været fuldkommen tilstrækkeligt.

Hvordan med Hensyn til Driftssikkerheden?

Med Hensyn til Driftssikkerheden skal her ikke diskuteres Ønskelighe-



Douglas B-19, hvis Fuldvægt er ca. 70 Tons, skal kunne flyve fra New York til Europa og tilbage igen uden Mellemlandning.

den af at have flere Motorer og heller ikke den firemotorede Flyvemaskines Fordel overfor tomotorede eller seksmotorede.

Vore Dages Motorer er saa paalidelige at der i saa Henseende ikke kan være nogen Forskel imellem Flyvebaaden og Landflyvemaskinen. I de sidste tre Aar er der lige saa mange Landflyvemaskiner, der har foretaget Langflyvninger over aabent Hav, som der er Flyvebaade, der har gennemført regelmæssige Langflyvninger over Fastlandet. Siden Krigens Begyndelse har foruden Hundreder af Flyvebaade et mange Gange større Antal Landflyvemaskiner fløjet over Nordatlanten til Europa. Noget, der taler for den nuværende Landflyvemaskines Sikkerhed under transatlantiske Flyvninger, er den engelsk-amerikanske Flyvemaskine-Tilbringertjenestes Driftsresultater, der kun udviser et Tab paa fem Flyvemaskiner pr. 1000 Overføringer over Nordatlanten. I den Forbindelse maa der ogsaa tages i Betragtning, at dette Resultat er blevet opnaaet til Trods for delvis svigtende Radiohjælp, en i Begyndelsen mangelfuld Uddannelse af Besætninger, og i visse Tilfælde Flyvningen uden Hensyn til Vejrforholdene.

Flyvebaaden har een stor Fordel: den kan gaa ned paa enhver fri Vandflade, uden at der i Forvejen skal foretages særlige Arbejder. Det er et Punkt, som man ikke maa overse i Atlanterhavs-Lufttrafikken, og det giver i hvert Fald ikke-flyvevante Passagerer en vis Sikkerhedsfølelse. Bortset herfra er Landflyvemaskinen og Flyvebaaden i lige høj Grad underkastet Vejrforholdenes Indflydelse. Dog kan man ikke anvende Flyvebaade paa de Luftruter, hvor der skal landes i arktiske Egne, fordi Isen dækker Vandet i flere Maaneder. Derimod kan Landflyvemaskinen anvendes i

denne Periode. De strategiske Luftstøttepunkter, der er blevet oprettet under Krigen, vil sikkert efter Krigen fremme Anvendelsen af Landflyvemaskiner. Det gælder navnlig Lufttrafikken over det nordlige og sydlige Atlanterhav med Tilslutning til Nærorienten og Indien, hvorimod andre Egne, der raader over tilstrækkelige Vandarealer inde i Landet, vil være forbeholdt Trafikken med Flyvebaade. Under alle Omstændigheder vil Flyvebaaden altid gaa af med Sejren, hvor Anlæggelsen af Landingspladser er alt for uøkonomisk i Forhold til Trafiktætheden.

Skibsfartsinteresser ctr. Luftfartsinteresser.

De engelske, amerikanske og svenske Skibsfartsinteresser i Luftfartsselskaberne kunde tyde paa et forestaaende Opgør imellem de to Konkurrenter indenfor den kommende transatlantiske Trafik. Man kan saa spørge, hvilken Gren af Skibsfarten, der i første Række vil lide under Flyvemaskinens Konkurrence. Bliver det Fragtdamperen, som Flyvemaskinen vil gøre Rangen stridig, eller vil alle Passagererne fra de store Luksusdamperer, der af Prestige Grunde bliver holdt i Drift ved Hjælp af kæmpe-

mæssige Subventioner, vandre over til Luftfarten?

Medens Kravet til større Hastighed indenfor Skibsfarten nødvendigvis fører til større og større Enheder, og dermed paa Forhaand frembyder Mulighed for en luksuriøs Udstyrelse af Passagerummene, betinger en Hastighedsforøgelse hos Trafikflyvemaskinerne som Regel en Indskrænkning af Pladsen om Bord. Luksusdamperes Passagerer vil derfor næppe søge over til Trafikflyvemaskiner, hvorimod de store Hurtigdamperes Passagerer, der benytter denne Skibsklasse af Hensyn til Tidsbesparelsen, sikkert vil give Luftvejen Fortrinet for at faa deres Rejsetid forkortet. Om disse fremtidige Flyvepassagerer lægger særlig Vægt paa Komfort og Bevægelsesfrihed, der kun kan bydes dem i en stor Flyvebaad med ringe betalende Lasteevne og ringe Hastighed, bliver et Spørgsmaal.

Trafiktekniske Krav gaar forud.

En Ting er imidlertid givet: Forretningsmanden som Passager i den fremtidige transatlantiske Luftrafik vil forlange en vis Trafiktæthed paa Ruterne, og han vil ikke spille sin Tid undervejs med at vente paa Forbindelse. Det kræver en gennemført Tilbringer-Luftrafik til og fra den transatlantiske Luftrutes Endestationer, og derfor vil det faa meget stor Betydning, hvor man vælger disse Endestationer. Af Valget af disse Endestationers Beliggenhed afhænger det i meget høj Grad, om den planmæssige Overflyvning af Atlanterhavet skal gennemføres med Flyvebaade eller Landflyvemaskiner. Det Opsving, som Luftfartsteknikken har faaet under den anden Verdenskrig, og de Erfaringer, der er blevet indhøstet under de utallige transatlantiske Flyvninger, bevirker, at man i Fremtiden ikke mere behøver at vælge Luftru-



Projekt til en 6-motoret Sikorsky Flyvebaad, der skal kunne befordre 100 Passagerer fra San Francisco til Honolulu.

tens Vej og Endestationernes Beliggenhed efter flyvetekniske Krav alene, men at man først og fremmest tager Hensyn til trafiktekniske Krav. Efter Krigen vil Passagererne ikke mere finde sig i gentagne Omstigninger, tidsspildende Toldeftersyn og omstændelige Indskibningsmanøvrer bare for at naa den transatlantiske Flyvebaad ved en eller anden Kystby i Europa eller Amerika. Han vil foretrække at kunne gaa ombord i en Landflyvemaskine paa en eller anden centralt beliggende Lufthavn inde i Landet, idet Landflyvemaskinen befordrer ham hurtigere over Atlanterhavet og med praktisk talt den samme Sikkerhed.

Anvendelse af Flyvemateriel fra Krigen.

I de første Aar efter Krigen maa Verdenslufttrafikken anvende det Flyvemateriel, der har undgaaet Krigens Ødelæggelse. Flyvemaskinetyper som de nye firemotorede Lockheed Constellation, der udelukkende blev konstrueret til interkontinental Lufttrafik, vil uden videre igen kunne anvendes til deres oprindelige Formaal; men der vil vel næppe være tilstrækkeligt mange af dem. Desuden vil et stort Antal af de militære Flyvemaskinetyper, der nu anvendes som Transportmaskiner, kunne tages i Brug. Hvad Økonomien og Bekvemmeligheden angaar, vil de næppe egne sig til en planmæssig transatlantisk Pasagertrafik, men de vil straks kunne anvendes til Posttrafik.

* * *

Flyvebaad eller Landflyvemaskine i Atlanterhavstrafikken? Begge Typer har deres Fordele — og begge er egnede. Typevalget til en given Rute vil være afhængig af, om der skal lægges mest Vægt paa Hastighed eller Bekvemmelighed, paa Hensigtsmæssighed eller Luksus. Formodentlig vil man gøre begge Dele. Mellem Europa og De Forenede Stater, ligesom mellem Europa og Sydamerika, vil den betalingsdygtige Passager kunne vælge mellem den rummelige, bekvemme men langsommere Flyvebaad, der flyver fra Kyst til Kyst, og den mindre rummelige men hurtigere Landflyvemaskine, der danner en Bro til Verdens Handels- og Industricentre.

I Dag store Hurtigdampere, Luksusdampere og Postdampere, i Morgen Ekspres-Landflyvemaskiner, Luksusflyvebaade og Fragtflyvemaskiner.

Dansk Svæveflyver Unions 2. Bjergstedlejre



Svæveflyvning i Bjergstedlejren 1942.

SØNDAG den 29. August aabner Dansk Svæveflyver Union sin 2. sjællandske Landslejre ved Bjergstedbakkerne.

Medens Lejren sidste Aar kun strakte sig over een Periode, har vi i Aar paa Grund af det overvældende Antal Deltagere maattet arrangere 2 Perioder à 14 Dage i Fortsættelse af hinanden.

Til den 1. Periode er der antaget 75 Deltagere, der vil blive fordelt paa 4 Hold, nemlig 2 A-Hold, 1 B-Hold og 1 C-Hold.

Til 2. Periode, der begynder 12. September, er der indtil Dato anmeldt 37 Deltagere, der vil blive fordelt paa 3 Hold, nemlig 1 A-, 1 B- og 1 C-Hold; men da Anmeldelserne stadig strømmer ind, er der Grund til at tro, at der ogsaa vil blive fuldt Hus i 2. Periode.

Sidste Aar var vi indkvarterede i Bjergsted Forsamlingshus, men i Aar har vi forlagt Kvarteret til Svebølle Forsamlingshus, der ligger nærmere ved de Marker, som Godsejer Thomas Juncker paa Aunsøgaard har været saa elskværdig at stille til Disposition for Træningen. Hvis man altsaa vil aflægge os et Besøg deroppe, skal man løse Billet til Svebølle, den første Station efter Jyderup.

Da vi sidste Aar gik i Lejr, havde vi tre store Vanskeligheder at kæmpe med. For det første var Markerne paa Grund af den elendige Sommer langt fra afhøstede. I Aar vil der sikkert ikke staa megen Sæd ude den 1. September. Dernæst var vore Spil kun lidt driftssikre, fordi vi kun havde saa faa Erfaringer med Hensyn til An-

vendelsen af de forskellige Benzinerstatninger, vi bruger i Spillene. Nu har vi i et helt Aar arbejdet paa at forbedre Spillene, og de Klubber, der har været saa venlige at stille deres spil til Disposition, nemlig »Ringens«, Roskilde Svæveflyveklub, Seniorklubben og Slagelse Svæveflyveklub, mener at kunne garantere for, at deres Spil er i Orden.

Endelig havde vi sidste Aar den mest brogede Samling Materiel, man kunde tænke sig, laant fra mange forskellige Klubber, hvilket naturligvis var meget uheldigt.

Ogsaa denne Vanskelighed er ryddet af Vejen i Aar, idet vi denne Gang har virkelig godt Materiel til Raadighed. De meget omtalte 5 Grunau Babyer, de første bygget med Statsstøtte, staa parat. 2 af Grunauerne er allerede indfløjet, og de sidste 3 vil efter al Sandsynlighed blive indfløjet paa Aabningsdagen.

Til de mange Nybegyndere har Unionen i Aar ikke mindre end 4 Skoleglidere af Typen »SG 38« til Disposition. Hærens Flyvertropper har velvilligst laant os de tre og Seniorklubben den 4.

Derudover vil man finde endnu 2 Skoleglidere i Lejren, nemlig de med megen Spænding imødesete 2 nykonstruerede Skoleglidere, som man kan finde Beskrivelse af andetsteds i Bladet.

Hvis nu blot Vejret vil blive nogenlunde gunstigt, er der al mulig Grund til at tro, at Deltagerne virkelig vil faa noget ud af Træningen, der i Aar vil blive ledet af Unionens Instruktør, Ljt. J. G. Bergh. *Harriet Førslev.*

EN NY PEJLLINEAL

LUFTKAPTJAJN A. Lindberg og Flyvetelegrafist S. Rosén, begge ved A. B. Aerotransport, har i Fællesskab konstrueret en ny Pejllineal, som har visse Fortrin fremfor de nu anvendte.

I Bladet »Vi Flygere« giver Luftkaptajn Lindberg følgende Beskrivelse af Linealen og dens Brug.

Linealen har i den ene Ende en fast eller en drejelig, cirkelrund Grad-

Pejlkort, hvori enhver Radiostation, der kan pejles, er markeret med et Hul, som Tapperne paa Løberen og i Gradskiven passer ind i. Hvis Tapperne erstattes med Spidser, kan Linealen med Fordel bruges sammen med et almindeligt Kort eller Sokort uden Huller.

Efter at man med Flyvemaskinens Pejlmottager paa sædvanlig Maade har fastsat Pejlingen til en Jordstation, anbringes Løberens Tap i Kortets Hul for den pejlede Station,

get ud ved denne Anvendelse af Linealen.

Hvis Pejllinealen er udstyret med en drejelig Gradskive, kan man for Radiopejlingens Udlægning i Kortet korrigere for Misvisning, Deviation og Meridiankonvergens. Efter at Laasemøtrikken er løsnet, drejes Gradskivens 0-Streg det paagældende Antal Grader i Retning med eller mod Solen i Forhold til Linealens inddelte Kant, hvorefter Gradskiven atter sættes fast. Drejer det sig derimod om Linealen med fast Gradskive, maa den retvisende Pejling udregnes, før den kan udsættes ved Hjælp af Pejllinealen.

Naar Skruen med Tappen anbringes i Gradskivens Centrum, kan Linealen bruges til Udsætning af Pejlinger fra en pejlende Jordstation. Tappen anbringes i Hullet for den paagældende Station, og Pejlingen aflæses, hvor Stationens Meridian skærer Gradskivens nordre Halvdel.

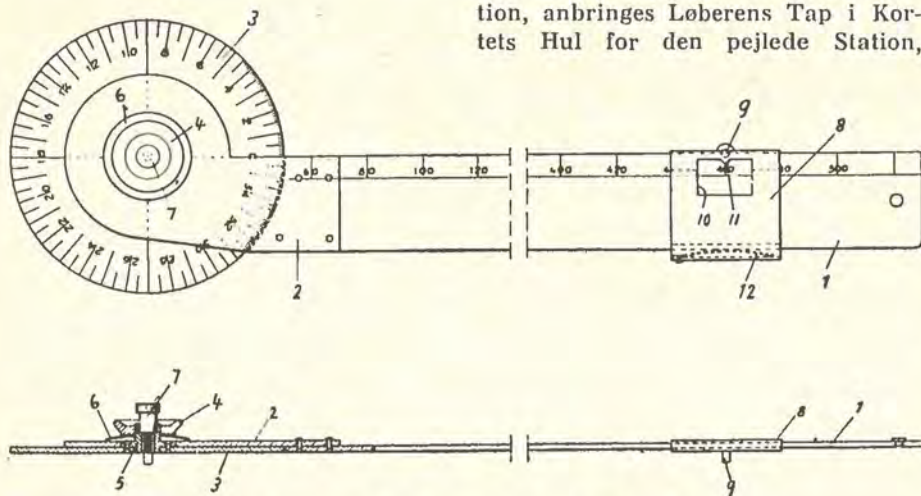
Saa vidt Luftkaptajn Lindberg.

Den ny Lineal synes at komme bedst til sin Ret ved Arbejdet med Egenpejlinger i de sædvanlige Pejlkort i en af de koniske Projektioner, idet man da kan udlægge Pejlingerne uden at beregne Konvergens og ogsaa uden at risikere, at den bruges med forkert Fortegn. Det samme vil gælde, hvis man arbejder i et Kort i den desværre saa sjældne stereografiske Projektion. I et Mercatorkort slipper man derimod ikke uden om Halvkonvergens. I Forbifarten: Hvilken Kortprojektion skal vi bruge i Fremtidens Luftnavigation?

Den Stedlinie, der faas i et konisk eller stereografisk Kort efter den beskrevne Fremgangsmaade, bliver paa det nærmeste en Del af Storcirklen mellem de to Stationer, men ved Egenpejling skal man jo egentlig have fat i et Stykke af »curve of equal bearing« — hvis danske Navn efterlyses. Naturligvis skal der være nogle Længdegrader mellem Stationerne og nogen Fejl i den gissede Længde, for den Fejlkilde bliver mærkbar.

Hvilket kun skulde være et Glimt af, hvad der venter os, efterhaanden som Pejlafstandene vokser, og ikke nogen Kritik af den ny Pejllineal, for den er til nogle Ting væsentlig bedre end de nu brugte og til alle andre lige saa god, saa den hilses som et Fremskridt.

Pool Jensen.



Pejllinealen set fra oven og fra Siden.

skive, saadan anbragt, at Skivens Centrum befinder sig i Forlængelse af Linealens ene Kant, som har en Kilometer-Inddeling. Denne Inddeling, der udgaar fra Skivens Centrum, er udført i Maalestoksforholdet 1:1.000.000. En anden Maalestok, passende til det anvendte Kortmateriale, kan naturligvis anbringes. Gradskiven er inddelt fra 0 til 360 Grader i Omløbsretning mod Solen og har 0-Stregen lige udfor Linealens inddelte Kant.

Linealen er udstyret med en forskydelig Løber, der har en Tap paa Undersiden ud for Linealens inddelte Kant. I Løberens Forside er der en Udkæring, hvori Linealens Inddeling kan aflæses.

I Gradskivens Centrum kan anbringes en Tap, der stikker frem paa Linealens Underside. Paa Linealen med fast Gradskive kan denne Tap løftes ud af Centret, forskydes til Siden og fastgøres, hvorefter den kan benyttes som Greb ved Linealens Brug.

Linealen er i første Række bestemt til Brug i Flyvemaskiner ved Udlægning af Radiopejlinger. Den kan bedst anvendes sammen med de almindelige

som Løberen saaledes bliver sat fast ved. Derefter forskydes Linealen saadan, at Gradskivens Centrum kommer til at ligge paa den af Kortets Meridianer, hvorpaa Flyvemaskinen beregnes at befinde sig. Denne Beregning kan tilnærmelsesvis udføres ud fra Kendskabet til Kurs og Fart, enten fra Standpunktet eller fra en tidligere pejlet Position. Derpaa forskydes Gradskivens Centrum opad eller nedad langs denne Meridian, hvorved Linealen glider i den fastgjorte Løber, indtil den opnaaede retvisende Pejling kan aflæses, hvor Meridianen skærer Gradskivens nordre Halvdel. Hermed har man saa indstillet Gradskivens Centrum paa det Punkt, hvori Maskinen maa befinde sig, hvis den virkelig er i den paagældende Meridian. Dette Punkt markeres med en Blyantsprik, og naar Linealen forskydes yderligere i Løberen, kan der trækkes en kort Linie gennem Punktet og i Pejlrretningen. Denne Linie er saa en Stedlinie, der kan benyttes sammen med andre Stedlinier ved Positionsbestemmelse. Det maa bemærkes, at Tappen i Gradskivens Centrum er ta-

FRA HÆRENS SVÆVEFLYVELEJR I KØGE

i August
1943.

Tekst og Foto:
Max Westphal.



FLYV har besøgt den smukt beliggende og hyggelige Svæveflyvelejr i Køge og bringer her nogle Lynskud derfra.

Øverst tv.: Grunau Baby'en er ved at lande, og »Slæbeholdet« er klar til at hente den ind — det ser heldigvis ikke ud til at blive nogen lang Spadseretur denne Gang — det er rart, for det er en varm Dag.



og om et Øjeblik ryger Svæveplanet til Vejrs med 80 km Fart.

Nederst: Der ventes paa at komme i Luften. Til venstre ses Luftkaptajn E. Damm, bagved ham Feltværkmester Valentin, der er paa Besøg i Lejren; midt i Billedet Kaptajn Foltmann, der skønt over 50 flyver som nogen Jagerflyver; yderst til højre Luftkaptajn Kirkegaard. I Baggrunden af Bille-

Til højre: SV-6 er klar til Start. Wiren er gjort fast, det faar man en et Glimt af Hangaren og den idylliske Lejr.

Følgende Bøger til Identificering af Flyvemaskiner anbefales:

H. Ostellius, Rymdens fåglar, hft. Kr. 4.00.

73 berømte Flyvemaskintyper fra de krigsførende Lande. Med Beskrivelse af deres Opgaver, Anvendelighed og Data.

Ulf Ramm-Erichson, Modernt stridsflyg, hft. Kr. 9.00, indb. Kr. 12.00.

Den mest omfattende Bog om Flyvemaskintyper, der hidtil er udkommet. 247 Sider med Billeder og Data af over 400 Maskiner.

Bofors Luftværnsforenings Flygplankort, Kr. 12.50.

Boforssystemet er ordnet i Ringbog med udskaarne Faner, der giver en udmærket Oversigt, saaledes at man hurtigt kan fastslaa en Flyvemaskines Type, naar man ser den i Luften. Ved Hjælp af dette Kort kan saa godt som alle Flyvemaskiner identificeres.

Flygplankort, 45 Øre.

Sammenfoldeligt Kort med Sveriges og de krigsførende Landes Flyvemaskiner. Udførlig Beskrivelse og Tegninger i Silhuet.

Bøgerne sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker fra

FLYV'S FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - København V. - Telf. Central 13.404

Luftfartforsikringer

overtages af

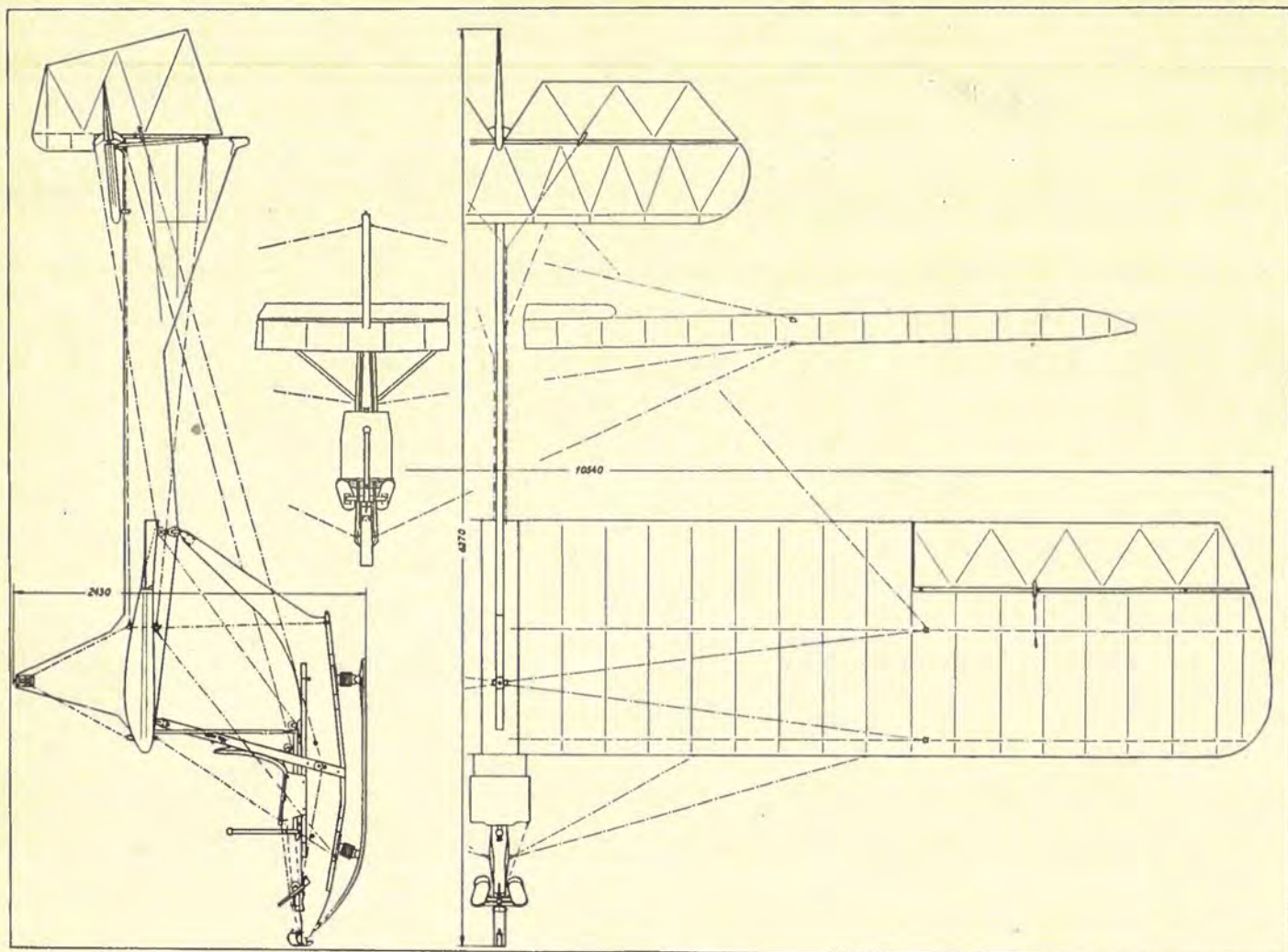
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Kramme & Zeuthen Glider Type I



Tuborgfondet skænker Dansk Svæveflyvning to nykonstruerede danske Skoleglidere.

MEDE Støtte fra Tuborgfondet har Dansk Svæveflyver Union været i Stand til at lade konstruere og bygge to Skoleglidere, den ene hos Skandinavisk Aero Industri A/S, Aalborg, og den anden i Polyteknisk Flyvergruppe, København.

De to Skoleglidere vil blive indfløjet og gennemprøvet i Bjergsted under Unionens Lejrperiode i September, og derefter er det Meningen, at den bedst egnede Type skal tjene som Skoleglider i de danske Svæveflyveklubber.

* * *

Beskrivelse af KZ-Skoleglider.

KZ-G I (Kramme & Zeuthen Glider Type I) er konstrueret og bygget paa 3 Maaneder som det første Svæve-

plan, Firmaet har fremstillet. Det er Firmaets første Skridt paa Svæveplanernes Omraade, og det maa derfor ventes, at Erfaringerne vil give Anledning til visse Ændringer i Konstruktionen, men det er Firmaets Haab, at der vil blive Mulighed for en Fortsættelse af dette Arbejde, saaledes at der efterhaanden kan udvikles en ideel Skoleglider til Brug for de danske Svæveflyvere.

KZ-G I er bygget som en normal, aaben Skoleglider med Bardunopspænding til saavel Hovedplan som Haleparti. Den adskiller sig fra de fleste Skoleglidere derved, at Halebommen er udført som en flad, lukket Kassedrager, som i Agterenden gaar direkte over i Sidefinnen og i Forenden gaar helt frem mellem Planerne og her er sammenbygget med det Stykke af Opspændingstaarnet, der gaar op over Planerne.

Kroppen, hvorpaa Sædet og Styre-

tøjet er anbragt, er udført som en stærkt krummet Kassedrager, der i Agterenden boltes direkte paa Halebommen. Umiddelbart bag Sædet gaar paa normal Maade en svær Støtte op til Halebommen ved de forreste Planbeslag. Meden under Kroppen er af-fjedret med to Støddæmpere.

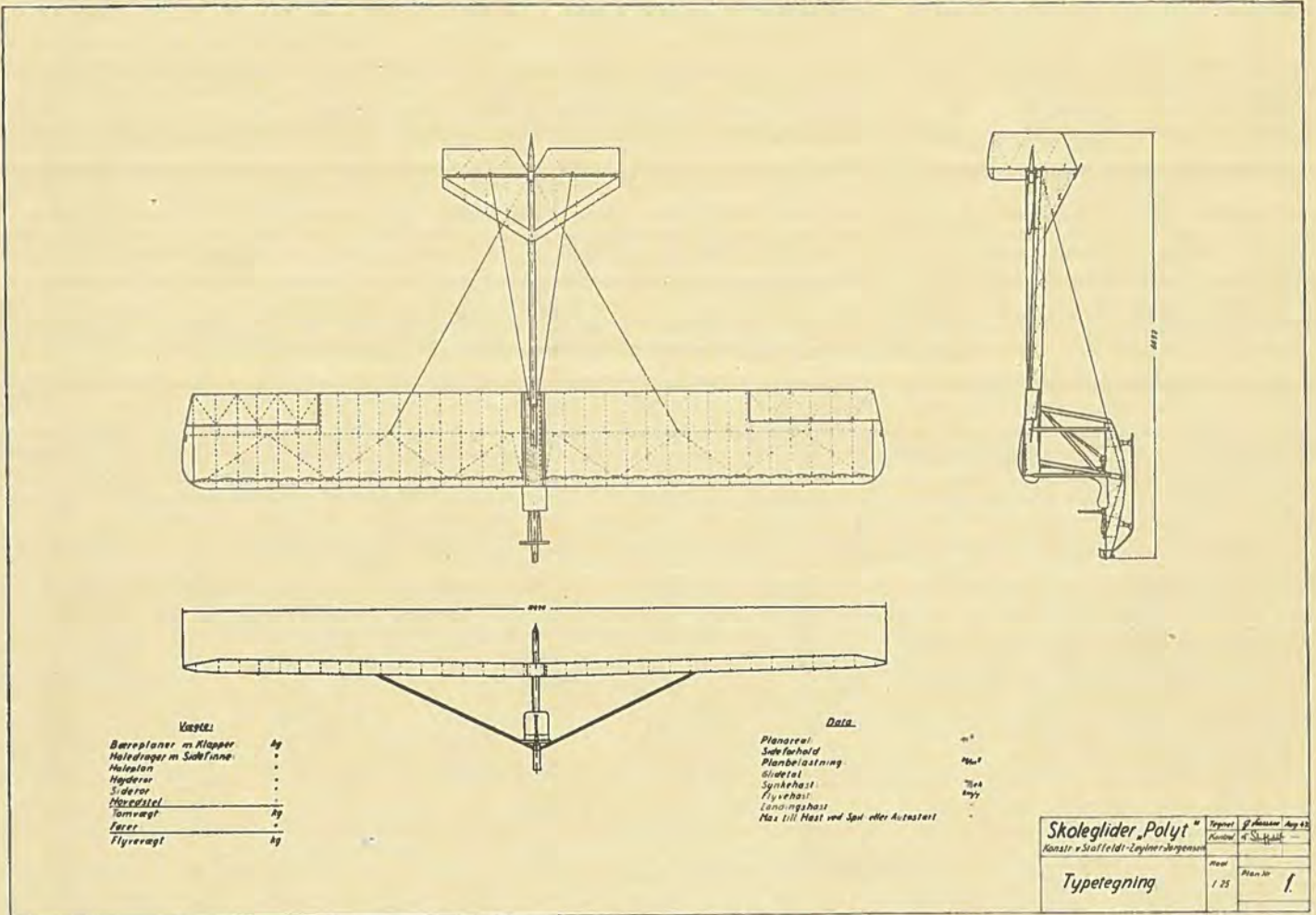
Byggemaaden har den Fordel, at ingen af Skolegliderens Dele i demonteret Tilstand er større end et Bærepans Omrids.

Klapbetjeningen foregaar ved Hjælp af Stødstænger op til Planerne, hvilket har den Fordel, at man ikke skal op-gaa Klaplinerne ved Demontering.

Planets øvrige Data er:

Spændvidde:	10,54 m
Længde:	6,27 m
Højde:	2,43 m
Planareal:	16,5 m ²
Vægt:	95—100 kg
beregnet Glidetal	10—12

Polyteknisk Flyvegruppes Skoleglider



BLANDT de Formaal den i Marts Maaned stiftede »Polyteknisk Flyvegruppe« satte sig, var foruden de rent sportslige, ogsaa det, at frembringe danske Nykonstruktioner. Gruppens første Maal var Fremskaffelsen af en Skoleglider, og da vi fandt, at de Typer, der var godkendt herhjemme, var for komplicerede og beko-stelige at bygge, besluttede vi straks at opfylde vor Formaaalsparagraf og begynde Konstruktionen af en Skoleglider.

Højskolens Ledelse stillede sig straks yderst velvillig over for vore Planer og overlod os to velegnede Værksted-lokaler, et stort til Snedkeri og et mindre til Beslagsmedie. Takket være en lang Række Gaver i Form af Værktøj og Maskiner har vi nu faaet indrettet et Værksted, der vil kunne klare alle forekommende Opgaver.

Ved de aerodynamiske Beregninger tilstræbte vi, af Hensyn til det flade

danske Landskab, først og fremmest et højt Glidetal. Det anvendte Bæreplanprofil er »Göttingen 497« med aerodynamisk Vridning ved Tippen. Ved at erstatte den traditionelle Gitterhale med en Kassedrager, forventer vi ved Paabygning af »Badekar« at opnaa et Glidetal mellem 13 og 14. Ved Anvendelse af stort Haleplansareal i Forbindelse med stor Trykcenterafstand mellem Bære- og Haleplaner, er der opnaaet god Stabilitet om Tværsaksen. Alle Rorbevægelser er begrænsede, og Klapbevægelsen er differentieret (12 og 18 °). For at opnaa hurtig Montage anvendes Staalrørsstræbere, og Klapbevægelsen sker ved Stødstænger; herved er Monteringstiden ved delvis Adskillelse af Glideren (Hovedstel, Kassedrager og Sideror ikke adskilt) nedbragt til 12 Min. Ved fuldstændig Adskillelse 18 Min. Benyttelsen af Stræbere medfører endvidere den Fordel, at man undgaar den Øde-

læggelse af Strømningen omkring Bæreplanets Overside, som det sædvanlige Topstykke medfører.

Bæreplanet er opbygget af to Bjælker med Flanger af Fyr og Kropplade af 1,5 mm Birkefinér. Afstivningen mellem Hovedbjælkerne udgøres af et »V«-Gitter med 5 Fag. Næsen indtil første Hovedbjælke er beklædt med 1 mm Finér. Af Opspændingswirer findes kun to, gaaende fra Midten af hver Planhalvdel til Enden af Haledrageren. Haledrageren er opbygget som en Kassebjælke 74×180 mm Birkefinér. Denne er gjort torsionsstiv ved Indbygning af et »V«-Gitter af 1 mm Finérstrimler.

Hovedstellet har en kasseformel Baad, der er sammenbygget med to Vertikaler og een Diagonal. Vertikalerne er Kassebjælker og Diagonalen er massiv. Meden er udført af Ask og af-fjedret med to Oliestøddæmpere.

v. Staffeldt. Løynner.

NYT UDEFRA

Luftrafikken efter Krigen.

Præsidenten for Pan American Airways, J. T. Trippe, har i en Tale udtalt følgende om Luftrafikken efter Krigen:

»Naar Luftrafikken anvendes paa den rigtige Maade, kan den komme til at gavne den store Masse af Befolkningen. Metoden er ligetil. Som et privat Selskab maa vi paalage os et Ansvar og yde den mest mulige Valuta til de flest mulige Mennesker. Det er nu ikke saa selvfølgeligt, som det lyder, fordi Luftrafikken kan vælge imellem enten at blive en Luksusservice for de velhavende, der kan betale de høje Priser, eller at befordre den store Del af Publikum til overkommelige Priser. Pan American har valgt det sidste.

Den Bestemmelse blev truffet for Affæren ved Pearl Harbour, og for over et Aar siden tog Pan American fat paa sit Program, der gik ud paa at bygge 50 Kæmpeclippere, som hver var i Stand til at kunne transportere 153 Passagerer fra New York til London paa 10 Timer for en Pris af 100 Dollars pr. Passager. Den samme Clippertype skulde paa andre af Pan Americans Ruter foretage Flyvninger til Australien og Kina paa 24 Timer, til Buenos Aires paa 22 Timer, og vel at mærke til samme billige Takst. Fremtiden vil vist medføre endnu større Forbedringer.

Selvfølgelig vil der blive Konkurrence efter Krigen imellem alle de store, nationale Lufttransportsselskaber i de forskellige Lande, og de vil ogsaa komme til at konkurrere med os. Men det gælder saa om at skabe et Grundlag, saaledes at Konkurrencen kan komme til at foregaa paa en fair Maade. Ganske vist har vi bygget de store Transportflyvemaskiner, men der er ikke noget i Vejen for, at andre ogsaa kan købe Materiel hos os.«

Flyvebilletspriserne over Atlanten.

Vicepræsidenten i United Airlines, Harold Crasy, er ogsaa fremkommet med nogle Udtalelser om de kommende Trafikflyvninger over Atlanten. Han mente, at en Flyvebillet over Nordatlanten vilde komme til at ligge paa 25 Pund Sterling. For Krigen kostede den 75 Pund Sterling. Til Sammenligning kan nævnes, at en første-klasses Enkeltbillet til New York om Bord paa Queen Mary før Krigen ko-

stede 65 Pund 5 Shilling; medens man paa andre Skibe »nøjedes« med at tage en Pris, der laa mellem 29 Pund 5 Shilling og 49 Pund 10 Shilling. En enkelt Turistklasse kostede ca. 25 Pund (det samme som Flyvebilletten kommer til at koste), og for en tredieklasses Billet maatte man betale 20 Pund. Selv for de, der ikke har travlt, skulde det saaledes blive billigt at flyve.

Atlantehavsrekord.

For ikke saa længe siden har Kaptajn W. S. May fløjet fra New Foundland til England med en Consolidated »Liberator« paa 6 Timer 20 Minutter — regnet fra Kyst til Kyst. Hele Flyvningen fra Flyveplads til Flyveplads tog 7 Timer 40 Minutter. Flyvestrækningen var ca. 3540 km, og Flyvningen blev foretaget i Skyerne i 6000 Meters Højde. Rekorden var mulig takket være en meget gunstig Medvind der undertiden var paa 180 km/T.

En anden Atlantehavsrekord er nylig blevet sat af Kapt. S. T. B. Cripps, der ligesom May er i British Overseas Tjeneste. Han fløj nemlig uden Mellemlanding fra Montreal til Storbritannien, og tilbagelagde ca. 5000 km paa 12 Timer 51 Minutter. Den hurtigste Flyvning i vestlig Retning er bleven udført af Kaptajn R. Allen, som fløj fra England til New Foundland paa 10 Timer 18 Minutter.

3000 km uden Besætning om Bord.

Den 24. Februar i Aar fløj en Consolidated »Liberator« over 3000 Kilometer uden Besætning. Den var startet med en Besætning paa seks Mand og to Passagerer fra Florida for at flyve til Sydamerika. Efter ca. 12 Kilo-

meters Flyvning opstod der nogle vældige Rystelser i Halepartiet, og Luftfartøjet mistede baade Hastighed og Højde. Der var ikke andet at gøre for de ombordværende end at hoppe ud med Faldskærm midt ude over Havet. Inden Foreren forlod Luftfartøjet stillede han dog den automatiske Styrring paa Kurs ud over Atlanterhavet. Det herreløse Luftfartøj ændrede imidlertid Kurs i sydvestlig Retning og fløj paa denne Kurs i tolv Timer tværs over den mexikanske Golf for til Slut at ramle imod et Bjerg i Mexico. Seks af de ombordværende blev reddet fra Bølgerne.

Curtiss »Helldiver«.

For at beskytte De Forenede Stater og dets Flaade 900 km længere ude end tidligere vilde U. S. Navy have en »Super«-Dykbomber, der kunde medføre dobbelt saa mange tunge Bomber som enhver anden Dykbomber; der kunde flyve dobbelt saa langt som de eksisterende Typer, holde sig i Luften 4½ Time længere og komme op paa en Hastighed, der oversteg alle andre Dykbombere med 160 km/T. Endvidere skulde Bevæbningen være dobbelt saa stærk som Marinens andre Luftfartøjer. Amerikanerne hævder, at Curtiss »Helldiver« opfylder disse Krav.

»Helldiver« er en Letmetal-Skalkonstruktion med Splitflaps og Slots, hydraulisk indtrækkeligt Understel, Besætningen er panserbeskyttet, og Luftfartøjet er bygget til Anvendelse fra Hangarskibe. Motoren er en Wright Double Row Cyclone 14 GR2600—A5B5 paa 1750 HK.

Besætningen bestaar af 2 Mand. Bevæbningen er 2 faste 12,5 mm Mg og 1 bevægelig Mg. Storste Hastighed er 560 km/T, Rækkevidden 1950 km, Spændvidden 15,15 m, Planareal 39,2 m², Tomvægt 3.572 kg, Fuldvægt 4.986 kg og Bombelast 1000 kg. Planbelast-



Curtiss Wright A-25 »Helldiver«. Den hurtige og kraftigt bevæbnede amerikanske Bombemaskine.

ningen er 126,9 kg/m². Planerne kan klappes tilbage.

Motorer paa 8000 HK. og 25 Tons Bomber.

Ifølge »Vi Flygere« har en amerikansk Journalist for et Par Maaneder siden haft Lejlighed til at besøge den flyvetekniske Forsøgsafdeling paa Wright Field i Dayton, Ohio, der tilhører den amerikanske Armés Flyvevaaben. Selv om han selvfølgelig ikke fik alt at se, og sikkert heller ikke maa tale om alt det, han saa, har det alligevel Interesse at høre, hvad han har at sige.

Amerikanerne har saaledes Tegnninger liggende til Luftkæmper, der kan tage 25 Tons Bomber og hvis Flyvestrækning bliver paa mere end 16.000 Kilometer. De forbereder Konstruktionen af veritable flyvende Artilleribatterier og af meget stærkt bevæbnede Jagere med en uhyre stor Rækkevidde. De har Fotografiapparater med Kurvelinse, der kan tage et forbløffende detailleret Billede af 400 engelske Kvadratmil fra en Højde paa 10.000 Meter. Bevæbningen om Bord i Flyvemaskinerne vil blive forbedret baade med Hensyn til Sigtemidler og Ildkraft.

Man har allerede truffet Forberedelser til at kunne prøve Motorer paa 8000 Hestekræfter og med Propeller, som er tolv Meter i Diameter.

Chefen for det hele er General Vanaman, der i fire Aar har været amerikansk Luftattaché i Berlin.

Luftkæmpe af Krydsfinér.

Det svenske »Flyg« meddeler, at Amerikanerne er ved at gaa i Gang med Bygningen af nogle kæmpestore Transportflyvebaade af Typen Kaiser-Hughes HK-1. De skal bygges helt af Krydsfinér, og de bliver Verdens største Flyvemaskiner.

Kaiser Hughes HK-1 faar ikke mindre end otte Motorer, der skal kunne give Luftfartøjet en Marchhastighed paa 280 km/T. Disse Motorer udvikler hver 3000 HK og bliver saaledes de kraftigste Motorer, der hidtil har været bygget. Flyvebaadens Fuldvægt bliver 180 Tons, medens Lasteevnen bliver 55 Tons. Desuden kan der medføres en Brændstofmængde paa 36.000 Liter.

Man faar et Begreb om denne Flyvebaads vældige Dimensioner af følgende Data: Spændvidde 96 m og Længde 65,4 m.

En Flyvning med halve Propeller.

Ifølge Junkers Nachrichten var Propellerne paa hosstaende Ju 88 under



En Ju 88, der, trods svære Beskadigelser af Propelbladene, dog kunde lande paa sin Basis.

en Lavflyvning over Søen kommet i Berøring med Vandoverfladen, fordi Besætningen blev blændet af Solen. Ved Berøringen med Vandet blev Propelbladenes Yderender (omtrent en halv Meter) fuldstændig splintret. Stumperne røg ind i Næsen paa Kroppen uden dog at anrette nævneværdig Skade. Det lykkedes Flyveren at trække Luftfartøjet i Vejret, og trods den meget alvorlige Beskadigelse naede han op i 2500 Meters Højde. Efter 2½ Times Flyvning landede Luftfartøjet velbeholdent paa sin hjemlige Flyveplads. Denne Ydelse var kun mulig, skriver Bladet, fordi de stilbare Junkers Propeller tillod en Indstilling af Propelbladene, der forhindrede Motorerne i at arbejde sig i Stykker.

Propeller med modsat roterende Blade.

Fremstillingen af Propeller med modsat roterende Blade — to trebladede Propeller — finder nu Sted i U. S. A. paa tre forskellige Fabrikker. Curtiss-Wright Corp. fremstiller en saadan Propeltype med elektrisk stilbare, hule Staalblade, beregnet til Jagere med mere end 2000 HK Motor-ydelse. General Motors Aero-Afdeling



Hamilton Standard Propeller med modsat roterende Blade.

fremstiller en lignende Dobbeltpropel, men med hydraulisk stilbare Propelblade og med et hult Nav til et Kanonløb, og endelig fremstiller Hamilton Standard Propellers amerikanske Afdeling ogsaa en trebladet Dobbeltpropel med hydraulisk stilbare Blade.



Aktieselskabet
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn Køge



Stryger uden Strøm

Kupon sendes til: Gross. KARL KIEFER **13²⁵**
 Sc. Kongensgade 68, Kbhvn. K. Palæ 7540

Send mig pr. Efterkrav 1 Stk GE-MO Trækul-Strygejern Kr. 13.25. Poser GE-MO specielle Trækul (10- Paafyldninger pr. Pose) Kr. 1.10.

Navn:

Adresse:

LUFTMODSTAND

Af Jørgen Mortensen

NAAR en Modelflyver har bygget sig en rigtig »lækker« Model, saa strømli-niet som muligt, forsynet med alle mu-lige Finesser, der skal nedsætte Luft-modstanden til et Minimum, som f. Eks. fældbar Propel og oprækkeligt Under-stel, siger han ofte til sig selv, at nu kan der da virkelig ikke være nogen Mod-stand paa Modellen — men det er der nu alligevel. Der vil altid være visse Ting, der bryder den ellers rent løbende Luftstrøm om selv den mest strømlinie-de »Vidundermodel«.

Disse Ting er maaske nok minimale og spiller ikke afgørende ind paa Flyvning-
gen, men ihvertfald er det rart at ken-de deres Eksistens og Virkninger.

De omfatter forskellige konstruktive
Detaller som: Ujevne, ru Flader, Plan-bjælker og Kropslister, der giver smaa Buler i Beklædningen og mange andre forstyrrende Genstande, som Modelflyve-
ren meget lettere end Flyvemaskinekon-struktøren er i Stand til at eliminere. Der er saa de nu engang nødvendige Dele, som maa findes paa Modellerne, hvilket vil sige Ting som Understel, Haleslæber, hvis det er en Benzinmotor-model Cylinder eller Motorhjul, og paa andre Modeller Kabiner, Vindspejle, Planstøtte o. s. v. Endelig er der saa Propellen, som, skønt den er en særde-les vigtig Del af Modellen under Stigning-
en, ogsaa er den, der skaber den mest uvelkomne Modstand under Glideflyvning-
en.

Selvom det er indlysende, at disse Dele alle forøger Luftmodstanden paa Modellen, er det umuligt at fastslaa nøj-
agtlig, hvor meget de nedsætter Modellens Ydelser undtagen ved Maalinger i en Vindtunnel. Desværre er der ingen her-hjemme, der kan rose sig af, at være i Besiddelse af en saadan.

Imidlertid har eksperimenterende ame-
rikanske Modelflyvere gjort nogle udmær-
kede Forsøg over ovennævnte Problemer. De benyttede en meget fin Tunnel tilhø-
rende »The Institute of Technology Aero-nautically Laboratory, Massachusetts«. Forsøgene blev udført ved de samme Hastigheder, som Modellerne flyver med, og Tunnelen gav meget nøjagtige Resultater.

Man kom frem til en Kropform, som vist paa Fig. 1, der gav den mindste Mod-

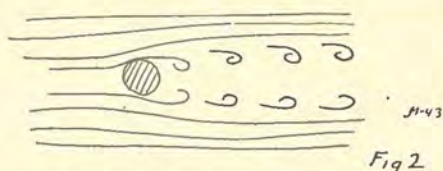


stand. Og det viste sig, at et simpelt Under-stel havde næsten samme Modstands-koefficient, hvilket fortæller, hvor lille Modstand en rigtig konstrueret Krop kan bringes ned paa, men ogsaa hvor ufor-holdsmæssig stor en Modstand et Under-stel, uden Hjul endda, yder.

Modstanden paa en forholdsvis lille

Genstand er meget større, end man skul-de forvente af to Grunde.

For det første: Er det en rund eller ikke-strømlienet Stiver f. Eks., saa vil den danne en »Modstandsbølge« med me-get mere Modstand, end Stiveren i sig selv vil fremkalde. Paa Fig. 2 fremgaar det



tydeligt. Jo mindre Stiveren er, jo mere udpræget bliver »Modstandsbølgen« all inden for visse Grænser, naturligvis. Aar-sagen hertil er det lille Reynoldstal, hvil-
ket ogsaa er Forklaringen paa, at Under-stellet gør den før omtalte store Modstand. Jeg skal i en senere Artikel behandle Reynoldstallets Betydning.

Den anden Grund er den, at findes der en lille Hindring for Luftstrømmen, f. Eks. nær Næsen paa en strømlienet Krop, saa vil den foraarsage en Turbulens langs Kroppens Sider fra Næse til Hale. Resul-tatet af den brudte Luftstrøm i Grænse-laget er en Forøgelse af Modstanden. Et typisk Eksempel paa en saadan uheldig Forekomst er Brugen af et Gummibaand til at holde Planer eller Ror fast. Skønt Gummibaandets Modstand i sig selv er ubetydelig, saa danner det en ikke ringe skadelig Virkning, naar det anbringes tæt ind til Kroppen.

Paa samme Maade som man i »helt i Metal« byggede Maskiner nu næsten ude-lukkende anvender undersænkede Nagler, for at faa en jævn glat Overflade frem, paa samme Maade maa Modelflyveren ogsaa søge at undgaa alle smaa Genstande, der stikker ud fra Plader, hvorom Luften strømmer.

Paa Fig. 3 ses en Række Figurer og Tal. Figurerne viser de forskellige Krop-typer, som man maalte Modstanden paa. (Planer og Ror er naturligvis unødvendige at tage med). Resultaterne staar til højre som Modstandskoefficienter, regnet for største Kroptværnsareal. For at faa den virkelige Modstand maalt i kg kan man naturligvis i hvert enkelt Tilfælde bruge Modstands Formlen:

$$C_d = \frac{D}{q \cdot A} \text{ hvoraf følger}$$

$$D = C_d \cdot q \cdot A \text{ (kg).}$$

C_d Modstandskoefficienten.

D Modstanden.

q Hastighedstrykket
(Lufttæthed \cdot Hastigheden²)

2

A Planarealet.

Imidlertid er man meget mere interes-seret i Forholdet mellem de forskellige Værdier.

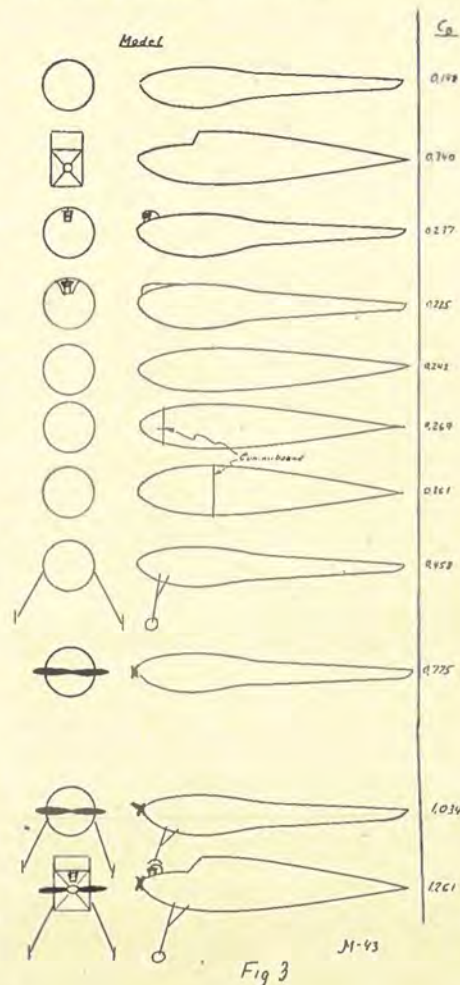
Amerikanerne prøvede forskellige Krop-former, som set paa Fig. 3. Som Udgangs-

punkt valgte man en god strømlinieformet Krop med cirkulært Tværnsnit.

Kroppen har ikke den sædvanlige »Spoleform«, men snævrer ind bag til, og Mod-standskoefficienten var 0,198 og den mind-
ste paa de prøvede Former. En firkantet Krop med Kabine har en Modstand der er 72 pCt. større. Forsøgene viste, at det var Kabinen, der havde det meste af Skylden, idet den lavede en stor Forstyrrelse i Luftstrømmen. Maaske vil det afskrække nogen fra at bygge Kabinemodeller til Konkurrencerne, men hvad gør man ikke for Udseendet?

Vi vender tilbage til den runde Krop. Hvis det er en Benzinmotormodel, maa der jo nødvendigvis stikke en Cylinder op, og den giver en Modstandsforøgelse paa 20 pCt. Dette er ikke saa foruroligen-de, men vil alligevel tilskynde os til at sætte en Motorhjul over. Den skal have Aabninger for og bag for Koldingen. For-søgene viste, at Modstandskoefficienten sank fra 0,237 til 0,225. Et endnu bedre Resultat var sikkert naaet, hvis man straks fra Begyndelsen havde konstrueret Kroppen med Hjelm, og bedre kunde have faaet bløde Overgange.

Og saa kommer vi til Tilfældet med Gummibaandet rundt om Kroppen, der holder et Plan eller Ror. Der anvendtes en Krop lig dem, man ser anvendt paa strøm-linie Wakefieldmodeller, og som man i det hele taget er mest vant til at se. Mod-standskoefficienten er 0,242. Et alminde-lig Gummibaand blev anbragt 25 pCt. af Kroppens Længde inde, regnet fra Næsen,



og Modstandskoefficienten sprang op til 0,261, en Forøgelse paa 8 pCt. Da det blev rykket frem til 8 cm fra Næsen blev Resultatet 0,269. Det er ganske vist ingen større Modstand et Gummibaand altsaa yder (selvom større end man skulde vente), men man maa huske paa, at mange Modelflyvere har arbejdet i Timevis med at dope og polere en Krop for at faa en spejlblank Overflade frem. Det er derfor taabeligt at lade en ringe Vinding i Nedsættelse af Luftmodstand, som man maaske har ofret meget Arbejde og Tid paa at opnaa, blive ødelagt af det Gummibaand, som Planet sættes fast med. Paa Modeller, som man vil gøre saa modstandsfri som muligt, maa derfor en anden Maade at fæste Plan og Ror paa anvendes.

En af de vigtigste Dele paa enhver Motormodel er Understellet. Paa Gummimotormodellerne kan man let have det oprækkeligt, men Starten bliver i Reglen noget usikker og mange Modelflyvere fortrækker det faste Understel. Man kan komme ud for at se nogen, der har givet det strømneliniet Tværnsnit, men de fleste laver det af alm. rund Pianotraad. Denne Fremstillingsmaade er almindelig selv paa Modeller, hvor der er taget al mulig Hensyn til Nedbringelse af Luftmodstanden. Forsøget med Understellets Modstand, som Amerikanerne gjorde, gav et højt forbausende Resultat. Det blev anbragt paa Kroppen øverst paa Tegningen, og Resultatet blev det sensationelle, at Modstandskoefficienten steg fra 0,198 til 0,458, en Forøgelse paa over 230 pCt. Dette til Trods for at Hjulene var meget tynde. Dette viste sig imidlertid at være af underordnet Betydning, idet tykke pumpebare Gummihjul havde næsten samme Modstand. Langt den største Modstand stammer fra Pianotraadsstativerne.

Sluttelig bestemte man Modstanden for en Propel, som jo er det Aggregat, der trækker Modellen til Vejrs i Løbet af et halvt Minut og derefter kun laver Modstand. Paa Gummimotormodeller kan man lade Propellen være fældbar eller være friløbende, og saaledes faa Modstanden meget langt ned. Paa Benzinmotormodeller kan man ikke gøre det (Forsøg uden større Held har været foretaget), men maa lade Propellen staa stille lige imod Luftstrømmen, naar Motortiden er forbi. Imidlertid er en Propel paa en Benzinmotormodel meget mindre dimensioneret end en Propel paa en Gummimotormodel, mindre Diameter, mindre Stigning og mindre

Bladareal, saa man mente ikke, at der var Tale om en større Modstand der. Men det er der nu alligevel, idet Forsøgene viste, at Propellen var langt den mest modstandsgivende Del af Modellen. Den giver 4 Gange saa stor Modstand som Kroppen. Modstandskoefficienten blev med Krop op Propel 0,755 mod 0,198 for Kroppen alene. Propellens Diameter var en Trediedel af Kroplængden. Det er en kedelig Situation for dem, der bygger Benzinmodeller, og der maa derfor gøres noget for at faa denne allfor høje Modstand fra Propellen sat ned. En Spinner hjælper naturligvis noget, men ikke nok. Et Friløb er ikke effektivt paa Grund af den lille Stigning. Den eneste Maade er, at lave Propellen fældbar. Og her er der virkelig en Nød at knække for selv den fineste Modelflyver og til Gengæld en virkelig Chance for at forbedre Flyveegenskaberne. Tænk bare paa, hvor revolutionerende de fældbare Propeller var for Gummimotormodellerne. Det samme maa gøre sig gældende for Benzinmotormodellerne. Hængslerne maa være meget kraftige, naar Propellen skal løbe 6000 Om/min. og der vil opstaa Besværligheder, naar Motoren skal startes. Man har som før nævnt forsøgt at sætte fældbar Propel paa en Benzinmotormodel i Amerika, og et Firma reklamerer endog med fældbare Propeller, men Resultatet har hidtil været negativt.

Nederst paa Fig. 3 ser vi Kroppen med baade Understel og Propel, og Modstandskoefficienten naar den kedelige Værdi 1,034, som yderligere gaar i Vejret, hvis det er en firkantet Krop, der anvendes, nemlig 1,261, hvilket igen er $6\frac{1}{2}$ Gange den Modstand Kroppen i sig selv yder.

Summa Summarum: Man har praktisk talt intet vundet ved at fremstille en Krop med den fineste Form og Udførelse, naar saa simple Ting som et Understel, en Propel og et Par Gummibaand ødelægger hele Arbejdet. Det er forbausende, hvad en Vindtunnel kan aabenbare, for de fleste danske Modelflyvere havde vel næppe tænkt sig, at Modstandsforholdene virkelig er som her omtalt. Lad os derfor glæde os til den Dag, hvor det ogsaa bliver forundt danske Modelflyvere at raade over et saa fint og kostbart Instrument, at vi ikke mere maa nøjes med at høre, hvad Amerikanerne og andre fortæller os, men selv kan være med til at vise Vejen.

Jørgen Mortensen.

Gamle Numre af FLYV købes til Overpris!

TL Oprettelse af et Arkiv søges nogle enkelte Hefter af FLYV fra ældre Aargange, som er udsolgt fra Forlaget. Dersom De er i Besiddelse af disse og vil af med dem, vil vi være glade for at faa dem tilsendt, *vi betaler dem med 50 Øre pr. Hefte.*

Det drejer sig om følgende Hefter:

Aargang 1931: Nr. 1, 6, 9.

» 1933: » 1, 2, 3.

» 1935: » 12.

» 1936: » 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9.

» 1939: » 1.

Send os hvad De har, selv om det kun er enkelte Hefter.

FLYV's FORLAG,

Ejvind Christensen,

Vesterbrogade 60, København V.



Kendt Forretningsmand sender to af sine Funktionærer paa Stipendieplads i Dansk Svæveflyver Unions Bjergstedlejr.

DIREKTØR La Cour, Morsø Textilfabrik, har ønsket at give to af sine Funktionærer et Svæveflyvekursus og henvendte sig derfor til Unionen med Ansøgning om Optagelse af to Deltagere, nemlig Lagerforvalter Arthur Troelsen og Vævemester Oluf Jensen.

Dersom det udmærkede Eksempel skulde smitte, kan Unionen oplyse, at saadanne Stipendiepladser kan opnaas for ca. 200 Kr., og at der endnu er Plads i Lejrens 2. Periode, der begynder den 12. September. I Prisen er indbefattet: Indmeldelsesgebyr, Startpenge, Ophold og Forplejning i 14 Dage.

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251

EN NYHED

for
Modelflyverne

HOBBYBOKEN



Stort Kvartformat med mange Illustrationer, Tegninger til Skalamodeller og Svævemodeller, Planprofiler samt mange Artikler for Modelflyvere. Desuden et Afsnit om Modelbaade med mange Tegninger.

Pris Kr. 5.50.



Det er en rigtig Modelbyggerbog!

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

MODEL MATERIALER

Højstartsnor, 140 m paa Vindsel, med Flag og Ring Kr. 4.50

TRÆVAREFORRETNINGEN

Prinsesse Maries Allé 1
(v. Gl. Kongevej 70) - Vester 5341 y

KAMPSAX

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

Fortegnelse over Modelflyveklubber tilsluttet D. M. U.

- »Agaton«, Aarhus, Fmd.: Chr. Kock, H. Skourupsgade 7.
- »Aviator«, Aalborg, Sekr.: Aksel Japp, Møllevvej 2, Vejgaard.
- »Brønshøj«, Sekr.: Oluf Jensen, Stenløsevej 24, Brønshøj.
- »Brørup«, Fmd.: Hans Schwartz, Skolegade 1, Brørup.
- »Cirklen«, Aarhus, Sekr.: Hans Larsen, Skjoldborgvej 4, Aabyhøj.
- »Cirrus«, Fmd.: Jørgen M. Larsen, »Brinken«, Stationsstien, Holte.
- »Condor«, Helsingør, Næstfmd.: Helge Andersen, Hamlets Vænge 3 B.
- »Eagle«, Graasten, Fmd.: Jørgen S. Petersen, Palæet.
- Eshjerg, Fmd.: Alvin Andersen, Islands-
gade 40.
- »Falken«, Hellum, Fmd.: Poul Erik Andersen, »Kibsdal«, Hellum St.
- Farsø, Fmd.: Jens Erik Ingvordsen, Nørregade 29.
- »Fredericia II«, Fmd.: Paul Jensen, Johannevej 7.
- »Frem«, Bredebro, Fmd.: Boy Konstmann, Sdr. Vollum, Bredebro.
- Hadsten, Fmd.: Niels Henry Madsen, Vinterslev pr. Hadsten.
- »Hawk«, Hellerup, Fmd.: Henning Schröder, Helleruplundsallé 11.
- »Herning Elite«, Fmd.: Egon Madsen, Gl. Landevej 23.
- Hobro, Fmd.: Borge Hansen, Jernbanegade 1.
- »Ikaros«, Haslev, Fmd.: Borge Petersen, Teknisk Skole, Bregentvedvej.
- Kolding, Fmd.: Peter Christiansen, Graabrødregade 15.
- »Komet«, Frederikssund, Fmd.: Ørskov Hansen, Sigerslevøster pr. Fr.sund.
- K.M.K., København, Fmd.: J. Ingemann Olsen, Tibirkegade 14, N.
- Køge, Fmd.: Emil Reill, Vestergade 10.
- Morsø, Nykøbing M., Fmd.: Kaj Rune, Lindevej 18.
- Næstved, Fmd.: Thage Petersen, Jernbanegade 2.
- O.M.-F., Odense, Fmd.: Gustav W. Binderkrantz, Klaregade 27.
- »Pegasus«, København, Fmd.: Palle Petersen, Cæciliavej 25, Valby.
- Randers, Fmd.: Tage Jensen, Nørre Boulevard 36 B.
- Roskilde, Fmd.: Erik Sørensen, Gl. Landevej 14.
- »Speed«, Skanderborg, Fmd.: Ole Michelsen, Nørregade 58.
- »Stratus«, Glostrup, Fmd.: Erik Bugge, Egevej 6.
- »Svalen«, Ringe, Fmd.: Axel Peder Rasmussen, Østergade 9.
- Svendborg, Fmd.: V. Rasmussen, Jessens Mole 21.
- »Swift«, Viborg, Fmd.: Vagn Nohr Nielsen, Blichersvej 19.
- »Termik«, Hillerød, Fmd.: Jørgen Mortensen, Slangerrupgade 20.
- »Ternen«, Svebølle, Fmd.: Th. Thostrup, Svebølle St.
- »Tyfon«, Ringkøbing, Fmd.: Ejnar Lund, Øster Strandgade 15.
- Vanløse, København, Fmd.: Bernh. Jensen, Nakskovvej 103, Valby.
- Vejle Flyveklubs Modelflyvegruppe, Fmd.: Erik Terp, Kiddesvej 4.
- »Volo«, Tolne, Fmd.: Peter Ussing Olsen, Penkrog pr. Tolne.
- »Zephyr«, Vordingborg, Fmd.: Knud Andersen, Algade 116.
- »Ørnen«, Kellerup, Fmd.: Henrik Christensen, Kellerup St.

Hvor inlet andet er anført, bor Formanden i Klubbens By.



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DET gik jo fint! Hvad betyder det for en rask ung Mand, at han kommer hjem med en vaad Trøje, naar Aarsagen hertil — i dette Tilfælde Udflygten til Københavns Lufthavn, Kastrup, Søndag den 8. i forrige Maaned var yderst vellykket, 67 var vi, som fik Lov at se Det Danske Luftfartselskab's store Condor OY-DEM, som med Splitflaget i Top fik sig en ordentlig Overhaling i Hangar C. Paa Trods af Eftersyn paa samtlige Motorer, 2 af dem var endda helt taget ned, startede »Jullandia« atter paa sin planmæssige Tur Mandag Morgen, jo, de Mekanikere de kan! Civilingeniørerne Hollen-Lund og Brix samt Undermester Jørgensen fra Luftfartselskabet havde beredvilligt stillet sig til vor Raadighed, og de var nok værd at høre paa. All blev forklaret og demonstreret, og — mon ikke Hjertet bankede lidt hurtigere, da I fik Lov at sidde oppe i selve Førersædet — jeg tror det, flere af Jer saa jo helt betullede ud. Men ikke alene Flyve-maskiner saa vi. Hele Instrumentværkstedet blev vist frem, og vi fik et Indblik i den fineste Mekanik. Alle vi saa

med Tydelighed, at »DDL« er noget af det helt rigtige, og at Dannebrog paa Rejse med OY-DEM ud i Verden er i de bedste Hænder. Vi siger DDL Tak for en god Tur.

Sidste Udflygt.

Desværre maa Overskriften denne Gang fortælle os, at nu kommer vi til sidste Udflygt i denne Omgang. Vi skal ud til Marinens Flyvevæsen, denne hæderkronede Institution indenfor vort gamle traditionsrige Søværn. Her skal I nok faa set og hørt en hel Masse, saa mød fuldtalligt op, nu Ferien er overstaet.

Hvordan kommer vi derud? Adressen er Refshalevej, men det siger maaske ikke nok? Hvis I kommer paa Cykle, saa skal I fra Torvegade ud ad Prinsessegade, og omtrent helt ude drejer I til højre ad Refshalevej. Naar I efter at have passeret Dæmningen ude bag Orlogværftet drejer til venstre — Nord paa med Sundet paa højre Haand — saa ligger Flyvevæsenets Kontorbygning lidt fremme paa højre Haand; det er en lav gul Bygning. Kommer I med Sporvogn, da kørt helt ud med Linie 8, I er da ved Refshalevej.

Dagen for Udflygten er fastsat til Søndag den 5. September, og vi skal møde derude præcis Kl. 10.00.

s. a. d.

A. J. K.
Ledelsen.

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger
i hel Størrelse



Hurricane
Engelsk Jager

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fiseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 .	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
17. „Focke-Wulf Condor“ ..	1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

NYHEDER

Nr. 32. Halifax	Kr. 1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190 ..	1.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Kontor: St. Kongensgade 68^o o. G., K.
Telefon: Palæ 2096.

Viborg Flyveklub har købt Flyvemaskine. Den 9. August er en Mærkedag i Klubbens Historie. Den Dag købte Formanden, Direktør H. H. Laursen og Rutebylejer Peter Hansen af Løjtnant Perch og Vulkanisør Østergaard Vejvad i Esbjerg en 50 HK Cub (OY - DES) til Flyveklubben.

Det var Flyvemaskinen, saa nu mangler kun Flyvepladsen, men med det Initiativ og de stærke Kræfter, der er i Viborg Flyveklub, vil det heller ikke vare længe før ogsaa dette Spørgsmaal er løst.

Viborgungdommen er deres Ønskers Maal saa nær som aldrig før.

Oh.

*

Dansk Motorflyver Unions Klubemblemer.

UNDER Billedet af Klubemblemerne, som vi bragte i forrige Nummer af FLYV i Artiklen om en Emblemkonkurrence, var det ikke anført, hvilke Klubber de afbildede Emblemer tilhørte. Vi anfører dem her, fra venstre til højre vises:

1. Helsingør og Omegns Flyveklub,
2. Aalborg Flyveklub,
3. Aarhus Flyveklub,
4. Cub-Flyveklubben »Activ«,
5. Viborg Flyveklub,
6. Roskilde Amts Flyveklub,
7. Frederiksborg Amts Sportsflyveklub,
8. Frederikshavn Flyveklub,
9. Sportsflyveklubben (Guld og Sølv),
10. Hobro Flyveklub.

*

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Sportsflyveklubben har flyttet sit Kontor nærmere til Byen og residerer nu Vesterbrogade 20, 1. Samtidig har Klubben faaet nyt Telefonnummer Central 3086.

Til Efteraaret starter Klubben atter sine Kursus. Dels gentages de succesrige teoretiske Sportsflyvekursus, og dels vil de populære smaa Orienteringskursus blive fortsat. Nærmere Meddelelse vil tilgaa Medlemmerne.

Søndag den 22. August havde Klubben en Udflugt til Hegnsholt. Nærmere Referat vil følge i næste Nummer.

Tirsdag den 17. August var der en interessant Radioudsendelse: »Sportsflyvere paa Skolebænken«. Det var Redaktør Kai Otting, der havde en interessant Samtale med Kaptajnlejtant Sv. Aage Dalbro. Det var en fin Propaganda for Sportsflyvningen.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte

Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.

Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Bjergstedlejrens Adresse. Vi gør opmærksom paa, at nærmeste Station for Besøgende i Svæveflyverleiren er Svebølle (ikke Jyderup).

Hovedkvarteret er i Svebølle Forsamlingshus og alle Interesserede er velkomne til at aflægge Lejren et Besøg.

Bjergstedlejrens Telefon-Nr.: Viskinge 10. Ledelsen, Oberstinde Harriet Førslev og Løjtnant J. G. Bergh træffes hver Dag Kl. 12.30—13.30.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Kontor: Gronrisvej 8, V. - Telf. Valby 5720
Kontortid: 9—11 og 16—18 undt. Lørdag.

Fyn opretter Lokalfdeling. Onsdag d. 4. August stiftedes en lokal Afdeling af »Flyvertropperne Soldaterforening« med Hjemsted i Odense. Ca. 20 gamle Flyversoldater var mødt. Bestyrelsen er: Formand, Kontorassistent Erik Jørgensen, Næstformand og Sekretær, Fotograf Vestrings Mogenssen, Kasserer, Maskinsnedker Gunnar Rasmussen, samt Maskinarbejder Gunnar Nielsen og Cyklehandler J. Ravn. Indmeldelse kan ske til Formanden. — Adressen er Skibhusvej 181, Odense. Tlf. 9353.

Nogle faa Eksemplarer af

Felgiebel, Benzinmotoren für Flugmodelle

er kommet paa Lager

Pris Kr. 7.75

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



HAWKER »NIMROD«

i Skala 1:50

Denne Tegning af Marinens 1-sredet Jager, med udførlig Byggevejledning og Materialliste, sendes portofrit ved Indsendelse af 75 Øre i Frimærker til

AERO-STUDIO
BOX 3, ODENSE
Postgiro 34609

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabellejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekreter: Palle Petersen, Cæciliavej 25, Valby,
Telf. Valby 5268 u.

Unionens 7. ordinære Generalforsamling blev afholdt Lørdag den 31. Juli i Odense Paa Generalforsamlingen var modt 11 Repræsentanter tilligemed 5 Bestyrelsesmedlemmer. Palle Petersen valgtes til Dirigent og gav straks Ordet til Formanden, Herr Knud Flensted-Jensen, der aflagde Beretning. Herunder oplystes det, at 42 Klubber med 435 Medlemmer nu er tilsluttet Unionen, og Beretningen gav Indtryk af stor Fremgang for Modelflyvningen.

Derefter fremlagde Kassereren Finn Henningsen Regnskabel, som godkendtes.

Af Ændringer i Love, Rekord- og Konkurrenceregler skal navnlig fremhæves:

Oprettelsen af en Juniorafdeling, hvor Indskuddet fastsættes til Kr. 0,50 og Kontingentet til Kr. 1,00.

Ny § 17. Der noteres ingen særlige Tider for Juniores. (Juniores kan godt sætte Rekorder og blive Eliteflyvere, men deres Modeller maa i saa Fald opfylde F. A. I. Reglen).

Konkurrencereglerne ny § 13: Juniores deltager ved Konkurrencer i en særlig Klasse, hvis deres Modeller ikke opfylder F.A.I. Reglen.

Endelig vedtoges O. M.-F.s Forslag ang. Eliteflyverprovernes Inddeling i Klasser. De nye Regler er saaledes:

Motorm.	A—	3	Flyvn. à	1½	Min.
	B—	3	»	2	»
	C—	3	»	2½	»
Svævem.	A—	3	»	4	»
	B—	3	»	5	»
	C—	3	»	6	»

Det tilføjes, at der ikke skal være forskellige Emblemer, men at der udstedes A, B og C Diplomer.

Unionens Bestyrelse fik følgende Sammensætning:

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabellejevej 21, Brønshøj.

Næstformand: Jørgen Gamst, Paradisgaarden, Glostrup.

Sekreter: Palle Petersen, Cæciliavej 25, Valby.

Pressesekretær: Axel Abrahamsson, Bramslykkevej 2, Valby.

Kasserer: Finn Henningsen, Godsbanegade 7, København V.

Rekordprotokolfører og Distriktsleder for Fyn: Jørgen Skovgaard, Sdr. Boulevard, 57, 4., Odense.

Distriktsleder for Jylland: Niels Wagner Sørensen, Gl. Skovridergaard, Vejle.

Distriktsleder for Sjælland: Jørgen Mortensen, Slangerupgade 20, Hillerød.

Bestyrelsesmedlem: Peter Christiansen, Graabroedregade 15, Kolding.

*

Sjællandsstævnet. Det traditionelle Sjællandsstævne afholdes i Aar for 4. Gang. Datoen er fastsat til Søndag den 26. September. Nærmere Meddelelse om Stævnets Propositioner bliver tilsendt Klubberne direkte.

*

Meddelelser til FLYV. Alle Meddelelser, som ønskes oplaget i FLYV, skal være Pressesekretæren, Axel Abrahamsson, Bramslykkevej 2, København Valby, i Hænde senest den 12. i Maaneden til Oplagelse i næste Nummer.

"KRATMO" Modelflyvemotor

Hjemkommet:
Motortegninger for „Kratmo“ 4-10-30
Uforarbejdede Dele f. „Kratmo“ 4-10-30
Stempelringe
Komplette „Kratmo“ 10 Motorer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 9701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Tegninger

med udførlig Byggevejledning til

Modelsvæveplaner

og

Motormodeller

★

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	.....	Kr. 0.50
» 23. Zögling	.....	» 1.25
» 24. Spatz	.....	» 1.25
» 25. Habicht	.....	» 1.25
» 26. Albatros	.....	» 1.50
» 27. Der kleine Reiher	....	» 1.50
» 28. Grosses Albatros	....	» 2.00
» 29. Grosser Reiher	.....	» 1.00

MOTORMODELLER

Nr. 30. Drohne	.....	Kr. 1.50
» 31. Lerche	.....	» 1.50

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

SPITFIRE

Spændvidde 218 mm
(Skala . 1 = 50)



Englands
mest berømte
Jagertype

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingeb. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 1,75 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri

Fruens Bøge

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning af større Modeller

Papyrolin eensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.00
" tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Bredde 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Dope og har glat Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto ekspederes omgaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00



SHELL

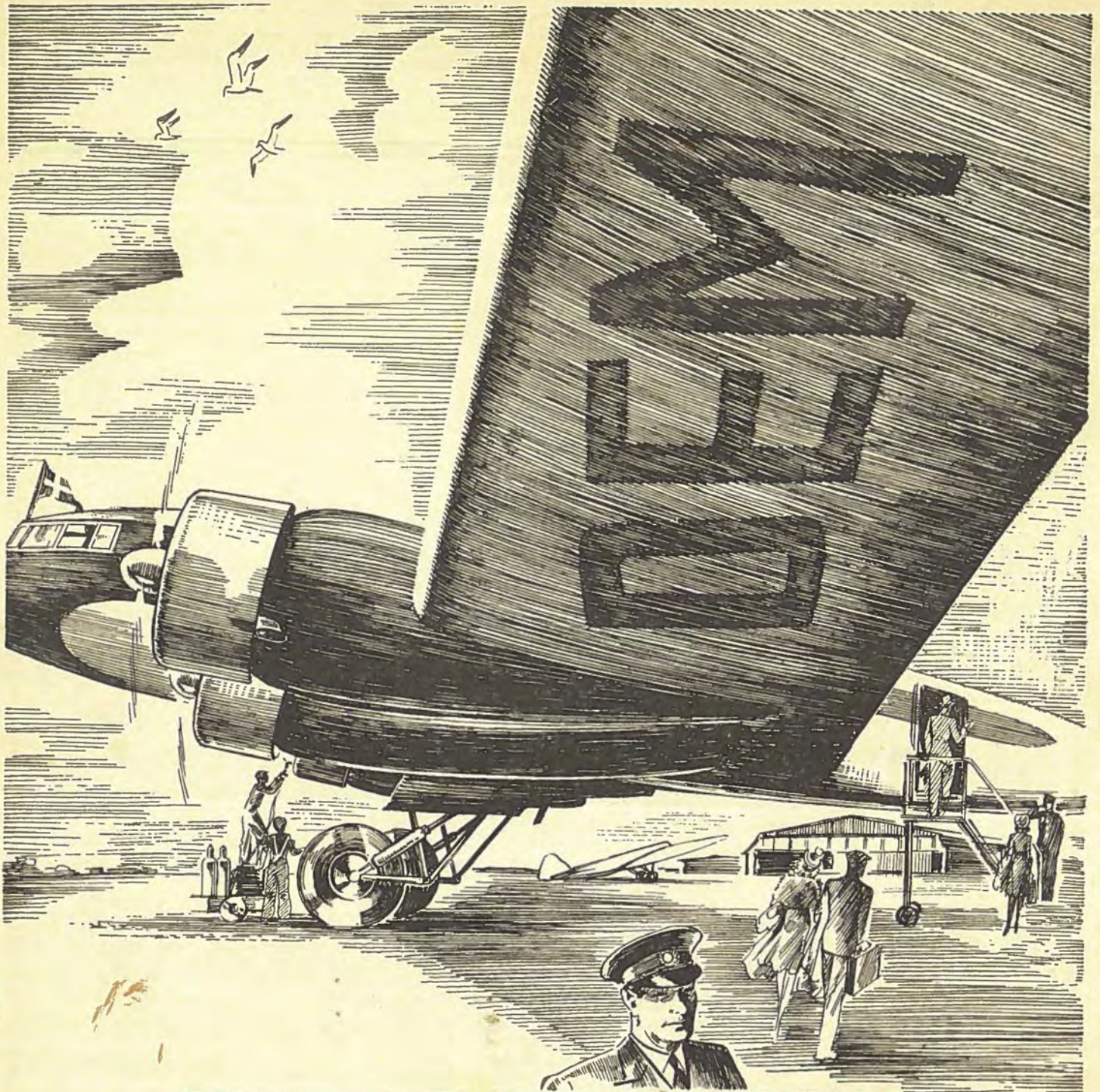
AVIATION SERVICE



A/s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



J.E.

DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 28.824

Karl Th. Mathiesen
Fælledvej 3 Hillerød
502

Nr. 10

1943 - 16. Aarg.

FLYV

INDHOLDET:

DANSK
SVÆVEFLYVNING

Svæveflyvelejren
ved Bjergsted

NAAR LYNET
FAAR NED I EN
FLYVEMASKINE

Skalamodel
af KZ II Sport

Den præmierede
Gynder-Svævemodel

50
ØRE



Motormodel i Haandstart

De „leger“ men bygger samtidig Fremtiden

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.



INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

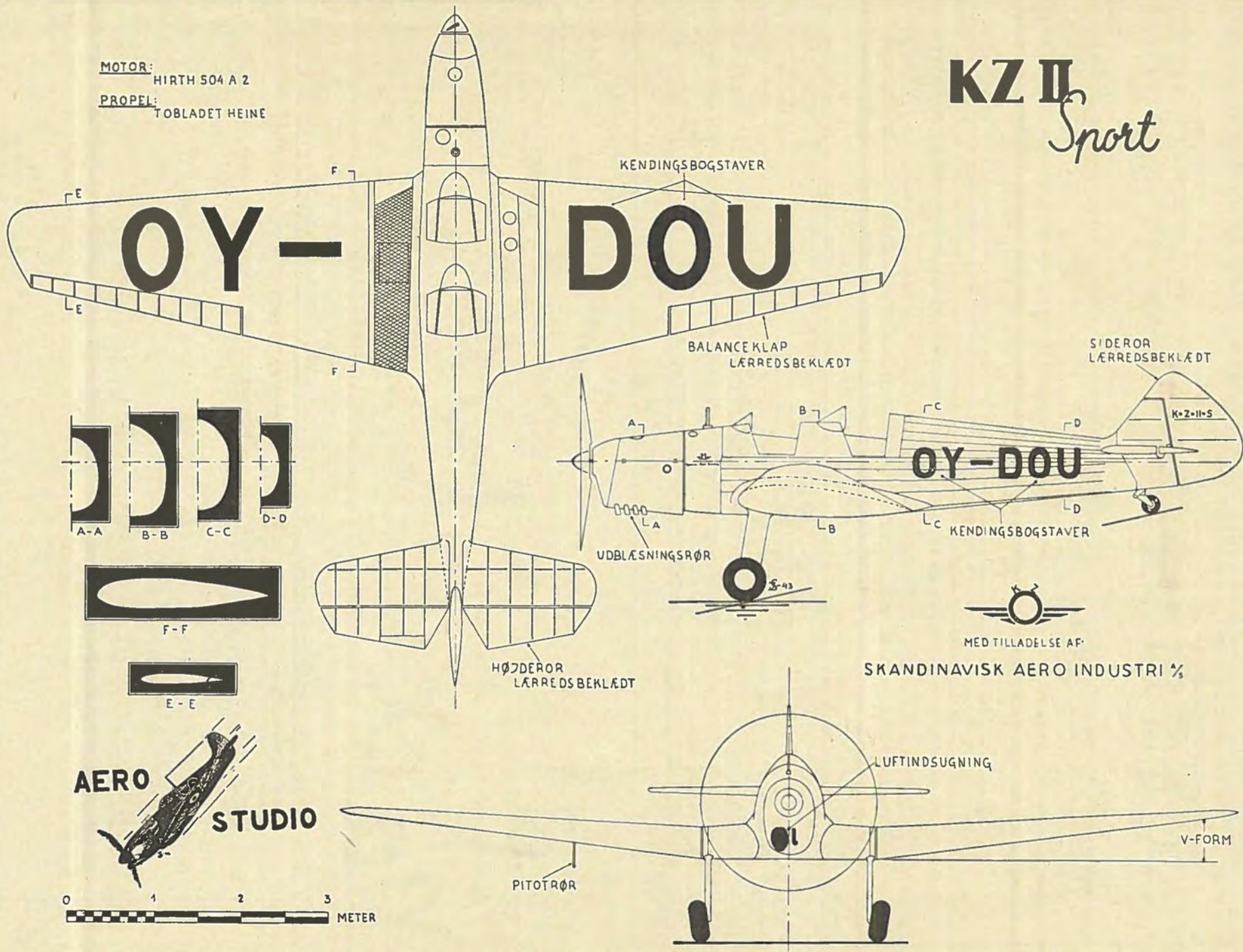
Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



MOTOR: HIRTH 504 A 2
 PROPEL: TOBLADET HEINE

KZ II Sport



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

Skalamodel af KZII Sport. (Se Beskrivelsen Side 208).

„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP DOPIE

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

Nu er det Tid -

- at erstatte de slidte REMTRÆK
med F.L.S.-GEAR og derved opnaa et
mere økonomisk Træk.



Ved Anvendelse af F.L.S.-GEAR
opnaas en Kraftbesparelse, der med de
nuværende Energipriser som Regel be-
taler Gearinstallationen paa mindre end
eet Aar.

F. L. SMIDTH & Co. A/s
VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN og EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 10

Oktober 1943

16. Aargang

DANSK SVÆVEFLYVNING

FOR en halv Snes Aar siden var der mange — i hvert Fald herhjemme — som nærmest havde et medlidende Skuldertræk tilovers for Svæveflyvningen. Det var ikke noget, der havde den fjerneste Betydning; det var Legeværk, det var bare noget en hel Del unge Mennesker fandt paa, fordi det lugtede lidt af Flyvning; der var ingen Alvor bagved det hele, og den rent sportslige Udøvelse foregik lidt for planløst. Og der var noget om det. Svæveflyvningen herhjemme var ved at komme i Miskredit, fordi den havde alt for meget af Tilfældighedens Præg. Bevares, der var enkelte, som gjorde en stor personlig Indsats, og som ogsaa opnaaede meget anerkendelsesværdige Resultater; men — de var i Mindretal. Den store Masse var ikke med. Der manglede System — og Disciplin.

Hvis det havde fortsat paa denne Maade, vilde det hele være endt i Kaos. Men til alt Held gik det helt anderledes, og Æren herfor maa tilskrives Dansk Svæveflyver Union, som blev stiftet i 1934. Dens Formaal var at samle Svæveflyveklubberne i Danmark for derigennem at fremme en rationel og sund Udvikling af Svæve-

flyvesporten samt at virke retledende for denne.

Denne Formaalparagraf fik afgørende Betydning for Svæveflyvesporten i Danmark og skabte Grundlag for alt det, der efterhaanden blev bygget op. Der blev sat System i Uddannelsen og Træningen; der fastsattes bestemte Regler for Certifikatprøver, i Forbindelse med Statens Luftfartsmyndigheder blev der taget med fast Haand paa Kontrollen med Bygning af Klubbens Svæveplaner og deres Øvelser, adskillige vordende Instruktører fik deres Svæveflyveruddannelse i Tyskland, og i Løbet af nogle Aar var der virkelig blevet skabt en fast Organisation til Gavn og Glæde for den raskeste af al Ungdomssport. Alt dette var selvfølgelig kun muligt takket være en Række Enkeltpersoners glødende Interesse for Sporten og et stort personligt Arbejde for Sagen, som bl. a. resulterede i, at der blev skaffet Midler til Raadighed til Bygning af Materiel, og alle danske Svæveflyvere bør være de Mennesker dybt taknemmelige for deres store og uegennyttige Indsats.

I Dag ses der med helt andre Øjne paa Svæveflyvesporten. Man kan mærke, at den har vundet mere Anerken-

delse i Folks Bevidsthed. Til en vis Grad skyldes det maaske, at Krigen har vist Svæveplanernes uhyre Betydning, og at man derfor er tilbøjelig til at ville overføre dette paa mere fredelige Forhold, naar Krigen er forbi. Om Svæveplanet til den Tid faar nogen transportmæssig Betydning, skal vi imidlertid ikke komme nærmere ind paa; det er en helt anden Historie. —

Under en forstandig Ledelse har Svæveflyvningen dokumenteret, at den har sin store Betydning for Ungdommen, ikke alene som Sport, men ogsaa som en karakterdannende Faktor, og derfor bør der rettes en Tak til Personer indenfor Dansk Svæveflyver Union, som ved deres Arbejde og Indsats har lagt et solidt Grundlag for den smukke og raske Gren af Flyvesporten, der givet vil komme til at samle Tusinder af Tilhængere Landet over.

Bjergstedlejren, der netop er afsluttet, er et godt Varsel for Svæveflyvningens Fremtid; her er gjort en fortrinlig Indsats af saavel Lederne af Lejren som af de Unge, der har besøgt den, for at begynde eller afslutte deres Svæveflyveruddannelse, og Fremtiden skal nok vise, at denne Sportsgren vil bevare sin Tiltrækning for sine Udøvere. J. F.

Fra Svæveflyvelejren ved Bjergsted i September 1943



Terrænet ved Bjergsted er et typisk sjællandsk Landskab, og det byder udmærkede Muligheder for Svæveflyvning.

En af Lejrens begejstrede Deltagere, Det Danske Luftfartsselskabs Propagandachef, Max Westphall, skriver til FLYV og fortæller lidt om Livet i Lejren.

Svebølle, medio September 1943

SILENDE Regn — desværre bliver der vist ingen Flyvninger idag, men hvad — det er første Dag siden Lejren aabnede for 16 Dage siden, at man har maattet indstille Flyvningen paa Grund af Vejret.

Det første Hold, der rejste hjem om Søndagen, opnaaede store Resultater. Der var ialt ca. 80 Deltagere (nogle dog kun for faa Dage), og der blev foretaget 1240 Starter. Hvor meget det er, ser man bedst ved at sammenligne med Startantallet i Fjor, der for hele Lejrens Varighed, d. v. s. en Maaned, »kun« var 815.

Der blev af første Hold taget ialt 48 Certifikater, fordelt saaledes: 28 A, 10 B og 10 C.

Grunden til de gode Resultater maa ses i, at man har været forskaanet for større Havarier, og dette skyldes igen, at man i Aar flyver med ensartet Materiel — takket være de Planer, Unionen har erhvervet sig.

De nye Svæveplaner, der blev indfløjet heroppe, vakte stor Begejstring, det være sig baade det af Polyteknikerne byggede Skoleplan, og ikke mindst det af Kramme og Zeuthen nykonstruerede KZ-Plan, der viste glimrende Flyveegenskaber. — Ing. Zeuthen besøgte selv en Dag Lejren for

at besigtige det nye Plan og prøve at flyve det — desværre havde det lige været ude for en lidt haard Landing, saa hans Ønsker med Hensyn til at prøveflyve sit nye Luftfartøj blev i hvert Fald ikke opfyldt; — men ellers var han vist glad over de Erfaringer, han indhøstede med Hensyn til Svæveflyvningen under sit Besøg i Lejren.

Lejren har til Huse i Svebølle Forsamlingshus, hvor man har indrettet sig hyggeligt baade med Hangar, Værksted, Sovesal og Spisesal i skøn Forening. Lejren ledes som bekendt af Fru Oberstinde Harriet Førslev og Løjtnant Berg; — men to andre for Lejrens Gennemførelse saare vigtige Personer er Ægteparret Carlsen. Manden er Leder af Værkstedet og Fruen, som er meget flyveinteresseret og nylig er blevet Indehaver af et B-Certifikat, regerer over Køkkenet — to meget livsvigtige Funktioner, — ikke mindst den sidste. At være i Marken fra Kl. 8 Morgen til 7 Aften giver Deltagerne en ovenud glubende Appetit — men den bliver tilfredsstillt. Som min Side-mand ved Middagsbordet i Aftes meget slaaende sagde: »Mæt det bliver man da heroppe — det eneste, man ikke bliver mæt paa, er Flyvning«.

Det kan man tage som et glimrende Udtryk for hele Stemningen heroppe. Hvert Minut paa Dagen, hvor det overhovedet er muligt, bliver udnyttet til Flyvning. En saadan ukuelig Vilje og herligt frisk Gaapaahumør, som besjæler Svæveflyverne, samt det rent ud

eminente Kammeratskab, der findes og opelskes indenfor deres Rækker, skal man vist blandt andre Sportsgræne lede længe efter.

Beboerne i Svebølle er yderst interesserede i Svæveflyvningen, og de ved næsten ikke, hvordan de skal forkæle »Flyverne«.

Det kneb lidt med Soveplads i Forsamlingshuset; straks stillede et nærliggende Børnehjem, »Reden«, sit Udhus til Raadighed. I Værelserne og paa Loftet blev der placeret ialt 11 Mand, henholdsvis i Senge og paa Madrasser paa Gulvet. Undertegnede, der i Parantes bemærket maaler 182 cm, er blevet anbragt i den yndigste Barneseng — jo i en saadan Lejr, omgivet af glade, unge Mennesker, føler man sig i dobbelt Forstand som Barn igen.

I Aften laver Damerne paa Børnehjemmet vist Pandekager til os, — og paa Lørdag har de lovet os et varmt Bad. Tænk, hvad det vil sige, naar man en hel Uge har løbet rundt i Marken — vaad og pløret om Formiddagen og temmelig støvet om Eftermiddagen — jo her er dejligt i Svebølle.

Man har som sagt været forskaanet for større Havarier og Uheld. En Dag landede ganske vist en Skoleglider højt oppe i Toppen af et Træ, men Eleven, der sad i den, steg blot ud og klatrede ned af Træet, hvorefter man hejste Planet ned og fløj videre igen. Hverken Mand eller Fløj havde faaet saa meget som Antydning af en Rift.

Andet Hold startede Flyvningerne i Gaar, der er ca. 55 Deltagere. Den første Dag foretoges med 3 Planer over 125 Starter — en meget fin Begyndelse. Planerne var bogstaveligt i Luften hele Dagen.

Det er saaledes en fin Start, og alle Deltagere ønsker selvfølgelig, at det skal fortsætte paa samme Maade, saa de kan faa taget mange Certifikater, og saaledes at de, der har Certifikaterne, rigtigt kan faa boltret sig.

Her er alle mulige Typer af unge Mennesker repræsenteret i Lejren, den djærve Haandværker og den lidt forsigtige Kontormand. — En Mand, det er morsomt at se heroppe, er »Fluemennesket«, kendt fra sin eventyrlige Klatretur op ad Raadbustaarnet; — han vil aabenbart prøve, hvordan det er at komme i Højden, uden at have noget at holde »fast« i.

Max Westphall.

Naar Lynet slaar ned i en Flyvemaskine

EN Ju 90 startede fra Lufthavnen ved Wien for at flyve til Italien. I ca. 1500 Meters Højde brusede den frem imod sit Maal, holdende sig under Skydækket. Efter at den havde fløjet en Time, kom der væltende en Skymasse nede fra, og lidt efter kunde man hverken se Himmel eller Jord. Skymasserne blev ved med at taarne sig op; men Luftfartøjet holdt stadig sin Kurs. I Nærheden af Adriaterhavet kom Ju'en ind i Skymasserne. Der blev saa underlig mørkt inde i Kabinen. Flyverens Øjne er rettet paa Blindflyvningsinstrumenterne, som er hans trofaste Hjælpere i denne dystre Heksekedel. Pludseligt kommer der en Lysning, — men den varer kun et Øjeblik, saa er Luftfartøjet atter omsluttet af en graalig Masse, der er saa tæt, at man fra Førerkabinen ikke kan se ud til Planspidserne. Det lykkes Telegrafisten at faa to QTE-Pejlinger. Ved Hjælp af dem kan Besætningen fastslaa, at de lige nu flyver hen over Adriaterhavets Nordkyst og allerede er kommet ud over Havet. Kort efter bliver Forstyrrelserne i Radioanlægget saa store, at Telegrafisten stiller om til Jordforbindelse. Han ruller Slæbeantennen ind, stiller den faste Antenne til Jord og slaar Senderen fra. Helt overladt til sig selv, uden Forbindelse med Jorden, styrer Luftfartøjet nu over imod den italienske Kyst.

Lynet slaar ned.

Saa bryder et Lysskær igennem! Der maa være et Uvejr i Nærheden. Det begynder at sne. Kort efter opstaar der Overisning. Afisningsanordningen sprænger imidlertid Islaget bort.

Pludseligt lyder der et frygteligt Knald, Besætningen farer sammen. En Ildkugle ude i Næsen af Kroppen oplyser hele Kabinen. Et Lynnedslag; Øjnene smerter; alt er blændet. Lige saa hurtigt, som den kom, forsvandt den igen. Besætningen kan mærke en stærk Brand- og Svovlugt. Luftfartøjet maa have lidt Brandskade. I Førerkabinen er Instrumentbrættet ødelagt. Motorerne buldrer imidlertid videre, og Luftfartøjet er foreløbig flyvedygtigt. Besætningen kommer sig langsomt efter Skrækken. Føreren flyver videre paa Hældnings- og Krængningsmaaleren, som er uskadt, han regulerer Motorerne ned og prøver paa at komme ud af Uvejrssonen. Efter nogle Minutters Forløb er han nede

under Skyerne. Den straalende Sydens Sol glimter i Kabinvinduerne. Hvordan er det nu med Luftfartøjet? I Førerrummet foran Instrumentbrættet er der et kæmpemæssigt Hul. Endelig dukker den italienske Kyst op i Horisonten; det varer ikke længe, inden den naas. Ved Hjælp af Kortet søger man efter den nærmeste Flyveplads, og den bliver ogsaa snart fundet. Luftfartøjet lander velbeholdent paa en italiensk Plads efter et Kvarters Forløb.

Hvad er der sket med Luftfartøjet?

En hastig Undersøgelse viste, hvad der var sket. Den forreste Del af Næsen var stærkt beskadiget. Projektoren manglede fuldstændigt, og Pejlrammen hang og dinglede. Paa styrbords Side var den forreste Del af Kroppen flænget baade for oven og for neden. Bagbords Side var derimod næsten helt uskadt. Der kunde man kun se en stor Ridse. Paa to Steder i Halespidser kunde man se, hvor Lynet havde forladt Kroppen efter at være gaet ind ved Næsen og løbet igennem hele Kroppen.

Paa lignende Maade gik det en Besætning paa en Ju 86, der under en Overføringsflyvning i Australien fra Hay til Melbourne i 1200 Meters Højde kom ind i tætte Skyer, uden at være forberedt paa at møde noget Uvejr.

Pludselig saas en stor, rødgul Skive foran Førerrummet. Kabinen blev oplyst af et blændende Skær; men iøvrigt skete der ingen Beskadigelser paa Luftfartøjet. Først efter Landingen opdagede man, at der var smeltet et Hul paa Størrelse med en Enøre i Beklædningen paa det venstre Sideror.

Hvordan opstaar Lynnedslag?

Hvordan opstaar nu disse Lynnedslag? Er de altid af en harmløs Natur, eller kan de bevirke saa store Ødelæggelser, at Maskinen styrter ned? Gør Forstyrrelser i Radioinstallationen ikke i rette Tid opmærksom paa Faren, og hvorfor viger Flyvemaskinerne ikke uden om et Uvejr?

Hvis man skal besvare disse Spørgsmaal, saa maa man først se lidt nærmere paa Aarsagen til Lynnedslag i Flyvemaskiner. Nedslagene er næsten udelukkende fremkommet under Flyvning igennem Tordenskyer. Hvordan forholder det sig nu med den elektriske Opladning af disse Skyer?

En Sky bestaar af smaa Vanddraber. Vi ved, at der navnlig i og under Kumuluskyer, Hovedarnestedet for Uvejrfsænomener, fremkommer stærke, opadrettede Luftstrømninger. I den opadstigende Luftstrøm findeles de smaa Vanddraber. Ved denne Forstøvning frigøres der Elektricitet, hvorved de mindre Draaber, som er negativt opladede, bliver ført op til



En Ju 52 nærmer sig Tordenskyerne.



Lynnedslag i Hjulbeklædning paa en Ju 52.

Skyens øverste Rand, medens de større Draaber, som er positivt opladede, samler sig ved den underste Rand. I selve Skyen eksisterer der altsaa en stor elektrisk Spændingsforskel. Ved at flyve igennem Skyer kan en Flyvemaskine blive Aarsag til en Spændingsudligning. Dens Overflade er i dette Tilfælde opladet med færre eller større Mængder af statisk Elektricitet. Flyver dette Luftfartøj nu igennem Skyer med stor Spændingsforskel, saa kan det give Anledning til Udligning af de vældige Energier, der viser sig som et Lyn.

Flyver et Luftfartøj igennem Hagl eller Snebyger, saa bevirker Haglenes eller Snefuggenes Slag, at de smaa Isdele eller Vanddraaber forstøves, hvorved der frigøres Elektricitet. Skyen afgiver en Del af sin Opladning til Flyvemaskinen, og den kan medføre en meget stor elektrisk Opladning. Man har naaet Spændinger, som beløber sig til mange Millioner Volt, og som ved Gennemflyvning af en Sky med modsat Elektricitet vil kunne medføre en lynagtig Udladning.

Ved Undersøgelser af disse elektriske Opladningers Opstaaen og Styrke konstaterede man, at Overfladen paa de Flyvemaskiner, som var udstyret med Junkers Raaliemotorer, ofte havde meget høje Spændinger, uden at der i Forvejen havde været fløjet igennem Skyer, eller at der forelaa andre Grunde til en saadan Opladning. Langt om længe opdagede man, at disse elektriske Energier var blevet fremkaldt af Motorernes Udstødningsgas, der, ef-

ter at have forladt Udstødsrøret, som bekendt bliver slynget mod visse Flyvemaskinedele med stor Kraft, hvorved der frigøres Elektricitet. Denne Elektricitet maa imidlertid have været til Stede. Det viste sig, at det tunge Brændstof medførte væsentlig større elektrisk Udladning end de lettere Brændstoffer.

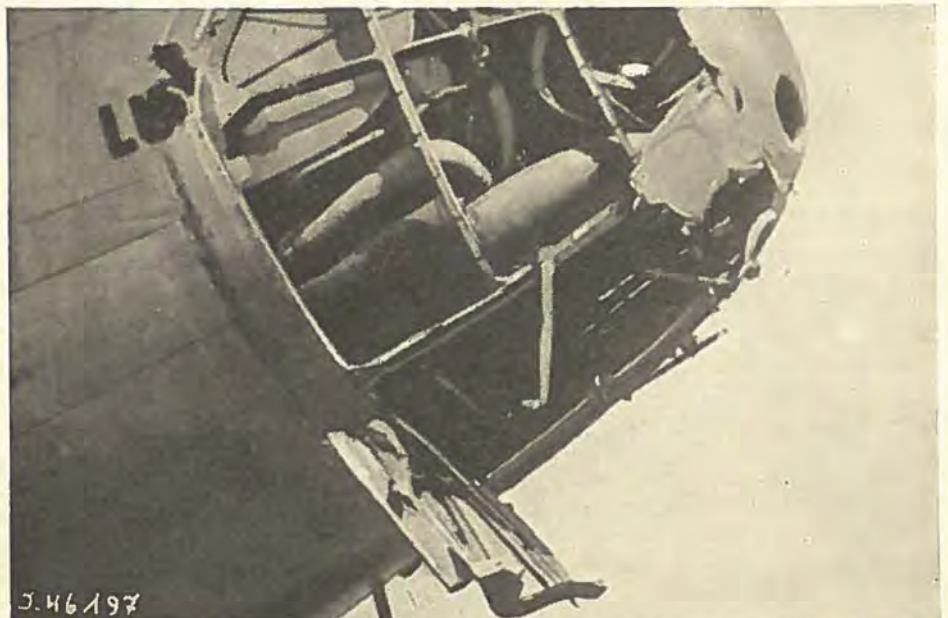
Flyvemaskinen aflades.

En Flyvemaskine kan saaledes blive elektrisk opladet baade ved atmosfærisk Indflydelse og ved Motorernes Udblæsning. Opladningen viser sig i Radioinstallationen ved mere eller

mindre kraftig Knitren, som skyldes den stadige Afgivelse af Elektricitet til Luften. Denne Udstrømning finder Sted over spidse Dele i Luftfartøjet, fordi Spændingen her er storst, og derved opstaar Gnister, som forstyrrer den ømfindtlige Radioinstallation. Om Natten kan Elektriciteten ses som Sankt Elmsild. Naar en elektrisk opladet Flyvemaskine lander, saa holder den høje Spænding sig et Stykke Tid, fordi Hjulenes Gummibeklædning fuldstændig isolerer det fra Jorden. Hvis en Mekaniker, der vil aabne en Dør eller en Klap, kommer i Forbindelse med denne Maskine med en Metalgenstand, faar han et Slag, der er stærkt nok til at vælte ham. For at forhindre dette ubehagelige og ikke helt ufarlige Fænomen, forsynede man tidligere alle Flyvemaskiner med en lille, ledende Slæbetaad ved Haleslæberen, som sluttede Forbindelse med Jorden, naar Luftfartøjet var kommet ned paa Pladsen. Nutildags anvender man som Regel en særlig Beklædning paa Landingshjulene; der er tilsat et Stof, som gør Gummien ledende.

* * *

Forstyrrelserne i Radioinstallationen giver ingen paalidelige Holdpunkter for, hvornæget Maskinen er opladet eller for Mængden af den i Skyerne værende elektriske Energi, idet de ogsaa ofte forekommer under almindelige rolige Vejrforhold. Under Flyvningen er det ikke let at konstatere Tilstedeværelsen af et Tordenvejr. Som Regel forekommer det farlige Tordenvejr i en Koldluftfront, som



Den forreste Del af Næsen paa en Ju 90 er blevet beskadiget ved Lynnedslag.

Følgende Bøger til Identificering af Flyvemaskiner anbefales:

H. Ostelius, Rymdens fåglar, hft. Kr. 4.00.

73 berømte Flyvemaskintyper fra de krigsførende Lande. Med Beskrivelse af deres Opgaver, Anvendelighed og Data.

Ulf Ramm-Erichson, Modernt stridsflyg, hft. Kr. 9.00, indb. Kr. 12.00.

Den mest omfattende Bog om Flyvemaskintyper, der hidtil er udkommet. 247 Sider med Billeder og Data af over 400 Maskiner.

Bofors Luftværnsforenings Flyglankort, Kr. 12.50.

Boforssystemet er ordnet i Ringbog med udskarne Faner, der giver en udmærket Oversigt, saaledes at man hurtigt kan fastslaa en Flyvemaskines Type, naar man ser den i Luften. Ved Hjælp af dette Kort kan saa godt som alle Flyvemaskiner identificeres.

Flyglankort, 45 Øre.

Sammenfoldeligt Kort med Sveriges og de krigsførende Landes Flyvemaskiner. Udførlig Beskrivelse og Tegninger i Silhuet.

Bøgerne sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker fra

FLYV'S FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - København V. - Telf. Central 13.404

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Biletkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

**PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.**
Laplansgade 2 - København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os . . . og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

Flyveren ikke kan komme udenom, da den ofte har en Udstrækning paa flere Hundrede Kilometer; i Reglen er det heller ikke muligt at komme over en saadan Uvejrzone, fordi den gaar meget højt til Vejrs, undertiden helt op til Stratosfæren. Det lokale Tordenvejr, der mest forekommer midt om Sommeren, og som man kan erkende paa de store Kumuluskyer, kan man derimod saa godt som altid komme udenom. Ved en omhyggelig Vejrmeldingstjeneste vil Lynnedslag i Flyvemaskiner indskrænke sig til nogle faa Undtagelsestilfælde. Alle de Tilfælde af Lynnedslag, som man hidtil har kendt, er forløbet uden at gøre Skade, saaledes at man godt kan sige, at Lynnedslag ikke betyder nogen direkte Fare for Flyvningen.

(Junkers).



TØR-ELEMENT
VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

Aeronautisk Selskabs Bibliotek

Nyt Katalog over Bibliotekets Bøger og Tidsskrifter

EFTER længere Tids Arbejde med Omlægning af Bibliotekets Registreringsmetode og Udarbejdelse af nye Kartotekskort m. m. samt Udarbejdelse af et nyt Bogkatalog, foreligger dette sidste nu færdigtrykt og vil snarest blive udsendt til Selskabets direkte Medlemmer.

Til hver tilmeldt Klub under de tre Unioner vil der blive sendt to Eksemplarer af Kataloget. Ønsker Selskabets indirekte Medlemmer (Unionsmedlemmer) at erhverve Kataloget, kan dette købes for 50 Øre, saa langt Oplaget rækker. Henvendelse herom sker direkte til Selskabets Kontor, Nørre Farimagsgade 3, Kbh. K.

Nedenstaaende gengives de i Kataloget trykte Regler for Udlaan af Bøger fra Biblioteket.

Regler for Udlaan af Bøger fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Bibliotek.

1. Udlaan af Bøger fra Aeronautisk Selskabs Bibliotek er gratis. Laantageren har Ansvar for en Bog, saa længe denne er udlaant, og Laantageren er pligtig at erstatte eventuelle Beskadigelser af Bogen under Udlaanet. Ved Postforsendelse sendes Bøgerne direkte til Laantagerne — ogsaa til Unionsmedlemmer (se nedenfor). Udlaante Bøger skal være omhygge-

ligt emballeret under Returneringen, og Portoen herfor betaales af Laantageren.

2. Udlaan af Bøger sker kun til følgende:

a) Aeronautisk Selskabs direkte Medlemmer samt Selskabets Firmamedlemmer, der kan laane Bøger ved direkte Henvendelse til Biblioteket.

b) Aeronautisk Selskabs indirekte Medlemmer (Unionsmedlemmer), der kun kan laane Bøger gennem den paagældende Klub, der har Ansvar og Erstatningspligt for Bøgerne i Henhold til ovenstaaende § 1. Rekvisitioner faas paa Selskabets Kontor. Medlemmer af Klubber i København maa ved personlig Henvendelse medbringe Anmodning (underskrevet Rekvisition) fra den paagældende Klubs Formand.

3. Et Medlem kan normalt kun laane een Bog ad Gangen. Bøger udlaanes for et Tidsrum af indtil 14 Dage, hvorefter de skal returneres til Biblioteket uden Paakrav fra dette. Saafremt Forlængelse af Laaneperioden ønskes, og den paagældende Bog ikke har været efterspurgt af andre, kan Forlængelse indrømmes for yderligere 8 Dage, men Anmodning herom maa

ske inden Udløbet af den første Laaneperiode. Tidsskrifter o. l., der endnu ikke er indbundet, udlaanes ikke.

4. Aeronautisk Selskab kan til enhver Tid indkalde udlaante Bøger, der i saa Fald uopholdelig skal returneres til Biblioteket.

5. For alle de i § 2 nævnte Medlemmer staar Biblioteket aabent indenfor Selskabets Kontortid, saaledes at Bøger og Tidsskrifter kan læses paa Stedet uden Udlaanskvittering.

KAMPSAX

Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

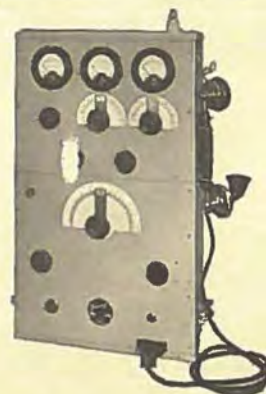
KORTBØLGESTATION

Kortbølgestationen bestaar af 3 selvstændige Enheder: Sender, Modtager og Omformer sammenbygget i et Panel, saaledes at Stationen danner et smukt samlet Hele, hvor man alligevel nemt kan komme til hver enkelt Del. Stationens Strømkilde bestaar af en 6 Volts Automobil-Akkumulator og et 120 Volts Anodebatteri til Modtageren.



FABRIK FOR ELEKTROAKUSTISK MATERIEL
FINSEVEJ 39, KØBENHAVN F., TLF. CENTRAL 13696

Højde 570 mm
Bredde 350 mm
Dybde 185 mm



Type A-1

Den praktiske Modelflyver

Lidt om Kurveklapper

UDVIKLINGEN indenfor Svævemodelernes Omraade har i de senere Aar været præget af ihærdige Anstrengelser for at pine Synkehastigheden ned til det mindst mulige. Dette er uden Tvivl gaaet ud over Stabiliteten, navnlig Tvær- og Retningsstabiliteten, hvorved Modellerne blev udprægede Godtvejrsmødder! Det er der andre end mig, der er ved at blive klar over. Dette har igen ført med sig, at vore Dages Svævemodeller er meget vanskeligere at højstarte end de Modeller, man var vant til for en syv-olte Aar siden. For at faa en moderne Svævemodel til at følge Snoren ordentligt op, er det nødvendigt, at Modellen ikke har nogen Tendens til at kurve til nogen af Siderne, eller at den er forsynet med en Kurveklap.

De to almindeligste Former for Kurveklapper ses paa Fig. 1. A er den simpleste Form, B maa betegnes som noget vanskeligere, fordi Snoren her maa føres gennem Haleplanet. Begge Former har imidlertid efter min Mening en lille Mangel, nemlig den, at Kurveklappen ved Udslog vil foraarsage en Del Hvirvler ved Punkterne X. Denne Hvirveldannelse nedsættes en Del, naar man giver Klappen en Form, som vist paa Fig. 2. Her er Klappen formet ikke som et Udsnit af Halefinnen, men som et Afsnit af denne.

Hængslet til Kurveklappen laves nemmest ved, at man limer en smal Strimmel Lærred paa den ene Side af Finnen. X paa Fig. 2 er en lille Stopklods, som man kan indstille, saa Modellen kurver svagere eller kraftigere. Jeg laver den af en Stump Loddetraad, som jeg banker flad og limer paa Halefinnen paa den ene Side.

Det almindeligste er, at Vippearmen paa Kurveklappen paa den ene Side paa-virkes af en Elastik, mens der paa den anden Side gaar en tynd Snor (eller bedre en tynd Staaltraad) fra Vippearmen hen til Højstartkrogen, som saa kan bevæge sig op og ned igennem et Hul i Kropunderlisten. Se MODELFLYVESPORT Side 115.

Denne Metode er meget anvendelig, selv om der opstaar visse Vanskeligheder, hvis man har flere Højstartkroge eller en forskydelig do. Jeg anvender et System i Lighed med det, jeg har til Ud-

løsning af Magasinerne paa min Faldskærmsmodel. (Se Flyv Nr. 10 1942) Dette er vist paa Fig. 3. Kropunderlisten

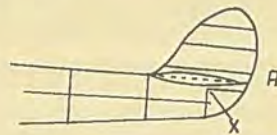


Fig. 1.



Fig. 2.

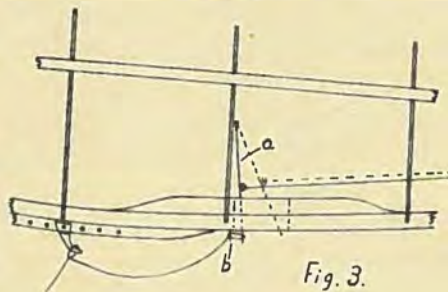


Fig. 3.

er forstærket og forsynet med en Slids, hvorigennem der rager en Staaltraad ud (a). Den har paa Midten et Øje til Snoren, mens den anden Ende ved et Hængsel er fastgjort til et af Kropsspanterne. I Kropunderlisten er der endvidere en lille Stift (b).

Naar a føres frem, og en Ring sættes over a og b, er Agregatet laaset, Kurveklappen neutral. Naar Ringen falder af

sammen med Ringen paa Højstartsnoren, udløses Klappen.

Under alt dette var det en Forudsætning, at Kurveklappen var neutral under Op-trækket, og at den var slaaet ud under Kurven. Jeg er imidlertid overbevist om, at det omvendte vil give en aerodynamisk bedre Kurve. I saa Fald maa Planet være en ganske lille Smule skævt, saa at Modellen kurver, naar Kurveklappen staar neutral. Saa maa Klappen være slaaet ud under Højstarten for at modvirke Modellens Tendens til at kurve.

Modellen kurver uden Tvivl renere, naar Kurven fremkaldes af en Vingevridning end af en Kurveklap.

Knud Flensted-Jensen.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Generatorbrænde

fra Lager, tilkøbt eller i Jernbanevogn

KARL KIEFER

Godsbanen: Benzintanken

Ved Hallerne 6, Palæ 5040

Kontor:

St. Kongensgade 68, Palæ 7540

ASSURANCE - BEFRAGTNING - INT. TRANSPORTER

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, K. - C. 16488

Flyve- og Togbilletter - Rejsevaluta - Viseringer

GLOBUS REJSEBUREAU A/s

Vestergade 26, K. - C. 2251



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DET var vel nok en Afbrænding for alle, der havde glædet sig til vort Besøg hos Marinens Flyvevesen, som vi paa Grund af Forholdene maatte aflyse; vi haaber imidlertid som Erstatning at komme til at se paa Modellflyvning; men ogsaa her er der visse Vanskeligheder, som vi dog venter snart at faa overvundet. De af jer, som har Modeller flyveklare, vil den Dag kunne faa dem prøvet i Overværelse af særligt Sagkyndige, som ogsaa vil give gode Raad og Vink om, hvordan man faar de bedste Flyvninger ud af Modellerne. Saa snart vi har Tilladelserne i Orden, vil alle vore Medlemmer faa nærmere Oplysning, men kig nu hellere Modellen efter i Sømmene, saa den er klar.

Foredragssæsonen. Ligsom sidste Aar har vi nu faaet Lov til at holde vore Foredrag paa den polytekniske Lærestanstalt, Sølgade 83, ind ad den store Port og lige over Gaarden. Vi lukker op Kl. 19.00, saa før skal I ikke komme; Kl. 19.15 har vi Spørgsmaalsbesvarelse, ser aktuelle Billeder, faar korte tekniske Forklaringer m. m., saaledes at vi præcis Kl. 19.30 er klar til efter en Sang at høre det første Foredrag; dette vil vi søge at holde vekslende mellem Model-, Svæve- og Motorflyvningen, overvejende af ret teknisk Karakter. Til det andet Foredrag søger vi at finde Foredragsholdere, som vil fortælle os lidt om deres Oplevelser i Forbindelse med Flyvning. Har I nogle Emner, I gerne vil høre lidt om, saa kom med Forslagene, ligeledes hvis der er nogle Foredragsholdere, I gerne vil høre, saa skal vi se at faa fat paa dem. Husk altid at medbringe Medlemskortet, og vis det frem ved Indgangen til Modelokalet.

Første Foredragsaften, Torsdag den 7. Oktober begynder vi, og da vi ved, at mange af jer bygger Modeller, har vi tænkt, at I var interesseret i at faa nogle Vink angaaende Materiale til Modeller, hvad man bedst kan bruge, hvad man skal gaa helt udenom o. s. v. Det er lykkedes os at faa Næstformanden i Dansk Modellflyver Union, Herr Jørgen Gamst, til i vort første Foredrag at fortælle os noget herom, samt om særlige Typer af Modeller; her bliver Oplysninger af Værdi for alle, der godt kan lide at bruge Fingrene til at pusle med Modeller.

Derefter vil en af D. D. L.'s kendte Flyvere, Luftkaptajn E. Damm, fortælle om en Flyvetur med D. D. L.'s Condor OY-DEM; denne foretager hver Dag Flyvningen: København—Berlin—Wien—Berlin—København, ialt 2000 km daglig, uden Hensyn til Vejr og Vind; og nu saa vi jo ved Besøget paa Lufthavnen OY-DEM udvendigt; og indvendigt, saa det bliver spændende at høre om, hvorledes den bruges, hvad den kan præstere, og lidt om Flyverens Arbejde undervejs. I Forbindelse med Foredraget har Luftkaptajnen en Film, som vi skal se.

Konkurrencerne. Hvem skaffer inden 1. Januar 1944 de fleste nye Medlemmer? Vi udsætter 3 Præmier til en samlet Værdi

af ca. 50 Kr., som vil blive uddelt ved vort første Møde i 1944 (d. 6. Januar); men det er ikke nok, at I fortæller os, at f. Eks. Kaj gerne vil være med i A. J. K.; I maa faa fat paa nogle af de nye Indmeldelseskort, og skriv jeres Navn paa, der hvor der staar: Indmeldt ved:....., inden I giver dem til Kammeraterne. De tæller dog ikke med, før de har betalt Kontingentet, Kr. 3.— for Efteraarshalvaaret; men de, der melder sig ind i November og December, kan ved at indbetale Kontingentet for 1944: 6 Kr., faa gratis Adgang til de to sidste Møder i Aar.

Og saa er I vel i Gang med at træne til Flyvemaskineidentifikations-Konkurrencen, som vi skal have i Løbet af Vinteren. Find Billeder af Flyvemaskiner frem, se hvad der er karakteristisk for hver enkelt Type og Fabrikat, saa I kan kende dem igen i Luften; I skal nok faa nogle Billeder at se, som tydeligt viser, hvad man skal lægge Mærke til.

Saa ses vi Torsdag den 7. Oktober Kl. 19.15, og tag en Kammerat med som Optakt til Konkurrencen. v. p.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Kontor: St. Kongensgade 68^o o. G., K.
Telefon: Palæ 2096.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Udflugten til Hegnsholt. Den faglige og fornøjelige Udflugt til Hegnsholt blev en straalende Succes; ja maaske den bedste Udflugt Klubben endnu har arrangeret. Der var Plads til 150 Deltagere, men vi blev ialt 250, der tog med Toget over Hillerød. Ved Stationen stod Høstvogne parat til Damerne; den første blev ført af Næstformanden, Kaptajn Michael Hansen, og saa gik Turen i den dejlige danske Eftersommer op til Direktør Bohnstedt Petersens smukke Gaard.

Her var de populære Cub-Maskiner trukket frem foran Hangarerne, og inde i Hangarerne ventede Kaffeborde.

Det ene Arrangement fulgte hurtigt efter det andet; der var smaa Foredrag ved Flyvemaskinerne; der var Tovtrækning, hvor Bestyrelsen led et stort Nederlag, der var Sækkevæddeløb og Tiden gik for hurtigt. Ved Aftensbordet var Direktør Bohnstedt Petersen en straalende Vært, og talrige Taler udveksledes. Til Tønerne fra det medbragte store Orkester blev der sunget, og bagefter blev der danset paa den nyslaaede Græsplæne til Mørket faldt paa. Nu blev hundrede kulørte Lamper tændt i den smukke Park, og mens Dannebrog blev taget ind sang vi danske Sange. Alt stod Høstvognene for Døren, og vi naaede lige det sidste Tog mod København — en dejlig Oplevelse rigere.

*

De planlagte Foredrag, Orienteringsudflugter og teoretiske Kursus er foreløbig aflyste. Nærmere Meddelelse følger saa snart Tilstandene tillader det.



Skalamodel af KZ II Sport

i Skala 1:100.

Beskrivelse og Byggevejledning.

Tegningen findes paa Side 199.

DE fleste kan vist endnu huske denne smukke Sportsmaskine, naar den en Sommer Søndag fløj Luften tynd over vore hjemlige Lufthavne, med en af Danmarks Unge ved Styrepinden, eller iindes De at have set den fare forbi over Hovedet paa Dem, med en travlt optaget Forretningsmand paa Vej til et vigtigt Møde. For enhver Dansker vil Modellen være en Pryd paa Skrivebordet, og samtidig vil den minde om en Tid, der forhaabentlig snart vil komme igen.

»K Z II Sport« er en aaben 2-sædet Maskine fremstillet af »SKANDINAVISK AERO INDUSTRI«, den er lige anvendelig til Sport-, Skole- som Rejsebrug. Kroppen er en Staalrørkonstruktion med Lærredsbeklædning. Planerne er fritbærende med to Hovedbjælker. Hjulunderstellet kan erstattes med Pontoner eller Ski. Motoren er en HIRTH 504 A II paa 105 HK. Maximalhastigheden 220 km/t, Marchhastigheden 200 km/t.

Kroppen: Paa en til Formaalet egnet Træklods, tegnes Kroppen, set fra Siden, det overflødig Træ skæres bort, paa samme Maade tegnes og udskæres Kroppen set fra oven, hvorefter Kroppen afrundes til sin endelige Form, under stadig Brug af Profilerne A—A, B—B, C—C og D—D.

Planerne udskæres af tynde Træstykker af passende Størrelse, profileres og limes til Kroppen. Vær meget omhyggelig med Paalimningen, da den mindste Skævhed vil ødelægge Modellens Udseende.

Detaller: Understellet, Udblæsningsrørene o. i. laves af smaa Træstykker, som limes paa deres respektive Pladser. Sideror, Højderor og Balanceklapperne er beklædt med Lærred, hvilke markeres ved at paalime Sytraad (se Stregerne paa Tegningen og derefter beklæde med tyndt Japanpapir.

Malingen: Modellen kan males i den Farve man selv ønsker, da næsten alle Sportsmaskiner har forskellig Farve, men husk altid, at hvis Modellen males i en mørk Farve, skal Kendingsbogstaverne være lyse og omvendt.

J. Skovgaard.

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger
i hel Størrelse



Do 215

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fieseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 ..	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K.	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
17. Focke-Wulf Condor* ..	1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

NYHEDER

Nr. 32. Halifax	Kr. 1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190 ..	1.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

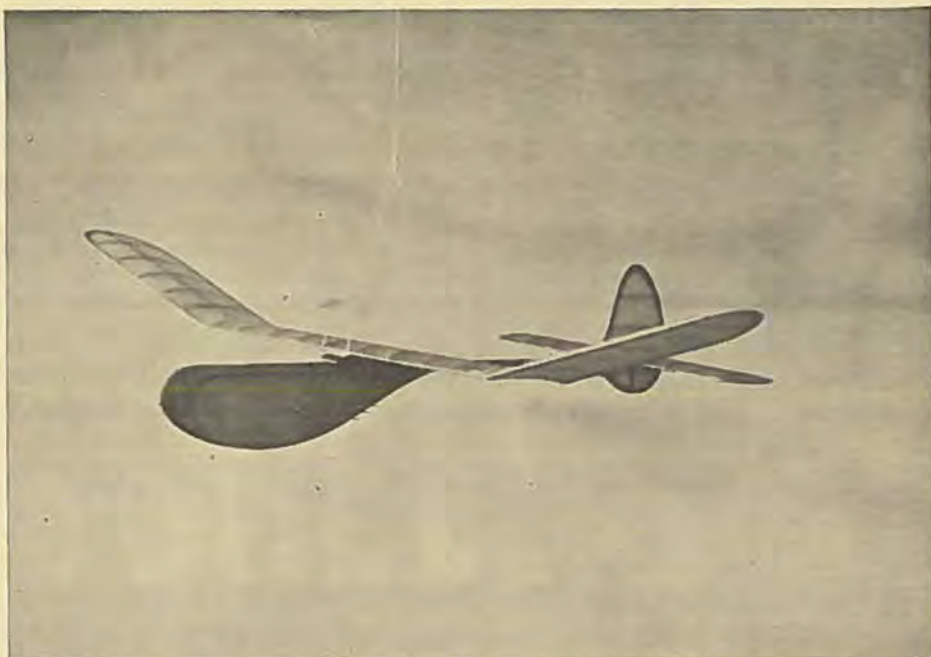
Hjemkommet:

Motortegninger for „Kratmo“ 4-10-30
Uforarbejdede Dele f. „Kratmo“ 4-10-30
Stempelringe
Komplette „Kratmo“ 10 Motorer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Konstruktionskonkurrencen

om den bedste Begynder-Svævemodel



Begyndermodellen, der tog 1. Præmie. Den er konstrueret af Richard Jensen,
Odense Modelflyveklub.

DANSK Modelflyver Union udskrev i
December Maaned i Fjor en Kon-
struktionskonkurrence om, hvem, der
konstruerede den bedste Begynder-
Svævemodel for noget mindre Dreng
(ca. 12 Aars Dreng). Ved Bedømmel-
sen af Modellen skulde der især tages
Hensyn til:

1. Sværhedsgraden ved Bygningen,
2. Modellens Flyveegenskaber og
3. Modellens Holdbarhed.

Denne Konkurrence er nu afsluttet,
og Bedømmelseskomiteen, der bestod
af Knud Flensted-Jensen og Helge og
Jørgen Gamst, blev hurtigt enig om,
hvordan Placeringen maatte blive.
Deltagelsen i Konkurrencen var ikke
overvældende, idet kun 9 Modelkon-
struktører udenfor og indenfor Unio-
nen havde reflekteret. Blandt de 9 Mo-
deller udskiltes hurtigt tre, der maatte
betegnes som de bedst egnede, og Præ-
mierne fordeles som følger:

1. Præmie: Richard Jensen, Odense
Modelflyveklub, Kr. 50,00.
2. Præmie: Helge Andersen, M. F.
Condor, Helsingør, Kr. 30,00.
3. Præmie: Arne Sparre, M. F. Con-
dor, Helsingør, Kr. 20,00.

Alle tre Modeller var meget lette at
bygge, men Richard Jensens havde de
bedste Flyveegenskaber og maatte li-

geledes betegnes som den mest hold-
bare.

Man ser her et Billede af Richard
Jensens Model. Naar undtages Beklæd-
ningen (Diplompapir) er der kun an-
vendt indenlandske Materialer. Kropp-
en er flad. Forstykket er af 4 mm
Krydsfiner, hvorfra 2 Lister gaar ud
til Halen. Mellem disse to Lister er
Halefinnen skudt ind. Den bestaar af
en Randbue af 3 mm Krydsfiner med
et Par Ribber i. Højstartkrogene har
ogsaa fundet en fiks Anbringelse tæt
oppe under Planet, der er forsynet
med Knæk. Profilet, Gøttingen 450, er
valgt med særligt Henblik paa at faa
et gunstigt Reynoldstal. Alle Ribber i
Plan, Haleplan og -finne er af 1-laget 1
mm Birkefiner. Haleplanet er bæren-
de. Planbelastningen er ca. 17 g/dm²,
og Modellens Synkehastighed er ca.
0,50 m/sek.

Bedømmelseskomiteen.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabellejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Palle Petersen, Cæciliavej 25, Valby,
Telf. Valby 5268 u.

3 nye Klubber under Unionen.

Helsingø Modelflyveklub, Formand Paul Jensen, Annisse Overdrev, Helsingø.
M.F. Windy, Formand K. Hartvig Jensen, Milanøvej 25, København S.

Odder Modelflyveklub, Formand Ingeniør Ditlev Linnet, Møllebakken, Odder.

M.F. Volo gør opmærksom paa, at Klubben hører hjemme i Sindal, og at det er Formanden, Peter Ussing Olsen, der bor Penkrog pr. Tolne.

M.F. Eagle har skiftet Adresse, da Jørgen S. Petersen er flyttet til København. Den nye Formands Adresse er: Svend Aage Andersen, Ellegade 4, Graasten.

Køge Modelflyveklub meddeler: Ved Klubbens Generalforsamling den 29. August traadte den gamle Bestyrelse af og følgende valgtes:

Formand: Brido Hansen, Strandvejen 22, Kasserer Poul Petersen, Vestergade 29, og Sekretær: Aage Petersen, Pedersvej 61.

Al Korrespondance bedes for Fremtiden sendt til den ny Formand.

MODEL MATERIALER

Højstartsnor, 140 m paa Vindsel,
med Flag og Ring Kr. 4.50

TRÆVAREFORRETNINGEN

Prinsesse Maries Allé 1
(v. Gl. Kongevej 70) - Vester 5341 y



HAWKER »NIMROD«

i Skala 1:50 Spændvidde 205 mm

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingebænk m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 1,85 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri
Fruens Bøge



Den nye Danmarksmester
Ove Hansson.

D.M. for Motormodeller afholdtes Søndag den 22. August i fint Vejr paa Eksercerpladsen ved Roskilde. Af de 19 tilmeldte startede kun 8, og Flyvningerne prægedes af det mindre gode Motorgummi.

Dagens bedste Tid, 2 Min. 33,1 Sek., opnaaede Ove Hansson, »Cirrus«, med en selvkonstrueret Model »Red Flash«.

Ove Hansson blev da ogsaa Danmarksmester med en Gennemsnitstid af 1 Min. 15,6 Sek.

Efter Stævnet overrakte Unionens Formand, Knud Flensted-Jensen, den nye Danmarksmester en Sølvpokal, skænket af D. K. D. A. S.

Blandt de deltagende saas Jørgen M. Larsen, forrige Aars Danmarksmester, og Boy Konstman, der var kommet helt fra Bredebro for at deltage. Erik Sørensen fra Roskilde var Stævneleder.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prisliste

Flyvning med
W Modell.r
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

Nyhed for Modelbyggere

Benzinmotor-Model

HS 100

Pris Kr. 6.50

Tegning i fuld Størrelse med meget
detailleret Byggebeskrivelse

HS 100 er en meget smuk Benzinmotor-Model, som den viderekomne Modelbygger vil modtage med Begejstring



Felgiebel, Benzinmotoren für Flugmodelle

Vejledning i Bygning af Benzinmotorer
til Benzinmotor-Modeller kan endnu faas

Pris Kr. 7.75

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

TIL MODELFLYVERNE!

Min Adresse er forandret,
fra Sdr. Boulevard 57⁴, som
meddelt i FLYV Nr. 9, til

Box 3, Odense.

Jørgen Skovgaard,

Rekordprotokolfører og
Distriktsleder for Fyn.

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning
af større Modeller

Papyrolin eensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2 00

” tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65

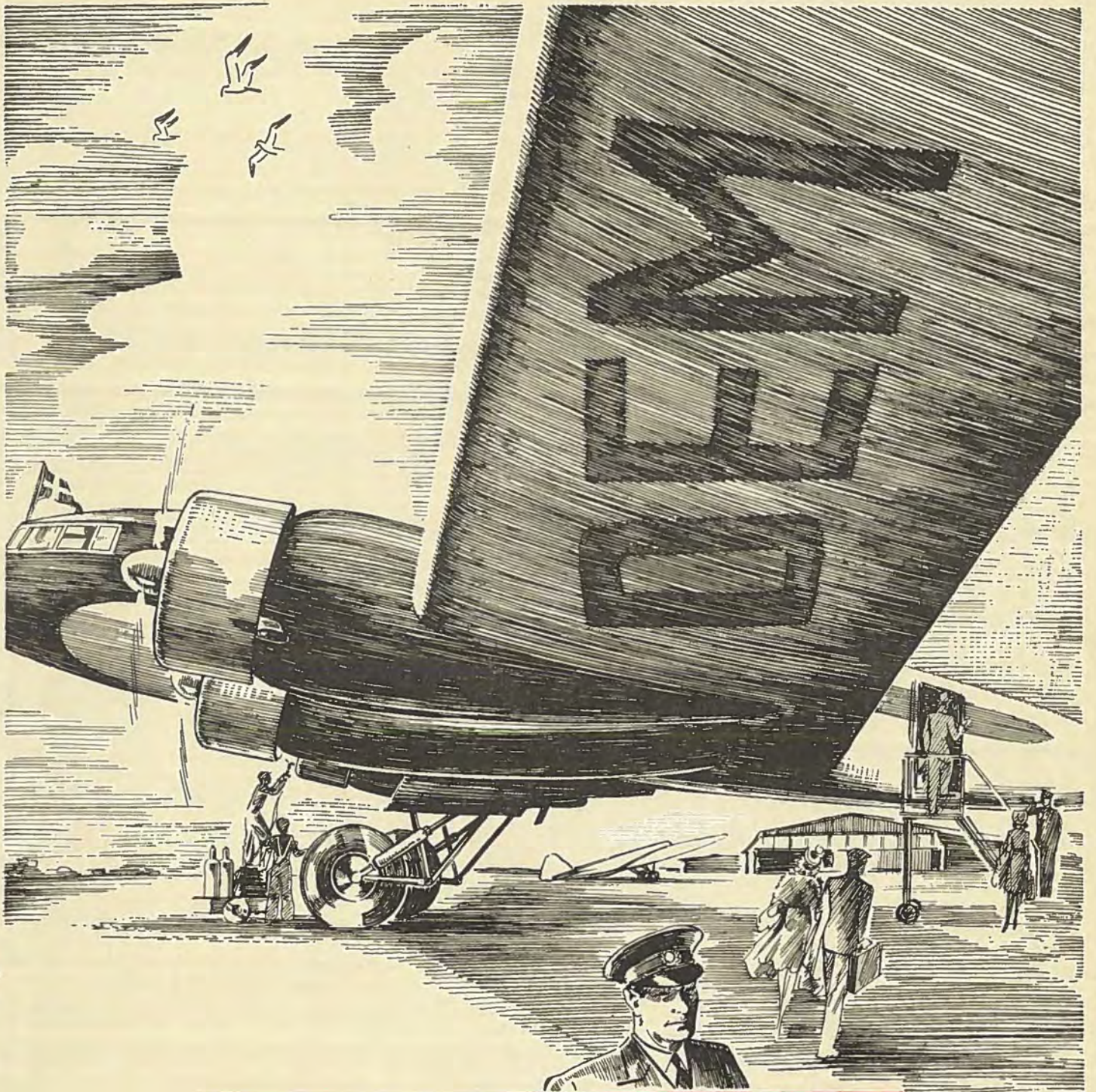
Bredde 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Dope og har glat
Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto
ekspederes omgaaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæfflyvning Kr. 2,00



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart

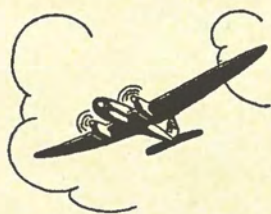


VE.



SHELL

AVIATION SERVICE



^A/_s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Kai Ingemanns
Petersborgvej 3 Hillerød
902

FLYV

Nr. 11

1943 - 16. Aarg.

DDL

Det danske Luftfartselskab

har bestaaet i

25 Aar

★

Artikler af

Luftkaptajn E. Damm

Stewardess Hanne Hansen

Erflyveleder S. A. Dalbro

m. flere

★

Æg af Flyvepladser

Luftfartsing. M. P. Eskildsen

Dansk

Erøveflyver Unions

Rejsestedlejr 1943

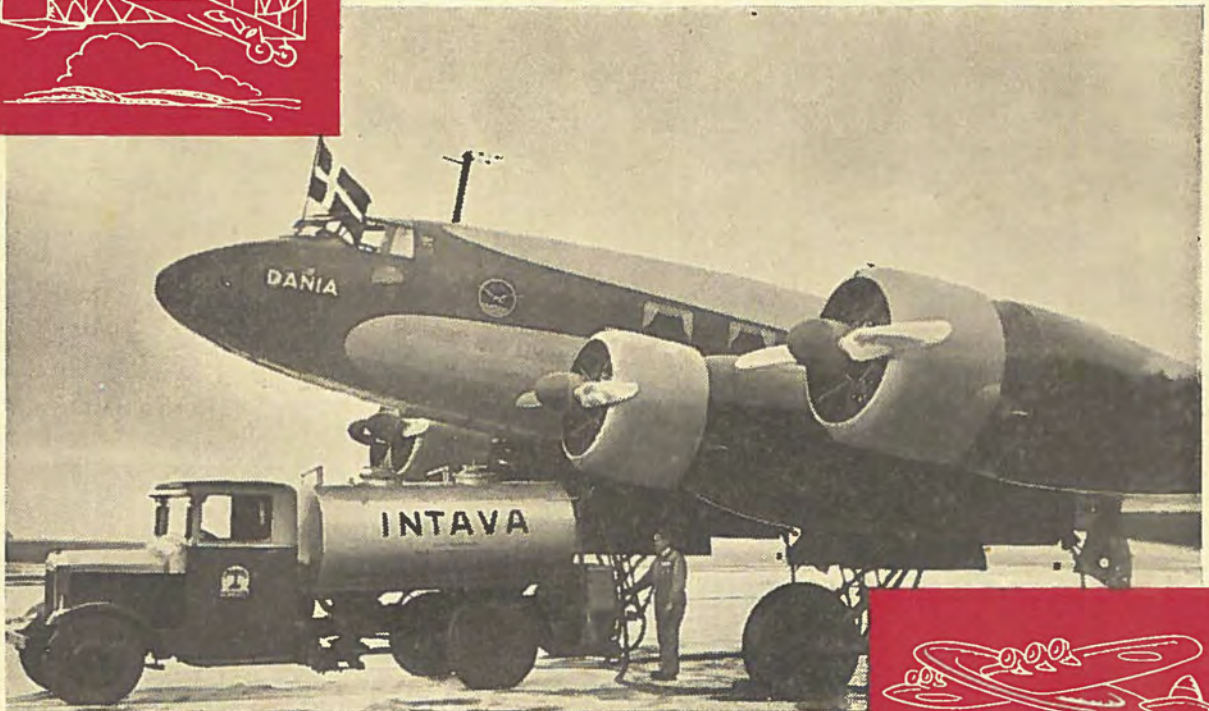
i Tekst og Billeder



50
ØRE

DDL's første Trafikflyvemaskine 1916
(Friedrichshafen FF 49)

Det var noget af et Kunststykke for Passagererne
at komme om Bord - 1 Dag gaar det bagefter!



DDL

FORTID, NUTID OG FREMTID

25 Aar, der paa de fleste andre Omraader er en forholdsvis kort Tid, er i Luftfartens Historie en Epoke. Dansk Flyvnings Pionerer lagde Grunden til **Det Danske Luftfartsselskabs** rige Udvikling, som af det store Verdensopgør midlertidigt er bragt til Standsning. Men

Fremtiden vinker, og medens Nutidens daglige Arbejde gøres, samles der Erfaringer for den fremtidige Udvikling. Vi ønsker til Lykke med de 25 Aar og ser hen til den straalende Fremtid, som ogsaa dansk Flyvning vil opleve, og i hvilken vi ogsaa haaber at kunne yde en Indsats.



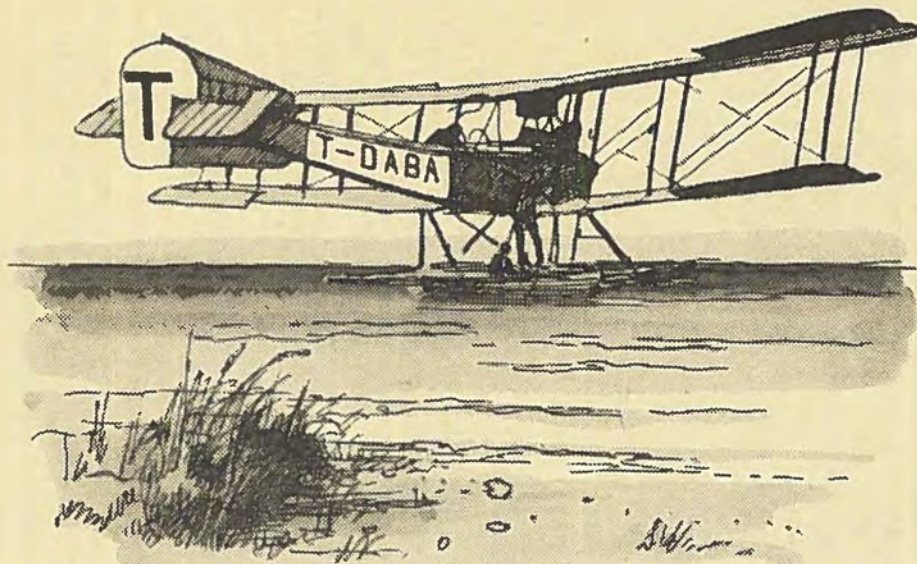
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.

25 AAR I FLYVENDE FART

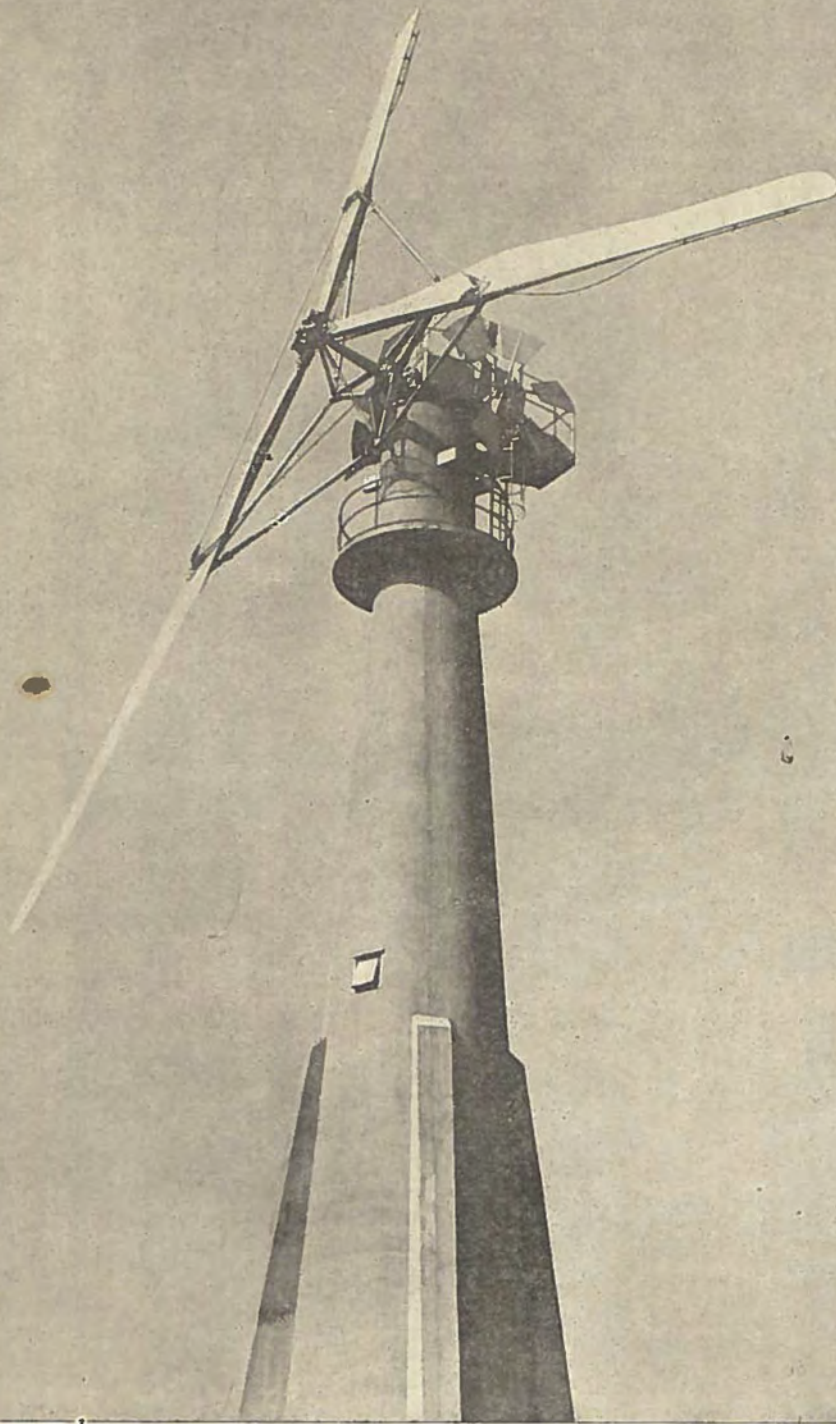


*DDL's første Trafikmaskine
tegnet af Ib Andersen*

I Dag kan DDL som Verdens ældste Luftfartselskab fejre sit 25 Aars Jubilæum. Siden Selskabets Start i 1918 har vore Maskiner befordret over 300.000 Passagerer over Ruter i Ind- og Udland og derved fløjet næsten 9 Millioner km. DDL var med blandt Luftens Pionerer og har siden ligget paa Linie med Udviklingen. Krigen har beredt os Vanskeligheder, men trods alt er der ogsaa Liv og Vækst i den danske Luftfart. Der gennemføres daglig Ruteflyvninger, og samtidig forberedes den Dag, da Freden skal give os de store Udviklingsmuligheder.

1918 **DDL** 1943

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
Verdens ældste



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vingefang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger konstrueret efter Aerodynamikkens Love. Den udnytter Danmarks Vindkraft og sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s
VESTERGADE 33 - KØBENHAVN, K - TLF. CENTRAL 6098

FFLV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE
DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)

Nr. 11

November 1943

16. Aargang

Det Danske Luftfartselskab

har bestaaet i 25 Aar

1918 — 29. Oktober — 1943

ALLEREDE i Slutningen af 1917, inden den forrige Verdenskrig endnu var afsluttet, arbejdede Billedhuggeren *Willie Wulff* med Planer om at oprette civil Lufttrafik i Danmark, og Aaret efter tog Planerne fastere Form. *Willie Wulff* kom i Forbindelse med Militærflyveren, Løjtnant *Ekmann*, og i Fællesskab tog de fat paa Opgaven. Den 5. April 1918 var de kommet saa vidt, at der kunde holdes et indledende Møde om Starten af et Luftfartselskab. Der blev nedsat et Arbejdsudvalg, og i Løbet af Sommeren 1918 arbejdedes der med Aktie-tegning blandt førende Personligheder indenfor Handel, Industri, Skibsfart og Bankvæsen. Bl. a. blev Etatsraad H. N. Andersen stærkt interesseret i Sagen. Desværre skulde Løjtnant *Ekmann* ikke komme til at opleve Resultatet, idet han blev dræbt ved Nedstyrtning med en af Hærens Maskiner d. 27. Maj, og *Willie Wulff* maatte saaledes føre Sagen videre alene.

For at skaffe den nødvendige Kapital til de løbende Udgifter, blev der den 29. Oktober 1918 i Østasiatisk Kompagni afholdt et Møde, hvor man fastlagde DDL's Arbejdsprogram, der gik ud paa »at planlægge erhvervs-mæssig Flyvning i Samarbejde med udenlandske Selskaber og i Forstaaelse med det danske Trafikministerium«, og der blev ved denne Lejlighed stillet et Beløb paa 100.000 Kr. til Raadighed for det videre Arbejde.

Den 29. Oktober 1918 kan derfor med Rette betragtes som DDL's Fødselsdag, selv om det først noget senere fik sin endelige Form som Aktieselskab. *Det Danske Luftfartselskab er saaledes det ældste af alle eksisterende Luftfartselskaber i Verden.*

I Sommeren 1919 købte det ny-startede Selskab sine første Flyvemaskiner; det var tre engelske Avro-Biplaner, gamle, aabne Maskiner, der kunde medføre een Passager foruden Føreren. Samtidigt blev der engageret Flyvere og det nødvendige tekniske Personale. Luftfartøjerne blev stationeret paa Flyvepladsen ved Avedøre, og den 31. Oktober 1919 fandt DDL's første Flyvning Sted.

I Forbindelse med Købet og Afskibningen af Avro'erne var *Willie Wulff*, der var blevet Direktør for DDL, i London for at forhandle med det engelske Luftfartselskab Aircraft Transport Travel Ltd., og ved denne Lejlighed blev de første Aftaler truffet om Samarbejde mellem Luftfartselskaberne i Danmark, England, Holland, Norge, Sverige og Tyskland, og disse Aftaler førte til Oprettelsen af den internationale Sammenslutning af Luftfartselskaber.

Den 23. August 1919 samledes 12 Delegerede — repræsenterende fem Luftfartselskaber — i Haag og vedtog at danne en Sammenslutning under Navnet *International Air Traffic Association* (I. A. T. A.) med det Formaal

»at samarbejde til fælles Fordel ved Tilrettelægning og Organisation af den internationale Lufttrafik.« Af de Selskaber, der var til Stede ved denne Lejlighed, eksisterer kun DDL.

De første Luftruter bliver aabnet.

For at skaffe Midler til Oprettelsen af internationale Luftruter og Anskaffelse af egnet Materiel blev det i 1920 besluttet at tilføre DDL ny Kapital ved dets Omdannelse til Aktieselskab, og Aktiekapitalen bliver paa 900.000 Kr. Selskabet havde søgt Koncession paa Oprettelse af en Rute København—Warnemünde i Samarbejde med Deutsche Luftrederei. DDL skulde flyve Strækningen København—Warnemünde, medens Deutsche Luftrederei skulde flyve Strækningen Warnemünde—Berlin. Der blev købt et tysk Søluftfartøj, en Friedrichshafen FF49 til to Passagerer og to Mands Besætning. Det var en aaben Krigsflyvemaskine med en Marchhastighed paa 120 km/T, og med denne aabnede den sønderjydske Flyver *F. Duus* Ruten den 7. August 1920.

Den 15. September samme Aar aabnede Selskabet den første Luftrute fra København til Hamborg. Til denne Rute anvendtes Landflyvemaskiner. Der var blevet købt fire De Havilland DH9 Luftfartøjer i England. Det var gamle Krigsflyvemaskiner med Plads til en Fører og tre Passagerer. De havde en Marchfart paa 150 km/T.



Fokker F.III. 1 × 240 HK. Siddeley Puma Motor. Foruden 1 Fører kunde de rumme 5 Passagerer. 1 havarede i 1925, 1 i 1927 og 2 solgte i 1929 til England.

Føreren paa den første Tur var nuværende Oberstløjtnant C. C. Larsen.

Begge Ruter blev indstillet med Udgangen af Oktober 1920.

Der søges om Subvention.

Efter denne kortvarige Begyndelse gik der omtrent tre Aar, inden DDL genoptager sine Rute-flyvninger. Erfaringen fra 1920 havde vist, at der ikke kunde drives Lufttrafik uden Støtte fra Statens Side, og Ententens

Restriktioner overfor Tyskland lagde Hindringer i Vejen for Overflyvning af Landet. Derfor kom der en Periode, hvor Selskabets Virksomhed indskrænkede sig til Rute-flyvninger rundt om i Landet.

I 1922 lykkedes det endelig at faa Tilsagn om Statssubvention, og i 1923 kunde man genaabne Hamborgruten. Den blev befløjet med DH-9'erne, ført af Flyverne, nuværende Luftkaptajn S. Steinbeck og Havnechef i Kø-



I Forgrunden ses en af Jabiru'erne, som blev anskaffet i 1926. To af dem blev bygget paa Orlogsværftet. 4 × 180 HK. Hispano Suizza Motorer. 2 Mands Besætning, 7 Passagerer. Marchhastighed: 175 km/T. 3 Stk. opbygget i 1931; 1 Stk. havareret totalt i 1927.

benhavns Lufthavn Leo Sørensen. Aaret efter kunde Selskabet — takket være en Subvention fra Staten — aabne Ruten København — Hamborg — Rotterdam, som blev drevet i Forbindelse med det hollandske Luftfartselskab KLM og det tyske Selskab Aero Lloyd. Til denne sidste Rute chartrede DDL i Tyskland to Luftfartøjer med lukket Kabine (en Fokker Grulich F. 2 med Plads til 4 Passagerer og en Fokker Grulich F. 3 med Plads til fem Passagerer i Kabinen).

Kampaar og Rekonstruktion.

De to følgende Aar — 1925 og 1926 — blev et meget bevæget Kapitel i den danske Trafikflyvnings Historie. Det var to Kampaar, hvor Bølgerne gik højt imellem DDL og det nystartede Selskab Dansk Lufttransport og imellem DDL og det svenske og hollandske Luftfartselskab. I Begyndelsen af 1926 ophørte Konkurrencen fra Dansk Lufttransport Side, fordi Selskabet blev ophævet, og senere begravedes Stridsøksen for bestandig imellem DDL og de to fornævnte udenlandske Selskaber.

DDL var imidlertid ret uheldigt stillet, fordi det ikke fik tilstrækkelig Støtte fra det offentlige, og da samtidig dets økonomiske Forhold var meget vanskelige, blev det nødvendigt at foretage en Nedskrivning af Aktiekapitalen. Efter langvarige Forhandlinger lykkedes det dog at opnaa en Subvention baade fra Staten og Kommunen. Derefter besluttede Selskabet at oprette en Morgen- og Aftenforbindelse til Hamborg samt en Forbindelse til Berlin, og købte til dette Formaal yderligere to Fokker F. III.

De økonomiske Forhold var stadig meget vanskelige, og i 1926 maatte der foretages en Rekonstruktion af Selskabet og rejses ny Kapital. Forinden havde man bestilt to Jabiru-Monoplaner hos Farman i Paris og yderligere bestilt to lignende Luftfartøjer hos Orlogsværftet i København (Jabiru'erne, der havde fire Motorer, kunde medføre ni Passagerer og en Besætning paa to Mand; med en Marchhastighed paa 175 km/T var de Datidens hurtigste Trafikflyvemaskiner). Den nye Kapital blev stillet til Raadighed af Staten, Østasiatisk Kompagni og Nationalbanken. Willie Wulff, der havde været Selskabets Direktør lige fra Starten, fratraadte, og fra Oktober 1926 blev Ingeniør Knud Krebs hans Efterfølger.

Vanskelighederne var imidlertid

ikke overvundet endnu. Man valgte derfor at gaa forsigtig til Værks; Ruten København—Hamborg—Køln, der var blevet fløjet med Jabiru'erne, blev indstillet, og man nøjedes med en Morgen- og Aftenforbindelse til Hamborg.

Støt og rolig Fremgang.

I Løbet af 1927 havde DDL opsparret tilstrækkelig Kapital til at kunne købe to Fokker F. VII, og med disse økonomiske Maskiner opbyggede Selskabet praktisk talt sit gode Renommé og sin Økonomi. Aaret efter udvidedes Flaaden med to lignende Luftfartøjer.

I Isvinteren 1928—29, fik Selskabet Lejlighed til at yde en fortræffelig Indsats i den Periode Isen spærrede for al Sejlads i Store Bælt. Aaret efter kunde Driftsprogrammet udvides med en Rute til Berlin (i Forbindelse med Lufthansa).

Et andet betydeligt Fremskridt var Etableringen af en Nat-Postroute Malmø — København — Hamborg — Rotterdam/Amsterdam i Samarbejde med Tyskerne og Svenskerne.

Da alle de udenlandske Selskaber, som beføj København, efterhaanden var gaaet over til at anvende større og mere komfortable Maskiner, blev DDL nødt til at følge med i denne Udvikling og bestilte i Vinteren 1932—33 hos Orlogsværftet i København en stor tremotoret Fokker F. XII til seksten Passagerer, og Aaret efter bliver der bestilt en til. Den første af de nye Maskiner blev indsat paa Berlinruten, der fra nu af gennemføres hele Aaret rundt. Ogsaa paa Hamborg-ruten og Natpostruten indsættes efterhaanden de nye tremotorede Luftfartøjer.

Den 8. Oktober 1934 afgik Direktør K. Krebs ved Døden, og til hans Efterfølger valgtes Selskabets hidtidige Trafikleder K. Lybye.

Efterhaanden var det ogsaa lykkedes Selskabet at faa et godt Forhold i Stand med det svenske og det hollandske Luftfartselskab, og lidt efter lidt kom DDL med i det hollandsk/svenske Samarbejde paa Ruterne fra København til Amsterdam.

Denne Udvidelse af Ruteprogrammet nødvendiggjorde, at DDL udvidede sin Flaade med en tremotoret Junkers Ju 52 til seksten Passagerer.

Der oprettes indenlandske Luft-ruter.

I Sommeren 1936 fattede Ingeniør, senere Trafikminister Gunnar Larsen Interesse for den indenlandske Rute-flyvning, og ved Samarbejde mellem ham, Aalborg Kommune og DDL lyk-



Fokker F.XII, hvoraf DDL har to, som stadig er i Drift. De er bygget paa Orlogsværftet i København i henholdsvis 1933 og 1935. 3 × 460 HK. Bristol Jupiter Motorer. 2 Mands Besætning og 16 Passagerer. Marchhastighed: 210 og 220 km/T.

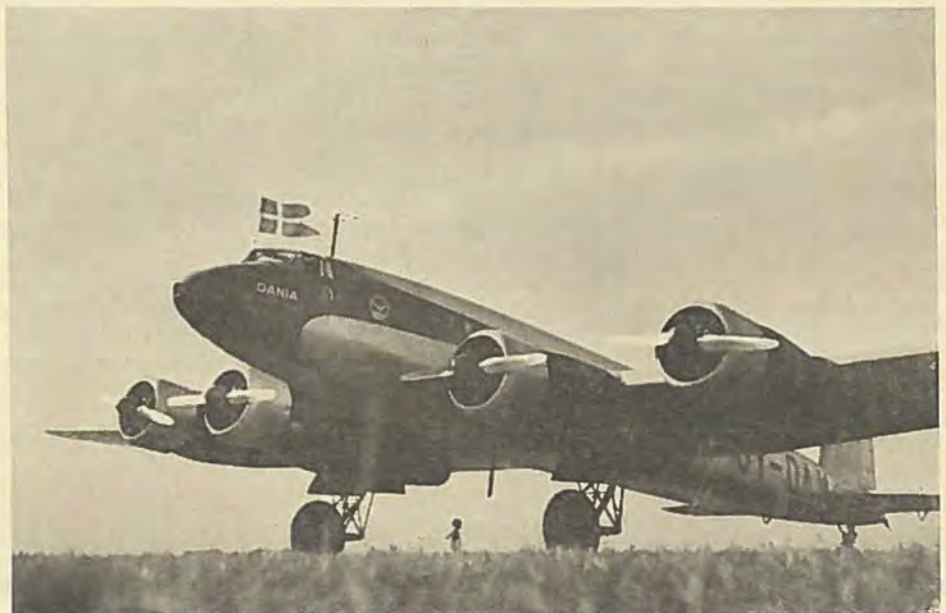
kedes det at faa aabnet en Luftrute mellem København og Aalborg. Da Statens Subventionsbetingelser imidlertid umuliggjorde, at en saadan Rute kunde drives af DDL, stiftedes der i Hast et Datterselskab, A/S *Provincs Luftfartselskab*, med samme Direktør som DDL. Ruten til Aalborg blev aabnet d. 4. September 1936.

Imidlertid havde Esbjerg By byg-

get en kommunal Lufthavn og rettet Henvendelse til Selskabet om Beflyvning. Selskabet gav Tilsagn herom, og Ruten blev aabnet den 18. Juli 1937 samtidig med at Lufthavnen blev indviet.

Kapitalen udvides.

Selskabets Aktivitet havde i de sidste Par Aar været i betydelig Stig-



Focke-Wulf Fw 200 »Condor«. Helmetal-Luftfartøjer. Købt ved Fabriken i Tyskland 1938. 4 × 720 HK. BMW 132-G Motorer. 4 Mands Besætning og 26 Passagerer. Indtrækkeligt Understel. Marchhastighed 330 km/T.

ning; men Ledelsen omgikkes med Planer om en yderligere Ekspansion, der omtrent vilde medføre en Fordobling af Kilometerydelsen, der var vokset til 733.500 km. For at dette kunde gøres, maatte Selskabets Flaade suppleres med mindst to helt moderne Luftfartøjer, der maatte være alle de konkurrerende Selskabers Materiel overlegne. Hertil krævedes imidlertid saa mange Penge, at det var nødvendigt at foretage en Udvidelse af Aktiekapitalen. Dette skete gennem et af Gunnar Larsen dannet Konsortium, der tillige optog Forhandlinger med Staten om nye Koncessions- og Subventionsbetingelser. Det Maal, man havde sat sig, var en Aktieudvidelse paa ca. 2½ Mill. Kr. Fra Trafikminister N. Fiskers Side blev der vist Flyvningen stor Interesse, og han skaffede Selskabet en tiarig Enekoncession baade paa indenlandsk og udenlandsk Rute-flyvning samt en Forhøjelse af Statssubventionen fra 250.000 Kr. til højst 500.000 Kr. aarligt (afhængig af Kilometerydelsen; for at opnaa det fulde Beløb skulde der flyves 1 Mill. Kilometer om Aaret). Selskabets Subvention fra Kommunen — 100.000 Kr. aarligt — blev forlænget for hele Koncessionsperioden.

Da Selskabets Kapitalforhold var bragt i Orden, købte DDL i 1938 to Focke-Wulf »Condor« Trafikluftfartøjer i Tyskland. De havde fire Motorer, Marchhastigheden var 320 km/T, og de kunde rumme 26 Passagerer foruden en Besætning paa fire Mand. Det var de hurtigste og mest komfortable Maskiner, der fandtes paa det europæiske Luftrutenet.

I Samarbejde med Lufthansa aabnede DDL i Juli 1938 en Rute Kø-

benhavn — Hamborg — London; den blev fløjet med de nye »Condor«er, og Turen varede 3 Timer 45 Minutter, inklusive Opholdet i Hamborg. Endvi-



Saaledes var Passagererne udstyrede paa den første Rute København—Hamburg. Til højre ses Flyveren, Sv. Steinbeck. Maskinen, der blev benyttet, var en aaben De Havilland DH 9.

dere aabnede Selskabet en Rute fra Aalborg via Silkeborg, Esbjerg til Hamborg.

Krigen lammer Lufttrafiken.

Aaret 1939 tegnede til at slaa alle Rekorder indenfor dansk Luftfart. Foruden Ruteprogrammet fra det foregaaende Aar indtraadte DDL som Poolpartner i Ruten Oslo — Gøteborg — København og fløj denne Rute og Ruten København — Hamborg — Lon-

don med de nye »Condor«er paa en Dag (ca. 1600 km). Endvidere beføj DDL i Samarbejde med det svenske og norske Luftfartselskab endnu en Rute mellem Oslo og København, og den ene af Aalborggruterne blev forlænget til Kristiansand.

Krigen, der udbrod den 1. September, ændrede med eet Slag hele Situationen. Al Lufttrafik blev saa at sige lammet; men efterhaanden som Forholdene stabiliserede sig, opstod der dog Ønsket om, uanset den forogede Risiko, at opretholde de for Landet saa vigtige Flyveforbindelser, og DDL opnaaede efter Forhandlinger Tilladelse til at genoptage Berlinerruten (den 4. Oktober). Efter langvarige Forhandlinger lykkedes det ogsaa at faa Tilladelse til at genaabne Ruten til London (den 13. November).

Luftfartselskaberne i Danmark, Finland, Norge og Sverige havde i 1938 truffet en Overenskomst om i Fællesskab at ville løse forskellige store trafikale Opgaver, som hvert af de fire Selskaber ikke kunde magte, og en af disse Opgaver var Etableringen af en Luftrute mellem Skandinavien og U. S. A. I den Anledning rejste en Delegation til Amerika (d. 11. Jan. 1940) for at forhandle med de amerikanske Myndigheder, og fra dansk Side deltog Direktør Lybye og Afdelingschef Arne Krog fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet. Forhandlingerne gav et saa godt Resultat, at man paatænkte allerede i Sommeren 1940 at ville foretage nogle Prøveflyvninger over Nordatlanten.

Men saa kom den 9. April.

Nu var den danske Lufttrafik truet for Alvor. Al Flyvning maatte indstilles, hele DDL's Personale blev



Et Billede af DDL's Luftflaade, som den saa ud umiddelbart før September 1939. Længst til højre ses de to »Condor«er.

Luftkaptajns Arbejde og Ansvar

Af Luftkaptajn i DDL E. Damm.

Naar en Flyverejse i Nutiden gaar saa sikkert og planmæssigt som det faktisk er Tilfældet, skyldes det ikke mindst Luftfartens egne Folk og det fasttomrede Samarbejde der er imellem dem i de forskellige Afsnit af Flyvningen fra Start til Landing; nogle af dem ser Flyvepassageren daglig, andre saa godt som aldrig, men fælles for dem alle er Samarbejdet.

I Anledning af DDL's 25 Aarsdag har FLYV bedt Luftkaptajnen, Radiotelegrafisten, Flyvemekanikeren, Stewardessen og desuden Lederen af Sikringstjenesten og Vejrtjenesten om at fortælle vore Læsere lidt om det daglige Arbejde indenfor deres Omraade, og til Slut giver Propagandachefen et Indblik i den Service der fra DDL's Side ydes Passageren. Endelig hører vi om Postvæsenets Anvendelse af Luftruterne og erfarer, at ikke mindst Postvæsenet i høj Grad har taget Flyvningen i sin Tjeneste, netop fordi Sikkerhed og Hurtighed er Flyvningens Kendingsmærker — nu og i Fremtiden.



Luftkaptajn E. Damm.

Men mærkeligt nok, hørte man sjældent Klager over disse Afbrydelser, naar Passagererne blev landet paa en eller anden fredfyldt Plet undervejs. De var nærmest taknemmelige for, at det ikke var sket i f. Eks. Øresund eller Fehmern Bælt og beundrede Piloten for den Maade, han havde klarret Sagen paa. Under Frokosten i en nærliggende Kro blev Kontakten mellem Passagerer og Pilot som Regel yderligere forbedret, og naar Piloten derefter havde sørget for Viderebefordringen med et mere jordbundet Tra-

Trafikflyvningens første Dage maatte Passagererne have ikke saa lidt Sportsaand, naar de vilde foretage en Rejse med Datidens Luftruter. Det var dengang ret almindeligt med Nødlandinger, saa man kan vist godt sige, at der skulde en Del Held til at naa sit Bestemmelsessted inden Aften.

sagt op, og man øjnede til at begynde med ingen Udvej for at kunne fortsætte. I Juni Maaned lykkedes det imidlertid, efter et stort Arbejde fra Direktionens Side, at faa Dispensation fra Forbudet mod Flyvning over dansk Omraade og tillige tysk Koncession, saaledes at DDL den 24. Juni kunde genaabne Trafikken paa Berliner-Ruten. Kort Tid efter lykkedes det at faa denne Rute forlænget til henholdsvis München og Malmø, og Aaret efter ændredes Delstrækningen Berlin—München til Berlin—Wien, saaledes at Selskabet i Dag flyver Strækningen Malmø — København — Berlin — Wien samtidig med, at det trafikerer den indenlandske Rute København—Rønne, der kom i Gang i 1941.

Ny Kapitaludvidelse og Fremtiden.

I Bevidstheden om, at Trafikflyvningen efter Krigen vil tage et voldsomt Opsving, har DDL i Tide rustet sig til at kunne møde de Krav, der vil blive stillet til dansk Luftfart, baade med Hensyn til Oprettelsen af nye Luftruter og Anskaffelse af nyt Materiel. Paa en ekstraordinær Generalforsamling i Juni 1943 blev det vedtaget at udvide Aktiekapitalen med 12 Mill. Kroner. Tegningen fandt Sted fra den 22.—30. Juni, og Resultatet blev, at man naaede det tilsigtede Beløb. Naar Krigen hører op vil Det Danske Luftfartselskab saaledes staa vel rustet til straks at kunne tage fat paa de store Opgaver, der venter Verdens ældste Luftfartselskab.

J. Foltmann.

fikmiddel, følte Passagererne sig faktisk kun en spændende Oplevelse rigere.

Men saa begyndte Luftruterne saa smaat at blive mere paalidelige og sikre — og efterhaanden endog præcise. Piloten fik successive sine nuværende faste Følgesvende, først Flyvemekanikeren, saa Radiotelegrafisten og endelig Stewardessen. De to første til henholdsvis Sikkerhedens og Regelmæssighedens Fremme og den sidste til Forøgelse af Passagerernes Bekvemmelighed ombord. Luftfartøjerne, Motorerne, Instrumenterne og selve Jordorganisationen gennemgik en stadig Udvikling, og alt dette var medvirkende til, at for det første Sikkerheden og Hastigheden steg og for det andet voksede især Regelmæssighedsprocenten, saaledes at den for DDL's Vedkommende i de sidste Aar for Krigen kom op paa 98—100 pCt. for samtlige Ruter.

Samtidig med Trafikkens Udvidelse voksede Luftfartselskabernes Erfaringer Aar for Aar, men Haand i Haand med Sikkerhedens Forøgelse kan en Forbedring i Regelmæssighed saavel som i Hastighed dog endnu naas.

Rejsehastighedens Forøgelse er indtil nu naaet gennem aerodynamisk Forfinelse og større Motorydelse, og Trafikluftfartøjet af i Dag besidder allerede en saa høj Standard, at en yderligere Hastighedsforøgelse vil være forbundet med forøget HK-Behov og dermed et større Brændzin- og Olieforbrug. Men Brændstofomkostningerne har allerede nu naaet en saadan Størrelse, at den økonomiske Lufttrafik maa tage den i Betragtning, idet den — af de forskellige Omkostningsfaktorer i Lufttrafik, som: Luftfartøjernes Afskrivning, Vedligeholdelse, Forsikring og Udgifter til flyvende Personal etc. — er blevet den største Post. Naar man tænker paa, at Udgifterne til Brændstof for en Fokker FXII allerede efter 1650 Flyvetimer har naaet Luftfartøjets Anskaffelsesværdi inclusive Motorer og Radioinstallation, vil man forstaa, at en Nedsættelse af Brændstofudgifterne maa forsøges med alle Midler for at skabe en rentabel Lufttrafik. Derfor er mange af de nyeste Opfindelser indenfor Lufttrafik ogsaa rettet mod dette Punkt, men allerede med det nuværende Materiel kan store Besparelser opnaas gennem forstaaende Medarbejde af hele det flyvende Personal saavel som det Personale, der paa Jorden varetager Luftfartøjernes Vedligeholdelse. Brændstofbesparingerne



Forerrummet i »Condor«en.

maa selvfølgelig ikke gaa ud over Driftsikkerheden, men helst samtidig medvirke til skaansom Behandling af Motorerne.

Piloten fra Trafikflyvningens første Dage saa sin Opgave opfyldt, naar han blot kunde bringe sit Luftfartøj sikkert til dets Bestemmelsessted — men det er ikke nok i Dag.

Luftfartselskabernes Opgave er i Korthed den, at befordre Passagerer, Post og Gods til de fastsatte Tider, med største Sikkerhed og paa bedste Maade gennem Luften, altsaa:

Sikkerhed — Hastighed — Komfort.

Under Hensyn til disse Betingelser opstaar der for Piloten følgende Opgave: Hvorledes bringer jeg paa bedste Maade mit Luftfartøj til Maalet, idet jeg samtidig overholder Fartplanen? —

Selve Flyvningen og den dertil hørende Navigation maa ikke være — og er ikke noget Problem for et Luftfartselskabs trænede Piloter. Takket være Motorernes Driftsikkerhed, Radioen og Blindflyvningsinstrumenterne flyver Piloten af i Dag med samme Lethed, som de »gamle« Tidens Piloter paa Horisontflyvning, selv om der nu flyves gennem Skyer og Taage, saavel Dag som Nat, Sommer som Vinter, uden Landkending fra det Øjeblik een Lufthavn forlades, til der lægges an til Landing i den næste. Denne Sikkerhed naas selvfølgelig ikke uden stadig Træning, men det er Minimumskravet før en Pilot — der efter II. Pilot Tjeneste har erhvervet Fortrolighed med saavel Ruten, Luft-

havnene som Luftfartøjstypen — slip- pes løs som 1. Pilot.

Piloten er derfor til enhver Tid klar over de forskellige Indflydelser, der angaar Luftfartøjets Ydeevne, men det gælder dog altid for ham, at slutte et Kompromis mellem de Krav, som Vejr-situationen, Gennemførelsens Sikkerhed og Passagerernes Bekvemmelighed stiller til ham — og endelig Luftfartselskabets Ønske om økonomisk Flyvning.

Efter nøje Studium af den foreliggende Vejr-situation sammen med den tjenstgørende Meteorolog, vælger Piloten den Rute og Flyvehøjde (Krigsforhold dog undtaget), der ifølge de meteorologiske Observationer byder den største Fordel — idet dog Rutens Længde har Indflydelse paa Flyvehøjden. Er Bestemmelseslufthavnens Vejrforhold daarlige, indhentes Oplysninger om de Undvigelseshavne, der evt. kan komme i Betragtning, saa Piloten altid er sikker paa, at hans Benzinbeholdning er tilstrækkelig for den paagældende Flyvning.

Fartplanen bør være lagt saaledes, at Motorernes Grænseværdier for Rejsedydelse ikke naas under normale Forhold, der vil derfor altid være et vist Overskud til Stede, naar der skal indhentes Forsinkelser, uden at Motorerne spændes for haardt.

Pilotens Opgave er nu, at overholde Fartplanen saa langt under de givne Grænseværdier som muligt, for derved gennem at opnaa mindste Motorbelastning og mindste Brændstofforbrug — altsaa flyve en bestemt Stræk-

ning i en bestemt Tid med mindst Ydelse og derfor største Økonomi.

Økonomisk Flyvning stiller store Krav til saavel Pilot som Flyvemekaniker og under Hensyn til den allerede stærkt belastede Besætning med Spørgsmaal som selve Flyvningen, Navigation og Flyvesikkerhed, er det selvfølgelig, at Teknikerne forsøger at undgaa yderligere Krav — ligesom at forringe de nuværende —, ved i højere Grad at gaa over til Automatik, for derved at vinde Tid til andre Opgaver for Besætningen.

Idet jeg betragter Hastighed og Komfort som rent tekniske Spørgsmaal, skal jeg til Slut kun berøre Luftfartselskabernes 1. Bud: Sikkerheden.

Da Luftfartselskabernes Renommé næsten udelukkende er baseret paa Sikkerheden, er det ganske naturligt, at for det første Besætningerne er udvalgte og skolede med stor Omhu, og for det andet, at dets Materiel er 1. Kl.s og holdt i fineste Stand samt at enhver ny gennemprøvet Opfindelse til forøget Sikkerhed bliver anskaffet.

Piloterne skal være gennemtrænede, og foruden at opfylde Selskabets flyvemæssige Krav, maa hver enkelt Pilot ogsaa kende sin egen »Begrænsning« saaledes, at han *aldrig under-vurderer den foreliggende Situation!*

Det er her — som indenfor ethvert andet Fag, hvor man kan læse sig til stor Viden — Erfaringen, der betyder noget. Naar DDL's Piloter i Dag hovedsagelig bestaar af de Flyvere, der her i Landet har det største Antal Flyvetimer, tør man vel ogsaa formode, at de har høstet den dertil svarende Erfaring.

Da Selskabet forlanger, at man aflyser en Flyvning, dersom man ikke er fuldstændig sikker paa at kunne gennemføre den, og da Piloterne yderligere er enebestemmende om, hvorvidt en Flyvning skal foretages eller ej under den foreliggende Situation, saa synes jeg, det maa være en Betyggelse for enhver Passager, at Piloten er »i samme Baad«.

Selv om vi er professionelle Flyvere, saa er det at være Trafikflyver dog ensbetydende med stadig Skole, idet Videnskab og Teknik stadig bringer nye Opfindelser frem, som det er Pilotens Opgave at lære at kende og udnytte til Bunds — men vi er ogsaa klar over, at vor Flyvning skal udvikles med Akkuratess til en videnskabelig Teknik med Hovedopgaven:

Sikkerhed.

E. Damm.

En Formiddag med Flyverradiotelegrafisten

Af Flyverradiotelegrafist O. Kiertzner.



Flyverradiotelegrafist O. Kiertzner.

TUREN til Wien med »Condoren« starter paa en for Besætningen særdeles passende Tid paa Dagen nemlig tidligt paa Formiddagen. Det er en glimrende Maade at starte Dagen paa at tage Toget fra Amagerbro Kl. 8.15 og i Ro og Mag spadserer til Lufthavnen sammen med ældre, veltjente Embedsmænd m. v. Vel ankommen til Havnen har man de første Minutter fuldt besat med at drøfte de sidste Begivenheder med Kammeraterne dér, og som oftest skal man lige ind i Restaurationen for at faa en ekstra Kop Erstatning. Henad halv ti skal man saa lige en Runde ud i Maskinen for at se, om de forskellige Radiogrejer fungerer som de skal. Det gør de, og herefter kan man nyde den ganske specielle Stemning, der er i Ekspeditionen, hvor der er Travlhed med Told- og Paseftersyn, Udfærdigelse af Passagerlister o. s. v. Flyvebesætningerne har nu ogsaa deres at bestille. Der skal læses Vejrmeldinger, sidste Meddelelser om særlige Foreteelser paa Ruten og Maskinens Flyverapport fra Dagen før skal ogsaa læses igennem. Ved disse Morgensammenkomster fortælles ogsaa de forskellige Historier, der ustandselig opstaar tilsyneladende af sig selv. Nogle af de gode, gamle Travere genfortælles og — digtes næsten til Ukendelighed. Det skal være en meget daarlig Historie, der ikke bliver nogenlunde morsom, naar den

blot er fortalt et Par Gange indenfor Luftfartselskabet.

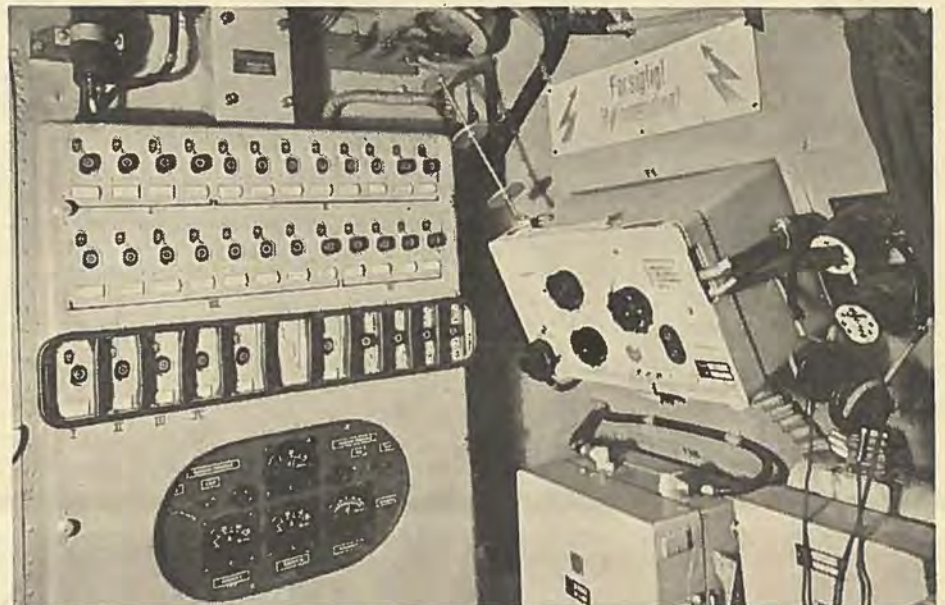
Maskinen lander fra Malmø med Transitpassagerer til Tyskland og Kl. X,00 er »Condoren« klar til Start. Det særlige Ceremoniel, der iagttages ved enhver Start, kommer til fuld Anvendelse, der raabes »Kontakt«, Motorerne startes og varmes op, Klodserne tages væk, Dannebrog hales ind og Maskinen ruller ud til Start. Næsen drejes op til Vinden, Stopuret startes og Motorerne faar Lov til at give alt, hvad de kan. Umærkeligt slipper Hjulene Jorden, og Sendenøglen kommer i Sving: »Jutlandia er startet fra København Kl. X,02 paa Vej til Berlin, flyver i 100 m under Stigning — Godmorgen!«. Kastrup kvitterer og returnerer Morgenhilsenen.

Det kværner af mange Stationer i Hovedtelefonerne. Allevegne er der fuldt Sving i Lufttrafiken. De forskellige Stationer kender man efterhaanden baade paa deres Tone og paa deres Telegrafisters Nøgleskrift, saa man kan i Almindelighed orientere sig, selv om man ikke hører deres Kalde-signaler. En lidt kraftigere Tone morsi nu, at den flyver i 150 m og lander i København om 5 Minutter. Det er den modgaaende Maskine fra Berlin. Jeg skriver Meddelelsen ned i Radiojournalen samt paa en lille Seddel,

der rækkes til Piloten. Han stikker Tommelfingeren i Vejret, Tegn paa at han har forstaaet og trimmer samtidig Maskinen, saa den stiger med 2 m i Sekundet for hurtigere at komme op over den modgaaende Maskine.

Allerede i 200 m kom vi ind i Skyerne og stiger stadig. Endnu er der ingen Lysning at se, bare graa Taage, der indhyller Maskinen. Højdeemaaleren viser 500 m, 600 m det begynder at lysne, og i 900 m faar vi det første Solstref. Det er et vidunderligt Syn, en Dag, hvor Vejret nede paa Jorden er surt og graat, at dukke op i Solen ovenover Skyerne. Maskinen har været lidt urolig, medens vi gik igennem Skyerne, men nu flyver vi i 1000 m, hvor man næsten ikke kan mærke, at Maskinen ikke staar paa Jorden. Skyerne glider roligt bagud under os og nogen Fornemmelse af at bevæge sig med 330 km i Timen har man slet ikke. Piloten gør Tegn med Haanden, vi skal blive i 1000 m. Kastrup faar Meddelelsen: »Jutlandia flyver over Skyerne i 1000 m Højde med god Sigbarhed.« Mekanikeren regulerer Gashaandtagene og lukker op for Højdegassen. Motorerne skal gaa fuldstændig synkront, før han er tilfreds. Løber een af Motorerne lidt hurtigere eller langsommere end de andre, kommer der Vibrationer i Maskinen, ikke særlig kraftige, men dog saa meget, at det kan virke generende i Kabinen, selv om den er udmærket lydisoleret.

Jeg hører i Hovedtelefonerne, at Aalborg snakker med Oslomaskinen, og nu siger Rønne til Malmø og Kastrup, at Fokkeren »Kronprinsesse



Et Hjørne af Radorummet i »Condoren«.

Ingrid« er startet fra Rønne til Kastrup. Klokken er X,20, det er planmæssigt! Nu kommer »Kronprinsessen« selv og optager Forbindelsen med Rønne. Det er efterhaanden paa Tide at begynde at pejle. Jeg kalder Kastrup og sender Pejlsignaler. Han giver mig Pejlingen, og Sedlen med Resultatet rækkes op til Piloten. Der drejes lidt paa Kursstyringen, vi laa en Smule Øst for Kursen. Rønne er vaagen, han har uopfordret pejlet med og giver mig sin Pejling. De to Pejlinger lægges ud paa Pejlekortet. Vi holder Hastigheden. 121 km paa 22 Minutter.

Turen gaar videre uden særlige Begivenheder. Hvert tiende Minut tager jeg en Pejling. Vi er nu over tysk Omraade. Jeg siger Farvel til Kastrup og Godmorgen til Stettin og lidt senere til Berlin. Berlin har en Vejrmelding til mig. Vejret er lidt snusket dernede. 80 m Skyhøjde og omkring 1 km Sigtbarhed. Piloten faar Meddelelsen og stiller sine Højdemaalere efter det Lufttryk, der er angivet for Tempelhof Flyveplads. Stewardessen Hanne Hansen lukker sin lille Luge op, og spørger, hvornaar vi er i Berlin. Hun faar Tidspunktet og trækker sig atter tilbage til sin Travlhed. Naar Vejret er saa roligt heroppe, faar Passagererne Lyst til en drink, og Hanne travler ihærdigt.

Berlin meddeler nu, at han har QBI, d. v. s. at Forskrifterne for Anflyvning og Landing i daarligt Vejr er traadt i Kraft, og spørger os, hvornaar vi venter at lande i Berlin. Der er flere Maskiner paa Vej til Berlin, men vi er heldige og faar Landingsnummer 1 og kan derfor fortsætte. Vi er gaaet ned til 200 m og jeg horer, at de andre Maskiner faar deres Landingsnumre samt Ordre til at flyve i forskellige Højder, saaledes at Nr. 2 skal flyve i 500 m, Nr. 3 i 800 m etc. for at borteliminere enhver Fare for Sammenstød. Jeg faar nu Ordre til at optage Forbindelse med en særlig Radiostation med Kaldesignal Berlin 3. Denne Station arbejder kun, naar QBI-Forskrifterne er i Kraft, og stilles til Raadighed for den Maskine, der har faaet Landingsnummer 1, saaledes at denne Maskine uden Forsinkelser eller Forstyrrelser kan faa alt, hvad den har Brug for i Retning af Pejlinger m. v. Jeg skifter til Berlin 3, og efter Udvekslingen af de sædvanlige Meddelelser begynder vi saa smaat at pejle.

Efterhaanden sættes Tempoet op. I de sidste Minutter af en Anflyvning

Livet om Bord

Af Stewardess Hanne Hansen.



Stewardess Hanne Hansen.

HVORDAN gaar Deres Dag i Luften, spørger Folk mig ofte om, og da jeg, i hvert Tilfælde for Øjeblikket,

kan man naa et Gennemsnit af 4—5 Pejlinger i Minuttet. Vi ligger fint, Pejlingerne svinger ikke ret meget. Senderen paa Jorden er i de sidste Minutter blevet meget kraftig, vi er ikke langt fra Pladsen. Efter en Pejling siger Berlin, at han horer vore Motorer i Nord, det raabes til Piloten, der tager Gassen fra og lader Maskinen synke ned gennem Skyerne. I 70 m Højde er vi under Skyerne, men Sigtbarheden er daarlig. Siden vi fik »Motor Nord« har jeg lyttet intenst og nu giver Berlin Signalet »ZZ«, der betyder, at man har set os fra Jorden, og at vi ligger saaledes, at man kan regne med en Landing uden Risiko. Vi ser nu de røde Begrænsningslys paa selve Flyvepladsen. Understel og Landingsklapper er forlængst ude og vi tager Jorden i en fin Trepunktslanding. Medens vi ruller ind over Pladsen horer jeg, at de andre Maskiner bliver rykket et Nummer frem i Landingsrækkefølgen. Vi standser paa Platformen, Motorerne standses og Stigerne sættes til. »Jutlandia« er landet i Berlin til fastsat Tid.

O. Kiertzner.

tilbringer flere Dage i Luften end paa Jorden, faar jeg ogsaa Lejlighed til at lære en Masse Mennesker at kende og faar samtidig Del i mange Smaasorger og Glæder.

Med DDL's Condor følger en Besætning paa 4: Piloten, Mekanikeren, Telegrafisten og Stewardessen, og Stewardessens Arbejde er sandelig ikke det kedeligste, da hun jo er den, der kommer i Kontakt med alle de mange Passagerer.

Dagen begynder allerede i Bussen paa Vej til Lufthavnen. Her betror en bekymret Dame mig, at det bliver hendes første Flyvetur, og at hun ogsaa kun har drukket en Kop Te i Morges, — og jeg skynder mig at forsikre hende, at hun rolig kunde have spist Bacon og Æg, da vi sikkert faar en fin Tur. Fra en anden Side nikker en »Stampassager« og spørger, om han kan faa sin sædvanlige Plads, — Stampassagererne har nemlig ogsaa deres bestemte Yndlingspladser i »Skibet«.

Ved Ankomsten til Lufthavnen maa jeg ud til Hammer og bestille Provianden til Dagen: Kaffe, Wienerbrød, Smørrebrød og andre gode Sager, — saa ned i Tolden efter de vaade Varer og Tobakken, ud efter Dagens Aviser og saa ud i Maskinen, der faar et lille Eftersyn for at jeg kan være sikker paa, at alt er pænt, til Passagererne kommer.

De første Passagerer kommer fra Malmø, som Regel 8—10 Gæster, og naar deres Bagage og event. Fragt er bragt ind i Condoren, kommer Passagererne fra København, og saa er alle Pladser besat, og vi kan starte.

Der gaar ikke mange Minutter efter Starten, førend den første Passager ringer, — som Regel en af Passagererne fra Sverige, der jo allerede har rejst fra Malmø og nu trænger til et Par danske Smorgåser og en Øl — og saa følger det Slag i Slag.

Turen København—Berlin er ikke lang — efter ca. 1½ Times Flyvning er vi der, og forinden skal alt være stillet paa Plads. I Berlin er der nemlig Toldeftersyn og al Spiritus og Tobak bliver plomberet, og Plomben maa først brydes efter Starten i Berlin mod København om Aftenen.

Det betyder dog ikke, at Passagererne mellem Berlin—Wien og vice-

versa intet kan faa. Ganske vist maa de undvære Øllet og Snapsen til Smørbrødet, men til Gengæld kan de faa Vermuth og desuden Kaffe og Wienerbrød. Størst er Glæden vistnok om Aftenen fra Berlin—København, da er der Rift om Smørbrødet, for har Folk været borte 8—14 Dage, glæder de sig til at faa en lille Forsmag paa den hjemlige Mad i Maskinen.

Al Maden faar jeg færdiglavet fra København om Morgenen og ligeledes Kaffen paa Termoflasker, men inde i Maskinens Køkken har jeg et elektrisk Kogekar, som efterhaanden er blevet ganske uundværligt. Her koger jeg Vand til Te, varmer Børnemælk og laver undertiden en Kop rigtig Kaffe til en eller anden Passager, vel at mærke naar Vedkommende selv medbringer Kaffen. En Dag kom en Dame med nogle Pølser, hun vilde have kogt, og det blev ogsaa klarer. Og har vi overnattet et Sted og er kommet saa tidligt fra Hotellet om Morgenen, at vi ikke har faaet Morgenmad, har jeg »stegt« Gaarsdagens Wienerbasser op i Kogekarret, og de har smagt dejligt. Alt kan jeg dog ikke klare, — en Dag bestilte en Passager en Bøf med Spejlæg, og da maatte jeg desværre sige nej.

Adskillige Gange har jeg hørt Folk benævne vor Maskine die Kindermaschine, Børnemaskinen. Grunden er sikkert den, at paa Strækningen København—Berlin—Wien er vor Maskine den eneste, der har Stewardesse ombord, og alle Folk, der rejser med Børn, faar derfor fortrinsvis Billet til denne Maskine. Under de nuværende Forhold er det næsten ogsaa den eneste Maade at rejse med Børn paa — Turen gaar hurtigt, og man ved, hvor man har sine Poder undervejs.

For et Par Dage siden rejste en ung Mor alene fra Bukarest til Malmø med 2 smaa Størrelser paa henholdsvis 11 Mdr. og 3 Aar. Vi fik hende paa i Wien Kl. 15 og Kl. ca. 19 (s. Tid), var hun i Malmø efter en dejlig Rejse. Skulde vedkommende Dame have rejst med Toget, havde hun brugt 3—4 Dage og havde rimeligvis været helt udkørt inden Bestemmelsesstedet.

Forældre sender ogsaa trygt deres Børn alene med Maskinen. Da vi endnu fløj England, fik vi en Dag en lille svensk Dreng paa 4 Aar med os fra Malmø til London, — Bedstemoderen fulgte ham til Maskinen i Malmø, og Forældrene hentede ham ved Ankomsten i England. Han havde en Seddel om Halsen med Navn og Adresse, en lille Pose bundet om Livet med Bille-



Især maa de yngste Flyvepassagerer passes omhyggeligt. Her vender to tilfredse Rejsende hjem fra en Rejse med Condoren.

og Papirer, og hele Rejsen forløb straalende.

Rekorden er 4 Børn i Alderen 5—13 Aar, der rejste alene fra Malmø til Berlin. Samme Dag havde jeg desuden 4 til, der rejste med deres respektive Forældre — alle 8 blev samlet ved 2 Bord i Kabinen, og saa maatte jeg rykke frem med alt, hvad jeg havde af Malerbøger, Farvehyanter og illustrerede Blade, for noget skal der jo til for at underholde saa mange. Min mindste Passager var blot et Par Uger gammel og foretog Rejsen Berlin—København i en lille Babykurv. Babyerne er der i det hele taget aldrig Vrøvl med, da de som Regel sover under hele Turen; — mange Mødre har efter endt Rejse sagt: »Hvis De vidste, hvor jeg har nydt Rejsen; hjemme vil mit Barn aldrig sove, og her i Maskinen har det sovet under hele Turen«.

Min mindste Passager var som sagt kun et Par Uger, — til Gengæld var min ældste en Dame paa over 70 Aar, som skulde flyve alene fra København til Amerika via Lissabon. Det var ikke særlig straalende Vejr den Dag, og jeg var ærligt talt lidt ængstelig for, om min ældre Dame klarede det. Det kunde jeg nu have sparet mig, for da vi havde fløjet ca. 20 Minutter, tog hun sin Mad frem og bestilte en Øl, og saa holdt hun Frokost, trods det flere andre Passagerer maatte ty til Poserne.

Luftsysten er et andet Spørgsmaal, der optager Folk stærkt, men i de store Rutemaskiner kender vi ikke saa meget til det. Dog findes der Mennesker, som ikke kan sidde i en Maskine uden at blive daarlige; selv blandt de rejsevante Passagerer kender jeg et Par Stykker, som stiltiende tager en Pose, naar de sætter sig og uvægerligt skal bruge den, uanset hvordan Vejret er. Ogsaa luftstærke Passagerer kan, hvis de paa en eller anden Maade er indisponerede, bukke under for Luftsystens Kvaler, selvom de maaske har fløjet jævnlige de sidste 10—15 Aar.

Kun i rigtig uroligt Vejr, som Storm og Torden, kan der være nok at gøre med Passagererne, men heldigvis er Luftsyste osve igen, saasnart man kommer i frisk Luft.

Transport af syge Mennesker kan vi ogsaa paatage os. For en Maanedstid siden havde vi en dansk Artist med fra Berlin til København. Han var under Opvisning styrtet ned og havde forslaaet sig saa slemt, at der ventede ham et 3 Maaneders Sygeleje. Det vilde han selvfølgelig helst tilbringe hos sin Familie hjemme, saa han blev paa en Baare bragt til Lufthavnen, 2 Stole blev taget ud af Maskinen, og Baaren sat ind i Stedet for, og i Løbet af et Par Timer var han vel anbragt paa et københavnsk Hospital. 8 Dage senere transportererede vi atter en Patient fra

(Fortsættes Side 232)



Den vestlige Ende af Administrationsbygningen i Københavns Lufthavn med Sikringstjenestens Lokaler.

Luftfartens Sikringstjeneste

Af Overflyveleder S. A. Dalbro.

VI gaar tilbage i Tiden, blot til Sommeren 1939, og finder os selv en varm straalende Sommerdag paa Københavns Lufthavn, Kastrup. Solen flimrer i Varmedis ude over Sundet, Lystfartøjernes hvide Sejl hænger slappe mellem Gaffel og Bom, medens Motorbaade piler af Sted, og Rutebaade og fuldt lastede Trampere damper forbi, *der er travlt paa Søen.*

Vi ser ud over den store Flyveplads, og vi glæder os over Synet af den smukke hvide Administrationsbygning, der danner en værdig — omend lovlig lille — Ramme om moderne Rejseliv i Luften. De store Trafikluftfartøjer kommer og gaar foran Bygningen. Her er tyske, engelske, franske, hollandske, svenske, norske, polske, belgiske og danske Maskiner i broderlig Forening — og i skarpeste Konkurrence. Uafbrudt starter og lander Flyvemaskiner ude paa Pladsen — adskillige Skolemaskiner, disse enhver større Lufthavns Smertensbørn, er imellem — kort sagt, Motorlarm og Propelnsnurren fortæller med al Tydelighed, *der er ogsaa travlt i Luften.*

Gennem DDL's Højtaleranlæg vejledes Passagererne ud til de forskellige Luftfartøjer, medens i modsat Retning de store Busser holder klar til at

befordre ankommende Flyvegæster ind til København. Paa Taget af Bygningen arbejder Meteorologerne med Theodolit og Brintballon, Højdevinden skal maales, fra aabentstaaende Vinduer lyder Radioens hurtige »Pift« og »Dut«. Radiotjenesten har mange Jern i Ilden og holder adskillige Forbindelser i Gang, og fra Flyveledelsens Kontroltaarn øverst oppe, sender Signalprojektøren sine Signaler ud over Pladsen. Paa travle Dage starter eller lander her en Flyvemaskine næsten hvert Minut Dagen igennem. Her er Travlhed overalt, men det hele virker præcist og friktionsfrit — som et vel-smurt Urværk.

Luftfartens Sikringstjeneste, d. v. s. Statens Flyvevejrtjeneste, Flyveradio-tjeneste og Flyveledertjeneste, er i fuld Sving Døgnet rundt, hvad enten Solen skinner eller det er mørk Nat, eller Taagen lægger sig klamt over Lufthavnen. I fint Vejr, hvor alle Flyvemaskiner kan gennemføre Flyvning, uden at Vejret lægger Hindringer i Vejen derfor, er Antallet af Maskiner meget stort. I Modsætning hertil — endnu da — er Antallet betydeligt ringere, naar daarligt Vejr sætter ind. Under saadanne Forhold stiller hvert enkelt Luftfartøj store Krav til Sik-

ringstjenesten, saa store, at »QBI-Forskrifterne«, d. v. s. de særlige Regler for Lufttrafik under ugunstige Sigbarhedsforhold, er nødvendige, naar Luftfartøjerne — et efter et — under vanskelige Forhold skal vejledes paa bedste Maade under Landing og Start.

Men nu i Dag, hvor Solen skinner og ingen tænker paa QBI, og alt det der, gaar vi en Tur ind i Bygningen og ser paa nærmeste Hold, hvad der egentlig foregaar.

En efter en indfinder Luftkaptajnerne sig i *Flyvevejrtjenesten* og faar Oplysning om Vejret paa Ruterne, der er ikke en Sky paa Himlen fra Stockholm til London — Paris. Et hurtigt Blik paa Vejr sedlen, et Smil, og den lægges pænt sammen og puttes i Lommen, OK. Under saadanne Forhold — hvor selv den grønneste Sportsflyver kunde flyve til London — kunde man maaske nok mene, at Vejr sedlen er lidt overflødig, men — det er den nu ikke. Hvad enten Vejret er godt eller slet, saa har Luftkaptajnen ingen Mulighed for at erkyndige sig derom, ud over hvad han selv kan se og selv kan dømme. Vejrtjenesten derimod den kan! Den overser og følger Vejret i hele Europa Døgnet rundt, den kan se, den er »*Flyvningens Øjne*«. Med selv det allerfineste Vejr i København kan Malmø godt have Taage. En Sportsflyver — uden Radio om Bord — vilde hurtigt komme ud for Opgaver, han ikke havde Mulighed for at løse, saa-

fremt han under saadanne Forhold fik Lov at starte fra København til Malmø, rent bortset fra, at han vilde være kompromitterende for Sikkerheden i Luften, saafremt han fik Lov til ganske ukontrolleret at vimse rundt i Taa-gen over Malmø!

Vi gaar op i det store Kontroltaarn. Fra Radiolokalet her holder *Flyve-radiotjenesten* Forbindelse med hvert eneste af de store Trafikluftfartøjer — samt iøvrigt med alle andre Luftfar-tøjer, som er forsynet med Radio — saa længe disse befinder sig indenfor dansk Omraade. Herfra besørger Pejltjenesten, som er til stor Hjælp for Luftkaptajnerne under Forhold, hvor disse ikke kan se Jorden. Men herud-over holder Radiotjenesten fra andre Lokaler adskillige Forbindelser i Gang. Meldinger om Vejret til Brug for Vejrtjenesten — især for Vejrkorttegning — modtages Døgnet rundt; pr. Radio og pr. Fjernskriver holdes Forbindelse med alle omkringliggende Lufthavne, et Utal af Meldinger ekspe-deres her. Er Vejrtjenesten Luftfartens Øjne, saa er Radiotjenesten »Luftfar-tens Øren«. Den melder og fortæller alt af Betydning for Luftfart og for de luftfarende, og — ikke mindst — muliggør den en hurtig og sikker For-

bindelse mellem Luftkaptajnen i Luf-ten og Flyvelederen nede paa Jorden.

I Kontroltaarnets store Glasbur ud mod Flyvepladens residerer *vagthavende Flyveleder*. Herude lyder Rørpostens Smæk, naar Patroner aflevere, Telefoner kimer, korte Meldinger høres i Talerøret fra Signaltaarnet, hvorfra vagthavende Assistent ved Hjælp af sin Signalprojektør — som en anden Færdselsbetjent — dirigerer det myldrende Liv af Flyvemaskiner paa og i Nærheden af Lufthavnen. Paa store Skemaer og grafiske Planer holder Flyvelederen Greje paa de Luftfar-tøjer i Luften, med hvilke der haves Radioforbindelse. Han følger hvert enkelt i dets Bevægelser henover Dan-mark og kan til enhver Tid udlede dets Position, Fart, Højde, Kurs etc. Herudover føres Regnskab med al anden Luftfart — altsaa Luftfartøjer uden Radio — saaledes at ethvert Luftfartøj bliver overvaaget fra Start til Landing.

Flyvelederen er Kammerat med alle Flyvere. Han kender dem, og han kender deres Vanskeligheder, og han gør, hvad han kan for et godt Samarbejde. Han varetager kort sagt den sikrings-mæssige Kontrol og Ledelse af hele Lufttrafikken indenfor dansk Omraade,

med det Formaal at tjene til Fremme af Sikkerheden.

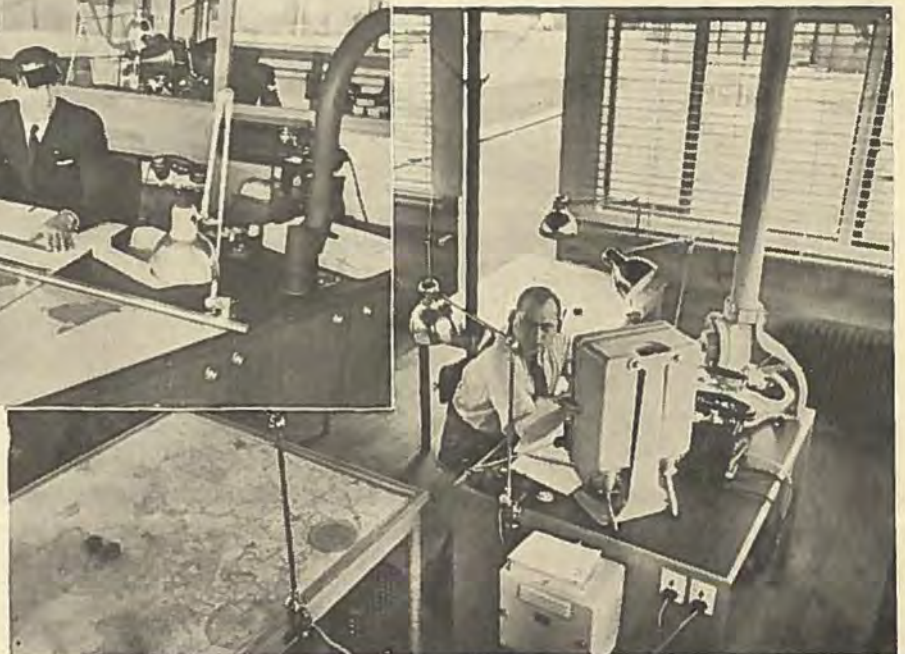
»Ovenover Skyerne er Himlen altid blaa«. Vi ved det, men det er jo langtfra Tilfældet, at vi hver Dag kan se det nede fra Kontroltaarnet. Skyer, Regn, Taage — for slet ikke at tale om de samme Forekomster om Natten — sætter en naturlig Grænse for, hvad vi kan se, saavel for os paa Jorden, som for Flyverne i Luften. Endnu er vi ikke kommet saa vidt, at det er muligt at se igennem Skyer eller Taage — og saa det kommer vel nok engang — og indtil da maa Flyvelederen nede paa Jorden »se« for alle de Luftfar-tøjer i Luften, som under Udførelsen af Flyvning flyver under saadanne Omstændigheder, at Føreren intet kan se. Takket være Blindflyvningsudstyr føres Luftfartøjerne under Udførelse af Blindflyvning lige saa sikkert som under Udførelse af almindelig Flyvning, og takket være Radioforbindelse kan Luftkaptajnen meddele Flyvele-deren, hvad han til enhver Tid foreta-ger sig. Flyvelederen har dermed Mu-lighed for at skabe sig en Oversigt over, hvorledes hvert enkelt Luftfar-tøj flyver, og han kan meddele Førerne hvilke Forholdsregler, som kan være at iagttage. En af de fornemste Opgaver heriblandt er naturligvis at sikre luftfarende mod at Kollisions-fare kan opstaa.

En saadan Dag med Taage og Regn-dis har Lufthavnen et helt andet Ud-



Vagthavende Flyveleder i Kontrolrummet.

Radiolokale med Pejlanlæg, Pejlkort m. v.



seende. Alle Smaamaskinerne er væk, de staar pænt inde i Hangarerne, og maa ikke flyve. Lufthavnens Belysning er tændt, selv om det er Dag, og Landingsarealets Begrænsninger samt alle Bygninger paa og i Nærheden af Lufthavnen træder klart frem, markeret af gule og røde elektriske Lamper. Bogstaverne »QBI« er tændt i rød Neon ved Flyveledelsens Signalplads, de fortæller at særlige Regler skal følges. Ingen kan starte uden Tilladelse, fordi Sigtbarheden er saa slet, at to modgaende Luftfartøjer vilde have for ringe Mulighed for gensidigt at erkende hinandens Tilstedeværelse og manøvrere i Overensstemmelse med Regler herfor. Ankommende Luftfartøjer, som skal ned og lande, tildeles Nummer i Landingsrækkefølge, og kun eet ad Gangen »lukkes ind« i Lufthavnens Nærkontrollomraade, d. v. s. Arealet indenfor en Radius paa ca. 30 km fra Lufthavnen. I dette Omraade, hvor særlig Radioforbindelse er etableret, er der uafbrudt Mulighed for at vejlede Luftfartøjet ind til Landing, der er »Plads« nok til Manøvrer, og det er »ene Hane i Kurven«. Ved samlet og hensigtsmæssig Anvendelse af de Midler, som staar til Raadighed under saadanne Forhold, d. v. s. et kraftigt Tilstyringsfyur, uafbrudt Mulighed for Pejling, Indflyvning ved Hjælp af Kortbølgelandingsbaake eller under Anvendelse af det særlige »ZZ«-System og Brug af de store Landingsprojektører, bringes Luftfartøjerne et efter et ind til Landing. Start og Landing af 6—8, ja op til 10 Luftfartøjer i Timen under saadanne Forhold er ikke usædvanligt.

Er det end med Arbejdsglæde og Tilfredsstillelse, at Sikringstjenesten er paa Højtryk under saadanne vanskelige Forhold, saa er det vel ikke for meget sagt, at Glæden er parret med lidt Stolthed, hver Gang det landende Luftfartøj er dansk. Kan et stoltere Syn tænkes end dette, at et stort moderne Trafikluftfartøj dukker frem af Taage efter vel udført Landing og svinger ind paa Platformen for at aflevere sin dyrebare Last, naar Besætningen om Bord er dansk — vore Kammerater —, og Luftfartøjets Flag, vort smukke Dannebrog, blaffer frit fra Flyvemaskinens lille Mast?

DDL's dygtige Besætninger har forstaaet at skabe sig en smuk Position i de udenlandske Besætningers Omdømme, en Stilling, som er yderst anerkendelsesværdig, fordi den er skabt under Forhold, hvis Vilkaar er dikteret af den haarde Konkurrences Lov.

Flyvevejrtjenesten og Lufttrafiken

Af Vejrtjenesteleder C. E. Lykke.



Pilotballonen er klar til Start.

DA Trafikflyvningen gaar langt ud over Landegrænserne — ja over flere Verdensdele for adskillige Ruters Vedkommende — er det nødvendigt, at Flyvevejrtjenestens Organisation, som et betydende Led i Flyvningens Sikringstjeneste, er internationalt opbygget.

Der er derfor i et Tillæg — Reglement »G« — til den internationale Luftfartskonvention af 1919 angivet de nøjagtige Regler for Flyvevejrtjenestens Opgaver.

Flyvevejrtjenesten i Danmark, der sorterer under Luftfartsvæsenet, har til Formaal at tjene til Fremme af Flyvningens Sikkerhed, Regelmæssighed og Økonomi og saaledes bidrage til Flyvningens videre Udvikling.

Før et Luftfartøjs Start afhenter Føreren af Luftfartøjet i Flyvevejrtjenestens en Vejrseddel, der indeholder nedennævnte Oplysninger for den Strækning, der skal beflyves:

Oversigt over Vejret og dets Udvikling paa Strækningen samt en særlig Udsigt for Vejrets Udvikling paa Landingslufthavnen, yderligere er der fra Observationsposter beliggende paa Ruten med en indbyrdes Afstand af 50 km, umiddelbart før Luftfartøjets Start indløbet Meldinger (pr. Radiotelegraf, Telefon eller Fjernskriver), som ogsaa paaføres Vejrsedlen. Disse Observationsposters Vejrmeldinger giver Oplysninger om Vejrliget, Sigtbarhed, Skyart, Skyhøj-

de, Mængde af lave Skyer samt totalt Skydække, Vindretning og Vindstyrke.

Flyvevejrtjenesterne paa Lufthavnene samt større Observationsposter langs de internationale Luftruter foretager flere Gange om Dagen Maalinger af Vindens Retning og Styrke i de forskellige Højder; herved bliver det muligt for Flyvevejrtjenesten paa Afgangslufthavnen at give Føreren af Luftfartøjet en Højdevindsoversigt, der ligeledes paaføres Vejrsedlen. Ved Hjælp af Højdevindsoversigten kan Piloten skaffe sig Oplysning over den fordelagtigste Flyvehøjde paa den paagældende Rute.

I de senere Aar er man paabegyndt en regelmæssig Undersøgelse af Lufttryk, Temperatur og Fugtighed i de højere Luftlag. Disse Oplysninger, der fremskaffes ved Hjælp af Radiosonder, er af overordentlig stor Betydning for Luftfarten, idet der kan opgives Skylagenes Tykkelse samt i hvilke Højder, der kan paaregnes at være Fare for Overisning til Stede.

Under Flyvningen er det muligt for Flyvevejrtjenesten, ved Hjælp af Radiostationen paa den paagældende Lufthavn, at sende Meddelelser til Luftfartøjerne saafremt der indtræder Forværringer af Vejret paa Ruterne eller paa Landingslufthavnen.

Alle Oplysninger vedrørende Vejrforholdene, der foreligger i Flyvevejrtjenesten til Brug for Trafikflyvningen, staar ogsaa til Raadighed for al

Luftfartøjets Maskinmester

Af Flyvemekaniker i DDL A. Asmussen.



Flyvemekaniker A. Asmussen.

FLYVEMEKANIKERENS Arbejdsomraade er i Dag anderledes end det var ved Lufttrafikens Begyndelse for 25 Aar siden. Dermed være ikke sagt, at han har sluppet de grundlæggende Funktioner, men at han nu er mere Besætningsmedlem end Stationsmekaniker. Dengang var selve Flyvetiden ca. 25 pCt. af Arbejdstiden, nu er den 75—90 pCt. deraf. For Eksempel var jeg 10 Aar om at flyve ¼ Million Kilometer, medens jeg i de næsten 10 Aar fløj 1 ¼ Million.

Den første halve Snes Aar blev der ikke fløjet om Vinteren. Dengang arbejdede Flyvemekanikeren med paa de større Eftersyn i Hangaren. Om Sommeren, naar Luftfartøjet var vendt tilbage til Hjemmehavnen, deltog han ligeledes i Eftersyn og Klargøring af dette.

anden Flyvning, og det er blevet paa-lagt enhver Fører af et hvilket som helst Luftfartøj før Starten at henvende sig i Flyvevejrtjenesten for der at skaffe sig Oplysninger om Vejret paa den Rute eller over det Omraade, hvor der skal flyves.

Samtidig med at Flyvningen kommer til at foregaa over meget store Afstande uden Mellemlandinger og i stor Højde ændrer Flyvevejrtjenestens Arbejdsomraade Karakter og Hovedopgaven bliver i Fremtiden Undersøgelse af Forholdene i de højere Luftlag ved Hjælp af Radiosonder.

C. E. Lykke.

Da Radiotelegrafen blev indført i 1930, maatte Flyvemekanikeren paa Skolebænken for at lære Radiotelegrafi. Luftfartøjerne var dengang for smaa og Økonomien for daarlig til at der kunde være en særlig Telegrafist om Bord, og Systemet med Mekanikere/Telegrafister har herhjemme ligesom i mange andre Lande virket upaaklageligt. Desforuden maatte der paa Ankomst-Lufthavnen være en med Luftfartøjet kendt Mekaniker, som kunde udføre det nødvendige Eftersyns- og Reparationsarbejde. Nu har Firmaet udstationeret teknisk Personale paa de Lufthavne, hvor Selskabets Luftfartøjer overnatter.

Tiden fra 1928—1934 var en meget interessant Periode; det var den regelmæssige Lufttrafikens Gennembrud. Det var spændende at være ude for Blindflyvning i Timevis ved Hjælp af Radioen, daarlig-Vejr Landinger ved Hjælp af ZZ-Metoden og senere med Landingsbaaken. Nutildags anvendes og foretages disse Ting med en Selvfølgelighed, som man ikke vilde have troet for 10 Aar siden. Særlig Fremkomsten af Gyro-Flyveinstrumenterne, Drejningsviser, kunstig Horizont og Kursgyro har fremmet Lufttrafikens regelmæssige Gennemførelse i voldsom Grad.

Med Anvendelsen af de firemotorede »Condor« Luftfartøjer i 1938 blev Flyvemekanikerens Arbejdsomraade

under Flyvning udvidet med Betjeningen af de hydrauliske Understel- og Landingsklappebevægelser, Propelskiftning og Synkronisering og Kontrol med Hestkraft-Udnyttelsen af Motorene.

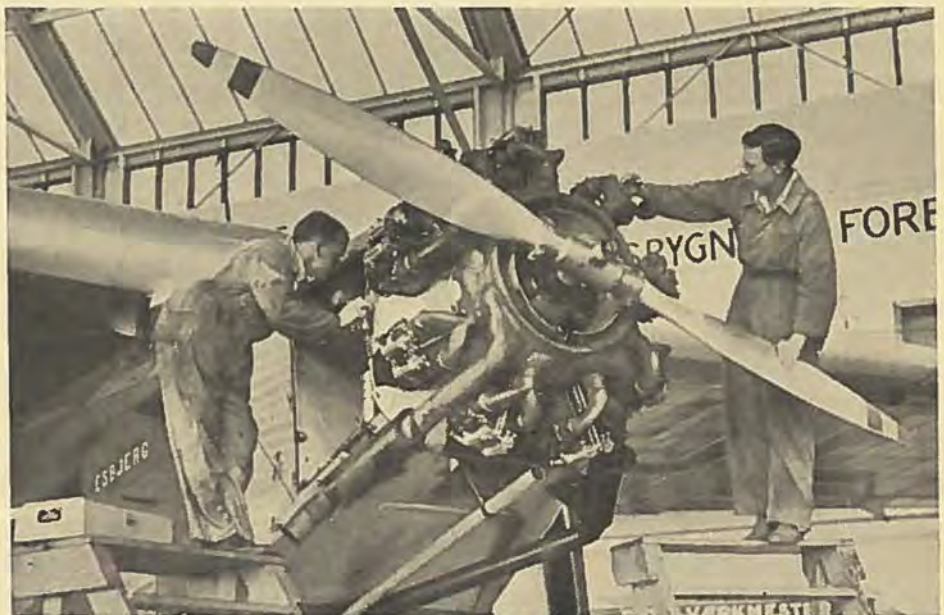
Normalt anvendes kun 50—60 pCt. af Motorernes Ydelse under Rejsefart og 5—10 pCt. mere under Stigning. Kun ved Start og anden forceret Stigning, f. Eks. ved Stigning gennem isdannende Skytag anvendes 100 pCt. Under hele Flyvningen overvaager Flyvemekanikeren Motorinstrumenternes Visninger, saaledes at enhver Afvigelse fra de af Fabrikerne foreskrevne Værdier straks bemærkes, og der tages de Forholdsregler, som er nødvendige til Afhjælpning af Fejlen, inden større Skade sker.

Ligesom Flyveren er Luftfartøjets »Skipper«, er Flyvemekanikeren dets »Maskinmester«, han er Flyverens højre Haand og Raadgiver i de tekniske Spørgsmaal, som kan opstaa under Flyvningen. I Amerika og England hedder Flyvemekanikeren analogt dermed »Flight-Engineer« og i Tyskland »Flug-Maschinist«.

Fremtidens 60—100 Tons Luftfartøjer, som allerede skal være under Fremstilling i Amerika, kræver foruden Flyve-Maskinmesteren, som sidder ved Kontrolbordet i Førerkabinen, mindst 2 Flyvemekanikere til Afhjælpning af mindre Fejl under Flyvning og Eftersyn af Motorerne efter Landing.

Udviklingen fører med sig, at Flyvemekanikeren maa følge med Tiden.

A. Asmussen.



Naar Luftfartøjet kommer i Hangar efter endt Flyvning, faar Mekanikerne travlt.

Hvad er Luftfarts-Service?

Af Reklamechef Max Westphall.



Propagandachef Max Westphall.

»Jeg sætter mig ikke ind i Bussen før den flotte unge Ekspedient bag Skranken har kysset mig Farvel« — saadan sagde en smuk kvindelig Passager, der skulde til Lufthavnen for at tiltræde en Rejse. Bussen maatte ikke forsinkes — de øvrige Passagerer sad spændt og ventede — hvad var der at gøre andet end at lade den unge Mand komme frem og opfylde Passagerens Ønske — og Bussen kom af Sted.

Det var Service — Historien stammer fra det amerikanske Luftfartsselskab United Air Lines — en Form for Service vi endnu ikke har været ude for herhjemme (desværre, vil maaske nogle af DDL's mandlige Funktionærer sige). Luftfarts-Service er i det hele taget meget stærkt udbredt i Amerika, jeg skal give et Par andre Eksempler herpaa. Et Selskab har f. Eks. i deres Maskiner forsynet hver Passagersæde med Radio-Hovedtelefon, og ved en særlig Anordning gøres det Passageren muligt at stille ind paa hvilket som helst Radioprogram i Amerika, han har Lyst at lytte til. — Et andet Selskab stiller hele sin Sikkerheds- og Vejrtjenesteorganisation til Raadighed for Sportsflyvere, ligesom de sælger Benzin og Olie til dem og lader dem nyde godt af deres Reparationsværksteder.

Hvorledes med Servicen herhjemme? Ja, DDL har altid sat en Ære i at yde den bedste mulige Service — om det er lykkedes os, vil vi lade

Publikum afgøre. Rammerne for en Service kan man vanskeligt optrække, men det at man er indstillet paa Service karakteriseres bedst ved, at man altid er paa Vagt og udnytter den mindste Chance for at faa Lejlighed til at yde en Passager en Service.

Det drejer sig om at Passageren hele Tiden befinder sig godt, og at han faar det Indtryk, at »hele Apparatet« er sat i Sving netop for hans Skyld.

For blot at give et lille Indtryk af den Service DDL byder sine Passagerer, skal jeg nævne et Par enkelte Eksempler for Dem.

DDL sælger, som mange maaske tror, ikke alene Flyverejser — nej, vi arrangerer alle Former for Rejser. Hvis en Passager ønsker at kombinere sin Flyverejse med en Jernbanerejse, eller han ønsker en Dampskibsbillet paa en eller anden Rute, ordner vi det for ham. Ligeledes sørger vi for at reservere et godt Hotel i de paagældende Byer han rejser til, og Spørgsmaalet om fremmed Valuta behøver han heller ikke spekulere over, ja selv Pasviseringer faar vi bragt i Orden. — Det vil i Praksis sige, at hvis en Passager kommer ind paa vort Rejsebureau med sit Pas og siger: Jeg ønsker at besøge de og de Byer og være saa og saa længe hvert Sted — jeg skal have saa og saa mange Penge i de respektive Landes Mønt, vil De ordne alt for mig — saa behøver han ikke at bekymre sig mere om sin Rejse, før han skal tiltræde den. Inden Afrejsen faar han de nødvendige Billetter, Hottekupons og Valuta og med en detaljeret Rejseplan udarbejdet af en af vore Ekspertter kan han trygt begive sig ud paa sin Rejse.

I Luften forsøger vi ogsaa at yde den bedste Service, jeg skal ikke her komme ind paa selve den praktiske Flyvning, som er skildret andetsteds i Bladet, men paa Rejsen, hvorunder man skal have det hyggeligt og bekvemt. I vore Condormaskiner udlever vi en lille Tryksag, der omhandler alle de Ønsker, man kan tænke sig vil opstaa hos en Passager undervejs — og ved at trykke paa en lille Knap, der er yderst bekvemt anbragt, hidkaldes Stewardessen, og hun er saa i Stand til at opfylde alle Ønsker (i hvert Fald dem, der er omtalt i Tryksagen, og det er ikke faa).

Hvad siger Passagererne?

Er Passagererne nu tilfredse med DDL's Service og hvorledes kan man konstatere det? Til det første kan vi kun sige, at det tror og haaber vi, det er ihvertfald meget sjældent vi hører det modsatte. Derimod faar vi ofte Takkebreve fra glade og tilfredse Kunder — og kendte danske Mænd og Kvinder udtalte sig for nogle Aar siden beredvilligt om DDL til en større Annoncekampagne vi gennemførte.

Direktør Einar Dessau udtalte blandt andet: — jeg beundrer iøvrigt den Omhu, der vises Passagererne, og har selv med Glæde været med til at løse Problemet Fadøludskænkning i Luften.

Den kendte Hotelmand Direktør Johan Hillborg fra d'Angleterre udtalte: — dengang kunde vi være 5 Passagerer og en Pilot, men der var ingen Radio — nu er der baade Pilot, Mekaniker og Radiotelegrafist, en mageløs Sikkerhedsservice og en Passagerkomfort som paa et førsteklases Hotel.

Men hvorledes kan vi i Almindelighed konstatere om Publikum er tilfredse. Jo, hver Passager faar ved Afrejsen udleveret et lille Kort med en Kuvert adresseret til Direktionen. Paa dette Kort kan Passageren skrive, om han har noget at beklage sig over paa Rejsen eller ved Ekspeditionen, desuden kan han indsende Forslag eller Ønsker til evt. Forbedringer eller Ændringer. Disse Kort bliver udfyldt



EN LILLE LUR - ?

Det ordnes nemt — en Hovedpine, eventuelt et Tæppe fra Stewardessen — De faar et glimrende Hvile i den lydisolerede Kabine —

TOBAKSRYGNING - ?

I Rygesalonen er der Askobøger og automatisk Cigaretønder foran hver Plads - Cigarer og Cigaretter læss ombord — undgaa Brug af Tændstikker, benyt den elektriske Tønder ...



HOVEDPINE - ?

Spørg efter Aspirin og et Glas Vand — en forfriskende Drink vil ogsaa hjælpe — spørg Stewardessen — der er flere Recepter ...

SULTEN - ELLER TØRSTIG - ?

Hvis De trænger til en Forfriskning eller noget at spise — spørg efter Spisekortet — Køkkenet har meget at byde paa ...

GAAR TIDEN FOR LANGSOMT - ?

Trods 335 Kilometeres Fart i Timen kan det hænde, at Tiden gaar for langsomt for Flyvepassageren — mon hvorfor kede sig — der er Anledning til et Spil Bridge — Kartene kan De faa udleveret — Bridgeblok findes bag i denne Brochure — der er Skakpil og Terninger ombord ...

Tryk paa Knappen



Lufttrafikens Betydning for Postbefordringen

Af Afdelingschef Arne Krog.



De mange Postsække læsses om Bord i et af DDL's Luftfartøjer.

ET velorganiseret Postvæsen vil altid med Hensyn til de Befordringsmidler, der benytter det i sin Tjeneste stille de størst mulige Krav i tre Hensender, nemlig *Hurtighed, Sikkerhed og Regelmæssighed*. Naar Talen er om Luftbefordring med det væl-

dige Forspring for andre Befordringer i Henseende til Hurtighed, er det derfor indlysende, at Luftfartøjer maatte blive benyttet af Postvæsenet, saa snart det Tidspunkt var naaet, hvor Sikkerheden og Regelmæssigheden tilfredsstillede rimelige Fordrin-

af tør jeg godt sige over 50 pCt. af de rejsende, og de bringer os baade Glæde og Morskab. Meget, meget sjældent har Folk noget at besvære sig over, men Kortet indsendes alligevel og benyttes som oftest til en »Tak for den dejlige Tur«.

Alle Kategorier af Mennesker skriver til os — af den store Bunke fisker jeg nogle Kort tilfældigt ud og ser, hvad der staar paa dem. Her er et fra »Amerikadregene«, der rejste under Flensted Jensens Ledelse, de skriver kort og godt »Tak for Oplevelsen«. Kgl. Operasangerinde Edith Oldrup Petersen skriver fra en Rejse under Isflyvningen 1941: »Tak for den straalende Service baade her og ikke mindst i Aarhus«. En mere humoristisk anlagt Rønne-Passager skriver:

Cigarer, Øl og Kaffe
man i Rønne ej kan skaffe,
vil De os derfor glæde,
sæt en Øl og en Cigar i hvert Sæde.

Desværre er vi ikke i Stand til at opfylde hans Ønske — som vi ikke er i Tvivl om vilde skabe Glæde.

Altid det bedste.

I Fremtidens Lufttrafik vil Begrebet Service faa vidtrækkende Betydning. Flyvemaskinerne vil efterhaanden blive om ikke standardiserede, saa dog ikke saa meget afvigende fra hinanden, at Selskaberne kan fremhæve deres Maskiner paa Bekostning af de andres — og saa vil Konkurrencen komme til at staa paa Servicen.

Paa dette Punkt vil DDL ogsaa være klar til at tage Konkurrencen op — Selskabet har altid været indstillet paa Service, og DDL vil ogsaa i Fremtiden sætte alt ind paa at yde sine Pasagerer det bedste.

Max Westphall,
Reklamechef i DDL.

ger. Dette Tidspunkt kan trods tidligere Forsøg ikke siges at være naaet før Afslutningen af den første Verdenskrig, som jo bevirkede en kolossal Udvikling paa alle Flyvningens Felter, men siden da er Luftpostbefordringen til Gengæld stadig gaaet fremad med saa stærke Skridt, at det ikke er overdrevet at sige, at der herved er sket en Revolution i Postbefordringen af ganske samme Karakter som den, der skete i forrige Aarhundrede ved Overgangen fra Diligencer til Jernbaner og fra Sejlskibe til Dampskibe.

Her skal ikke skrives Historie, og det skal derfor blot kort og godt konstateres, at der ved den 2. Verdenskrigs Udbrud var skabt et vidtforgrebet og fortrinligt trafikeret Verdensluftpostnet, og at den internationale Luftpostbefordring var ordnet i en fast og tidssvarende Organisation indenfor Verdenspostforeningens Omraade.

Luftbefordringens Betydning for Postvæsenet og dermed for dets Kunder ligger naturligvis i Tidsgevinsten. Med den fremadskridende Flyveteknik er Tidsgevinsten stadig blevet forøget, og det var lige før Krigen imponerende Resultater, man havde opnaaet. Et Par Eksempler skal nævnes: Til Britisk Indien 10 Døgn, til Nederlandsk Indien 12 Døgn, til Argentina 16 Døgn og til Indochina 20 Døgn. Det er klart, at Tidsgevinsten vokser med den tilbagelagte Afstand, og følgelig har Luftbefordring ikke saa stor Betydning paa korte Afstande. Der er forøvrigt en Grænse nedadtil, inden for hvilken Luftbefordring ingen Fordele frembyder for Postvæsenet. Denne Grænse ligger populært udtrykt i den Afstand, der kan tilbagelægges af et Jernbanetog paa en Nat. Naar nemlig Aftenposten, som nu engang er den største og vigtigste, kan naa Omdeling næste Morgen ved Befordring pr. Jernbane, er der jo intet vundet ved at befordre den ad Luftvejen. Det er i Virkeligheden i Overensstemmelse hermed, naar de fleste smaa Lande ikke har indenrigske Luftpostruter, medens store Lande som f. Eks. Tyskland og U. S. A. før Krigen havde et stærkt udviklet Luftpostnet.

Et meget vigtigt Led i Forholdet mellem Postvæsenet og Luftfarten er den Betaling, som Postvæsenet maa yde for Luftbefordringen. Flyvning er, i hvert Fald endnu, en langt dyrere Befordring end Jernbane-, Automobil- og Skibsbefordring, og det var da heller ikke Smaasummer, som Al-

verdens Postvæsener Aaret rundt betalte Luftfartselskaberne. Disse Postbetalinger spillede utvivlsomt en vigtig Rolle for Selskabernes Økonomi, og man kan derfor konstatere det heldige Faktum, at Lufttrafik og Postbefordring har den største Betydning for hinanden.

For at dække de betydelige Luftbefordringsgitter maatte Postvæsenet hos Afsenderen opkræve Luftposttillægstakster udover den normale Porto for vedkommende Postforsendelse, og selv om disse Tillægstakster naturligvis ikke udgjorde mere end Postvæsenets egen Merudgift, var de i mange Tilfælde høje og gav hyppigt Anledning til Kritik fra Publikums Side, en Kritik, som naturligvis rettede sig mod Postvæsenet. Luftfartselskaberne har derfor været under konstant Pres i Retning af at nedsætte Befordringsafgifterne, og efterhaanden som Lufttrafikken paa Grund af de stadige tekniske Fremskridt og den stadigt stigende Benyttelse blev mere og mere rentabel, kunde Afgifterne ogsaa nedsættes noget. Paa de lange inter-kontinentale Ruter var de dog endnu ret høje.

Det var derfor kun naturligt, at Spørgsmaalet om Luftpostbefordring uden Tillægstakst ret hurtigt blev taget op, og det var forøvrigt de skandinaviske Poststyrelser, som her gik i Spidsen. Ud fra den Betragtning, at den ideale Postbefordring er den, hvorved Forretningsmandens Post, som gøres færdig ved Kontortidens Slutning, bringes frem til hans Forbindelser med 1. Postomdeling næste Morgen, var det jo fristende at benytte Flyvemaskinen til at udvide Omraadet for denne »ideale Postbefordring«, navnlig da man herved, set fra Skandinavien, kunde faa Byer som Berlin, Hamburg, Amsterdam, Antwerpen, Paris og London med ind i Omraadet. Det var dette, der med betydelige økonomiske Ofre fra de skandinaviske Postvæseners Side og i storartet Samarbejde med de skandinaviske Luftfartsselskaber skete ved Etableringen af de saakaldte »Natpostflyvninger«. Disse Flyvninger foregik udelukkende for Postvæsenets Regning, og der befordredes kun Post med dem, d. v. s. 1. Klasses Post (Breve og Brevkort) uden Tillægstakst samt naturligvis tillægsfrankererede Forsendelser af andre Arter. Ved den sidste Verdenskrigs Udbrud foregik disse Flyvninger alle Hverdage hele Aaret rundt. Deres Betydning for Forretningslivet kan næppe vurderes for højt.

Nogle andre Landes Postvæsener sluttede sig ret hurtigt til Ideen, medens andre — deriblandt mærkværdigvis det engelske Postvæsen — var Modstandere. Natpostflyvningen og Luftpostbefordring uden Tillægstakst i det hele taget bredte sig imidlertid stadig, og Udviklingen kronedes endelig i 1938, hvor samtlige europæiske Poststyrelser paa en Konference i Bruxelles afsluttede en Overenskomst om gensidig Forpligtelse til senest fra 1. August 1939 at sende al 1. Klasses Post ad Luftvejen uden Tillægstakst i alle Tilfælde, hvor der derved kunde opnaas en tidligere *Omdeling*. Forud var Luftfartsselskabernes internationale Organisation (I.A.T.A.) gaaet ind paa at nedsætte Befordringsafgiften betydeligt, idet der jo nu kunde regnes med meget store Postmængder til Befordring.

Bruxelles-Overenskomsten betegner en Milepæl i den internationale Postbefordrings Historie. Hermed var Flyvning knæsat som en *normal* Befordring paa Linie med Jernbaner og Skibe, og Betydningen heraf er indlysende.

Det europæiske Eksempel vilde utvivlsomt have bredt sig, men desværre afbrød den nye Verdenskrig Udviklingen paa dette Omraade som paa saa mange andre. Til Gengæld kan man have en berettiget Forventning om, at Flyvningen ogsaa under denne Krig har gennemgaaet en stærk Udvikling, som senere vil komme det fredelige Samkvem til Gode. Postvæsenerne vil melde sig som de første til at udnytte denne Udvikling. —

Med denne forventede Udvikling i Tankerne skal sluttelig det Spørgsmaal kort berøres, som man tit hører stillet: Vil der da aldrig blive Tale om indenrigsk Luftpost i et lille Land? Herpaa maa svares benægtende med den nuværende Flyveteknik, der kræver ret store og dyre Maskiner og store, kostbare Flyvepladser med en omfattende Jordorganisation. Men det er sikkert ikke Fantasteri at forestille sig en ganske lille, let og billig Flyvemaskine, bygget som Helikopter, saa den kan starte og lande paa en meget lille Flade, f. Eks. paa et Postkontors Tag. Og kommer man saa vidt, vil Sagen stille sig helt anderledes. Hvad vil der saa være i Vejen for at skabe et dansk Flyvepostnet med Trafik i begge Retninger Morgen og Aften og med Ekspresomdeling umiddelbart efter Luftpostens Ankomst? — Det er Fremtidsmusik, men unge Postmænd af i Dag vil sikkert opleve det.

Livet om Bord

(Fortsat fra Side 225)

Berlin til København paa samme Maade, og det forløb ligesaa godt.

Mange mærkelige Dyr har vi ogsaa befjordret i Løbet af de 5 Aar, jeg har fløjet som Stewardess. Folk vil jo gerne have deres kære Dyr med sig, og saaledes kom en Dag en meget raffineret Dame med en knaldrød Hattæske, — i Æskens Laag var der lavet et Hul, og der stak Hovedet af en graa Siameserkat ud, — en ældre Herre kom en Dag med sin Papegøje i et stort Fuglebur, den vilde han ikke skilles fra. Men først og fremmest er det dog Hunde — og Hunde af alle Arter og Størrelser — den største var en mægtig Grand Danois, der ikke kunde vende sig i Midtergangen, uden den maatte have Forbenene op paa et af Stolesæderne. Nu bliver Hundene heldigvis anbragt i en Hundekasse og stillet i Bagagerummet. Endelig har vi Forsøgsdyr med: Marsvin, smaa hvide Mus og Rotter, og mange Damer vilde sikkert føle sig mindre godt tilpas, hvis de vidste, at Bagagerummet vrimlede af smaa hvide Mus.

I den strenge Isvinter for nogle Aar siden transporterede vi en Mængde Mennesker, som sikkert aldrig havde drømt om at sætte deres Ben i en Flyvemaskine, men som blev meget begejstrede for denne Form for Befordring. Jeg talte bl. a. en Dag med en ældre Dame, der var »frosset inde« i Aalborg og fløjet hjem til København — ikke med Condoren, men med en af de mindre Maskiner. Jeg spurgte hende naturligvis, hvad hun saa havde syntes om det. »Ja,« sagde hun, »det blev en dejlig Tur. I Begyndelsen sad jeg ganske vist og halvfrøs, da det trak om Fødderne, men saa fik jeg Øje paa Brækposerne, og saa stak jeg resolut mine Fødder i saadant et Par, og det hjalp!«

Under samme Isperiode sad vi en Morgen ude paa Kastrup og ventede paa bedre Vejr, — der var nemlig Overisning. — Passagererne havde øjensynlig ogsaa opfanget Ordet Is, for da en af Assistenterne gaar forbi, kalder en Dame paa ham og siger: »Kunde De dog ikke gruse lidt, der hvor Maskinen skal gaa, saa vi kan komme afsted.«

Ja, det er Smaatæk fra Livet ombord. Der er meget at gøre med 100 Passagerer daglig, men det er en stor Tilfredsstillelse, naar man har gennemført Turen planmæssigt og mærket, at vore Passagerer har været tilfredse.

Hanne Hansen.



Kära DDL!

På Din 25-årsdag vill jag vara en av de första att gratulera Dig. Visserligen var Du hela sju år gammal - själv var jag bara två - när vi lärde känna varandra på allvar, men sedan dess ha vi hållit ihop som goda vänner skall göra, i goda tider och svåra stunder.

Båda hoppas vi, att den nuvarande QBI-situationen, som inte ens den bästa pilot och de bästa flyginstrument helt kunna behärska, snart skall följas av obegränsad sikt och 0/10 molntäcke.

Det är just med tanke på dessa våra framtida drömmar, som jag är förvissad om, att de kommande åren för Dig skola bli ännu lyckosammare och framgångsrikare än de första 25, som Du nu med stolthet kan se tillbaka på.

Din flygande broder
ABA



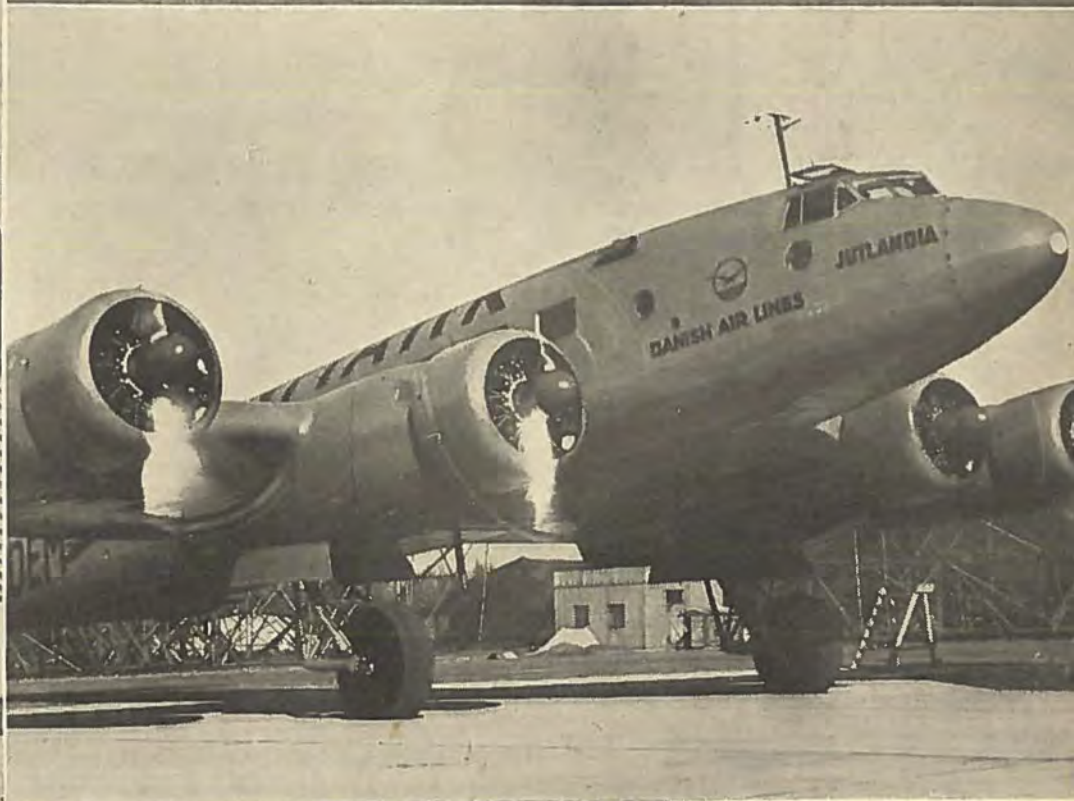
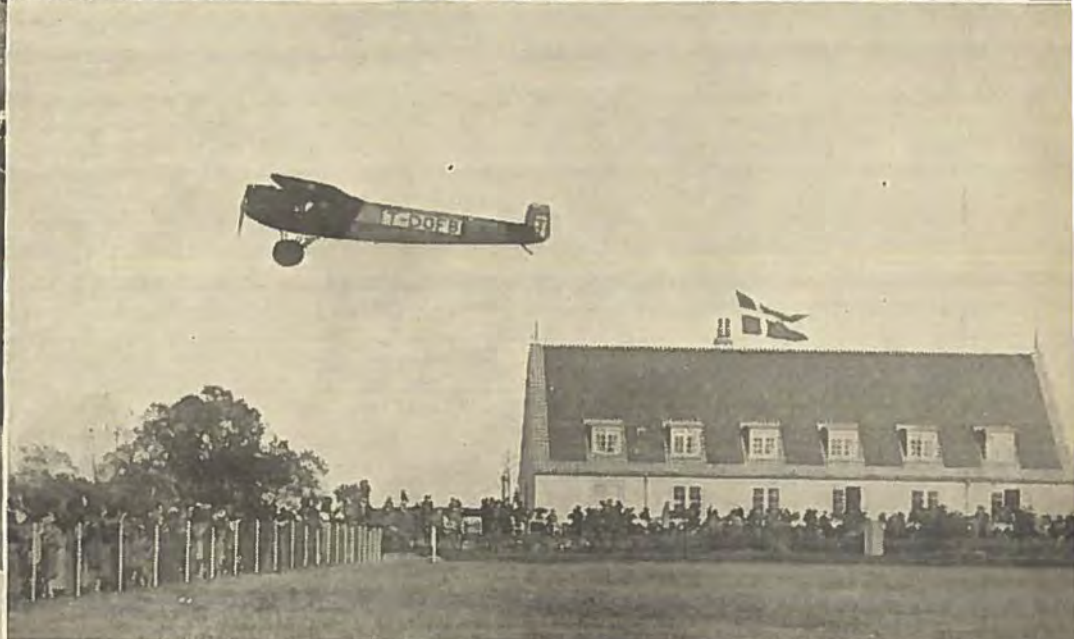
Brogede Minder fra Det danske Luftfartselskabs Historie.

Verste Række — fra venstre til højre ses:

1. DDL's første Maskine med hvilken man foretog Uddannelses- og Rundflyvninger, en aaben, to-sædet Avro-Maskine. — 2. DDL's første Trafikmaskine, Friedrichshafen FF 49, Solufffartøj, til 2 Passagerer og 2 Mands Besætning. Med denne Maskine aabnedes DDL's første Luftrute, København—Warnemünde den 7. Aug. 1920. — 3. DDL's de Havilland D. H. 9 til 3 Passagerer og 1 Mands Besætning. Maskinen blev anvendt til Rundflyvning helt op til 1930. — 4. Posten bringes ombord i De Havilland Maskinen ved Aabningen af den første danske Hamborg-Rute, den 15. September 1920. I Førersædet ses daværende Sergent C. C. Larsen, der fløj første Tur.

Den Række — fra venstre til højre ses:

1. En af De Havilland Maskinerne foran den interimistiske Hangar paa Fano, der byggedes, da man foretog Rundflyvninger herfra (1921). — 2. Hans Majestæt Kongen passerer paa sin Ridetur DDL's Luftrejsebureau i Dagmarhus, der blev taget i Brug i Sommeren 1939. — 3. Fra de populære Rundflyvninger i Kastrup 1925. F. III'en ses her over det historiske Krudthus.



Tredie Række — fra venstre til højre ses:

1. I 1928 og 29 anskaffede DDL 4 Fokker F VII, med hvilke Selskabet i de kommende 5 Aar opbyggede Økonomi. — 2. I 1925 foretog Kronprins Frederik sin første Flyvetur. Foran Jabiruen ses bl. a. Direk Willie Wulff, Kronprins Frederik og yderst til højre Kommander Gad. — 3. Den 13. Maj 1937 ankom Kronprinsparret med DDL's »Selandia« efter den første direkte Flyvning London—København. Kronprinsessen gaar fra Borde. — 4. DDL's mest moderne Trafikmaskine, »Jutlandia«, ses her med den orange Farve, den er paamalet under Krigen. Condoren har 4 Motorer à 720 HK. Dens Hastighed er 345 km i Timen, den har Plads til 26 Passagerer og 4 Mands Besætning. Desuden er den udstyret med særlig Rygekabine, og er Restauration ombord.

Nederst:

Fra Kløvermarken. Paa Billedet genkendes nogle af de største Luftfarts-Personligheder paa det Tidspunkt. Fra venstre til højre ses »Benzin-Jensen«, derefter følger »Tykke« Hansen, Mekaniker Jesse, Inger M. P. Eskildsen, Direktør W. Wulff, Flyverne Leo Sørensen og Svend Steinbech og Trafiklederen Justus Lassen. Manden vderst til højre er en af Stamgæsterne blandt de faste Tilhørere.

NYT UDEFRA



Projekteret Lufthavn ved London.
Det er Meningen, at den skal ligge ved Themsens.

Projekt til kæmpemæssig Lufthavn ved London.

Den svenske »Flyg« meddeler, at Mr. F. G. Mills i Firmaet Phillips & Powis har udarbejdet et Projekt til en vældig kombineret Sø- og Landlufthavn ved London. Lufthavnen skal ligge ved Thames ligeoverfor Canvey Island mellem Cliffe og Allhallows, hvor Terrænet er meget fladt, og hvor Dræningsarbejderne er forholdsvis lette. De allerede eksisterende Landeveje og Jernbaner Syd for Thames frembyder gode Forbindelser med London, hvortil Rejsen med et hurtigtgaaende Tog ikke kommer til at vare mere end en halv Time. Ved at bygge Tuneller under Floden vil man kunne oprette nye Forbindelser med Byen langs Flodens nordlige Bred. I Nærheden af London skal der anlægges en Række mindre Flyvepladser, hvorfra der kan foretages Drocheflyvning ud til den kæmpemæssige Lufthavn ved Thames.

En Faktor af stor Betydning for Lufthavnen er dette, at den vældige Plads saa at sige helt er forskaanet for Taage i Vintermaanederne. Landingsbanerne skal have en største Længde paa 4 km og en Bredde paa 183 m. De skal anbringes paa en saa-

dan Maade, at der højst bliver 30° Sidevind, ligegyldigt hvordan det blæser. Den længste Landingsbane skal ligge i den fremherskende Vindretning.

Sølufthavnen bestaar af en vældig Lagune, hvor de aller største Flyvebaade skal kunne lande. Ved at bygge en Lagune, bliver man uafhængig af Tidevandet.

Den store Stationsbygning skal ligge imellem Landingspladsen for Landluftfartøjer og Lagunen. Derved opnaas, at Kontrollen bliver forenklet, Transporterne samt Lastning og Losning fremskyndes, og Projektet bliver billigere. Ved Lagunens Strand skal der bygges nogle store Hangarer, hvor Flyvebaadene trækkes ind under Lastning og Losning. De tre Trafikmidler, Flyvemaskine, Jernbane og Landevej, faar alle »Perroner« inde i Hovedbygningen ovenover hinanden, og derigennem spares megen Tid ved Omskiftning af Gods eller Passagerer.

Omkostningerne til dette vældige Projekt er beregnet til ca. 400 Millioner Kroner — en tilsyneladende svimlende Sum. Anlægget skal kunne betjene 8 Millioner Passagerer om Aaret foruden en meget stor Mængde Gods.

Messerschmitt Me 109 F.

Det er først fornyligt, at der blev offentliggjort nærmere Oplysninger om det tyske Luftvaabens mest anvendte Jager, Me 109 F, skønt den har været i Ilden i mere end halvandet Aar.

Me 109 F er et fritbærende, lavvinget Helmetalmonoplan. Planerne har een Hovedbjælke. Planformen er blevet noget ændret, idet 109 F har afrundede Planspidser.

Betjeningen af Motoren er meget enkel som Følge af den anvendte Selvregulering. Kompressoren manøvreres hydraulisk; Køler- og Ölietemperatur reguleres af en Termostat. Instrumenterne er godt grupperet med Flyveinstrumenter til venstre og Motorinstrumenter til højre.

Sigten er god paa Grund af den anvendte Motor. Vindskærmen er af skudsikkert Glas. Udstyret omfatter ogsaa Radiostation.

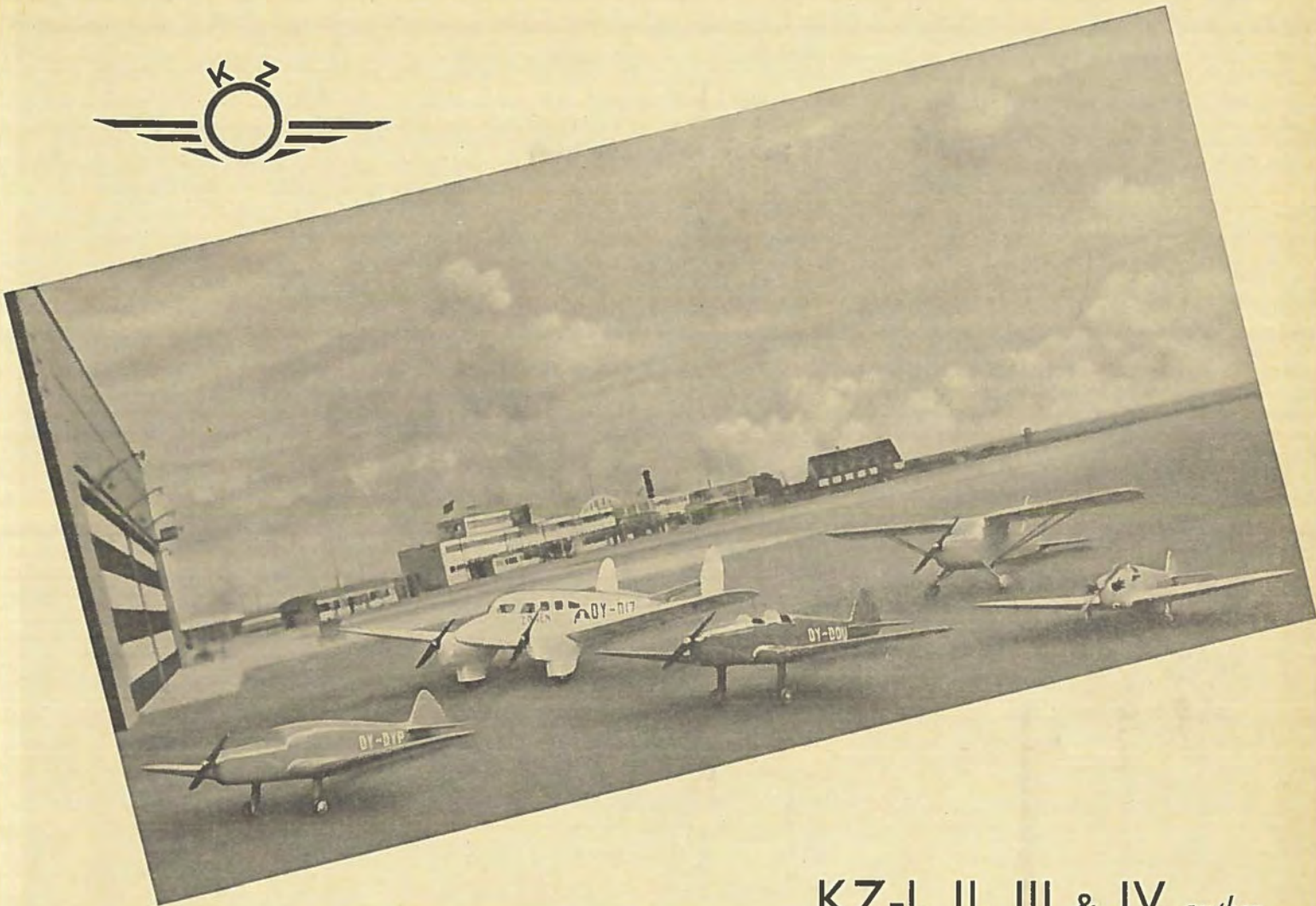
Motoren er en Daimler-Benz DB 601 N, som yder 1085 HK. Propellen er en constant-speed-Type. Bevægningen varierer med de forskellige Opgaver. Den mest anvendte Kombination er en Automatkanon og 2 eller 4 Maskingeværer. Luftfartøjet kan medføre en Bombe, ophængt under Kropen.

Spændvidden er 9,97 m, Længden 9,0 m, Planareal 16,07 m² og Planbelastning 172,3 km/m². Hastigheden opgives at være 597 km/T i 6000 m, og Tophøjden skal være ca. 11500 m.



Messerschmitt Me 109 F.

(Fortsættes Side 238.)



KZ-I, II, III & IV *ønsker*

Det Danske Luftfartselskab A/s fortsat Fremgang

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/s

Noter ved DDL's Jubilæum

DA Verdens ældste Luftfartselskab selvfølgelig ikke kan lade sit 25-Aars Jubilæum gaa helt stille af, har »Flyv« spurgt DDL's Propagandachef, *Max Westphall*, hvad Selskabet har foretaget sig udad til i Dagens Anledning.

»Vi begyndte saa smaat at tage fat paa Forarbejderne allerede i 1941. Paa dette Tidspunkt blev Bogen »Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar« planlagt, og den har krævet et stort Arbejde, navnlig med Fremskaffelse af Billedmateriale. Ikke alene har vi været rundt paa Blade-nes Redaktioner, for at se, hvad deres Billedarkiver indeholdt, men vi maatte ogsaa have fat i Fotograferne fra den gamle Tid. Papiret til Bogen maatte vi sørge for at sikre os i god Tid.«

Hvad andet har der været foretaget:

»Den 1. Januar i Aar begyndte vi med nogle Vinduesudstillinger, som skulde karakterisere Jubilæumsaaret, og i Aarets Lob har vi lavet nogle retrospektive Udstillinger, hvor der startedes fra Flyvningen af DDL's første Tid helt op til i Dag.

Da vi begyndte paa Vinduesudstil-

lingerne, fastslog vi ogsaa Aarets Slogan:

25 Aar i flyvende Fart.

Hvad Selskabet tillægger meget stor Betydning er Udgivelsen af det særlige Frimærke, som er kommet i Anledning af Jubilæumsdagen, og Selskabet er Postvæsenet meget tak-



nemlig for den Forstaaelse og Velvillie, det har mødt.

Medens vi er ved Frimærkerne kan jeg fortælle, at Selskabet har udsendt en Førstedags Kuvert, hvor man for første Gang har faaet Lov til at afbilde selve Frimærket paa Kuverten. Frimærket i Forbindelse med denne Kuvert bliver en stor filatelistisk Lækkerbidsken. *Hele Salget af Kuverten tilfalder Danske Flyveres Fond og Pressens Luftfartsmedarbej- deres Hjælpefond.*«

Kommer Selskabet med en ny Plakat?

»Ja. *Ib Andersen* har tegnet en meget smuk Plakat af Selskabets første Trafikflyvemaskine, et Friedrichshafen Sølufftartøj. Det gamle, smukke Luftartøj passer glimrende ind i *Ib Andersens* Streg, og dets Ynde kommer rigtig frem i hans Udførelse.

Den smukke Plakat kan købes for 5 Kr., som tilfalder Funktionærfor- eningens Hjælpefond.

Af andre Ting i Forbindelse med Jubilæet kan jeg nævne, at vi i Som-

mer havde en Radioudsendelse, der gav forskellige Lydbilleder af DDL's Udvikling; Udsendelsen var arrangeret af *Gunnar Hansen*.

Saa har vi ladet trykke et særligt Kuffertmærke og et særligt Mærkat. Endvidere har vi lavet en lille Tryk- sag med Tekst af *Jørgen Sandvad* og Tegninger af *Preben Zahle*. Saa længe Oplag haves, kan Tryksagen faas paa Selskabets Kontor.

Det har været morsomt at arbejde med Forberedelserne til Jubilæet; men det vilde unægtelig have været bedre, hvis vi paa Jubilæumsdagen kunde have aabnet en ny Storrute.«

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

Nyt udefra

(Fortsat fra Side 236.)

Douglas DC-3 som Ambulance- flyvemaskine.

Douglas C-47, som er den militære Udgave af det velkendte Trafikluftfar- tøj DC-3, har nu ialt tre forskellige krigsmæssige Opgaver: Godsbefor- dring, Troppetransport og Ambulan- cetjeneste. Det er udstyret med 2 Stk. Pratt & Whitney Twin-Wasp R-1830- S1C3-G Motorer, og det er blevet for- synet med to store Dobbeldøre paa Bagbordssiden. Luftfartøjet kan ændres fra Transportflyvemaskine til Ambulanceflyvemaskine paa 18 Mi- nutter.

Det medfører en moderne medi- cinsk Udrustning, og Patienterne kan blive behandlet under Flyvningen. Det er bl. a. muligt at foretage Blod- transfusioner i Luften, men ingen større Operation som Amputationer el. l. Baarerne er anbragt i to Etager. Der medføres Ilt til alle om Bord af Hensyn til Flyvning i stor Højde. Ambulanceflyvemaskinen har ingen Be- væbning. Marchhastigheden er 290 km/T.

HOBBYBOKEN

★

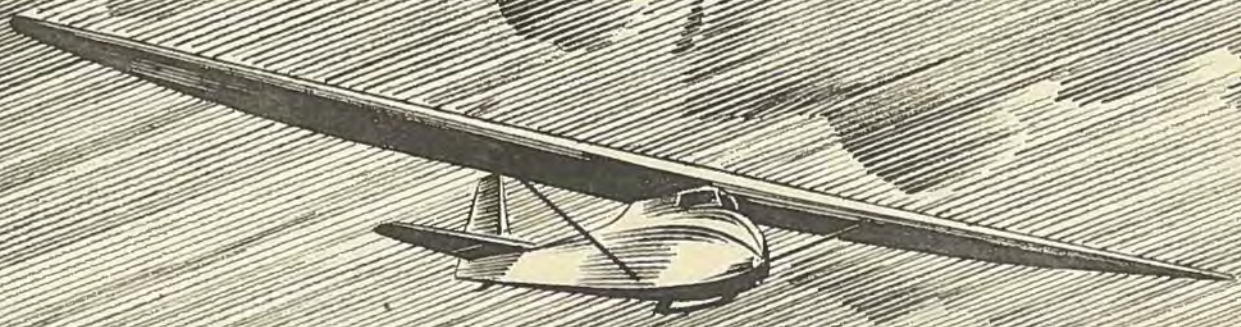
Stort Kvartformat med mange Illustrationer, Teg- ninger til Skalamodeller og Svævemodeller, Plan- profiler samt mange Ar- tikler for Modelflyvere. Desuden et Afsnit om Modelbaade med mange Tegninger.

Pris Kr. 5.50.

★

Det er en rigtig Modelbyggerbog!

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



FLYVEMASKINER
OG
SVÆVEPLANER

LEVERANDØR TIL
DANSK SVÆVEFLYVER UNION

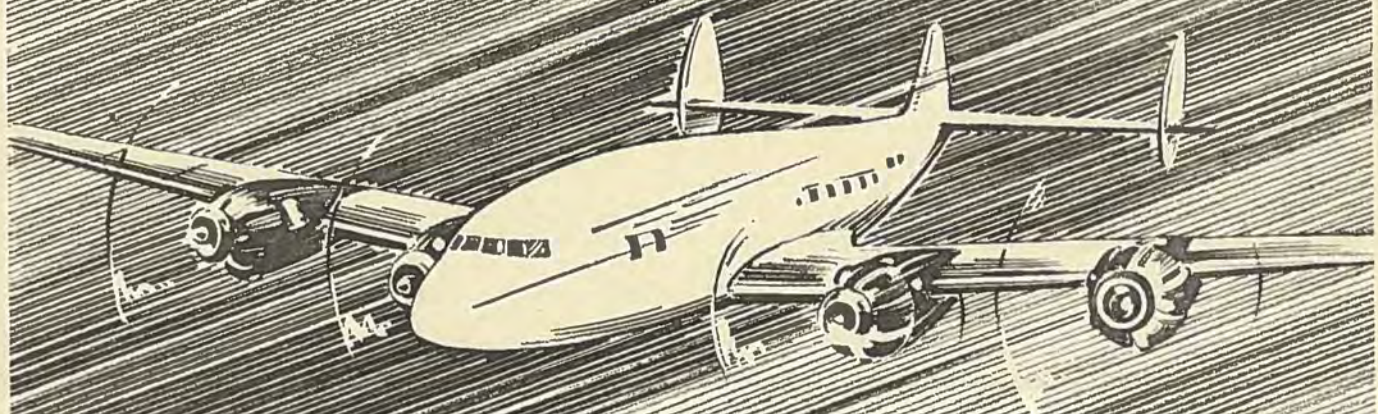
MOTORER
PROPELLER
INSTRUMENTER
FLYVERKAMERAER
RESERVEDELE
TILBEHØR
BYGEMATERIALER
TIL SVÆVEPLANER

A/S FLYVEMATERIEL

AF 21. APRIL 1938

RAADHUSPLADSEN 59 - KØBENHAVN V

TLF. CENTRAL 16833



BØGER

Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar.

I Anledning af 25-Aaret for sin Stiftelse udsender Det Danske Luftfartsselskab et Pragtværk, hvori Direktør Knud Lybye giver en Fremstilling af dansk Luftfarts bevægede Historie.

Lad det være sagt med det samme: Bogen er ikke noget tørt og kedeligt Jubilæumsskrift, som bare remser en hel Mængde kedelige Data op, tværtimod; Bogen kan læses som en baade spændende og munter Roman. Beretningerne om DDL's forretningsmæssige Udvikling brydes af Indskud, hvor en Række af dansk Flyvnings egne Mænd har Ordet for at fortælle om muntre og tragiske Flyvebegivenheder gennem Aarene, og Fremstillingen er ledsaget af et meget stort og i alt væsentligt nyt Billedmateriale, der giver et umiddelbart Indtryk af Epokerne i dansk Trafikflyvning.

Om de første Trafikflyvninger giver Havnechef Leo Sørensen, som den Gang var Trafikflyver i DDL, et herligt Billede:

— Dengang afleverede Passageren flere Hundrede Kroner for Billetten til Hamborg, og for denne Pris blev han iklædt Lammeskindspels, Brillen, Hjelm og Vanter og for det Heles Vedkommende uden Hensyn til Størrelse samt til, at alle Delene ofte var kommet »søsyge« hjem Kl. 11, var skyldet i en Balje Benzin og hængt til Tørre indtil »Linerens« Afgang Kl. 16. Delvis besvimet som Følge af Benzindunsterne sænkedes han fra Toppen af en Stige ned i Luftfartøjet, og med en ikke uvæsentlig Del af Overkroppen og Hovedet ovenfor »Rælingen« for han i Løbet af 2 Timer stormomsust til Hamborg — ikke sjældent regntung i Hovedet og umiskendelig fregnet som Følge af Oliestænk fra Motoren. Var han mødt op med en Kuffert større end Pladsen under hans Klapsæde, modtog han det dybe Indtryk, som hans egen Kuffertthank ved at tjene som Sæde kunde præge i Løbet af to Timer.

Ofte blev han sat af undervejs paa Grund af Defekt i Motoren eller Vejret; og strengt Passagerarbejde kunde det være at trave over Pløjemarken og gennem vaadt Korn for at hente Vand til Køleren, der kogte over, eller at dreje Propel i Timevis for at faa Motoren i Gang igen. Aldrig vidste han, om han kom til at sove paa Bestemmelsesstedet, paa et Slot eller i en Stald undervejs.

Luftkaptajn E. Damm, der siden 1937 har været Instruktør for DDL's Flyvere, fortæller om de Krav, der maa stilles til en Trafikflyver:

— Som Trafikflyver bør man helst ligge mellem de to Pilottyper »Braseren«, der altid »sætter Panden paa«, og den »overforsigtige«, der er bange for sit Job. Medens begge Typer er uheldige som Trafikflyvere, er der dog erfaringsmæssigt den Forskel paa dem, at den overforsigtige aldrig bliver en god Trafikflyver, medens »Braseren«, hvis han slipper godt fra sine Begynder-Eksperimenter, og gennem sine Erfaringer faar slaaet koldt Vand i Blodet og lærer sin

egen Begrænsning at kende, kan blive en fremragende Trafikflyver. Dette naar den »overforsigtige« aldrig, og han vil altid være i Tvivl om sine egne Evner.

Om den moderne Vejrtjeneste fortæller Vejrtjenesteleder C. E. Lykke et Eksempel.

— Den svenske Luftkaptajn Lindow startede en Dag fra Amsterdam til København. Danmark og hele Skaane var dækket af tyk Taage, men da Flyveren havde en Mulighed for at mellemlande i Hamborg, var der ingen Grund til at sinke Starten.

Hele Ladningen var imidlertid bestemt til København og Malmø, og Flyveren var derfor stærkt interesseret i hurtigst muligt at naa frem til sit Bestemmelsessted. Paa en Forespørgsel til Meteorologerne i Kastrup fik han det Svar, at Danmark vedblivende var dækket af »Brandtaage«, men at han paa Vejrtjenestens Ansvar godt kunde sætte Kursen direkte til København.

Baggrunden for, at Vejrtjenesten i Kastrup kunde paalage sig et saadant Ansvar, var, at man paa Grundlag af de foreliggende Vejrkort kunde beregne, at det gode Vejr, der var paa Vej fra Vest, vilde naa Kastrup Flyveplads samtidig med, at Maskinen naaede Lufthavnen, og det kom til at passe praktisk talt paa Minuttet. —

Værket, som udkommer paa Gyldendals Forlag, er paa 204 Sider, heraf er 64 Sider Billeder, trykt paa fineste, engelsk krideret Papir. Desuden indeholder det nogle meget smukke Flerfarve-Illustrationer af Ib Andersen og flere andre Farveplancher, bl. a. en meget flot Dobbeltside med alle DDL's Maskiner gennem Tiderne — udført i nøjagtigt Størrelsesforhold og i de originale Farver.

J. F.

»Vi skriver om Flyvning.«

WESTERMANN's Forlag har udsendt en Bog, som fortjener at blive læst af alle flyveinteresserede. Den hedder »Vi skriver om Flyvning«, og ni af Pressens Luftfartsmedarbejdere har hver ydet sit Bidrag til Bogen, som er tilegnet Mindet om Danmarks første Flyvejournalist, Flyveren Alfred Nervø.

I Bogens Forord skriver Pressens Luftfartsmedarbejdere: »Den 29. Oktober 1943 har Det Danske Luftfartsselskab 25 Aars Jubilæum. En Kreds af Journalister, der igennem Aarene særlig har beskæftiget sig med Flyvning og Luftfart, har ønsket at sende dansk Luftfart en lille Jubilæumshilsen i Bogform. Samtidig har denne Bog sin særlige Mission, idet hele den Sum, Bogen indbringer, samtlige Bidragyderes Honorar medregnet, gaar til det Hjælpefond for Luftfartens Folk, som »Pressens Luftfartsmedarbejdere« for faa Aar siden stiftede. Vi har i den Forbindelse Grund til at takke Westermanns Forlag og Tegneren Siker Hansen for stor Forstaaelse.

Fondet, hvis Grundkapital nu er over 12.000 Kr., efter at der alene i 1943 er uddelt 1200 Kr., skal — som denne Bog — i Gerning vise den kammeratlige og venskabelige Tilknytning, som dansk Presse føler til dansk Luftfart.

Bogens ni Medarbejdere, Arne Kringlebach, Jean Petersen, Leif B. Hendil, G. Lund Henriksen, Povl Westphall, Gunnar Nu Hansen, Alf Schiøttz-Christensen, Jørgen Sandvad og Kai Berg Madsen, har skrevet nogle fornøjelige og interessante Oplevelser, som giver et straalende Billede af Lufttrafikens Væsen lige fra Sundflyvnings Tid til i Dag. »Vi skriver om Flyvning« er en Lækkerbidsken blandt den ikke alt for righoldige Litteratur, der findes om Flyvning paa Dansk, og naar man samtidig tænker paa det gode Formaal, Bogen støtter, maa man haabe, at den bliver revet bort. Siker Hansen har leveret nogle ypperlige Tegninger til Bogen.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

SIKKERHED - REGELMÆSSIGHED - HURTIGHED



POST- OG TELEGRAFVÆSENET

Anlæg af Flyvepladser for den civile Flyvning

Af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

SPØRGSMAALET om Anlæg af civile Flyvepladser for den fremtidige Flyvning vil væsentligst være afhængig af den Rolle, Luftfarten vil komme til at spille i den almindelige Samfærdsel, og af, hvilke Luftfartstyper der fortrinsvis kan forventes anvendt.

Selv om man paa nuværende Tidspunkt, hvor saa godt som al Civilflyvning Verden over er hæmmet af Krigen, ikke kan sige noget ganske bestemt om den almindelige Lufttrafik og Flyvning i Fremtiden, saa er der vel ingen Tvivl om, at den Udvikling Flyvemaskinen og Flyvningen har haft og faar under denne Verdenskrig, vil sætte sit store Præg paa hele den fremtidige civile Flyvning.

Flyvemaskinens Udvikling i Størrelse, Bæreevne og Fart sammen med den Kendsgerning, at de største Afstande paa vor Jord nu gennemflyves med en forbausende Sikkerhed tildels uafhængigt af Vejr og Vind, vil jo ganske sikkert blive udnyttet i højeste Grad i den almindelige Samfærdsels Tjeneste efter Krigen.

Der er vel ingen Tvivl om, at et Net af Lufruter vil komme til at omspænde hele Jorden med Knudepunkter i forskellige Landes Hovedstæder. Men ogsaa store Handelsbyer og Industricentre vil faa deres Ruter eller Biruter.

Den Frygt, som tidligere har været næret i visse Kredse for ødelæggende Konkurrence mellem de forskellige Samfærdselsmidler, er sikkert tildels overvundet. Man er vist i det store og hele klar over, at øget Forbindelse mellem Lande og Kontinenter, hvad enten den foregaar med Jernbane, Skib, Automobil eller Flyvemaskine, virker stimulerende paa al Virksomhed, saaledes at alle Grene af Samfærdselsmidler derved udvides og udvikles.

De Transporter, der kommer til at foregaa ad Luftvejen, vil væsentligst omfatte Personer, Post og saadant let Kvalitetsgods, for hvilket Transporthastigheden er af overvejende Betydning. Den tunge Godstransport og den overvejende Personbefordring vil som hidtil komme Transportmidlerne paa Land og Vand til Gode.

Forskellen i Transportpriser vil i hvert Fald et godt Stykke hen i Fremtiden virke som Regulator for de forskellige Transportmidlers Benyttelse.

Med Hensyn til Lufttrafikens Økonomi har Forholdet jo hidtil været det, at Lufttrafikens Udvikling har været muligjort af direkte eller indirekte Statssubventioner. I de senere Aar har dog Rentabilitet været i Sigte for adskillige Ruters Vedkommende, og enkelte har allerede kunnet klare sig uden Subvention.

Denne Udvikling vil formentlig fortsættes, eftersom Belægningsprocenten for de enkelte Luftfartøjer forøges. Før Krigen regnede man normalt med, at en Rute kunde bære sig, naar Belægningen laa paa ca. 65 % af Flyvemaskinens Kapacitet med de dagældende Biletpriser af 15—25 Øre pr. Personkilometer afhængig af Ruten Længde.

I et lille Land som Danmark vil formentlig — bortset fra København — kun de allerstørste Provinsbyer, der maatte have en hensigtsmæssig Beliggenhed i Forhold til Samkvæmmet mellem andre Lande kunne paaregne at indgaa i det internationale Lufttrutenet.

Hvad angaar den indenlandske Lufttrafik da vil der antageligt med Tiden blive oprettet regelmæssig Forbindelse mellem København og enkelte store Provinsbyer og eventuelt mellem saadan-

ne indbyrdes efter lignende Retningslinier, som allerede i mindre Udstrækning fulgtes før Krigsforholdenes Indtræden.

*

Til Brug for en indenlands og udenlands regelmæssig Lufttrafik under alle Vejrforhold og eventuelt i Mørke vil det være ganske nødvendigt at have gode, hensigtsmæssige og sikre Lufthavne.

Disse Lufthavnes Størrelse, deres Indretning og Indflyvningsomraader maa være af en saadan Karakter, at der sikres de Luftfartøjer, der maa antages at skulle benytte dem, gode Start- og Landingsmuligheder.

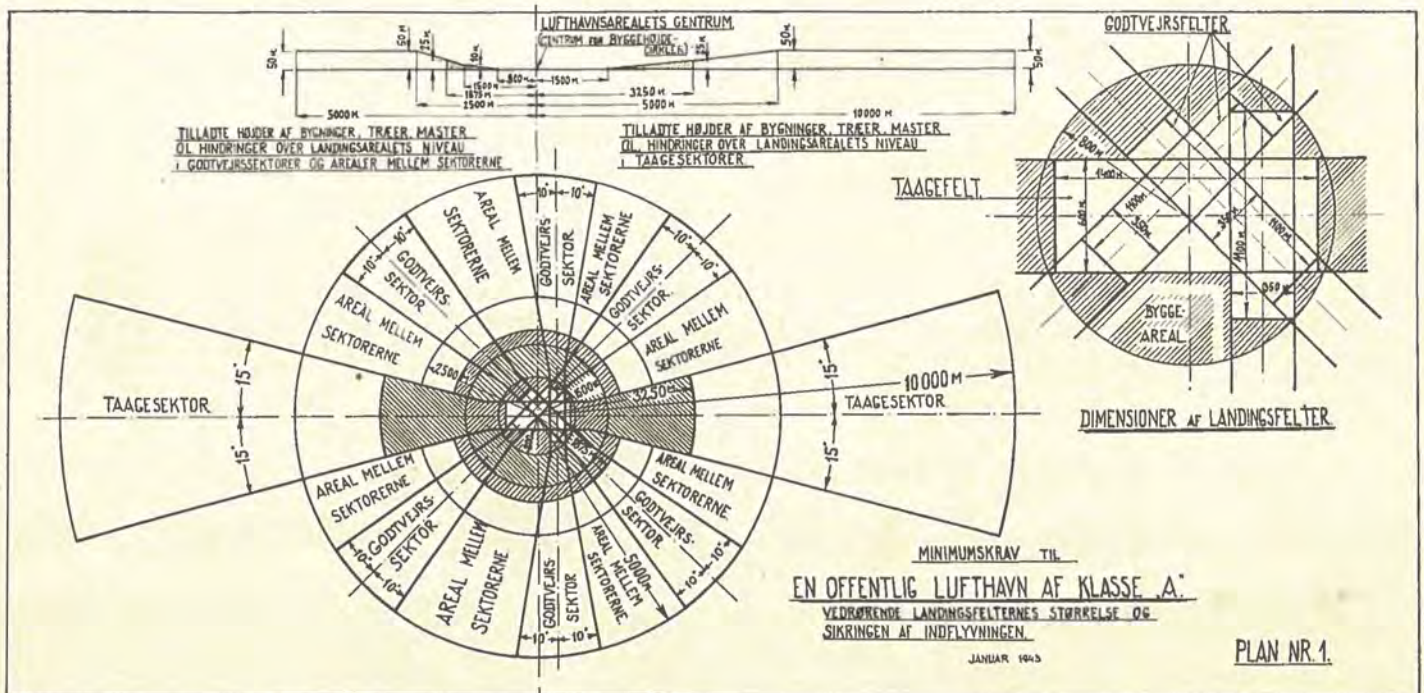
Efter de Oplysninger, man under de nuværende Forhold er i Stand til at faa, maa det skønnes, at der paa middelstore Ruter af ca. 1000 km Længde i Fremtiden vil blive anvendt Luftfartøjer af Fuldvægt 10—20 Tons; paa større Distancer Luftfartøjer af Fuldvægt 20—30 Tons og paa transatlantiske og lignende Ruter fortrinsvis Luftfartøjer af Fuldvægt 25—60 Tons.

Paa mindre indenlandske Ruter vil der antageligt normalt blive benyttet Luftfartøjer paa Fuldvægt omkring 8—12 Tons.

Rejsehastigheden vil formentlig komme til at ligge omkring 300—350 km/Tim. paa de internationale Ruter og paa ca. 200—300 km/Tim paa rene indenlandske Ruter.

Af afgørende Betydning for Luftfartøjets Landingshastighed og Landingsafløb og dermed for Landingsfeltets Størrelse er Planbelastningen. Jo større Planbelastningen er, desto større bliver i Almindelighed Landingsafløbet.

Det Danske Luftfartselskab's ældre Trafikluftfartøjer Fokker F.XII og Jun-



BW

ur-Wain

MOTORER



Firetakts hurtiggaaende Diesel- og Gasmotorer til Rutebiler, Lastvogne, Traktorer, Entreprenørlokomotiver, Kraner samt stationære Aggregater.

B&W

Å/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
 SALGSORGANISATION: Å/s NORDISK DIESELAUTO · KØBENHAVN V · C. 12.890

kers Ju 52 har henholdsvis en Fuldvægt paa 7750 kg, en Planbelastning paa 93 kg/m², et Landingsafløb i Vindstille paa ca. 450 m og en Fuldvægt paa 10.500 kg, en Planbelastning paa 91,4 kg/m² og et Landingsafløb i Vindstille paa ca. 450 m.

Selskabets mere moderne Trafikluftfartøj Focke Wulf Condor har en Fuldvægt paa 14.400 kg, en Planbelastning paa 124,4 kg/m² og et Landingsafløb i Vindstille paa ca. 750 m.

Da Landingsfeltets Længde af Hensyn til en for Flyveren ganske nødvendig Sikkerhedsmargin maa være 60—70 % større end Luftfartøjets Landingsafløb, kræver Fokker F.XII og Junckers Ju. 52 et Landingsfelt af Længde mindst 700 m og Focke Wulf Condor et Landingsfelt af Længde ca. 1200—1300 m.

Moderne store Luftfartøjer med en Planbelastning paa ca. 200 kg/m² vil kræve et Landingsfelt af Længde indtil 2000 m og maaske endnu mere.

I Københavns Lufthavns Udvidelsesplan har man regnet med Landingsfelter paa indtil 2000 m Længde og desuden forudsat yderligere Udvidelser.

For Provisluffhavne, der agtes anvendt til regelmæssig indenlandsk Lufttrafik maa man sikkert regne med Landingsfelter af Længde 1100—1600 m afhængig af Lufttrafikens Natur.

Da Luftfartøjer som bekendt starter og lander efter en forholdsvis flad Skraalinie, er det nødvendigt, at et vist Omraade uden om en Lufthavn holdes frit for Hindringer, der vil kunne genere den frie Ind- og Udflyvning.

Der maa navnlig sikres fri og uhindret Flyvning til Landingsfelter, der skal benyttes under Taage og andre ugunstige Sigbarhedsforhold.

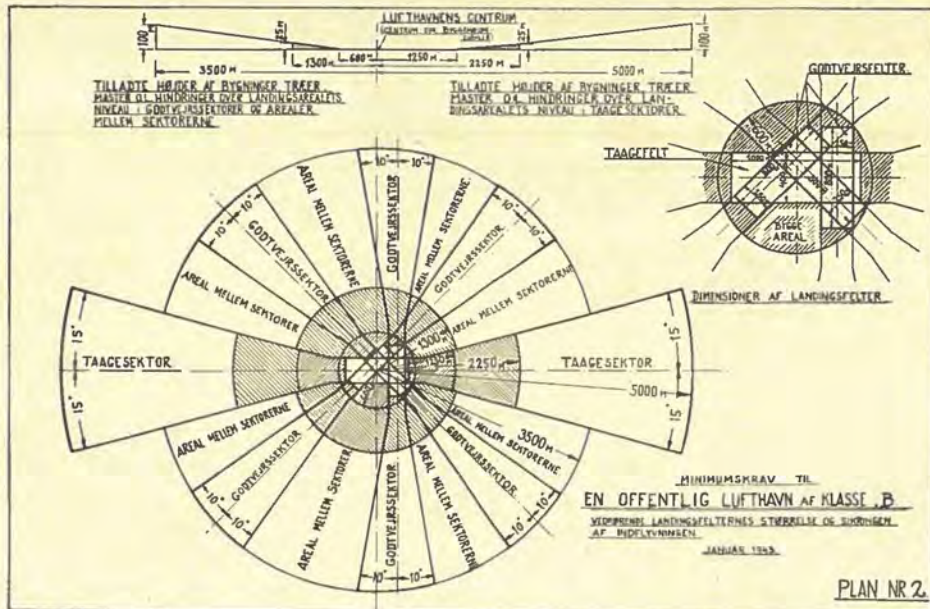
*

Til offentlige Flyvepladser, der om Dagen og under gunstige Vejrforhold agtes anvendt til forretningsmæssig Flyvning, Turistflyvning, Skoleflyvning og forskellig Flyvning af tilfældig Art med forholdsvis mindre Luftfartøjer, stilles ikke saa store Krav som til Lufthavne.

Saadanne mindre Flyvepladser vil formentlig engang, naar Landets Økonomi tillader det, faa Betydning for en stor Del større og middelstore Byer. Det vil da ogsaa være rimeligt, at saadanne Byer, hvis Beliggenhed og andre Forhold indebærer Betingelser for Flyvning af nævnte Art, allerede nu afsætter Plads i deres Byplan til en offentlig Landingsplads med en Størrelse svarende til Formaalet. I hvert enkelt Tilfælde bør det overvejes, hvor stort Landingsarealet maa skønnes at skulle være. Nogle Byer kan maaske nøjes med en Flyveplads af Diameter ca. 600 m, medens andre bør have en Plads med en Diameter paa indtil 1000 m.

*

Efter ovenanførte Betragtninger, der skulde tjene som Vejledning ved Overvejelser vedrørende Anlæg af offentlige Lufthavne og Landingspladser, skal i det følgende i Uddrag gives en Oversigt over de Minimumskrav, der stilles for Godkendelse af saadanne Lufthavne og Landingspladser. Det skal dog pointeres, at disse Krav er Minimumskrav, og at Flyvepladsernes Dimensioner maa anlægges efter en Maalestok, der svarer til de



stedlige Forhold og til den Luftfart, der agtes drevet fra vedkommende Plads.

Minimumskrav for Godkendelse af offentlige Lufthavne og Landingspladser.

Offentlige Flyvepladser, der væsentligst har Interesse i denne Forbindelse, deles i

- Lufthavne af Klasse A,
- Lufthavne af Klasse B og
- Offentlige Landingspladser.

Offentlige Lufthavne af Klasse A er væsentligst bestemt til regelmæssigt international Lufttrafik.

Offentlige Lufthavne af Klasse B er væsentligst bestemt til regelmæssigt indenlandsk Lufttrafik.

Offentlige Landingspladser er Flyvepladser, der agtes anvendt om Dagen under gunstige Sigbarhedsforhold til forretningsmæssig Flyvning, Skoleflyvning, Turistflyvning og Flyvning af forskellig Art.

Offentlige Lufthavne af Klasse A, jfr. vedføjede Plan I.

En offentlig Lufthavn af Klasse A kan have en hvilken som helst regelmæssig eller nogenlunde regelmæssig Form, men Landingsarealet skal omfatte mindst 4 rektangulære Felter, hvoraf mindst eet skal være beregnet til at kunne benyttes i Taage eller usigtbart Vejr. Vinklen mellem Længdeakserne i to efter hinanden følgende Felter skal være ca. 45°.

Taagelandingsfeltets Længdeakse lægges saa vidt muligt saaledes, at den er sammenfaldende med den Vindretning, der er fremherskende under usigtbare Vejrforhold paa det paagældende Sted.

Taagefeltet skal have en Længde af mindst 1400 m og en Bredde af mindst 600 m.

De øvrige Felter skal have en Længde paa mindst 1100 m og en Bredde paa mindst 350 m.

Landingsarealet skal være saa plant som muligt. Hældningen fra det vand-

rette Plan maa ikke i nogen Retning overstige 1:100. Det skal være fuldstændig jævnt, fast og veldrænet og være forsynet med et fast og tæt Græsdekke.

Saafremt der agtes anlagt faste Beton-Startbaner el. lign., skal disses Dimensioner, Beskaffenhed og Afvanding være godkendt af Luftfartstilsynet.

For at skaffe gode Ind- og Udflyvningsmuligheder til Landingsarealets Felter forefindes i disses Forlængelse Indflyvningssektorer, hvis Centrum er beliggende i det paagældende Landingsfeltets Midtpunkt.

For Taagefeltets Vedkommende er Indflyvningssektorens Topvinkel 30°, og for de andre Felters Vedkommende er Indflyvningssektorenes Topvinkler hver 20°.

I Sektorerne og mellem disse maa Højden af Bygninger, Beplantning, Master o. lign. ikke overstige nedennævnte Værdier, angivet i Tabel 1 og Plan 1.

For hver enkelt Flyveplads' Vedkommende indhentes Direktiver fra Statens Luftfartstilsyn med Hensyn til, hvorledes Udgangspunktet for de angivne Højder fastlægges. Hvor ikke andet angives af Luftfartstilsynet, regnes Afstanden fra Taagefeltets Midtpunkt (Centrum for Byggehøjdecirkler).

For Højderne paa Arealerne mellem Sektorerne vil der i Almindelighed blive givet Dispensation i saa vidt Omfang, som Hensynet til eksisterende kunstige eller naturlige Luftfartshindringer, Byplaner el. lign. rimeliggør. (Hvor Højden udenfor Lufthavns Begrænsning er angivet til 0 m, vil der i Almindelighed gives Dispensation indtil 2 til 3 m Højde for landbrugsmæssig Benyttelse af Arealerne).

Offentlige Lufthavne af Klasse B, jfr. vedføjede Plan II.

Ligesom ved offentlige Lufthavne af Klasse A skal Landingsarealet for offentlige Lufthavne af Klasse B omfatte mindst fire rektangulære Felter, hvoraf mindst eet skal kunne benyttes i usigtbart Vejr (Taage el. lign.).

Vinklen mellem Længdeakserne i to efter hinanden følgende Felter skal som

„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:

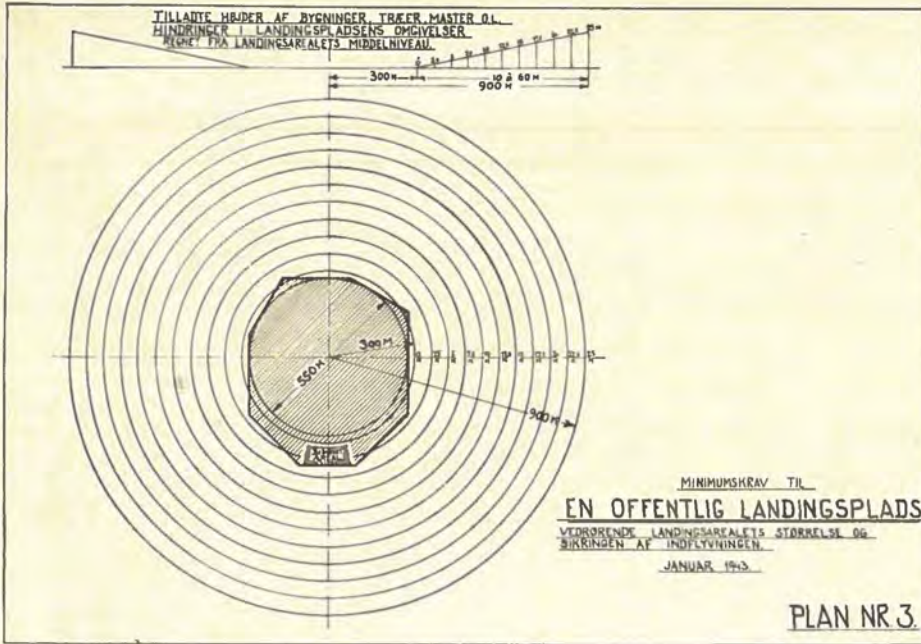
A/S O. F. ASP

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

ASSURANCE-COMPAGNIET
BALTICA
Bredgade 42 - Cent. 4058
Afdelingskontorer overalt i Danmark

*- der har vi
forsikret*





for Lufthavne af Klasse A være ca. 45°, og Taagefeltet lægges ligeledes saa vidt muligt efter den fremherskende Vindretning ved Taage paa det paagældende Sted.

Taagefeltet skal have en Længde af mindst 1000 m og en Bredde af mindst 400 m. De øvrige Felter skal have en Længde af mindst 800 m og en Bredde af mindst 250 m. For Landingsarealets Jævnhed og Beskaffenhed gælder det samme som for Lufthavne af Klasse A.

Vedrørende Indflyvningssektorer gælder tilsvarende Regler som for Lufthavne af Klasse A, dog at de maksimale Højder af Luftfartshindringer er fastsat som angivet i Tabel 2 og Plan 2.

For Højderne paa Arealerne mellem Sektorerne vil der i Almindelighed blive givet Dispensation i saa vidt Udstrækning, som Hensynet til eksisterende kunstige eller naturlige Luftfartshindringer, Byplaner el. lign. rimeliggor. (Hvor Højden udenfor Lufthavnens Begrænsning er angivet til 0 m, vil der i Almindelighed gives Dispensation indtil 2 til 3 m Højde for landbrugsmæssig Benyttelse af Arealerne).

Offentlige Landingspladser,

jfr. vedføjede Plan III.

Landingsarealet skal have frie Afløbsbaner i alle Retninger og skal kunne indeslutte en Cirkel, hvis Diameter fastsættes under Hensyntagen til Lufttrafikens Art og de normalt anvendte Luftfartøjs Størrelse og Egenskaber, men Diameteren skal mindst være 550 m, der er baseret paa et Landingsafløb paa indtil 300 m.

Arealet skal være plant, fuldstændig fast og jævnt, veldrænet og forsynet med et fast Græsdække.

Hældninger maa ikke i nogen Retning overstige 1:100.

Der kræves ikke særlige Indflyvningssektorer, men Indflyvningsforholdene fra alle Retninger bør være saa gode som muligt.

For en Flyveplads med en Diameter

550 m skal Højden af Luftfartshindringer — bortset fra de til Pladsen hørende Bygninger og Anlæg være som følger: Bygninger og Anlæg være som angivet i Tabel 3 og Plan 3.

Saaftremt Landingsarealet er større end 550 m i Diameter, skal 25 m Højdegrænsen rykkes tilsvarende ud fra Landingsarealets Grænse, saaledes at Indflyvningsstigningen stadigvæk ikke overskrider 1:25.

Offentlige Landingspladser kan undtagelsesvis efter Tilladelse fra Statens Luftfartstilsyn anvendes til Skoleflyvning og Øvelsesflyvning i Mørke. Landingsomraadet Udstrækning fastsættes da under Hensyntagen til de anvendte Luftfartøjs Størrelse og Egenskaber, men skal kunne indeslutte en Cirkel, hvis Diameter skal være mindst 800 m, hvorhos der endvidere indrettes Begrænsningsbelysning, Hindringsbelysning, Landingsbelysning m. m., saaledes som angivet for offentlige Lufthavne.

Almindelige Krav til Lufthavne og Landingspladser.

Landingsomraadet Grænser skal mindst for hver 100 m være tydeligt afmærket paa en saadan Maade, at Grænserne er let synlige saavel fra Jorden som fra Luften om Dagen og i Mørke.

Landingsarealets Centrum kan kræves afmærket med en mod Underlaget synlig Cirkel med Diameter ca. 50 m og Stregtykkelse ca. 4 m.

Omraadet skal have mindst 2 Vindretningsvisere (Vindposere), der angiver Vindretningen og er anbragt paa hen-

Maksimale Højder af Luftfartshindringer.

Tabel 1.

Offentlig Lufthavn af Klasse A.

	Afstand fra Centrum for Byggehøjdecirkler	Maksimal Højde af Luftfartshindringer over Landingsarealet	Bemærkning
Indenfor Taagesektorerne	0—ca. 1500 m	0 m	Stigningslinie ca. 1:70
	ca. 1500—3250 -	0—25 m	1:70
	3250—5000 - 5000—10.000 -	25—50 - 50 m	
Indenfor Godtvejrsektorer og imellem Sektorer	0—ca. 800 m	0 m	Stigningslinie ca. 1:70
	ca. 800—ca. 1500 -	0—10 m	1:25
	ca. 1500—1875 -	10—25 -	1:25
	1875—2500 - 2500—5000 -	25—50 - 50 m	

Tabel 2.

Offentlig Lufthavn af Klasse B.

	Afstand fra Centrum for Byggehøjdecirkler	Maksimal Højde af Luftfartshindringer over Landingsarealet	Bemærkning
Indenfor Taagesektorer	0—ca. 1250 m	0 m	Stigningslinie ca. 1:40
	ca. 1250—2250 -	0—25 m	
	2250—5000 -	25—100 -	
Indenfor Godtvejrsektorer og imellem Sektorer	0—ca. 600 m	0 m	Stigningslinie ca. 1:25
	ca. 600—ca. 1300 -	0—25 m	
	ca. 1300—3500 -	25—100 -	

Tabel 3.

Offentlig Landingsplads.

Afstand fra Flyvepladsens Centrum	Maksimal Højde for Luftfartshindringer over Landingsarealet	Bemærkning
0—ca. 300 m	0 m	Stigningslinie ca. 1:25
ca. 300—ca. 900 m	0—25 m	

Ford

Nu
som altid

KVALITET



Flyvningens Bøger

H. Ostelius, Rymdens fåglar, hft. Kr. 4.00.

73 berømte Flyvemaskinetyper fra de krigsførende Lande. Med Beskrivelse af deres Opgaver, Anvendelighed og Data.

Ulf Ramm-Erichson, Modernt stridsflyg,

hft. Kr. 9.00, indb. Kr. 12.00.

Den mest omfattende Bog om Flyvemaskinetyper, der hidtil er udkommet. 247 Sider med Billeder og Data af over 400 Maskiner.

Dansk Flyvnings Historie.

En Kavalkade over dansk Flyvning. Rigt illustreret med Billeder fra Flyvningens første Dage. En stor og smuk Bog til nedsat Pris — Kr. 3.50.

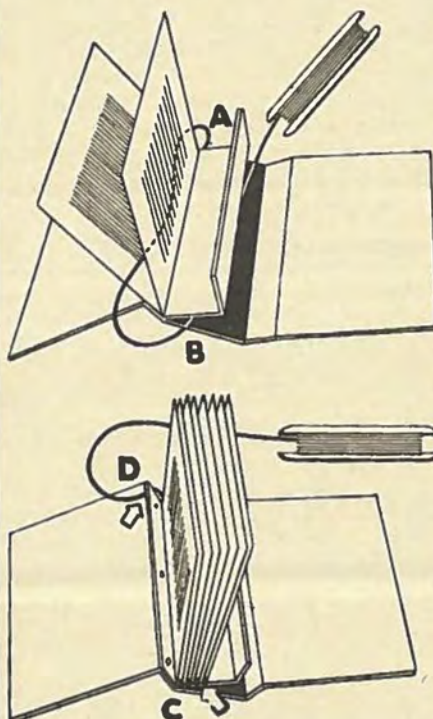
Flygplankortet er for Tiden udsolgt. Indsendte Ordre ekspederes, naar ny Sending hjemkommer.

Bøgerne sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker fra

FLYV'S FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - København V. - Telf. Central 13.404

SAMLEBIND til FLYV



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra
„FLYV“s Forlag
Vesterbrogade 60
København V.

sigtsmæssige Steder. Der kan tillige anbringes Røgovn eller lign. Vindretningsviser.

Landingsarealet skal være indhegnet saaledes, at det er sikret mod uvedkommende Færdsel.

Afmærkninger, Vindretningsvisere, Indhegning og lign. skal godkendes af Luftfartstilsynet.

I den Udstrækning, Lufttrafikken kræver det, skal Lufthavne og offentlige Landingspladser være forsynet med Hangarer, Administrations- og Havnebygning, Brændstoftanke, Lokaler for Flyveledelse, Radiotjeneste, Vejrtjeneste, Postvæsen, Toldvæsen, Politi m. v.

Radioanlæg og Belysningsanlæg.

Magasiner for Ildslukningsmateriel og Materiel til Hjælp i Tilfælde af Ulykke.

For offentlige Landingspladser vil Kravene med Hensyn til Bygninger være forholdsvis ringe.

Bygninger og Anlæg skal saa vidt muligt anbringes paa i Forvejen projekterede Byggearealer, saaledes at de ikke generer Indflyvningen til Landingsarealet, og alle Anlæg skal godkendes af Luftfartstilsynet.

Belysningsanlæggene paa offentlige Lufthavne skal væsentligst omfatte følgende:

- Tilstyringsfy
- Begrænsningsbelysning
- Vindretningsvisere
- Hindringsbelysning
- Landingsbelysning
- Natsignaliseringsmateriel og, saafremt der forefindes faste Startbaner, tillige en
- Banebelysning.

*

Det skal til Slut anføres, at en Flyveplads normalt bør ligge i Nærheden af den By, den skal betjene, dog saa langt fjernet, at den ikke generes af Byen og ej heller generer denne.

Som almindelig Regel gælder, at Afstanden fra Byen til Flyvepladsen bør staa i rimeligt Forhold til Luftruternes Længde, saaledes at den Tid, der vindes ved at flyve, ikke sættes til ved Befordring mellem Byen og Flyvepladsen.

Offentlige Lufthavne bør ligge i en Afstand fra vedkommende By paa ca. 4—12 km, og en offentlig Landingsplads bør normalt ligge i en Afstand fra vedkommende By paa 3—6 km.

Det gælder dog først og fremmest, at Flyvepladsen maa ligge paa velegnede faste og jævne Arealer og have gode og frie Indflyvningsforhold.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

Luftkaptajn K. G. Lindner er død.

DET svenske Luftfartselskab A. B. Aerotransport har haft den Sorg at miste sin Chefpilot, Luftkaptajn K. G. Lindner, foruden tre andre Besætnings-Medlemmer, Flyveren Nils Åke Mörne,



Radiotelegrafisten Per Arne Persson og Flyvemekanikeren Tor August Werner. Alle fire udgjorde Besætningen om Bord paa ABA's Trafikluftfartøj »Gladan« (Glenten), der startede fra England den 27. August for at vende tilbage til Stockholm. Men »Gladan« kom ikke hjem, — den forsvandt over Nordsøen. Det sidste, man horte fra den, var en Radiopejling Kl. 21.20. Svenske, engelske og tyske Flyvere søgte længe efter den forsvundne Flyvemaskine og dens Besætning, men alt var forgæves. Ulykken var sket, og hvordan det er gaaet for sig, vil sikkert stadig forblive en Gaade.

Den 23. September kom der Meddelelse om, at Luftkaptajn Lindners Lig var blevet fundet Nord for Skagens Fyr; men

derved kom man ikke Ulykkens Opklaring nærmere.

K. G. Lindner, eller blot K.G., som han kaldtes blandt Venner og Kammerater, var ikke blot en af Sveriges, men en af Verdens bedste Trafikflyvere. Han var uddannet som Ingeniør, havde faaet sin Flyveruddannelse ved den svenske militære Flyveskole, og som 24-aarig blev han i 1925 ansat i Aerotransport. Han fik meget hurtigt et Navn som Flyver, og det Ry, han erhvervede sig i sine første Flyveraar, grundfæstede med Aarene. En Overgang var han Indflyver for den daværende Flyvemaskinefabrik i Limhamn, og i denne Egenskab faldt det i hans Lod at demonstrere Fabrikens Nyskabelser (eenmotorede og tremotorede militære Maskiner) ude omkring i Europa, og det gjorde han paa en fremragende Maade. Han forstod til Fulde den Kunst at være eet med sit Luftfartøj.

I 1938 blev Lindner Reserveofficer i Flyvevaabnet (han var Kaptajn i Flyvevaabnets Reserve), og paa det Tidspunkt var han Indehaver af tre Verdensrekorder og den Kgl. Svenske Aero Klubs Guldplaque, som han havde faaet for en Flyvning fra Berlin til Tokio. Lindner nøjedes ikke bare med at flyve; han fortsatte med at uddanne sig. Hans Bestræbelser efter at tilegne sig den størst mulige Viden og Dygtighed indenfor sit Felt førte ham til U.S.A., og han blev en af de første fem Flyvere i Verden, som blev uddannet i Blindflyvning. Foruden sine mange Fortjenester som Verdensrekordflyver og meget mere var Lindner ogsaa Medlem af den eksklusive Caterpillar-Klub. Endelig kan det nævnes, at han allerede i 1930 var Flyvemillionær, og i 1940 fik Stockholms-Tidningens Guldmedaille og Stipendium som Belønning for sit Arbejde som Flyver.

K. G. Lindner var et kendt Navn her i Danmark, hvor han havde vundet sig mange Venner indenfor Danske Flyveres Kred, og Meddelelsen om hans bratte Død vakte Sorg blandt alle, som havde lært ham at kende. Svensk Flyvning har mistet en af sine bedste Mænd, og her i Danmark deltager vi i Sorgen over hans Død.

Æret være hans Minde.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislise

Flyvning med W Modeller er en rigtig Feriesport for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning af større Modeller

Papyrolin eensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2 00
" tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Bredde 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Dope og har glat Overflade

Motorgummi ca. 1×4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto ekspederes omgaaende

Erik Willumsens Lærebog i Modellsvevflyvning Kr. 2,00

Driftssikkerhed frem for alt!

Derfor **BOSCH Tændrør**



Intetsteds spiller Motorens Driftssikkerhed saa stor en Rolle, som indenfor Luftfarten.

Intetsteds er Anvendelsen af **Bosch Tændrør** derfor saa selvfølgelig, som i den moderne Flyvemaskinemotor.

A/S MAGNETO . JAGTVEJ 155 . KØBENHAVN N . CENTRAL 7716

Generalrepræsentanter for ROBERT BOSCH G. m. b. H., Stuttgart

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



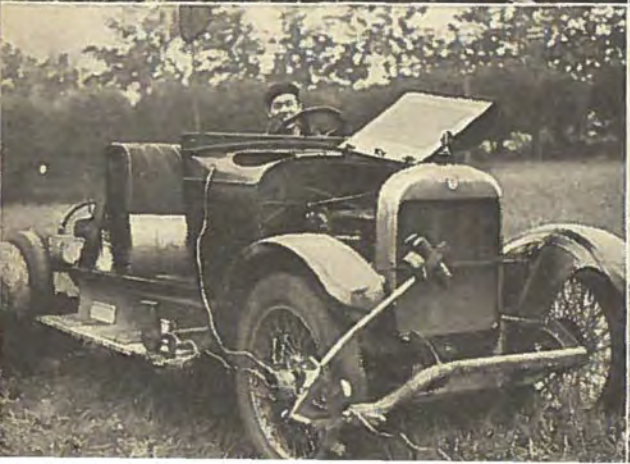
Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK



Billedreportage

fra

Svæveflyvelejren ved Bjergsted 1943.

Ved Max Westphall.

Øverste Række fra venstre til højre.

1. »Grunau Baby« en er klar til Start. — Flyvelederen vinker Afgang, og om et Øjeblik trækker Wiren Planet med 80 km Fart op til 200 Meters Højde. — 2. »Mikrofonen« var paa Besøg i Lejren. Her ses nogle af de »optrædende« — fra venstre Flyveleder I. Jacobsen fra Viborg, Fru Oberstinde Harriet Førslev, Løjtnant J. G. Bergh og Gunnar Nu-Hansen, der havde tilrettelagt den glimrende Udsendelse.

Anden Række fra venstre til højre.

1. »Baby« en er ved at lande, man ser tydeligt, at Landingsklapperne korrekt er ude. — 2. Og her er »Baby« en midt i Optrækket, — kort før Wiren udløses. — 3. Et typisk »Skrænthold« Billede. Flyvehidsigheden er paa dette Stadie gaet noget ned. Sidende ses den altid smilende »Bager«, Dir. H. H. Lauersen, Viborg, liggende: Flyvelederne C. Lauritzen, Ringen, og I. Jacobsen, Viborg.

Tredje Række fra venstre til højre.

1. »Hunden« sættes under Skoleglideren. Nr. 2 fra venstre er Plantageejer Hjortso, der viste Lejren stor Interesse og Imødekommenhed. Her har han lige været oppe paa sin første »Slæbetur«. — 2. Lejrlederen, Løjtnant Bergh, paa ridende Inspektion. — 3. Her har man indrettet sig praktisk. Hesten slæber baade Maskine og Wire tilbage til Startstedet.

Nederste Række fra venstre til højre.

1. Det maleriske, men særdeles effektive »Roskilde-Spil«. Bag Rattet ses »Jesper«s karakteristiske »Grin«. — 2. »Den anden Lejrleder, Fru Oberstinde Harriet Førslev, for en Gangs Skyld ikke fotograferet i sit rette Element. — 3. I Modsætning til det gamle Spil ses her et mere moderne. Det er »Cowboy« fra Aarhus, der sidder i De Sotoen.



Foredrag i Aeronautisk Selskab.

Saaftremt intet uforudset indtræffer, afholder Selskabet Foredrag i Nationalmuseets Festsal d. 25. November Kl. 19,30.

Aftenens Foredragsholder er Flyverløjtnant Clausen-Kaas, der vil fortælle

Fornøjelige Flyveroplevelser

og slutte med »Hvem-ved-hvad«.

Nærmere Meddelelse vil tilgaa Selskabets Medlemmer.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Hjemkommet:

Motortegninger for „Kratmo“ 4-10-30

Uforarbejdede Dele f. „Kratmo“ 4-10-30

Stempelringe

Komplette „Kratmo“ 10 Motorer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Dansk Svæveflyver Unions Bjergstedlejr ved Aunsøgaard 1943.

124 Deltagere, 2537 Starter, 86 Certifikater.

UNDER normale Forhold plejede Dansk Svæveflyver Union at afholde sin aarlige Sommerlejr ved Lønstrup. Hos Gaardejer Jørgensen paa Maarupgaard, der ligger lige ud til Vesterhavet, har Unionen lejet et permanent Græsareal, der danner Start- og Landingsplads for Flyvningerne over det bedste Skræntflyvningsterrain, der hidtil er taget i Brug i Danmark, nemlig Klint- og Klitrækken fra Lønstrup og ca. 12 km sydpaa til Løkken. I den stærke, jævne, Opvind, der fremkommer ved, at Vestenvinden stryger op over de stejle Klinter, har vi i Aarene før Krigen fløjet mange timelange Flyvninger.

De sidste Aar har Unionen været nødsaget til at forlægge sin Lejr til Sjælland. Ved Bjergsted i Nærheden af Jyderup har vi fundet et Terrain, der kan bruges til Skræntflyvning ved nordvestlige Vinde. Skrænten kan imidlertid slet ikke maale sig med Lønstrupskrænten, og der er derfor ingen Tvivl om, at Unionslejrene vil flytte tilbage til Lønstrup, saa snart det igen kan lade sig gøre.

Opindeligt havde vi tænkt os, at Skrænten vilde blive Hovedattraktionen i Lejren, men det har vist sig, at det er Godsejer Thomas Junkers store Marker paa Aunsøgaard, der har trukket Hovedparten af Flyvningerne til sig.

Da der ikke findes permanente Græsarealer, der egner sig til Flyveplads, maa vi flyve fra Stubmarker og maa derfor lægge Lejren saa sent som September — efter Kornhøsten, hvilket hindrer mange Svæveflyvere i at deltage.

Alligevel overvældende Deltagelse.

I 1942 bestod Lejren i 3 Uger, havde 90 Deltagere, der deltog i kortere eller længere Perioder, der blev foretaget ialt 815 Starter og taget 31 Certifikater.

I Aar forventede vi saa mange Deltagere, at vi fandt det hensigtsmæssigt at dele Lejren i to Perioder à 14 Dage og begrænse Antallet af Deltagere til 75 pr. Hold. Det viste sig ogsaa hurtigt, at 1. Hold blev overtegnet. I Perioden fra 29. August—11. September havde vi 75 Deltagere og i de næste 14 Dage 49. Ialt har altsaa 124 Svæveflyvere været paa Vingerne paa Aunsøgaard, og samtlige Landets Svæveflyveklubber var repræsenterede.

Lejren havde godt og rigeligt Materiel.

Sidste Aar havde Unionen maattet laane sig frem hos Klubberne for at skaffe Materiel til Lejren. Materielbestanden var derfor højest uensartet, hvilket selvsagt var meget uheldigt. Det hændte, at en Nybegynder med 10 Starter allerede havde fløjet 3 forskellige Typer; det gav Usikkerhed og førte til mange Havarier.

I Aar havde Unionen takket være den meget omtalte Statsstøtte, som Unionen har modtaget i Aarets Løb, det bedste Skolemateriel, der i det hele taget findes, nemlig 3 Skoleglidere af Typen »SG 38« og 4 Overgangsplaner af Typen »Grunau Baby 2 B«.

Det eneste, vi i Aar maatte laane hos Klubberne, var Spil, Gummitov og Værktøj. Svæveflyveklubberne Aviator, Ringen, Roskilde, Senior, Silkeborg og Slagelse laante Lejren beredvilligt alt, hvad den manglede i den Retning.

Svæveflyverne befandt sig fortræffelig i Svebølle.

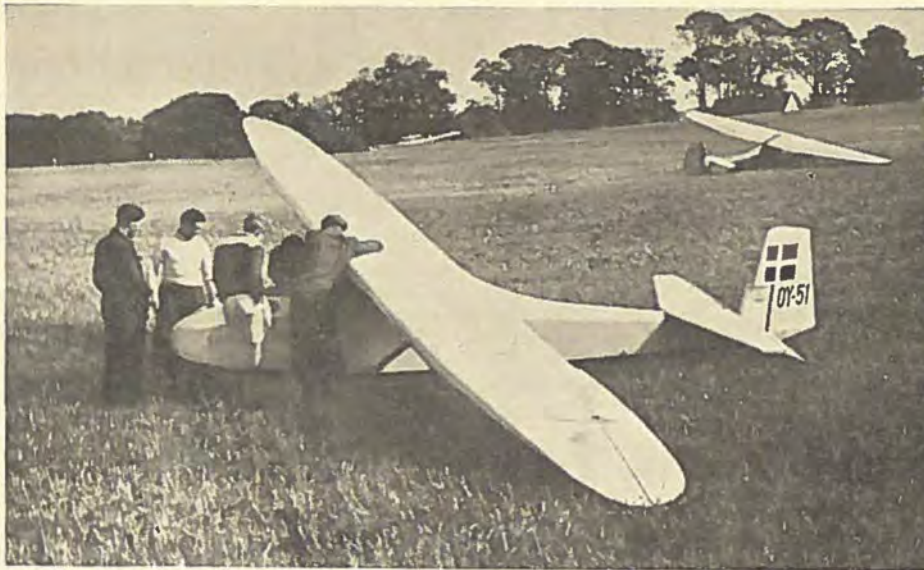
Ligesom sidste Aar levede Deltagerne paa Feltfod. Vi havde lejet Svebølle Forsamlingshus, hvor den ene Ende af Gymnastiksalen blev indrettet som Sovesal, den anden som Værksted. I det lille Kaffekøkken præsterede en Svæveflyverske, Fru Carlsen fra »Ringens« det Kunststykke at lave pragtfuld Mad til den store forsultne Skare, der hver Aften myldrede hjem til Lejren. Formedelst 3,50 Kr. fik Deltagerne Morgenmad og Middag, mens de selv maatte købe Tørkost i Lejrens Kantine.

Flyvepladserne var i Aar langt bedre end i Fjor. Godsejer Junker havde velvilligst stillet alle sine store Marker til Disposition for os og hjalp os iøvrigt med mange andre Ting. I det hele taget mødte vi hos Beboerne i Svebølle en enestaaende Elskværdighed og Hjælpsomhed. I den 1. Periode, da der mildest talt var Trængsel i Sovesalen, fik en Del af Deltagerne Lov til at bo rundt omkring hos Naboerne, paa Skolens Loft og i et nærliggende Børnehjem. Hos vor nærmeste Nabo, en elskelig Dame, fik vi alle Lejrens Kartoffler kogt. Planteskoleejer Ib Hjortso gav os alt det Brændsel, der blev brugt i Lejren og alle de Æbler, vi kunde spise, og det var ikke Smaating! Skolelærer Sørensen laante os sin Skolestue til Kontor og teoretisk Undervisning. Gaardejerne laante os Heste til at trække Wire ud og Lader og Skure til Opbevaring af Materiellet. Et Par Aftener havde Svebølles store Tryllekunstner Stemningen i Lejren til betydelige Højder ved sit Trolleri. (Maaske havde Direktør Einar Dessau dog en ikke ringe Andel i, at Festaftenerne i Lejren — Aftenerne i det hele taget — blev saa hyggelige, der var nemlig sørget for, at ingen Svæveflyver behøvede at gaa tørstig i Soveposen!).

Der var i det hele taget ikke Grænser for den Venlighed og Interesse, der blev vist os fra alle Sider i Svebølle, og som vi er yderst taknemlige for.

Mange Starter og Certifikater.

De første Dage i Lejren saa alt andet end lovende ud. De fleste af 1. Holds Deltagere var kommet Lørdag Aften eller Søndag Morgen, og netop som vi skulde til at aabne Lejren, kom Undtagelsestilstanden med Forbud paa alle Leder og Kanter. Det hele saa ud til at skulle gaa i Vasken. Vi besluttede imidlertid at se Tiden an et Par Dage, forrev Tiden saa godt vi kunde med Høstarbejde, Teoriundervisning, Hvem-Ved-Hvad-Konkurrencer o. l., og efter 3 Dages Forløb kom Tilladelsen til at flyve. Med dobbelt Iver gik alle Holdene, nemlig 2 A-Holder, 1 B-Holder, et C-Holder og et Skrænthold i Gang



En »Grunau Baby 2B«, det bedste Overgangsplan, der hidtil er set.
Ved sine Bremsklapper kan det lande paa en meget lille Plads.
I Baggrunden Fugls Bussard.



Et Hjørne af Hvedemarken, hvor Henri Fugls »Rhönbussard« lige er taget
ud af Transportvognen, der ses i Baggrunden til højre.
Til venstre et Par Skoleglidere.



Carl Johansen klar til Start i »Hütter 28«.

med Skolingen paa 4 forskellige Marker.
Til Trods for de spildte Dage og en yderligere Forsinkelse, der indtraadte, fordi vi havde et frygteligt Besvær med at opnaa Politiets Tilladelse til at lade Spillene køre ud fra Slagelse og Roskilde — de skulde efter Planen være ankommet til Lejren i Løbet af Søndagen — opnaaede Holdene i 1. Periode ialt 1242 Starter og 48 af Deltagerne fik Certifikater, 28 A-Certifikater, 10 B-Certifikater og 10 C-Certifikater.

I 2. Periode faldt et Par Dage ud paa Grund af daarligt Vejr, og de sidste Dage gik med Pakning og Hjemsendelse af Materiellet. Antallet af Flyvedage blev det samme paa de to Hold. I 2. Periode blev der foretaget 1295 Starter og 38 af Deltagerne fik Certifikater: 18 A-, 8 B- og 12 C-Certifikater.

Overland-Certifikat var der ingen, der fik, og dette Certifikat vil i det hele taget neppe blive taget af ret mange Svæveflyvere, før de nugældende økonomiske Betingelser for Erhvervelsen af det ændres. Der kræves nemlig af Statens Luftfartstilsyn, at Aspiranten for at indstille sig til Prøverne til dette Certifikat skal deponere 50 Kr., som maa paaregnes at medgaa til Udgifter ved Certifikaterhvervelsen (Certifikatudstedelse, Besøg af Luftfartstilsynets Kontrolleranter m. v.). Desuden skal han erhverve sig en Lægeattest, hvis Udstedelse koster 65 Kr. Det er mange Penge, og Flertallet af Svæveflyverne er unge Mennesker, der endnu ikke har fuldendt deres Læretid eller Studier, og som derfor naturligvis ikke er videre velbeslaaede. Naar man tænker paa, hvordan Staten i andre Lande støtter Svæveflyvningen, maa man vel uden at være ubeskedent kunne haabe paa, at vi herhjemme maa naa til, at Statens Luftfartstilsyns Kontrolleranter og Tillidslæger betales af Staten, saaledes at selve Certifikaterhvervelsen kan finde Sted uden væsentlige Udgifter for Flyverne.

Stor Begejstring for Flyvelederne.

Naar vi i Aar opnaaede saa mange Starter og Certifikater, skyldes det først og fremmest det gode Materiel, vi raadede over, og dernæst de udmærkede Flyveledere, der gjorde Unionen og dermed Kammeraterne den store Tjeneste at stille sig til Raadighed som Lærere for Holdene.

Unionens Instruktør, Løjtnant J. G. Bergh, der har haft det store Arbejde med det praktiske Arrangement af Lejren, fungerede som Overflyveleder.

F. Aaes, »Ringens«, og Olaf Jensen, Slagelse, underviste A-Holdene. Willy Waisham, Østsjællands Svæveflyveklub, og C. A. Lauritsen, »Ringens«, ledede B-Holdene, og C-Holdene arbejdede under Gerhard Nielsen, »Ringens«, og Ingvar Jacobsen, Viborg. Skråenholdene havde Sigur Sigurgeirsson, »Ringens«, og Harry Nielsen, Slagelse, som Lærere. De præsterede alle et stort Arbejde, og at Deltagerne i høj Grad paaskønnede dette Slid viste bl. a. de smukke Erindringsgaver, Flyvelederne fik overrakt ved Afslutningsfesterne.

De nye danske Skoleglidere fra Tuborgfondet.

Foruden det ovenfor omtalte Materiel havde vi endnu to Skoleglidere i Lejren, nemlig de to nykonstruerede danske Skoleglidere, som Unionen fik Midler fra

SPORTSFLYVEKLUBBEN

I Sagen om vore Flyvemaskiner er der indløbet glædeligt Nyt, idet Aftalen om Erstatningen er ved at gaa i Orden. Der vil blive meddelt Medlemmerne de nærmere Enkeltheder direkte.

*

Med nogen Forsinkelse løb vore Orienteringskursus af Stabelen, ligesom den første Foredragsaften har været afholdt. Vi henleder paany Opmærksomheden paa, at vore Medlemmer mod Forevisning af gyldigt Medlemskort har Adgang til de af Aeronautisk Selskab arrangerede Foredrag.

*

Sportsflyveklubben har ladet fremstille nogle meget smukke Mærkater, tegnet af to af vore Medlemmer. Mærkaterne er samtidig med dette Nummer af »Flyv« tilsendt samtlige af vore Medlemmer, og vi beder Medlemmerne gøre deres til, at det smukke Propagandamiddel naar ud til saa mange som mulig.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabellejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Palle Petersen, Cæciliavej 25, Valby,
Telf. Valby 5268 u.

M.F. Termik meddeler, at Klubbens Ledelse indtil videre er overdraget til Poul Jensen, Bakkevej 20, Hillerød.

Morsø M.F. afholdt den 16. September Generalforsamling. Til Formand valgtes Jens Højgaard Mikkelsen, til Kasserer Sven Larsen og til Bestyrelsesmedlem Kaj Rune. Den ny Formands Adresse er: Havnegade 5, Nykøbing M.

Nye absolutte Danmarksrekorder. Helge Andersen, »Condor« har atter sat den absolutte Distancerekord i Vejret. Hans selvkonstruerede Svævemodel H. A. 62 »Calorius« fløj den 1. Sept. 80,9 km, en Distance fra Helsingør til Store Heddinge. Samtidig forbedrede han Varighedsrekorden, idet han opnaede Tiden 1 Time 27 Min. 58,7 Sek.

Ny Klasserekord. Samme Dag forbedrede Helge Andersen endnu en Rekord. I Kl. 10 c fik han noteret en Tid af 17 Min. 48,1 Sek. Den førnævnte Tid og Distance gælder ogsaa som Rekord i Klasse 8.

Vejte M.F. Et af Klubbens ihærdige Medlemmer, Børge Hansen, har midt i Oktober Maaned i en Boghandlers Vindu arrangeret en Udstilling. Udstillingen bestod af en Korda og Niels Wagner Sørensens Selvkonstruktion »Jette«, samt en Del nydelige Skalamodeller, der var anbragt mod en smuk Baggrund med Klubbens Mærke. Vinduet vakte berettiget Opmærksomhed og gav flere nye Medlemmer.

haardt efter et Hop paa 30—40 m og havarede en Skoleglider saa meget, at den ikke kunde bygges op i Lejren igen. Han selv kom ikke noget til, men for en Sikkerheds Skyld kørte vi ham i Ambulancen, som Zone-Redningskorpsat atter i Aar havde stillet til Raadighed for Lejren, ind til Undersøgelse i Kalundborg.

Endnu to Landinger endte med Havarier. Resten gik glat.

Unionens første Lejr uden Underskud.

En hel anden Side af Sagen var Regnskabet. — Det skal ingen Hemmelighed være, at vi sidste Aar havde et mægtigt Underskud, som det har kostet os et Mas af den anden Verden at faa dækket. I Aar kan vi derimod fryde os over et lille Overskud. Deltagerne har betalt hver 40 Kr. for Deltagelse i Lejren, og D.K.D. A.S. har støttet os med 1500 Kr.

Harriet Førslev.

D. K. D. A. S.'s Jubilæumsgave til ODL

DET Kgl. Danske Aeronautiske Selskab overrækker ved sin Formand, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, en Dirigentklokke til Selskabets Bestyrelse. Klokken er udført i Sølv af Hofjuveler Michelsen, og den ledsages af en smukt udført Adresse. Nedenfor bringer vi en Gengivelse af Klokken.



DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Kontor: St. Kongensgade 68² o. G., K.
Telefon: Palæ 2096.

Dansk Motorflyver Union's Emblemkonkurrence er vundet af Herr Guldsmid S. Israelsen, Gravene, Viborg.

Grundet Pladsmangel i nærværende Nummer vil nærmere følge i December Nr.

Tuborgfondet til at lade fremstille hos Polyteknisk Flyvergruppe og Skandinavisk Aeroindustri. Det var Mening, at de efter endt Prøveflyvning skulde have været gennemprøvet i den daglige Skoling, for at man kunde faa konstateret, hvilken af dem der egnede sig bedst til den fremtidige Begynderskoling i Klubberne.

Kramme & Zeutens Skoleglider, som der var almindelig Tilfredshed med hos Indflyverne, kom desværre i en af de allerførste Skolestarter ud for en Landing, som ingen Skoleglider vilde kunne holde til og havarede, hvorefter den blev sendt hjem til Reparation. Polyteknikerens Skoleglider viste sig at være noget træg paa Klapperne, hvorfor den ogsaa efter kort Tids Forløb udgik af Lejren, for at denne Fejl snarest muligt kunde blive rettet.

Noget endeligt Resultat af Konkurrencen kom man derfor desværre ikke til i Lejren, men saa hurtigt som muligt, antagelig i Løbet af Begyndelsen af November vil de atter være klar til Prøve, og det vil blive afgjort, hvilken af de to Typer, Klubberne kan bygge.

Ny praktisk Transportvogn.

Endelig var der endnu et Par Svæveplaner i Bjergsted, Henri Fugl, Vordingborg, der allerede i sidste Aars Lejr imponerede alle med sin ualmindelig smukt byggede »Rhönbussard«, kom i Aar igen med den og vakte paa ny stor Opmærksomhed med sin nye, flotte Transportvogn, som han og en Kammerat, P. Olsen, havde bygget i Mellemtiden.

Den afmonterede Bussard var anbragt i et Stativ, der let og hurtigt paa Skinner kunde rulles ud og ind af Vognen. Det var kun et Øjebliks Sag at tage Bussarden ud eller at faa den anbragt i Vognen igen. Der er ingen Tvivl om, at dette praktiske System vil komme til at tjene som Model for vore fremtidige Transportvogne.

Stud. polyt. Carl Johansen mødte ogsaa frem med et selvbygget Svæveplan, ovenikøbet et Rekordplan, som han undtagelsesvis havde faaet Myndighedernes Tilladelse til at prøveflyve. Typen »Hütter 28«, lille let og elegant i Formerne, egner sig imidlertid ikke til Spilstart, den skal i Gummitov fra Skrænt eller i Flyvemaskineslæb, og da disse to Muligheder var udelukkede, fik vi den desværre ikke at se rigtigt i Luften, Carl Johansen foretog kun et Par store Hop med den. Den maa gemmes til bedre Tider.

Meget lille Havariprocent.

Mens vi sidste Aar formeligt druknede i Havarier paa Grund af det uensartede Materiel og de daarlige Pladsforhold, havde vi i Aar kun faa Uheld i Forhold til det store Antal Starter. En Baby lagde sig en Dag om paa Ryggen, fordi en Vingspids tog en Hyldebusk i Begrænsningen, men der skete kun ringe Skade paa Planet, ikke mere end hvad vore to dygtige Værkstedsledere, Carlsen og Hultmann, byggede op igen i Løbet af 0,0.

En anden Dag anbragte en A-Flyver sig blidt og stille oppe i Kronen paa en gammel Eg — det eneste Træ paa Pladsen. Der skete intet, hverken med Flyveren eller den fremragende »SG 38«. »Fluemennesket«, Henning Olsen, landede som bekendt gennem fantasifulde Beskrivelser i Dagspressen en Dag vel



Unionens Formand lynskudt ved et Stævne i Roskilde. Han flankeres af Sekretæren, der ser noget misfornøjet ud, og Erik Bugge fra »Stratus«.



Jørgen Larsen starter ved D.M. for Motormodeller.

Helsing M. F. meddeler: Ved en Fejltagelse er som Formand opgivet Paul Jensen. Bestyrelsen er imidlertid sammensat saaledes: Knud Nielsen, Formand, Paul Jensen, Sekretær og Folmer Nielsen, Bestyrelsesmedlem. Al Korrespondance bedes sendt til Formanden, hvis Adresse er Højbjerg Nyhuse, pr. Helsing.

Ny Klub under Unionen. »KØGE ELITE« er nu tilmeldt D.M.U. Formand Emil Reill, Vestergade 10.

»Pegasus« Indoor Stævne 1943. I Slutningen af November afholder M. F. »Pegasus« et Indendørsstævne i København. Tid og Sted bliver sendt til de sjællandske Klubber direkte.

SVÆVEMODEL

SPV. 2,50 METER

INDSAT TIL SALG

F. A. I. Model, ualmindelig smukt bygget og meget velflyvende Beklædt med Silkemoll.

Iøvrigt føres alle Modelmaterialer.

TRÆVAREFORRETNINGEN

Pr. Maries Allé 1, Vester 5341 y
(v. Gl. Kongevej 70)



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Hvis den første Mødeaften i Vintersæsonen skal være en Rettesnor for de kommende Møder, kan vi i Vinter vente noget af det helt rigtige; først fik vi vist nogle af de Billeder, der er taget ved vore Udflugter i Sommer, saa vi i Tankerne repeterede, hvor vi havde været og hvad vi havde set og oplevet. Dernæst fortalte DDL's Seniorflyver, Luftkaptajn E. Damm om Flyverens Arbejde i Trafikflyvemaskiner og om Samarbejdet mellem Flyver, Radiotelegrafist og Mekaniker og mellem Besætningen og Lufthavnene, for at opnå den størst mulige



FOKKER D. 23

I Skala 1:50 Spændvidde 228 mm

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad til Kanoner m. m.

Krop, Vingebænk m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Kun 2,10 Kr. + Porto

(Postkonto 15835 bedes benyttet).

Dansk Modelflyveindustri
Fruens Bøge

Sikkerhed for Passagererne. Ogsaa Mavelandingen med DDL's Condor ved Wien hørte vi om, og endelig gav Luftkaptajn Damm ved en udmærket Film et Indtryk af Døgnet paa en Lufthavn.

Næste Møde bliver Tirsdag den 9. November; vi regner med at faa Herr Jørgen Gamst, Næstformanden i Dansk Modelflyver Union, til at fortælle os lidt om Materialer til Modeller. Endvidere har Ingeniør G. Krebs lovet at fortælle om Flyvning med Balloner. Ingeniør Krebs har paa sine mange Ture i Ballon, deriblandt ved internationale Flyvekonkurrencer, været ude for spændende Oplevelser, som vi nu faar Lov at høre om.

Konkurrencerne. Studerer I Billeder af Flyvemaskiner, saa I er klar til at identificere de Flyvemaskintyper, vi viser jer Billeder af ved Mødet i December? Læs igen i FLYV's Juli-Nummer, om hvad man særligt skal lægge Mærke til, saa I kan være med i Konkurrencen.

I samler vel paa nye Medlemmer? Der er foreløbig to, der hver har skaffet to; men I maa alle sammen kunne komme med nogle nye Medlemmer — helst mange. Konkurrencen om hvem, der faar fat paa de fleste nye Medlemmer inden 1. Januar 1944, er omtalt i forrige Nummer af FLYV. Store Præmier venter.

Studiekredse: Som nævnt ved Mødet i Oktober, er der Interesse for at komme sammen og drøfte Flyveproblemer, og Studiekreds Nr. 1 har allerede haft sit første Møde; er der andre, der er interesseret, kan I gennem Luftpostsækken sige til, saa skal vi sætte jer i Forbindelse med hinanden, saa I kan komme i Gang.

Vi ses saa Tirsdag den 9. November Kl. 19,30 pr., Sølvgade 83. Dørene aabnes Kl. 19,00. Husk Medlemskortet, en Blyant og mindst een Kammerat.

vp.

Nyhed for Modelbyggere

Benzinmotor-Model

HS 100

Pris Kr. 6.50

Tegning i fuld Størrelse med meget detaljeret Byggebeskrivelse

HS 100 er en meget smuk Benzinmotor-Model, som den viderekomne Modelbygger vil modtage med Begejstring

★

Felgiebel, Benzinmotoren für Flugmodelle

Vejledning i Bygning af Benzinmotorer til Benzinmotor-Modeller kan endnu faas

Pris Kr. 7.75

FLYV's FORLAG

EVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



SHELL

AVIATION SERVICE



A/s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 28.824

SPRIT * GÆR AKVAVIT C.L.O.C.



I den almindelige Bevidsthed staar Akvavit - særlig Aalborg Taffel Akvavit, "den røde Aalborg" - og de tre C.L.O.C. Likører, C.L.O.C. BRUN ETIKET, C.L.O.C. ORANGE og C.L.O.C. CACAO, som de mest kendte Repræsentanter for Aktieselskabet DE DANSKE SPRITFABRIKKER's Produktion. En anden Side og langt den største Del af Fabrikernes Virksomhed er dog Fremstillingen af Gær og teknisk Sprit. Paa den Gær, der fremstilles, bygger den væsentligste Del af den danske Brødfabrikation, og det er gennem ny Metoder lykkedes at fremstille en Vare, der er holdbar og kvalitetbestandig, saaledes at Transport og Opbevaring af dette følsomme Produkt ikke mere giver Vanskeligheder.

Paa samme Maade er de Mængder af teknisk Sprit, der produceres, af stor Betydning for dansk Industri og dansk Haandværk, og det har under de ekstraordinære Forhold været muligt i et vist Omfang yderligere at udvide Salget til Virksomheder, der har kunnet bruge Spritten som Erstatningsprodukt for de Raastoffer, som Forholdene har aføkaaret dem fra at føre til Landet.

**AKTIESELSKABET
DE DANSKE SPRITFABRIKKER.**

Kai Ingemannsen
Petersborgvej 3 Hillerød
502

Nr. 12

1943 - 16. Aarg.

FLYV

INDHOLDET:

NYT UDEFRA

NYE BØGER

flyvningens ABC —

Svæveflyvning

o. fl.

for Bjergsted

Løjtnant J. G. Bergh

Ny

under-Svævemodel

SIMPLEX

nydørs Flyvning med

Mikromodeller

af Jørgen Mortensen

50
ØRE



En Grunau Baby 2 A i Luften. I Baggrunden en Rhön-Bussard.



Verden vil staa aaben

for den, som i Tide forbereder sig paa det Opsving, som den civile Flyvning engang vil opleve.

Ungdommen af i Dag forstaar dette, og den kaster sig med Liv og Lyst over Fremtidens store Eventyr, Livet i Luften.

Ja, se blot paa de Unge!
— Modelflyver i Dag - - -

Svæveflyver i Morgen - - - og Motorflyver i Overmorgen, naar Handel- og Industri skal opbygge en ny Verden.

— Den Dag vil den verdensomspændende INTAVA Organisation være Luftfartens Tjener, — her i vort lille Danmark som ude i den store Verden.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.

„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

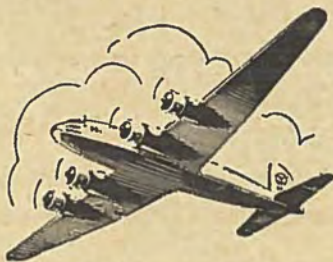
(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Luftfartforsikringer

overtages af

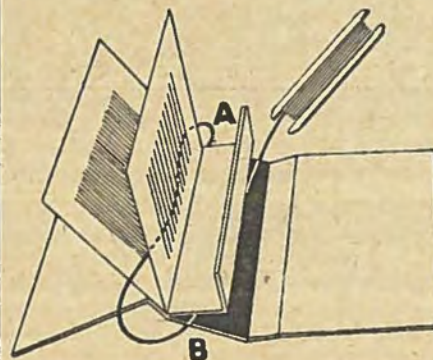
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af Billetkontorerne i Dagmarhus og i Lufthavnen.

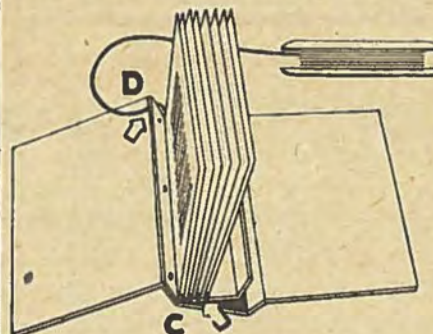
BEGYND DEN NYE AARGANG MED FLYV's SAMLEBIND



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

.FLYV's Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og De sparer Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning.



Faas i enhver Boghandel eller fra
**FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60
København V.**



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vingefang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger konstrueret efter Aerodynamikkens Love. Den udnytter Danmarks Vindkraft og sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. ^{A/S}
VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

FFLV

OFFICIELT ORGAN

FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION - DANSK MODELFLYVER UNION

REDAKTION: KAPTAJN J. FOLTMANN OG EJVIND CHRISTENSEN (ANSVARSH.)



Nr. 12

December 1943

16. Aargang

Det Danske Luftfartselskabs Jubilæum

SELVOM D. D. L. grundet paa Forholdene maatte fejre Jubilæet i Stilhed, blev det dog en Begivenhed for Selskabet og dets Personale og de mange Mennesker, der paa den ene eller anden Maade føler sig knyttet til Luftfartselskabet.

Om Formiddagen den 29. Oktober var der Reception paa Selskabets Hovedkontor, Raadhuspladsen 59. Først for Personalet, hvor Selskabets Formand, Ingeniør Kampmann, talte til Personalet og bl. a. beklagede det Faktum, »at vi ikke i Dag kunde samle Luftfartsfolk fra hele Verden om os og fejre dette enestaaende Jubilæum paa rette Maade. Tiderne er jo ikke til Fest, men Selskabet har ikke af den Grund glemt sit Personale, og der vil blive udbetalt alle i Selskabet ansatte 1 Maanedes ekstra Gage.«

Efter at Ingeniør Kampmann havde talt, overrakte Personalets Gave til Selskabet. Det var en Skulptur symboliserende Selskabets Virke, den merkantile Luftfart. Skulpturen er udført af Billedhuggeren Edvard Eriksen, og den blev overrakt af Funktionærforeningens Formand, Bogholder Harry Nielsen.

Desuden fik Direktør Lybye en personlig Gave fra Personalet, et Maleri af Selskabets Condor-Luftfartøj, »Jutlandia«.

Da Personalereceptionen var Slut, strømmede Gratulanterne ind, og det



DDL's Direktør, Kaptajn Knud Lybye, der i Dagens Anledning blev dekoreret med det finske Frihedskort med Sværd.

er ikke for meget at sige, at alle, der har Tilknytning til dansk Trafikflyvning, var til Stede.

Blandt de første Gratulanter var Direktøren for Luftfartsvæsenet, Knud Gregersen, der overbragte Luftfartsvæsenets Lykønskninger, og Selskabets Stifter og første Direktør, Willie

Wulff, der overrakte Selskabet en Gave, et Maleri udført af ham selv. Derefter kom Ingeniør Cai Caspersen, Danske Flyverø; Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen overrakte paa Aeronautisk Selskabs Vegne en Dirigentklokke udført i Sølv af Hofjuvelerer Michelsen. Deutsche Lufthansas herværende Repræsentant, Direktør Stock, forærede Selskabet en Porcelænsvasé. Bogtrykker Anton M. Jensen sen. og jun. forærede en smuk Gæstebog til Fremlæggelse i Lufthavnen, Kaptajn John Foltmann, et Billede af D.D.L.'s tidligere Konkurrent i 1925, Dansk Luftrederi's Flaade. Direktøren for Den Nordiske Pool For Luftfartsforsikring overrakte et Ur. Departementschef Hoskier, Ministeriet for offentlige Arbejder, der ogsaa var til Stede ved Receptionen, udtalte sin Tro paa Luftfartens Fremtid, og Bestyrelsens Formand takkede for den Støtte, der altid var vist Luftfarten fra Ministeriets Side.

Den finske Minister, Paavo Pajula, gratulerede Selskabet og overrakte Direktør K. Lybye det finske Frihedskors med Sværd.

H. K. H. Prins Axel kom ligeledes til Stede og fik ved denne Lejlighed overrakt et Eksempel af Selskabets Jubilæumsskrift i en speciel Indbinding.

Blandt de talrige Gæster saas bl. a. en af dansk Flyvnings første Pione-



Lufthartsingeniør M. P. Eskildsen overrækker Gaven fra Det Kgl. Danske Aero-nautiske Selskab, en Spludirigentklokke. Fra v. til h. ses: DDL's første Di- rektor Willie Wulff og den nuværende Formand Ingeniør Per Kampmann.

rer, Direktør Ellehammer, Borgme- ster Julius Hansen, Dansk Motorfly- ver Unions Formand, Trafikassistent Ohrt, Turistchef Mogens Lichtenberg, Løjtnant Clauson Kaas, Direktør Hjal- mar Ibsen, Oberst Førslev med Frue, Ekspeditionsssekretær Teisen, Hoved- revisor Løn, Direktør Ove Haugsted, Overflyveleder Dalbro, Radiobestyrer Mosdal, Vejrtjenesteleder Lykke, Kap- tajn Edsen Johansen, Direktør Aug. Gihm, Civilingeniør Leif Prytz. Fra A.-B., Aerotransport, Sverige, mødte den herværende Repræsentant, Dr. Lindgren, Trafikleder G. Andersson, Malmø Lufthavn, Luftkaptajn von Rosen og Flyvetelegrafist Rantzen. Endvidere saas Direktør Svendsen, Wagons Lits-Cook, Civilingeniør Vagn Prytz, Direktør Tholstrup, Vacuum Oil Co., Direktør C. Thielst, Restauratør Hammer med Frue, Direktør Frand- sen, D. D. P. A., Kommandør Grand- jean, Kommandørkaptajn Scheibel, Di- rektor Granzow, Toldkasserer Mar- kers, Minister for offentlige Arbejder, Ingeniør Gunnar Larsen, Direktør Hilborg, Direktør Wibolt, Professor Vinding Kruuse, Fru Luftkaptajn Gey- sendorffer, K. L. M., Grosserer Alfred Olsen, Direktør Klintholm og Kontor- chef B. Johansen, Carlsberg, Borgme- ster Aagesen, Rønne, o. m. a.

I Dagens Løb indløb en Mængde Telegrammer, deriblandt en telegra- fisk Lykønskning fra Hans Majestæt Kongen, ligesom Selskabet modtog et Væld af Blomster.

Kl. 12,00 var Receptionen forbi og

dermed Festlighederne i Forbindelse med Jubilæet, men rundt omkring samlede Personalet i Smaagrupper og fejrede paa deres egen Maade det Ju- bilæum, de saa længe havde set hen til. W.



Hermes tæmmer Ørnen. Personalets Gave til Selskabet. En Skulptur, udført af Billedhugger Edvard Erichsen, sym- boliserende Selskabets Virke i den merkantile Luftfart.

Motorflyver-Certifikat paa Ratebetaling

FREDERIKSBORG Amts Sportsflyve- klub, der ofte har vist et frisk Ini- tiativ, har fremsat en interessant Plan til Erhvervelse af Certifikat for sine Medlemmer, straks naar Mulighederne for praktisk Undervisning igen er til Stede.

Planen gaar ud paa, at der startes en Opsparing blandt Medlemmerne, saaledes at man kan betale et maaned- ligt Beløb, f. Eks. 10 à 20 Kr.

Hvert sparende Medlem faar en Spa- rekassebog i Frederiksborg Amts Spa- re- og Laanekasse. Bøgerne opbevares af Foreningen. Hver Maaned besøger en af Foreningen ansat Opkræver de paagældende Medlemmer, der indbe- taler et Beløb efter egen Afgørelse, idet det staar Medlemmerne frit for eventuelt at springe en Maaned over. Beløbet forrentes med 4 pCt. af Spare- kassen, og muligt skyder Klubben 1 pCt. til. Klubben lønner Opkræveren. Beløbet paa en Sparekassebog kan hæves, hvis Medlemmet ønsker det; men man forventer naturligvis, at kun tvingende nødvendige Grunde vil drive et Medlem hertil. Ad denne Vej skulde det være muligt at spare et Be- løb sammen, der betyder noget, den Dag det er muligt at faa Certifikat.

Formanden for Dansk Motorflyver- union, Trafikassistent Ohrt, erklæ- rer, at denne Idé er saa god, at den straks er klar til at gaa ud til Lan- dets øvrige Klubber. — Det er et sundt Forslag, som jeg gerne vil give min fulde Tilslutning — udtaler Herr Ohrt, og det vilde være i høj Grad øn- skeligt, om mange Klubber fulgte Eks- emplet.

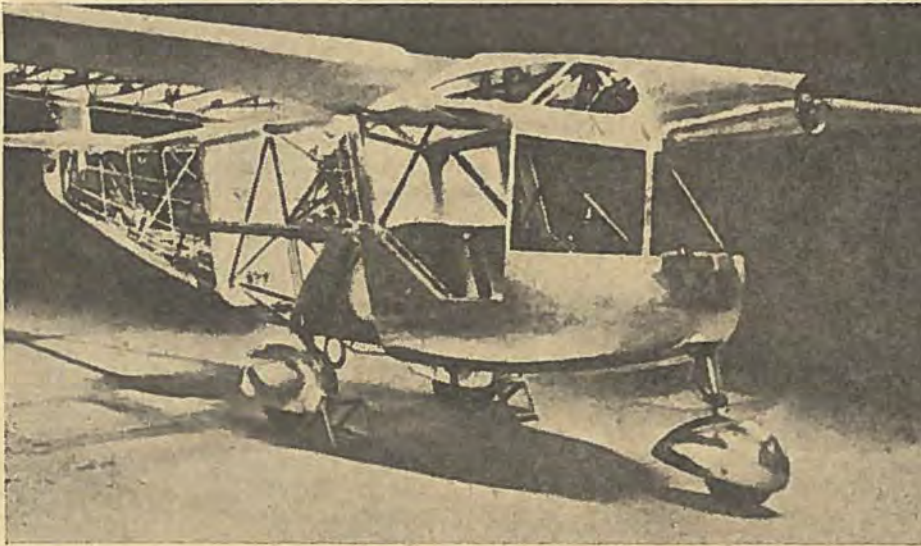


Nyt fra Skandinavisk Aero Industri

SKANDINAVISK Aero Industri har Solgt en aaben K Z Sportsmaskine til det svenske Aero Service i Stock- holm. Denne Maskine er den fjerde Maskine, som Fabriken har solgt til Sverige under Krigen. Der kan endnu leveres 5—6 Maskiner, men derefter er det ikke muligt at levere flere, da der ikke kan skaffes Motorer.

Der arbejdes stærkt paa den nye store Ambulanceflyvemaskine til Zo- nen, og man regner med, at den vil kunne indflyves i Løbet af en Maa- neds Tid.

NYT UDEFRA



Farner FW12 Sportsflyvemaskine.

Transportglideplan med Hjælpe-motorer.

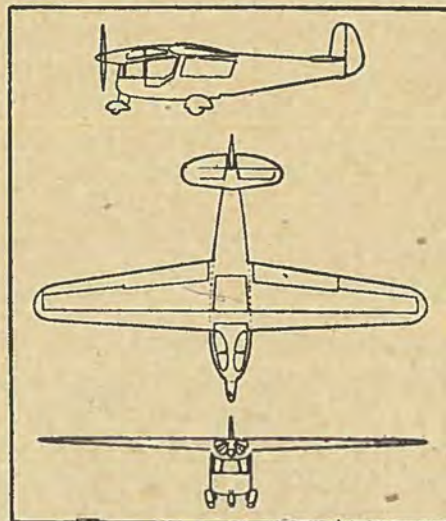
Det 15-sædede, amerikanske Transportglideplan Waco CG-4 er forsøgsvis blevet udstyret med to Boxer-Motorer, som er anbragt ude paa Planstiverne. Det menes dog ikke, at Luftfartøjet kan starte ved egen Motor kraft; det slæbes i Luften, og efter at have frigjort sig fra Slæbewiren, anvender det sine Motorer. Brændstofbeholdningen er anbragt i Motor-gondolerne.

Ny svejtsisk Sportsflyvemaskine.

Ifølge Interavia har Farner Flugzeugbau A. G., Grenchen, Soleure i Svejts bygget en tosædet Sportsflyvemaskine, som ikke ligner de sædvanlige Typer. Det mest karakteristiske ved den nye Type, der har faaet Betegnelsen Farner W. F. 12, er Anbringelsen af Motor og Propel.

Farner W. F. 12 er et højvinget Monoplan med et trehjulet Understel. De to Pladser er anbragt ved Siden af hinanden; der er Dobbeltstyring. Som Følge af det særlige Motorarrangement og de meget store Vinduer er der en overordentlig god Sigt. Kroppen er en Staalrørskonstruktion, beklædt med Aluminiumplader. Det fritbærende, eenbjælkede Bæreplan er en Trækonstruktion med Lînerbeklædning paa Forkanten og Færredsbeklædning paa den øvrige Del.

Som Motor er anvendt en firecylindret, luftkølet Cirrus Minor Rækkemotor paa 90 HK (82 HK under Marchfart ved 2.300 O/M. Motoren er



Den svejtsiske Sportsmaskine Farner FW12.

anbragt i Kroppen bagved Kabinen. Denne Anbringelse kræver en lang Aksel fra Motoren til Propellen. Denne Aksel gaar igennem Kabinens øverste Del, og ved dette Arrangement hindres Sigten fremad og nedad ikke af nogen Del af Motoren. Propellen er af Træ, den er tobladet og har en Diameter paa 1,9 m.



Transportglideplanet Waco CG-4 med Hjælpe-motor.

Data og Ydelser er følgende: Spændvidde 11 m, Længde 7,45 m, Højde 2,6 m, Planareal 16 m², Tomvægt 560 kg, Fuldvægt 800 kg, Planbelastning 50 kg/m², Hestkraftbelastning 8,9 kg/HK, største Hastighed 175 km/T, Landingshastighed med Klapper 75 km/T.

Dom over amerikanske Krigs-flyvemaskiner.

En Komité, der har været nedsat for at undersøge USA's militære Flyvemaskineindustri, har nu afsluttet sit Arbejde og offentliggjort sin Rapport, som har vakt en Del Sensation.

Komiteen er tilfreds med Flying Fortress, Liberator, Boston, Mitchell, Mustang, Lightning, den nyeste Udgave af Airacobra, Dauntless, Wildcat (Hellcat), Avenger, Corsair og Thunderbolt.

Baade Komiteen og U.S.A.'s Army Air Corps anser ikke Jageren Curtiss P-40 og dens forskellige Variationer for at være førsteklases, og man mener, at Bygningen af denne Type bør stoppes. Curtiss Helldiver er en Fiasco, og den er langt fra »Verdens bedste Dykbomber«, som Firmaet annoncerer med. Ved at have bestilt et stort Antal Helldivers har U.S. Navy begaaet »en strategisk Fejl« og har samtidig bortødslet Millioner af Dollars. Brewster SB2-A (Bermuda, Buccaneer, Blaster) betragtes som mindre god. Martin Marauder (B-26, Martian) lider af mange Børnesygdomme; den er ganske vist udmærket i Luften, men bør kun flyves af en god Flyver. Typen er vanskelig at starte og lande med, og derfor forekommer hyppigere Havarier end med B-25 Mitchell. Fremstillingsomkostningerne er ogsaa for høje.

Komiteen er heller ikke tilfreds med Curtiss-Wright-Koncernens Maade at effektuere Bestillingerne paa. Der tales bl. a. om urigtige Præstationsopgivelser og Bestiktelser. Firmaet koncentrerer sig nu om Bygningen af Curtiss C-46 (Commando), som har vist sig at være et godt Luftfartøj.

Julens Bøger for Flyveinteresserede

DER var engang — og det er slet ikke saa mange Aar siden — da Forlagene herhjemme var noget ængstelige for at udgive Bøger om Flyvning ud fra den Betragtning, at Interessen for den Slags Lektüre ikke var tilstrækkelig stor. Og der var maaske ogsaa noget om det. Men nu er det heldigvis et overstaaet Stadium, Interessen for Flyvning er steget, og i Løbet af de senere Aar har ikke saa faa Flyvebøger set Dagens Lys. Der er kommet underholdende Bøger om Flyvning, Lærebøger, Bøger om Modelflyvning og Svæveflyvning, kort sagt noget for enhver Smag, og da Julgavernes Tid snart er inde, var det maaske en Idé at lade Gaven være en Bog om Flyvning. Og der er for en Gangs Skyld noget at vælge imellem.

*

Den, der interesserer sig for Bygning af Modeller, kan ikke faa nogen bedre Bog end »Modelflyvesport«, der er skrevet af Sven Wiel Bang, Johs. Thinesen og Per Weishaupt. Den fortæller alt om Modelflyvningen, baade om Bygning af Modeller, om Organisering af Klubber, Rekorder og meget mere. I den første Del af Bogen fortælles en hel Del om den Teori, som nødvendigvis maa kendes, hvis man vil være en rigtig Modelflyver, og Læseren behøver ikke paa Forhaand at lade sig afskrække af Ordet Teori, for det er fortalt paa en saadan Maade, at alle kan forstaa det. Bogens anden Del — eller andet Afsnit — omhandler Konstruktion,

Bygning af og Flyvning med Svæve-modeller, og der forklares meget omhyggeligt, hvordan man bygger en Svæve-model. Tredie Del i Bogen er helliget Motormodellerne, og det er ikke den mindst interessante. Her gives værdifulde Konstruktionsregler for Motormodeller, og som Eksempel gennemgaaes omhyggeligt Konstruktion og Bygning af en Model i Klasse 2. Fjerde Del omhandler Modelflyvningens Historie, Rekorder, Tabeller over de mest brugte Profiler o. m. m.

*

Knud Flensted-Jensen: Modelflyve-bogen. I denne Bog behandles baade Modelflyvningens teoretiske og praktiske Side. I de teoretiske Afsnit behandles grundigt Modelflyvningens Aerodynamik, Flyvemodellernes Glideegenskaber o.s.v. I de praktiske Afsnit gilygger Modeller og om, hvordan man flyver med dem.

For Begynderen er denne Bog en udmærket Vejledning, som vil spare mange for Ærgrelser og Skuffelser, og det er en god Haandbog for den viderekomne Modelflyver, den er forsynet med ca. 70 forskellige Afbildninger og Skitser, der paa en god Maade

forklarer Teksten, hvor det er nødvendigt.

*

En Lækkerbidsken for Svæveflyvere og alle, som er interesseret i denne raske og smukke Sport, er den nyudkomne Lærebog for Svæveflyvere, der hedder »Svæveflyvning«. Den er redigeret af Flyveleder, Løjtnant H. Wolff og Overflyveleder, Flyverkapitajn løjtnant Sven-Aage Dalbro, og den er udarbejdet til Brug ved teoretisk, Undervisning og praktisk Instruction indenfor Dansk Svæveflyver Union. Den indeholder alt, hvad Svæveflyveren har Brug for at vide om det Materiel, han har med at gøre, om Aerodynamik og Instrumenter, Meteorologi, praktisk Flyvning, Luftnavigation samt Love og Bestemmelser. Selv om man maaske engang har faaet lidt Undervisning i Teori, saa er det nu meget rart at have denne lille Lærebog ved Haanden for at kunne hjælpe lidt paa Hukommelsen.

*

»Hvordan flyver man?« Det er Titlen paa en Bog, som er skrevet af Assen Jordanoff og oversat og bearbejdet ved Kaptajn John Foltmann. Det er en Lærebog, der behandler alle Flyvningens Problemer, og den er skrevet saaledes, at enhver uden tekniske Forkundskaber kan fatte alle de Emner, den behandler. Og Teksten er skrevet paa en fornøjelig Maade, for slet ikke at tale om de ca. fire Hundrede instruktive Tegninger, som ikke

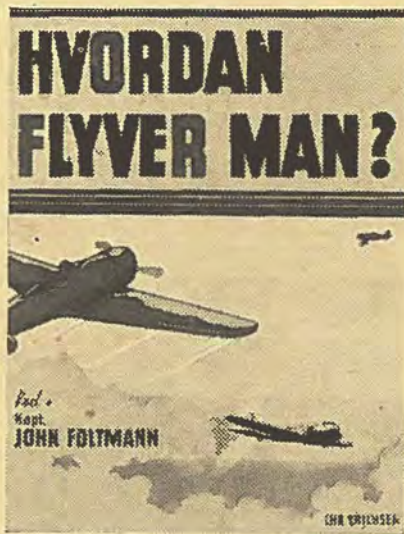
St. Exupéry
KRIGSFlyVER
nu 13.000

„En Blanding af Erindringens fine, vemodige Poesi, Mænds dumdristige Krig i Luften og Betragtninger over Heltemodets Værdi, Nederlagets Lære ... Saadan har vi endnu ikke set Krigen beskrevet og forklaret!“

6⁵⁰ Kjeld Elfelt.

JESPERSEN OG PIO

HVORDAN FLYVER MAN?



Kr. 6.75

Vil De lære at flyve
saa begynd med denne Bog

CHR. ERICHSEN

FOLTMANN'S FLYVEBOG

„Lige saa spændende som nogen Roman ... glimrende fortalt ... aldeles fortræffelige Billeder. Det er en rigtig Bog om Flyvning og Flyveroplevelser.“
Direktør K. Lybye i „Flyv“.

„Den anbefales til vid Udbredelse.“
Jørgen Sandvad i „Politiken“.

„En glimrende Flyvebog — yderst underholdende.“
„Berlingske Aften“.

Rigt illustreret.

4.75, indb. 6.25 HAASE

Læs om

AERODYNAMIK
PRAKTISK FLYVNING
BYGNING AF FLYVEMODELLER

MODELFLYVEBOGEN

TEORI OG PRAKSIS
af
KNUD FLENSTED JENSEN

96 Sider - 70 Illustr.

Kr. 2.75

HIRSCHSPRUNG

blot forklarer Problemerne langt bedre end mange skrevne Ord, men gør det paa en saa fornøjelig Maade, at man husker det. Indholdet drejer sig ikke alene om, hvordan man lærer at flyve, og hvorledes de mange forskellige Kunstflyvningsmanøvrer udføres, men det omfatter ogsaa Aerodynamik, Faldskærmen og dens Pakning, Motoren og dens Arbejde, Propellen, alt om Navigation, om Vejret og Skydannelser, Gyroinstrumenter og hvordan de er indrettet, Smøreolie og Benzin, Radioen, Blindflyvning o. m. m. Det er ingen Bog om Flyvningens Historie, men udelukkende en Bog om selve den praktiske Flyvning og dens mange Problemer. Den er underholdende samtidig med at være belærende.

*

Hvis man i en Tid, hvor den civile Flyvning paa mange Omraader maa ligge i Dvale, vil læse noget om den Nytte, som Flyvemaskinen kan gøre paa mangfoldige Omraader, saa er der »Foltmann's Flyvebog«, skrevet

**Dansk Trafikflyvning
gennem 25 Aar**

af Knud Lybye

Pris Kr. 18.50 indb.

Udgivet i Anledning af Det Danske Luftfartselskabs 25 Aars Jubilæum. En smukt udstyret Bog paa 212 Sider, heraf 64 Sider Billeder, trykt paa fineste, engelske Kunsttrykpapir. Mange Mange farvede Illustrationer af Ib Andersen og en flot Dobbelt-side med alle DDL's Maskiner.

★

*En smuk Gavebog
til alle Flyveinteresserede.*

Faas fra

**FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN**

Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.

af Kaptajn John Foltmann. Heri faar man ikke alene at vide, hvordan Flyvemaskinen bliver til, om Trafiken i Luften, Sportsflyvningen, hvad Flyvemaskinen kan præstere med Hensyn til Hastighed, Stigeevne, Bæreevne og Rækkevidde, lidt om den militære Flyvning; men man læser ogsaa om Flyvemaskinens Kamp mod skadelige Insekter, hvorledes den anvendes i »Røde Kors«s Tjeneste, til Polarforskning, Kortlægning og Fotografering.

**S V Æ V E
FLYVNING**

Ny Lærebog under Redaktion
af
H. Wolff
og
Sven-Aage Dalbro.

Tilrettelagt og udformet paa en klar og let tilgængelig Maade saavel til Selvstudium som til skolemæssig Uddannelse.

Kr. 5.85. — Hos alle Boghandlere. —

BERLINGSKE FORLAG

**MODEL-
FLYVESPORT**

af Bang, Thinesen
og Weishaupt

*Lærebog i Teori
og Praksis*

294 Sider

7,50 Kr.

HASSELBALCH

ring. Andre Kapitler omhandler, hvorledes Flyvemaskiner af Oldtid-forskerne tages i Videnskabens Tjeneste, og anvendes paa Jagten efter Guld og meget mere. Det er en spændende og fængslende Bog, der giver Læseren et Indblik i Flyvningens Væsen; og saa bringer den et Væld af Flyveroplevelser.

*

Alle, der interesserer sig for Flyvning, kender Navnet Saint Exupéry, den berømte franske Digter-Flyver. Hans sidste Bog »Krigsflyver«, er en gribende Menneskeskildring, hvor man lærer Flyverens eget Jeg at kende, og det er fortalt paa en Maade, som kun Digteren kan sige det. Exupéry deltager i Krigen som Flyver ved en Rekognosceringseskadrille, og her oplever han Frankrigs Tragedie i 1940. I Bogen »Krigsflyver« fortæller han imidlertid ikke om Krigen Forløb; men han beretter enkelt og ligetil om een eneste Rekognosceringsflyvning, en Flyvning til Arras, og han skildrer med sin me-

TIL FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

Undertegnede bestiller herved:

Lommebog for Flyvning
Pris Kr. 2.85

Beløbet følger i Frimærker bedes opkrævet.
Naar Beløbet medfølger sendes Lommebogen franco ellers med Tillæg af Opkrævningsgebyr.

Navn: _____

Adr.: _____

By: _____

TIL FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

De bedes sende mig:

_____ Tegning og Byggevejledning
til Begynder-Svævemodellen
SIMPLEX, Pris: 75 Øre.

_____ Komplet Materialesæt
til Begynder-Svævemodellen
SIMPLEX, Pris: Kr. 3 65.

Navn: _____

Adr.: _____

By: _____

sterlige Pen Mennesket der flyver, Manden der sendes ud paa en næsten haabløs Opgave midt i hele Opløsningen og Haabløsheden under Fransk-mændenes Tilbagetog. Man aner de Vanskeligheder, som en mindre godt udstyret Hær og en endnu daarligere udstyret Luftflaade maa kæmpe med overfor en overlegen Modstander. Alligevel udfører Mændene i Luften deres Pligt uden at mukke — skønt de godt ved, at alt er tabt.

*

»Det moderne Luftvaabens«, som er skrevet af Svenskeren Hans Ostelius og oversat af Kaptajn John Foltmann, er en Bog, der sikkert vil interessere mange. Forfatteren har samlet en hel Mængde af de mest kendte Flyvemaskinetyper, der anvendes i den nuværende Krig, og dem fortæller han om paa sin egen causerende Maade, saa de mange Beskrivelser ikke paa noget Punkt virker kedelige. Der er et udmærket Billede af hver Type, og Hans Ostelius nøjes ikke med at fortælle løst og fast om det enkelte Luftfartøj, men han giver ogsaa en Række Data om dets Størrelse, Bevæbning, Hastighed, Bæreevne m. m. Der er Luftfartøjer fra alle de krigsførende Lande, og foruden de egentlige militære Typer (Jagere og Bombere) er der ogsaa Beskrivelser af alle de store, nye Transportluftfartøjer. Det er en god Bog at have ved Haanden.

*

Naar den flyveinteresserede i Aar skal købe sin Lommebog for 1944, skal vedkommende købe »Lommebog for Flyvning«.

Den indeholder en hel Mængde af de Oplysninger, som netop søges af flyveinteresserede, saasom Adresser paa Luftfartsmyndigheder, Love og Bestemmelser vedr. Civilflyvning, Klubadresser under Dansk Motorflyver-, Dansk Svæveflyver- og Dansk Modelflyver Union'er, Data for de vigtigste militære Flyvemaskiner o. m. a. foruden det sædvanlige Lommebogstof.

Bogens Fremkomst skyldes Assistent i Det Danske Luftfartselskab A/S, Viggo Sørensen H.D., der redigerer Bogen, som udkommer paa C. Ferslew & Co.'s Forlag. Prisen bliver Kr. 2,85.

Den vil kunne faas overalt i Landet hos Boghandlerne eller bestilles hos FLYV's Forlag.

BOGANMELDELSER

»Svæveflyvning« — Lærebog for Svæveflyvere. Denne Lærebog er udgivet ved Foranstaltning af Dansk Svæveflyver Union og Berlingske Tidende og er udarbejdet til Brug ved teoretisk Undervisning og praktisk Instruktions indenfor Svæveflyver Unionen. Redaktionen bestaar af Flyveleder, Løjtnant H. Wolff og Overflyveleder, Flyverkaptajn løjtnant S. A. Dalbro. Forordet er skrevet af Formanden for Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen. Bogen, der indeholder 148 Sider med talrige Illustrationer, er trykt paa Berlingske Forlag. Formatet er 14 × 20 cm. Pris kartonneret 5,85 Kr.

Ved Udgivelsen af enhver ny Lærebog eller Haandbog paa Flyvningens Omraade myldrer Spørgsmaalene frem: Er det en god Bog, er der noget ved den, er den for videnskabelig, eller er den for populær, burde man læse den, er den værd at anskaffe, faar man noget for Pengene, skulde man ønske sig den til Jul, har den Interesse for almindelige Mennesker, er den nødvendig, hvis man har særlig Interesse for det Speciale, den omhandler, o.s.v., o.s.v.

Alle disse Spørgsmaal kan besvares med, at Forfatternes Navne borger for, at Bogen er helt rigtig. Alle Medarbejderne er Ekspertter hver paa sit Omraade. Svarende til Sports- og Privatflyvernes Lærebog: »Saa flyver vi«, indeholder denne Bog netop det, som alle Svæveflyvere har gaaet og ventet paa, et Væld af nyttige Oplysninger for vordende Svæveflyvere og gode Raad for de erfarne. Det er umuligt her at gaa i Detailler, men det bør fremhæves, at Bogen tilfredsstiller de nugældende Fordringer, der stilles ved de teoretiske Duelighedsprøver for Opnaelse af Certificat som Fører af Svæveplaner til udvidet Svæveflyvning.

Bogen er opdelt i 8 Hovedafsnit med følgende Indhold. I: 29 Sider Materiallære af Civilingeniør Gerhard Hansen, Direktør for Søværnets Prøveanstalt. II: 18 Sider Aerodynamik og 11 Sider Instrumentlære af Civilingeniør E. Møller Hansen, Statens Luftfartstilsyn. III: 25 Sider Meteorologi af Flyveleder H. Wolff, Statens Flyveledertjeneste. IV: 12 Sider Praktisk Flyvelære af Overflyveleder S. A. Dalbro, Chef for Statens Flyveledertjeneste. V: 5 Sider Forskellige Startmetoder af Løjtnant J. G. Bergh, Instruktør i Dansk Svæveflyver Union. VI: 11 Sider Praktisk Flyvning (d. v. s. Svæveflyvning) af Oberstinde H. Førslev, Sekretær i Dansk Svæveflyver Union. VII: 15 Sider Luft-Navigation af Flyveleder H. Wolff, Statens Flyveledertjeneste. VIII: 10 Sider Love og Bestemmelser af Kaptajn A. Edsen Johansen, Statens Luftfartstilsyn.

I enkelte af Afsnittene er Indholdet nødvendigvis lidt koncentreret, men er alligevel let fatteligt. I Afsnit VIII: Love og Bestemmelser, omtales de af Statens Luftfartstilsyn udarbejdede »Bestemmelser for Benyttelse af Glidere og Svæveplaner«. Det vilde have været hensigtsmæssigt, om disse Bestemmelser, som bl. a. indeholder de af Aeronautisk Selskab opstillede Betingelser for Erhvervelse af A-, B- og C-Diplomer, var blevet aftrykt

i denne Bog, som derved vilde være blevet mere afrundet og have faaet større Værdi som Haandbog.

Iøvrigt er Bogen velskrevet og fremtræder smukt og tiltalende i Form og Udstyr. Illustrationerne er udmærkede. Fotografierne er gode, enkelte er dog lovlig smaa, men Tegninger og Diagrammer er smukt udført og er særdeles instruktive. Afsnitsinddelingen indenfor Hovedafsnitene samt en dertil svarende detaillering, men klar og overskuelig Indholdsfortegnelse letter Oversigten og dermed Muligheden for hurtigt at finde, hvad man har Brug for, ligesom »almindelige« Mennesker hurtigt kan faa en fornøden Indsigt i, hvad Svæveflyvning er, hvordan og under hvilke Betingelser den udøves, og hvilke Krav den stiller til sine Udøvere. Dansk Svæveflyver Union maa gratuleres i Anledning af Bogens Fremkomst, Udgiverne og Forfatterne skal have Ros for deres gedigne Arbejde, og alle flyveinteresserede vil læse Bogen med Velbehag og Udbytte.

Leif Prytz.

*

Lufthav, Vejr og Klima. Med ovennævnte Titel er paa Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, udkommet en populær Meteorologi af Statsmeteorolog Leo Lysgaard ved Meteorologisk Institut.

I første Afsnit »Lufthavet« behandles Jordens Atmosfære, omfattende Luftens Tryk-, Temperatur- og Strømningsforhold, Nedbør, Luftelektricitet m. v.

I andet Afsnit »Vejr og Klima« behandles Vejrvarsling, Danmarks Vejr, Danmarks Klima, Jordens Vejr og Klima, Klimaændringer, kunstigt Vejr og Klima m. v.

Bogen er let læselig og velskrevet og har Bud til alle, der interesserer sig for de atmosfæriske Foreteelser, som finder Sted om os, og ikke mindst til alle dem, hvis Virksomhed i større eller mindre Grad er afhængig af eller paavirket af Vind og Vejr.

For Flyvere, hvis Virkefelt væsentligst ligger i Luften, og som har de største Forudsætninger for at samle praktiske Erfaringer om Lufthavets Dynamik, vil det utvivlsomt være af særlig Inerese at opfriske og supplere deres meteorologiske Skolekundskaber ved Studium af det omhandlede Værk med dets mange interessante Oplysninger om Fænomener, der kan indtræffe i Atmosfæren.

M. P. Eskildsen.

*

Lommebog for Flyvning. Pris Kr. 2,85. Redigeret af Viggo Sørensen, HD. Assistent i DDL.

Naturligvis maatte Flyvningen have sin egen Lommebog, i Lighed med de øvrige faglige Lommebøger der udkommer, og det er derfor med Tilfredshed, man ser, at Lommebog for Flyvning udsendes i 1. Aargang, den er nemlig god, lad det være sagt straks.

Viggo Sørensen, der har forestaaet Redaktionen, har med Dygtighed og Omtanke forstaaet at faa alt det væsentlige med, som interesserer Flyveren og hele den



Lommebog for Flyvning

En elegant Lommekalender med praktisk og oplysende Indhold om Flyvning: Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning samt alle andre i Lommekalendere almindeligvis forekommende Oplysninger.

**PRIS KR.
2.85**

Lommebog for Flyvning er uundværlig for enhver flyveinteresseret.

Faas hos
FLYV's FORLAG Vesterbrogade 60 - Kbh. V.
eller hos Deres Boghandler

C. FERSLEW & Co.s FORLAG - KØBENHAVN

Kreds, der er beskæftiget indenfor Flyvningen, ligesom det flyveinteresserede Publikum i denne Lommebog finder Svar paa mange af de Spørgsmaal, der daglig stilles om Flyvning, Flyvemaskiner og Flyverorganisation.

Lommebogens Flyvestof indledes med en Oversigt over Statens Forhold til den civile Flyvning, og der gives Oplysning om, hvilke Myndigheder Flyvningen er underlagt, der fortælles om Luftfartens Sikringstjeneste, Lovene for Civilflyvning og om Det Danske Luftfartselskabs Organisation og Virksomhed. Den civile Flyvemaskineindustri og Flyve-Ambulance-Tjenesten gives der Oplysning om, og Organisationerne: Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Dansk Motorflyver Union, Dansk Svæveflyver Union og Dansk Modelflyver Union faar alle en indgaaende Omtale med Fortegnelse over alle Klubber, der er tilsluttede de forskellige Unioner. Af særlig Interesse for Svæveflyvere findes Fordringerne til Opnaelse af Glide- og Svæveflyverdiploma-

merne samt Bestemmelserne for Benyttelse af Glideplaner og Svæveplaner.

For Modelflyverne har Formanden for D.M.U., Kommuelærer K. Flensted-Jensen, skrevet en Artikel om, hvordan og hvorfor man skal drive Modelflyvning, og man faar en Oversigt over Unionens anerkendte Danmarksrekorder for 1943.

Af megen Interesse er ogsaa det statistiske Materiale: Sammenligningstabel for Hastigheder. De vigtigste Data for de mest kendte Krigsflyvemaskiner, Verdensrekorder o.s.v. Kaptajn Tage Hansen har skrevet en Artikel om moderne Krigsflyvemaskiner, hvori de forskellige Maskintypers Egenskaber forklares, og der gives i Silhuet en Del af de nyere Typer fra forskellige Landes Luftflaader.

Lommebog for Flyvning indeholder ogsaa det sædvanlige Lommebogstoft med Posttakster og lignende samt Regnskabs- og Notatblade, men trods det righoldige Indhold er den ikke større end de sædvanlige Vestelommekalendere, og den skal nok finde sin Plads i Lommen hos alle vore Flyvere og det store flyveinteresserede Publikum.

Rfr.

*

Til Slut skal nævnes noget helt nyt, som er kommet frem paa det danske Bogmarked: et Værk, hvor Tegneren spiller den afgørende Rolle. Paa Samlerens Forlag har Tegneren Preben Dahlstrøm udgivet en Bog, hvor 80 store helsides Tegninger illustrerer de forskellige Landes Luftvaaben. Der er Typer fra Frankrig,

Holland, Italien, Sovjetunionen, Storbritannien, Sverige, Tyskland og U. S. A., og til hver enkelt Tegning hører en detaljeret Beskrivelse af det paagældende Luftfartøjs Data. For de fleste Typers Vedkommende findes der desuden en Silhuettegning, som paa en udmærket Maade giver et Indtryk af de forskellige Luftfartøjers karakteristiske Udseende.

De Oplysninger, der findes i Bogen, er gennemset af Oberstløjtnant Bjarkov og Kaptajn Holstein-Ratlou fra Hærens Flyvertropper.

Hovedvægten er som sagt lagt paa Tegningerne, og Preben Dahlstrøm har været heldig med at træffe de mange Luftfartøjers karakteristiske Enkeltheder.

Bogens Titel er det konstruerede Ord Fly, og det kunde sikkert have været valgt noget heldigere, da man saavel indenfor den civile som den militære Flyvning tager Afstand fra dette Ord.

Bogen er meget smukt trykt og udstyret. Fint Kunsttrykpapir er anvendt, og Tegningerne fremtræder alle paa Tonbund, som giver Billederne et særligt Relief.

AL FORSIKRING:

A. JESSEN & CO.s Eftf.

V. Thomsen - Otto Thomsen

VESTERPORT C. 9189 - 9596

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

Saa kom Flyvningens ABC

Dansk Motorflyver Union etablerer landsomfattende Flyve-Korrespondancekursus.

I Foraaret 1941 udkom Lærebog for Sports- og Privatflyvere »Saa flyver vi«. Den er godkendt af D.K.D.A.S., idet den tilfredsstiller de Fordringer, som stilles ved de teoretiske Duelighedsprøver for Fører af Privatflyvemaskiner. Med denne Bog som Grundlag, og takket være en Stab af gode Lærerkrafters Medvirken, har Dansk Motorflyver Union's »Teoretiske Sportsflyverkursus« siden da gaaet sin Gang i alle Landets Flyveklubber. 2125 unge Danske har gennemgaaet Kursus, det er godt, men ikke nok! D. M. U. nærer sikker Tro paa, at mere end tre, ja maaske fire-fem Gange 2125 unge Danske har Interesse for Flyvning, de venter blot paa Lejlighed — her er den.

I Ønsket om den størst mulige Udbredelse af Kendskab til Flyvning — i By og paa Land, over hele Danmark — hvor Forholdene hidtil ikke har muliggjort Afholdelse af Kursus, har D. M. U. nu udgivet »Flyvningens ABC«.

ABC'en.

ABC'en er blevet til efter en landsomfattende Konkurrence. Dens 6 Afsnit er udvalgte og præmierede, og Forfatterne til disse er: Konstruktor A. Tagemose, Ingeniør O. Høffding, Civilingeniør C. C. Beckmann, Flyveleder C. J. Larsen, Civilingeniør E. Kolster og Assistenterne K. R. Pedersen og H. L. Schlusser. Den er redigeret af Kursuslederen for Teoretisk Sportsflyverkursus, Statens Overflyveleder, Flyverkaptajnlejtant Sven-Aage Dalbro. ABC'en er kort og klar, den er letfattelig og populær, og er udarbejdet specielt med Henblik paa Korrespondancekursus. Til Bogen hører 14 store farvelagte Planer med ca. 250 forskellige Illustrationer. Dansk Motorflyver Union har ladet denne instruktive Bog udgive af Hensyn til enhver flyveinteresseret.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab's Formand, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, siger i sit Forord følgende herom:

»I en Flyvningens Tidsalder bør alle unge og ældre have et vist Kendskab til Flyvningen og Flyvemaskinen. Dette almene Kendskab kan faas gennem Flyvningens ABC. Paa D. K. D. A. S.'s Vegne kan jeg hermed anbefale Bogen til Danmarks store, teknisk indstillede Læsekrede, der ikke paa anden Maade har sat sig ind i Flyvningens elementære Teknik.«

Flyve-Korrespondancekursus.

Korrespondancekursus' Formaal er at give Dem det bedst mulige Udbytte af Bogen. Ved at følge dette »opnaar De den grundigst mulige Gennemgang, idet De hjemme hos Dem selv, naar De har Tid, og det passer Dem, i Ro og Mag skriftlig kan besvare en Række stillede Spørgsmaal«. Kursus omfatter ialt 8 »Kursusbreve« (plus evt. »Ekstrabreve«); 1 Brev i hvert af Afsnittene »Flyvemaskinens Opbygning«, »Flyvelære«, »Motorlære«, »Vejr og Vind« og »Luftfartslove og Bestemmelser«, og 3 Breve i »Luftnavigation«. Ifald indsendte Besvarelser — som skal være bilagt den fra D. M. U. modtagne Opgaveordlyd bedømmes at være tilfredsstillende — ved Bedømmelsen af besvarede Opgaver medvirker bl. a. Civilingeniør L. Prytz, Orlogskaptajn R. M. Ernst, Flyveren Thorkild Petersen, Kommunelærer William Nielsen, Luftkaptajn Kierkegaard, Civilingeniør Orm Hansen, Flyveleder H. Wolff, Luftkaptajn Buchhave samt Kursuslederen, Overflyveleder Dalbro — da lægges den midlertidigt til Side i D. M. U., og i Stedet tilsendes næste Kursusbrev, og saa fremdeles. Saafremt en Besvarelse viser sig at indeholde Misforstaaelser eller Fejl, bliver disse rettede, og Brevet sendes tilbage sammen med et nyt »Ekstrabrev«, der indeholder et nyt Opgavesæt i samme Afsnit. Saaledes bliver der Lejlighed til fornyet Gennemgang af paagældende Afsnit, og Mulighed for et bedre Resultat, naar Ekstrabrevet indsendes og bedømmes.

Naar det fulde Kursus er gennemgaaet — Farten bestemmer De selv, men D.M.U. skønner, at dette allerhøjest strækker sig over et Aar — bliver samtlige indsendte Besvarelser sendt tilbage, og man kan derefter indstille sig til en afsluttende skriftlig Prøve. Naar denne er aflagt og bestaaet, tilsendes Dansk Motorflyver Union's Bevis herfor. Betingelsen er dog, at man inden da er blevet Medlem af en Flyveklub tilsluttet D. M. U. Flyveklubber findes i de fleste af Landets større Byer, og adskillige er under Dannelse. Herom vil Kursusdeltagere iøvrigt faa tilsendt Oplysninger fra D. M. U. Med Hensyn til Varigheden af Flyve-Korrespondancekursus paaregner D. M. U., at disse alle er afsluttede med Udgangen af 1946.

ABC'ens Maal.

D. M. U.s Formaal med Udgivelsen af ABC og Etableringen af Flyve-Korrespondancekursus er slet og ret at udbrede Kendskab til Flyvning. Fornøjelse, Behagelighed og Sport kan ikke alene bære Flyvning og Luftfart. Forretningsmanden skal, som Repræsentant for Produktion og Omsætning, forstaa at benytte Luftfart — og se sin Fordel heri. Enhver Dansk skal erkende, at danske Maskiner, som viser Flaget i Kappelstrid med den øvrige Verden, er en Indsats, som gavner vort Land.

Anskaffelsen af FLYVNINGENS ABC er den lettest mulige. De kan faa den i enhver Boghandel eller bestille den fra FLYV's FORLAG, Vesterbrogade 60, København V, hvorfra den sendes franco. Prisen er Kr. 22,50, og i dette Beløb er indbefattet de 8 Kursusbreve og Bedømmelsen af Besvarelserne.

Men selv Bogen alene er rigeligt Pengene værd; med sit alsidige Indhold og de 14 store Farvetavler er det en fornem Gave til de flyveinteresserede — husk derfor denne Bog, naar Julegaverne skal købes.

D.

Er De fuldt orienteret?

— Ellers udkommer nu den første Bog paa Dansk om moderne Krigsaeroplaner:

PREBEN DAHLSTRØM

FLY

80 Tegninger i 2 Farver med tilhørende Plan- tegninger og tekniske Data. 9 flyvemaskinepro-

ducerende Lande er repræsenteret i denne smukke Bog, som er trykt paa svært, glittet Papir i stort Format.

Udkommer ca. 10. December. Skynd Dem at forudbestille Bogen hos Deres Boghandler, da 1. Oplag snart vil være udsolgt og Genoptrykning ikke finder Sted før Jul.

Ca. 200 Sider. — Pris karteret Kr. 12,75.

Samlerens Forlag.

EFTER BJERGSTED

EFTER første Bjergstedlejr skrev en af Deltagerne i en Artikel til FLYV bl. a., at Svæveflyvernes store Drøm om næste Bjergstedlejr var bedre Materiel, nemlig flere Grunau Baby'er, Sg 38 til Skoling og flere og bedre Spil. Denne Drøm synes jeg jo egentligt godt, man kan sige, er gaaet i Opfyldelse. I første Lejr havde vi to Baby'er, en Stamer med Baad, et Antal højest forskellige Skoleglidere og to Spil, hvoraf det ene strejkede det meste af Tiden. I Lejren 1943 havde vi fire Baby'er (2 B), tre Sg 38 samt fire hæderlige Spil. Altsaa tilsyneladende alt, hvad man kunde drømme om. — Hvis jeg nu skulde ønske noget for næste Lejr, er det i Hovedsagen dette: gode driftsikre Spil, alle med Returspil, samme Flyvemateriel som i Aar, eventuelt tillige et Rekordplan til Brug for Skræntholdet, hvis det en Dag skulde lykkes at opnaa god Vind fra N.W. — og Skræntholdet iøvrigt skulde have Lyst til at flyve den Dag! Bedre Underbringelsesforhold og først og sidst godt Kammeratskab. Hvis vi skulde være saa lykkelige, at vi næste Aar kunde bruge Lønstrup, ja saa har jeg betydeligt større Ønsker, men lad dem hvile, til der er en Chance for, at de kan blive realiserede.

Hvilken Betydning har nu disse Lejre for Svæveflyvesporten og for Klubberne.

Ja, for de nye Klubber med Medlemmer, der sjældent eller aldrig har fløjet, er Sagen klar; der giver Lejren Interessen et vældigt Skub fremad. Men de »gamle«, de, der har fløjet i mange Aar og har Masser af Starter paa Bagen, kan de lære noget deroppe i Bjergsted? Jeg tror det, hvis de »gamle« er unge nok til at kunne tage ved Lære.

Der er navnlig to Ting, Deltagerne har rig Lejlighed til at studere i en saadan Lejr, nemlig: Instruksen og Materiellet.

Instruktion: Det er af aller største Vigtighed, og Flyvelederen i en Klub virkelig er Leder af Flyvningen; det er ikke nok, at Klubben har opfyldt Luftfartstilsynets Bestemmelser om at have en Leder med Godkendelsesbevis o. s. v., og derefter flyver, som det kan træffe sig, medens Flyvelederen maaske er til Frokost eller lign. Flyvelederen skal være paa Startstedet under hver Flyvning, og han skal for hver Flyvning give nøje Instruktion om, hvad der skal foretages, og saa skal Føreren af Planet vel at mærke efterkomme Instruksen. (»Ordre er jo saadan et fælt Ord, ellers vilde jeg foretrække at bruge dette). Jeg har flere Gange hørt Flyveledere sige, »at det er jo ikke nemt at kritisere Kammerater«. Denne gamle Overtro skal vi se at komme væk fra, ligesaavel som der hører Instruktion til før Starten, ligesaavel hører der en fornuftig Kritik til efter Landingen, hvordan skal den arme Elev ellers lære at flyve ordentligt? Jeg skal maaske lige tilføje, at det igen betyder, at

Af Dansk Svæveflyver Unions Instruktør
Ljt. J. G. Bergh.



En »Sg 38« i Spilstart. Denne Type udmærker sig navnlig ved at være særdeles robust overfor haarde Landinger. Den skal praktisk talt flyves i Jorden for at gaa i Stykker.



Grunau Baby i Optræk ved Bjergsted.

Flyvelederen skal følge hele Flyvningen med Øjnene og nøje indprente sig hver Fejl, Eleven begaar. — Tro endelig ikke, at den Flyveleder, der efter hver Flyvning siger »det var godt«, bliver mest populær. Kammeraterne vil hurtigt opdage, at det er ligeysdigt, om de følger Instruksen eller ej, og Flyvningen vil blive derefter. (Flyvelederen skal forøvrigt ikke angle efter Popularitet, den er alligevel ikke holdbar).

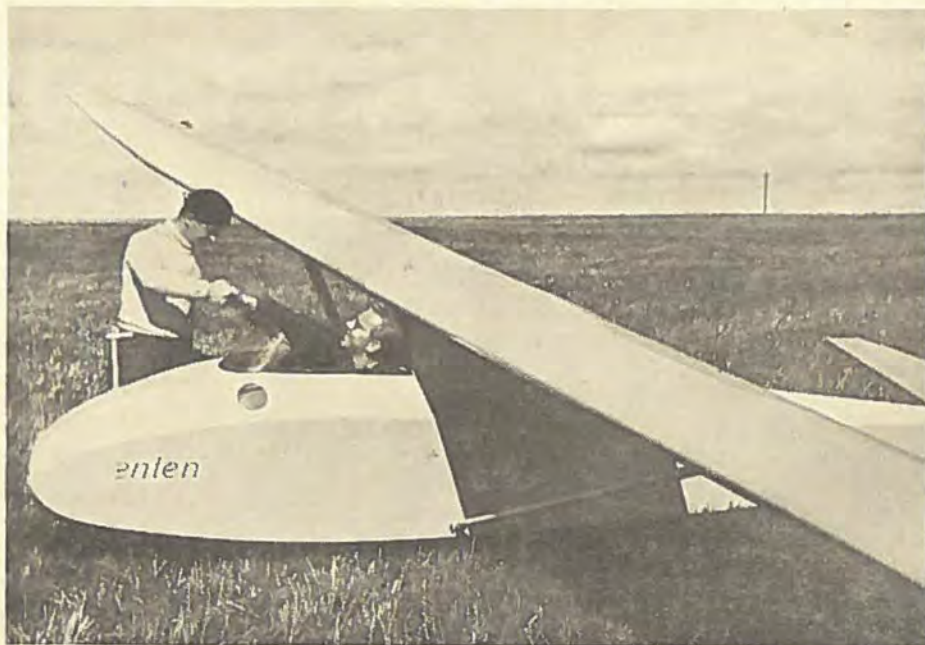
Valg af Materiel: I en Lejr som denne har man rig Lejlighed til at undersøge det anvendte Materiels Flyveegenskaber og Holdbarhed og kan derefter bedre vælge, hvilke Typer Klubben vil gaa ind for. Med Hensyn til Overgangsplaner bliver der vist ikke megen Diskussion, Grunau Baby har vist saa gode Egenskaber og er saa egnet til alle Arter af Flyvning, at den kun kan være at anbefale.

Med Hensyn til Skoleglidere er Sagen ikke saa enkel, der kan i Øjeblikket være Tale om Sg 38 og de to nye danske Planer, »K-Z« og »Polyt«. I en Radioudsendelse fra Lejren sagde jeg beklageligvis, at vi rimeligvis vilde anvende »K-Z« som Standardplan, dette var selvfølgelig en Fortalelse, som bekendt er Konkurrencen mellem »K-Z« og »Polyt« endnu ikke afsluttet, og før kan der selvfølgelig ikke blive Tale om nogen Udvælgelse. Luftfartstilsynet har nu givet Tilladelse til, at begge Planer maa anvendes til Skoling, og dertil vil de blive brugt i de kommende Maaneder. Først naar begge Planer er blevet gennemprøvet under almindelig Skoling, kan der foreligge en Afgørelse om, hvilket Plan der maa anses for at være det bedste. — Uanset Udfaldet af disse Prøver, vil Sg 38 jo imidlertid ikke blive ringere. Sg 38 har aldrig slaaet rigtig an i Danmark, men jeg tror, at det Arbejde, dette Plan udførte i Bjergsted 1943, har faaet mange Klubber til at skifte Mening. I hvert Fald er der i Øjeblikket flere Sg 38'er i Arbejde rundt hos Klubberne.

Endelig er der Spørgsmaalet Rekordplaner. Vel har vi ikke megen Brug for disse Typer under de nuværende Forhold, men der kommer jo en Tid efter denne, hvor det vilde være rart at have disse Planer. Et maa man i hvert Fald gøre sig klart, at de virkelig gode Præstationer naar man ikke med et Overgangsplan, der maa finere Ting til. Hvorfor saa ikke bruge Tiden til at overveje om man kan skaffe Midler til at købe det færdigt. Vil Klubben bygge det selv, maa man huske paa, at saavel Byggeleder som Værkstedet skal godkendes af Luftfartstilsynet. Hvad man nu end vælger, vil jeg anbefale, at saa mange Klubber som muligt tager Spørgsmaalet op. Uden Rekordplaner vil vi aldrig kunne hævde os i Konkurrence med andre Lande, se f. Eks. hvad Sverige allerede i Dag har af disse Typer.

J. G. Bergh.

Til Lykke med Certifikatet!



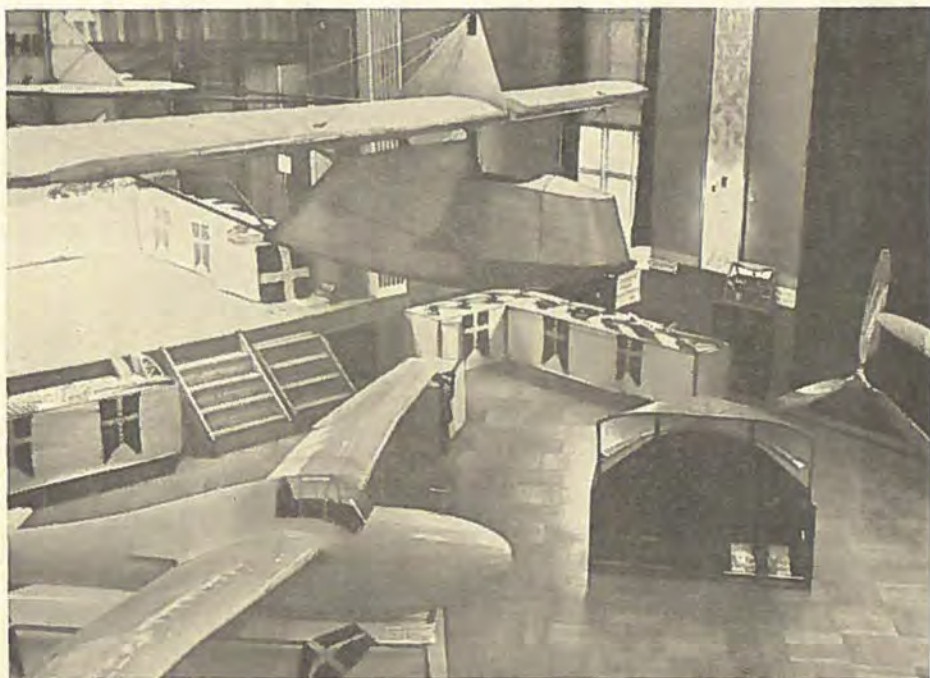
Blandt Deltagerne i Svæveflyverlejren ved Bjergsted var ogsaa DDL's Propagandachef Max Westphall. Herr Westphall er Sportsflyver, men da der jo ikke for Tiden er Mulighed for at komme i Luften ad den Vej, satte han sig til Rette i Skoleglideren og gennemgik hele Skalaen til C-Certifikatet. Her lykønskes han til Certifikatet af Flyvelederen Herr Ingvar Jacobsen.

ØSTSJÆLLANDS Svæveflyveklub i Køge afholdt den 6. og 7. November en vellykket Udstilling fra hvilken vi bringer ovenstaaende Billede, der viser et Udsnit af Udstillingen. Paa Gulvet ser man Carl Johansens »Hütter 28«, og oppe under Loftet hænger Klubbens nye Skoleglider, en »Stamer Lippich«. Til højre kan skimtes den ene Vingebakke af Carl Johansens »Hütter 17«. Paa Gulvet ses endvidere en Førerkabine af en tremotorers Fokker laant af D. D. L.

Sidste Aar afholdt Klubben ogsaa en Flyveudstilling, og da den viste sig at blive en Succes med ialt 1000 Besøgende, besluttede man at forfølge Succes'en og arrangere en Udstilling ogsaa i Aar.

Foruden de Genstande, der allerede er nævnt, var der udstillet en Mængde forskellige Modeller fra Klubber i Køge, Haslev og Næstved og Flyvemaskinemodeller, laant fra K. L. M. Nogle hjemmebyggede Motorer til Motormodeller, der blev startet af og til, vakte megen Interesse. Det samme gjorde et arbejdende Værksted, der ogsaa var indrettet i Udstillingssalen, saaledes at Publikum kunde faa et lille Indblik i, hvordan et Svæveplan bliver til.

Klubben naaede op paa samme Antal besøgende som sidste Aar, og sammen med et Lodseddsalg gav Udstillingen et pænt Overskud.



Fra Østsjællandss Svæveflyveklubs vellykkede Udstilling i Køge.

Nu kommer alle Svæveflyveres bedste Haandbog: Segelflyghandboken!

Der kommer nu en Bog, som vil blive modtaget med Begejstring af vore Svæveflyvere, nemlig Wolf Hirths bekendte Handbuch des Segelfliegens, som udsendes i svensk Udgave under Titelen Segelflyghandboken.

Denne Bog vil være bekendt i Originaludgaven af en Del af vore Svæveflyvere, der betragter den som den bedste og mest udtømmende Haandbog en Svæveflyver kan faa, men med Udsendelsen af den svenske Udgave er de sproglige Vanskeligheder overvundet, som hidtil forhindrede den større Udbredelse, og der er nu Mulighed for alle for at anskaffe den fortræffelige Bog.

FLYVs Forlag besørger Udsendelsen i Danmark og Anskaffelsen er let, Segelflyghandbokens Pris er komplet Kr. 15.00, og den udgives i 5 Storhefter à Kr. 3.00, som kan betales, naar de udkommer. Udsendelsen sker med 1 Storhefte hver 14. Dag.

Hvis De er — eller tænker paa at blive — Svæveflyver, skal De ikke betænke Dem paa at anskaffe Bogen, men vil De først vide lidt mere om den, forlang da Brochuren tilsendt, vi sender den gratis, eller De kan faa den i Deres Svæveflyveklub, dersom De er Medlem.



DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Instruktør: Løjtnant J. G. Bergh,
Ulrich Birchs Allé 47, København S.
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 30^a tv. København N.

3 nye Svæveflyveklubber. I Løbet af de sidste to Maaneder er ikke færre end 3 nye Svæveflyveklubber blevet tilsluttet Unionen, nemlig: Nordvestsjællands Flyveklub med Installatør Th. Thostrup, Viskinge, som Formand og 33 Medlemmer, Svæveflyveklubben »Dan« med Hr. Montør Sv. Jensen, København, som Formand og 10 Medlemmer, og endelig Køge Svæveflyveklub med 10 Medlemmer og Civilingeniør A. Gregersen, Køge, som Formand.

Som bekendt havde Dansk Svæveflyver Union Tilladelse til at flyve paa 6 Pladser her paa Sjælland, mens Svæveflyvning i den øvrige Del af Landet hidtil havde været forbudt. I Sommer blev imidlertid Svæveflyveklubben »Falster« oprettet, og vi har nu opnaaet Tilladelse til, at Klubben kan flyve paa et Terrain ved Bøtønor paa Falster, mod at vi opgiver Terrainet ved Klintby Klint, som kun yderst sjældent bliver benyttet. De øvrige Pladser, paa hvilke der flyves, er: Terrainet ved Bjergsted, hvor Unionen afholder sine Landlejre for Tiden, og hvor Nordvestsjællands Svæveflyveklub nu snart skal til at flyve, Lundtofte Flyveplads, som Stamgruppen har særlig Tilladelse fra den tyske Værnemagt til at benytte, Roskilde Eksercerplads, hvor der ligefrem er Trængsel om Søndagen, fordi ikke mindre end 4 Klubber benytter den, nemlig naturligvis Roskilde Svæveflyveklub, der har vist en enestaaende Gæstfrihed, »Ringens«, København, »Seniorklubben«, København, og Sportsflyvernes Svæveflyveklub, København. »Slagelse Eksercerplads« bliver benyttet af Slagelse Flyveklub, en meget aktiv Klub, der i Løbet af det sidste Aars Tid har fordoblet sit Medlemsantal. Det ser flot ud, naar Klubben om Søndagen skoler med tre forskellige Hold, et Gummityv A-Hold fra en stor Pukkel i det ene Hjørne af Pladsen, et B-Hold paa OY-1'en, som de fleste danske Svæveflyvere kender — i hvert Fald af Udseende, og et C- og Skrænthold paa en fortræffelig Grunau Baby, sikkert den Baby i Danmark, der har det fineste Glidetal. Slagelse Flyveklub har Medlemmer fra hele Sjælland praktisk talt, de kommer cyklende Søndag Morgen fra alle Verdenshjørner.

Det var de 5 Pladser, den 6. har vi ikke fundet endnu, den skulde gerne ligge et Sted i Nordsjælland, hvor Birkerød, Hillerød og Helsingør og eventuelle andre Klubber kunde flyve.

Paa Fyn og i Jylland er der desværre ikke Udsigt til, at vi maa flyve foreløbig, men ikke desto mindre opstaar den

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

Svensk Oversættelse af
»Handbuch des Segelfliegens«
med Svensk og Dansk
Supplement.

Oversat og bearbejdet af:
Ingeniørerne E. Wendel og A. Hansson
samt Mälor C. O. Hugasson.

Svensk Supplement redigeret af
Gymn.-dir. K.-E. Övgård.

Dansk Supplement
af Oberstinde Harriet Førslev.

En svensk Bog, der er let at læse
for Danske.

Svæveflyverens bedste Haandbog.

Udkommer i
5 Storhefter à Kr. 3.00,
Kr. 15.00 komplet.



Forlang gratis Brochure tilsendt.

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

ene jydsk Klub efter den anden, Klubberne gaar klogeligt i Gang med at bygge for at staa parat med godt Materiel den Dag, Krigen er forbi.

Stamgruppen har faaet sit Værksted hos Grosserer H. Stenfeldt Hansen godkendt til Bygning af Svæveplaner til udvidet Flyvning. Værkstedsarbejdet udføres under Kontrol af Byggekontrollanterne Bent Halling og Henry Petersen.

Husk Fornyelse af Godkendelsesbeviserne. Klubberne bedes erindre at samtlige Godkendelsesbeviser for Flyveledere udløber den 31.12.43. Disse skal derfor indsendes til Unionens Instruktør, Løjtnant J. G. Bergh, Ulrich Birchs Allé 47, inden 20. Dec. til Fornyelse eller Deponering. I Tilfælde af

Fornydelse, skal Klubbens Formand anbefale Fornyelsen. Uden denne Anbefaling vil intet Bevis blive fornyet.

Skagen Flyveklub har bestilt det første Sæt »Polyt«-Tegninger, der kommer ud til en Klub, og Hobro Flyveklub det første Sæt KZ-Tegninger.



Klubadresser

under

Dansk Svæveflyver Union

- Aarhus Svæveflyveklub, Fmd.: Jens Erikson, Silkeborgvej 136, Aarhus.
- »Aviator«, Fmd.: C. C. Hansen, Nykærvej 4, Aalborg.
- Birkerød Flyveklub, Fmd.: Helge Buch, P. Mathiasensvej 9, Birkerød.
- Svæveflyveklubben »Dan«, Fmd.: Sv. Jensen, Ny Toldbodgade 17, K.
- Esbjerg Sportsflyveklub, Fmd.: Hugo Holm, Skolegade 29, Esbjerg.
- Svæveflyveklubben »Falster«, Fmd.: O. Nielsen, Marrebæk, pr. Væggerløse.
- Haderslev Svæveflyveklub, Fmd.: Værkfører Stenstrup, Gravene 4, Haderslev.
- Hobro Svæveflyveklub, Fmd.: H. W. Madssen, Hodalsvej 29, Hobro.
- Kolding Svæveflyveklub, Fmd.: W. Chr. Jensen, Søndergade 13 e, Kolding.
- Københavns Svæveflyveklub, Fmd.: P. Schierbeck, Stormgade 20, V.
- Køge Svæveflyveklub, Fmd.: A. Gregersen, Flindtsvej, Køge.
- Odense Svæveflyveklub, Fmd.: Erik Sinding, Fælledvej 16, Odense.
- Polyteknisk Flyvergruppe, Fmd.: J. v. Staffeldt, Sølgade 83, K.
- Svæveflyveklubben »Ringens«, Fmd.: G. Hansen, Ø. Søgade 104, København Ø.
- Roskilde Svæveflyveklub, Fmd.: Knud Høgslund, Lysholmsvej 3, Roskilde.
- Seniorklubben, Fmd.: H. Heinrich Nielsen, Esthersvej 14 A, Hellerup.
- Silkeborg Flyveklub, Fmd.: G. Hansen, Ahornsalle 8, Silkeborg.
- Skagen Flyveklub, Fmd.: K. Rasmussen, »Lykkebo«, Lars Bødgersvej, Skagen.
- Slagelse Flyveklub, Fmd.: O. Jensen, Slotsgade 44, Slagelse.
- Sportsflyvernes Svæveflyveklub, Fmd.: Otto P. Larsen, A/S Danilbo, Vestre Boulevard 4, V.
- »Stamgruppen«, Fmd.: E. Hoff-Hansen, Frederiksholms Havnevej 14, V.
- Svæveflyveklubben »Ternens«, Fredericia, Fmd.: Asmus Kaatmann, Norgsgade 9 A, Fredericia.
- Vejle Flyveklub, Fmd.: N. Gøtze, Kirsebærvej 20, Eskholt pr. Vejle.
- Vestsjællands Svæveflyveklub, Fmd.: Th. Thostrup, Svebølle St.
- Viborg Svæveflyveklub, Fmd.: V. Jensen, Gothersgade 13, Viborg.
- Vordingborg Svæveflyver Gruppe, Fmd.: Hans Axel, Algade 42, Vordingborg.
- Østsjællands Svæveflyveklub, Fmd.: A. Østergaard, »Solgaarden«, Strøby Egede pr. Køge.

Di har den **aktuelle**

ØNSKEJULEGAVE:



HAWKER »NIMROD«

Spændvidde 205 mm

Kr. 1.85



FOKKER D. 23

Spændvidde 228 mm

Kr. 2.10



»STUKAS«

Spændvidde 274 mm

Kr. 2.20

Alle Byggesæt er med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Lim, Sandpapir, Traad m. m.



FOCKE-WULF 190

Spændvidde 225 mm

Kr. 1.65



FLYVENDE FÆSTNING

Spændvidde 650 mm

Kr. 7.85

Tegning alene Kr. 2.00



SPITFIRE

Spændv. 218 mm

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI

Odense

Fruens Bøge

Kr. 1.75

SKALA 1:50

+ PORTO

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Khvn. K.
Tlf. C. 7220 Postgiro 25.680

Nye Medlemmer:

Livsvarigt Medlem: Grosserer L. Simon.
Toldassistent K. Knudsen, Odense.
Købmand Ole West, Helsingør.
Kontorelev A. Linck.
Reparatør G. Preuss.
Ingeniør Vang-Lauridsen.
Automobilforhandler H. Løser.
Flyverløjtnant K. Fisker.
J. Hansen, Nakskov.
Stud. polyt. H. Agerley, Sønderborg.
Stud. polyt. Fønnesfelt.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Kontor: St. Kongensgade 68^a o. G., K.
Telefon: Palæ 2096.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Sportsflyveklubbens Mærkater. To af Sportsflyveklubbens Medlemmer, Tegnerne Werner Neertoft og Hugo Nielsen har tegnet 3 Mærkater for Sportsflyveklubben. Mærkaterne skal tjene to Formaal. For det første at skabe Propaganda for Klubben og Flyvesagen og for det andet at medvirke til at styrke Klubbens Økonomi, saaledes at vi kan staa saa stærkt som muligt, den Dag vi igen kan tage fat.

Forst og fremmest er det naturligvis Tanken, at Medlemmerne og Klubben

skal anvende Mærkaterne til Paaklæbning af Breve og Kort, og man regner med, at mange Medlemmer vil indsende

store Bestillinger og flittigt anvende Mærkaterne, samt glæde deres unge Venner, der samler paa Mærkater, med nogle Eksemplarer.

Bestillinger, der kan indsendes til Sportsflyveklubbens Sekretariat, maa betales ved Bestillingen, og Opmærksomheden henledes paa, at alle kan bestille Mærkaterne, der altsaa ikke er forbeholdt Sportsflyveklubbens Medlemmer alene.

Det er en god Idé, som allerede i Starten har faaet Succes, idet der straks er solgt over 12.000 Mærkater, saa Sportsflyveklubben vil sikkert faa Glæde af Idéen.

Emblemkonkurrencen.

KONKURRENCEN er nu sluttet med det Resultat, at afbildede Forslag, indsendt af Guldsmid S. Israelsen, Gravene, Viborg, enstemmigt er blevet udpeget til 1ste Prisen, — haardt trængt af det af Herr P. Simonsgaard, Nykøbing F., fremsendte Forslag (Fig. 2.)

Resultatet viser hermed tydeligt, at man har forladt de traditionelle Vinger som Symbol paa Flyvning. Begrundelsen herfor er bl. a. den, at Vingerne efterhaanden benyttes af et Utal af Foretagender, der overhovedet intet har med Flyvning at gøre (Bilisme, Jernbanedrift, Bybude m. m.)

Det valgte Emblem fortæller tydeligt og smukt hvilke Interesser Bæreren nærer.

Emblemet er ved at blive sat i Arbejde, og et Antal vil sandsynligvis være færdig i Løbet af en Maanedes Tid. Det bliver en Del Haandarbejde paa det — det bli-



Et af de smukke Mærkater, som Sportsflyveklubben har ladet fremstille.

TEGNINGER

til

Skalamodeller

De rigtige, originale Tegninger
i hel Størrelse



Do 215

Der findes nu Tegninger til
28 forskellige Skalamodeller
af de krigsførende Landes
Flyvemaskiner.

Nyheder er:

- Nr. 36 Boulton-Paul Defiant
(2-sædet Jager) Kr. 0.75
- „ 37 Curtis P 36 (1-s. Jager) „ 0.75
- „ 38 Japansk Jager (2-sædet) „ 1.00

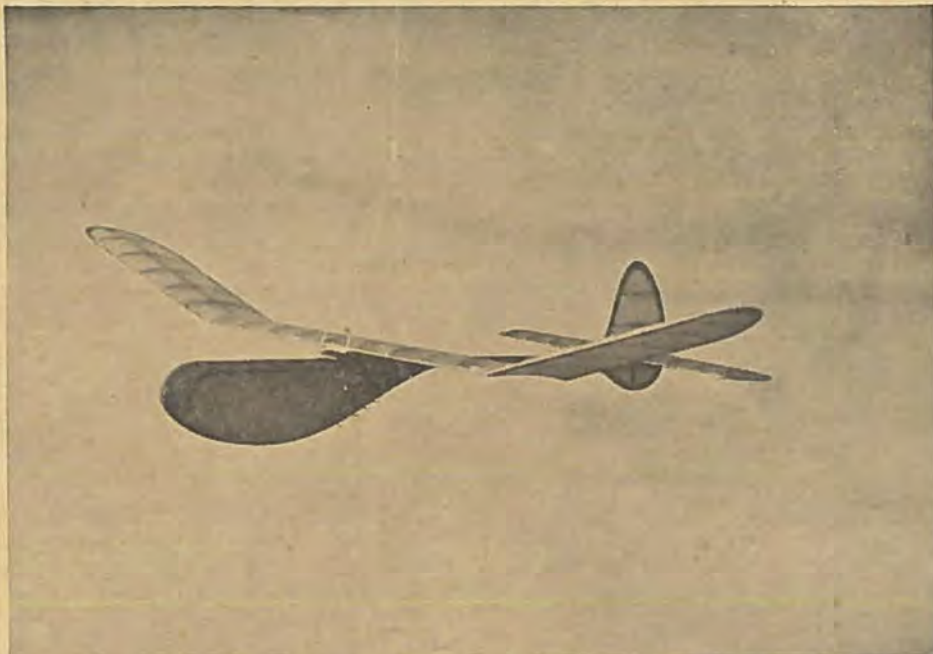
Se Listen over de mange interessante
Typer i FLYV Nr. 9—10. Det er et
underholdende Arbejde at bygge Skala-
modeller — og det er en dejlig Adspred-
else til de lange Aftener!

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Dansk Modelflyver Unions Begynder-Svævemodel SIMPLEX



SOM meddelt i Oktobernetallet blev Resultatet af Konstruktionskonkurrencen om den bedste Begynder-Svævemodel, at Richard Jensen, Odense Modelflyve-Klub, sejrede med sin Model »Simplex«. Unionen har overdraget Udgivelsen af Tegningen til FLYV's Forlag. Med Tegningen følger en meget udførlig Byggevejledning, saa at det ikke skulde volde store Vanskeligheder for Begyndere i Modelflyvesporten at bygge denne smukke og yderst velflyvende Model.

Modellens Data er følgende: Spændvidde 104 cm. Kroplængde 74 cm. Planet har Knæk, og dets Areal udgør sammen med et bærende Haleplan 15,30 dm². Modellen vejer ca. 250 g, og Planbelastningen er saaledes ca. 16—17 g/dm². Modellen er gennemprøvet saavel i roligt Vejr som i Blæst, og den har vist sig at være yderst stabil, og den har en bemærkelsesværdig lav Synkehastighed, nemlig ca. 50 cm/sek. Dens hele Konstruktion udmærker sig ved en overordentlig Enkelhed, saa der ikke kræves mange Arbejdstimer til Bygningen af den.

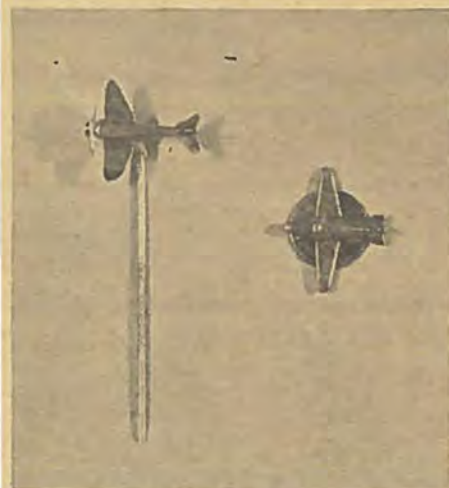
Naar Unionen i sin Tid udskrev denne Konkurrence, var det for at faa en Model frem, som var saa letbygget og til Trods herfor saa velflyvende og

holdbar, at den kunde egne sig for Drengene og unge Mennesker, som uden forudgaaende Kendskab til Modelflyvningen og uden en erfaren Instruktors Hjælp gav sig i Kast med deres første Svævemodel. Det er vor Opfattelse, at dette Maal er naaet med den foreliggende Model. Der har i den senere Tid været en bemærkelsesværdig Stigning i Antallet af Forespørgsler angaaende egnede Svævemodeller baade fra Sløjdlærere, Klubledere og andre, som stod for at skulle begynde paa Modelflyvningen. Vi tror derfor, at denne Tegning kommer i det rette Øjeblik, og det er vort Haab, at den maa finde Anvendelse mange, mange Steder, hvor dansk Ungdom tager fat paa Bygningen af Svævemodeller. Det skulde gerne være mangen en Fars Julegave til sine store Drengene.

Tegningen (der er i naturlig Størrelse) med Byggevejledning udgives af FLYV's Forlag. Materialesæt til Modellen fremstilles af Dansk Modelflyve Industri, Fruens Bøge. Tegningen koster 75 Øre og Materialesættet 3,65 Kr. Tegning og Materialesæt faas samlet hos ovennævnte to Firmaer samt i de fleste Boglader og Sportsforretninger.

Knud Flensted-Jensen.

ver saaledes en tro Model af en Flyvemaskine med rigtigt Haleparti, Understel udført i ægte Sølv, og da der desuden er



og drejelig Propel — bliver det ikke helt billigt, Kr. 4.75 pr. Stk., men til Gengæld overordentlig smukt.

Emblemet kan kun rekvireres gennem Klubberne.

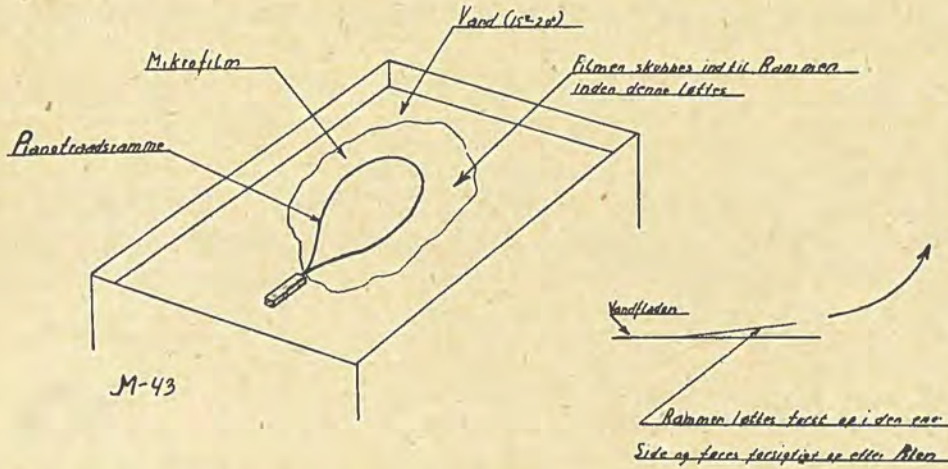
Indendørs Flyvning

Af Jørgen Mortensen.

1. MIKROMODELLER.

VINTEREN staar for Døren, og dermed Indendørs Flyvningen. Det staar ikke godt til med dansk indendørs Flyvning i Øjeblikket, det kan vi vist hurtigt blive enige om. For blot 3 Aar siden stod vi meget bedre paa dette spe-

($\frac{1}{2}$ mm) og derefter bøjes som et Rør. Man faar paa denne Maade en meget simpel og let Krop, men alligevel ret solid. I den forreste Ende kan man med Fordel gøre den dobbelt, da denne Del under Optrækningen af Gummimotoren er særlig udsat for Paavirkninger.



cielle Modelomraade (In Memoriam: Ejnar Holms fine Flyvning i Forum paa 3 Min. og 55 Sek.), men siden da er det desværre gaaet tilbage for denne, saa fornejelige Form for Modelflyvning.

Grunden er sikkert den, at Kunsten at bygge Mikromodeller er forbistret vanskelig og kræver meget af sin Mand, og indendørs Flyvningen staar og falder faktisk med Mikromodellerne, som absolut maa karakteriseres som den vigtigste Gruppe af indendørs Modeller. Papirbeklædte- og Helbalsamodellerne kommer i anden Række.

Der findes mange Opskrifter for Mikrofilmblandinger. Den bedste er: II Dele Dope (ikke for tyk), 3 Dele Amylacetat- og 1 Del amer. Olie.

Selve Tekniken ved Fremstillingen skal jeg ikke komme nærmere ind paa. Det har for været behandlet i dette Blads Spalter. Kun skal jeg henvise til Fig. I.

For at Filmen overhovedet kan anvendes skal den have en vis Tykkelse. Fig. Retningslinier kan gives: Blaa og grøn: tyk, rød og orange: tynd, gul: meget tynd, farveløs: for tynd, i Reglen uanvendelig.

Selve Beklædningsprocessen foregaar som bekendt ved at man sænker Rammen med den udspændte Film ned over den Ting, man skal have beklædt. Denne, det være sig et Plan eller et Højderor er i Forvejen gjort fugtigt, hvorved Filmen klæber paa Listerne. Med en gløden Naal el. lign. gør man saa den beklædte Genstand løs fra Rammen.

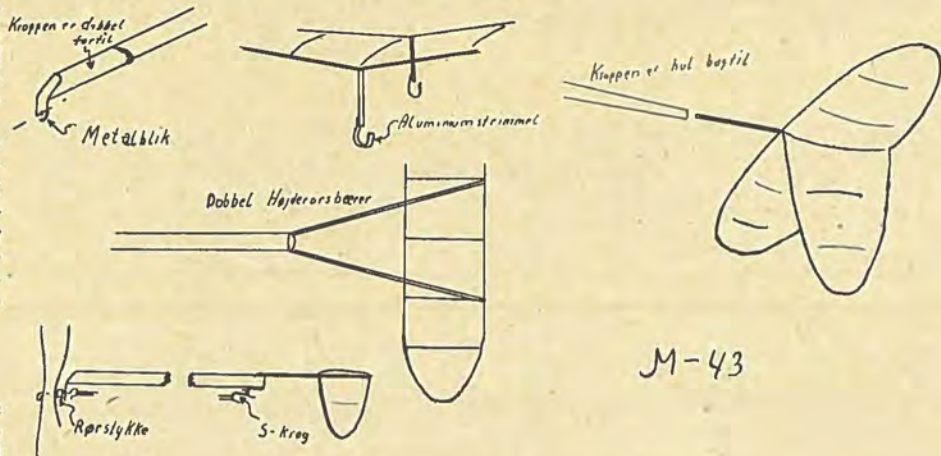
Kroppen.

Kroppen bestaar i saa godt som alle Tilfælde af en Stok. Den fremstilles lettest af Balga, som pudses meget tyndt

Kroppen kan dog ligesom paa uden-dørs Modellerne bygges op af Lister. Dette giver dog større Vægt, og finder kun Anvendelse paa Modeller over $\frac{1}{2}$ m Spændvidde. Især Amerikanerne har udviklet denne Kropform, og den gives i Reglen trekantet Tværnsnit og beklædes med Mikrofilm.

Planet.

Planet er altid meget simpelt bygget og kun beklædt paa Oversiden. Ribberne skræres som oftest ud i den Form de nu skal have. En anden Fremgangsmaade har imidlertid vundet Indpas, idet den letter Arbejdet med Beklædningen væsentligt. Den gaar kort og godt ud paa, at man laver Ribberne af Lister, som først bøjes i Form efter Beklædningen.



Man maa altsaa fremstille en Bedding, som man kan lægge Planet i Spænd paa, men til Gengæld for denne Ulejlighed faar man lettere et pænt beklædt Plan, end hvis man med det samme havde givet Ribberne deres nødvendige Hvelvning.

Planet har gerne Ellipseform og anbringes over Kroppen, ved at man paa Planstøtterne limer nogle Aluminiumsbøjler, som klemmes om Kroppen.

Rorene.

Rorene er i Hovedsagen bygget og konstrueret som Planet. Højderoret er bærende og ellipseformet. Sideroret er anbragt under dette og i en saadan Stilling, at Modellen bringes til at kurve med Vridningsmomentet.

Propellen.

Der har staaet en Del Strid om Propeller i Balsa eller mikrofilmbeklædte Propeller er bedst. Det er meget vanskeligt at udtale sig for nogen af Delene, sikkert er de lige gode, og hele Forskellen ligger i Fremstillingen. En Balsapropel bør skræres ud af en Klods som Propellerne til uden-dørs Modellerne, men der gaar herved en Mængde Træ til Spilde, og mange foretrækker at fremstille den af Finer, som saa bøjes i Form, men Virkningsgraden bliver sikkert noget daarligere. Bladenes Tykkelse er ca. $\frac{1}{8}$ mm. Lange smalle Propeller er effektive-re end korte og brede.

Propellejet laves bedst af et Stykke Staalblik el. lign., og en Rørstump eller en meget lille Perle nedsætter Friktionen. Agterkrogen har S-Form, saa den

Mikromodellerne kan berede sin Ejer stor Glæde, og saa koster de næsten intet at fremstille, og Problemet Gummimotoren eksisterer ikke, idet man stadig kan faa lige saa meget Mikro-gummi man vil. Saa lad os derfor se, at mange flere af vore gamle Motormodelentusiaster giver sig i Lag med Mikromodellerne til Vinter, saa vore meget smaa Rekorder kan blive sat betydeligt i Vejret. Og glem ikke, at der er ogsaa noget, der hedder Vandstartsrekord, og hvem vil ikke være den første til at sætte den?

I næste Nummer skal jeg behandle de papirbeklædte Modeller og Helbalsa Modellerne.

Jørgen Mortensen.



AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Adr.: D. K. D. A. S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

Selv om Spærretiden forhindrede enkelte i at komme til Mødet, var der dog 58 Medlemmer til Stede, da Næstformanden i Dansk Modelflyver Union, Herr Jørgen Gamst, begyndte at fortælle om og vise Billeder af særlige Former paa Modeller. Mange gode Raad fik vi ogsaa om de nu disponible Materialer til Modeller, inden Herr Gamst sluttede med at sende et Par af sine Modeller ud paa en Flyvetur i Auditoriet.

At Ballonsporten ikke blot kræver en Del af Deltagerne, men ogsaa giver dem en Mængde smukke Indtryk og spændende Oplevelser, fremgik af det, Ingeniør G. Krebs fortalte os om nogle af sine Ballonture. Af Skade bliver man klog gælder ogsaa for Ballonsport, og Ingeniør Krebs opfordrede os til at lære af de Dumheder, vi laver, saa man undgaar Gentagelser — ikke blot naar man flyver, men i alle Livets Forhold.

Næste Møde bliver Torsdag den 9. December. Overflyveleder S. A. Dalbro vil fortælle os om Flyvelederens Arbejde og Svæveflyvernes Instruktør, Løjtnant J. G. Bergh, vil vise os en Film om Svæveflyvning. Med dette Program vil der være god Lejlighed til at tage en Kammerat med, og det er gratis, da vi nu kun optager Medlemmer mod Betaling for 1944.

Konkurrence: Ved Decembermødet løber Identifikationskonkurrencen af Stapielen: I faar vist en Række Billeder af Flyvemaskiner, og I skal saa kun skrive Navnet op paa de forskellige Typer. Præmierne uddeles ved Mødet den 6. Januar, hvor Kaptajn J. Foltmann vil fortælle os om »Moderne Flyvemaskiner«.

Du kan endnu naa at være med i Konkurrencen, om hvem der inden den 1. Januar 1944 skaffer de fleste nye Medlemmer. I har vel allesammen mindst 5-6 Kammerater, som I kan faa med?

Præmierne — for 50 Kr. Bøger — uddeles ved Mødet i Januar, men Kontingentet for 1944, Kr. 6.—, skal være betalt, inden de nye Medlemmer tælles. (Husk at sætte Kontingentet for 1944 Kr. 6.— paa Ønskesedlen til Jul, Girokortet kommer mellem Jul og Nytaar).

Studiekreds Nr. 1 og Nr. 2 er nu i Gang og Nr. 3 ventes snart dannet. Der er nogle, der gerne vil have en Studiekreds om Modeller. Hvem vil være med i den? Svar udbedes til Luftpostsækken.

Notér med det samme: Torsdag den 9. December Kl. 19.30 pr. Sølgade 83. Dørene aabnes Kl. 19.00. Medbring Medlemskort, Blyant og mindst een Kammerat.

(Hvis der stadig er Spærretid, begynder Mødet præcis 2½ Time før Udgangsbudet.) vp.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Den danske Svævemodel — Elite

JA, hvordan staar det til med den? Nu varer det forhaabentlig ikke mere saa længe, før Konkurrencerne med Udlandet begynder, og saa skulde Danmark jo gerne kunne præstere et fint Hold; men kan vi det?

Som Situationen er for Øjeblikket, bliver det vist vanskeligt. Der er for Øjeblikket 27 S-Elteflyvere, og blandt dem falder straks en Del fra, da de ikke mere er aktive. Af Resten tror jeg ikke, der er mange, der kan garantere for, at deres Modeller kan flyve 3×4 Minutter, hvornaar det skal være, og det er nødvendigt for at kunne klare sig i Konkurrencen. For at opnaa de gode Tider skal det helst være roligt Vejr, og Termik skal der ogsaa til, selvom det er lykkes nogle enkelte rundt om i Landet at faa deres Modeller til at flyve 5 Minutter uden Termik. Der er blot det kedelige ved disse Modeller, at de ikke taaler at flyve om Dagen, men kun om Aftenen, og naar disse Modeller skal repræsentere Danmark i Udlandet, hvor Konkurrencerne skal foregaa paa en længe forudbestemt Dag, ligegyldigt hvordan Vejret er, ja, hvor vil de fine Tider saa blive af?

Hvorfor er Modellerne blevet saa degenererede, at de ikke kan taale at komme i Blæsevejr? Jeg synes i høj Grad, at alle, der mener at kunne komme med en Forklaring, skulde give deres Besyv med, for at Modelflyvningen kunde faa et Skub fremad, og Teorien kunde faa en større Udbredelse, end den har. Jeg tror, det vilde være en god Begyndelse, om de, der har de gode Aftenmodeller, vilde lægge for og beskrive, hvordan de konstruerer deres Modeller. Der har ganske vist før i FLYV været Tegninger til Modeller, men efter min Mening har det vigtigste altid manglet, nemlig de nøjagtige Indstillingsvinkler for Plan- og Haleplansprofiler.

I Ønsket om at dette Stykke vil blive læst med den rette Forstaelse, haaber jeg at høre jeres Mening om Sagen.

Finn Henningsen.

HAWKER „HURRICANE“



BYGGESÆT

i Skala 1:50 af udsøgte Materialer, Tegning med Byggeanvisning etc.

Kr. 2,50 + Porto.

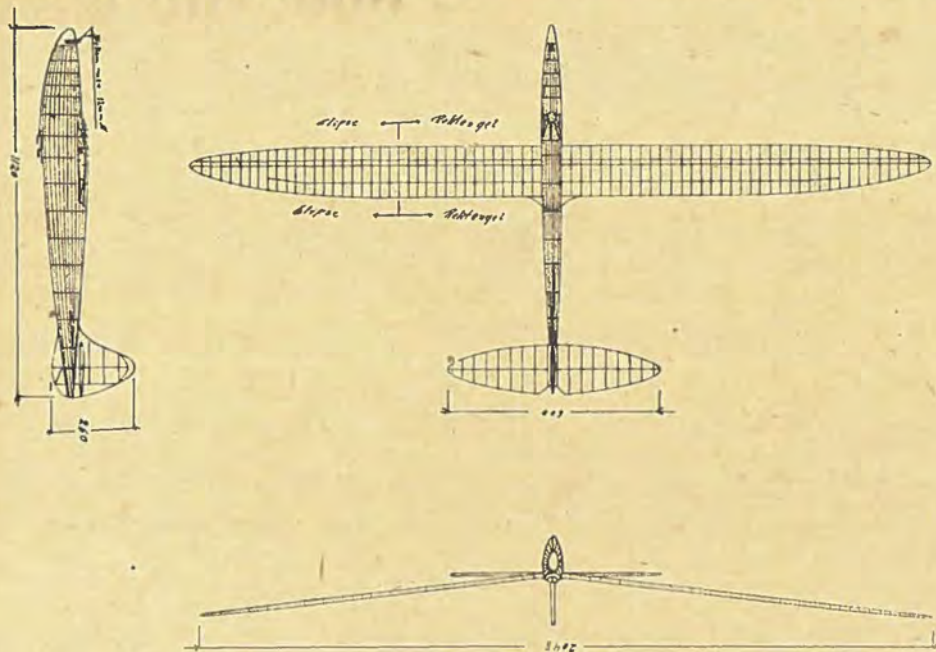
P. S. Kun originale Modeller.

Mazanti's Modelfabrik

Kanalvej 49 . Telf. 670

Odense

Tegning og Byggebeskrivelse af Rekordmodellen „Kalorius“



Helge Andersens »Kalorius«, der den 1. Sept. fløj 80,9 km.

Nogle Data:

Spændvidde: 2048 mm.
 Total Længde: 1120 mm.
 Gennemsnitsdybde: 143 mm.
 Sideforhold: 1 : 14,3.
 Profil: R.A.F. 32.
 Planareal: 28 dm².
 Haleplanspændvidde: 600 mm.
 Gennemsnitsdybde: 110 mm.
 Sideforhold: 1 : 5,5.
 Haleplanareal: 6,5 dm² (23,2 pCt.).
 Totalvægt: 450,8 g.
 Glidetal: 1 : 21,75.
 Synkehastighed: 0,39 m/sek.
 Hastighed: 17,3 km/T.

Kroppen.

Kroppen er opbygget af Balsa og Fyrretræslist.

Alle Spanterne er af 1 mm Balsa, men da Balsa, som det maaske mindes, er et meget blødt Materiale, har jeg, efter at jeg har skaaret Spanterne ud, dopet Balsaaen 2 Gange med tynd Dope. Paa Kroppens Overside findes et aflangt Hak beregnet til Planets Midterparti.

Mellem Spanterne 1, 2, 3 og 4 er der en Afstand paa 50 mm, mellem 4 og 5 60 mm, mellem 7 og 8 80 mm. Mellem Spanterne 8—14 er der 90 mm, og mellem 14 og 15 er der 70 mm.

Uden paa disse 15 Spanter er der anbragt 20 2×2 mm Fyrretræslist. I Spanterne 2, 6, 10 og 13 er der Hak til disse Lister, medens Listerne er limet direkte paa de øvrige 11 Spanter. Frontklodsens er af Fyrretræ. Alle 22 Lister er indfældet 2 cm i Frontklodsens. Fra Un-

Abonnement paa FLYG

Abonnenter paa **FLYG**, der ikke ønsker at fortsætte Abonnementet i 1944, bedes straks give Meddelelse til Ekspeditionen: **Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.** Saafremt vi intet hører, betragtes Abonnementet som fortsat, og Opkrævning paa I. Halvaar vil blive sendt omkring den 15. December.



Husk at indløse Opkrævningen ved Præsentationen, saa De undgaar Forsinkelse i Ekspeditionen. — Pris pr. Halvaar Kr. 6.00 + Porto.



Nyt Abonnement paa FLYG

kan tegnes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
 Telf. 13.404

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL



Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE

SKIOLD-PETERSEN & CO.

Laplansgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os . . . og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

dersiden af denne strækker der sig en 2 mm Pianotraads-Slideskinne, som ender i en af de 2 Højstartskroge, der befinder sig paa Kroppens Underside i en Vinkel paa henholdsvis 57 og 62 Grader fra Tyngdepunktet.

Planet.

Samtlige Lister i Planet er af Fyrretræ.

Profilerne er dels af Balsa, dels af 1 mm Krydsfiner.

Planet indeholder 74 Profiler (hver fjerde er af Krydsfiner, Resten Balsa). De 16 inderste Profiler i hver Planhalvdel er lige lange, saaledes at denne Del af Planet bliver rektangulært, medens de øvrige Profiler bliver mindre og mindre, hvilket bevirker, at Planspiderne danner en Elipse. Randbuerne er af 1

mm Krydsfiner. Midterpartiet er, som Oversigttegningen viser, bygget saaledes, at det danner en jævn Overgang med Kroppen, og samtidig danner den forreste Del en Celluloid-Kabine. Afstanden mellem Profilerne er 35 mm. Mellem Bagkantlisten og Midterpartiet er der en strømliniet Overgang, som har vist sig at nedsætte de Hvirvler betydeligt, der altid dannes, hvor Plan og Krop mødes. Planet har 7 Graders V-Form.

Haleplanet.

Haleplanet er opbygget af Fyrretræ og Balsa.

Det er opbygget ligesom Planet, blot med den Ændring, at Profilet ikke er R.A.F. 32 men Clark-Y. Desuden har Haleplanet et Indhug i Bagkanten og 1 Grad V-Form. Dette, at Haleplanet har faaet V-Form, har bevirket, at jeg har kunnet give Planet mindre V-Form. (Den første Udgave havde 11 Graders V-Form, før den var stabil nok). Denne Formindskelse af Planets V-Form har bevirket, at Glidetallet er sat op fra ca. 17 til ca. 22, uden at Stabiliteten blev ødelagt. (Efter Beregningerne skulde et Glidetalt paa ca. 26 være muligt, men Stabiliteten!).

Halefinnen.

Halefinnen er ogsaa opbygget af Balsa og Fyrretræ.

For at lette Højstarten fortsætter Halefinnen under Kroppen. Derved kommer den samtidig til at virke som en Slags Haleslæber under Landingen. Bag paa den Del af Finnen, der sidder oven paa Kroppen, er der anbragt en Kurveklap af 2 mm Balsa. Randbuen bestaar af 1 mm Krydsfiner.

MATERIALELISTE.

Krop.

- 20 2x2 mm Fyrretræsliste = Længdelister
- 1 3x5 - - - - - = Bundliste
- 1 3x3 - - - - - = Øverste Længdel.
- 1 - Balsa = Spanter

Plan.

- 1 3x5 mm Fyrretræsliste = Forkantliste
- 3 3x8 - - - - - = Hovedbjælke
- 1 3x10 - - - - - = Bagkantliste
- 1 - Krydsfiner og Balsa = Profiler

Haleplan.

- 1 3x5 mm Fyrretræsliste = Forkantliste
- 2 2x2 - - - - - = Hovedbjælke
- 1 3x7 - - - - - = Bagkantliste
- Balsa til Profiler.

Halefinne.

- 1 3x5 mm Fyrretræsliste = Forkantliste
- 1 3x3 - - - - - = Hovedbjælke
- 1 3x8 - - - - - = Bagkantliste
- Balsa til Ribber.

1 mm Krydsfiner til Randbuer.

For dem, der ønsker at bygge denne Model, vil jeg give følgende Raad:

1. Modellen skal bygges af Balsa i den Udstrækning, der er omtalt i Byggebeskrivelsen. I Tilfælde af, at Modellen bygges af Krydsfiner, uden Anvendelse af Balsa, skal Fineret skæres meget kraftigt ud.
2. Hav Taalmodighed!
3. Modellen skal bygges meget nøjagtigt.
4. Lad være med at sjuske.

Og saa Held og Lykke med Arbejdet. I Tilfælde af, at der er noget, man ikke er klar over, saa skriv til mig, men husk at vedlægge Svarporto og Afsenderadresse.

Helge Andersen,
Hamlets Vænge 3 B, Helsingør.



DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kebbelejevvej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Palle Petersen, Cæciliavej 25, Valby,
Telf. Valby 5268 u.

Nye absolutte Danmarksrekorder. Helge Andersen har igen ladet høre fra sig og forbedret baade Varigheds- og Distancerekorden for Svævemodeller. Den 19. Oktober startede han en Sv-H-1 med 172 m Højstartssnor i let kuperet Terræn uden for Helsingør. Vejret var stille og med Termik. Efter 1 Time 39 Min. 8,7 Sek. Flyvning forsvandt Modellen af Syne og blev senere fundet mellem Herlufsmagle og Rislev ca. 6 km Nørd for Næstved. Afstanden mellem Start og Landingssted er 90,789 km. Rekorden blev sat i Kl. 8c.

Den 21. Oktober satte Otto Jespersen, O.M.F., den indendørs Varighedsrekord betydeligt i Vejret. Flyvningen foregik i Sct. Knuds Gymnasiums Aula, og Modellen (Kl. 5b) udnyttede Rummet, der er 21 x 9 x 8 m, fuldt ud. De opnaaede Tider er: 4 Min. 15,0 Sek. og 4 Min. 15,4 Sek. Modellens Data er: Spv. 550 mm, Planareal 5,96 dm², Haleplanareal 2,35 dm², bærende. Kroppen bestaar af en Stok, der er 540 mm lang. Motorens Længde er 350 mm, og den bestaar af 6 Streng 0,8 x 0,8 Gummi. 650 Omdrejninger. Propellen: Diameter 270 mm, Stigning ca. 800 mm, smalbladet.

Ny Klasserekord. Helge Andersen flyver imidlertid ikke alene med Normalmodeller, men har med en Selvkonstruktion i Klasse 10c opnaaet en Distance af 8970 m, og dermed sat Rekorden op med ca. 3,3 km. Vejrforhold: Termik og stille. Modellens Data: Kroppens Længde 800 mm, største Tværsnit 0,34 dm². Planet: Spændvidde 990 mm, Areal 11 dm², Sideforhold 1:11, Belastning ca. 16 g/dm²,

HOBBYBOKEN



Stort Kvartformat med mange Illustrationer, Tegninger til Skalamodeller og Svævemodeller, Planprofiler samt mange Artikler for Modelflyvere. Desuden et Afsnit om Modelbaade med mange Tegninger.

Pris Kr. 5.50.

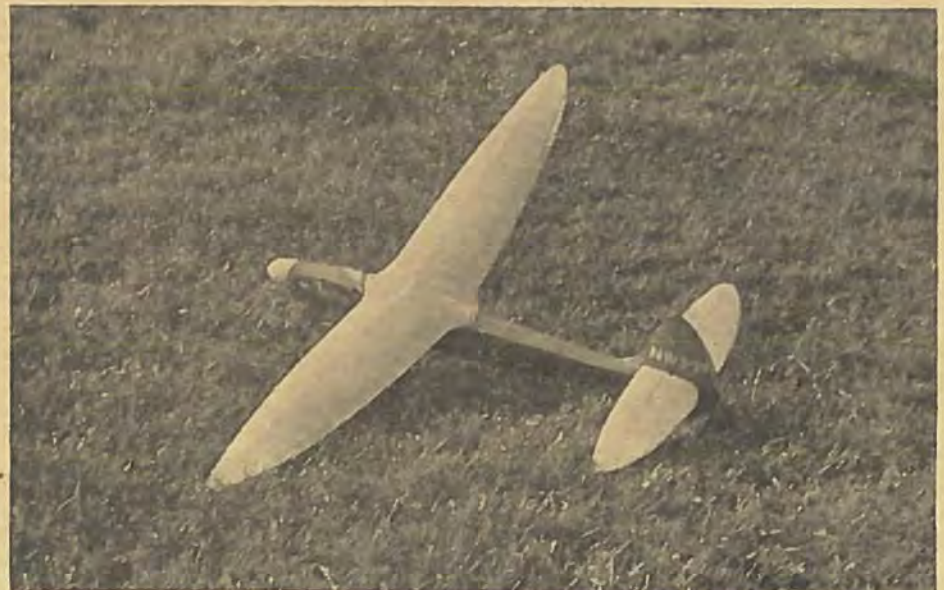


Det er en rigtig Modelbyggerbog!

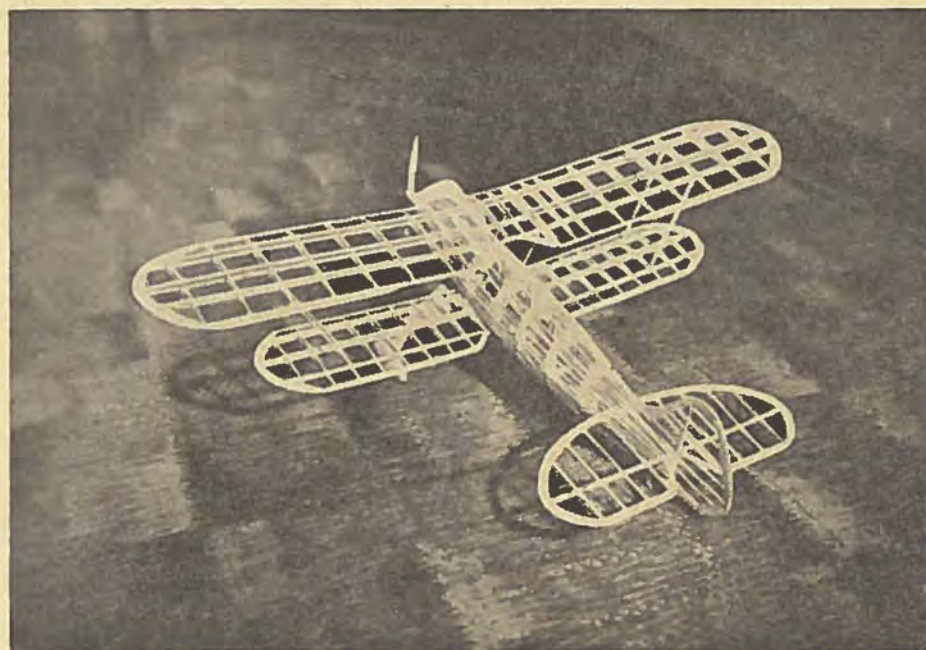
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Profil RAF 32. Haleplanet er ikke bærende, Areal 3,3 dm² (30 % af Planet), Totalvægt ca. 176 g.

2 nye Eliteflyvere. M. 25. Den 9. Oktober aflagde Boy Konstmann, »Frem«, sin Motoreliteprøve og er nu dobbelt Eliteflyver. Med sin BK-230 »Mosquito« opnaaede han Tiderne: 1.35,4, 2.34,2, 4.27,6. Modellen er en Kassekonstruktion (Warren-System) med fældbar Propel og fast Understel og har følgende Data: Planets Spv. 1515 mm, Areal 19 dm², Sideforhold 1:12, Planbelastning 15,8, Profil Göttingen 359. Kroppen: Længde 1140 mm, største Tværsnit 1,445 dm². Hale-



Svævemodellen NWS-33 »Jette«, hvormed Niels Wagner Sørensen blev Eliteflyver.



Skalamodel af Heinkel »He 51«. Den er udelukkende bygget af Abachi og Balsa og vejer kun 75 Gram.

planet: Ikke bærende, Areal 5,8 dm² (30 %). Modellens Totalvægt er 300 g.

S. 28. Distriktslederen for Jylland Niels Wagner Sørensen blev den 10. Oktober Eliteflyver. Han opnaede Tiderne: 4.31,4, 4.13,9, 4.12,6 samt 4.02,8. Prøven blev aflagt med NWS-33 »Jette«, der har følgende Data: Plan: Spv. 1550 mm, Areal 23,5 dm², Sideforhold 1:10, Planbelastning 16,5 g/dm², Profil RAF 32. Haleplan 6 dm². Krop: 8- og 6-kantet. Længde 1020 mm. Største Tværsnit 52,8 cm².

Randers M.F. afholdt ordinær Generalforsamling den 30. Oktober, hvortil var mødt 22 Medlemmer. Efter Formandens Beretning forkastedes et indkommet Forslag. Bestyrelsesvalget gav til Resultat, at den gamle Bestyrelse blev genvalgt, dog at Kassererposten overgik til Henning Munk Jensen, Fuglebakken 73, Randers.

M.F. »Volo« afholdt den 7. November ordinær Generalforsamling. Bestyrelsesposterne: Sekretær og Næstformand nedlægges, hvorefter Resten af Bestyrelsen genvalgtes.

Fra »Randers Modelflyveklub«, om hvilken man ikke har hørt meget siden Klubbens Udstilling i Foraaret, har vi modtaget ovenstaaende Billede af en Skalamodel af Heinkel »He 51«.

Modellen, der er bygget af et af Klubbens Medlemmer, Holger Nysteen, har en Spændvidde paa 69 cm og er helt opbygget af Abachi og Balsa, hvorved den er blevet meget let, den vejer kun 75 g.

Kroppen er bygget over en 4-kantet Kasse af Abachilister, hvori Motorgummiet skal være. Paa denne Kasse er limet Spanter, saa Formen bliver oval. Kroppen er derefter beklædt med 24 Stk. 1,5 x 1,5 mm Balsalister.

I Planerne, der hver har 8 Længdelister, er der ialt 49 Ribber. Understellet, der er fjedrende ved Samlingen i Kroppen, er strømlinieformet og forsynet med Hjul-kasser. Propellen er 2-bladet og med Spinner.

Til Modellens Opbygning er der brugt ca. 24 m Lister, hvoraf Størstedelen er skaaret ud af 1,5 mm Balsaplade.

Bygningen af Modellen, der er konstrueret som flyvende Skalamodel, har taget ca. 3 Maaneder.

SVÆVEMODEL

SPV. 2,50 METER

INDSAT TIL SALG

F. A. I. Model, ualmindelig smukt bygget og meget velflyvende. Beklædt med Silkemoll.

løvrigt føres alle Modelmaterialer.

TRÆVAREFORRETNINGEN

Pr. Maries Allé 1, Vester 5341 y
(v. Gl. Kongevej 70)

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45x12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

Tegninger

med udførlig Byggevejledning til

Modelsvæveplaner

og

Motormodeller

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	Kr. 0.50
23. Zögling	1.25
24. Spatz	1.25
25. Habicht	1.25
26. Albatros	1.50
27. Der kleine Reiher	1.50
28. Grosses Albatros	2.00
29. Grosser Reiher	1.00

MOTORMODELLER

Nr. 30. Drohne	Kr. 1.50
31. Lerche	1.50

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

„KRATMO“ Modelflyvemotor

Hjemkommet:

Motortegninger for „Kratmo“ 4-10-30
Uforarbejdede Dele f. „Kratmo“ 4-10-30
Stempelringe
Komplette „Kratmo“ 10 Motorer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

PAPYROLIN

JAPANPAPIR MED GAZE

Meget stærkt og fortræffeligt til Beklædning
af større Modeller

Papyrolin eensidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2 00

” tosidig Japan, pr. løbende Meter Kr. 2.65
Brede 90 cm

Papyrolin suger meget lidt Dope og har glat
Overflade

Motorgummi ca. 1 x 4 mm pr. Meter 50 Øre

Mod Indsendelse af Betalingen i Frimærker + Porto
ekspederes omgaaende

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00



SHELL

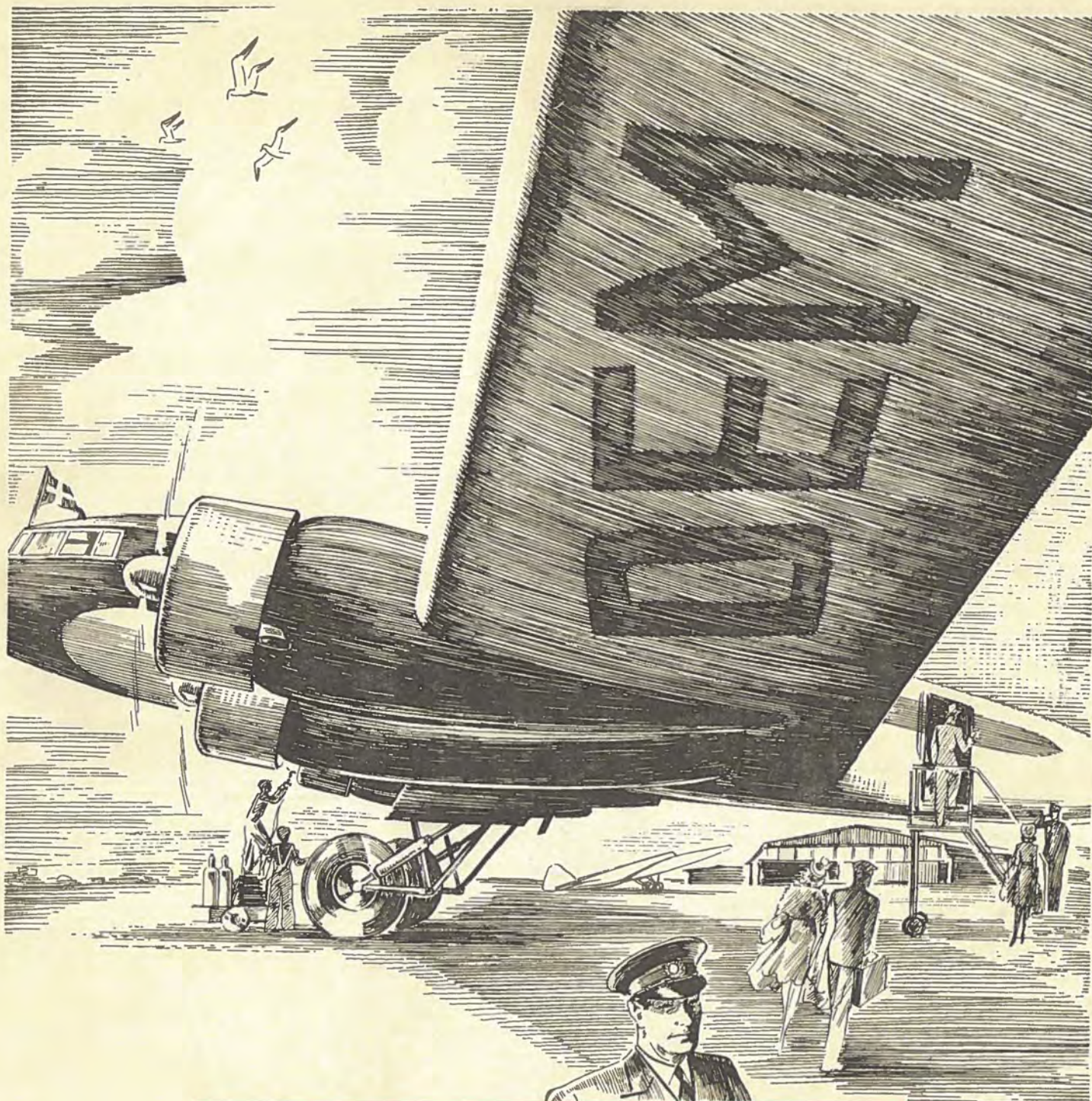
AVIATION SERVICE



^A/_S DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
— 25 Aar i flyvende Fart



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V
Telf. 13.404 - Postgiro 23.82